Namen von Bürgern der Gemeinde, die den betreffenden jüdischen Mitbürger gekannt haben und über ihn Aussagen machen können (wünschenswert wäre eine kurze Schilderung der Persönlichkeit des ehemaligen jüdischen Bürgers, seines beruflichen Werdegangs, seiner wirtschaftlichen Verhältnisse, seines Verhältnisses zu seinen Mitbürgern, seines Schicksals nach 1933, soweit dies näher bekannt ist):

Nachlaß Heimerich

STADTVERWALTUNG MANNHEIM
HAUPTAMT

MANNHEIM, den 2. Nov. 1956
FERNSPRECHER NR. 581 21
POSTSCHECK KARLSRUHE 16600

Herrn

Oberbürgermeister i.R.
Professor
Dr.Dr.h.c.H.Heimerich,

M a n n h e i m

Nuitsstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister !

-/- In der Anlage übersende ich Ihnen Abdruck einer Ansprache, die Professor Hettlage auf einer Sitzung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung gehalten hat, an der ich teilgenommen habe. Im Hinblick auf Ihre Arbeit sind für Sie vielleicht die Bemerkungen zu einer mehrjährigen Wirtschafts- und Finanzplanung auf Seite 3 und Seite 6 von Interesse.

Die Unterlagen aus Nürnberg und anderen Städten werde ich Ihnen umgehend übersenden, sobald ich Antwort erhalten habe.

Mit freundlichen Grüßen

PS. Nürnberg hat jetzt geantwortet. Die Auskunft entspricht nicht meinen Erwartungen, aber vielleicht können Sie etwas damit anfangen.

D.O.

Abschrift

Stadt Nürnberg
Haushaltsamt

Am 31. Oktober 1956

Zeichen für Antwort: Ref. II/HsA
Rufnummer: 2971/2357 S/We

An die

Stadtverwaltung
Mannheim

- Hauptamt -

M a n n h e i m

Betrifft: Anfrage vom 25.10.1956

Sehr geehrte Herren !

Bei dem in Ihrer Anfrage erwähnten Wirtschaftsplan handelt es sich um einen Flächennutzungsplan, den der Stadtrat Nürnberg am 21.März 1956 entsprechend dem Wohnsiedlungsgesetz vom 22.9.1933 aufgestellt hat, um eine geordnete Nutzung des Bodens, insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse der Land- und Forstwirtschaft und der Indu - strie, des Verkehrs, der Bebauung, der Erholung und des Schutzes des Heimatbildes in den Grundzügen zu regeln.
Sogenannte Mehrjahresprogramme, die die Aufbringung des Finanzbe - darfs für größere Bauvorhaben über mehrere Jahre hinaus regeln, wurden in Nürnberg bisher aufgestellt:

1. im Jahre 1953 für den Bau von Verwaltungsgebäuden, Schulen, Krankenhäusern und Altersversorgungsanstalten in Höhe von 74,4 Mio. DM. Dieser Bedarf sollte durch Bereitstellung von jährlich 7 Mio DM aus Mitteln des ordentlichen Haushalts und von jährlich rund 7,9 Mio DM aus Darlehensaufnahmen innerhalb von 5 Jahren aufgebracht werden.

   Außerdem wurde 1955 für weiteren Ausbau der Krankenanstalten ein 5-Jahresprogramm mit einem Gesamtaufwand von rund 27,5 Mio. DM (jährlich 5,5 Mio DM) beschlossen.

2. im Jahre 1954 für den Ausbau und die Erweiterung von Grünanlagen. Danach sollen für die nächsten 5 Jahre jährlich 1 Mio. DM aus ordentlichen bezw. außerordentlichen Mitteln bereitgestellt werden.

3. im Jahre 1955 für den Ausbau der Stadtentwässerung und für Straßen und Brückenbau. Dieses Programm sieht die Aufbringung von rund 71,5 Mio DM innerhalb der nächsten 6 Jahre im Rahmen des ordent -

-/-

lichen und des außerordentlichen Haushalts vor.

Ob von anderen Städten derartige Mehrjahrespläne aufgestellt wurden, ist hier nicht bekannt.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Auftrag:

(gez.) S c h n e i d e r

Direktor

MITTEILUNGEN

DER KOMMUNALEN GEMEINSCHAFTSSTELLE FÜR VERWALTUNGSVEREINFACHUNG (KGSt)

(22c) Köln-Marienburg – Lindenallee 17
Fernruf 34041 – Fernschreiber 088 8350

Juli 1956 — Als Manuskript nur für den Dienstgebrauch gedruckt

Sonderdruck

Über Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung

von Ministerialdirektor Prof. Dr. Karl Maria Hettlage

Vortrag vor der Jahresmitgliederversammlung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung am 12. Mai 1956 in Darmstadt.

Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gehören zu den selbstverständlichsten Grundsätzen einer geordneten Verwaltung. Auch wenn sie nicht durch Verwaltungstradition und Haushaltsordnung seit Jahrhunderten als Leitstern des Verwaltungshandelns vorgelebt und verkündet würden, verstünden sie sich zu jeder Zeit von selbst. Trotzdem wird unbestritten gesagt werden dürfen, daß Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit selten in ihrem hohen Rang so in Zweifel gezogen und in ihrer tatsächlichen Wirksamkeit so vermindert worden sind wie heute. Ihre gestaltende Kraft für das Verwaltungsleben schwindet offenbar von Jahr zu Jahr mehr. Es ist notwendig, den Gründen für diese Erscheinung nachzugehen und ernstlich unser Verwaltungsgewissen zu erforschen. Was Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Verwaltung in unserer Zeit wirklich bedeuten und noch bedeuten können, droht im undurchdringlichen Lärm der politischen Ideologien und der handfesten Interessen unerkennbar zu werden.

Sprechen wir zunächst von der Sparsamkeit. Als Ideal für das Handeln der Verwaltung ist Sparsamkeit zumindest zweideutig. Es ist wichtig, zu betonen, daß der Sparsamkeit nicht der höchste politische Rang im Verwaltungsleben zukommt. Die letzten Ziele und Aufgaben der Verwaltung werden vom Gesetzgeber, d. h. von den Trägern der Staatsgewalt bestimmt. In der repräsentativen Demokratie entscheidet nach dem Willen der Verfassung das souveräne Volk durch seine gewählten Vertreter allein und mit höchstem Rang über die letzten Ziele der Verwaltung. Es bestimmt den Umfang aller staatlichen Verwaltungstätigkeit und durch die Gesetze weithin jeglichen Verwaltungsvollzug. Im Gesetzesvollzug erschöpft sich die Aufgabe der Verwaltung aber keineswegs. Innerhalb des Gesetzesvollzugs und außerhalb der eigentlichen Rechtsverwirklichung durch Verwaltung gibt es erfreulicherweise noch einen breiteren Bereich des Verwaltungslebens, der echte schöpferische Gestaltung zuläßt.

Unter Sparsamkeit als Leitstern des Verwaltungshandelns ist etwas anderes zu verstehen als Wort und Begriff im allgemeinen Sprachgebrauch meinen. Im täglichen Leben spricht man von Sparsamkeit dort, wo nicht das gesamte Einkommen alsbald ausgegeben wird, sondern Teile davon zur Vermögensbildung zurückgelegt werden. Sparsamkeit ist danach Genügsamkeit, die nicht nur nicht über ihre Verhältnisse lebt, sondern durch Rücklagenbildung für alle denkbaren Zwecke vorsorgt. Sparsamkeit in diesem Sinne ist kein Ideal der öffentlichen Verwaltung. Rücklagen für die Zukunft zu bilden, ist den öffentlichen Haushalten nur in engen Grenzen und nur dort und insoweit gestattet, wie bestimmte, heute schon geplante Ausgaben durch Ansammlung der erforderlichen Mittel in mehreren Jahren finanziert werden sollen. Diese Rücklagenbildung ist nichts anderes als die planmäßige Finanzierung eines sonst nur durch Verschuldung zu deckenden „außerordentlichen" Bedarfs. Insoweit gibt es auch in der Verwaltung ein legitimes Zwecksparen. Die eingesparten Beträge dienen nicht der öffentlichen Vermögensbildung als Selbstzweck, vielmehr sind sie unmittelbar dem vorherbestimmten Verwaltungszweck zuzuführen.

Sparsamkeit in öffentlichen Haushalten meint etwas anderes. Der öffentliche Aufwand soll so gering wie möglich sein. Sparsamkeit meint also nur das Ausmaß und nicht die Art des öffentlichen Aufwandes; diese letztere stellt das besondere Problem der Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Verwaltung dar. In diesem Sinne bedeutet der Ruf nach Sparsamkeit die elementare Forderung nach einem möglichst geringen öffentlichen Finanzbedarf. In früheren Jahrzehnten war diese Forderung grundsätzlich unbestritten, wenngleich wir bekanntlich seit mindestens einem Jahrhundert das unentwegte Steigen des öffentlichen Finanzbedarfs beklagen. Erstmalig seit der großen Finanzkrise von 1930 bis 1933 wird die Sparsamkeit als leitender Grundsatz für alle öffentliche Finanzgebarung angezweifelt. Eine große politische Richtung fragt nicht ganz zu unrecht, ob denn das ständige Wachsen des öffentlichen Finanzbedarfs zu einer allgemeinen Verarmung geführt habe. Anscheinend ist das nicht der Fall.

Der allgemeine Wohlstand ist im großen gesehen eher noch mehr gestiegen als der öffentliche Finanzbedarf. Auch moderne wirtschaftswissenschaftliche Meinungen bestreiten, daß hohe und höhere Staatsausgaben grundsätzlich unheilvoll seien. Die Zusammenhänge zwischen der Bemessung des Finanzbedarfs und der modernen Konjunkturlehre sind bekannt. Der ungedeckte Fehlbetrag in öffentlichen Haushalten, einst die Todsünde jeder Finanzpolitik, gilt nicht mehr als schlechthin böse. Aus der Gleichzeitigkeit der Steigerung des Wohlstandes und der Staatsausgaben darf aber keineswegs gefolgert werden, daß die steigenden Staatsausgaben etwa den steigenden Wohlstand herbeigeführt haben. Vielmehr haben die veränderten Maßstäbe des öffentlichen Bedarfs das Ideal der Sparsamkeit gewandelt. Mit den Maßstäben von 1900 würde gewiß heute kein öffentlicher Zweck mehr angemessen erfüllt werden können.

Der Wandel des Sparsamkeitsideals in unserer Zeit hat eine viel ernstere Seite. Nachdem dieses Ideal in seinem absoluten Rang von der neueren Konjunktur- und Finanzpolitik und nicht zuletzt auch von der Wirtschaftswissenschaft entthront worden ist, droht auch das zentrale Gebot des Haushaltsausgleichs seinen Rang zu verlieren. Bisher war es unbestritten, daß auch eine öffentliche Körperschaft auf die Dauer nicht mehr ausgeben kann als sie einnimmt. Der ungedeckte Fehlbedarf bei der Feststellung eines Haushaltsplanes wird deshalb von der Haushaltsordnung auch heute noch grundsätzlich verdammt. Dem entsprach bis vor kurzem der unabdingbare Befehl der Haushaltsordnung, etwaige Fehlbeträge aus früheren Jahren spätestens im zweitfolgenden Finanzjahr aus ordentlichen Deckungsmitteln abzudecken.

Im deutschen Finanzrecht ist das Gebot zum Haushaltsausgleich in Artikel 110 des Grundgesetzes sogar zum Verfassungsbefehl erhoben worden. Der Einbruch des neuen Denkens wird seit einigen Jahren bei uns dadurch gekennzeichnet, daß die Bestimmung der Haushaltsordnung über die alsbaldige Abdeckung der Fehlbeträge aus früheren Jahren im Haushaltsgesetz des Bundes außer Kraft gesetzt wird. Dieses Verfahren ist angesichts der gegenwärtigen Haushalts- und Kassenlage des Bundes unbedenklich.

Der Grund für die Entthronung des Haushaltsausgleichs als der Goldenen Regel aller Finanzpolitik liegt tiefer. Unser geltendes Haushaltsrecht geht davon aus, daß der Umfang und die innere Zusammensetzung des öffentlichen Finanzbedarfs alljährlich überprüft und entsprechend den jeweiligen Deckungsmöglichkeiten neu festgesetzt wird. Dieser Jahresrhythmus der Haushaltswirtschaft ist aber in einem modernen Verwaltungsstaat weithin zur Fiktion geworden. Der weitaus größte Teil der öffentlichen Ausgaben wird durch die politischen Grundentscheidungen, die sich in zunehmendem Maße in entsprechenden Gesetzen niederschlagen, für viele Jahre im voraus bestimmt. Fast scheint es, daß es hierbei nur ein Aufwärts und kein Abwärts gibt. Wenn das Soll des öffentlichen Aufwands, das meist für unbestimmte Zeit im voraus gedacht ist, mit dem jährlichen Ist der Deckungsmöglichkeiten nicht mehr in Einklang zu bringen ist, so werden entweder die Deckungsmittel entsprechend angehoben oder schließlich auch ein Fehlbetrag unbedenklich hingenommen. Die erziehe-

rische Wirkung, die das scheinbar so selbstverständliche und unabdingbare Gebot des Haushaltsausgleichs sichern soll, droht verloren zu gehen. Mehrjährige Konjunkturplanungen und nicht zuletzt politische Wunschbilder aller Parteien und Interessengruppen überrennen den gesunden Menschenverstand. Ein Finanzminister, der dieser Entwicklung nach Art eines guten Hausvaters mit erhobenenem Zeigefinger entgegentritt, gilt als hausbacken. Die Zeit der klassischen Finanztradition und des preußischen Sparsamkeitsdenkens von einst scheint vorbei zu sein.

Die öffentliche Finanzgebarung kann heute nicht mehr isoliert gesehen werden. Sie ist in Grundentscheidungen der allgemeinen Wirtschaftspolitik eingebettet. Finanzpolitik ist mehr ein Mittel der allgemeinen Politik geworden als Selbstzweck, etwa zum Schutz der Währung gegen die Gefahren aus Haushaltsfehlbeträgen. Auch als Mittel der Nationalerziehung zu realistischerem Denken wird sie leider kaum mehr gewürdigt. Das Gebot des Haushaltsausgleichs hat seinen absoluten Rang verloren und scheint auf die Bedeutung einer relativen Ordnungsvorschrift herabgesunken zu sein. Die Gefahren dieser Entwicklung sind offensichtlich. Ihnen kann heute nicht mehr mit finanzrechtlichen Geboten und Verboten allein begegnet werden.

Das Gebot der Sparsamkeit, des möglichst geringen öffentlichen Aufwandes ist mit Verfassungsbefehlen und Haushaltsrecht heute nicht mehr durchzusetzen. Artikel 110 des Grundgesetzes ist weithin wirkungslos, zu einer nichtssagenden Verbeugung vor der klassisch-preußischen Finanztradition geworden. Das wäre nicht so bedenklich, wie es auf den ersten Blick scheinen mag, wenn die größere Freiheit finanz- und konjunkturpolitischen Gestaltens auf den Bund als den Gesamtstaat beschränkt wäre, und wenn beim Bund eine Rahmenplanung der Finanzpolitik über mehrere Jahre als Bestandteil einer allgemeinen Wirtschafts- und Konjunkturplanung gesichert wäre. Beides ist leider nicht der Fall. Bei den Ländern sowie den Gemeinden und Gemeindeverbänden, deren nachgeordnete Vollzugsaufgabe im Rahmen der Bundespolitik immer deutlicher wird, ist das Gebot des Haushaltsausgleichs im allgemeinen noch unbestritten. Wie dieses Gebot aber durchgesetzt werden sollte, wenn die Deckungsmittel einmal zurückgehen, ist völlig offen. Die Haushalte von Ländern und Gemeinden sind bei Licht besehen in Ausgaben und Einnahmen noch unbeweglicher als der Bundeshaushalt. Würde das Sozialprodukt einmal nicht mehr von Jahr zu Jahr steigen und möglicherweise sogar zurückgehen, so werden alsbald in den Haushalten der Länder und Gemeinden große Fehlbeträge entstehen, denen sie — jedenfalls die Länder — aus eigenen Deckungsmöglichkeiten nicht mehr abhelfen können.

Bedenklicher noch als die Unbeweglichkeit der Haushalte von Ländern und Gemeinden muß die Planungslosigkeit des Gesamtfinanzbedarfs stimmen. Die große Finanzpolitik und insbesondere die Haushaltsgebarung des Bundes als Gesamtstaat ist nicht in eine mehrjährige Wirtschafts-, Konjunktur- und Finanzplanung eingebettet. Vielmehr müssen wir mit tiefem Erschrecken feststellen, daß eine vorübergehende Fülle der öffentlichen Kassen genügt, um alle Finanztugenden der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit von zwei Seiten her infrage zu stellen. Die Bundesausgaben sind im letzten

Jahr um mehr als 5 Milliarden DM, d. h. um fast ein Fünftel erhöht worden, und gleichzeitig sollen nunmehr noch die Deckungsmittel in einem Steuersenkungsprogramm um 2,5 bis 3 Milliarden vermindert werden. Dabei weiß jedermann, der noch gesunden Menschenverstand hat, daß in spätestens zwei Jahren der vordringliche Bedarf des Bundes um mehrere Milliarden höher sein wird als heute.

Es ist hier nicht der Ort, die volkswirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen der öffentlichen Rücklagenbildung und Kassenüberschüssen mit der Konjunkturpolitik und der Beständigkeit der Währung zu erörtern. Offensichtlich reichen die politischen und moralischen Kräfte der modernen Massendemokratie nicht aus, um einen **Wirtschafts- und Finanzplan über mehrere Jahre** festzulegen und einzuhalten, obwohl in unserer Lage ein Drei- bis Fünf-Jahres-Plan für den öffentlichen Finanzbedarf notwendig wäre. In der modernen Demokratie gibt es anscheinend zur Bewältigung dieser Probleme nur einen Weg: In den Jahren der Überschüsse die Einnahmen entsprechend zu senken, um sie in Jahren ungedeckter Fehlbeträge entsprechend zu erhöhen. Dieser Weg ist ein Vorweg. Trotzdem ist eine antizyklische Finanzpolitik, die im Aufschwung die Einnahmen hochhält und Überschüsse bejaht, und die im Abschwung der Konjunktur die Steuern senkt und Fehlbeträge bejaht, politisch nicht zu verwirklichen. Die größere Gefahr liegt dabei in den erhöhten Ausgaben, die wahrscheinlich nur mit diktatorischen Vollmachten wieder herabgedrückt werden könnten. Ausgabensenkungen sind schwieriger als Steuerhöhungen — und schließlich steht der ebenso bequeme wie unverantwortliche Weg einer fortgesetzt steigenden öffentlichen Verschuldung meist ja noch offen.

Zusammenfassend ist also zu sagen, daß das Gebot der Sparsamkeit im überlieferten Sinne seinen unbedingten Geltungsrang als höchstes Gebot der öffentlichen Finanzgebarung verloren hat, und daß es als beherrschende Grundnorm unseres Finanzrechts weithin wirkungslos geworden ist. Eine Wirtschafts- und Finanzplanung über mehrere Jahre tut not. Der alljährliche Haushaltsausgleich entscheidet nicht mehr über die Richtigkeit einer bestimmten Finanzpolitik.

Dieser Bedeutungswandel der Sparsamkeit in öffentlichen Haushalten berührt die einzelnen Institutionen unseres Haushaltsrechts weniger als es zunächst scheinen mag. Die vielfältigen rechtlichen Sicherungen einer ordentlichen öffentlichen Finanzgebarung treten lediglich zurück hinter der überragenden Bedeutung des allgemeinen wirtschaftspolitischen Denkens. Die Reform unseres geltenden Haushaltsrechts wird von diesem Bedeutungswandel des Grundsatzes der Sparsamkeit und des Haushaltsausgleichs kaum berührt, weil die einzelnen Institutionen unseres Haushaltsrechts aus ihrer geschichtlichen Entwicklung mehr der Sicherung der parlamentarischen Haushaltsbewilligung als der Sicherung bestimmter finanzpolitischer Grundsätze zu dienen bestimmt sind. Gewiß verliert die öffentliche Verschuldung im Zuge dieser Entwicklung etwas von dem Außergewöhnlichen und Außerordentlichen, das das geltende Finanzrecht ihr noch beimißt. Die Trennungslinie zwischen einem ordentlichen und einem außerordentlichen Haushaltsplan ist im Zuge dieser Entwicklung bereits verwischt worden. Auf einen selbständigen außerordentlichen Haushaltsplan wird in Zukunft verzichtet werden können. Bisher schon wurde der außerordentliche Haushaltsplan nicht durch das Außerordentliche seiner Ausgabenzwecke, sondern lediglich durch die Besonderheit der Deckung aus Verschuldung und Vermögensverwertung gekennzeichnet. Im Rahmen eines einheitlichen Haushaltsplanes werden diese Kredite und Vermögensteile künftig in einem einheitlichen Finanzrahmen neben den regelmäßig wiederkehrenden Deckungsmitteln, vor allem den Steuern, stehen. Die bisherigen außerordentlichen Deckungsmittel werden sich von den ordentlichen dann nur noch dadurch unterscheiden, daß sie grundsätzlich für bestimmte Einzelausgaben zweckgebunden sind. Für eine volkswirtschaftliche Betrachtung ist der gesonderte Ausgleich zwischen den außerordentlichen Deckungsmitteln und bestimmten „außerordentlichen" Ausgaben nicht von entscheidender Bedeutung. Die allgemein-wirtschaftlichen und konjunkturellen Auswirkungen der öffentlichen Finanzgebarung werden nur von dem Ist ihres tatsächlichen kassenmäßigen Ablaufs und nicht von dem Soll ihrer Vorplanung bestimmt. Das wird oft verkannt. Einzelprobleme des Haushaltsrechts, z. B. der Sollabschluß und die Haushaltsreste haben volkswirtschaftlich eine ganz andere Bedeutung als das Solldenken unseres noch geltenden Haushaltsrechts ihnen zumißt.

Die überlieferten Grundsätze unseres Haushaltsrechts wie der Jährlichkeit, der Einzelzweckbindung, das Verbot der Übertragbarkeit und der gegenseitigen Dekkungsfähigkeit, das Verbot der Veranschlagung von Mitteln für den gleichen Zweck an mehreren Stellen und anderes mehr, erklären sich vorwiegend aus der Geschichte der parlamentarischen Haushaltsbewilligung. Sie dienen einzeln und in ihrem Zusammenwirken in erster Linie dazu, den Wirkungsbereich der Regierung als der vollziehenden Gewalt durch einen Akt der Volksvertretung in Gesetzesform möglichst unabänderlich vorzuzeichnen. Die geschichtliche Entwicklung führte vom Steuerbewilligungsrecht zum vollen Haushaltsbewilligungsrecht der Volksvertretung, mit der sie ihren jahrzehntelangen Kampf um die Macht im Staat krönte. Das eigentliche Anliegen der Haushaltsordnung ist es, diese Bindung der Regierung an den Willen der Volksvertretung finanziell zu sichern. Dementsprechend dienen die verschiedenen Einrichtungen des Haushaltsrechts vor allem der Kontrolle der Regierung und nicht der Sicherung bestimmter objektiver Grundsätze der öffentlichen Finanzordnung. Bisher besteht noch Einvernehmen darüber, daß die Rechtsnatur des alljährlichen Haushaltsplanes sich in dieser Beschränkung, aber auch einer entsprechenden Ermächtigung an die Regierung erschöpft. Die Regierung ist bei der Durchführung des Haushaltsplanes nicht, jedenfalls noch nicht, ein Vollzugsausschuß des Parlaments. Unverkennbar sind aber Tendenzen in dieser Richtung, die aus der Ermächtigung von Regierung und Verwaltung, für bestimmte Zwecke bestimmte Mittel auszugeben, eine Verpflichtung machen möchten. Schon die Festlegung des alljährlichen Haushaltsplanes in der Form eines Gesetzes bedeutet grundsätzlich einen Einbruch der gesetzgebenden Gewalt — des Parlaments — in den natürlichen Aufgabenbereich von Regierung und Verwaltung als vollziehender Gewalt. Solange die Rechtsnatur des Haushaltsplanes sich in einer Ermächtigung an Regierung und Verwaltung zu bestimmten Ausgaben erschöpft, ist

dieses Abweichen vom Grundsatz der Gewaltenteilung unbedenklich; denn ohne sie wäre in der Tat die Souveränität der gesetzgebenden Gewalt gegenüber der vollziehenden unvollständig. Bedenklicher sind die neueren Tendenzen der Volksvertretungen aller Ebenen, die Haushaltspläne zu bindenden Weisungen an Regierung und Verwaltung zu machen und beim Vollzug des Haushaltsplanes durch parlamentarische Organe mitzuwirken. Da der Grundsatz der Gewaltenteilung nach Artikel 20 des Grundgesetzes zu den tragenden Grundgedanken unserer Verfassung gehört und in Artikel 79 sogar für unabänderlich erklärt ist, sind solche Einbrüche des Parlaments in den Bereich von Regierung und Verwaltung verfassungswidrig. So ist z. B. die Mitwirkung des Haushaltsausschusses des Bundestags oder eines Landtags bei der Freigabe von Haushaltsmitteln oder bei der Wiederbesetzung von Stellen grundsätzlich verfassungswidrig und rechtlich unbeachtlich. Dennoch führt die politische Abhängigkeit der Regierung vom Vertrauen einer Parlamentsmehrheit dazu, daß solche Einmischungen widerspruchslos hingenommen werden. Würde diese Entwicklung sich fortsetzen, so würden wir uns dem Typ des ‚gewaltenhäufenden Parlamentsabsolutismus nähern, der bisher nur die Verfassungsform der sogenannten Volksdemokratien kennzeichnet.

Im Zuge dieser Entwicklung bekommt auch die Finanzinitiative aus dem Schoße der Volksvertretungen eine ganz andere Bedeutung als bisher. Die Initiative zu Gesetzen gehört zu den natürlichen und unabdingbaren Vorrechten der Volksvertretungen. Daß sie die besondere Finanzinitiative unter den verwickelten Verhältnissen des modernen Staatslebens nicht mehr regelmäßig, sondern nur ausnahmeweise ausübt, ist leicht erklarlich und nach meiner Meinung nicht so bedauerlich, wie es gelegentlich dargestellt wird. Heute ist die Regierung der geborene Trager der Gesetzesinitiative, ohne daß deshalb die parlamentarische Gesetzesinitiative als Ausnahmefall an Wirkungsmöglichkeiten und Rang verloren hat.

Die Initiative zu Finanzgesetzen unterliegt den gleichen Grundsätzen wie alle sonstige Gesetzesinitiative. Das bedeutet, daß das Parlament eine Vermehrung der Ausgaben wie eine Steuersenkung grundsätzlich aus eigenem Entschluß ohne Zustimmung der Regierung beschließen kann. Diese Finanzinitiative erschöpft sich nicht in der alljährlichen Bewilligung des Haushaltsplanes. Jedes bedeutendere Gesetz entfaltet finanzielle Wirkungen. Die unmittelbare und mittelbare Finanzinitiative des Parlaments ist grundsätzlich ungehemmt. Darin liegen Gefahren, die bei uns und in anderen Ländern in den letzten Jahren deutlicher hervorgetreten sind. Als einziges Land der Welt schließt lediglich die britische Verfassungstradition das Parlament von jeder eigenen Finanzinitiative aus. Dort beschloß 1713 das Parlament, daß es „auf keine Anträge eingehen wolle, die eine Geldbewilligung oder eine sonstige Belastung der öffentlichen Einnahmen darstellen, die nicht von der Krone empfohlen worden seien". Dieser Verzicht auf eine eigene parlamentarische Finanzinitiative ist in 243 Jahren niemals durchbrochen und widerrufen worden! Großbritannien kennt die Bewilligung des Haushaltsplans oder anderer Finanzgesetze als einen Zustimmungsakt des Parlaments nur einmal im Jahr. Diese Verfassungstradition ist sicherlich ideal, wenn man sie mit den verwilderten Gepflogenheiten anderer westlicher Demokratien vergleicht. Es muß aber zugegeben werden, daß ein so weitgehender Verzicht auf unmittelbare und mittelbare Finanzinitiative den Parlamenten anderer Länder ohne die gleiche Finanztradition kaum zugemutet werden kann.

Unser geltendes Haushaltsrechts geht von der Vermutung aus, daß das Parlament gegenüber der Regierung der geborene Hüter von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sei. Das entspricht der geschichtlichen Entwicklung des Haushaltsbewilligungsrechts, das ursprünglich absoluten Fürsten schrittweise abgerungen werden mußte. Dem entspricht, daß die Regierung beim Haushaltsplan die alleinige Finanzinitiative hat, und daß das Parlament die Ausgabenanforderungen des Haushaltsplanentwurfs kritisch untersucht und die Ausgaben eher verringert als erhöht. Die unabhängigen Rechnungshöfe sollen dabei die sachverständigen Gehilfen der Volksvertretung in ihrem Bemühen um eine sparsame und wirtschaftliche Haushaltsgebarung sein. So war einmal auch die Entlastung der Regierung durch das Parlament nach der kritischen Äußerung des Rechnungshofes das folgerichtige und bedeutende Gegenstück der Haushaltsbewilligung. Der Entlastung kommt nach unserem formalen Verfassungs- und Haushaltsrecht auch heute noch dieser hohe politische Rang zu. Tatsächlich aber hat sie heute fast jede Bedeutung und jede Würde verloren. Die Rechnungshöfe wachsen mehr und mehr aus ihrer Hilfsfunktion bei dem kontrollierenden Parlament in eine selbständige Funktion hinein, die sie inzwischen schon mehr als das Parlament zu unabhängigen und objektiven Hütern von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gemacht hat. Diese Entwicklung wird sich vermutlich fortsetzen und wird die Institution der Rechnungshöfe, deren Unabhängigkeit kaum noch gesteigert werden kann, zu selbständigen Mitgestaltern der öffentlichen Finanzgebarung machen. Eingeleitet ist diese Entwicklung beispielsweise schon dadurch, daß die Rechnungshöfe nicht mehr bloß die Rechnung eines abgelaufenen Finanzjahres kritisch würdigen, sondern in gleicher Weise zu den Anforderungen für ein kommendem Rechnungsjahr gehört werden. Ihre gleichzeitige Funktion als „Sparkommissar" und „Beauftragter für Wirtschaftlichkeit" deutet in die gleiche Richtung.

Die Finanzinitiative der Volksvertretung ist in fast allen Demokratien zu einem Einfallstor für Unsparsamkeit und Unwirtschaftlichkeit in der öffentlichen Finanzgebarung geworden. Grund dafür ist schließlich und endlich der Wettbewerb der Parteien um die Gunst des Wählers. Dieser Wettlauf gehört nun einmal untrennbar zum Wesen der modernen Massendemokratie, in der die ungebundenen Massen und die organisierten Verbände der Interessenten über den Stimmzettel und damit über die Macht entscheiden. Die unliebsame Tatsache, daß die Fordernden als Steuerzahler und Sparer immer auch die Zahlenden sind, entschwindet dem zeitgenössischen Bewußtsein. Solche Anzeichen von kollektiver politischer Geistesschwäche müssen natürlich über kurz oder lang zum Währungsverfall und zu politischen Krisen führen. Der Schutz der Demokratie gegen sich selbst und gegen ihre natürliche Neigung zu irrealem Wunschdenken erfordert deshalb gebieterisch eine Beschränkung der parlamentarischen Finanzinitiative. Die moderne Massendemokratie hat einen fatalen Hang

zum Selbstmord, und die ungehemmte parlamentarische Finanzinitiative der Volksvertretungen aller Ebenen ist ein Strick dazu. Die gefährlichsten, wenn vielleicht auch ahnungslosen Feinde der Sparer und der Währung sitzen heute auf den Bänken des Parlaments.

Die beste Schranke gegen den Drang zu unausgesetzter Steigerung des öffentlichen Bedarfs wäre eine strenge Selbstdisziplin der Parlamente, von der aber nicht allzuviel erwartet werden darf, denn auch politische Parteien können nicht über ihren Schatten springen. Selbstbeschränkungen an höchster Stelle, etwa in der Geschäftsordnung des Parlaments, haben immer nur geringen Wert und haben sich bisher auch bei uns nicht bewährt. Immerhin sind Ansatzpunkte dazu vorhanden: So schreibt § 96 der Geschäftsordnung des Bundestags vor, daß Mehrausgaben mit durchführbaren Deckungsanträgen verbunden sein müssen, daß mit solchen Anträgen ohne erste Lesung sogleich der Haushaltsausschuß zu befassen ist, um Propagandareden zum Fenster hinaus möglichst zu verhindern und anderes mehr. Man soll solche ernsten Bemühungen des Parlaments zur Selbstzucht in Finanzsachen nicht gering achten. Wirkungsvoll werden sie nur, wenn Opposition und Regierungsmehrheit sich danach richten und so gute politische Sitten zu einer selbstverständlichen Finanztradition machen, was das Haushaltsrecht allein nicht vermag.

Eine Entparlamentarisierung der Finanzpolitik ist selbstverständlich nicht möglich. Dennoch müssen im Finanzbereich gewisse elementare Gesetze einer guten Ordnung beachtet werden, deren Verletzung mit Sicherheit zu schweren Schäden führt. Der natürliche Hüter der Finanzordnung ist neben dem Parlament selbst in erster Linie die Regierung und nicht etwa die Rechnungshöfe oder andere unabhängige „Hüter der Finanzordnung". Aus gutem Grund ist in Artikel 113 des Grundgesetzes bestimmt, daß Beschlüsse des Bundestags und des Bundesrats, die die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Ausgaben des Haushaltsplans erhöhen oder neue Ausgaben in sich schließen oder für die Zukunft mit sich bringen, der Zustimmung der Bundesregierung bedürfen. Leider ist dieser Verfassungsartikel bisher fast wirkungslos geblieben, weil er inhaltlich unvollständig und unklar ist; unvollständig deshalb, weil nur von ausgabenerhöhenden Beschlüssen, nicht aber von den gleich wichtigen einnahmemindernden Beschlüssen die Rede ist; unklar, weil der Zeitpunkt und das Verfahren für die vorbehaltene Zustimmung der Bundesregierung offen geblieben ist. In letzter Zeit bemüht sich die Bundesregierung um eine begrüßenswerte Aktivierung des Artikels 113. Jedenfalls erscheint neuerlich in den Gesetzen ein Hinweis darauf, daß ihre Zustimmung aus Artikel 113 zu dem finanziellen Mehrbedarf aus dem Gesetz erteilt sei. Wichtiger wäre es, die Zustimmung wirklich einmal zu versagen, wenn das Parlament innerhalb und außerhalb des Haushaltsplanes Mehrausgaben oder Mindereinnahmen beschließt, die die Regierung für entbehrlich oder unwirtschaftlich hält. Das ist leider in den letzten Jahren nie geschehen, auch nicht bei den zum Teil grotesken Ausgabeerhöhungen anläßlich der Beratung des Haushaltsplanentwurfs 1956. Der tiefere Grund für die Ohnmacht der Regierung liegt in ihrer politischen Abhängigkeit von der Mehrheit des Bundestages, die diese Mehrausgaben beschließt. Angesichts dieser politischen Zusammenhänge ist schwer zu sehen, wie Artikel 113 zu einem wirksamen Instrument zur Wahrung von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gegenüber einem großzügigen und verschwenderischen Bundestage gemacht werden könnte.

Einen weiteren Versuch zur Wahrung von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gegenüber der Volksvertretung stellt die starke Rechtsstellung des Finanzministers innerhalb der Bundesregierung und gegenüber dem Bundestag dar. Die Verfassung selbst (Art. 112) behält dem Finanzminister allein das Recht vor, Haushaltsüberschreitungen zu genehmigen. Die gleichgerichtete nachträgliche Genehmigung des Bundestages aus § 83 der Reichshaushaltsordnung hat demgegenüber nur formale Bedeutung. Innerhalb der Bundesregierung hat der Finanzminister gegenüber den anderen Regierungsmitgliedern ein begrenztes, aber wirksames Vetorecht. Nach § 26 der Geschäftsordnung kann sein Widerspruch von der Mehrheit der übrigen Bundesminister nur überwunden werden, wenn der Bundeskanzler sich der Mehrheit anschließt. Der Finanzminister setzt sich also immer durch, wenn der Kanzler mit ihm geht. Wissen die übrigen Bundesminister um diese Einigkeit zwischen Kanzler und Finanzminister, so werden sie dem Widerspruch des Finanzministers von vornherein Rechnung tragen und die Bundesregierung gar nicht erst um eine Entscheidung angehen. Auch sonst gibt die Haushaltsordnung dem Finanzminister bei vielen Anlässen das Recht, bestimmte Finanzmaßnahmen vorläufig oder endgültig zu untersagen. Wohl in keinem Land der Welt hat der Finanzminister eine solche Rechtsstellung wie bei uns. Um den Finanzminister aber zum wirklichen Hüter von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu machen, kommt es darauf an, daß er seine außerordentlichen finanzrechtlichen Befugnisse tatsächlich politisch auch durchsetzen kann. Leider sind die politischen Grenzen, innerhalb der der Finanzminister wirklich frei entscheiden kann, gegenüber dem Kanzler und der Bundesregierung genau so eng wie die der Bundesregierung aus Artikel 113 des Grundgesetzes gegenüber Bundestag und Bundesrat.

Ob und inwieweit der Finanzminister der erste Hüter von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ist, hängt nicht in erster Linie von seiner verfassungsrechtlichen Sonderstellung innerhalb der Regierung ab, sondern von seiner gesamten Persönlichkeit, seinem politischen Einfluß und nicht zuletzt von seinem Mut. Das Finanzrecht bietet hier — wie die Rechtsordnung auch sonst — immer nur ein Arsenal von Schutzwaffen an, deren erfolgreicher Gebrauch von der Kraft, der Fähigkeit und der Geschicklichkeit der Verteidiger einer guten Finanzordnung abhängt. Die geschichtliche Erfahrung scheint zudem zu bestätigen, daß starke politische Führer den Finanzminister eher schwach wünschen. Sie bestätigt weiter, daß die Finanzminister in guten Zeiten meist schwach und in schlechten Zeiten eher stark gewünscht werden, was gelegentlich auch zu einem schnelleren Wechsel zwischen guten und schlechten Zeiten beigetragen haben mag. Der Hüter der Sparsamkeit kämpft in der Hochkonjunktur auf verlorenem Posten, wenn er die Ausgaben nicht steigen lassen will. Die einmütige Forderung der modernen Wirtschaftswissenschaft nach einer antizyklischen Finanzpolitik, die bei steigender Konjunktur die Ausgaben niedrig und die Steuern hoch hält und bei sinkender Konjunktur umgekehrt verfährt, kann in Demokratien anscheinend ebenso

wenig durchgesetzt werden wie unter Diktatoren. Die Begehrlichkeit aller Parteien und Verbände verträgt keine vollen Kassen. „Kasse macht sinnlich." Je entschiedener der Finanzminister in der Hochkonjunktur dem Wachsen der öffentlichen Ausgaben entgegentritt, desto brüchiger wird naturgemäß seine politische Stellung. Solche Lagen müssen frühzeitig erkannt und psychologisch richtig vorbereitet werden. Auch das Ausmaß und die Folgen der Hortung öffentlicher Mittel spielt dabei eine nicht geringe Rolle. Der tägliche Appell an Maßhalten und Bescheidenheit nützt nichts, er nährt eher die Überzeugung, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse ein aufwendigeres Leben gestatten. Ebenso wenig nützt eine wiederholte Drohung des Finanzministers mit dem Rücktritt, von dem die Öffentlichkeit nach früheren Erfahrungen annehmen darf, daß er nicht ernst gemeint ist. Der Hinweis auf die bedrohte Währung ist zwar in solchen Lagen noch eine relativ wirksame Waffe gegen öffentliche Verschwendung, sie ist aber auch die letzte Waffe. Der Alarmruf „Rettet die Mark!" oder „Rettet den Franken!" ist immer die ultima ratio einer festgefahrenen Regierung in einer Staatskrise. Ein kraftvoller Finanzminister ist in guten wie in schlechten Zeiten gleich notwendig. Diktatorische Vollmachten sind bei guter Wirtschaftslage ebenso unentbehrlich, vielleicht sogar noch notwendiger als bei schlechter Wirtschaftslage. Entscheidend ist, daß von solchen Vollmachten im rechten Augenblick Gebrauch gemacht werden kann und Gebrauch gemacht wird. Eine Regierung, die wie die unsere ihre verfassungsrechtlichen Möglichkeiten aus Artikel 113 des Grundgesetzes gegen die Verschwender öffentlicher Gelder auf den Bänken des Bundestags nicht nutzt, weil sie mancherlei politische Abhängigkeiten bedenkt, bringt sich selbst um ihre Autorität. Eine breite öffentliche Meinung hat noch ein waches Gefühl dafür, daß die Quersumme der Interessen widerstreitender Parteien und Verbände nicht das Gemeinwohl ausmacht. Der Gefälligkeitsstaat der modernen Massendemokratie droht das Parlament schließlich zu einer Börse von Gruppeninteressen auf Gegenseitigkeit und die Regierung zu einem kraftlosen Verein von Sonderinteressen-Geschäftsführern zu machen.

Aus diesen Zusammenhängen wachsen in der Massendemokratie Regierung und Finanzminister als Hüter der Sparsamkeit gegen Volksvertretung und öffentliche Meinung zum Hüter der Verfassung und des Staatswohls überhaupt herauf. In dem Verfall der Finanzzucht, den wir bei uns und anderen Völkern beobachten, verbirgt sich in ersten Ansätzen deutlich eine Krise des demokratischen Staatsgedankens. Die moderne Massendemokratie leidet an einer Wesensspaltung aus geistesschwachem Wunschdenken. Zuchtlosigkeit und Unordnung in den Finanzen ist nach einem berühmten Wort Lenins das beste Mittel zur Zerstörung eines Staates.

Eine solche Entwicklung muß frühzeitig erkannt und bekämpft werden. Dazu muß das überlieferte, angeblich klassische Finanzdenken durch moderne wirtschaftlich-soziale Erkenntnisse und Überlegungen gelockert werden. Vor allem muß das bequeme Finanzdenken nur für ein Jahr mit der trügerischen Beruhigung eines ausgeglichenen Haushaltes durch ein kritisches und gestaltendes Wirtschafts- und Konjunkturdenken über mehrere Jahre ergänzt werden. Dazu muß die Regierung bei einer sich abzeichnenden Hochkonjunktur frühzeitig Maßnahmen zu ihrer Dämpfung treffen. Sie darf die Sicherung der öffentlichen Finanzen und der Währung schließlich nicht allein der Notenbank und ihren traditionellen, aber etwas stumpf gewordenen Konjunkturwaffen überlassen. Eine wirtschafts- und finanzpolitische Planung über mehrere Jahre ist in unserer Lage doppelt notwendig, weil der nationale Aufwand für die Verteidigung mit Sicherheit in wenigen Jahren sich vervielfachen und dann das ganze Bild unserer Finanzpolitik bestimmen wird. In solchen Übergangszeiten mag die allzu volle Kasse vorübergehend durch Steuersenkungen verringert werden. Ausgabeerhöhungen um 10—12 Milliarden in drei bis vier Jahren, das heißt um ein Viertel und mehr des früheren Deckungsbedarfs, sind in einer solchen Lage unverantwortlich. Überhöhte Ausgaben sind nach aller menschlichen und geschichtlichen Erfahrung freiwillig kaum noch zu verringern, während unzulängliche Steuern erforderlichenfalls eher wieder erhöht werden können. Ausgabeerhöhungen und Einnahmeminderungen wirken zwar auf den Abschluß der öffentlichen Haushalte kumulativ in gleichem Maße ein, politisch sind Ausgabeerhöhungen aber weit gefährlicher als Einnahmesenkungen. Die Zerstörung der Währung geht in der Hochkonjunktur nicht etwa von der Kreditschöpfung zur Deckung öffentlicher Fehlbeträge aus, sondern von dem überhöhten öffentlichen Aufwand aus der Gier nach immer noch höherem Wohlstand. In solchen Lagen wächst die Regierung und vor allem der Finanzminister über den Hüter der Sparsamkeit und des objektiven Gemeinwohls hinaus zum großen Erzieher seines Volkes zu nüchternem und realistischem Verhalten. Nationalerziehung durch eine umsichtige, vorsichtige und weitsichtige Finanzpolitik ist deren sittliche und geschichtliche Krönung.

Diese grundsätzlichen Überlegungen gelten für den Bereich der öffentlichen Haushalte auf allen Ebenen der Verwaltung in Bund, Ländern, Gemeinden, Gemeindeverbänden und sonstigen Körperschaften. Was von der Bundesregierung gesagt wurde, gilt auf anderer Ebene für das leitende Verwaltungsorgan, die Landesregierung oder den Rat einer Gemeinde; was von dem Finanzminister als Hüter von Sparsamkeit und politischer Selbstzucht gesagt wurde, gilt für die Kämmerer aller Ebenen. Allerdings bleibt die finanzrechtliche Bewaffnung der leitenden Gemeindeorgane und insbesondere der Kämmerer weit hinter den Sondervollmachten der Bundesregierung und des Bundesfinanzministers zurück. Eine mißverstandene Demokratisierung der Gemeindeverfassung, die den natürlichen Funktionsunterschied zwischen Beschluß und Vollzug nicht mehr kennt, trägt zu ihrem Teil zur Vermanschung der Verantwortungen und damit zum Verfall von Führungsautorität und Finanzzucht bei. Darüber wird an anderer Stelle zur Frage der Wirtschaftlichkeit in der Gemeindeverwaltung noch einiges zu sagen sein.

Getrennte Verantwortungsbereiche in Initiative, Beschluß und Vollzug mit ausgewogenen Gegenspielerverhältnissen der beteiligten Organe in wechselseitiger Kontrolle sind der einzige Weg, auf dem eine Demokratie in einem

halbwegs beständigen Gleichgewicht von Ordnung und Freiheit gehalten werden kann. Die institutionellen Sicherungen der Verfassung werden in diesem Zusammenhang zu besseren Hütern der Sparsamkeit als ein noch so ausgefuchstes System finanzrechtlicher Ordnungsvorschriften.

Ich wende mich nunmehr, meine Herren, der engeren Frage nach der Wirtschaftlichkeit in der öffentlichen Verwaltung zu. Vorweg eine begriffliche Klarstellung: Wirtschaftlichkeit bedeutet im öffentlichen Leben dasselbe wie im privaten, nämlich den Grundsatz, mit dem geringstmöglichen Aufwand den größtmöglichen Erfolg zu erzielen. Dieses Prinzip wirtschaftlichen Verwaltungsgebarens gilt ebenso wenig uneingeschränkt wie der Grundsatz der Sparsamkeit. Der Rang jedes dieser beiden überragenden Prinzipien wird im Einzelfall durch politische Maßstäbe möglicherweise wesentlich verringert. Alles Verwaltungshandeln ist zweckhaftes Handeln, dessen Sachgerechtigkeit und Richtigkeit sich aus einer bestimmten politischen Wertung der Verwaltungsziele bestimmt. Auch der so selbstverständliche Grundsatz des geringstmöglichen Aufwands zum bestmöglichen Erfolg kann durch höhere politische Werte beeinträchtigt werden. So können zum Beispiel in Krisenzeiten kostspielige öffentliche Arbeitsbeschaffungsarbeiten vertretbar sein, deren Durchführung im Wege der Verdingung an Unternehmer wirtschaftlicher wäre. Das privatwirtschaftliche Kostendenken, das Aufwand und Ertrag untrennbar verbindet, gilt nicht uneingeschränkt im Bereich der öffentlichen Verwaltung. Dennoch muß immer wieder betont werden, daß politische Überlegungen kein Freibrief für Unwirtschaftlichkeit sind. Nur in seltenen Sonderfällen ist es der Verwaltung gestattet, um eines bestimmten politischen Erfolges willen im privatwirtschaftlichen Sinn unwirtschaftlich zu verfahren. Nur wo entscheidende politische Grundgedanken, wie zum Beispiel das Ideal des Föderalismus im Bundesstaat, der Verwirklichung äußerster Wirtschaftlichkeit entgegenstehen, mögen sie vorgehen. Nach aller Organisationserfahrung ist z. B. die zentrale Leitung großer Unternehmen wirtschaftlicher als eine weitgehend dezentrale. Dennoch mag ein unvermeidlicher Teil von Unwirtschaftlichkeit auf dem Altar des Föderalismus geopfert werden. Ähnliche Überlegungen erlauben es auch um des politischen Ideals der bürgerschaftlichen Selbstverwaltung willen, einen gewissen Grad von Unrationalität in der Verfassung und der Organisation der Gemeinden hinzunehmen. Nach einem berühmten Wort gehört zum Recht auf Selbstverwaltung auch das Recht, Dummheiten zu machen und Lehrgeld zu zahlen. Ein drittes Beispiel für eine in maßvollen Grenzen vertretbare Unwirtschaftlichkeit bietet das Ideal des Rechtsstaats. Auch die Verwirklichung dieses Ideals kann kostspielig werden, vor allem wenn aus dem Rechtsstaat wie bei uns vorwiegend ein Rechtswegstaat mit dreiinstanzlichen Rechtszügen in fünf Justizzweigen gemacht wird. Die Grenzen zwischen Luxus und Ideal sind hier flüssig. Die politischen Errungenschaften des Volksstaats, des Rechtsstaats, des Bundesstaats und der Selbstverwaltung sind keine Kinder rationellen Denkens, sondern Ausprägungen des Nationalgeistes in der Geschichte mit einem unantastbaren Vorrang vor kalter Rationalität.

Mit dieser wichtigen Vorbemerkung zur Frage der Wirtschaftlichkeit in der öffentlichen Verwaltung sind wir mitten in ihrer Problematik. Unter den hunderttausend Beteiligten im Vollzug unseres Verwaltungslebens sind allzu viele gern bereit, bequeme Unwirtschaftlichkeit mit dem Vorrang höchster politischer Ideale zu entschuldigen. Auf diese Weise werden dann mit Vorliebe unwirtschaftliche Zustände, die im Grund nur aus denkfaulem Traditionalismus, aus der Bequemlichkeit der Ämter oder aus personalpolitischen Überlegungen herrühren, mit hochpolitischen Argumenten gerechtfertigt. Der politische Ämterschacher und Parteienklüngel liebte es zu allen Zeiten, sich auf höchste politische Ideale zu berufen.

Auf die vielen Erscheinungsformen des Unwirtschaftlichen in unserer Verwaltung will ich im einzelnen nicht eingehen. Das äußere Bild wirkt oft erschreckend unwirtschaftlich. Das gilt vor allem von der Zuständigkeitsordnung zwischen den Trägern der öffentlichen Verwaltung, von dem Instanzenwesen, von dem übertriebenen zeit- und kraftraubenden Ausschuß-Unwesen, von der vielfältigen gegenseitigen Beschäftigung der Behörden und Ämter untereinander und einigen vielerörterten anderen Übeln. Die größte Unwirtschaftlichkeit rührt vom Stückwerk-Handeln, vom Handeln ohne Schwerpunktbildung und vor allem vom schwächlichen Unterlassen des vorausschauend als notwendig Erkannten her.

Die Gründe dafür liegen tiefer. Einige von ihnen seien hier kurz kritisch beleuchtet. An erster Stelle wäre das Ausmaß der Gesetzgebung aller Quellen von der Bundesverfassung über die Ländergesetzgebung bis zum Satzungsrecht der Körperschaften zu nennen. Unzweifelhaft würden weniger Gesetze und Durchführungsverordnungen in vielen Fällen ein wirtschaftlicheres Verwaltungshandeln ermöglichen. Doch muß man sich darüber klar sein, daß der moderne Massenstaat mit seinen weitgespannten Verwaltungszwecken, die sich nicht selten überkreuzen oder gar gegenseitig aufheben, einer gesetzlichen Ordnung zur Verwirklichung dieser Zwecke weit mehr bedarf als früher. Das Ideal des Rechtsstaats mit dem Vorbehalt und Vorrang des Gesetzes in der Verwaltung kann leider meist nur durch gesetzliche Verfahrensregeln bis in die Einzelheiten verwirklicht werden. Der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung wird vollends zum Prinzip einer perfektionierten Regelung, wenn er sich — wie in der modernen Massendemokratie — mit dem Grundsatz der Gleichheit vor dem Gesetz verbündet. Die Gleichheit vor dem Gesetz zwingt in der Tat weithin zur Gleichartigkeit und Gleichmäßigkeit des Verwaltungshandelns auch dort, wo wirtschaftlichere Formen des Vollzugs in außergesetzlicher Eigenentschließung durch freies Ermessen gewählt werden könnten. Damit muß man sich leider abfinden. Rahmengesetze, die das Wie der Verwirklichung einer bestimmten Verwaltungsaufgabe dem gestaltenden Ermessen der zuständigen Behörden und Ämter überlassen, gefährden allzu leicht den Rechtsstaat und das Gleichheitsideal und könnten schließlich mit ihren unentbehrlichen Generalklauseln und unbestimmten Rechtsbegriffen die Verwaltungsgerichte noch mehr an

die Stelle der verantwortlichen Behörden treten lassen als wir es heute schon beklagen. Es gilt deshalb in unseren Zeiten nicht mehr das gern zitierte Wort des alten Tacitus: „Je verdorbener der Staat, desto mehr Gesetze".

Auch der Pluralismus der politischen Kräfte und das Interessendenken der Verbände zwingen dazu, den Weg des Gesetzes dort zu beschreiten, wo in ausgewogenerer politischer Ordnung und bei eindeutigerem Inhalt des Gemeinwohls das freiere Ermessen des großen, schöpferisch gestaltenden Verwaltungsleiters wirken durfte. Wie alle übrigen Bereiche unseres modernen Lebens kann sich auch die Verwaltung dem Schwund des persönlichen und der Wucherung des Organisatorischen nicht entziehen. Dies festzustellen, bedeutet keineswegs, sich damit widerspruchslos abzufinden. Der Beamte in der Verwaltung muß bis zur äußersten Möglichkeit Persönlichkeit werden und bleiben, auch dort, wo sein Handeln weitgehend Gesetzesvollzug durch Funktionäre geworden zu sein scheint.

Ein noch größerer Feind der Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung als Gesetzesperfektionismus und Gleichheitsfanatismus ist die veränderte Interessenlage innerhalb der Verwaltung selbst. Keine Partei, keine Behörde und kein Beamter haben ein ausreichend wirksames Interesse daran, ihr Handeln letztlich nach dem Ideal der Wirtschaftlichkeit auszurichten. Das natürliche Interesse aller Beteiligten wirkt in der Richtung einer möglichst großzügigen Aufgaben- und Ausgabengebarung. Der sparsame Beamte hat nur Unannehmlichkeiten und Vorwüfe von drinnen und draußen zu gewärtigen. Eine wirksame innere Bindung durch Verantwortung kann dort nicht mehr erwartet werden, wo eine breite öffentliche Meinung schnell mit dem Vorwurf des „Fiskalismus" bei der Hand ist, der als „preußisch" und als politische Todsünde gilt. In den letzten Jahrzehnten ist die beamtenrechtliche Haftung wegen unwirtschaftlicher Mittelanforderung oder -Verwendung, die in den §§ 32 und 33 der Reichshaushaltsordnung eindeutig festgelegt ist, nirgendwo mehr geltend gemacht worden. Dabei weiß jeder Verwaltungsmann, wie oft beispielsweise der Haushaltsrahmen ohne rechtliche Verpflichtung oder ohne ein „unabweisbares Bedürfnis" überschritten wird. Noch nie ist ein Finanzminister oder ein Kämmerer dafür haftbar gemacht worden, daß er eine Haushaltsüberschreitung ohne Vorliegen eines wirklich unabweisbaren Bedürfnisses bewilligt hat. Was nutzen bei solcher Interessenlage alle haushaltsrechtlichen Bestimmungen über Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit? Solch übermächtigen Tendenzen kann mit so unbestimmten Rechtsbegriffen wie „sparsame und wirtschaftliche Verwaltung" oder „unabweisbares Bedürfnis" oder „notwendige Mittel" und dergleichen wirklich nicht begegnet werden. Solche Gesetzesbefehle setzen Umstände voraus, die ihre Durchsetzung gestatten. Unser Bemühen sollte deshalb in erster Linie darauf gerichtet sein, außerhalb des Finanzrechts Anreize zu Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu schaffen, die den pflichtbewußten Beamten belohnen und nicht, wie heute vielfach, benachteiligen. Der wichtigste Beitrag dazu wäre die ständige Bildung einer entsprechenden öffentlichen Meinung innerhalb und außerhalb der Ämter.

Der Beitrag der öffentlichen Meinung zu einer wirtschaftlicheren Interessenlage in der Verwaltung kann gar nicht überschätzt werden. Wir erleben es täglich, daß alle Parteien, Verbände und Gruppen nach Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit rufen. Sobald aber einmal eine Maßnahme zu diesem Ziel ergriffen wird, die irgendein Interesse berührt, ist es eben diese öffentliche Meinung, die sich der Verwirklichung der Wirtschaftlichkeit entgegenstemmt. Ein Blick in die Zeitungen und Illustrierten bestätigt das täglich. Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit gedeihen anscheinend nur im Klima der Not. Wirkliche Rationalisierung im Behörden- und Ämterwesen, ihrer Organisation und Zuständigkeit, sind in Zeiten des Wohlstandes und der Hochkonjunktur praktisch undurchsetzbar. Von dem leidenschaftlichen Widerstand der öffentlichen Meinung allerorts gegen territoriale Maßnahmen der Verwaltungsrationalisierung durch Gebietsreformen, Eingemeindungen, Ein- und Auskreisungen und dergleichen wollen wir gar nicht sprechen. Der Beruf unserer Zeit zu sachlichen und gebietlichen Verwaltungsreformen ist gleich null. In unserer Mitte leben nicht weniger reformatorische Köpfe als in früheren Zeiten. Um ihr Werk zu tun, bedarf es heute wie zu allen Zeiten der bereiten Umstände und hinreichend starker politischer Kräfte. Große Verwaltungsreformen gelingen nur im Schwung großer, meist revolutionärer Ideen und mit ausreichenden Vollmachten des Ausnahmezustandes. Auch unser Wirrwarr der Behörden und Ämter, der Zuständigkeitsordnungen und Instanzen würden nur unter den Voraussetzungen eines allgemeinen Not- und Ausnahmezustandes überwunden werden können. Ich wüßte nicht, ob man diesen Zustand deshalb unserem Volk wünschen sollte.

Ein wesentlicher Grund für die Unwirtschaftlichkeit in unserem Verwaltungsleben ist auch die Angst vor der Vollmacht. Als gebrannte Kinder mit den Erlebnissen einer Diktatur des Irrsinns unter extremsten Möglichkeiten verkennen wir das Wesen der Demokratie und des Bürgers in ihr, wenn wir es mit bürgerschaftlicher Gängelung der Verwaltung gleichsetzen. Das Wesen der liberalen Demokratie von einst und des Volksstaats von heute besteht im Bereich von Regierung und Verwaltung vielmehr darin, die Träger der Verantwortung frei zu bestimmen und in ihrer Amtsführung politisch zu überwachen. Die widerrufbare, aber ausreichende Vollmacht ist ein unentbehrlicher Bestandteil einer volksstaatlichen Ordnung. Dazu gehört eine klare Scheidung der Verantwortungen und Organe bei der Bildung und im Vollzug des öffentlichen Willens. Der Grundsatz der Gewaltenteilung zwischen den Trägern der gesetzgebenden, der vollziehenden und rechtsprechenden Gewalt verhindert nicht bloß eine Willkürherrschaft durch das Gleichgewicht der Kräfte, er hütet auch in hohem Maße Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit. Wir beobachten in steigendem Maße das Eindringen der gesetzgebenden Gewalt in den Funktionsbereich der vollziehenden. Solche Einmischungen verwischen die Verantwortungen. Unser geltendes Verfassungsrecht mißbilligt diese Tendenzen ausdrücklich in Art. 20 des Grundgesetzes. So ist zum Beispiel die Mitwirkung eines Parlamentsausschusses bei der Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln oder der Besetzung von Stellen verfassungswidrig. Dennoch sind solche

Grenzüberschreitungen, vor allem bei den Ländern und Gemeinden, alltäglich. Die politische Abhängigkeit der Regierungen und Gemeindevorstände von Fraktionen und bestimmten „Volks"vertretern macht es den leitenden Beamten oft unmöglich, die verfassungsrechtliche Eigenständigkeit ihres Handelns zu wahren. Die weithin verwirrten Vorstellungen über die Funktionstrennung innerhalb der Gemeinden zwischen der beschließenden und kontrollierenden Bürgervertretung und einem allein vollziehenden Gemeindevorstand haben uns in buntscheckiger Fülle Gemeindeordnungen beschert, nach denen sich jeder Bürgerschaftsvertreter grundsätzlich in alles mitbestimmend einmischen kann. Wohlgemerkt: bürgerschaftliche Initiative und bürgerschaftliche Kontrolle und Entlastung des vollziehenden Organs von der Verantwortung gehören zu den wesentlichen Bestandteilen der gemeindlichen Selbstverwaltung. Nicht aber gehört dazu jene fließende und vielfach zufällige Grenzziehung zwischen dem Verantwortungsbereich der Gemeindevertretung, ihrer beschließenden und beratenden Ausschüsse einerseits, und der eigentlichen Gemeindeverwaltung andererseits. Frühere Gemeindeordnungen, beispielsweise die alte Rheinische Städteordnung, die so viele große Bürgermeisterpersönlichkeiten hervorgebracht hat, unterschieden sorgfältig zwischen den Beschlußzuständigkeiten und Entscheidungsbefugnissen der bürgerschaftlichen Vertretung und der Vollmacht des Bürgermeisters und seiner Beigeordneten zu verantwortlichem Verwaltungshandeln, die die Entscheidungen der Gemeindevertretungen vorzubereiten und unter ihrer Aufsicht durchzuführen hatten. Diese Scheidung von Zuständigkeit und Verantwortung für bestimmte Beschlüsse und für deren Durchführung ist eine Abwandlung des Grundsatzes der Gewaltenteilung im Bereich körperschaftlicher Selbstverwaltung. Was wir hier heute vor uns sehen, widerspricht teilweise dem Wesen der Selbstverwaltung, die Selbstgestaltung durch selbstgewählte Organe bedeutet. Das trübe und verwirrte Kauderwelsch unseres heutigen Gemeindeverfassungsrechts verhindert geradezu das Wirken initiativreicher großer Persönlichkeiten in der Verwaltung. Das Anliegen der Selbstverwaltung zu echter Gestaltung des örtlichen Gemeinschaftslebens erstickt im Ausschußunwesen und im kleinbürgerlichen Interessenklüngel und Ämterschacher. Mitbestimmung ohne Mitverantwortung ist die Berufskrankheit der kleingläubigen Überdemokraten. Noch zu Zeiten der Weimarer Reichsverfassung war der Gedanke lebendig, daß Demokratie und Selbstverwaltung Vertrauen bedeuten, das echte Vollmachten auf Zeit und unter der politischen Aufsicht gewählter Volksvertretungen gewährt.

Ich bin sicher, daß die Entwicklung unseres Gemeindeverfassungsrechts in wenigen Jahren, etwa in 10 bis 20 Jahren, nichts mehr von jenem vielfältigen und grundsatzlosen Schnörkelwerk bestehen lassen wird, das fremde Machthaber und eigene Instinktlosigkeit ihm verliehen haben. Wir wollen in dieser Beziehung den gesunden politischen Sinn unseres Volkes nicht überfordern. Mehr Achtung vor den überlieferten eigenen Verwaltungsinstitutionen, ein Vergleich mit bewährten Verwaltungsformen der angelsächsischen Demokratie und nicht zuletzt ein kritischer Vergleich mit den Verfallserscheinungen anderer westlicher Demokratien sollte uns davor bewahren, sozusagen höchst demokratisch in einen neuartigen Parlamentsabsolutismus in Bund, Ländern und Gemeinden hineinzurutschen. Solcher Parlamentsabsolutismus war bisher nur den sogenannten Volksdemokratien eigen, wo er nur ein Vorwand für die Hegemonie der einen, allein staatstragenden Partei ist. Die Geschichte beweist immer wieder, daß echte Demokratie die schwierigste und kunstvollste Staatsform ist, die nur in einer Ordnung gegenseitiger Abhängigkeiten der Staatsorgane in einem System von Gegenspielerschaften und Gleichgewicht lebendig zu halten ist. Nur in einem solchen System sind auch Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu bewahren.

Wir stellten fest, daß es zur Verminderung der öffentlichen Aufgaben und Ausgaben eines kraftvollen Hüters der Sparsamkeit bedarf, der nicht nur mit entsprechenden verfassungs- und finanzrechtlichen Entscheidungsvollmachten, sondern vor allem mit entsprechenden politischen Wirkungsmöglichkeiten ausgestattet sein muß. Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit innerhalb der Verwaltung sind die Regierungen und Finanzminister, die Gemeindevorstände und Kämmerer natürlich nicht weniger berufen. Doch bedarf es zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit bei den tausendfältigen täglichen Anlässen des Verwaltungslebens noch besonderer institutioneller Sicherungen.

Das Problem ist alt. Seit der Regierungszeit des wegen seiner Sparsamkeit berühmten Preußenkönings Friedrich Wilhelm I. gibt es eine preußische Oberrechnungskammer und nunmehr Rechnungshöfe und Rechnungsprüfungsämter bei allen Gebietskörperschaften. Ihre erste Aufgabe ist die Wahrung des Haushaltsrechts und darüber hinaus allgemein der Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung. Nach der Verfassung sind die Rechnungshöfe in erster Linie die sachverständigen Gehilfen der Volksvertretung, der sie durch die kritische Prüfung der Jahresrechnung die erforderlichen Unterlagen für die Entlastung schaffen sollen. Nach der Reichshaushaltsordnung soll der Bundesrechnungshof feststellen, ob „bei der Gewinnung und Erhebung von Einnahmen sowie bei der Verwendung und Verausgabung von Bundesmitteln, ferner bei der Erwerbung, Benutzung und Veräußerung von Bundeseigentum nach den bestehenden Gesetzen und Vorschritten unter Beachtung der maßgebenden Verwaltungsgrundsätze und unter Beobachtung der gebotenen Wirtschaftlichkeit verfahren worden ist". Über diese Kontrolle des Haushaltsrechts hinaus soll der Bundesrechnungshof insbesondere prüfen, „ob nicht Einrichtungen unterhalten, Stellen aufrechterhalten oder in sonstiger Weise Bundesmittel verausgabt werden, die ohne Gefährdung des Verwaltungszwecks hätten eingeschränkt oder erspart werden können". So in schlechtem Gesetzesdeutsch § 96 der Reichshaushaltsordnung. Diese beiden Aufgaben des Rechnungshofes stehen in einer engen inneren Verbindung, obwohl ihre funktionelle Bedeutung verschieden ist. Bis heute trägt der Rechnungshof durch seine Prüfungsbemerkungen zur Haushaltsrechnung in erster Linie dazu bei, daß die Haushaltsordnung, das heißt überwiegend die formelle Verfahrensordnung in Finanzsachen, gewahrt bleibt.

Wir müssen aber feststellen, daß das große Ansehen der Rechnungshöfe aus der strengen Wahrnehmung dieser Aufgabe im Laufe der letzten Jahrzehnte geschwunden ist. Ihre Autorität reicht heute nicht an die der alten preußischen Oberrechnungskammern heran. Die Bemerkungen zur Jahresrechnung, die durch gehaltvolle Denkschriften des Präsidenten ergänzt werden, werden von den Bestellern, nämlich den Mitgliedern des Bundestags und der Landtage, kaum gelesen und gewürdigt. Von einer erzieherischen Wirkung auf die Mitglieder der Volksvertretung kann nicht gesprochen werden. Der Rechnungshof ist hier zu einem Wachhund der Volksvertretung für Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit geworden, der bellen soll, aber nicht beißen darf.

Es sollte ernstlich überlegt werden, wie den Rechnungshöfen in dieser ihrer Aufgabe eine nachhaltigere Wirkung gegeben werden könnte. Nach dem Vorbild anderer Länder könnte erwogen werden, einen Beauftragten des Rechnungshofes oder vielleicht besser noch des Finanzministers in die laufende Bewirtschaftung der Haushaltsmittel durch eine Visa-Kontrolle, das heißt einen Mitzeichnungszwang, einzuschalten. Der „Sachbearbeiter des Haushalts" nach unserem Haushaltsrecht ist zu schwach und nicht unabhängig genug, um sich gegenüber dem Leiter seiner Behörde durchzusetzen. Frankreich besitzt in dem berühmten inspecteur de finance bei allen Verwaltungsbehörden einen solchen Agenten des Finanzministers, der nur diesem verantwortlich ist; er zeichnet alle Finanzmaßnahmen gegen, den ersten Auftrag und Zusicherungen aller Art ebenso wie die letzte Kassenanweisung. Die Vorprüfstellen unserer Rechnungshöfe bei den Verwaltungsbehörden der staatlichen Mittelinstanz haben eine ganz andere, nur vorbereitende Prüfungsaufgabe.

Wichtiger als die traditionelle Prüfungsaufgabe der Rechnungshöfe sind ihre Sonderaufgaben als eigentlicher Hüter der Wirtschaftlichkeit, die meist dem dem Kennwort des „Sparkommissars" unzureichend gekennzeichnet werden. Unter der Weimarer Reichsverfassung wurde der Präsident des Rechnungshofes im Nebenamt zum Reichskommissar für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung bestellt. Auch das Gesetz über die Aufgaben des Bundesrechnungshofs von 1950 hat diesem allgemein die Überwachung der gesamten Haushalts- und Wirtschaftsführung aller Bundesorgane und Bundesverwaltungen — auch außerhalb der Rechnungsprüfung — übertragen. Durch einfachen Beschluß der Bundesregierung wurde 1952 der Präsident des Bundesrechnungshofes wiederum zum „Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung" bestellt; für diese Aufgabe steht ihm eine besondere Präsidialabteilung zur Verfügung. In dieser Eigenschaft wird der Präsident des Bundesrechnungshofs zwar formell nicht von der verfassungsrechtlichen Unabhängigkeit aus Artikel 114 GG erfaßt, doch ist auch seine Meinungsbildung als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit an keine Weisungen gebunden.

Ob und inwieweit der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit wirklich zum Hüter der Wirtschaftlichkeit wird, hängt fast ganz von seiner Persönlichkeit ab. Heute noch spricht man von der Wirksamkeit des Präsidenten Sämisch im Reich von 1922—1933. Seine Lebenserinnerungen sind lesenswert. Er war Jurist, der vor dem Assessorexamen absprang, um sich dem Auto„sport" zu widmen, der damals in Deutschland gerade aufkam. Anstatt Beamter zu werden, widmete er sich privaten Interessen. Er war eine liebenswürdige, völlig unbürokratische Persönlichkeit, auf vielen Gebieten hoch gebildet, ohne Bindungen in irgendeiner politischen oder weltanschaulichen Richtung und ein ausgezeichneter Redner. Während des ersten Weltkriegs wurde er zum Vaterländischen Hilfsdienst eingezogen und kam ziemlich zufällig in das Preußische Finanzministerium, um dann 1921 dort preußischer Finanzminister zu werden. Ein Jahr später wurde er Präsident des Reichsrechnungshofs in Potsdam und zugleich Reichssparkommissar. Neben diesem Doppelamt übte er 22 Nebenämter aus, was also damals schon vorkam.

Sämisch gelang es kraft seiner Persönlichkeit, in kurzer Zeit mit einer bestimmten Methode das wirtschaftliche Gewissen und der Hüter der Wirtschaftlichkeit in der Reichsverwaltung zu werden. Seine Methode bestand darin, daß er keine routinemäßigen Beamten beschäftigte, sondern nur Angestellte auf Zeit mit hohen Bezügen, für bestimmte Eignung ausgesucht. Vorurteilsfreie Köpfe aus dem Beamtentum einschließlich des Gemeindedienstes, Universitätsdozenten, Techniker und Fachleute aller Art bildeten seinen Stab. So gelang es ihm, durch zahlreiche Gutachten auf allen Ebenen der große Erzieher der Verwaltung zur Wirtschaftlichkeit zu werden. Seine Gutachten waren zwar rechtlich nur Vorschläge, dennoch wurden sie beachtet und großenteils verwirklicht.

Wie anders ist das Bild des heutigen Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit! Seine gutachtlichen Vorschläge zur Verbesserung der Verwaltung sind nicht sonderlich gefragt. Schlimmer ist, daß sie mehr oder weniger freundlich und endlos in den Organen der Auftraggeber zerredet werden, damit schließlich nichts Wesentliches geschehe. Ein Beispiel dafür ist das veröffentlichte Gutachten über die Neuordnung und Verbesserung der Landesverwaltung in Schleswig-Holstein.

Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit sollte weit mehr als bisher institutionalisiert und mit gewissen Vollmachten ausgestattet werden. Seine Personengleichheit mit dem Präsidenten des Bundesrechnungshofs hat Vorteile, ist aber nicht unbedingt notwendig. Ein Präsident des Bundesrechnungshofs, der ein guter oberster Hüter der Haushaltsordnung ist, braucht deshalb nicht auch der große Organisator und Erzieher zur Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu sein. Wichtiger ist, daß Beauftragte für Wirtschaftlichkeit auch bei den Ländern — und vielleicht durch freiwillige Vereinbarungen auch für die größeren Städte — eingerichtet werden. Die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung ist ein hoffnungsvoller Schritt in dieser Richtung, der noch vertieft und erweitert werden sollte. Es werden Mittel und Wege gesucht werden müssen, um der Kritik und den Verbesserungsvorschlägen der Sparkommissare größere Wirksamkeit zu verleihen. Hier läge noch eine echte Aufgabe der Bundesaufsicht über die Länder und der Staatsaufsicht über die Gemeinden vor, die aber im Zuge der Entwicklung heute fast ausschließlich Rechtsaufsicht geworden ist, der solche Einwirkungen grundsätzlich versagt ist. Auch dieses Problem ist mit bloßen Vollmachten

die zudem kaum erreichbar scheinen, nicht zu lösen. Vielmehr bedarf es einer entsprechend bereiten Gesinnung der Beteiligten, die ernstlich Unwirtschaftlichkeit in der Verwaltung beseitigen und höhere Wirtschaftlichkeit erzielen wollen. Die Autorität zu solchen unpopulären Maßnahmen kann nicht von außen durch einen Beauftragten für Wirtschaftlichkeit, sondern nur von innen kommen.

Dieser inneren Bereitschaft zu höherer Wirtschaftlichkeit könnte auch eine Art betrieblichen Vorschlagwesens dienen, das in Wirtschaftsunternehmen zum Teil recht gute Erfolge erzielt hat. Höhere Geldprämien für Beamte und Angestellte für durchführbare Verbesserungsvorschläge sind auch in früheren Jahren gewährt worden. Der frühere Reichssparkommissar gewährte dafür jährlich nur zwischen 20 und 30 000 RM. Ähnliche Versuche sind mit Erfolg in Hamburg, bei den amerikanischen Besatzungsbehörden und einigen anderen Behörden gemacht worden. Ein amerikanischer General berichtet in seinen Erinnerungen, daß er einen Betrag von 20 000 Mark an seine deutschen Angestellten als Prämien für Verbesserungsvorschläge zur wirtschaftlicheren Gestaltung des Arbeitsablaufs gezahlt habe. Die Durchführung dieser Vorschläge habe insgesamt eine Ersparnis von 1,5 Millionen Dollar erbracht. Aus Hamburg wird berichtet, daß von den Verbesserungsvorschlägen aus der Verwaltung etwa ein Viertel sich als brauchbar erwiesen habe, wofür jährlich etwa 10 000 DM gezahlt wurden. Ich möchte anregen, diesen Versuch überall zu machen. Dergleichen innerbetriebliche Verbesserungsvorschläge sollten ohne Einhaltung des Dienstweges an eine Zentralstelle — im Krieg gab es für Verbesserungsvorschläge an Waffen eine einzige zentrale Feldpostnummer — gerichtet werden. Die Prämien für wirklich gute Vorschläge sollten hoch sein, ein Tausend-Mark-Schein ist für gute Vorschläge nicht zu viel. Kleine Vorteile, wie beispielsweise Sonderurlaub, reichen nicht aus.

Ein solches Anreizsystem für Verbesserungsvorschläge ist natürlich nur ein Mittel von vielen möglichen. Der wichtigste Hüter der Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung ist die Gesinnung unseres Beamtentums. Nach einem Wort Bismarcks ist der gute Beamte noch wichtiger als gute Gesetze. Dazu gehört eine unablässige fachliche Ausbildung, die nicht mit den Verwaltungsprüfungen abgeschlossen sein darf. Noch wichtiger als das fachliche Können ist die innere Unabhängigkeit aller öffentlicher Bediensteten, die insbesondere nicht durch Karrieregesichtspunkte und politisches Schielen beeinträchtigt werden darf. Die Politisierung des Beamtentums ist geradezu ein Hindernis auf dem Weg zur stärkeren Persönlichkeitsbildung im öffentlichen Dienst. Noch zur Weimarer Zeit ließ man das staatsbürgerliche Hauptrecht der Soldaten, ihr Wahlrecht, ruhen, um dadurch zur Unabhängigkeit der Reichswehr beizutragen. Wenn heute auch ein Ruhen der staatbürgerlichen Rechte der öffentlichen Bediensteten kaum zweckmäßig erscheint, so wäre doch zu wünschen, daß die Beamten sich möglichst wenig einer politischen Partei als Mitglieder anschlössen; Ausnahmen selbstverständlich für die sogenannten politischen Beamten höchsten Ranges.

In diesen Zusammenhang gehört auch die veränderte Stellung des Ehrenbeamten in der heutigen Verwaltung. Diese zum Teil ausgezeichneten Persönlichkeiten fühlen sich jedenfalls zunächst noch als Vertreter ihrer Partei oder ihres Verbandes im Behördengefüge. Erst allmählich pflegen sie sich zu echten Hütern des Gemeinwohls und zu gesinnungsverbundenen Mitbeamten zu entwickeln. Es darf auch nicht verkannt werden, daß der Ehrenbeamte, bei uns eine übertragene Einrichtung des andersgearteten britischen Selfgovernment aus der Zeit um 1880, in der modernen Verwaltung eine geringere Eignung und Wirkungsmöglichkeit hat. Als politischer Beamter, etwa als Landesminister oder ehrenamtlicher Stadtrat, ist er auch heute im Rahmen einer demokratischen Staats- und Verwaltungsordnung unentbehrlich. Seine Aufgabe sollte in erster Linie Rat und Aufsicht sein. Die wesentlichen Aufgaben des Gesetzesvollzugs und der gestaltenden Verwaltung sollten den dafür vorgebildeten bestqualifizierten Fachbeamten vorbehalten bleiben. Der öffentliche Dienst ist ein Fachwissen und Fachkönnen geworden, das hier wie in dem Bereich des Wirtschaftslebens beste Ausbildung und jahrelange Erfahrungen voraussetzt. Die Institution des Ehrenbeamtentums im überlieferten Sinn ist in der modernen Verwaltung vielfach überfordert.

Die rechte Gesinnung zu Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung wird dem Beamtentum nur durch Vorbilder und jahrelange Tradition eingegeben. Zur inneren Unabhängigkeit, die dazu notwendig ist, gehört auch, daß die übergroße Personal-Inzucht, vor allem im Bereich der Gemeindeverwaltungen und der kleineren Länder, beseitigt wird. Die Tradition Preußens und des Reichs haben uns ebenso wie die Personalpolitik großer Wirtschaftskonzerne längt gezeigt, daß zur Heranbildung von Spitzenkräften die häufigere Versetzung in jüngeren Jahren gehört. Ein Beamter, der vom Lehrling bis zur Pensionierung immer in der gleichen kleinen Umwelt lebt, verliert notwendig die größeren Maßstäbe und die Unbefangenheit des Urteils.

Ich wollte und konnte Ihnen, meine Herren, nur einige wenige Zusammenhänge des weiten Fragenbereichs von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung andeuten. Alle diese Zusammenhänge sind untrennbar mit den geschichtlichen Fragen unserer politischen Entwicklung verbunden. Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sind keine isolierten Kreise, die mit überwiegend technischen Kunstgriffen und finanzrechtlichen Institutionen ausreichend gesichert werden könnten.

Verwaltung kommt von Walten. Früher walteten nur Gott und der Kaiser. Walten bedeutet im deutschen Denken das Hüten von sittlichen Werten des gemeinen Wohls aus persönlicher und souveräner, aber verantwortlicher Entscheidung. Manager oder Funktionäre in ihrem Job walten nicht, wohl aber ein Minister und Beamter, deren höchstes Vorrecht es ist, einem allgemeinen Zweck ohne Verzicht auf Persönlichkeit selbstlos zu dienen. Der letzte und wirkungsvollste Hüter von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in der Verwaltung ist die in freier Hingabe dienende selbstverantwortliche Persönlichkeit.

NEUE DEUTSCHE BEAMTENZEITUNG

Monatsschrift des Allgemeinen Beamtenschutzbundes e.V.

Schriftleitung: Oberregierungsrat z. Wv. Walther Koerber, Bad Godesberg

KOMMUNALSCHRIFTEN-VERLAG J. JEHLE · MÜNCHEN 34 · BARER STRASSE 32

7. JAHRGANG | NOVEMBER 1957 | NUMMER 11

Gedanken zur Staats- und Verwaltungsreform

Von Rechtsanwalt und Notar Hermann Reuß, Berlin

Alle Betrachtungen zum Thema „Staats- und Verwaltungsreform", die nicht an den Aufgaben des Staates ansetzen, bleiben im Grundsätzlichen notwendigerweise unfruchtbar. Sie haften am Sekundären, am nur Technisch-Organisatorischen, und bewegen sich im abgesteckten Kreise, der durch die Aufgabenstellung des Staates und der öffentlichen Verwaltung umschrieben wird. Allenfalls innerhalb dieses Kreises bleibt dann für eine technisch-organisatorische Rationalisierung Raum. Gewiß sollen deren Wert und vielfältige Möglichkeiten nicht unterschätzt werden. Im Gegenteil, die Hinwendung gerade zu diesen Anliegen[1]) ist um so dringlicher, als sie ideologisch nicht vorbelastet sind und ihre Verwirklichung daher wenigstens insoweit praktisch leichter ist. Aber darüber darf nicht das Problem als solches subalternisiert werden. Das Grundsätzliche, der Zirkelschlag der Staatsaufgaben selbst, die Größe des Kreises überhaupt, der das Wirken der öffentlichen Hand bezeichnet, muß im Brennpunkt der Betrachtung bleiben. Den Weg für eine durchgreifende Staats- und Verwaltungsreform eröffnet — über bloße Palliativmittel hinaus — nur der Abbau der Staatsaufgaben.

Das haben alle Sachkenner längst erkannt. Aber ein merkwürdiger Fatalismus führt hier immer wieder zu einer, wie mir scheint, unbegründeten Resignation. Die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung werden als eine Art Schicksalsdiktat hingenommen. Dabei wird übersehen, daß das nur bedingt und nur in begrenztem Umfange richtig ist.

Es gehört zum Gemeingut der staatswissenschaftlichen Erkenntnis, daß sich das Bild und das Wunschbild vom Staate in den letzten einhundertfünfzig Jahren grundlegend gewandelt haben. Vertrat noch Wilhelm von Humboldt[2]) die Auffassung, daß der Staat sich auf die Sorge um das sog. „negative Wohl der Bürger", d. h. auf die Betreuung ihrer Sicherheit an Eigentum und Leben, beschränken, das „positive Wohl der Bürger" hingegen ihrer eigenen Sorge überlassen solle — eine Auffassung, die allerdings schon Ferdinand Lassalle mit dem Wort vom „Nachtwächterstaat" verspottete —, so ist längst erkannt und in der Staatspraxis aller modernen Kulturstaaten, insbesondere durch eine ausgedehnte Sozialgesetzgebung, auch praktisch betätigt worden, daß der Staat nicht nur über der Ruhe der Bürger, insbesondere über ihrem ungefährdeten Besitz an Eigentum und Leben, zu wachen, vielmehr auch Maßnahmen der Daseinsvorsorge, also auch wohlfahrtsfördernde Anstalten, zu treffen habe. Aber diese im Grundsatz billigenswerte, ja unabweisbare Auffassung hat sich in der jüngsten Vergangenheit so übersteigert, daß wir uns jetzt mehr und mehr der Problematik eines ausgesprochenen Wohlfahrtsstaates gegenübersehen. Bundestagspräsident Gerstenmaier hat bereits mehrfach mahnend und warnend auf die hiermit verbundene „Bewirtschaftung des Menschen durch den Staat" hingewiesen. So heißt es in einer seiner Reden[3]): „Die Bewahrung des Menschen vor seiner Bewirtschaftung durch den Staat sollte ein allgemeines politisches Anliegen sein . . . Es ist nicht entscheidend, ob es sich dabei um die Zwangsbewirtschaftung des Menschen vom Staate her handelt oder um ein Massenbegehren an den Staat, wie es heute unsere Lage weit mehr charakterisiert. . . . Wichtiger als die unablässig fortschreitende Ausdehnung der Kompetenzen des modernen Massenstaates im angeblichen Dienst an der Wohlfahrt der Massen, vordringlicher und verpflichtender ist es, die Freiheit des Menschen zu verfechten, auch um den Preis, daß die Risiken, die er im Leben zu tragen hat, dadurch nicht kleiner werden. Die größere Freiheit muß uns das höhere Risiko wert sein. . . . Unsere Sozialpolitik und alles, was wir für die gesellschaftliche Neuordnung tun können, muß bei allen materiellen Verbesserungen davon bestimmt bleiben, daß unsere vornehmste soziale Aufgabe darin besteht, den Menschen in seinem Personsein, in seiner freiheitlichen Existenz und damit — soweit es der Staat überhaupt kann — in seiner menschlichen Berufung zu schützen. . . . Uns ist es zu tun um die Rettung der Person aus ihrem Schrumpfungsprozeß in der modernen Massenwelt. Deshalb sind wir nicht bereit, den Menschen dem Staate preiszugeben, auch dann nicht, wenn es im Namen seiner Wohlfahrt geschieht."

Mit diesen Ausführungen hat Gerstenmaier in der Tat das entscheidende Problem berührt. Dieses besteht darin, daß wir wieder den Menschen zum Mittelpunkt der Betrachtung machen müssen, was letztlich auch eine uns durch Art. 2 des Grundgesetzes gestellte Aufgabe ist. „Die freie Entfaltung der Persönlichkeit" ist eines der Hauptanliegen in unserem Massenzeitalter. Die Zivilisation hat weithin zu einer Verkümmerung des Menschentums geführt, die ihre letzte Wurzel in einer früher unbekannten metaphysischen Lebensangst hat. „Die Massenhaftigkeit unseres Daseins und das Verfließen aller gesellschaftlichen Vorgänge ins Unbekannte, die Anonymität der Massenorganisationen in Politik und Wirtschaft, das alles erzeugt Angst, Ruhelosigkeit und Ohnmachtsgefühle. . . . Der Lebensraum des einzelnen in der Masse ist viel kleiner geworden, Konkurrenz und Bedrohungen seines Besitzes, seiner Zukunft, seiner individuellen Freiheit halten ihn in dauerndem Erregungszustand. . . . Die Anpassungsvorgänge an den modernen

---

[1]) Hierher gehört etwa die im Bund und in den Ländern mit z. T. erfreulichem Elan betriebene Gesetzesbereinigung.

[2]) W. v. Humboldt, Grenzen des Staates, Ideen zu einem Versuch, die Grenzen der Wirksamkeit des Staates zu bestimmen. Auch der bekannte Satz von Pütter: „Politiae est cura avertendi mala futura; promooendae salutis cura non est proprie politiae" ist in Wahrheit eine Wunschaussage über den Aufgabenbereich des Staates schlechthin; zu Unrecht wird er als bloße Zuständigkeitsumschreibung des staatlichen Polizeiressorts gedeutet („politia" wird hier von Pütter als die ‚gesamte Staatsverwaltung' verstanden).

[3]) Auf dem 6. Bundesparteitag der CDU 1956 in Stuttgart.

Produktions- und Massenstil werden ohne Zweifel eine tiefgreifende Änderung der Charakterstruktur des Menschen von bleibender Art, einen Umbau der menschlichen Sozialnatur, mit sich bringen." So führt Alexander Mitscherlich, Professor der Psychologie und Medizin, in einem lehrreichen Aufsatz aus, dem er die bezeichnende Überschrift „Der Einzelne in seiner Angst" gegeben hat[4]). Und ist es nicht charakteristisch, daß die „Frankfurter Allgemeine Zeitung" eine „Weihnachtsumfrage" an führende Persönlichkeiten unserer Zeit, die in ihrer Ausgabe vom 24. Dezember 1956 S. 9 veröffentlicht ist, unter der Überschrift veranstaltet hat „Kann der Mensch noch auf Geborgenheit hoffen?" Schon diese Fragestellung ist für die Situation unserer Zeit typisch.

Diesen Tatbestand der metaphysischen Lebensangst der Massen muß man ins Auge fassen, wenn man den vielfältigen Zeiterscheinungen der Gegenwart, darunter auch der „Flucht in den Wohlfahrtsstaat", gerecht werden will. Gewiß beruht das Anwachsen der Aufgaben des Staates weithin auf sozialen und wirtschaftlichen Zwangsläufigkeiten. Diese werden aber noch überboten durch eine grundlegend veränderte sozialethische Haltung der Massen gegenüber dem Staate. Man kann diese Haltung als eine grobschlächtige Materialisierung bezeichnen. Die oberflächliche Lebensgier ist nur die Kehrseite, gewissermaßen die Übertünchung und Betäubung des Gefühles der metaphysischen Entwurzelung und Verängstigung. Mit Recht sagt Professor Goetz Briefs[5]): „Die puritanisch religiöse Wertung der Arbeit von früher ist offenbar weithin verdorrt. . . . Das souveräne Volk will nicht mehr regieren, sondern genießen." Richtig führt Briefs weiter aus, wir lebten in der Gefahr der „Erosion und Atrophie der persönlichen Verantwortung"; es erfolge überall eine „Abwälzung der Verantwortung auf Verbände und Staat". Aus der Erkenntnis, daß „erst auf der Grundlage geistiger Kräfte und moralischer Haltungen befriedigende soziale Beziehungen sich entwickeln", gelangt Briefs abschließend zu der Feststellung: „Die großen Vorentscheidungen liegen heute bei einer Sozialethik, die jene institutionellen Bedingungen und Formen findet, in denen der Mensch auch dieses Jahrhunderts seine Freiheit, seine Würde und Wohlfahrt gewährleistet weiß." Die wohlfahrtsstaatliche Auffassung unserer Zeit sieht im Staat mehr und mehr eine große Versorgungsmaschine. Im Grunde genommen gibt es heute keine Staatsbürger mehr — was ja Bejahung des Staates als überpersönlicher Wertgröße bedeutet —, sondern nur noch einen Haufen beutehungriger Anarchisten, die zum Staat — bar aller inneren Beziehung — ein bloßes Verhältnis der Eigensucht, ja der permanenten Ausbeutung und Beraubung kennen. Jeder steht heute zum Sturm auf die Staatskasse bereit. Opferbereitschaft und selbstlose Hingabe sind einer unersättlichen oberflächlichen Lebensgier gewichen. Es fehlt ein geistiges und moralisches Klima im Verhältnis zwischen der Masse und dem Staat. Über diese „Verseuchung der Politik mit materiellen Interessen" hat allerdings schon vor hundert Jahren Theodor Mommsen geklagt. So heißt es in einem von ihm verfaßten Aufruf zur Wahl der Volksvertreter für die Paulskirche: „Wer fühlt, daß er ein Bürger ist, der wird bei den Wahlen nur die politische Bedeutung ins Auge fassen; wer aber ein Spießbürger ist und bleiben will, der wird zunächst den privaten Nachteil bedenken"[6]). Etwa um die gleiche Zeit schrieb Mommsen in einem Zeitungsartikel: „Wir lesen es ja täglich, daß sobald die politische Bewegung zu einem Resultat geführt hat, augenblicklich die Arbeitermassen schlagfertig dastehen mit der Frage, was denn nun für sie das materielle Resultat dieses Gewinnstes sei"[7]).

Das zeigt, daß alle Staats- und Verwaltungsreform Stückwerk, ein bloßes Kurieren an Symptomen bleiben muß, solange nicht eine Regeneration der Staatsauffassung und des Bürgersinnes in Angriff genommen wird. Wenn nicht eine solche geistige und moralische Erneuerung von der sozialethischen Seite her erfolgt, treiben wir unaufhaltsam der Katastrophe zu. Der Egoismus, der stets kurzsichtig und daher nur auf den Augenblick bedacht ist, gräbt sich dann selbst sein Grab. Gewiß können wir nicht einfach das Rad der Entwicklung rückwärts drehen und die soziale Wirklichkeit umstürzen oder ignorieren, aber wir machen es uns doch zu bequem, wenn wir uns in bloßer untätiger Schicksalsergebenheit nur hierauf berufen. Denn auch auf dem Boden der realen Gegebenheiten läßt sich aus einer anderen Gesinnung ein anderes — gesünderes — Sozialgebilde der staatlichen Gemeinschaft erbauen. Die Wirklichkeit ist kein Alibi für dauernde Untätigkeit. Der Staat muß aus dem Persönlichkeitsgedanken des Art. 2 GG gestaltet werden. Das bedeutet nicht ein „laisser faire, laisser aller", aber der Staat darf nicht der Motor, sondern nur der subsidiäre Regulator des gesellschaftlichen Lebens sein. Mit Recht hat Professor Dr. Hans Peters wiederholt dieses „Prinzip der Subsidiarität" des Staates betont. So sagt Peters[8]): „Den kollektivistischen Tendenzen stellt sich das Prinzip der Subsidiarität entgegen. Es beruht auf dem Gedanken, daß zunächst jeder sich selbst zu helfen habe, daß dann aufsteigend die natürlichen Gemeinschaften, wie Familie und Gemeinde sowie die freiwillig gebildeten Verbände und Gesellschaften, helfend einspringen müßten. Erst wenn sie alle zu schwach sind, das Gemeinwohl aber die Erfüllung einer Aufgabe erfordert, dann sei die Zuständigkeit des Staates gegeben." An anderer Stelle[9]) führt Peters aus: „Das Grundgesetz legt, wie aus Art. 1, 2, 79 Abs. 3 zweifelsfrei erkennbar ist, den primären Wert auf die Anerkennung der Persönlichkeit, die nur insoweit Bindungen unterworfen ist, als das Gemeinwohl solche erfordert. Der Umfang der Staatsaufgaben wird also auch im Bereich der „Daseinsvorsorge" ausschließlich bestimmt durch das Prinzip der Subsidiarität des Staates. . . . Gewiß wird dabei anerkannt, daß der moderne Massenstaat, der seinerseits das Ergebnis der technischen Entwicklung der letzten hundert Jahre ist, die wirtschaftliche und soziale Stellung des einzelnen so geschwächt hat, daß letzterer weit mehr als ehedem vielerlei staatlicher Hilfe bedarf. . . . Der Grundunterschied zwischen dem totalitären und dem freiheitlich-demokratischen Staate ist aber, daß letzterer nicht aus dem Leitungsbedürfnis oder dem Monopolstreben des Staates heraus Aufgaben übernehmen und daher nicht den einzelnen bevormunden darf, sondern daß er nur wegen des Schutz- und Hilfsbedürfnisses der Bürger seine Tätigkeit in die private Sphäre hinein ausdehnen darf."

Im heutigen Wohlfahrtsstaat handelt es sich jedoch nicht mehr um ein bloßes subsidiäres helfendes Eingreifen des Staates, vielmehr wird der Staat seinem Hauptzwecke nach zu einer permanenten Stützungsaktion, ja sozusagen zum hauptamtlichen Versorgungsträger für die breiten Schichten. Hierauf hat mit besonderer Eindringlichkeit Wilhelm Röpke[10]) mit folgenden Ausführungen hingewiesen: „Der Wohlfahrtsstaat von heute ist nicht ein bloßer Ausbau der alten Einrichtungen der Sozialversicherung und Sozialfürsorge, wie sie in Deutschland durch Bismarck geschaffen worden waren. Er ist inzwischen mehr und mehr zu einem Instrument der sozialen Revolution geworden, deren Ziel die möglichst vollkommene Gleichheit der Einkommen und Vermögen ist. Damit tritt aber als beherrschendes Motiv mehr und mehr an Stelle des Mitgefühls der Neid. Das Wegnehmen ist mindestens so wichtig wie das Hingeben geworden. . . . Man spricht noch die Sprache des alten Fürsorgestaates, und man denkt noch in seinen Kategorien, aber das alles wird jetzt mehr und mehr zu einer Kulisse, die den neuen Feldzug auf alles deckt, was das Durchschnittsniveau an Einkommen, Vermögen und Leistung zu überragen wagt. . . . Eine ganze Welt trennt einen Staat, der von Fall zu

---

[4]) Veröffentlicht in ‚Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung' vom 6. Oktober 1956 S. 4.

[5]) In seinem Aufsatz ‚Pluralismus und Verantwortung' in ‚Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung' vom 27. Juli 1957 S. 4.

[6]) Zitiert nach Albert Wucher, Theodor Mommsen, Geschichtsschreibung und Politik, S. 166.

[7]) Ebenda.

[8]) In ‚Die Wandlungen der öffentlichen Verwaltung in der neuesten Zeit' S. 16

[9]) In Ehrengabe an Johann Peter Steffes, Beitrag ‚Fortgeltung rechtsstaatswidrigen Reichsrechts aus der nationalsozialistischen Ära?'.

[10]) In seinem Aufsatz „Der Eintopf als Dogma. Der Wohlfahrtsstaat ist das Ende der Wohlfahrt" in ‚Frankfurter Allgemeine Zeitung' vom 26. Oktober 1957 S. 5.

Fall Unglückliche davor bewahrt, unter ein Existenzminimum zu sinken, von einem anderen, in dem im Namen der wirtschaftlichen Gleichheit und unter zunehmender Abstumpfung der individuellen Verantwortung ein erheblicher Teil des Einkommens fortgesetzt durch das Pumpwerk des Wohlfahrtsstaates erfaßt wird und, unter erheblichen Leitungsverlusten, vom Staate umgeleitet wird. Alles in einen Topf, alles aus einem Topf, das wird nunmehr ernsthaft zum Ideal. Wie es ein englischer Kritiker (W. Hagenbuch) sarkastisch ausgedrückt hat: „Alles muß jetzt frei und gleich sein, ausgenommen die progressive Besteuerung, aus der das alles bezahlt wird." Aus dem alten, gut konservativen und menschenfreundlichen Grundsatz, daß auch der Ärmste sich nicht verloren fühlen soll, ist nunmehr etwas völlig anderes geworden: Die um sich greifende Sozialisierung der Einkommensverwendung, getragen von der gleichmacherischen Theorie, daß jede Ausdehnung der staatlichen Massenversorgung ein Meilenstein des Fortschritts sei. Der kollektivistische Charakter des Wohlfahrtsstaates, der hier deutlich hervortritt, führt dann im Extrem zu dem, was jüngst ein anderer englischer Kritiker (C. Brogan) den „Taschengeldstaat" genannt hat. Es ist ein Staat, der den Menschen mehr und mehr die freie Verfügung über ihr Einkommen entzieht, indem er es ihnen durch Steuern wegnimmt und dafür — nach Abzug der außerordentlichen Verwaltungskosten dieses Systems — die Verantwortung für die Befriedigung der lebenswichtigeren Bedürfnisse an sich zieht. Was den einzelnen vom Einkommen bleibt, ist dann am Ende dieser Entwicklung ein Taschengeld, das sie für die weniger lebenswichtigen Dinge verwenden können. . . . Dem revolutionären Charakter des modernen Wohlfahrtsstaates entspricht die anscheinend unaufhaltbare Ausdehnung der Massenvorsorge auf immer weitere Schichten, die, ließe man sie unbehelligt, schon für sich selber sorgen würden, nunmehr aber unter die Vormundschaft des Staates gestellt werden. Ebenso auffallend ist eine weitere Eigentümlichkeit des Wohlfahrtsstaates, die mit seinem Wesen aufs engste zusammenhängt. Während nämlich früher die Staatshilfe nur subsidiär einspringen und als bloßer Ersatz der eigenen Vorsorge der Menschen nicht mehr als ein Minimum gewährleisten sollte, wird jetzt die Staatsleistung mehr und mehr die normale Form der Befriedigung der Bedürfnisse, und zwar mit dem oft kaum noch verhüllten Anspruch, einem Maximalstandard zu genügen. . . . Je weiter sich der Wohlfahrtsstaat ausdehnt, um so näher rückt allerdings der Augenblick, da die riesige Pumpmaschine zu einer Täuschung für alle wird, zu einem Selbstzweck, der eigentlich niemandem mehr recht dient. . . . . Die Ansprüche des Wohlfahrtsstaates wachsen dann nämlich so riesenhaft, daß so gut wie jedermann an seiner Finanzierung beteiligt werden muß. Das System der Massenversorgung kann immer weniger von den höheren Einkommen allein getragen werden und muß daher denselben Massen aufgebürdet werden, auf die es berechnet ist. Das aber heißt nichts anderes, als daß den Massen gutenteils das Geld aus der linken in die rechte Tasche praktiziert wird, auf dem Umwege über den Staat und mit den gewaltigen Leitungsverlusten dieses Umweges. . . . . Was übrig bleibt, ist die Pumpmaschine des Leviathan, des modernen unersättlichen Staates. . . . . Der moderne Wohlfahrtsstaat dürfte diejenige Form sein, in der sich in der nichtkommunistischen Welt heute die Unterwerfung des Menschen unter den Staat, die ‚Verstaatlichung des Menschen' (Pestalozzi), vollzieht."

Diese Ausführungen zeigen eindrucksvoll, daß sich nicht nur die soziale und wirtschaftliche Struktur unserer Gesellschaft, sondern — vielleicht vor allem — die innere Haltung des einzelnen, sein Persönlichkeitsbewußtsein, sein ‚habitus animae' grundlegend geändert haben. Freiheit rangiert heute hinter Sicherheit. ‚Safety first!' ist auch eine Parole der Persönlichkeitshaltung geworden. Die Zivilisationserschlaffung führt weithin zu der Denkweise: „Lieber an der Krippe, wenn auch angebunden, aber an der Krippe!" Das Vollgefühl der Selbstherrlichkeit des emanzipierten Individuums, das die Wende vom Mittelalter zur Neuzeit gekennzeichnet hat, ist geschwunden. Auch die westliche Welt ist von einem eigentümlichen Kollektivgeist, von einer Resignation gegenüber dem Wert der freien auf sich selbst gestellten Persönlichkeit ergriffen. Allerdings wird diese Entwicklung durch den Wohlfahrtsstaat systematisch gefördert. Denn es liegt in der Eigenart des Wohlfahrtsstaates, daß er den an sich Gesunden die Kraft entzieht, sie dadurch zur Selbsthilfe untauglich und mithin hilfsbedürftig macht, um dann die von ihm so Geschwächten mit derselben Kraft, die er ihnen entzogen hat, wieder zu stützen, statt ihnen lieber gleich zu lassen, was er ihnen dann wiedergeben muß. Es hat wenig Sinn, den Bürger durch überhöhte Steuern erst bis zur eigenen Hilflosigkeit zu entkräften und dann diese Hilflosigkeit für die Rechtfertigung einer ausgedehnten Staatsfürsorge anzuführen. Man sollte das Blut lieber gleich in den Adern der Bürger selbst zirkulieren lassen, dann könnte man auf eine ‚Steuer-Blutbank' verzichten. Die gegenteilige Politik ist nicht frei von Schuld daran, daß die Grundsätze freiheitlicher Lebensgestaltung heute nicht mehr die frühere magnetische Kraft haben und daß der Mensch unserer Zeit zur Selbstaufgabe bereit ist, wenn er nur dafür für sein verkümmertes Ich Sicherheit eintauscht. Das System des Wohlfahrtsstaates ist viel radikaler als eine bloße sozialistische Staatspraxis. Denn nach ihr würden zwar die Produktionsmittel in Gemeineigentum überführt, aber der Ertrag der persönlichen Arbeit verbliebe grundsätzlich dem einzelnen. Im Wohlfahrtsstaat hingegen werden die Produktionsmittel trügerisch dem einzelnen belassen, er darf sie selbst wirtschaftlich aktivieren, aber die Erträgnisse werden in einer Höhe weggesteuert, daß praktisch eine Sozialisierung der Früchte der Arbeit erfolgt. Diese Sozialisierung ergreift überdies auch nicht sozialisierungstaugliche ‚Produktionsmittel', z. B. die Intelligenz und den überdurchschnittlichen Arbeitsfleiß des einzelnen. Im Wohlfahrtsstaat ist der Staat, wie Röpke gezeigt hat, ein Apparat der Einkommensumschichtung, der Einkommensnivellierung, ein Staat mit einer verschleierten Form des Hyper-Sozialismus.

Es leuchtet ein, daß auf solchen Bahnen eine durchgreifende Staats- und Verwaltungsreform nicht erwartet werden kann. Nur wenn das Volk seine Ansprüche an den Staat beschränkt, kann auch der Staat seine Aufgaben und damit seine Ansprüche auf das Volkseinkommen beschränken. Das alles setzt aber eine soziale Regeneration, eine sozialethische Erneuerung unseres Volkes voraus.

Max Wenzel zum 75. Geburtstag

Der am Sitz seiner Hochschule zu Erlangen im Ruhestand lebende Universitätsprofessor Dr. Max Wenzel feiert am 22. November 1957 seinen 75. Geburtstag. Der aus Bernkastel, der Heimat des köstlichen „Doktor-Weines" stammende, wissenschaftlich aus der Bonner staatsrechtlichen Schule eines Philipp Zorn hervorgegangene Forscher und Lehrer des öffentlichen Rechts ist weit über sein eigentliches Fachgebiet hinaus jedem deutschen Beamten zu einem festen Begriff geworden. Nimmt er doch unter den Kennern und Könnern des Beamtenrechts schon lange einen hervorragenden Platz ein. Kaum ein anderer Beamtenrechtler unserer Tage hat so gründlich, scharfsinnig und unerschrocken wie er für die Erhaltung des hohen Rechtsgutes des Berufsbeamtentums, das leider immer noch gefährdet ist, unter Einsatz der ganzen Persönlichkeit und mit treuer Hilfe seiner Lebensgefährtin gekämpft. Kaum ein anderer hat auch in Einzelfällen den oft unter engherziger Bürokratie leidenden Berufskameraden mit Rat und Tat so erfolgreich beigestanden. In aufrichtiger Dankbarkeit gedenkt deshalb des körperlich wie der gesunden und geistig jugendlich frischen Jubilars die ganze deutsche Beamtenschaft mit dem herzlichen Wunsche, daß er sein segensreiches Wirken noch viele Jahre möge fortsetzen können.

Als Sprecher aller Glückwünschenden:

Prof. Dr. Dr. h. c. Friedrich Giese

DER BEAMTE UND SEIN RECHT

Nachversicherung

Der in der vorigen Ausgabe der NDBZ auf S. 213 veröffentlichte Beitrag über die Entlassung aus dem Beamtenverhältnis behandelt lediglich die beamtenrechtlichen Wirkungen der Entlassung. Er läßt die Frage offen, in welcher Weise der mit der Entlassung aus dem Beamtenverhältnis in der Regel verbundene Verlust der beamtenrechtlichen Versorgung etwa durch eine andere Art der Altersversorgung ausgeglichen werden kann. Diese Frage erörtern die nachstehenden Ausführungen.

I.

Die Beamtengesetze in Bund und Ländern, so z. B. § 34 BBG, Art. 90 Bay., § 75 Bln., § 56 Abs. 2 Hess., § 48 NW usw., bestimmen, daß der frühere Beamte nach der Entlassung keinen Anspruch auf Versorgung hat, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist. Vorschriften, die dem früheren Beamten versorgungsähnliche Rechte zubilligen, enthalten § 120 BBG (Unterhaltsbeitrag), §§ 152, 153 BBG (Abfindung für verheiratete Beamtinnen), § 36 G 131 (Unterhaltsbeitrag). Einen Sonderfall regelt § 24 a G 131: die sog. qualifizierte Entlassung aus dem Rechtsstand zur Wiederverwendung, die die Folgen des § 34 BBG ausschließt.

Frühere Beamte, die durch die Entlassung aus dem Beamtenverhältnis nach § 34 ihren Anspruch auf Versorgung verlieren, können nun aber trotzdem in den Genuß einer Altersversorgung gelangen, und zwar auf dem Wege der Nachversicherung in den gesetzlichen Rentenversicherungen. § 9 des Angestelltenversicherungs-Neuregelungsgesetzes (AnVNG) vom 23. Februar 1957 (BGBl. I S. 88) schreibt in Übereinstimmung mit den entsprechenden Vorschriften des Arbeiterversicherungs- und des Knappschaftsversicherungs-Neuregelungsgesetzes vor, daß Beamte, wenn sie aus ihrer bisherigen versicherungsfreien Beschäftigung ohne beamtenrechtliche Versorgung ausscheiden, für die Zeit nachzuversichern sind, in der sie sonst in der Rentenversicherung der Angestellten versicherungspflichtig gewesen wären. Die Nachversicherung unterbleibt nur, wenn dem früheren Beamten nach beamtenrechtlichen Vorschriften oder Grundsätzen eine lebenslängliche Versorgung oder an deren Stelle eine Abfindung oder seinen Hinterbliebenen eine diesen Vorschriften und Grundsätzen entsprechende Versorgung auf Grund des Beschäftigungsverhältnisses gewährt wird. Sie entfällt ferner, wenn der frühere Beamte in seinem bisherigen Beschäftigungsverhältnis nicht versicherungspflichtig gewesen wäre, etwa, weil sein Einkommen die Versicherungspflichtgrenze überschritten hatte.

II.

Die Nachversicherung besteht in der Nachentrichtung von Beiträgen zu dem jeweils in Betracht kommenden Zweig der gesetzlichen Rentenversicherung. Die Beiträge hat der Arbeitgeber zu entrichten. Der frühere Beamte hat für die Nachversicherung selbst keine Beiträge aufzubringen. Die nachzuentrichtenden Beiträge gelten als rechtzeitig entrichtete Pflichtbeiträge. Das Verfahren im einzelnen regeln für die Nachversicherung in der Angestelltenversicherung die §§ 124, 125 AnVNG.

Für diejenigen Personen, die unter Art. 131 GG fallen, aber nach dem zu seiner Ausführung erlassenen G 131 keinen Anspruch oder keine Anwartschaft auf Alters- oder Hinterbliebenenversorgung haben, ist die Nachversicherung für die Zeit bis zum 8. Mai 1945 durch §§ 72 ff. G 131 besonders geregelt. Die 2. Novelle zu G 131 hat die sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften dieses Gesetzes in Übereinstimmung mit dem Rechtszustand gebracht, der durch die Rentenreformgesetze geschaffen worden ist.

III.

Die Rentenreformgesetze regeln die Nachversicherung bundeseinheitlich und ausschließlich. Soweit bisher die Beamtengesetze in Bund und Ländern Vorschriften über die Nachversicherung enthielten (z. B. das BBG in § 170) sind sie gegenstandslos geworden. Die Neufassung des BBG trägt dem bereits Rechnung und enthält § 170 nicht mehr. Etwa noch nicht ausdrücklich aufgehobene landesrechtliche Vorschriften sind nach dem Grundsatz „Bundesrecht bricht Landesrecht" nicht mehr anwendbar.

Wichtig ist das vor allem im Hinblick darauf, daß in einzelnen Ländern beamtenrechtliche Sondervorschriften galten, die die Nachversicherung von den Gründen des Ausscheidens aus dem Beamtenverhältnis abhängig machten und die Nachversicherung in Übereinstimmung oder in Anlehnung an den früheren § 141 Abs. 2 Satz 1 des Deutschen Beamtengesetzes (DBG) in bestimmten Fällen ausschlossen. Nach diesen Vorschriften hatte die Nachversicherung zu unterbleiben in den Fällen der Nichtigkeit der Ernennung, der Entfernung aus dem Dienst auf Grund der Disziplinargesetze, der nicht genehmigten Verlegung des Wohnsitzes in das Ausland oder des Ausscheidens aus dem Beamtenverhältnis infolge strafgerichtlicher Verurteilung. Über diese Einschränkungen der Nachversicherung hinausgehend unterblieb in den Ländern der früheren britischen Besatzungszone sowie in Bremen und Berlin die Nachversicherung auch bei „unehrenhaftem" Ausscheiden. Für die Länder der früheren britischen Besatzungszone enthielt die Sozialversicherungs-Anordnung Nr. 14 vom 19. Juli 1947 sogar noch weitergehende Einschränkungen der Nachversicherung. Außer den in Unehren entlassenen Personen wurden durch diese Anordnung auch noch die im Wege eines Entnazifizierungsverfahrens aus ihren Ämtern entfernten und nicht wieder zum öffentlichen Dienst zugelassenen sowie die auf eigenen Antrag (freiwillig) aus einer versicherungsfreien Tätigkeit ausgeschiedenen Personen von der Nachversicherung ausgeschlossen.

IV.

Seit dem Inkrafttreten der Rentenreformgesetze ist nunmehr die Nachversicherung im gesamten Bundesgebiet ohne Rücksicht auf die Gründe des Ausscheidens und auch ohne Rücksicht auf etwaige insoweit abweichende Landesregelungen durchzuführen. In Artikel 2 § 4 Abs. 2 AnVNG (eine entsprechende Vorschrift enthalten auch die beiden anderen Rentenversicherungs-Neuregelungsgesetze) wird der bisherige, sehr unübersichtliche Rechtszustand für die Zeit vor dem Inkrafttreten der Rentenreform übergangsweise geregelt.

Für den Geltungsbereich des AnVNG, das am 28. Februar 1957 in Kraft getreten ist, gilt nunmehr folgendes:

1. Beim Ausscheiden nach diesem Zeitpunkt bleiben die Gründe des Ausscheidens gänzlich außer Betracht. Auch beim Ausscheiden durch Entfernung aus dem Dienst auf Grund der Disziplinargesetze, der strafgerichtlichen Verurteilung usw. ist die Nachversicherung durchzuführen.

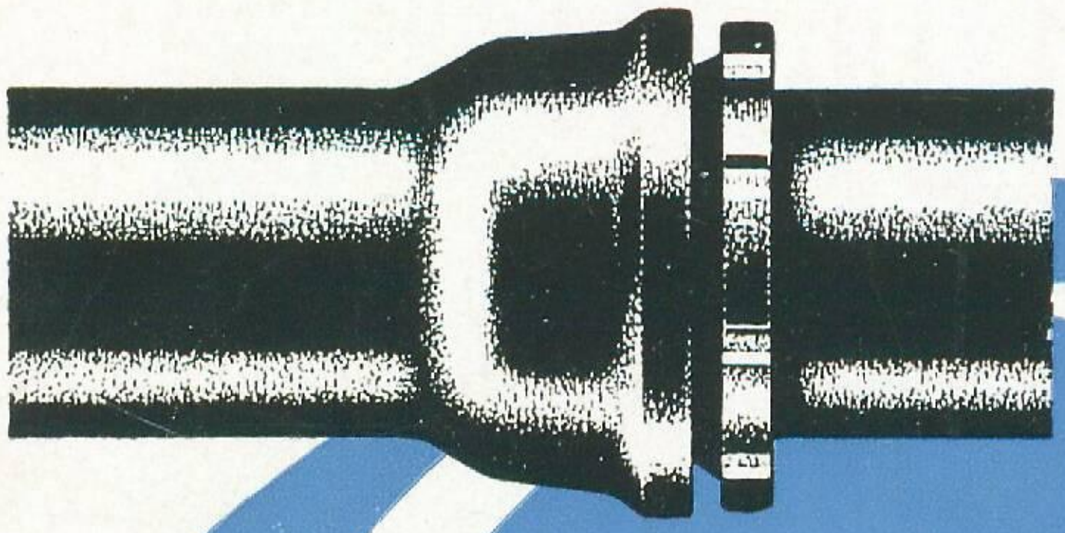
2. Rückwirkend gilt das gleiche beim Ausscheiden vor dem 1. März 1957 in den Fällen, in denen bisher in den Ländern der früheren britischen Besatzungszone, in Berlin und Bremen die Nachversicherung über die Ausschließungsgründe des § 141 Abs. 2 Satz 1 DBG hinausgehend wegen unehrenhaften oder freiwilligen Ausscheidens ausgeschlossen war.

3. Beim Ausscheiden vor dem 1. März 1957 bleibt die Nachversicherung jedoch auch weiterhin ausgeschlossen, soweit die Ausschließungsgründe des § 141 Abs. 2 Satz 1 DBG (Nichtigkeit einer Ernennung, Entfernung aus dem Dienst durch Dienststrafverfahren, nicht genehmigte Verlegung des Wohnsitzes in das Ausland, Ausscheiden wegen strafgerichtlicher Verurteilung) vorgelegen haben. In Fällen besonderer Härte ist aber die Nachversicherung abweichend von § 141 Abs. 2 Satz 1 DBG durchzuführen.

4. Im Geltungsbereich des BBG war durch dessen § 170 die Nachversicherung schon seit dem 1. September 1953 nicht mehr an die Gründe des Ausscheidens gebunden. Diese Regelung geht als beamtenrechtliche Sonderregelung der in den Übergangsvorschriften zu den Rentenreformgesetzen getroffenen allgemeinen sozialversiche-

Kommunalwirtschaft

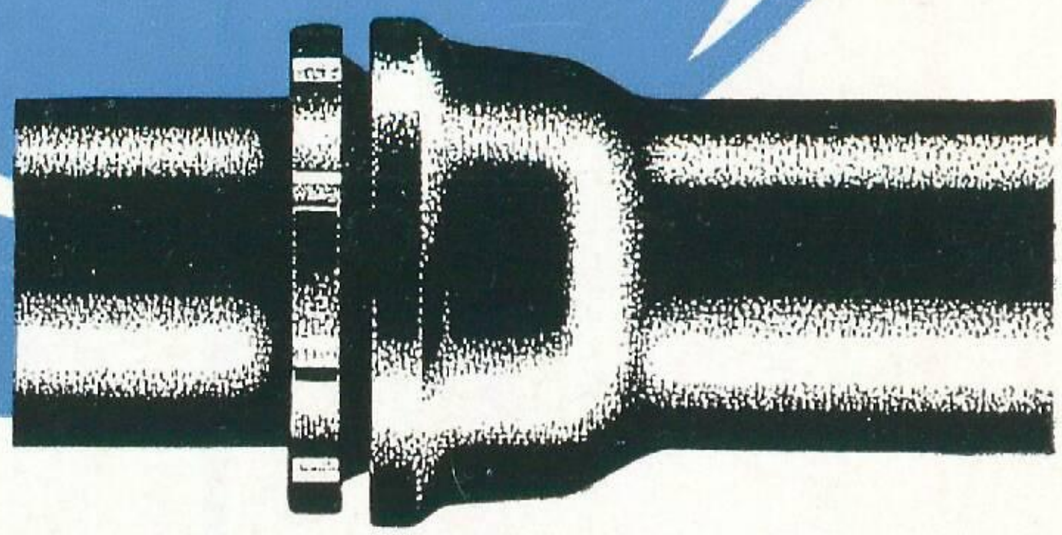
Verlagsort Düsseldorf | Heft 8 | August 1960



Hohe Betriebssicherheit —

trotz steigender Verkehrsbeanspruchungen
gewährleistet das bewährte Gußrohr
mit seinen hohen Sicherheitsreserven.

Wer auf weite Sicht plant, wählt Gußrohre
mit ihren durch das Schleudergußverfahren
erhöhten Festigkeitseigenschaften und der
allseitig beweglichen
Schraubmuffenverbindung.



GUSS ROHRE
sind wirtschaftlich

SIEMENS

Der von uns entwickelte ovale Spiegel liefert eine dem Straßenband genau angepaßte, bandförmig breitstrahlende Ausleuchtung. Aufgrund der günstigen Lichtverteilung können Sie

mit Siemens-Oval-Spiegelleuchten die Leuchtenabstände vergrößern

Sie brauchen daher weniger Maste, um eine gleichmäßige Beleuchtung zu erreichen und senken dadurch wesentlich die Kosten der gesamten Anlage.
Ob Sie Siemens-Oval-Spiegelleuchten als Hängeleuchten, als Mast-Ansatz- oder -Aufsatzleuchten oder als Großringleuchten einsetzen; der Oval-Spiegel ist immer der gleiche, und die Glaswanne können Sie bei all diesen Leuchten mit nur zwei Handgriffen austauschen. Und das vereinfacht die Wartung und die Lagerhaltung ganz erheblich.

Die Lichtingenieure unserer nächstliegenden Zweigniederlassung stehen Ihnen jederzeit unverbindlich zur Verfügung.

Gemeinsam planen lohnt sich immer

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Zeitschrift

„Kommunalwirtschaft"

Heft 8 / 1960

Fachheft „Verkehrswesen: Wirtschaft und Technik des Nahverkehrs"

Aus dem Inhalt

Seite

Stadtplanung und Verkehrsbetriebe
von Regierungsbaumeister a. D. Direktor Erich Thiemer, Essen 297

Aktuelle Fragen des Personenbeförderungsrechts
Unter besonderer Berücksichtigung der Änderungsvorschläge der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn zum Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes
von Rechtsanwalt Dr. jur. Günter Fromm, Köln : 299

Sanierung des öffentlichen Massenverkehrs einer Großstadt
von Berufsm. Stadtrat Dr. Anton Riemerschmid, München 302

Die finanziellen Leistungen der Gemeinden für den Nahverkehr
von Stadtkämmerer Dr. August Zimmermann, Karlsruhe 305

Brennende Verkehrsfragen
von Professor Dr.-Ing. habil. K. Leibbrand, Eidg. Technische Hochschule, Zürich . . . 309

Bedeutung der öffentlichen Verkehrsbetriebe für die Wirtschaft
von Dr. H. H. Braun, Köln 311

Die Unternehmungen des Nahverkehrs im kommunalen Bereich
von Oberregierungsrat Dipl.-Volkswirt Weyershäuser, Wiesbaden 315

Kommunale Nahverkehrsbetriebe im Saarland
von Landrat Dr. Johannes Dierkes, Ottweiler 319

Die Aktiengesellschaften des kommunalen Verkehrswesens
von Dipl.-Kaufm. Dr. Gustav Plum, Buschlag 321

Stadt- und Landstraße im Verbund
von Prof. Dr.-Ing. habil. Bruno Wehner, Technische Universität Berlin 326

Kommunale Nahverkehrsprobleme in Wien
von Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Heinrich Drab, Wien 328

Literaturnachweisung zu Fragen des Nahverkehrs
von Werner Pasewaldt, Berlin 329

Aus Verwaltung und Wirtschaft 330

Personalien 331

Die kommunale Technik

Neuzeitliche großräumige Nahverkehrsfahrzeuge
von Dr. Herbert Reinfeld, Düsseldorf . . 332

Konstruktive Neuerungen bei Lokomotiv-Hebeständen 336

Die Verkehrssignalanlagen der Stadt Frankfurt/Main 336

Modernisierung des Straßenbahnwesens in Bonn, Remscheid, Heidelberg, Amsterdam 337

U-Bahn Lissabon 338

Kommunalwirtschaft

Zeitschrift für das gesamte Verwaltungswesen, die sozialen und wirtschaftlichen Aufgaben der Städte, Landkreise und Landgemeinden mit der Beilage: die kommunale Technik

Organ des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V.

Herausgeber:
Generalsekretär Erwin Stein
Berlin

DKV

Verlag:
Deutscher Kommunal-Verlag
G. m. b. H., Düsseldorf

Verlagsort Düsseldorf **Heft 8** **Jahrgang 1960**

Stadtplanung und Verkehrsbetriebe

Von Regierungsbaumeister a. D. Direktor Erich Thiemer, Essen

Das Thema Stadtplanung in Beziehung zum Verkehr ist in den letzten Jahren oft und im wachsenden Maße behandelt worden. Neuerscheinungen von Büchern, Veröffentlichungen und Vorträge von zahlreichen Fachleuten, Politikern und auch von Interessenten zeigen, daß sich viele Menschen ernste Sorgen über den Verkehrsablauf in den Städten machen. Jeder sieht das Thema aus seiner Sicht. Architekten, Ingenieure, Juristen, Politiker, Volkswirte und Betriebswirte, Verbände, Industrie- und Handelskammern, Automobil-Vereine und ungezählte Interessenten beschäftigen sich mit den akuten Verkehrsproblemen.

Die 11. Ordentliche Hauptversammlung des Deutschen Städtetages in diesem Jahre hat sich mit dem Generalthema „Erneuerung unserer Städte" befaßt. Ein abschließender zusammengefaßter Bericht wurde der Versammlung am 3. 6. 1960 in Augsburg bekanntgegeben und von dieser gebilligt.

Die Wichtigkeit und Bedeutung des Themas ist damit genügend herausgestellt. Die Lösung der Vielzahl der Probleme, die in dem Bericht enthalten sind, ist eine Arbeit von Jahrzehnten.

Tagungen und Entschließungen können das Thema zwar herausstellen, die Durchführung verlangt jedoch Systematik in der Arbeit, Konzentration der Kräfte und besonders der Finanzen, mutige Entschlüsse in den Gemeinden, Gemeinsamkeit im Handeln und Bevorrangung von Teilgebieten. Bevorrangung bedeutet Verzicht auf andere Dinge, aber begonnen werden muß endlich mit entscheidenden Maßnahmen, bevor es zu spät ist.

Beim Wiederaufbau hat man das Teilgebiet „Verkehr" nicht genügend beachtet. Die Entwicklung und die Bedeutung des Verkehrs für die Innenstädte wurden unterschätzt. Längst ist die Produktion von Kraftwagen Schlüsselindustrie geworden. Aus volkswirtschaftlichen Gründen im freien Spiel der Kräfte wird die Motorisierungswelle anhalten. Wachsender Wohlstand, Bevölkerungsdichte, Industrialisierung, Handel, Export und Import, Messen und Ausstellungen, Arbeitszeitverkürzung und vermehrte Freizeit werden den Verkehr mit wachsender Zahl der Verkehrsmittel steigen lassen. Die Verkehrsspitzen zu bestimmten Tageszeiten und an Tagen mit Veranstaltungen werden immer höher. Über die zukünftige Verkehrsentwicklung wurden mehrere Teste aufgestellt, die darin einiggehen, daß zwischen 1967 und 1970 sich die Kraftwagenzahl verdoppelt haben wird.

Ich bitte, nicht mißverstanden zu werden, daß ich etwa aus der Sicht des Verkehrs heraus die Bedeutung des Verkehrs innerhalb der Stadtplanung überschätze. Auch der Verkehrsfachmann weiß, daß Stadtplanung zuerst dem Menschen dienen und alle Lebensgebiete erfassen muß.

Genauso wie man früher Städte im Interesse der Einwohner sanieren mußte, um Seuchen zu bekämpfen, Ent- und Bewässerung angelegt werden mußten, Energiezuführung, Sauberkeit, Licht und Luft das menschliche Leben in der Stadt mit dem Wachsen der Städte erst erträglich machten, ja dadurch die Städte gegenüber dem Lande als Wohnstätten bevorzugt wurden, so ist eben in der Mitte des 20. Jahrhunderts der Verkehr als Teilgebiet der Stadtplanung bevorzugt zu behandeln, sonst wird der segensreiche und belebende Verkehrsstrom zur Seuche der Innenstädte, wie früher die fehlenden Ent- und Bewässerungen Seuchenherde der Städte waren.

Mit einer grundsätzlichen und echten Verkehrssanierung werden nämlich verschiedene andere Teilgebiete der Stadtplanung, die auch in dem Ergebnis der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1960 herausgestellt sind, wie z. B. Verminderung des Lärms und Verbesserung der Luft, mitgelöst. Ich möchte wiederum nicht falsch verstanden werden, wenn ich innerhalb des Verkehrs wieder den öffentlichen Massenverkehr bevorzugt als Teilgebiet der Stadtplanung einreihe. Aber geordneter Massenverkehr und gut sanierte moderne öffentliche Verkehrsnetze mit rationell arbeitenden Verkehrsbetrieben sind nun einmal entscheidende Faktoren der Verkehrssanierung. Daß es auch andere entscheidende Faktoren im Rahmen der Verkehrssanierung gibt, hat treffend Herr Stadtbaurat Hillebrecht, Hannover, in einem Aufsatz „Zusammenhänge zwischen Verkehr und Städtebau" im Jahre 1957 gesagt. Er hat folgendes ausgeführt:

> „Die Ursache für unsere heutigen Verkehrsschwierigkeiten ist nicht im Verkehr selbst, sondern in den Vorgängen, die heute den Verkehr erzeugen, zu suchen. Ich meine, in dem Verkehr von heute ein Symptom dafür erblicken zu können, daß sich in un-

seren Lebensvorgängen, im Arbeitsprozeß, Kaufprozeß, Versorgungsprozeß, kurz im Ablauf unseres täglichen Daseins etwas entscheidend geändert hat. Und ich glaube, daß wir so lange nicht zu einer fühlbaren und dauernden Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse kommen, als wir nur das Symptom Verkehr betrachten, nur mit Mitteln der Technik die technischen Mittel des Verkehrs, also z. B. die Verkehrswege, zu verbessern trachten und nicht den Ursachen nachgehen, für die der Verkehr Symptom ist.

Tatsache ist, daß heterogene Nutzungen von Baulichkeiten, Bauquartieren und Stadtvierteln einen heterogenen Verkehr erzeugen, dessen Ergebnis eben in einem Verkehrswirrwarr besteht, der heute unsere Städte im allgemeinen und die Innenstadt im besonderen kennzeichnet.

Wir werden mit unseren Bemühungen bei den Kräfte-Komponenten ansetzen müssen, die Verkehr erzeugen, und uns nicht mit einer technischen Verbesserung, mit einer noch so weitgehenden technischen Modernisierung unserer Verkehrsanlagen begnügen dürfen. Denn dann würden wir uns in einer symptomatischen Therapie erschöpfen, einem Herumdoktern am Symptom Verkehr, ohne das Übel an der Wurzel zu erfassen, das Übel, das in einem Umwandlungsprozeß der Wirtschaftsvorgänge besteht, o h n e daß ein baulicher Strukturwandel des gesamten Stadtorganismus gleichzeitig systematisch vor sich gehen kann. Hierin liegt tatsächlich eine oder sogar die verpaßte Chance unseres Aufbaues."

Hierzu ließe sich sehr viel sagen, aber der hier angedeutete grundsätzliche Gesundungsvorschlag braucht viel Zeit. Auch die idealste Stadtplanung und Ordnung wird ständig durchbrochen durch das Leben der Menschen. Es wird stets genügend „Verkehr" übrigbleiben, mit dem wir fertig werden müssen. Fangen wir doch bei dem Teilgebiet des Verkehrs mit dem größten Wirkungsgrad mit der Sanierung an.

Betrachtet man jedenfalls das Teilgebiet „Öffentlicher Verkehr" mit der Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes, dem Einsatz moderner Massenverkehrsmittel und eine schnelle Beförderung von Personen in der Stadt als einen entscheidenden Faktor der Verkehrssanierung, dann wird der andere Verkehr ebenfalls davon maßgebend profitieren. Wir müssen uns nur grundsätzlich darüber im klaren sein, daß die Verkehrsfläche in unseren Städten im Interesse der Lebenserhaltung der Innenstadt beschränkt ist und bleibt. Sie wird sich nie beliebig erweitern lassen, es sei denn, wir opfern das Gemeinwesen „Stadt." Wenn dieses aber erkannt ist, folgt logisch, daß d i e Verkehrsmittel an oder in den Stadtkern herangebracht werden müssen, welche unter Berücksichtigung von geringer Zeit und kurzem Weg die meisten Menschen befördern.

Was wir Verkehrsfachleute des Massenverkehrs unter einem geordneten und sanierten Verkehrsbetrieb verstehen, sei hier kurz aufgezeichnet:

1. Das Liniennetz, getrennt nach Straßenbahn, Omnibus oder Obus, muß überprüft und ggf. geändert — ja gestrafft — werden. Es ist nicht mehr möglich, wie früher mit der Straßenbahn schmale und enge Bereiche zu durchfahren. Die Konzentration auf das jeweils bestmögliche Verkehrsmittel ist auch bei der Wahl des Netzes im Interesse der Stadt und der Wirtschaftlichkeit des Betriebes notwendig.
2. Die absolute Trennung der Verkehrsarten ist zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit eine Forderung. Dabei ist die Trennung in horizontaler Weise immer noch die billigste. Die Durchführung des Verkehrs auf eigenem Bahnkörper für Straßenbahnen oder Schnellbahnen und die Anlegung eigener Verkehrswege für Linienbusse steht dabei im Vordergrund. Das geringe Zurücksetzen von Baufluchten im Interesse der spurfahrenden Massenverkehrsmittel, wenn auch ggf. heute sehr kostspielig, wird auf 20 oder 30 Jahre gesehen immer noch die billigste Lösung sein.
   Die Trennung in vertikaler Weise durch Planung von U-Straßenbahnen im engeren Geschäftsbereich einer Stadt, oder durch Bau leistungsfähigerer U-Bahnen steht hierbei an erster Stelle. Häufig helfen vorübergehend oder für längere Zeit auch schon Platzunterfahrungen. Das Neuerscheinen gewisser Hochbahn-Systeme, wie Alweg-Bahn, oder neue Hänge- und Schwebe-Bahnen wie in Frankreich, vervollständigen die Verkehrsmittel in einer anderen Ebene.
3. Die großen Verkehrsknotenpunkte müssen endlich beim Um- oder Neubau das öffentliche Verkehrsmittel bevorrangen. Die Bevorrangung dürfte auch den Stadtparlamenten leicht fallen, wenn sie berücksichtigen, daß mit modernen Verkehrsmitteln in der Zeiteinheit hunderte von Menschen dadurch bevorzugt befördert werden gegenüber dem Pkw-Fahrer, der im übrigen geringere Zeitverluste schneller aufholen kann als das öffentliche Verkehrsmittel.
4. Parallel mit der Lösung der Knotenpunkte im Interesse der öffentlichen Verkehrsmittel muß eine Signalisierung Schritt halten, die die Massenverkehrsmittel bevorrangen.
5. Ausarbeitung eines Ordnungsprinzips, welches erst mit weiterem Ausbau der Verkehrsadern und sonstigen Verkehrseinrichtungen in der Stadt gelockert werden kann. Darunter fallen räumlich und zeitlich festgelegte Halteverbote besonders in den Betriebsspitzen, räumlich und zeitlich festgelegte Parkverbote, Sperrung gewisser Ballungsräume an Stunden oder Tagen, bevorzugter Einsatz der Verkehrspolizei im Interesse der öffentlichen Verkehrsmittel zu Zeiten des Spitzenverkehrs.
6. Ausbau von großzügigen Haltestellen-Anlagen mit Vorsortierungsmöglichkeiten und ausreichenden Fahrspuren, angepaßt an den modernen Wagenpark und an die Zugeinheiten der Verkehrsbetriebe.
7. Sperrung von Überwegen nach der Trennung der Verkehrsarten.
8. Zurverfügungstellung von billigem Grund und Boden nach den Methoden der Industrieförderungsaktionen der Städte zum Bau von Gleisschleifen, rationellen und modernen Werkstätten und sonstigen Massenverkehrseinrichtungen.
9. Rücksichtnahme bei der Einzelplanung von Neubauten, wie Versammlungsstätten, Hochhäusern, Geschäfts- und Kaufzentren auf eine gute Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel.
10. Planung der Großgaragen in den Städten in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Verkehrsbetrieben, da die richtige Lage zur City und zu einem guten Verkehrs-

mittel entscheidend für die Benutzung der Großgaragen sein wird.

11. Ausrichtung der Grundstückspolitik auf die Gesamtstadtplanung und auf die Forderungen des Massenverkehrs in der Erkenntnis, daß ein geordneter und funktionierender Massenverkehr das Geschäftsleben einer Stadt auf die Dauer sichert.

12. Echte Kostenaufschlüsselung als Grundlage zur Finanzierung von Verkehrsbauten nach dem wirklichen Nutzeffekt für die einzelnen Verkehrsteilnehmer.

Innerhalb der Verkehrsbetriebe entstehen aus diesen Punkten die Grundlagen zur Rationalisierung, die wiederum der Stadt in der relativ günstigsten Tarifgestaltung zugute kommt.

Im Rahmen der Stadtplanung bilden diese Punkte jedoch die Grundlagen eines Beitrages des Nahverkehrsbetriebes zum Generalverkehrsplan. Der Generalverkehrsplan einer Stadt muß eine Ausarbeitung aller am Verkehr Beteiligten der Stadt sein und soll über die verkehrsmäßige Bedeutung, bezogen auf die gesamte Wirtschaft und das „Leben" der Stadt, und über die maximalen Verkehrsmöglichkeiten der Gegenwart und Zukunft Aufschluß geben. Verkehrsstruktur und Verkehrsbedeutung, Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose einer Stadt in Gegenwart und Zukunft sind nur die Grundlagen des Generalverkehrsplanes. Diese Grundlagen können nicht vom Gefühl her, sondern nur methodisch ermittelt werden, so wie man technische Probleme der anderen Lebensgebiete einer Stadt auch dimensioniert. Die städtebaulichen, bautechnischen und grunderwerbsmäßigen Konsequenzen sind bis ins Detail auszuarbeiten.

Das Ordnungsprinzip, das auch Einschränkungen von Zeit oder Dauer enthalten muß, soll für die jeweiligen Ausbaustufen der Stadt eine optimale Verkehrsleistung garantieren; sie sind im Generalverkehrsplan zu berücksichtigen. Der Generalverkehrsplan soll für die notwendigen städtebaulichen und finanzmäßigen Folgerungen und etwaigen gesetzlichen Maßnahmen grundlegend sein. Dem Stadtplaner müssen aber endlich die rechtlichen Möglichkeiten und sonstigen Mittel in die Hand gegeben werden, die Stadt im Interesse der Bürger grundlegend neu zu formen.

Wer in diesem Jahre während der Reisezeit Städte wie Hamburg, München, Köln, Düsseldorf, Essen und viele andere durchfährt, muß doch als verantwortungsbewußter Bürger sich für die nahe Zukunft wirklich ernste Sorgen machen. Die Großstädte von heute sind in einem echten Verkehrsnotstand. Die Durchführung der Maßnahmen, besonders eines durchgreifenden Ordnungsprinzips mit einem schrittweisen Abbau entsprechend dem Ausbau der Verkehrsadern bedeutet Verzicht auf andere städtische Maßnahmen, die zwar auch erwünscht, aber nicht so dringend notwendig sind.

Die Lösung der Verkehrsschwierigkeiten kann nur durch Zusammenfassung aller städtebildenden Kräfte in einer Stadt im Sinne der vorher geschilderten Aufgaben liegen. Die Stadt, die sich auf die Erfordernisse des Verkehrs konzentriert, tut damit das Beste für die Erhaltung der Stadt und sichert damit die Zukunft.

Aktuelle Fragen des Personenbeförderungsrechts

Unter besonderer Berücksichtigung der Änderungsvorschläge der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn zum Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes

Von Rechtsanwalt Dr. jur. Günter Fromm, Köln

Dem Bundestag liegt seit über zwei Jahren der Entwurf eines Personenbeförderungsgesetzes[1]) vor, das dem entgeltlich oder geschäftsmäßig betriebenem Straßenpersonenverkehr eine neue Rechtsgrundlage geben soll. Eine Neukodifizierung dieser Materie ist *notwendig, denn* das geltende, aus dem Jahre 1934 stammende Gesetz wird, ungeachtet einiger nach dem Zusammenbruch vorgenommener Änderungen, den Anforderungen der Gegenwart nicht mehr gerecht. Einmal hat der Straßenpersonenverkehr eine Entwicklung genommen, die damals nicht vorauszusehen war. Die sprunghafte Zunahme des Bestandes an Kraftfahrzeugen hat Formen der Verkehrsabwicklung entstehen lassen, die damals unbekannt waren. Dann aber hat die Rechtsordnung, auf der jenes Gesetz aufbaute, tiefgreifende Wandlungen erfahren. Der Gesetzgeber von damals ging davon aus, daß die Verwaltung in der Lage sein würde, auftretende Zweifelsfragen jederzeit von sich aus zu lösen und auf diese Weise auch Verkehrsvorgänge, für die man eine ausdrückliche Regelung nicht getroffen hatte, in dem allgemeinen, vom Gesetz gespannten Rahmen „einzufangen." So wurde dann auch verfahren. Durch Runderlasse und die Gerichte und Verwaltungsbehörden bindende Einzelentscheidungen des Reichsverkehrsministers wurde das Gesetz mitunter recht extensiv interpretiert und so der Gefahr, daß Verkehre, die nicht alle gesetzlichen Merkmale eines genehmigungspflichtigen Vorgangs aufwiesen, die angestrebte Gesamtordnung störten, vorgebeugt. Auch nach dem Kriege bemühte man sich zunächst noch, besonders fühlbare Lücken im Gesetz auf diese Weise zu schließen. Zahlreiche dieser Verwaltungsmaßnahmen hielten nach der Einführung der verwaltungsgerichtlichen Generalklausel der gerichtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Bundesverwaltungsgericht bezeichnete, um nur einige Beispiele zu nennen, sowohl die Auslegung des Begriffs der Gewerbsmäßigkeit als auch die Begriffsbestimmung des Linienverkehrs durch den früheren Reichsverkehrsminister als unzutreffend und — weil nur im Erlaßwege vorgenommen — als unverbindlich[2]). Dasselbe Schicksal war jüngst auch den sog. Offenbacher Vereinbarungen beschieden, Verwaltungsabkommen zwischen den Bundesverkehrsanstalten, dem Bund und den Ländern, durch die sich die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn gewisser ihnen auf Grund des geltenden Gesetzes zustehender Vorrechte begeben hatten[3]). Ein Gesetz aber, das sich nur dann praktisch

---

[1]) Deutscher Bundestag, 2. Wahlperiode, Drucksache 255 vom 8. März 1955

[2]) Vgl. BVerwG, Urteile vom 24. Februar 1956, NJW 1956, 1004 = VRS 10, 477, und vom 24. Mai 1956, NJW 1956, 1651.

[3]) Vgl. BVerwG, Urteil vom 4. Dezember 1959, DVBl. 1960, 172 und hierzu Fromm, „Der Personenverkehr", 1960, S. 106 ff.

handhaben läßt, wenn der Exekutive ein hohes Maß an Gestaltungsfreiheit zusteht, wird zu einem untauglichen Mittel, die Ordnung im Straßenpersonenverkehr zu gewährleisten, wenn der Verwaltung diese Möglichkeit genommen wird.

Wenn die Mängel, die der gegenwärtigen Regelung anhaften, hier dargelegt werden, so geschieht dies vor allem deshalb, weil damit aufgezeigt werden soll, worauf es bei einer Neuordnung der Materie in erster Linie ankommt: Die materiellen und formellen Vorschriften des Personenbeförderungsrechts müssen der neuen Rechtslage angepaßt werden. Soweit es sich um das für die tägliche Praxis so bedeutsame Verfahrensrecht handelt, müssen die Folgerungen daraus gezogen werden, daß der Vollzug des PBefG nunmehr in vollem Umfange den Ländern obliegt; ferner ist zu berücksichtigen, daß alle Maßnahmen der Verwaltungsbehörden jetzt der Nachprüfung durch die Verwaltungsgerichte unterliegen. Damit ist auch der Neugestaltung des materiellen Rechts das Ziel gewiesen: Hier kommt es darauf an, Begriffsbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten zu finden, die so eindeutig sind, daß in Zukunft Auslegungsschwierigkeiten, die unerwünschte verkehrspolitische Konsequenzen haben, tunlichst vermieden werden. Dieser Zielsetzung kommt im Hinblick auf die nunmehr ergangene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Frage der Vereinbarkeit der Prüfung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses im Gelegenheitsverkehr mit dem Grundgesetz [4]) ganz besondere Bedeutung zu.

Das Ziel eines neuen PBefG kann es dagegen nicht sein, eine grundlegende Umgestaltung des Straßenpersonenverkehrs in die Wege zu leiten. Denn er hat bereits eine jahrzehntelange Entwicklung hinter sich, und in dieser Zeit haben sich, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, die einzelnen Verkehrsverbindungen entwickelt. So ausgebaut, erfüllt dieser Zweig unseres Verkehrswesens die obliegenden Aufgaben in der Regel zu voller Zufriedenheit. Was da und dort not tut und auch immer wieder erforderlich sein wird, ist lediglich eine gewisse „Flurbereinigung."

In diesem Sinne ist, soweit der Linienverkehr in Betracht kommt, auch der Regierungsentwurf gehalten, wenn er den Genehmigungsbehörden in § 8 gewisse *Richtlinien* dafür an die Hand gibt, welchen Verkehrsträgern in Zukunft vorzugsweise bestimmte Verkehrsvorhaben übertragen werden sollen. Danach soll der *Schienenparallelverkehr* und der *Schienenersatzverkehr* den Schienenunternehmen, der *Orts- und Nachbarortslinienverkehr* den örtlichen kommunalen Verkehrsbetrieben zufallen. Es handelt sich dabei um sog. *Soll-Vorschriften*, was auch noch darin zum Ausdruck kommt, daß den Genehmigungsbehörden zur Pflicht gemacht wird, bei der Erneuerung ablaufender Genehmigungen zu berücksichtigen, ob die Linie von dem Unternehmer jahrelang in einer das öffentliche Verkehrsbedürfnis befriedigenden Weise betrieben worden ist.

Diese Fassung, die auf den Vorschlägen des Unterausschusses „Personenbeförderungsgesetz" des Ausschusses für Verkehrswesen des 2. Deutchen Bundestages aus dem Jahre 1957 beruht [5]), trägt dem von der Rechtsprechung entwickelten Grundsatz des *Besitzstandsschutzes des Altunternehmers* [6]) ebenso Rechnung wie der Tatsache, daß in ein Liniennetz, das seit Jahren gewachsen ist, nicht ohne zwingende Gründe von hoher Hand eingegriffen werden soll.

Gerade in diese Richtung zielen nun die Vorschläge, die die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn in ihrem Bericht vom 30. Januar 1960 [7]) vorgelegt hat. Die Prüfungskommission, die auf Grund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 12. Februar 1958 durch die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen berufen worden war, hat sich mit Fragen des Straßenpersonenverkehrs im Zusammenhang mit der Untersuchung der verschiedenen Verlustquellen der Deutschen Bundesbahn befaßt. Sie ist der Meinung, daß das Leistungsangebot im Personenverkehr wesentlich eingeschränkt werden müsse, wenn man eine Verbesserung der Rentabilität in diesem Betriebszweig der DB erreichen wolle. Der Reisezugdienst müsse auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen ganz oder teilweise eingestellt, dort, wo es sinnvoll erscheine, auf die Straße umgelegt und auf den übrigen Strecken eine Reihe von Bahnhöfen geschlossen werden [8]).

Die Verwirklichung dieser Vorschläge setzt nach Auffassung der *Mehrheit der Kommission* eine Abstimmung der verschiedenen Verkehrsdienste und eine gesetzliche Regelung der den Eisenbahnen vorzubehaltenden Straßendienste voraus. Den *Eisenbahnen wären vorzubehalten und auf sie zu überführen der Schienenparallelverkehr einschließlich des Schienenersatzverkehrs und die Diagonalverbindungen zwischen wichtigen Eisenbahnknotenpunkten (Eckverkehr). Die kommunalen Verkehrsbetriebe sollten sich auf die Bedienung des örtlichen Verkehrs und unmittelbaren Nachbarortsverkehrs beschränken.*

Nach Ansicht der Kommission sollten die der Eisenbahn vorzubehaltenden Straßenverkehre, soweit sie sich in der Hand der Deutschen Bundespost befinden, sofort auf die Eisenbahn übertragen werden. Die kommunalen Verkehrsbetriebe und ebenso das private Verkehrsgewerbe sollten diese Verkehre spätestens nach Ablauf der Genehmigungen an die Eisenbahn abgeben; eine vorzeitige Ablösung — gegen Entschädigung — sei jedoch anzustreben. Das Recht der DB, die bisherigen Unternehmer auf der Grundlage von Beschäftigungsverträgen weiterhin mit der Durchführung der Verkehre zu betrauen, sollte von der vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung unberührt bleiben. Die Überführung des Schienenparallelverkehrs, des sogenannten Eckverkehrs und des Schienenersatzverkehrs auf die DB werde, so meint die Kommission, nicht nur eine merkliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs der DB in seiner Gesamtheit mit sich bringen, sondern darüber hinaus auch eine bessere Verkehrsbedienung für den Verkehrsnutzer sicherstellen. Soweit die DB über die ihr nach Ansicht der Kommission vorzubehaltenden Straßenverkehre hinaus Flächenverkehre betreibt, müsse sie diese abgeben.

Um diesen Grundsätzen Rechnung zu tragen, empfiehlt die *Mehrheit der Kommission* eine Reihe von Änderun-

---

[4]) Vgl. Beschluß vom 8. Juni 1960, BGBl. I S. 595 = BB 1960, 805 (L).

[5]) Schon dem 2. Deutchen Bundestag lag der Entwurf für ein neues PBefG (Drucksache 831 vom 21. September 1954) vor, der dann aber aus Zeitmangel nicht mehr verabschiedet werden konnte.

[6]) Vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 10. Februar 1956, AS 5, 136, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22. April 1959 — III OVG A 54/58 —

[7]) Vgl. Bundesdrucksache 1602 vom 10. Februar 1960

[8]) Vgl. Bundestagsdrucksage 1602, S. 122

gen des Entwurfs des PBefG, deren wichtigste sich auf § 8 bezieht. Sie schlägt einmal vor, die Vorschriften über den Ausgleich der Verkehrsinteressen in *Muß-Bestimmungen* zu verwandeln. Sodann wird der *Geltendmachung eines Vorrangs* im Genehmigungsverfahren der Charakter eines *jede abweichende Entscheidung ausschließenden Einwandes* gegeben; die Genehmigungsbehörde soll eine ablaufende Genehmigung unter keinen Umständen verlängern dürfen, wenn ein anderer Verkehrsträger sich auf den ihm zustehenden Vorrang beruft. Der bisherige Genehmigungsinhaber bleibt auf einen der Höhe nach begrenzten Entschädigungsanspruch beschränkt. Schließlich wird der *Schienenparallelverkehr* in einer Form definiert, die keinerlei ausreichende Begrenzung mehr erkennen läßt; während die Bundesregierung unter Schienenparallelverkehr den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen versteht, der auf den *nächsten neben der Schiene verlaufenden* und für diesen Verkehr geeigneten *Straßen*, bei dem die Mehrzahl der zu bedienenden Orte Haltepunkte dieser Schienenverbindung sind oder bei dem das Verkehrsaufkommen der zu bedienenden Orte überwiegend im *engeren* Einzugsgebiet der Schienenverbindung liegt, bezeichnet die Prüfungskommission als Schienenparallelverkehr den Linienverkehr „auf den in der allgemeinen Verkehrsrichtung der Schiene verlaufenden und für diesen Verkehr geeigneten Straßen, wenn Ausgangs- und Endpunkte oder wesentliche der zu bedienenden Orte Bahnstationen sind oder die zu bedienenden Orte überwiegend im Einzugsgebiet der Schienenverbindung liegen." Endlich wird als neuer Begriff der des *Eckverkehrs* eingeführt, der bei der Dichte des deutschen Eisenbahnnetzes praktisch alle jene Verkehre erfaßt, die man bislang als Flächenverkehr bezeichnete, jene Verkehre also, die die DB nach der Vorstellung der Prüfungskommission gerade abgeben soll. Eckverkehr ist nämlich der Linienverkehr „zur Herstellung von Querverbindungen zu Schienenverbindungen, wenn die Fahrgäste überwiegend von und nach Orten mit Bahnhöfen befördert werden." Diese umfassende Vorrangregelung zu Gunsten der DB wird dann noch durch einen Vorrang für den Linienverkehr auf Bundesautobahnen ergänzt [9]).

Die Prüfungskommission hat darauf verzichtet, auch den Begriff des Nachbarortslinienverkehrs neu zu bestimmen; sie hat aber an anderer Stelle [10]) mit hinreichender Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht, daß sie auch insoweit eine fühlbare Einschränkung gegenüber dem Regierungsentwurf für erforderlich hält.

Wollte man den Vorstellungen der Prüfungskommission für die DB folgen, so würde dies nicht nur bedeuten, daß es den kommunalen Verkehrsbetrieben in Zukunft verwehrt wäre, mit der Ausdehnung der städtischen Siedlungsräume Schritt zu halten und die Nachbargemeinden, die wirtschaftlich eng miteinander verbunden sind, auch verkehrsmäßig zu erfassen; auch zahlreiche heute schon *bestehende Nachbarortslinien* müßten in wenigen Jahren *an die DB abgegeben* werden. Die Verkehrsnetze vieler kommunaler Verkehrsbetriebe würden zu einem *Torso* werden [11]). Die dadurch eintretenden Folgen könnten mit der Zahlung einer Entschädigung nicht abgewendet werden. Aber auch das private Verkehrsgewerbe hätte im Linienverkehr, vor allem infolge der Einführung des Begriffs des sog. Eckverkehrs, kein echtes Betätigungsfeld mehr. Die Anmietung der bisherigen Unternehmer durch die DB würde schon deshalb keinen Ausgleich zu bieten vermögen, weil sie vollständig in das Ermessen der DB gestellt ist.

Diesen Anregungen der Prüfungskommission liegt, wie bereits bemerkt, ein einstimmiger Beschluß *nicht* zu Grunde. Eines ihrer Mitglieder, der frühere Präsident des Hauptprüfungsamtes für die Deutsche Bundesbahn, *Dr. Ottmann*, hat denn auch bereits bemerkt, es sei „kaum anzunehmen, daß eine solche Regelung, wenn sie Gesetz werden sollte, eine befriedigende Lösung bringen werde." [12])

Die Prüfungskommission hat an anderer Stelle ausgeführt, daß man den Personenverkehr der DB dort, wo es *sinnvoll* erscheine, auf die Straße umlegen solle. Gegen eine sinnvolle Verlagerung hat niemand etwas einzuwenden. Hiervon wird man aber nur dann sprechen können, wenn für die Einrichtung eines Verkehrs ein öffentliches Verkehrsbedürfnis besteht. Dies wiederum dürfte nur dort gegeben sein, wo der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht befriedigend bedient werden kann oder diese, aus welchen Gründen auch immer, nicht bereit oder nicht in der Lage sind, den Verkehr selbst durchzuführen. Liegen diese Voraussetzungen vor, so wird die DB immer — auch schon nach geltendem Recht — die Berechtigung zur Einrichtung einer eigenen Linie erhalten. Die Übernahme von vorhandenen, seit Jahren oder gar Jahrzehnten von dem bisherigen Unternehmer befriedigend bedienten Linien durch die DB aber findet nicht nur keine Rechtfertigung im öffentlichen Verkehrsbedürfnis; sie läuft darüber hinaus auch den öffentlichen Verkehrsinteressen schlechthin zuwider, da sie bestehende Verkehrsnetze zerreißt und damit die Belange des Fahrgastes verletzt. Das aber kann niemals Sinn einer gesetzlichen Neuregelung des Rechts der Personenbeförderung sein!

Die Prüfungskommission war sich der Problematik der von ihr unterbreiteten Vorschläge für eine Aufgabenteilung im Straßenverkehr wohl selbst bewußt; denn sie hat vorsorglich einen Alternativvorschlag unterbreitet, dessen Kernstück die Empfehlung darstellt, die Straßendienste der DB zu *regionalen Tochtergesellschaften* zusammenzufassen [13]). Diese Anregung sollte einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Wenn man zu einer regionalen Regelung gelangen will, wird man sich zweckmäßigerweise weitgehend an das Vorbild der *Niederlande* anlehnen. Dort kann für ein als Ganzes zu betrachtendes Verkehrsgebiet an ein Unternehmen eine sog. *Gebietsgenehmigung* erteilt werden. Träger dieser Gebietsgenehmigungen sind allerdings in den Niederlanden keineswegs nur die Niederländischen Staatseisenbahnen, wie die Prüfungskommission anzunehmen scheint, sondern ebenso kommunale, gemischtwirtschaftliche oder private Unternehmen oder Gesellschaften, an denen die Staatseisenbahnen beteiligt sind. Diese Unterschiede ergeben sich aus der verschiedenartigen Verkehrstruktur der zu bedienenden Gebiete sowie daraus, daß der Verkehr in manchen Gebieten von den nunmehr in einer Dachgesellschaft zusammengeschlossenen dort bereits früher tätig gewesenen Unternehmern bedient wird [14]).

---

[9]) Vgl. Bundestagsdrucksache 1602, S. 124.
[10]) Vgl. Bundestagsdrucksache 1602, S. 13, 124.
[11]) Vgl. dazu auch Labs, Brand-Bericht und Gemeinden, Die demokratische Gemeinde, Heft 6/1960
[12]) Vgl. Verkehrs-Rundschau Nr. 25 vom 23. Juni 1960, S. 385.
[13]) Vgl. Bundestagsdrucksache 1602, S. 125.
[14]) Vgl. dazu Labs, Die Ordnung des Omnibusverkehrs in den Niederlanden, AVW 2/1954.

An ähnliche Regelungen wird man in Gebieten, die eines einheitlichen Flächenverkehrsnetzes bedürfen, auch bei uns denken können, insbesondere dann, wenn dadurch eine wirtschaftlichere Betriebsführung ermöglicht wird. Der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe hat deshalb in seinen verschiedenen Stellungnahmen zum Entwurf des PBefG auch die Einführung des Instituts der Gebietsgenehmigung im deutschen Recht immer wieder angeregt. Es wäre zu begrüßen, wenn der Alternativvorschlag der Prüfungskommission für die DB die Erörterung dieses Gedankens von neuem beleben würde, kann dadurch doch ein freiwilliges Zusammenwirken unter den Verkehrsträgern entscheidend gefördert werden.

Sanierung des öffentlichen Massenverkehrs einer Großstadt

Von Berufsm. Stadtrat Dr. Anton Riemerschmid, München

Wer an einen Aufenthalt in München denkt, in dessen Vorstellung taucht der Stachus, alias Karlsplatz, in meist nicht angenehmer Erinnerung auf. München ist in seiner städtebaulichen Entwicklung, mit seinen Straßen und dem öffentlichen Verkehr so stark und unausweichlich auf den Stachus ausgerichtet, daß er auf jeden Fall zu den verkehrsreichsten Plätzen Deutschlands zählt. Seine heutige Gestalt geht, von unmerklichen Veränderungen, wie Haltestellenverlängerung, Anlage von Verkehrsinseln und Lichtsignalisierung abgesehen, auf die Zeit vor der Jahrhundertwende zurück. Die Unzulänglichkeit für den heutigen und erst recht zu erwartenden Verkehr ist hinlänglich bekannt. Was für den Stachus gilt, läßt sich leider für, wenn auch wenige, Straßenzüge der Innenstadt nicht ausschließen. Die zentrale Bedeutung des Stachus und die Notwendigkeit einer systematischen Neuordnung in der ganzen Innenstadt und den angrenzenden Bereichen fordern eine Gesamtkonzeption. Sie liegt vor, ist umstritten und hat noch nicht die letzte Gestaltung gefunden. Sie soll uns hier in wichtigen Teilbereichen noch länger beschäftigen. Vorausgehen soll eine Schilderung des Sachverhaltes.

München zählte im Jahr 1939 829 300 Einwohner und hatte trotz starker Kriegszerstörungen bereits 1957 die Millionengrenze überschritten. Die Bevölkerungszunahme hält an. Schon leben in München rd. 1 080 000 Einwohner. Wann die im Durchschnitt der letzten 10 Jahre etwa 25 000 Einwohner betragende Bevölkerungszunahme aufhört, ist noch nicht zu erkennen. Dieser Entwicklung ist durch die Burgfriedensgrenze und den Mangel an Siedlungsraum eine obere Grenze gesetzt. Auf getrennten Wegen angestellte Schätzungen ergaben, daß mit mehr als rd. 1,4 Mio Einwohnern in der nahen und auch ferneren Zukunft nicht gerechnet werden kann. Bei anhaltender und gleichbleibender Entwicklung wird dieser Stand in den Jahren 1975 bis 1980 erreicht sein.

In Münchens äußerem Wirtschaftsraum, der ungefähr mit dem Bereich identisch ist, der im Vorortverkehr durch die Bundesbahn erschlossen wird, wohnen heute rd. 400 000 Menschen. Dieser Raum wird sich bis zum gleichen Zeitpunkt etwa auf 600 000 Einwohner vergrößern. Eine Bevölkerungszahl von 2 Millionen und die daraus resultierenden Verkehrsbedürfnisse und -beziehungen gilt es, zu beherrschen, genauer gesagt, zu gestalten.

Eine weitere feste verwertbare Größe sind die 306,4 Millionen beförderten Fahrgäste im Jahr 1959, von denen 255,4 Millionen auf die Straßenbahn, der Rest auf Obus und Omnibus entfallen. Im Gegensatz zu anderen deutschen und europäischen Großstädten weist München heute noch eine Steigerung seiner Beförderungsfälle auf, die aber nicht auf die Fahrtenhäufigkeit des Einzelnen, sondern auf die starke Bevölkerungszunahme zurückzuführen ist. Nach voller Inanspruchnahme des Siedlungsraums kann mit 360 Millionen Fahrten im Jahr oder 1 Million Fahrgästen im Tagesdurchschnitt gerechnet werden. Im gleichen Zeitpunkt werden schätzungsweise etwa 3 bis 400 000 Kraftfahrzeuge zugelassen sein. Bei der engen Verflechtung von Individual- und Massenverkehr gibt es natürlich nur eine Gesamtkonzeption, welche die Straßenführung und Wege des Massenverkehrs sinnvoll ineinander verzahnt.

München ringt seit vielen Jahren um diese Erkenntnisse und den richtigen Weg. Im verflossenen Jahrzehnt waren verschiedene Gutachtergremien am Werk. Inzwischen drängten die Verhältnisse zu Lösungen. Während der mittlere Straßenring in wesentlichen Stücken vollendet ist, bemüht man sich noch mit Hilfe der Professoren Guther und Leibbrand um die besten Lösungen. Davon und von dem wechselvollen Hin und Her der Planungen, der Zahl und den Absichten der Gutachten soll hier nicht die Rede sein. Die Betrachtung bleibt beschränkt auf die Frage, wie der Massenverkehr beherrscht werden kann.

Vorher bedarf aber der Sachverhalt noch einer Ergänzung. Die Züge der Deutschen Bundesbahn enden in München in einem Kopfbahnhof, der fast in der geographischen Mitte, aber auch am Rand der City liegt. Das Fassungsvermögen der Bahnanlagen reicht nicht mehr aus, um den sommerlichen Reiseverkehr zu bewältigen und zwingt zu Umleitungen. Vom Hauptbahnhof rund 4 km entfernt liegt der Ostbahnhof mit seinen 26 Gleispaaren. Von einer Verbindung dieser beiden Bahnhöfe, die nur unterirdisch möglich ist, verspricht sich die Deutsche Bundesbahn eine wesentliche Erleichterung; sie strebt diese Verbindung an über den Stachus, die Kaufingerstraße und den Marienplatz. Der genannte Straßenzug trägt die stärkste Last des Verkehrs und ist längst an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt.

Bei der Frage, mit welcher Art des Massenverkehrsmittels das Verkehrsbedürfnis am besten und wirtschaftlichsten befriedigt werden kann, geht es der Stadt München nicht anders als den vielen anderen Städten, die seit Jahren über ein unterirdisches Massenverkehrsmittel verfügen oder ein solches anstreben. Wir wissen von Mailand, Brüssel, Stockholm, Rotterdam und deutschen Städten, neuerdings Frankfurt, Stuttgart, Düsseldorf, Köln, welche Auseinandersetzungen um die Art des Verkehrsmittels geführt wurden oder noch bevorstehen.

3 Bahnsysteme bieten sich für die Lösung an, nämlich: U-Bahn, S-Bahn und Unterpflasterstraßenbahn. Wo immer der Massenverkehr eine neue Ordnung fordert, wird leidenschaftlich darüber debattiert, welchem System der Vorzug zu geben ist. Weniger erfreulich ist es, wenn die Bevorzugung

eines Systems einem politischen Glaubensbekenntnis gleichkommt, so wie es aus einer schweizerischen Stadt berichtet wird, in der die Kommunisten und katholische Partei für das eine und die Evangelischen und Unabhängigen für das andere Verkehrssystem stimmten. In München gibt es so etwas natürlich nicht, nicht nur deshalb, weil weder Kommunisten noch streng religiös orientierte Parteien vorhanden sind.

Um für die weiteren Überlegungen Klarheit über die möglichen Bahnsysteme zu schaffen, seien wenigstens die wesentlichen Unterscheidungsmerkmale kurz genannt.

Die U-Bahn (Untergrundbahn) stellt eine selbständige Bahn mit eisenbahnmäßigem Betrieb und entsprechender Ausstattung dar. Sie fährt bald unter, bald auf der Erde, in letzterem Fall aber immer auf eigenem Gleiskörper und weitestgehend kreuzungsfrei. Hamburg, Stockholm, natürlich auch Paris und London, künftig auch Mailand, bieten dafür Beispiele. Eine technische und betriebliche Verbindung zwischen Straßenbahn und U-Bahn ist nicht möglich. Straßenbahnen, die an die U-Bahn-Linie herangeführt werden und einen Umsteigeverkehr ermöglichen, können nicht als betriebliche Verbindung angesehen werden. Die U-Bahn führt ein Eigenleben, sie verkehrt auf einer Normalspur, sie besitzt ein eigenes Wagenmaterial, das wegen seiner konstruktiven Besonderheiten nicht auf ein anderes Schienennetz übergehen kann, hat besondere Sicherheitseinrichtungen und anderes mehr.

Eine S-Bahn ist eine Schnellbahnstrecke der Eisenbahn. die von Vorortzügen, nicht von Fernzügen befahren wird. Das heißt also, daß die Spur die gleiche ist wie bei einer Eisenbahn und sich das Wagenmaterial im Grundsätzlichen nicht unterscheidet von dem auf den Fernstrecken benützten Material. Eine S-Bahn kann, muß aber nicht Teil des Betriebes der Deutschen Bundesbahn sein. Berlin ist dafür ein Beispiel; hier besteht ein eigenes S-Bahnnetz und Wagenmaterial, das aber wegen seiner seitlichen Stromzuführung auf den Fernstrecken nicht eingesetzt werden könnte. In München würden die normalen Züge der Bundesbahn durch die Stadt geführt werden.

Die Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab), Untergrundstrassenbahn oder auch Tiefbahn genannt — eine allseits anerkannte und verwendete Begriffsbestimmung hat sich leider noch nicht gebildet — ist nichts anderes als die Straßenbahn, die, statt im Straßenbereich, ohne oder mit eigenem Gleiskörper streckenweise unter der Straßendecke geführt wird. Die Bezeichnung „Unterpflasterstraßenbahn" ist insofern irreführend, weil die Bahn auch wesentlich tiefer liegen kann.

Obwohl es im europäischen Raum kein Vorbild für die U-Strab gibt, glaubt München, mit diesem System den richtigen Weg für die Beherrschung des Massenverkehrs gehen zu sollen. Wir werden in dieser Auffassung bestärkt durch die bekanntgewordenen Planungen anderer deutscher Großstädte und die dafür vorliegenden Sachverständigengutachten. Schon das finanzielle Gewicht und noch mehr die Tatsache, daß mit der Wahl eines bestimmten Systems weitgehend die Entwicklung der Stadt bestimmt wird, erfordern ein hohes Maß an Unvoreingenommenheit, größter Sorgfalt und eine ständige Auseinandersetzung mit den Gegenargumenten und Überprüfung der eigenen Beweisführung.

Der vielbeschäftigte Verkehrssachverständige Professor Leibbrand bestätigte seinen Gutachterauftrag der Stadt München u. a. mit der kommentierenden Feststellung, daß er sich in die Rolle eines Schneiders versetzt fühle, der einen Maßanzug anzufertigen habe. Mit diesem Hinweis ist gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß für den Fall München gewonnene Erkenntnisse nicht verallgemeinert werden können. Die angestellten Überlegungen und Schlußfolgerungen können aber trotzdem von allgemeinem Nutzen sein. Sie sollen deshalb in wesentlichen Teilen genannt werden.

Vor Jahren tätige Gutachter empfahlen den Bau zweier sich kreuzender U-Bahn-Linien, einen Weg, wie ihn Mailand seit Jahren beschreitet, allerdings nicht ohne kaum überhörbare Gegenargumente. Bei einem so begrenzten Siedlungsraum und einer übersehbaren Bevölkerungsentwicklung müßten für die Schaffung eines völlig neuen Netzes mit neuem Wagenpark, besonderen Betriebshöfen und Werkstätten — das also bedeutet der Bau einer U-Bahn — sehr wichtige Gründe vorhanden sein. Sie sind nirgends erkennbar. Die unbestritten höhere Leistungsfähigkeit einer U-Bahn wird aus den mehrfach genannten Gründen nicht zur Wirksamkeit gelangen. Sich auf eine nicht zu erwartende Stadtentwicklung einzustellen, wäre unrealistisch und wirtschaftlich kaum vertretbar. Sollte das Wachstum der Stadt aus heute nicht erkennbaren Gründen die 2-Millionen-Ein- und Umwohnergrenze überschreiten, würde die Verkehrsaufgabe von der Deutschen Bundesbahn gelöst werden müssen. Die negativen Seiten überwiegen, wie wir glauben, die kaum vorhandenen positiven bei weitem. Ohne vollständig sein zu können, sei darauf hingewiesen, daß die Anlagekosten aus den teilweise genannten Gründen erheblich höher liegen als die Kosten für den Bau der Bahnhofverbindung oder einer U-Strab. Eine verkehrsmäßige Entlastung ist erst in dem Zeitpunkt zu erwarten, in dem wenigstens eine Linie vollends gebaut ist. Aber auch dann würde die notwendige und ausreichende Flächenbedienung nicht gegeben sein und einen kostspieligen Zubringerverkehr, sei es durch Straßenbahn oder Omnibus, notwendig machen.

Das hätte zur Folge, daß wesentlich mehr Fahrgäste als heute zum Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere gezwungen würden. Auch die besondere finanzielle Lage der Stadt München verbietet die Verfolgung eines solchen Planes. Die hohen und kaum aufzubringenden Kosten würden erst wirksam werden, wenn das Bauwerk vollendet ist. Der Beginn des Baues wäre mit einem kaum zu verantwortenden Risiko belastet. Gewisse einschlägige Erfahrungen liegen in München aus der Vorkriegszeit vor.

In der besonderen Situation Münchens konzentriert sich deshalb die entscheidende Frage darauf, was besser und zweckmäßiger ist, die Vorortzüge der Deutschen Bundesbahn durch die Hauptschlagader des Stadtverkehrs fahren zu lassen und ihr wesentliche Teile der Aufgaben des innerstädtischen Nahverkehrs zu übertragen oder der Straßenbahn eigene und neue und damit bessere Verkehrswege in einer zweiten Ebene zu erschließen.

Damit ist unsere Betrachtung am kritischen Punkt angelangt. Die Verschiedenartigkeit der Auffassungen ist sicherlich längst über die Stadtgrenzen hinausgedrungen. Teilweise in Verkennung des Schwierigkeitsgrades des Fragenkomplexes wird die Auseinandersetzung in einer etwas zu simplen Weise mit dem bösen Wort Streit zwischen Deutscher Bundesbahn und Stadt belegt. Bei den verantwortlichen Stellen in der Stadt werden die Dinge aber anders gesehen. Insbesondere wird es nicht als unangenehm, sondern der Sache förderlich empfunden, daß die eigenen Argumente einer kräftigen und schonungslosen Kritik unterzogen werden. Auch mit Rücksicht darauf, daß hier nur ein Vertreter der einen Seite zu Wort kommt, wird jede Polemik vermieden.

Allgemein überraschen mag, daß die Meinungen über die Leistungsfähigkeit einer U-Strab sehr weit auseinandergehen. Viele werden glauben, daß die Frage, was ein Verkehrsmittel unter bestimmten Verhältnissen zu leisten vermag, zum unbestrittenen Gedankengut der Verkehrswirtschaft zu rechnen sein müßte. Die Gegner einer U-Strab-Lösung, die keineswegs identisch sind mit den amtlichen Vertretern der Deutschen Bundesbahn, glauben, voraussagen zu können, daß mit einer U-Strab wenig gewonnen und schon die Verkehrsaufgaben der nahen Zukunft nicht gemeistert werden können. Alle wissen hingegen, daß rasch das Ende aller Überlegungen und Gespräche gekommen wäre, wenn die Straßenbahn im Tunnel nicht ausreichend viel Personen befördern könnte.

Die Verfechter einer U-Strab-Lösung sind überzeugt, daß es in jedem Fall möglich ist, 90 Züge je Stunde und Gleis, was einer Zugfolge von 40 Sekunden entspricht, fahren zu lassen. Bei neuzeitlichen Zweiwagenzügen ergibt sich ein Platzangebot für 19 800 Personen je Stunde und Richtung, bei Dreiwagenzügen sind 29 700 Plätze zu erreichen. Leibbrand nimmt unter Zugrundelegung von Doppelhaltestellen und 40-m-Zügen sogar eine Leistungsfähigkeit von 28 500 Personen je Stunde an. Bei einer maximalen Bevölkerungszahl errechnet sich auf den heute am stärksten belasteten Strecken in der Spitzenstunde je Richtung nur eine Höchstbelastung von 16 000 Fahrgästen. Die Leistungsfähigkeit einer U-Strab wird aus diesen Gründen nicht nur genügen, sondern es würde darüber hinaus noch eine ausreichende Leistungsreserve gegeben sein.

Unbestritten ist die höhere Leistungsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn mit einer Leistung von etwa 40 000 Personen in der Stunde. Größere Leistungsfähigkeit allein dürfte aber wohl kein entscheidendes Argument für die Wahl eines Verkehrsmittels sein. An den Begriff des Maßschneiders darf in diesem Zusammenhang noch einmal erinnert werden. Der Auftraggeber erwartet eine passende Form, die er weder unbequem findet noch Weiten enthält, die keine Beziehungen zu seinen natürlichen Gegebenheiten herstellen.

Außer Zweifel steht auch, daß die Verbindung der beiden Bahnhöfe eine bessere Verkehrsbedienung des Außenraums bringen würde. Hier taucht aber sofort die Frage auf, ob nicht die Zahl der Nutznießer wesentlich kleiner ist als die Zahl der benachteiligten städtischen Bevölkerung und Fahrgäste. Zur Lösung drängt aber in erster Linie die Schaffung besserer Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt.

Auch die schärfsten Gegner einer U-Strab-Lösung müssen 2 Vorzüge von ihr anerkennen; es wird ihnen lediglich unterschiedliche Bedeutung beigemessen. Die U-Strab gewährleistet die beste Flächenbedienung durch das vorhandene, organisch gewachsene und dem Verkehrsbedürfnis stark angepaßte Netz. Eine möglichst gleichmäßige Flächenbedienung zählt zu den Grundvoraussetzungen eines guten und leistungsfähigen Nahverkehrsmittels. Mit einer solchen Lösung besteht kein Zwang, den Verkehrsfluß neuerdings zu brechen und dies noch in einem Zeitpunkt der Entwicklung, wo solche unguten Verkehrsverhältnisse durch Verlängerung von Straßenbahnlinien in Außenbezirke mit hohem Kostenaufwand beseitigt werden. In der großen Netzdichte darf auch ein Ausgleich gesehen werden für die geringere Reisegeschwindigkeit einer U-Strab gegenüber einer Bundesbahn-Lösung. Was nämlich auf einer 4 km langen und rascheren Strecke zeitlich gewonnen wird, geht durch Warten und Umsteigen in der Mehrzahl der Fälle mehr als verloren.

Heute sind die Fragen der Finanzierung der neuen Massenverkehrswege noch ungelöst. Der Zwang zu einer Lösung und die wirtschaftlichen Schäden fortdauernder Untätigkeit sind so groß, daß man den Glauben haben muß, daß Wege der Finanzierung gefunden werden. Dieser Glaube entbindet nicht von der Verpflichtung, Maß zu halten, sich auf andere Entwicklungen einzurichten und an die rasche Wirksamkeit zu denken. Auch in diesen Bereichen sind die Vorzüge einer U-Strab unverkennbar. Die Stadt kann sich mit den Tunnelstrecken zunächst auf Verkehrsschwerpunkte, also den Stachus und die umliegenden Verkehrsknoten beschränken und mit jeder Teilmaßnahme einen Entlastungseffekt erzielen, auf den der Verkehr so sehr wartet. Teillösungen beanspruchen auch nur Teilfinanzierungen.

Aufmerksame und erst recht natürlich kundige Leser werden sowohl für die eine wie für die andere Lösung Argumente beizusteuern wissen. Eine vollständige Aufzählung auf diesem knappen Raum war nicht möglich.

Leider droht von der Seite der Finanzierung her eine starke Gefahr für eine verkehrsgerechte und wirtschaftliche Lösung. Die Kräfte der Stadt wären überbeansprucht, wenn sie ohne fremde Hilfe bleibt. Das Land Bayern hat seine finanzielle Bereitschaft in leicht verklausulierter Form in Aussicht gestellt. Eine grundsätzliche ähnliche Bereitschaft des Bundes steht noch aus. Bund und Land machen aus ihrer Einstellung, die eisenbahnmäßige Lösung zu unterstützen, kein Hehl.

Die jahrelangen Auseinandersetzungen mit der Deutschen Bundesbahn sind in ein neues Stadium getreten, wenngleich die Tatsachen, Forderungen und Beweisführungen die alten geblieben sind. Schon vor Jahren wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß keine Zeit mehr verloren werden darf. Leider zu oft bestätigt sich die Auffassung, daß Geld die Welt regiert. Die Stadt gibt die Hoffnung nicht auf, daß die verkehrlich und wirtschaftlich beste Lösung gefunden werden kann. Was würde ihr ein teuerer Anzug helfen, der hinten und vorn nicht paßt, dafür aber von anderen mitfinanziert wird?

Die finanziellen Leistungen der Gemeinden für den Nahverkehr

Von Stadtkämmerer Dr. August Zimmermann, Karlsruhe

Als gegen Ende des letzten und zu Beginn dieses Jahrhunderts die Tätigkeit der Städte und Gemeinden auf dem Gebiet der Wasser-, Gas- und Stromversorgung für ihre Einwohner einsetzte, folgte bald eine weitere Erfüllung dringend gewordener öffentlicher Aufgaben hinsichtlich des Nahverkehrs. Die Entstehung der Großstädte, die Zusammenballung vieler Menschen auf einem abgegrenzten Raum und die immer stärkere Ausdehnung vieler Städte machten es erforderlich und zweckmäßig, zur Überbrückung der räumlichen Entfernungen innerhalb einer Stadt oder ihrer näheren Umgebung Einrichtungen einer allgemeinen, billigen und möglichst raschen Personenbeförderung zu schaffen. Die ersten derartigen Unternehmen in den Städten waren bis zur Jahrhundertwende meist Pferdebahnen, bei denen auf Schienen rollende, größer als sonst im Straßenverkehr übliche und mögliche Fahrzeuge zur Personenbeförderung verwendet wurden. Diese Fahrzeuge, aus denen sich die neuzeitlichen Straßenbahnwagen entwickelt haben, wurden zuerst durch Pferde gezogen. Immerhin boten aber diese ersten Verkehrsmittel für die Beförderung einer größeren Zahl von Menschen im Straßenverkehr schon beachtliche Vorteile. Die Wagen konnten 30 bis 40 Personen aufnehmen, die Beförderung war rascher als das Gehen zu Fuß, sie boten Schutz bei Regen, und sie waren vor allen Dingen preisgünstig im Verhältnis zur Benützung von Droschken. Mit dem Aufkommen der Elektrizität wurde der Antrieb durch die Pferdekraft bald durch den Elektromotor ersetzt. Dabei dienten zunächst in die Wagen eingebaute Akkumulatorenbatterien der Lieferung des Stromes, bis man nach einigen Jahren zu Straßenbahnfahrzeugen mit Oberleitung überging, bei denen mittels einer besonderen elektrischen Oberleitung der Strom für den Antrieb der Wagen zugeführt wird. Das öffentliche Interesse der Städte an den Betrieben der Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Gas und Strom, neuerdings auch noch mit Wärme, ist unbestritten. Da gleiche gilt auch für die Unternehmen des Nahverkehrs. Wenn auch diese Betriebe allgemein als Wirtschaftsbetriebe bezeichnet werden und damit im Gegensatz stehen zu den öffentlichen Einrichtungen, so ist doch unzweifelhaft, daß auch bei den Versorgungs- und Verkehrsbetrieben seitens der Städte das öffentliche Interesse nicht außer Betracht gelassen werden kann. Mit Rücksicht auf das öffentliche Wohl und die unbedingt erforderliche einwandfreie und reibungslose Versorgung der Bevölkerung wurde auch die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden auf diesen Gebieten durch die Deutsche Gemeindeordnung bzw. die an ihre Stelle getretenen Gemeindeordnungen landesrechtlicher Art durchaus anerkannt. Die gleiche Auffassung gilt auch für die Befriedigung der Aufgaben des Nahverkehrs.

Begründet wurden die Nahverkehrsbetriebe teilweise durch private Gesellschaften, wie dies vielfach auch bei der Gasversorgung der Fall war. Im Laufe der Zeit wurden diese Unternehmen jedoch meistens von den Städten übernommen. Versorgungs- und Verkehrsbetriebe sind die großen Unternehmen für die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden. Daneben spielen die übrigen wirtschaftlichen Unternehmungen der Gemeinden eine untergeordnete Rolle. Die Form der Ausübung wirtschaftlicher Funktionen durch die Gemeinden ist verschieden. Zum Teil handelt es sich um Eigenbetriebe, in denen die Gemeinden ihre Aufgaben auf dem Gebiet des Versorgungswesens und des Verkehrswesens erfüllen, zum Teil sind diese Unternehmen auch in die Form rechtlich selbständiger Gesellschaften gekleidet, die sich teilweise ausschließlich im Besitz einer oder mehrerer Gemeinden befinden, an denen allerdings teilweise auch Privatkapital beteiligt ist.

Befördert wurden nach den Statistischen Jahrbüchern deutscher Gemeinden von den Straßenbahnen, Obussen und Kraftomnibussen in den Jahren 1954 4,9 Milliarden, 1955 5,2 Milliarden, 1956 5,4 Milliarden, 1957 5,4 Milliarden und 1958 5,3 Milliarden Personen mit Jahreseinnahmen aus deren Beförderung in Höhe von 1,2 bis 1,4 Milliarden DM. Zum Vergleich sei erwähnt, daß von der Deutschen Bundesbahn in den gleichen Jahren nur jeweils 1,4 Milliarden bis 1,3 Milliarden Fahrgäste gezählt wurden.

Es ist erfreulich, daß das Statistische Bundesamt die jährlichen Abschlüsse kommunaler Versorgungs- und Verkehrsbetriebe in seine periodischen Untersuchungen mit einbezogen hat. Veröffentlichungen sind bis jetzt über diese erschienen für die Wirtschaftsjahre 1953, 1954 und 1955. Von insgesamt 453 Eigenbetrieben und 284 Gesellschaften, die der Versorgung und dem Verkehr im Jahre 1955 gewidmet waren, entfielen 337 Betriebe und 111 Gesellschaften, zusammen 448 Unternehmungen, auf die Versorgung, 41 Eigenbetriebe und 114 Gesellschaften auf den Verkehr einschließlich Häfen, 75 Eigenbetriebe und 15 Gesellschaften auf die kombinierte Versorgung und Verkehr. Außerdem sind 44 Aktiengesellschaften und Gesellschaften mit beschränkter Haftung erfaßt worden, bei denen Anteile bis zu 25 v. H. bei einer oder mehreren Gemeinden lagen. Das Nominalkapital aller erfaßten Eigenbetriebe und Gesellschaften betrug für das Wirtschaftsjahr 1955 5128,6 Mio DM. Neben den 453 Eigenbetrieben befanden sich 94 Eigengesellschaften oder Gemeinschaftsunternehmen völlig im Besitz einer oder mehrerer Gemeinden, so daß mit den Eigenbetrieben insgesamt 547 Unternehmen = 74,2 v. H. mit 3169,1 Mio DM = 61,8 v. H. Nominalkapital reine Kommunalunternehmen waren. Innerhalb der 453 Eigenbetriebe waren 337 mit 1218,4 Mio DM Nominalkapital ausschließlich der Versorgung, 116 mit 1276,2 Mio DM Nominalkapital dem Verkehr einschließlich Häfen und in kombinierter Weise Versorgung und Verkehr gewidmet.

Von den 240 Gesellschaften mit 1750,6 Mio DM Nominalkapital entfielen 114 mit 370,2 Mio DM Nominalkapital und 15 mit 204,1 Mio DM Nominalkapital auf Verkehr einschließlich Häfen und kombinierte Versorgung und Verkehr. Unter den Eigenbetrieben sind somit 25,6 v. H. mit 51,1 v. H. des gesamten Nominalkapitals dem Verkehr einschließlich Häfen und kombinierter Versorgung und Verkehr gewidmet, von den Gesellschaften 48,3 v. H. des 32, 8 v. H. des Nominalkapitals.

Einem Nominalkapital der 737 kommunalen Eigenbetriebe und Gesellschaften von insgesamt 5128,6 Mio DM steht eine Bilanzsumme von 12 446,3 Mio DM gegenüber. Diese setzt sich auf der Aktivseite zusammen aus 9954,9 Mio DM Sachanlagen, 158,2 Mio DM Finanzanlagen ab-

züglich 40 Mio DM für Wertberichtigungen, 567,1 Mio DM Vorräte, 1237,4 Mio DM Forderungen, 373,8 Mio DM flüssige Mittel, 102,3 Mio DM sonstige Aktiva und 92,7 Mio DM Reinverluste. Der Kapitalaufbau weist 6269,1 Mio DM Eigenkapital, 5939,4 Mio DM Fremdkapital, 108,5 Mio DM sonstige Passiva und 129,4 Mio DM Reingewinne aus.

Im Schnitt aller erfaßten Unternehmen machen die Sachanlagen 80 v. H. der Bilanzssumme aus, das übrige Anlagevermögen nur 0,9 v. H., das Umlaufvermögen 17,5 v. H., die sonstigen Aktiven einschließlich der Verluste 1,5 v. H. Zwischen den einzelnen Betriebszweigen sind nur geringfügige Abweichungen festzustellen. Daraus ist zu schließen, daß sowohl die Versorgungsunternehmen als auch die Verkehrsunternehmen als ausgesprochen anlageintensiv zu betrachten sind. Lediglich hinsichtlich der Forderungen bilden die reinen Verkehrsunternehmen durch einen geringeren Anteil eine Ausnahme, was daraus zu erklären ist, daß bei den Verkehrsbetrieben die Entgelte fast ausschließlich in bar geleistet werden, während bei den Versorgungsbetrieben durch die nachträgliche Verbrauchsfeststellung, Berechnung und den Einzug Außenstände mindestens in Höhe eines Einzugs kaum zu vermeiden sind.

Von den Sachanlagen mit insgesamt 9952,5 Mio DM nehmen die Grundstücke bei den Versorgungsunternehmen 15,8 v. H., bei den Verkehrs- und Hafenunternehmen 41,5 v. H., bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen 18,8 v. H. ein. Die Maschinen und maschinellen Anlagen machen bei den Versorgungsunternehmen 23,5 v. H., bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen 17,0 v. H., bei den Verkehrs- und Hafenunternehmen dagegen nur 2,7 v. H. aus. Rund die Hälfte der Sachanlagen entfällt aber bei allen Arten der Versorgungs- und Verkehrsbetriebe auf die Spezialanlagen. Als solche haben wir die Rohr- und Leitungsnetze, Gleisanlagen, Streckenausrüstungen, Beförderungsmittel usw. zu verstehen. Der Anteil der Grundstücke mit 41,5 v. H. der Sachanlagen ist wesentlich bei den Verkehrs- und Hafenunternehmen, während er bei den Versorgungs- und kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen mit nur 15,8 bzw. 18,8 v. H. von geringerer Bedeutung ist.

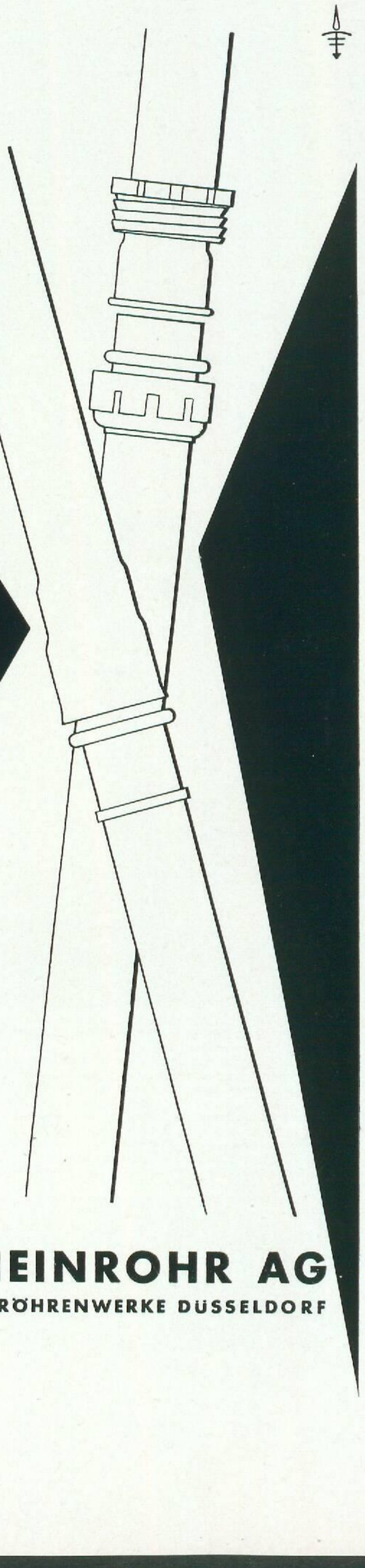
Die kommunalen Versorgungs- und Verkehrsunternehmen haben im Jahre 1955 insgesamt 1996,1 Mio DM investiert gegen 1929,9 Mio DM im vorangegangenen Wirtschaftsjahr 1954. Von diesen entfielen 1559,2 Mio DM bzw. 1447,4 Mio DM auf die Betriebseinrichtungen, hinter denen die Zugänge an Grundstücken und sonstigen Anlagen weit zurückbleiben. Für Verkehrs- und Hafenunternehmen wurden im Jahre 1955 168,2 Mio DM, für kombinierte Versorgungs- und Verkehrsunternehmen 475,1 Mio DM aufgewendet. Den Zugängen mit 1996,1 Mio DM stehen Abhänge mit 80,7 Mio DM und Abschreibungen mit 1091,2 Mio DM gegenüber. Die Zahlen für 1954 entsprechen denjenigen von 1955. Die Investitionen übertreffen damit in beiden Jahren die Abgänge und Abschreibungen in fast doppelter Höhe. Dabei wurde die Finanzierung zu 61,9 v. H. im Wege der Innenfinanzierung einschließlich der Abschreibung, zu 38,1 v. H. im Wege der Außenfinanzierung aufgebracht.

Die in der Statistik wiedergegebene Zusammenstellung der Erfolgsrechnungen beruht auf dem aktienrechtlichen „modifizierten Nettoausweis", während nur Zusammenstellungen nach dem Bruttoprinzip mit unsaldierten Aufwands- und Ertragsposten einen befriedigenden Aufschluß geben. Die angeführten Summen bezeichnen nicht den Anteil an den Gesamtaufwendungen, sondern nur an den ausgewiesenen Nettoaufwendungen. Immerhin ist für unsere Betrachtung wesentlich, daß bei insgesamt ausgewiesenen Aufwendungen für 1955 mit 3180,7 Mio DM 1265,1 Mio DM = 39,8 v. H. auf Personalaufwände und 1091,2 Mio DM = 34,3 v. H. auf Abschreibungen entfallen. Die übrigen Aufwandsposten bleiben hinter diesen Anteilen weit zurück. Bemerkenswert ist, daß die auf der Aufwandseite ausgewiesenen Jahresgewinne 202,6 Mio DM = 6,4 v. H. betragen, denen aber auf der Ertragsseite Jahresverluste von 155,3 Mio DM = 4,9 v. H. gegenüberstehen. Während die Personalaufwendungen im Durchschnitt bei rd. 40 v. H. liegen, machen sie bei Elektrizität und Fernheizung nur 24,8 v. H., bei Gas 41,1 v. H., bei Wasser 31,4 v. H., bei der Versorgung zusammen 29,3 v. H., bei Verkehrs- und Hafenbetrieben jedoch 70,3 v. H. aus. Hieraus ist zu erkennen, daß die Verkehrsbetriebe besonders stark personalorientiert sind. Diese Tatsache unterscheidet sie ganz wesentlich von den Versorgungsbetrieben. Sie wirkt sich aus auf die Ertragslage, sie erschwert aber auch Rationalisierungsmaßnahmen, wie sie sonst im Laufe eines Produktionsprozesses möglich sind.

Die geschilderten Verhältnisse und Zahlen vermitteln ein Bild über die hauptsächliche kommunale Betätigung auf dem Gebiete der Wirtschaft. In diese sind auch die Verkehrsunternehmen, vielfach sogar im organisatorischen Zusammenhang mit den Versorgungsbetrieben, eingezogen.

In Verkehrsbetrieben als Eigenbetrieben waren am Ende des Wirtschaftsjahres 1955 559,2 Mio DM als Sachanlagen investiert. Die als Eigenbetriebe kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetriebe verfügten zum gleichen Zeitpunkt über 2023,6 Mio DM Sachanlagen.

Die Erfolgsrechnungen der erfaßten Verkehrsbetriebe, die Eigenbetriebe sind, weisen Aufwände von 182,4 Mio DM aus bei 355,9 Mio DM Eigenkapital, diejenigen der kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetriebe solche von 546,6 Mio DM bei 1382,2 Mio DM Eigenkapitel. Bei den reinen Verkehrsbetrieben werden 75 v. H. des Gesamtaufwandes durch den Personalaufwand beansprucht, bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben dagegen nur 45,9 v. H. Auf die Abschreibung entfallen bei den Verkehrsbetrieben 17,6 v. H., bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben dagegen 33,3 v. H. Auf der Ertragsseite machen die Jahresverluste bei den Verkehrsbetrieben 9,5 v. H., bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben dagegen nur 2,5 v. H. aus. Hieraus ist zu ersehen, daß die reinen Verkehrsbetriebe beträchtliche Verlustbetriebe sind, während bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben die Verluste aus dem Verkehr durch die Gewinne aus der Versorgung ausgeglichen werden können. Bei der Darstellung der Erfolgsrechnungen nach Betriebszweigen verursachen die Verkehrsbetriebe ohne Häfen sogar einen Verlust von 15,8 v. H., während auf Jahresgewinne nur 0,7 v. H. des Aufwandes entfallen. Hinsichtlich der Gesellschaften sind 52 Verkehrs- und Hafengesellschaften zusammengefaßt, außerdem 14 kombinierte Versorgungs- und Verkehrsgesellschaften. Die Verkehrs- und Hafengesellschaften besitzen nach der Bilanz für 1955 bei 777,9 Mio DM Bilanzsumme 631,1 Mio DM Sachanlagen, die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsgesellschaften bei 862,2



Der Stahl mit seiner großen Festigkeit und Elastizität, der hochwertige Rohrschutz und die vielseitigen Muffenverbindungen geben dem Stahlmuffenrohr nahezu unbegrenzte Verwendungsmöglichkeiten in Energieversorgung u. -verbrauch. Unsere Fachingenieure beraten Sie gern.

PHOENIX-RHEINROHR AG

VEREINIGTE HÜTTEN- UND RÖHRENWERKE DÜSSELDORF

Elektrizität

6,5 Milliarden kWh

Maschinenleistung 1729 MW

Umspannerleistung 6 000 MVA

Stromleitungen 37 000 km

Gas

515 Millionen cbm

Gasleitungen 2 000 km

960 Millionen DM investiert seit 1948

Anlagewerte 1,242 Milliarden DM

Grundkapital 182 Millionen DM

Dividende 10 % Bonus 2 %

VEW

Die Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG ist ein Energieverbundunternehmen auf regionaler Basis. Am Aktienkapital sind der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, 11 Stadtkreise, 21 Landkreise, 12 kreisangehörige Ämter und 90 kreisangehörige Gemeinden beteiligt. Im Versorgungsgebiet wohnen ca. 4 Millionen Einwohner.

1959

VEREINIGTE ELEKTRIZITÄTSWERKE WESTFALEN AG
DORTMUND · BOCHUM · MÜNSTER · ARNSBERG

Mio DM Bilanzsumme 719,8 Mio DM Sachanlagen. Die Verkehrsgesellschaften verzeichnen für 1955 bei 280,8 Mio DM ausgewiesenen Gesamtaufwendungen 195,2 Mio DM = 69,5 v. H. Personalaufwendungen, 54,1 io DM = 19,3 v.H. Abschreibungen und 2,8 Mio DM = 1,0 v.H. bereinigten Gewinn. Die Ertragsseite enthält jedoch 6,4 Mio DM = 2,3 v. H. bereinigten Verlust. Bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben betragen die ausgewiesenen Gesamtaufwendungen 232,6 Mio DM, von denen 121,5 Mio DM = 52,1 v.H. auf Personalaufwendungen, 69,7 Mio DM = 29,9 v. H. auf Abschreibungen und 4,1 Mio DM = 1,8 v. H. auf den bereinigten Gewinn entfallen. Auch hier ist der bereinigte Verlust mit 10,9 Mio DM = 4,7 v. H. wesentlich höher als der bereinigte Gewinn.

In der Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Band 213, sind die Betriebe nach ihrer Art bzw. ihrer organisatorischen Gestaltung wiedergegeben. Zu ersehen ist aus ihr die Zahl der erfaßten Verkehrs- und Hafenunternehmen und der kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen. In der Hauptsache erscheinen alle übrigen Angaben nach dieser Aufteilung. Von den Sachanlagen mit insgesamt 9952,9 Mio DM der Eigenbetriebe und Gesellschaften sind in 24 Eigenbetrieben 559,2 Mio DM Sachanlagen nur Verkehrsbetrieben gewidmet. Diese Summe ist aus der Statistik ersichtlich. Bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen ist der Anteil der Sachanlagen für Verkehrszwecke nicht getrennt zu ersehen. Da jedoch bei den Eigenbetrieben Sachanlagen mit 2626,7 Mio DM der reinen Versorgungsbetriebe den Sachanlagen der Verkehrsbetriebe mit 559,2 Mio DM gegenüberstehen, entfallen von den Sachanlagen der Versorgungs- und Verkehrsbetriebe insgesamt mit 3185,9 Mio DM (ohne Häfen) nach dem gleichen Verhältnis 17,7 v. H. auf Verkehrsbetriebe. Unterstellt man bei den Sachanlagen der kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetriebe mit 2023,6 Mio DM einen Anteil von nur 15 v. H. für die darin enthaltenen Verkehrsbetriebe, so kommt man auf rd. 300 Mio DM. Von den Sachanlagen der Eigenbetriebe mit insgesamt 5336,3 Mio DM dienen somit 859,2 Mio DM = 16,1 v. H. den Verkehrsbetrieben. Bei den Gesellschaften sind 52 Verkehrs- und Hafengesellschaften mit 569,2 Mio DM Sachanlagen vorhanden. Rechnet man hier etwa das gleiche Verhältnis zwischen Verkehrsbetrieben und Häfen wie bei den Eigenbetrieben, so stünden 80 v. H. der Sachanlagen mit 455,4 Mio DM den Verkehrsunternehmen und die restlichen 20 v. H. den Häfen zur Verfügung. Nimmt man weiter an, daß bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben etwa der gleiche Anteil mit 15 v. H. der Sachanlagen wie bei den Eigenbetrieben auf den Verkehr entfällt, so sind weitere 100 Mio Sachanlagen für die Verkehrsbetriebe bestimmt. Insgesamt ergibt sich somit ein Anteil von 1416,6 Mio DM = 14,3 v. H. der gesamten Sachanlagen der kommunalen Eigenbetriebe und Gesellschaften, der Verkehrszwekken dient. Im Jahre 1955 haben die Sachanlagen der gesamten kommunalen Versorgungs- und Verkehrsunternehmen um 847,8 Mio DM = 9,3 v. H. zugenommen. Bei der fortschreitenden Entwicklung in den folgenden Jahren ist damit zu rechnen, daß die jährliche Zuwachsrate bis zum Jahre 1959 nicht geringer geworden ist. Unterstellt man ein Wachstum im Bereich der vier Jahre 1956 bis 1959 nur im gleichen Ausmaß wie 1955, so nehmen heute die Sachanlagen der Verkehrsbetriebe rd. 2 Milliarden DM ein mit Anschaffungswerten von rd. 4 Milliarden DM.

Dieser Anteil der Verkehrsbetriebe an den Sachanlagen gibt zwar einen wertvollen Anhaltspunkt für die Beurteilung ihrer Gesamtsituation und die in ihnen seitens der Gemeinden investierten Summen. Ebenso wichtig sind jedoch die Ertragsverhältnisse der Verkehrsbetriebe, die von denjenigen der Versorgungsbetriebe abweichen oder bei der Zusammenfassung die Gewinne der Versorgungsbetriebe zu einem Großteil aufsaugen. Während bei den Eigenbetrieben die Versorgungsbetriebe zusammen bei einem Stammkapital von 1208,1 Mio DM Reinverluste von 13,1 Mio DM bei gleichzeitigen Reingewinnen von 25,3 Mio DM, im Saldo somit 12,2 Mio DM Reingewinne verzeichnen, schließen die Verkehrsbetriebe mit 20,2 Mio DM Verlusten bei nur 0,2 Mio DM Gewinnen, im Ergebnis mit 20,0 Mio DM Reinverlusten ab. Die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetriebe verzeichnen 24,8 Mio DM ausgewiesene Reinverluste bei 15,3 Mio DM Reingewinnen, so daß im Ergebnis die kombinierten Versogungs- und Verkehrsbetriebe Verluste mit 9,5 Mio DM erbringen. Es ist offensichtlich und ergibt sich eindeutig bei der Durchsicht der Erfolgsrechnungen kombinierter Versorgungs- und Verkehrsbetriebe, daß diese Verluste überwiegend auf die Verkehrsbetriebe zurückzuführen sind. Auch bei den Verkehrsgesellschaften sind die gleichen Feststellungen zu machen.

Einem bereinigten Gewinn von 1,5 Mio DM steht bei einer Summe von 251,2 Mio DM vergleichbarer Erfolgsposten ein bereinigter Verlust von 5,9 Mio DM für 1955 gegenüber. Im saldierten Ergebnis schließen die Verkehrsgesellschaften insgesamt mit 1,9 Mio DM Verlusten ab. Auch bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsgesellschaften verbleibt im Saldo ein bereinigter Verlust von 2,0 Mio DM. Die Versorgung von Eigenbetrieben und Gesellschaften zusammen erbrachte 191,6 Mio DM Jahresgewinne bei 71,0 Mio DM Jahresverlusten, die Verkehrs- und Hafenbetriebe 6,8 Mio DM Gewinne bei 67,8 Mio DM Verlusten und die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetriebe 4,1 Mio DM Gewinne bei 10,9 Mio DM Verlusten. Insgesamt sind, wie bereits angeführt, in den Erfolgsposten mit 3180,7 Mio DM 202,6 Mio DM Jahresgewinne bei 155,3 Mio DM Jahresverlusten enthalten. Man wird nicht fehl gehen, wenn man den Gesamtverlust aller kommunalen Verkehrsbetriebe hiervon auf 120 Mio DM schätzt.

Betrachtet man die Haushaltspläne der Städte der Bundesrepublik mit über 100 000 Einwohnern, so findet man bestätigt, daß die Verkehrsbetriebe, sowohl in der Form des Eigenbetriebes, als auch in Form von Gesellschaften und, soweit bei kombinierten Versorgungs- und Verkehrsgesellschaften die Ergebnisse der Verkehrsbetriebe gesondert angeführt sind, diese mit mehr oder minder großen Verlusten abschneiden. Die Höhe dieser Verluste ist unterschiedlich. Sie hängt von verschiedenen örtlichen Verhältnissen ab, auch von der Tarifgestaltung.

Dabei ergibt sich für die Verkehrsbetriebe eine besondere Problemstellung. Dem Nahverkehr dienen heute Straßenbahn-, Omnibus- und Obuslinien. Verschiedene kleinere Städte sind in der Nachkriegszeit dazu übergegangen, ihre Straßenbahn durch Omnibus- und Obuslinien zu ersetzen. Für Großstädte ist von dieser Möglichkeit aus verschiedenen Gründen wenig Gebrauch gemacht worden. Der Omnibus- und Obusverkehr hat zwar den Vorteil, daß er nicht an Schienen gebunden ist und deshalb im Straßenverkehr wendiger ist als die Schienenbahnen;

allerdings ist das Fassungsvermögen der Omnibusse geringer als dasjenige von Straßenbahnen, besonders im Vergleich zu den in den letzten Jahren in Betrieb genommenen Großraumwagen. Außerdem bedeutet der Übergang vom Straßenbahnverkehr zum Omnibus- oder Obusbetrieb die Vernichtung eines Großteils der vorhandenen Sachanlagen, da das eingebaute Schienen-, Hochspannungs- und Wagenmaterial vielfach nur noch als Schrott verwertbar ist. Dagegen ist man schon seit Beginn der dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts dazu übergegangen, anstelle des Anschlusses neuer Stadtteile und Siedlungen an die Straßenbahn auch von den Straßenbahnunternehmen Omnibuslinien einzurichten. Diese bilden eine Ergänzung des Straßenbahnbetriebes auf Strecken, auf denen die Erstellung einer Straßenbahnlinie wegen der hohen Anlagekosten (Gleisanlagen, Oberleitung) unwirtschaftlich wäre. Im inneren Großstadtverkehr oder als Verbindung dicht besiedelter Stadtteile, u. U. auch größerer Nachbargemeinden, ist aber der Schienenverkehr dem Omnibusbetrieb immer noch vorzuziehen, zumal durch einen zahlreichen Omnibusbetrieb auf stark befahrenen Straßen eine Überlastung und Verstopfung der Straßen entstehen kann. Soweit von Straßenbahnunternehmen gleichzeitig auch Omnibus- oder Obuslinien betrieben werden, erscheinen sie als einheitliche Unternehmen, die unbeschadet der Verkehrsmittel als Verkehrsbetriebe vielfach in den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsbetrieben zusammengefaßt sind. Durch die Stillegung von Straßenbahnstrecken hat sich seit 1957 eine Verminderung der Streckenlänge von 3800 km auf 3600 km ergeben (Börsen- und Wirtschaftshandbuch 1960 der Frankfurter Allgemeinen Zeitung).

Die Zahl der beförderten Personen durch die Straßenbahnen ist in den letzten Jahren zwar ebenfalls rückläufig, dagegen steigt die Benützung von Omnibussen, so daß die Gesamtzahl der Fahrgäste im Nahverkehr sich noch gesteigert hat. Die hohen Verluste der Nahverkehrsbetriebe zeigen, daß die Einnahmen aus der Personenbeförderung nicht ausreichend sind, um den entstandenen Aufwand zu decken. Die Entgelte für Personenbeförderung sind in den einzelnen Orten sehr verschieden. Im Gegensatz zu den Versorgungsbetrieben und sogar manchen öffentlichen Einrichtungen können aber die Tarife der Nahverkehrsbetriebe nur selten bis zum vollen Ausgleich der Kosten erhöht werden. Dem steht die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel, insbesondere des Fahrrads, des Kraftrads und des Personenwagens gegenüber. Außerdem werden teilweise Einnahmeerhöhungen durch die Preisbildungsbehörden, insbesondere bei kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen, abgelehnt. In welchem Ausmaß die Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel übergehen, hängt neben der Kostenfrage vor allem von den örtlichen Verhältnissen ab. In Städten mit ebener Lage, breiten Straßen, genügenden und bequemen Fahrradwegen ist die Abwanderung zum Fahrrad mehr gegeben als in Städten mit gebirgiger Lage, engen Straßen und stark konzentriertem Straßenverkehr ohne ausreichende Fahrradwege. Der Übergang zum Motorfahrzeug hängt mit der starken Motorisierung der Bevölkerung zusammen und ist immer noch im Wachsen begriffen. Die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel ist aber auch jahreszeitlich bedingt. Im Winter oder bei schlechter Witterung findet ihre Benützung stärker statt als bei schönem Wetter. Andererseits macht sich insbesondere an schönen Sonn- und Feiertagen teilweise ein Ausflugsverkehr auch bei den Nahverkehrsbetrieben bemerkbar. Die Rücksichtnahme darauf, unter allen diesen Gesichtspunkten immerhin einen noch als Anreiz dienenden Tarif zu bieten, läßt vielfach die Deckung des Gesamtaufwandes in den Hintergrund treten. Auf der Aufwandsseite ist für die Nahverkehrsbetriebe besonders schwerwiegend die starke Belastung durch den Personalaufwand. Etwa 60 v. H. des Gesamtaufwandes der Nahverkehrsbetriebe entfallen auf Personalkosten. Diese Tatsache bedingt eine Steigerung des Aufwandes auch dann, wenn er durch Einnahmeerhöhungen nicht oder nicht in voller Höhe gedeckt werden kann. Inolge der Eigenart der Verkehrsbetriebe sind Einsparungen an Personal nur sehr schwer möglich. Man ist teilweise dazu übergegangen, an verkehrsarmen Zeiten Straßenbahnwagen und Omnibusse nur mit einem Fahrer auszustatten, der alsdann vor Beginn der Fahrt zu kassieren hat. Aber dadurch ist nur eine geringe Ersparnis möglich. Ferner versucht man, durch Verringerung des Verkehrsangebots in verkehrsschwachen Zeiten den Aufwand zu senken. Eine weitere Maßnahme, die zu einem gewissen Erfolg geführt hat, ist der Einsatz von Großraumwagen anstelle der bisher üblichen Straßenbahnfahrzeuge, die in ihrer Art teilweise ein Alter von über 50 Jahren aufzuweisen haben. Der Übergang zu Großraumwagen gestattet die Aufnahme bis zu 250 Personen. Auch für diese Großraumwagen wird nur, wie für die früher üblichen Fahrzeuge, ein Fahrer und ein Schaffner benötigt. Das Mitführen von Anhängewagen, das bisher einen weiteren Schaffner erfordert hat, entfällt. Der Haupterfolg aus diesen Fahrzeugen liegt insbesondere in den Zeiten des Spitzenverkehrs zu Beginn und am Schluß der Arbeitszeit. Auch die Beschleunigung der Fahrzeiten durch moderne Fahrzeuge bringt Vorteile gegenüber dem alten Wagenbestands, bei dem aus Sicherheitsgründen eine gewisse Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann. Aber diese Rationalisierungsmaßnahmen, die bisher noch nicht zur vollen Defizitbeseitigung ausgereicht haben, erfordern hohe Investitionen. So kostet z. B. die Anschaffung eines 6-achsigen-Großraumwagens über 250 000 DM, eines 8-achsigen sogar über 300 000 DM. Die Personaleinsparungen, die durch den Einsatz von Großraumwagen bisher möglich waren, sind jedoch wieder ausgeglichen worden durch den Personalmehrbedarf infolge Übergangs zur 45-Stunden-Woche, während ein Fabrikationsbetrieb durch arbeitssparende Maschinen und Einrichtungen die Arbeitszeitverkürzung ausgleichen kann.

Als Ergebnis unserer Untersuchung kann festgestellt werden:

Im Nahverkehr wird die größte Zahl von Personen befördert, die etwa das Vierfache der Fahrgäste der Bundesbahn ausmacht.

Der gemeindliche Nahverkehr gehört mit zu den zwingenden Aufgaben der Gemeinden, der im öffentlichen Interesse erfüllt werden muß ohne Rücksicht auf entstehende Verluste.

Die Sachanlagen der kommunalen Verkehrsunternehmen stellen einen Buchwert von rd. 2 Milliarden DM dar bei Anschaffungskosten in Höhe von etwa 4 Milliarden DM. Die jährlichen Neuinvestitionen belaufen sich schätzungsweise auf etwa 400 Mio DM. An Verlusten entstehen jährlich 100 bis 120 Mio DM. Neuinvestitionen

und Verluste müssen von den Gemeinden getragen werden, genauso wie die vorhandenen Sachanlagen von den Gemeinden finanziert worden sind. Diese Belastung für die Gemeinden ist gegeben, gleichgültig ob es sich um Eigenbetriebe oder gemeindliche Gesellschaften handelt. Hierzu kommt der Aufwand für Gemeindestraßen, der sich im Jahre 1958 auf 1,8 Milliarden DM belaufen hat. Auch dieser ist zu einem Teil bedingt durch die Nahverkehrsunternehmen, da diese zur Benützung der Straßen gezwungen sind, und bei Neubau, Umbau und der Unterhaltung von Gemeindestraßen diesem Umstand Rechnung getragen werden muß.

Brennende Verkehrsfragen

Von Professor Dr.-Ing. habil K. Leibbrand, Eidg. Technische Hochschule, Zürich

Reichs-, Landes- und Stadtstraßen

Man stelle sich einmal vor, wir hätten an Stelle eines einheitlichen Eisenbahnnetzes nebeneinander Reichseisenbahnen, Landeseisenbahnen und in den Gemeinden mit mehr als 9000 Einwohnern auch Stadteisenbahnen. Tatsächlich besitzen ja verschiedene Städte eigene Industrie- oder Hafenbahnen. Das Eisenbahnnetz sähe so aus, daß die Städte alle Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe innerhalb ihrer Gemeindegrenzen zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben hätten. Die Stadt Berlin hätte die Stadtbahn mit ihren Fernbahnhöfen, Potsdamer Bahnhof, früher auch den Anhalter und den Stettiner Bahnhof, sowie die S-Bahnstrecken zu betreuen. Wien wäre für den Westbahnhof, den Süd- und Ostbahnhof verantwortlich, Hamburg, Köln, Frankfurt, München, Leipzig und Dresden für ihre großen Bahnhöfe. Dazu kämen die Abstellbahnhöfe, die Ortsgüterbahnhöfe und die Rangierbahnhöfe. An den Gemeindegrenzen wären gleichzeitig die Betriebsgrenzen. Außen würden sich die Reichs- oder Landeseisenbahnen anschließen. Bestimmte Hauptlinien, wie Berlin—Leipzig—Nürnberg—München wären Reichseisenbahnen, andere Strecken wie beispielsweise die Strecke Heidelberg—Würzburg—Bamberg—Hof—Eger würden den beteiligten Ländern gehören.

Auf einem solchen Netz wäre es sicher schwierig, die aus den verschiedensten Gründen notwendige Einheitlichkeit herzustellen. Reich, Länder und Gemeinden haben verschiedene Vollmachten, verschiedene Zuständigkeiten, verschiedene Steuerkraft, und sie arbeiten auch mit verschiedenen technischen Stäben. Es wäre sicher schwierig, bei einem so zerrissenen Eisenbahnnetz zu einer einheitlichen Bau- und Betriebspolitik, zu gemeinsamen technischen Grundsätzen und insbesondere zu einem einheitlichen, zweckmäßigen Einsatz der Geldmittel zu gelangen. Eine solche Gliederung des Eisenbahnnetzes würde wohl von keiner Seite empfohlen werden.

Aber gerade in dieser Weise wird das Straßennetz verwaltet. In allen deutschsprachigen Ländern gibt es die Dreiteilung in Reichs- oder Bundesstraßen, Land- oder Kantonsstraßen, sowie Stadt- oder Gemeindestraßen. Diese Einteilung besteht zum Teil seit sehr langer Zeit, die Schweiz kennt Nationalstraßen allerdings erst seit einem Jahr. Diese Gliederung mag für die Verwaltung durchaus gewisse Vorteile haben. Sie hat sich sicher in mancher Hinsicht in all den vergangenen Jahrzehnten bewährt. In den letzten Jahren haben wir aber eine Umwälzung des Straßenverkehrs erlebt. Wir müssen uns deshalb fragen, ob die alte Dreiteilung des Straßennetzes den heutigen und insbesondere den künftigen Bedürfnissen noch zu genügen vermag.

In finanzieller Hinsicht zeichnen sich die Folgen der Zerreissung schon deutlich ab. Die Finanzkraft von Reich oder Bund ist groß. Sie können verhältnismäßig viel Mittel für Autobahnen und Reichsstraßen ausgeben, die nur einen bestimmten Ausschnitt des gesamten Straßennetzes umfassen. Diese bevorzugten Strecken werden recht gut ausgebaut. Bei Ländern oder Kantonen ist die Lage schon weniger günstig, denn sie müssen ihre eigenen und die ihnen zugeteilten Mittel auf ein kilometrisch erheblich größeres Netz verteilen. Besonders schwierig aber ist die Lage der Städte. Sie müssen die Hauptbahnhöfe, die Rangier- und Abstellbahnhöfe des Straßenverkehrs unterhalten. Sie betreuen die Brennpunkte des Verkehrs, an welche die höchsten Anforderungen gestellt werden. Dabei ist es klar, daß ein Eisenbahnnetz nur so viel leisten kann, wie seine großen Knoten- und Zugbildungsbahnhöfe. Ebenso kann die beste Autobahn nicht mehr leisten, als die anschließenden Verteilungsstraßen und die Parkplätze im Zielgebiet. Die Städte haben also verkehrlich eine besondere Last zu tragen. Innerhalb ihrer Grenzen ist der Straßenbau aber auch außergewöhnlich teuer. Die Grundstücke für neue Straßen oder Straßenverbreiterungen sind viel teurer als draußen auf dem Land. Oft müssen Gebäude abgerissen werden, die nur mit hohen Kosten oder gegen Erstellung von Ersatzbauten erworben werden können. In manchen Fällen muß zur 2. Ebene mit Unterführungen, Hochstraßen oder einer unterirdischen Führung der Straßenbahnen gegriffen werden.

Wenn wir wollen, daß das Straßennetz in allen seinen Teilen gleichmäßig ausgebaut wird, so müssen wir für eine entsprechende Verteilung der Geldmittel auf die verschiedenen Baulastträger sorgen. Für eine Straße mit 10 000 Fahrzeugen am Tag muß 10-mal so viel Geld bereitgestellt werden, wie für eine Straße mit 1000 Fahrzeugen am Tag, ohne Rücksicht darauf, wer für Bau und Unterhaltung der Straßen verantwortlich ist. Darüber hinaus müssen die großen Schwierigkeiten des Straßenbaues in den Städten Berücksichtigung finden. Die Baukosten städtischer Straßen liegen zum Teil höher als die Kosten für Straßen im Hochgebirge.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt auch gewisse Unterschiede in der technischen Behandlung der Verkehrsfragen. Wer vom Fernstraßenbau in die Planung städtischer Straßen hinüberwechselt, muß in mancherlei Hinsicht gründlich umlernen. Wenn die Reichsbehörden sich fast nur mit den Straßenfragen außerhalb der großen Städte beschäftigen, sind ihnen die besonderen Bedingungen und Notwendigkeiten des Stadtverkehrs nicht in allen Teilen geläufig.

Angesichts dieser Lage kann immer wieder nur mit Nachdruck auf die Einheit des Verkehrs hingewiesen werden,

der eine Einheitlichkeit der Planung entsprechen muß. Daraus leitet sich die Forderung ab, daß die strenge Trennung der Finanzierung und Planung von Reichs-, Landes- und Stadtstraßen nicht mehr aufrecht erhalten werden kann. Es muß ein *Planungsverband für das gesamte Straßennetz* geschaffen werden, damit die verfügbaren Geldmittel dorthin geleitet werden, wo der Verkehr sie am dringendsten benötigt. Andernfalls laufen wir Gefahr, daß aus verwaltungsmäßigen Gründen die verschiedenen Gruppen von Straßen ungleich ausgebaut werden. Die Leistung des Gesamtnetzes wird dann durch diejenigen Straßen bestimmt, die am weitesten zurückgeblieben sind.

Fernverkehr und Nahverkehr

Die vorstehenden Gedanken führen zu der Frage, ob der Fernverkehr wichtiger ist als der Nahverkehr. Ist für die Lufthansa die Luftlinie nach Tokio wichtiger als die Linie nach Paris? Auf der Fernstrecke wirkt sich eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit viel stärker aus. Deshalb werden die schnellsten Flugzeuge auf Fernstrecken eingesetzt. Betriebswirtschaftlich bietet die Fernstrecke dem Unternehmen erhebliche Vorteile. Wichtiger ist sie aber sicher nicht. Sind die Eisenbahnen wichtiger als die Straßenbahn- und Buslinien einer Stadt? Diese Frage ist müßig, denn die beiden Verkehrsträger können sich gegenseitig nicht ersetzen. Sie sind gar nicht vergleichbar. Der These von der besonderen Wichtigkeit des Fernverkehrs kann sogar mit einem bezeichnenden Beispiel entgegengetreten werden. Auf den Eisenbahnstrecken in der Umgebung von Berlin verkehrten Fernschnellzüge und Vorortzüge auf den gleichen Gleisen. Als die Belastung der Strecken größer wurde, erhielten die Vorortzüge bei Verspätung der Fernzüge den Vorrang, so daß die Fernzüge zusätzliche Verspätungen in Kauf nehmen mußten. Die Begründung war, daß es sozial und volkswirtschaftlich viel wichtiger sei, die Berufstätigen Tag für Tag pünktlich zur Arbeit zu bringen, während den wenigen Fernreisenden bei ihren gelegentlichen Fahrten eine etwas größere Verspätung zuzumuten sei.

Niemand wird bestreiten, daß für ein Nationalstraßennetz zügige Fernverbindungen festgelegt werden müssen. Es ist aber fraglich, ob der zahlenmäßig viel stärkere und zeitlich viel empfindlichere Nahverkehr auf der Straße allgemein als weniger wichtig bezeichnet werden darf. Wenn man dem Nahverkehr das ihm wirtschaftlich zukommende Gewicht gibt, so kommt man zu der Erkenntnis, daß der Planung der Autobahnen und Reichsstraßen gleiche Planungen für die Landes- und Gemeindestraßen zur Seite gestellt werden müssen.

Wenn aber die Fernstraßen nicht „wichtiger" sind als die Straßen des Nahverkehrs, so wird da und dort eine gegenseitige Anpassung nötig sein, wenn ein ausgewogenes und einheitliches Straßennetz entstehen soll. Bei den größeren Städten, in denen der Fernverkehr nur einen Bruchteil ausmacht, kann die Fragestellung nicht lauten: Wie wird die Stadt an die Autobahn angeschlossen? Vielmehr ist umgekehrt zu fragen: Wie wird die Autobahn an das städtische Straßennetz angebunden?

Wenn die subjektive Behauptung einer besonderen Wichtigkeit des Fernverkehrs ausgeschaltet und wenn die gleiche Behandlung aller Bürger oder aller Verkehrsteilnehmer für richtig gehalten wird, so hat das auch für die Finanzierung des Straßenbaues weitreichende Folgen. Die finanzielle Bevorzugung der Fernstraßen hat in verschiedenen Ländern dazu geführt, daß manche Städte an die Stelle einer verkehrstechnisch richtigen Planung die finanziell vorteilhafte Planung setzten, d. h. daß sie mit aller Gewalt Fernverkehrsstraßen in ihr Weichbild hereinzogen, um wenigstens einen Teil ihrer Verkehrssorgen auf die finanziell stärkeren Schultern des Staates abzuladen. Wenn aber für den Fernverkehr wegen seiner berechtigten, besonderen Ansprüche an eine höhere Geschwindigkeit bestimmte Straßen bevorzugt ausgebaut werden, so ist es falsch, diese Straßen innerhalb der Städte und in ihrer unmittelbaren Nähe mit Nah- und Vorortverkehr zu belegen. Dann können die Autobahnen und Reichsstraßen weder die eine noch die andere Aufgabe erfüllen.

Der Stadtkern

Besondere Sorge bereitet der Verkehr in den Kernen der Großstädte. Von Außenseitern wird immer wieder gefordert, daß die Stadtkerne für jeden Fahrverkehr gesperrt und ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten bleiben sollten. Dann würden Räume der Ruhe — der Grabesruhe — entstehen. Dieser Auffassung ist kürzlich auch Professor Hillebrecht mit folgender Feststellung entgegengetreten: „Ich halte es für Unfug, dafür einzutreten, die Innenstadt müsse von Kraftfahrzeugen freigehalten werden. Die Stadt ist ein Marktplatz; nimmt man ihr diese Funktion, dann trifft man sie tödlich. Die Innenstadt braucht den Individualverkehr; gleichzeitig müssen aber auch die öffentlichen Nahverkehrsmittel verbessert und modernisiert werden. Ich bin nicht für ein Entweder/Oder, sondern für ein Sowohl/Als Auch!"

Dieser richtige Gedanke muß von der technischen Verkehrsplanung in die Praxis umgesetzt werden. Das ist eine schwierige Aufgabe, die ein sorgfältiges Eingehen auf die besonderen Bedürfnisse jeder Stadt voraussetzt. Sicher ist es gut und zweckmäßig, wenn da und dort einzelne kurze Fußgängerstraßen eingerichtet werden. Damit ist die Frage aber noch nicht gelöst. Neuerdings wird von verschiedenen Seiten die Aufteilung der Innenstädte in Zellen vorgeschlagen, in die von außen her eingefahren werden kann, zwischen denen aber kein unmittelbarer Verkehr besteht. Durch künstliche Abriegelung soll also unnötiger Durchgangsverkehr durch die Innenstadt verhindert werden. Einem solchen Vorschlag haften erhebliche Nachteile an. Auch in der Innenstadt müssen Kreuz- und Querfahrten möglich sein. Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen, Post, Lebensmittelversorgung, Lieferverkehr, Geschäftsverkehr dürfen keinesfalls stärker behindert werden, als es unumgänglich nötig ist. Viel eher ist daran zu denken, den Durchgangsverkehr mit Hilfe abgestufter Geschwindigkeitsbeschränkungen abzulenken. Wenn der Stadtkern nur mit 30 km/h befahren werden darf, wird der Durchgangsverkehr ihn meiden, der notwendige Verkehr wird aber nicht über Gebühr behindert.

Bebauung

Schon 1920 warnte der bekannte amerikanische Erfinder Edison seine Landsleute vor dem Bau von Hochhäusern. Die Überlastung und Verstopfung der Straßen könne nicht ausbleiben. Seine Warnung blieb in Amerika ungehört, bis der Wert der Geschäftsviertel um 50%, 60% und mehr zurückging. Wir sind im Begriff, den schweren Fehler der Amerikaner in Mitteleuropa diesseits und jenseits des Eisernen Vorhangs zu wiederholen. Dresden

plant in der Stadtmitte einen Wolkenkratzer, Hochhäuser recken sich in den dichtbebauten Innenstädten von Wien, München, Zürich, Stuttgart, Düsseldorf, Hamburg und Berlin zum Himmel. Das Parkbedürfnis von Bürohäusern ist so groß, daß ein Parkhaus mit fast den gleichen Abmessungen daneben gesetzt werden müßte. Dazu kommen die steigenden Anforderungen des fliessenden Verkehrs, die auf den unverändert gebliebenen Straßenflächen nicht mehr bewältigt werden können. Mit dem Bau von Hochhäusern wird den Verkehrsingenieuren eine Aufgabe gestellt, die sie nicht oder nur mit außerordentlichen Aufwendungen meistern können. Das Versprechen, anläßlich der Erstellung von Hochhäusern zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen, wird nur selten eingehalten.

Eine Verdichtung der Arbeits- und Wohnstätten findet nicht nur durch den Bau von Hochhäusern statt, sondern auch durch die immer engere Belegung vorhandener Räume in den Großstädten. An manchen Stellen werden alte Häuser ohne Veränderung des Bauvolumens so umgebaut, daß sie ein zusätzliches Stockwerk oder mehr Zimmer erhalten. Es versteht sich von selbst, daß der Verkehr im gleichen Ausmaß zunehmen muß.

Wenn die brennenden Verkehrsfragen unserer Zeit gelöst werden sollen, so dürfen wir sie nicht als eine technische Einzelheit betrachten. Sie haben schon jetzt einen maßgebenden Einfluß auf den gesamten Städtebau und darüber hinaus auf die sozialen Verhältnisse des ganzen Landes und Volkes.

Bedeutung der öffentlichen Verkehrsbetriebe für die Wirtschaft

Von Dr. H. H. Braun, Köln

Unter öffentlichen Verkehrsbetrieben sollen hier die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Personennahverkehrsunternehmen verstanden werden, die im Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) zusammengeschlossen sind. Es handelt sich um 163 Verkehrsunternehmen (31. 12. 1959) mit 59 Straßenbahn-, 47 Obus-, 157 Omnibus- und 11 Bahnbetrieben besonderer Bauart (Untergrund- und Hochbahnen, Schwebebahn und Bergbahnen).

Diese Betriebe haben im Jahre 1959 rund 5,3 Milliarden Personen befördert und damit einen Anteil von 66,5 % an der Verkehrsleistung sämtlicher Personenverkehrsträger erreicht.

Die Abbildungen 1 und 2 geben einen Überblick über die Entwicklung dieser Betriebe und der einzelnen Betriebszweige im Verlauf der letzten 10 Jahre. Zum Vergleich sind die entsprechenden Zahlen des Jahres 1938 vorangestellt.

Die Gesamtzahlen, sowohl für die Beförderungsleistung (Abbildung 1) wie für den Fahrzeugbestand (Abbildung 2), weisen Jahr für Jahr einen Zuwachs aus, bis sich für den Personenverkehr im Jahre 1956, für den Fahrzeugbestand im Jahre 1957 eine Grenze dieser Aufwärtsbewegung abzeichnet. Ab Mitte 1957 stagniert die Beförderungsleistung, die bis dahin jährlich um etwa 5—7 % angestiegen war, sie ist dann sogar etwas rückläufig. Das gleiche gilt auch entsprechend für den Fahrzeugbestand.

Gleichzeitig zeigen die Zahlen der einzelnen Betriebszweige vor allem bei den Beförderungsfällen, daß sich im Verkehrswesen eine strukturelle Veränderung anbahnt. Der Anteil des Schienenverkehrs vermindert sich seit 1957 zugunsten des schienenlosen, besonders des Omnibusverkehrs. Letzterer steigt Jahr für Jahr sowohl in der Zahl der Beförderungsfälle als auch im Fahrzeugbestand, während der Obusverkehr dadurch, daß einige Unternehmen, für die er ein artfremder Betriebsbestandteil war, ihn einstellten, 1958 und 1959 abnahm.

Die Entwicklung verläuft aber nicht in allen Teilen der Bundesrepublik gleichmäßig, vielmehr ist sie, wie Abbildung 3 zeigt, in den einzelnen Gebieten sehr unterschiedlich. Überwiegend hat in den einzelnen Gebieten die Entwicklung der Beförderungsleistungen der Straßenbahnen und Obusse um das Jahr 1956 ihren Höhepunkt erreicht. Das gleiche gilt für die Hamburger Hochbahn und die Wuppertaler Schwebebahn, während die Beförderungslei-

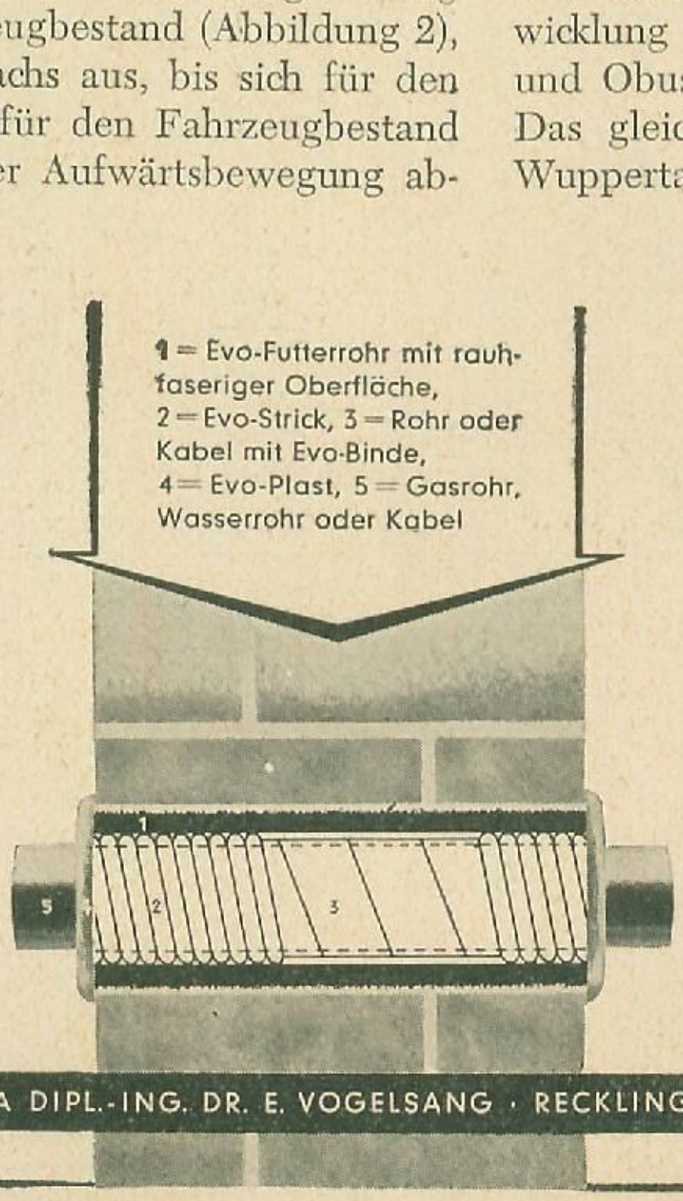
EVO

Abdichtung von Hauseinführungen
vorschriftsmäßig nach DVGW-TVR-Gas und DIN 1988 Wasser, gasdicht, wasserdicht, korrosionsfest, elastisch, bruchfest

Futterrohre aus Kunststoff
mit rauhfaseriger Oberfläche

Plastische Massen
in Form von Evo-Strick und Evo-Plast

1 = Evo-Futterrohr mit rauhfaseriger Oberfläche, 2 = Evo-Strick, 3 = Rohr oder Kabel mit Evo-Binde, 4 = Evo-Plast, 5 = Gasrohr, Wasserrohr oder Kabel



EVO

Korrosionsschutzbinden
mit Kunststoff-Folie und Glasgewebe auf Vaseline-, Bitumen- und Teer-Basis nach DVGW-Vorschrift
Schutzrohre und Riechrohrhauben aus Kunststoff

FIRMA DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG · RECKLINGHAUSEN · REITZENSTEINSTRASSE 1-9 · TELEFON 22665

stungen der Omnibusse und der U-Bahn Berlins sich weiterhin in einer stetigen Aufwärtsbewegung befinden.

Der Rückgang in den Beförderungsleistungen der Straßenbahnen ist in den einzelnen Gebieten verschieden stark, am schwächsten ist er in Hessen, Bayern und Baden-Württemberg. Es folgen dann die Ländergruppe Nord, die die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen umfaßt, Berlin, die Landesgruppe West, die dem Lande Nordrhein-Westfalen entspricht und das Land Rheinland-Pfalz.

Der Strukturwandel im Nahverkehrswesen wird durch die graphischen Gegenüberstellungen der einzelnen Betriebszweige hinsichtlich ihrer Beförderungsleistungen und Strecken- bzw. Linienlängen in den Abbildungen 4 und 5 besonders eindrucksvoll veranschaulicht. In Abbildung 5 fällt vor allem das stetige Wachsen der Linienlänge der Omnibusse auf.

Der wesentlichste Grund für die Rückläufigkeit der Verkehrsnachfrage liegt in der fortschreitenden Abwanderung von Fahrgästen zum motorisierten Individualverkehr. Diese Entwicklung wird sich auch sicher noch weiter fortsetzen. Schätzungen und Untersuchungen über die Motorisierung in der Bundesrepublik kommen zu dem Ergebnis, daß bis etwa 1967 der Kraftfahrzeugbestand gegenüber dem Jahre 1958 verdoppelt sein wird. Schon im Jahre 1959 betrug die Zunahme des Personenkraftwagenbestandes gegenüber dem Vorjahr rund 20 %.

Der Übergang vom Schienenverkehr zum „kapitalleichteren" Kraftverkehr erklärt sich in erster Linie aus der Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung, denn Kapitalbedarf und Lebensdauer für Anlagen eines Omnibusbetriebes betragen nur einen Bruchteil des Kapitalbedarfs und der Lebensdauer etwa des Straßenbahnbetriebes. Eine ganze Reihe von Verkehrsunternehmen haben den Schienenbetrieb ganz oder teilweise auf Omnibusbetrieb umgestellt. Trotzdem sind die Straßenbahnen, die im Jahre 1959 insgesamt 2,9 Milliarden Personen befördert haben, mit einem Anteil von 56 % am Gesamtverkehr (1959) nach wie vor im Personenverkehr als das klassische Massenverkehrsmittel — besonders in den Großstädten — noch führend.

Abbildung 1
Beförderungsfälle (in Mio)
— Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) ohne Saarland —

	1938	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Stadtschnellbahnen	220	295	300	287	298	305	288	303	297	306	310
Straßenbahnen	2 197	3 132	3 013	3 021	3 056	3 118	3 197	3 302	3 179	3 029	2 908
Schienenverkehr insgesamt	2 417	3 427	3 313	3 308	3 354	3 423	3 485	3 605	3 476	3 335	3 218
Obusse	3	108	147	181	213	250	268	297	298	280	279
Omnibusse	285	474	571	659	774	935	1 153	1 381	1 494	1 586	1 712
insgesamt	2 705	4 009	4 031	4 148	4 341	4 608	4 906	5 283	5 268	5 201	5 209

Abbildung 2
Fahrzeugbestand
— Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) ohne Saarland —

	1938	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Stadtschnellbahnen	875	1 183	1 244	1 266	1 264	1 262	1 266	1 272	1 270	1 373	1 420
Straßenbahnen	16 228	12 654	13 098	12 899	12 821	12 895	12 739	12 966	12 897	12 522	12 007
Schienenfahrzeuge insgesamt	17 103	13 837	14 342	14 165	14 085	14 157	14 005	14 238	14 167	13 895	13 427
Obusse	21	510	603	718	873	920	961	985	967	979	968
Omnibusse	2 010	3 422	3 828	4 448	4 978	5 689	6 637	7 409	8 004	8 341	8 840
insgesamt	19 134	17 769	18 773	19 331	19 936	20 766	21 603	22 632	23 138	23 215	23 235

Abbildung 3
Entwicklung der *Beförderungsfälle* (in Millionen)
in den einzelnen Landes- bzw. Ländergruppen

	Bayern			Baden-Württemb.			Hessen			Nord				Rheinld.-Pfalz			West			Berlin (West)				
	Strab	Obus	Bus	Strab	Obus	Bus	Strab	Obus	Bus	SSB	Strab	Obus	Bus	Strab	Obus	Bus	SSB	Strab	Obus	Bus	SSB	Strab	Obus	Bus
1951	374	11	65	332	24	26	233	21	58	156	590	33	119	62	17	17	20	1165	31	210	124	244	10	67
1952	380	12	76	359	30	34	230	27	67	160	557	35	131	62	24	22	18	1169	44	260	109	246	9	74
1953	380	14	83	365	32	39	222	28	71	162	570	40	142	60	26	27	18	1183	65	307	118	265	8	101
1954	394	16	95	360	36	45	236	31	81	157	574	41	172	60	31	28	19	1208	84	370	129	284	11	144
1955	420	17	113	378	37	54	249	23	93	151	593	43	214	61	32	36	19	1216	105	461	118	271	10	180
1956	435	18	134	388	38	67	258	32	109	154	621	43	252	56	35	49	20	1248	117	554	129	286	14	215
1957	411	17	137	368	37	72	259	32	112	150	603	39	277	53	36	51	19	1196	123	612	128	279	14	232
1958	412	15	142	362	35	71	246	31	111	146	580	29	316	51	35	51	18	1106	120	628	142	263	15	269
1959	419	16	147	362	33	75	253	31	111	145	548	27	350	46	35	54	16	1033	122	674	149	247	14	302

Die wirtschaftliche Lage der öffentlichen Verkehrsbetriebe ist nicht günstig. Im Gegensatz zu den überwiegenden Teilen der Produktionswirtschaft, des Handels und anderer Wirtschaftszweige haben sich die öffentlichen Verkehrsbetriebe mit bescheidenen Auswirkungen der Hochkonjunktur begnügen müssen und auch das erst in den letzten Jahren, so daß immer noch ein beachtlicher Nachholbedarf besteht. Lange Zeit fehlte es an Finanzierungsmitteln zu Zinssätzen, die der Ertragslage und zu Tilgungssätzen, die der Lebensdauer der Verkehrsanlagen entsprechen. Hinzu kam, daß der Kapitalbedarf der öffentlichen Hand für andere lebenswichtige Zweige außerordentlich groß war.

Die Zuweisungen von ERP-Mitteln mit je 5 Millionen DM in den vergangenen Jahren waren zwar eine gewisse Hilfe, aber bei dem bestehenden Kapitalbedarf nicht viel mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. Für 1960 und 1961 sind im ERP-Wirtschaftsplan keine Darlehen zu Gunsten öffentlicher Verkehrsbetriebe für Beschaffungen im Bundesgebiet vorgesehen.

Der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe hat im Jahre 1956 bei seinen Mitgliedern eine Erhebung über den Investitionsbedarf in den Jahren 1957 bis 1966 durchgeführt mit folgendem Ergebnis:

1. Investitionsbedarf für Anlagen- und Fahrzeugerneuerung:

	Mio DM	*Mio DM*
für Schnell- und Straßenbahnen	1 176,4	
Omnibus	412,2	
Obus	91,6	
insgesamt:	1 980,2	1 980,2
2. für Umstellung auf andere Betriebsmittel		81,3
3. für städtebauliche Umgestaltungsmaßnahmen		2 210,0
Gesamtinvestitionsbedarf		4 271,5

Die Finanzierung dieses Bedarfs übersteigt ohne Zweifel die Finanzkraft der Verkehrsbetriebe. Soweit es sich

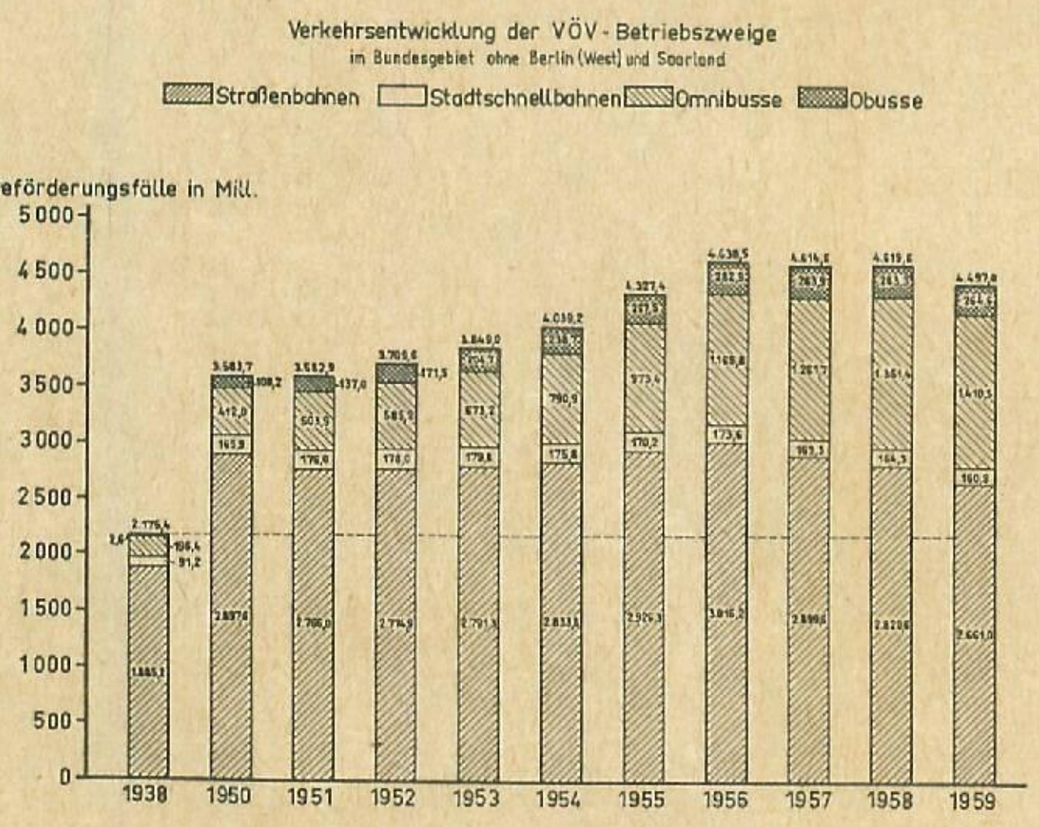


Abbildung 4

um Erneuerungen handelt, wird man hierfür die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwenden können, darüber hinaus werden jedoch im Wege der Innenfinanzierung keine Mittel zur Verfügung stehen. Im Wege der Außenfinanzierung (Fremdmittel und Kapitalerhöhungen) flossen die Kapitalmittel bisher nur sehr zäh. Vielfach werden die Verluste der Verkehrsbetriebe aus den öffentlichen Haushalten oder aus Überschüssen der querverbundenen Versorgungsbetriebszweige abgedeckt. Die weitere Entwicklung des Kapitalmarktes muß abgewartet werden.

Dies ist in groben Zügen — von der allgemeinen verkehrlichen wie von der wirtschaftlich-finanziellen Seite her betrachtet — die Lage der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Welches ist nun ihre Bedeutung für die Wirtschaft?

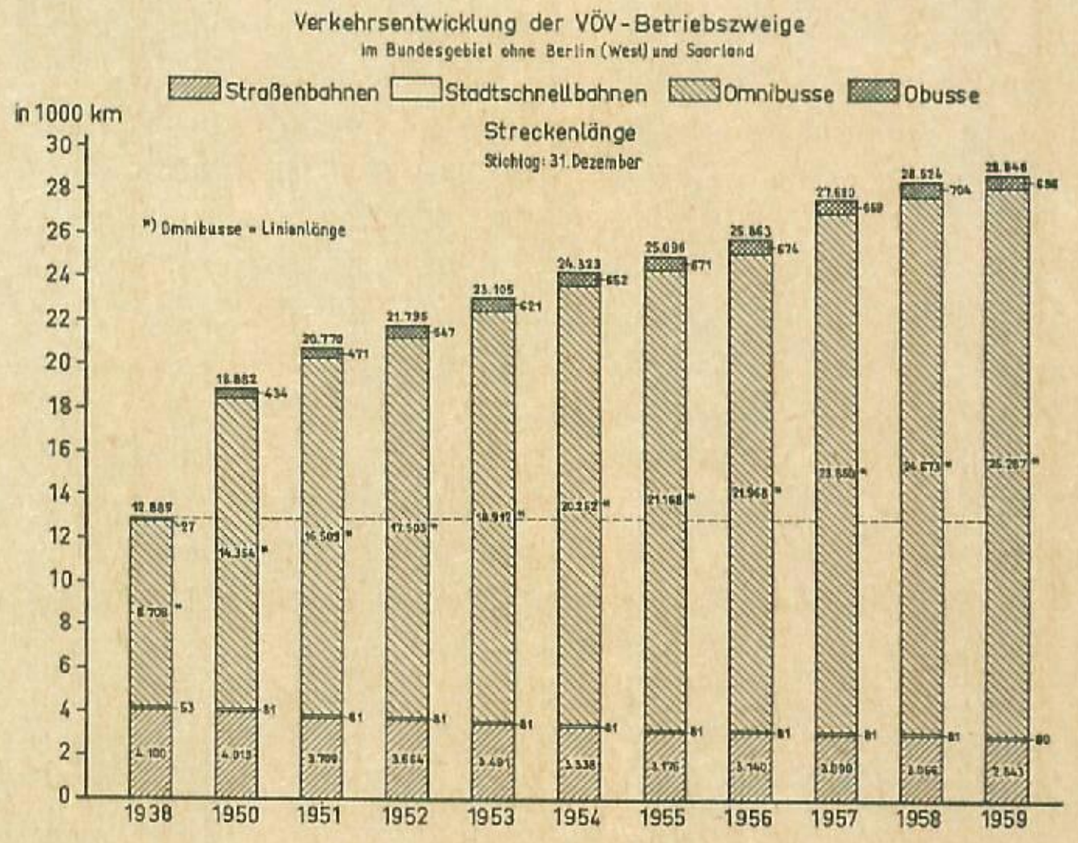


Abbildung 5

Die Leistungen der öffentlichen Verkehrsbetriebe für die Wirtschaft lassen sich vor allem in zwei große Gruppen zusammenfassen, nämlich:

1. die *indirekten Leistungen* der sogenannten gemeinwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrsbedienung
   und
2. die *direkten Leistungen* als Auftraggeber der Wirtschaft.

1. *Die indirekten Leistungen als Beförderungsunternehmen*

Mit der Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel sind erst die Voraussetzungen für eine ständig zunehmende zentralisierte Stadtbildung geschaffen worden. Die preiswerten und platzsparenden öffentlichen Verkehrsmittel haben die Personenbeförderung zwischen den Stadtzentren und den Außenbezirken und damit die Ausdehnung der Besiedlung der Städte über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Durchführung von Eingemeindungsplanungen erst ermöglicht.

An ihrer historisch gewachsenen Aufgabe, die Verbindung zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte zu vermitteln, hat sich bis heute nichts geändert. Hinzugekommen ist, daß sie wichtigen Bedürfnissen des kulturellen, gesundheitlichen und sportlichen Lebens dienen, die Ausspannung und Erholung der Bevölkerung fördern und nicht zuletzt zur Pflege der menschlichen Beziehungen beitragen.

Bei der Ausübung dieser im Gemeinschaftsleben wichtigen Funktionen sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe wahrscheinlich noch mehr als die Eisenbahnen in ein System gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen eingespannt. Bei diesen gemeinwirtschaftlichen Bindungen, die die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht, die Tarifpflicht und die Fahrplanpflicht umfassen, handelt es sich um die Ver-

wirklichung von Zielsetzungen, die mitunter außerhalb der Interessensphäre der Verkehrsbetriebe liegen oder dieser sogar zuwiderlaufen. Die Pflicht, z. B. unrentable Linien zu betreiben oder in verkehrsschwachen Tages- oder Jahreszeiten unrentable Verkehre zu bedienen, ist eine solche Bindung, die einem Verkehrsbetrieb ohne Rücksicht auf sein privates Gewinnstreben im Interesse der Wirtschaft auferlegt wird. Die gemeinwirtschaftlichen Bindungen stellen überhaupt einen Wesensbestandteil der öffentlichen Verkehrsbetriebe dar und sie können von diesen Verpflichtungen nicht entbunden werden, ohne daß man sie damit ihres Wesens entkleidet.

Zu den eben erwähnten Bindungen kommt noch eine für die öffentlichen Verkehrsbetriebe spezifische Verpflichtung hinzu, die heute in fast allen größeren Städten eine Rolle spielt, nämlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Erweiterung des Verkehrsnetzes im Zuge des ständigen Wachstums und der zunehmenden Flächenausdehnung der Städte. Diese Pflichtenbindung, die mit größeren Investitionen verbunden ist, — ohne daß in der Mehrzahl der Fälle dem Mehraufwand ein entsprechender Mehrertrag gegenübersteht — ist die eigentliche Voraussetzung für das Tätigkwerden der Verkehrsbetriebe im Zuge der Erschließung neuer Siedlungsgebiete. Hierbei handelt es sich für die Verkehrsbetriebe nur zum Teil um einen echten Neuverkehr, ein beträchtlicher Teil der Beförderungsfälle auf den neuen Linien stellt nur eine Verlagerung aus einem Verkehrsgebiet in ein anderes dar. Nur selten werden hierbei neue Straßenbahnlinien eingerichtet, für diese neuen Verkehrsbedürfnisse bietet sich der in der Investition billigere Omnibus an.

Über die zahlenmäßige Bedeutung dieser gemeinwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrsbedienung lassen sich keine Angaben machen. Es ist seitens des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe aber beabsichtigt, Berechnungsgrundsätze für die Ermittlung des Wertes dieser Leistungen auszuarbeiten.

2. *Die direkten Leistungen als Auftraggeber.*

Der Bogen der Dinge, die bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben Verwendung finden, angefangen vom Rohstoff bis zum hochentwickelten Fertigerzeugnis, ist sehr weit gespannt. Es gibt kaum einen Wirtschaftszweig, dessen Erzeugnisse die Verkehrsbetriebe nicht verwenden.

Neben Schienen- und Straßenfahrzeugen, Maschinen und maschinenartigen Anlagen der verschiedensten Art beschaffen die Verkehrsbetriebe in jedem Jahr große Mengen Stoffe der verschiedensten Art und Ersatzteile sowie Geräte und Werkzeuge.

Unter den Stoffen stehen an erster Stelle die Betriebsstoffe und unter diesen besonders die flüssigen Treibstoffe. Zu Betriebsstoffen gehören noch die Schmierstoffe, ferner die Stoffe für die Beleuchtung und die Reinigung der Fahrzeuge, Arzneimittel und dergleichen.

Für die Instandhaltung des Oberbaus werden in jedem Jahr große Mengen an Oberbaustoffen, wie Schienen, Weichen, Schwellen aus Beton und Holz, Bettungsstoffe und Kleineisenzeug benötigt. Zu den Stoffen gehören auch die Baustoffe, die Signalstoffe, die Fernmeldestoffe, die Starkstromstoffe sowie die Werkstoffe. Werkstofe sind u. a. Walzstahl, gewisse Fertigerzeugnisse aus Stahl wie Schrauben, Nieten, Bolzen, Textilien, Farben, Gummi, Glas, Kunststoffe.

Zu den Ersatzteilen gehören alle fertigen oder vorwiegend vorgearbeiteten Teile, die vornehmlich für die Unterhaltung der Wagen gebraucht werden.

Der größte Ausgabeposten entfällt auf die Beschaffung neuer Fahrzeuge, kosten doch z. B. ein Omnibus zwischen 60 000 und 80 000 DM, als Gelenkwagen ausgebildet etwa 120 000 DM und ein Straßenbahnwagen zwischen 100 000 und 180 000 DM, als Gelenkwagen 180 000 bis 250 000 DM.

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe konnten auch gelegentlich konjunkturausgleichend wirken, indem sie wiederholt zur Belebung von Wirtschaftsbereichen beigetragen haben, die im Schatten der Konjunktur standen. Hier ist vor allem zu erwähnen die Unterstützung der Berliner Wirtschaft durch die Erteilung von Aufträgen nach Berlin in Verbindung mit den ERP-Programmen.

Allerdings sind diesem Bestreben verhältnismäßig enge Grenzen gesetzt, vor allem durch die schwierige Finanzlage, in der sich der größere Teil der öffentlichen Verkehrsbetriebe befindet.

Der Betrag, der von seiten der Verkehrsbetriebe Jahr für Jahr in Gestalt von Aufträgen in die Wirtschaft fließt, läßt sich nur etwa in seiner Höhe schätzen, da genaue Angaben hierüber fehlen. Ausgehend von dem oben erwähnten 10-Jahresinvestitionsbedarf von 4,3 Milliarden DM würde auf ein Jahr im Durchschnitt ein Investitionsbetrag in Höhe von 400 Millionen DM kommen. Eine spezielle Erhebung des VÖV hat ergeben, daß tatsächlich in den letzten Jahren etwas weniger als 300 Millionen DM investiert worden sind. Der Betrag, der hiervon an Industrie und Gewerbe gegangen ist, dürfte etwa bei 250 Millionen DM liegen.

Hierzu kommt noch der Betrag, den die Betriebe für laufenden — nicht Investitions-Aufwand jährlich unmittelbar in Gestalt von Aufträgen in die Wirtschaft fließen lassen. Bei einem Jahresaufwand — lt. Erfolgsrechnungen der VÖV-Betriebe — von etwa 1,4 Milliarden DM verbleibt hierfür nach Abzug von 60 % für Personal- und Personalnebenkosten und 15% für Steuern und Abschreibungen noch ein Betrag von reichlich 300 Millionen DM.

Das würde bedeuten, daß jährlich seitens der Verkehrsbetriebe für insgesamt 550 Millionen DM Aufträge an die Wirtschaft gegeben werden.

Es handelt sich natürlich hierbei nur um eine grobe Schätzung mit all ihren Mängeln, aber in der Größenordnung von einer halben Milliarde wird man dem tatsächlichen jährlichen Auftragsvolumen der öffentlichen Verkehrsbetriebe schon sehr nahe kommen.

Zusammenfassung

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind an der Schaffung der modernen Großstädte maßgebend beteiligt. Von einer bestimmten Größe ab ist eine Stadt auf einen öffentlichen Verkehr angewiesen. Vor allem haben die Straßenbahnen zur Großstadtbildung beigetragen, sie stellen nach wie vor das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs dar, auch wenn sie einen Rückgang der Beförderungsleistungen zu verzeichnen haben. Die Omnibusse sind in lebhafter Entfaltung. Waren sie in der ersten Nachkriegszeit der große und oft einzige Helfer, so werden sie in Zukunft ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsnetze sein, in den kleineren Städten und im Überlandverkehr neben den Obussen als ganz überwiegender Verkehrsträger. Sie sind nicht nur das in der Investition billigere, sondern auch in manchen Fällen das zweckmäßigere Verkehrsmittel. Es ist aber nicht so,

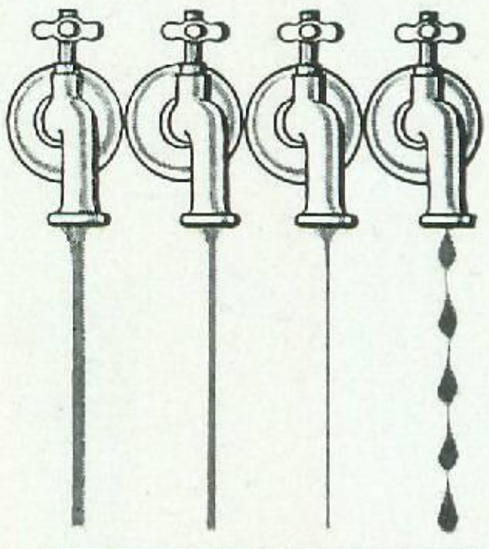
Hebezeuge
aller Art:

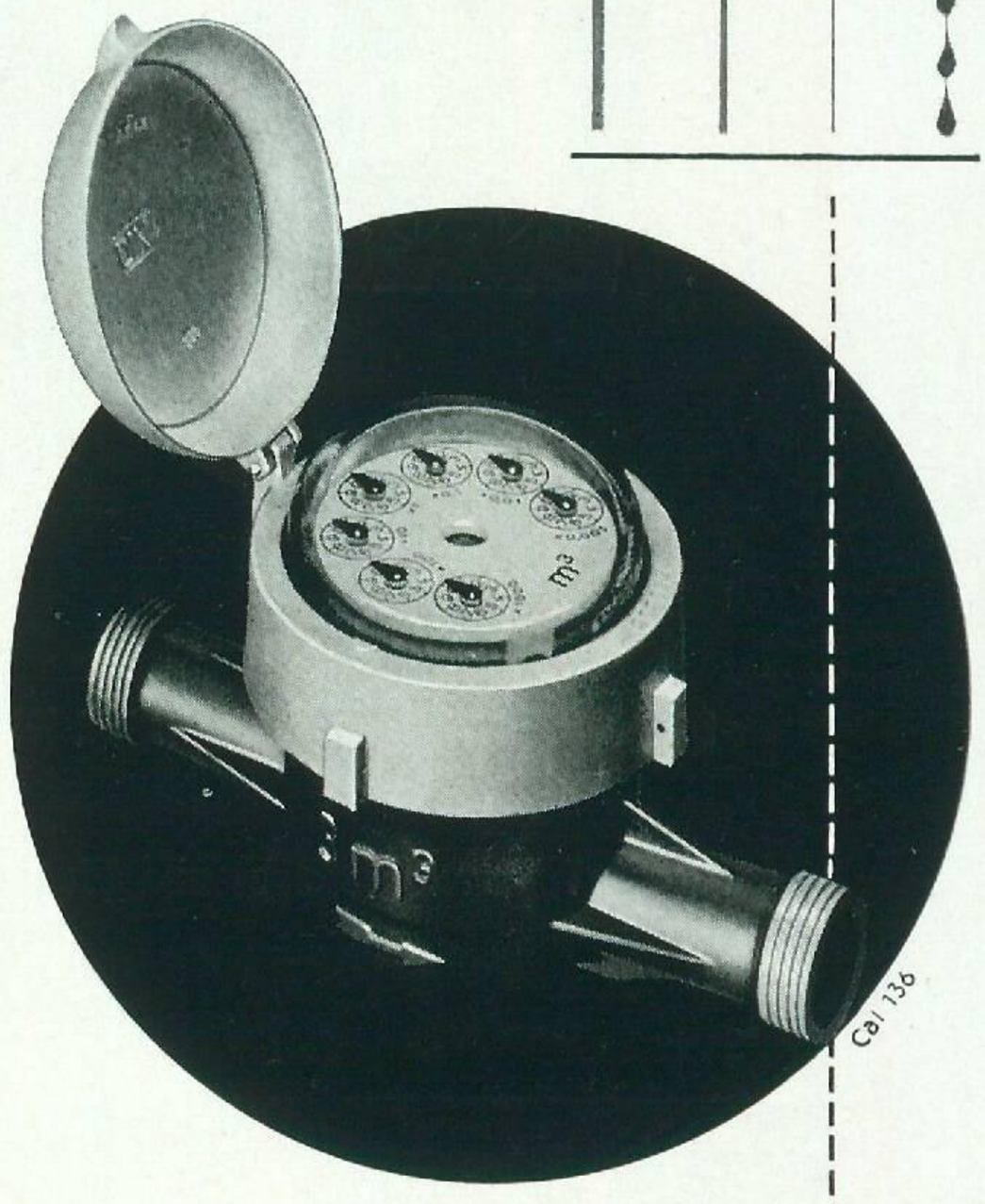
Hängebahnen
Flaschenzüge
Hebestände
Elektrozüge
Hebeböcke
Winden
Krane

GEDI

GEBR. DICKERTMANN
BIELEFELD
TEL. 78211 · FS. 093750

SIEMENS
MESSTECHNIK





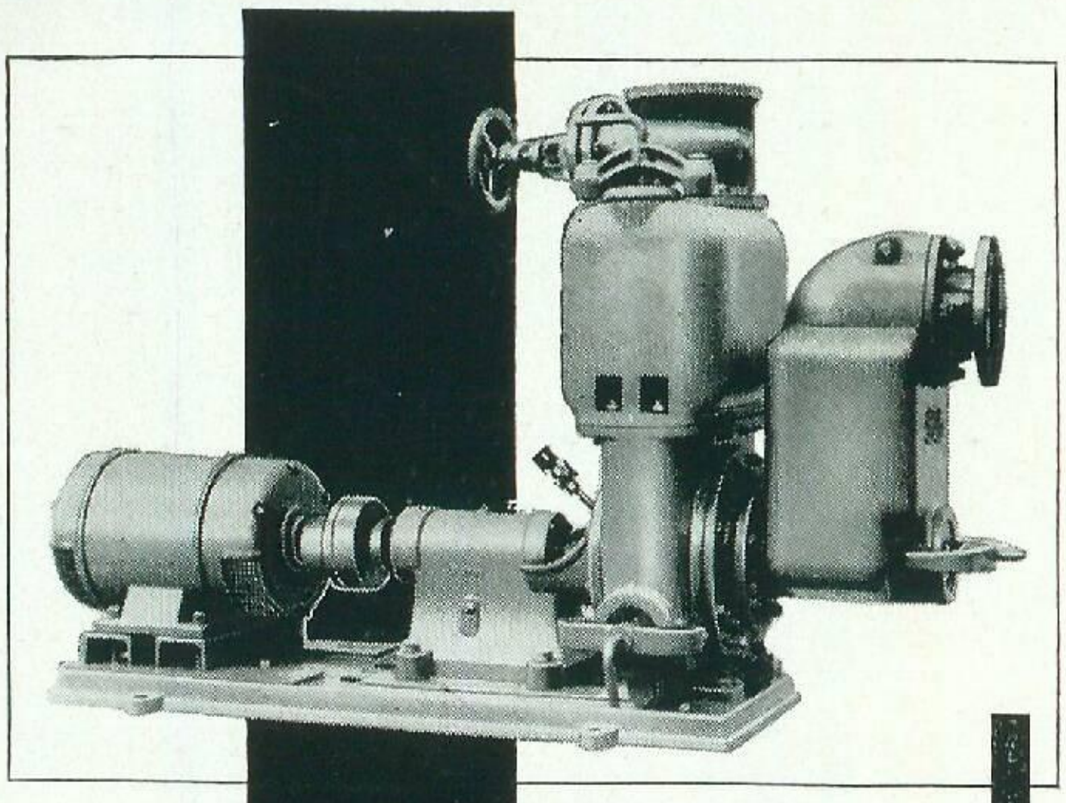
Höhere
Einnahmen

SIEMENS-RINGKOLBEN-
HAUSWASSERZÄHLER

Die Einnahmen eines Wasserwerkes erhöhen sich, wenn die vielen kleinen Durchflüsse, die zu einem Strom von Verlusten anwachsen, erfaßt werden. Der Siemens-Ringkolben-Hauswasserzähler bringt sie auf die Wasserrechnung.

FÜNF VORTEILE: Höhere Einnahmen
Geringe Störanfälligkeit
Geringe Pflege
Lange Lebensdauer
Gute Ablesbarkeit

SIEMENS & HALSKE AKTIENGESELLSCHAFT
WERNERWERK FÜR MESSTECHNIK



KANALRAD-
DICKSTOFF-
PUMPEN

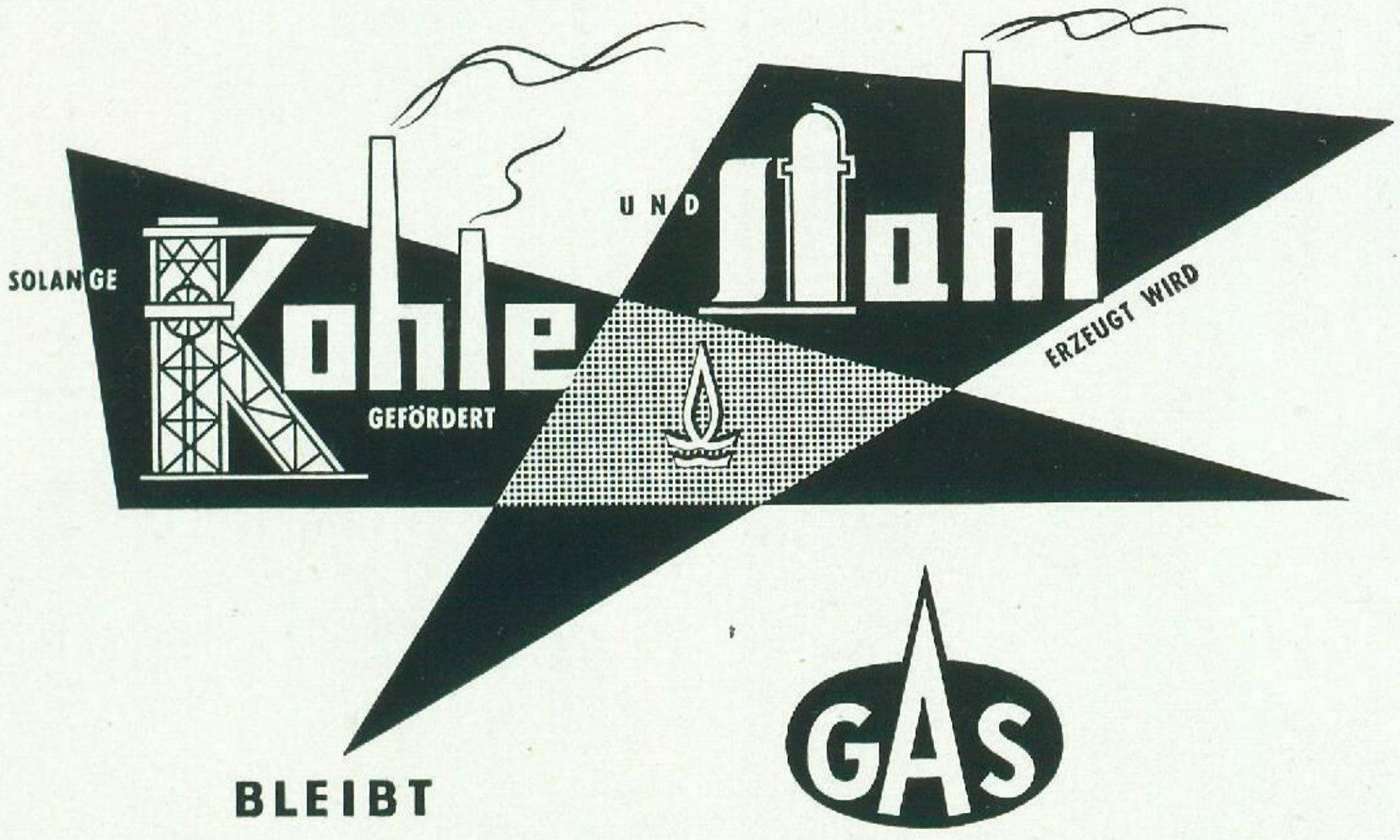
- selbstansaugend
- ohne Ventile

für
- ABWÄSSER
- SCHLÄMME

und sonstige Suspensionen

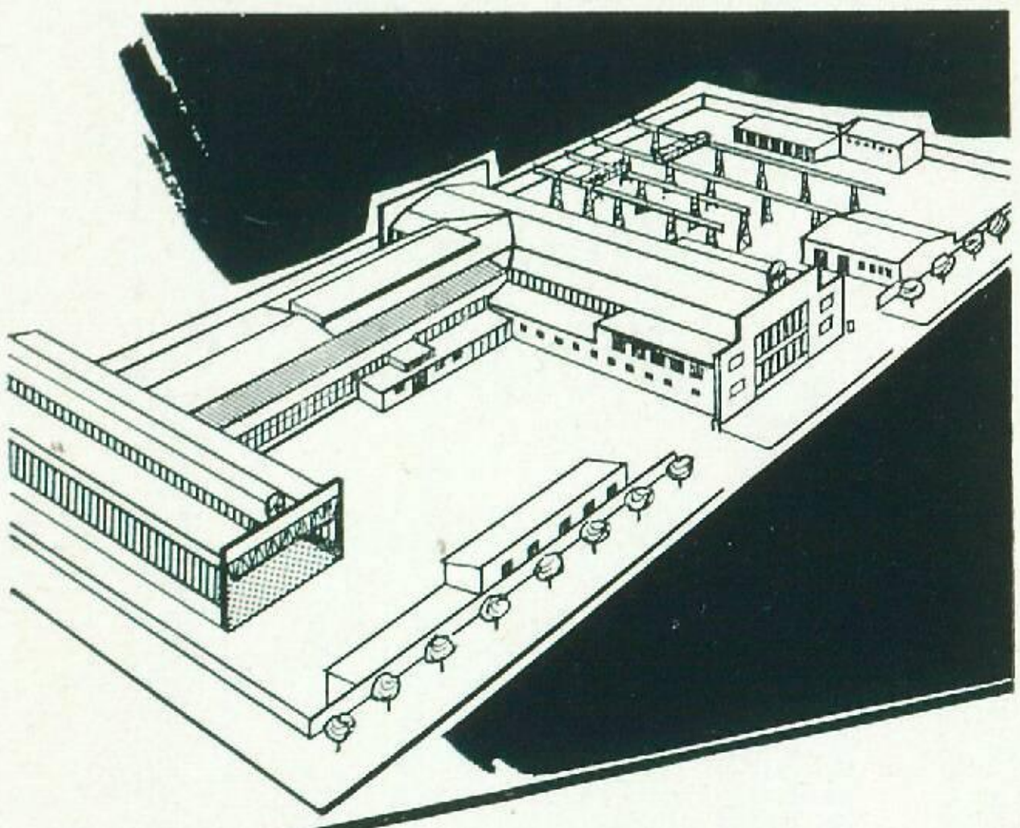
Dia

HAMMELRATH & SCHWENZER
ABTLG. D 42
PUMPENFABRIK · KG.
DÜSSELDORF



DER MODERNE ENERGIESPENDER IN INDUSTRIE, GEWERBE UND HAUSHALT

Thyssensche Gas- und Wasserwerke G.m.b.H. Duisburg-Hamborn



Planung, Fertigung, Montage:
Rohrleitungen
für alle Medien
in Stahl und Guß
Stahlrohrformstücke
Druckbehälter
Rohrschlangen

Apparate
Dehner (auch nach Ruhrgas)
Dükerungen
Hydraulische-
Durchdrückungen
Abbohren von
Gasrohrnetzen

WSR
WESTDEUTSCHE SCHWEISSWERK-
und ROHRLEITUNGSBAU-GMBH
MÜLHEIM (RUHR)-SPELDORF · RUF SA.-NR. 44481

Kollergangbleche
Waffelbleche
Trittstufen
gehämmerte Bleche

Lochbleche

GUSTAV SCHADE DORTMUND 3

daß ein Verkehrsmittel das andere verdrängt. Jedes Verkehrsmittel hat seinen Anwendungsbereich, Rivalitäten sind hier sinnlos, maßgebend für die Anwendung im konkreten Fall ist der verkehrliche und wirtschaftliche Erfolg. So ist z. B. für die von verschiedenen Großstädten geplante Führung öffentlicher Verkehrsmittel in der zweiten Ebene die Straßenbahn als sogenannte U-Straßenbahn geeigneter als der Omnibus. Die modernen Straßenbahnwagen bieten heute mindestens den gleichen Fahrkomfort wie der moderne Omnibus, sie sind sogar erschütterungsfreier und die Schienengebundenheit verleiht ihnen eine erhöhte Sicherheit.

Die Motorisierung bereitet allen öffentlichen Verkehrsbetrieben erhebliche Sorgen. Das ständige Anwachsen der Zahl der Kraftfahrzeuge vergrößert die Verkehrsschwierigkeiten und führt besonders zu Zeiten der Verkehrsspitzen zu teilweise chaotischen Zuständen vor allem in den Stadtzentren. Es wird immer wieder auf die verkehrsentlastende Wirkung der öffentlichen Verkehrsmittel hingewiesen, die bei geringer Inanspruchnahme der Straßenfläche hohe Beförderungsleistungen vollbringen. Nach den Untersuchungen der Verkehrswissenschaft befördert ein moderner Großraumbus mindestens das zwölffache, ein moderner Straßenbahn - Zweiwagenzug das zwanzigfache, eine U-Bahn das achtunddreißigfache und eine Schnellbahn das siebzigfache des Personenkraftwagens je auf den benötigten Verkehrsraum bezogen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind also durch ihren vergleichsweise weit geringeren Raumbedarf bei der Personenbeförderung dem individuellen Fahrzeug weit überlegen. Natürlich läßt sich die stürmische Entwicklung in der Neuzulassung von Kraftfahrzeugen nicht einfach abstoppen oder rückgängig machen. Es wird wohlüberlegter Gesamtplanungen bedürfen, um den Verkehr nach seiner Dringlichkeit in die richtigen Bahnen zu lenken, wobei der öffentliche Verkehr um seiner gemeinwirtschaftlichen Funktionen willen zweifellos den Vorrang in der Straßenbenutzung und -inanspruchnahme verdient.

Diese Gedanken finden auch ihren Niederschlag in einer Untersuchung des deutschen Industrie- und Handelstages mit dem Titel: „Der innerstädtische Verkehr — ein Problem der Wirtschaft". Hier wird in dem Kapitel über den öffentlichen Personennahverkehr u. a. folgendes gesagt:

> „Die öffentlichen Verkehrsmittel werden — mag die individuelle Motorisierung noch so weit fortschreiten — auch in Zukunft unentbehrlich bleiben. Es ist sogar damit zu rechnen, daß das jetzt stagnierende oder sogar abnehmende Interesse an den öffentlichen Verkehrsmitteln wieder zunehmen wird, sobald die Grenzen der Aufnahmefähigkeit der Städte für den individuellen Personenverkehr erreicht sind; denn bezüglich des Raumbedarfs für eine zu befördernde Person sind die öffentlichen den individuellen Verkehrsmitteln weit überlegen. Der öffentliche Personenverkehr muß daher im Rahmen der Maßnahmen, die zur Ordnung des städtischen Verkehrs zu treffen sind, besonders berücksicht werden."

Die Unternehmen des Nahverkehrs im kommunalen Bereich

Von Oberregierungsrat Dipl.-Volkswirt W e y e r s h ä u s e r, Wiesbaden

Kommunale Nahverkehrunternehmen

Unter „Nahverkehr" ist der öffentliche Personenverkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Omnibussen innerhalb der Stadt einschl. der Vororte zu verstehen; zu seiner Aufgabe gehört u. a. die Erleichterung des beruflichen bzw. geschäftlichen Lebens durch die Verbindung der Wohnsiedlungen mit den Arbeitsstätten und Geschäftszentren.

Für eine planvolle Gestaltung des örtlichen Siedlungswesens sowie der Standortwahl der Arbeitsstätten ist immer das Vorhandensein ausreichender Verkehrseinrichtungen eine unerläßliche Voraussetzung.

Leistungen der kommunalen Nahverkehrsuntenehmen

Die kommunalen Nahverkehrsunternehmen haben im Jahre 1958 im gesamten Bundesgebiet 5,3 Milliarden Beförderungsfälle zu verzeichnen.

Im gleichen Zeitraum wurden im Bundesgebiet von der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost sowie privaten Verkehrsunternehmen zusammen etwa 2,1 Milliarden Beförderungsfälle nachgewiesen.

Zwei Drittel der Beförderungsleistungen der kommunalen Nahverkehrsunternehmen wurden mit Straßenbahnen sowie Stadtschnellbahnen und ein Drittel mit Omnibussen bzw. Obussen erbracht.

Die Beförderungsfälle des Berufsverkehrs überwiegen bei allen Verkehrsleistungen.

Die nachstehende Übersicht hat zum Gegenstand die Nahverkehrsunternehmen (gleich welcher Rechtsform, z. B. Eigenbetrieb, Aktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kommanditgesellschaft, Offene Handelsgesellschaft, Zweckverband) von 147 kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebietes. Organisatorisch gesehen handelt es sich, soweit erkennbar, um 177 Betriebe bzw. Unternehmen, die aus

70 Straßenbahnen
51 Obusbetrieben
166 Kraftomnibusbetrieben
10 Bahnen besonderer Art

bestehen.

Die kommunalen Nahverkehrsunternehmen in den Haushalten der Gemeinden und Gemeindeverbände

Als wirtschaftliche Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs werden in den Haushalten der Gemeinden und Gemeindeverbände erfaßt:

a) Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs, die nach der Eigenbetriebsverordnung oder als Regiebetrieb mit kameralistischer oder kaufmännischer Buchführung geführt werden;
b) verpachtete Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs;
c) Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs mit eigener Rechtspersönlichkeit (vergesellschaftete Unternehmen), deren Kapitalanteile sämtlich im Eigentum der Gemeinden sind; die wirtschaftlichen Unternehmen können Körperschaften des öffentlichen Rechts (öffentlichrechtliche Unternehmen oder Zweckverbände), Gesell-

Übersicht 1

Leistungen der kommunalen Verkehrsunternehmen des Bundesgebietes[1]) im Jahre 1958

(Quelle: Stat. Jahrbuch Deutscher Gemeinden)

Leistungen	Einheit	Anzahl
Beschäftigte Personen[2])	Pers.	113 478
Im Betrieb befindliche Fahrzeuge	Zahl	
Straßenbahn		12 632
Obus		964
Kraftomnibus		8 189
Streckenlänge	km	
Straßenbahn		3 431,5
Obus		716,9
Kraftomnibus		26 046,4
Beförderte Personen	1000 Pers.	
Straßenbahn		3 392 510
Obus		297 945
Kraftomnibus		1 642 700
zusammen		5 333 155
Gefahrene Wagen-km	1000 km	
Straßenbahn		645 286
Obus		53 715
Kraftomnibus		404 928
zusammen		1 103 929
Einnahmen	1000 DM	
Straßenbahn		881 401
Obus		71 472
Kraftomnibus		477 044
zusammen		1 429 917

[1]) Einschl. Berlin (West) und Saarland — [2]) Einschl. beschäftigten Personals der Bergbahnen.

Anzahl der Betriebe 177
Diesen sind angeschlossen:
70 Straßenbahnen
51 Obusbetriebe
166 Kraftomnibusbetriebe
10 Bahnen besonderer Art

In den Zahlen der Tabelle sind die Bergbahnen (7) nur bei den beschäftigten Personen enthalten, da sie von den Unternehmen nicht getrennt werden konnten.

schaften des Handelsrechts (AG oder GmbH) oder rechtsfähige Vereine sein. Zu den wirtschaftlichen Unternehmen rechnen auch Beteiligungen der Gemeinde an wirtschaftlichen Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit, wenn die Beteiligungen der Wahrung oder Förderung gemeindlicher Interessen dienen, einen Einfluß auf die Geschäftsführung sichern und nicht eine bloße Vermögensanlage oder Mitgliedsanteil eines gemeindlichen Unternehmens an einem Gesamtverband darstellen.

Ferner gehören hierher fremde wirtschaftliche Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs, an denen die Gemeinde zwar nicht beteiligt ist, die aber an die Gemeinde Konzessionsabgaben entrichten.

Diejenigen Unternehmen, die der Rohbetragsveranschlagung (Bruttoprinzip) unterliegen, werden als „Bruttobetriebe" bezeichnet, während solche, die der Reinbetragsveranschlagung (Nettoprinzip) unterworfen sind, als „Nettobetriebe" angesprochen werden. Diese Bezeichnungen lassen somit nur die Behandlung der wirtschaftlichen Unternehmen in den Haushaltsplänen der Gemeinde erkennen, nicht aber auf Rechts- oder Organisationsform schließen.

In den kommunalen Haushalten wird darüber hinaus noch nach ordentlichen (in der Regel vermögens u n wirksamen) und außerordentlichen (in der Regel vermögens w i r k samen) Finanzvorfällen unterschieden.

Der Saldo aus den ordentlichen Einnahmen und Ausgaben der Bruttounternehmen und der Saldo zwischen den Ablieferungen der Nettounternehmen an die Gemeinden sowie den an sie verausgabten Betriebszuschüssen wird, wie die Erträge des übrigen Erwerbsvermögens — das neben den wirtschaftlichen Unternehmen auch das allgemeine Grundvermögen und das allgemeine Kapitalvermögen umfaßt — als allgemeines Deckungsmittel verwendet.

Demgegenüber werden außerordentliche (in der Regel vermögenswirksame) Einnahmen und Ausgaben der kommunalen Gebietskörperschaften für ihre Nahverkehrs-Unternehmen den Ausgaben und Einnahmen der Kämmereiverwaltungen zugeordnet.

Während bei der ordentlichen Rechnung die Vereinnahmung von Überschüssen (Ablieferungen) oder Zahlung von Betriebszuschüssen (Fehlbeträge) im Vordergrund steht, folgt die außerordentliche Rechnung überwiegend der kameralistischen Zielsetzung, daß der Umfang der außerordentlichen (vermögenswirksamen) Einnahmen den Umfang der außerordentlichen (vermögenswirksamen) Ausgaben bestimmt.

Überschüsse der kommunalen Nahverkehrsunternehmen für die gemeindlichen Haushalte im Rechnungsjahr 1958/59

Die Unternehmen der öffentlichen Hand — d. h. auch die kommunalen Nahverkehrsunternehmen — haben, wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen, die Pflicht zur ökonomischen Wirtschaftsführung; bei ihnen steht der Erwerbsgedanke im Vordergrund, d. h. diese Unternehmen nehmen am wirtschaftlichen Wettbewerb teil und verkaufen ihre Leistungen überwiegend zu betriebswirtschaftlich kalkulierten Preisen.

Die gemeindlichen Wirtschaftsunternehmen sollen neben der Kostendeckung und der Bildung angemessener Rücklagen auch einen Ertrag für den ordentlichen Haushalt liefern; ob dieser Erfolg im Einzelfall tatsächlich erreicht wird, erscheint unwesentlich.

Im Gegensatz zu den wirtschaftlichen Unternehmen steht bei den Öffentlichen Anstalten und Einrichtungen nicht der Erwerbsgedanke im Vordergrund, sondern die Erfüllung gemeinnütziger Zwecke. Die Entgelte für diese überwiegend verwaltende und ordnende Tätigkeit bestehen nicht in marktwirtschaftlichen Preisen, sondern in finanzwirtschaftlichen Benutzungsgebühren, die ohne Rücksicht auf die Kosten des Anbietenden und den Nutzen des Nachfragenden für die Inanspruchnahme der Leistung erhoben werden.

Die Erträge, die den kommunalen Gebietskörperschaften von wirtschaftlichen Unternehmen zufließen, sind nicht immer gleichbedeutend mit Ertrag im privatwirtschaftlichen Sinne; denn es werden unter den Erträgen der Gebietskörperschaften alle Ablieferungen an den öffentlichen Haushalt verstanden, gleichviel, ob sie dem Gewinn oder der Substanz entnommen sind. Andererseits wird nicht jeder beim Unternehmen anfallende Betrag von den Gebietskörperschaften in Anspruch genommen. Mithin ist die Höhe der Ablieferungen an den Haushalt der Gemeinden kein Gradmesser für die Rentabilität des Wirtschaftsunternehmens.

Darüber hinaus ist folgendes zu bedenken:

Die Versorgungsbetriebe der Gemeinden (Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke) stehen technisch, wirtschaftlich und absatzorganisatorisch in einem engen Zusammenhang, so

daß in der Regel von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, sie zu einem einheitlichen Eigenbetrieb zusammenzufassen. In diesem Zusammenschluß der Versorgungsbetriebe können auch die Verkehrsbetriebe sowie sonstige Eigenbetriebe durch Satzung einbezogen werden.

Dadurch entfällt aber die Möglichkeit, die Abschlußergebnisse der einzelnen Unternehmensteile getrennt nachzuweisen.

Die in den Haushalten der Gemeinden und Gemeindeverbände erfaßten Überschüsse der kommunalen Nahverkehrsunternehmen des Bundesgebietes werden aus dem Saldo der ordentlichen Haushaltseinnahmen und -ausgaben errechnet.

Die kommunalen Gebietskörperschaften haben im Rechnungsjahr 1958/59 von ihren Wirtschaftsunternehmen als Überschüsse insgesamt 757,4 Mill. DM vereinnahmt; davon entfallen 165,5 Mill. DM auf die kommunalen Unternehmen des Nahverkehrs. Hierin sind jedoch 157,6 Mill. DM enthalten, die von kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen — als Überschüsse — abgeliefert wurden.

Mit den Ablieferungen (Überschüssen) der Nahverkehrsunternehmen haben die Gemeinden und Gemeindeverbände des Bundesgebietes in ihrer Gesamtheit 1,9 vH des Zuschußbedarfs ihrer Kämmereiverwaltungen für das Rechnungsjahr 1958/59 gedeckt.

Nahverkehrsunternehmen, welche nicht mit anderen Betriebsarten gekoppelt sind, — d. h. die reinen Verkehrsunternehmen, wie Straßenbahnen, Autobusunternehmen u. ä. — und die dem ordentlichen Haushalt der kommunalen Gebietskörperschaften per Saldo — in der Regel — keine Einnahmen bringen, sondern mit erheblichen Beträgen bezuschußt werden, sind an dem Gesamtüberschuß mit einem Betrag von 7,9 Mill. DM beteiligt.

Die vermögensunwirksamen Einnahmen

Von den vermögensunwirksamen Einnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebietes von und für die Unternehmen des kommunalen Nahverkehrs entfallen 173,4 Mill. DM (darunter 146,6 Mill. DM der kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen) mit dem Schwergewicht auf die Konzessions-, Wegeunterhaltungs-, Betriebs- und sonstige Abgaben; sie sind ihrer historischen Entstehung nach ein Entgelt an die Gemeinde für die Bewilligung der Zulassung von Schienen, Masten, Kabeln oder Rohrleitungen im Straßengelände, bzw. ein Entgelt für die Einräumung eines Ausschließlichkeitsrechts.

Von den übrigen vermögensunwirksamen Einnahmen kommt bei den reinen Nahverkehrsunternehmen (2,9 Mill. DM) und insbesondere bei den kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen (36,9 Mill. DM) den Zinseinnahmen (für die von den Gemeinden an die kommunalen Nahverkehrsunternehmen gegebenen — oder weitergeleiteten —) Darlehen eine besondere Bedeutung zu.

Übersicht 2

Ausgaben und Einnahmen der ordentlichen und außerordentlichen Rechnung für Verkehrsunternehmen der Gemeinden und Gemeindeverbände einschl. Stadtstaaten im Rechnungsjahr 1958
— Mill. DM —

Ausgaben/Einnahmen	Gemeinden (Gv.) Verkehrsunternehmen	Gemeinden (Gv.) Kombin. Versorg.- u. Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen der Stadtstaaten	Zusammen
Gesamtausgaben	**71,2**	**276,4**	**466,8**	**119,2**
davon:				
1. Vermögensunwirksame Ausgaben	25,5	48,4	9,8	83,7
darunter:				
Betriebszuschüsse	19,3	17,7	5,7	42,7
Zinsen	3,0	24,9	—	27,9
2. Vermögenswirksame Ausgaben	45,7	228,0	109,4	383,1
darunter:				
Neubauten u. Neuanschaffung von beweglichem Vermögen	5,6	0,2	106,0	111,8
Darlehnsgewährung	22,6	154,6	1,8	179,0
Erwerb von Beteiligungen[1])	12,9	2,1	0,9	15,9
Zuführung an Rücklagen usw.[2])	2,2	20,6	—	22,8
Tilgung	2,5	50,4	0,8	53,7
Gesamteinnahmen	**62,7**	**415,1**	**94,1**	**571,9**
davon:				
1. Vermögensunwirksame Einnahmen	33,4	206,9	3,3	243,6
darunter:				
Konzessions-, Wegeunterhaltungs-, Betriebsabgaben	24,6	146,6	2,2	173,4
Gewinnanteile	1,1	9,3	—	10,4
Verwaltungskostenbeiträge usw.	2,1	8,2	—	10,3
Zinsen	2,9	36,9	0,0	39,8
2. Vermögenswirksame Einnahmen	29,2	208,2	90,8	328,2
darunter:				
Schuldenaufnahmen aus Kreditmarktmitteln	16,9	154,2	31,9	203,0
Innere Darlehen	0,7	11,2	—	11,9
Darlehen von Gebietskörperschaften	5,4	2,2	58,8	66,4
Entnahmen aus Rücklagen	0,9	4,0	—	4,9
Rückflüsse von Darlehen	5,4	35,3	0,2	40,9

[1]) Soweit in der ordentlichen Rechnung nachgewiesen; ohne Gemeinden mit weniger als 3000 Einwohnern. — [2]) Einschl. Erwerb von Beteiligungen, die in der außerordentlichen Rechnung verausgabt sind.

Gegenüber den Konzessionsabgaben sind die von den Nettounternehmen gezahlten Gewinnanteile — wie in den Vorjahren, so auch im Berichtszeitraum — relativ gering.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß das betriebliche Abschlußergebnis der Unternehmen durch den vielfach im Wege der Selbstfinanzierung befriedigten Nachholbedarf beeinflußt ist.

Die Verwaltungskostenbeiträge und die übrigen Zahlungen sind unbedeutend.

Die vermögensunwirksamen Ausgaben

Bei den in den ordentlichen Rechnungen der kommunalen Gebietskörperschaften im Rechnungsjahr 1958/59 nachgewiesenen vermögensunwirksamen Ausgaben für kommunale Nahverkehrsunternehmen von insgesamt 83,7 Mill. DM handelt es sich in der Hauptsache um Betriebszuschüsse an Nahverkehrsunternehmen (42,7 Mill. DM, darunter 19,3 Mill. DM an reine Nahverkehrsunternehmen).

Als Zuschüsse an kommunale Nahverkehrsunternehmen gelten nicht nur die an die Betriebe gezahlten eigentlichen Zuschüsse, sondern auch die laufenden Aufwendungen der Gemeinde für Unternehmen, insbesondere Zuschüsse zur Deckung von Verlusten, auch Zinszuschüsse an Unternehmen, Zinszahlungen der Gemeinde für Schulden, die sie zum Erwerb von Unternehmen und Beteiligungen oder zur Gewährung von Zuschüssen und Darlehen an Unternehmen aufgenommen hat (27,9 Mill. DM, darunter 3,0 Mill. DM für reine Nahverkehrsunternehmen).

Die vermögenswirksamen Ausgaben

Die vermögenswirksamen Ausgaben, die von den kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebietes für ihre Nahverkehrsunternehmen (einschließlich ihrer kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen) aus außerordentlichen Mitteln bestritten werden, beliefen sich im Rechnungsjahr 1958/59 — ohne die in den Jahresabschlüssen der Eigenbetriebe nachgewiesenen Ausgaben für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie Neuanschaffung von beweglichem Vermögen — auf 383,1 Mill. DM; darunter 228,0 Mill. DM für die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen.

Die Ausgaben für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie die Neuanschaffung beweglichen Vermögens allein betragen für das Rechnungsjahr 1958/59 insgesamt 111,8 Mill. DM; davon entfallen nur 0,2 Mill. DM auf die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen. Demgegenüber überwiegt die Darlehensgewährung an die Nahverkehrsunternehmen mit 179,0 Mill. DM, wovon allein 154,6 Mill. DM auf die kombinierten Versorgungs- und Verkehrsunternehmen entfallen.

Maßgebend für den hohen Investitionsbedarf dürfte vor allem die Tatsache sein, daß die Gemeinden — auch im Berichtsjahr — in großem Umfang den Ausbau von Anlagen vornehmen mußten, um sie dem — durch Anwachsen der Bevölkerung und Vergrößerung der industriellen Anlagen — stark gewachsenen Bedarf anzupassen.

Von den übrigen vermögenswirksamen Ausgaben verdienen die Ausgaben für den Erwerb von Beteiligungen (15,9 Mill. DM) und die Tilgung von Darlehen (nachträgliche Deckung früherer Investitionsaufwendungen (— 53,7 Mill. DM —) besondere Beachtung.

Die Zuführung an Rücklagen (22,8 Mill. DM) ist (— mit der Rücklagenentnahme von 4,9 Mill. DM saldiert —) der Vorsorge für einen späteren Erneuerungsbedarf bestimmt.

Die vermögenswirksamen Einnahmen

Die auch in der kommunalen Wirtschaft eigentümliche Problematik der Investitionen und ihrer Finanzierung kommt in den Beträgen, mit denen im Rechnungsjahr 1958/59 die vermögenswirksamen Ausgaben gedeckt worden sind, zum Ausdruck.

Die Deckung der vermögenswirksamen Ausgaben erfolgte überwiegend durch fremde Mittel, unter denen die Schuldenaufnahmen die überwiegende Rolle spielen.

Die Schuldenaufnahmen sind seit der Währungsumstellung ständig und in den letzten Jahren erheblich gewachsen; sie machen im Rechnungsjahr 1958/59 mit 281,3 Mill. DM (darunter 11,9 Mill. DM innere Darlehen) 73,4 vH der vermögenswirksamen Ausgaben aus.

Die Darlehensrückflüsse (40,9 Mill. DM) erklären sich aus der Höhe der in den Vorjahren gegebenen (oder weitergeleiteten) Darlehen.

Schlußbetrachtung

Die vorstehend beschriebenen Finanzvorfälle sind der Gemeindefinanzstatistik und somit den Haushaltsrechnungen der kommunalen Gebietskörperschaften des Bundesgebietes entnommen.

Diese Haushaltsrechnungen haben vorwiegend statischen Inhalt und lassen nicht die Dynamik einer möglichen Entwicklung erkennen; die Abschlüsse sind lediglich Ausdruck der Liquidität, nicht aber das Ergebnis einer Erfolgsrechnung im Sinne der betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise.

Aus den finanziellen Beziehungen zwischen den Haushalten der kommunalen Gebietskörperschaften und den kommunalen Nahverkehrsunternehmen wird aber — auch für den Berichtszeitraum — verdeutlicht, daß die Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse vornehmlich von soziologischen Faktoren bestimmt wird.

Anmerkungen

Unter dem Begriff der vermögensunwirksamen Ausgaben und Einnahmen werden in der Finanzstatistik diejenigen Finanzvorfälle zusammengefaßt, durch die eine Veränderung des Vermögensbestandes eintritt.

Alle Ausgaben und Einnahmen, die nicht unter den Begriff der Vermögenswirksamkeit fallen, werden als vermögensunwirksam nachgewiesen.

Vermögenswirksame Einnahmen sind die Schuldenaufnahmen, die Erlöse aus Veräußerung von Grund- und sonstigem Sachvermögen, die Rückflüsse aus Darlehen und die Entnahmen aus Rücklagen und aus Kapitalvermögen.

Vermögenswirksame Ausgaben sind die Bauinvestitionen (Neu- und Wiederaufbau, Erweiterungs- und Umbauten, große Instandsetzungen), die Neuanschaffung von beweglichem Vermögen, die Gewährung von Darlehen, der Erwerb von Grundvermögen und von Beteiligungen, die Tilgung von Schulden und die Zuführungen an Rücklagen und an Kapitalvermögen.

Vermögensunwirksame Einnahmen sind die ordentlichen Einnahmen, die bei der laufenden Verwaltung anfallen; sie bestehen in erster Linie aus Gebühren und gebührenartigen Entgelten.

Vermögensunwirksame Ausgaben sind die laufenden Verwaltungs- und Zweckausgaben, die in der Regel mit ihrem Gesamtbetrag aus ordentlichen Mitteln zu bestreiten sind.

Kommunale Nahverkehrsbetriebe im Saarland

Von Landrat Dr. Johannes Dierkes, Ottweiler

Vor 2000 Jahren führte Julius Cäsar im alten Rom die erste Straßenverkehrsordnung ein. Es ließen sich so viele Menschen auf Sänften durch die Stadt tragen, daß Cäsar Ordnung in den „Verkehr" bringen mußte. Er verteilte eine Art Führerschein an Leute von Rang und Namen und setzte die Tragestunden fest.

Es dauerte sehr lange, bis der erste Pferdeomnibus in den Großstädten auftauchte, der verhältnismäßig viele Menschen auf einmal transportieren konnte. Werner Siemens machte aus der Pferdebahn die erste elektrische Straßenbahn, die die Hauptkadettenanstalt in Berlin-Lichterfelde mit dem Bahnhof Lichterfelde-Ost verband.

Aus der elektrischen Straßenbahn und aus dem Pferdeomnibus wurde durch Werner Siemens und Max Schiemann der Oberleitungsomnibus (O-Bus) entwickelt. 1905 wurde in Berlin der Kraftomnibus erstmalig im Stadtverkehr eingesetzt. 9 Jahre später verfügte Berlin schon über 336 Kraftomnibusse.

Die geschichtliche Entwicklung der Verkehrsbetriebe ist noch nicht abgeschlossen. Was uns noch alles erwartet, ist noch gar nicht abzusehen. Eine besondere Rolle spielen die kommunalen Nahverkehrsbetriebe.

Die allgemeinen Rechtsgrundlagen für die verkehrswirtschaftliche Betätigung der Kommunen finden sich einmal in der kommunalen Gesetzgebung und ein andermal im allgemeinen Wirtschaftsrecht. Die saarländische Gemeindeordnung vom 10. 7. 1951 (ABl. des Saarl. S. 995) legt in § 89 die Voraussetzungen fest, unter denen eine Gemeinde wirtschaftliche Unternehmen errichten oder erweitern darf.

Die Stellung der gemeindlichen Verkehrs-Eigenbetriebe, die Grundsätze ihrer Organisation und ihrer Wirtschaftsführung sind, soweit dies nicht den Betriebssatzungen vorbehalten ist, in der saarländischen Eigenbetriebsverordnung vom 11. 11. 1954 (Abl. des Saarl. S. 415) näher geregelt.

Für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe mit eigener Rechtspersönlichkeit bieten sich die Formen handelsrechtlicher Gesellschaften an. Insbesondere kommen hier die Aktiengesellschaft und die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Betracht. Weniger findet man als rechtlich selbständige Form für die verkehrswirtschaftliche Betätigung der Gemeinden die Form des Zweckverbandes, die öffentlich-rechtliche Anstalt und die öffentlich-rechtliche Körperschaft.

In verkehrsrechtlicher Hinsicht sind im Saarland für die Personenbeförderung das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande (PBefG) vom 4. 12. 1934 (RGBl. I S. 1217) in der Fassung vom 6. 12. 37 (RGBl. I S. 1319) in Kraft. Das PBefG gilt für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahn und Landfahrzeugen, die durch die Kraft von Maschinen oder Tieren (die Personenbeförderung mit durch Tiere bewegten Fahrzeugen scheidet bei den kommunalen Betrieben praktisch aus) bewegt werden, sowie für die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn.

Die 4 großen kommunalen Nahverkehrsbetriebe des Saarlandes haben sich in der Vereinigung öffentlicher Nahverkehrsbetriebe Saar (VÖNS) zusammengeschlossen.

Die nachstehende Statistik gibt Aufschluß über Umfang und Leistung der saarländischen Nahverkehrsbetriebe und vermittelt zugleich einen Vergleich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln des Saarlandes allgemein.

Die öffentlichen Verkehrsmittel des Saarlandes erzielten im Jahre 1959 folgende Ergebnisse:

	Beförderte Personen		Gefahrene - km				Einnahmen in DM			
		Anteil in %		je Wkm	km	Anteil in %	DM	Anteil in %	je Wkm in DM	je bef. Pers. in DM
Bundesbahn = Schienenverkehr =	55 042 887	31,89	—	—	—	—	—	—	—	—
= Omnibusverkehr =	7 737 300	4,48	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesamt:	62 780 187	36,37	—	—	—	—	—	—	—	—
Bundespost = Omnibusverkehr =	23 201 400	13,46	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesamt:	85 981 587	49,83	—	—	—	—	—	—	—	—
Nahverkehrsbetriebe (Straßenbahnbetriebe)			Anteil in % innerh. d. NVB							
Saarbrücken	48 597 788	28,36	56,54	5,58	8 770 674	53,66	17 068 246,60	58,10	1,95	0,36
Saarlouis	11 803 890	6,84	13,63	3,42	3 447 868	21,09	4 710 920,00	16,03	1,37	0,42
Neunkirchen	11 411 408	6,61	13,19	6,05	1 887 014	11,55	3 805 669,19	12,95	2,02	0,34
Völklingen	14 415 256	8,36	16,64	6,44	2 238 414	13,70	3 792 624,13	12,91	1,69	0,27
NVB - Gesamt	86 588 344	50,17	100,00	5,30	16 343 970	100,00	29 377 459,92	100,00	1,80	0,35
Bahn und Post	85 981 587	49,83								
Gesamt	172 569 931	100,00								

Stand: 31. 12. 59

	Personalbestand		Fahrzeugbestand							
		Anteil in %	Str. B.	Anh.	Obus	Anh.	KOM	Anh.	Ges.	Anteil in %
Saarbrücken	1150	60,33	81	56	17	4	93	—	251	59,34
Saarlouis	309	16,21	17	13	—	—	49	2	81	19,15
Neunkirchen	198	10,39	12	5	16	—	17	—	50	11,82
Völklingen	249	13,07	—	—	16	1	24	—	41	9,69
Gesamt:	1906	100,00	110	74	49	5	183	2	423	100,00

Auf der Mitgliederversammlung des Verbandes Kommunaler Unternehmer e. V. (VKU) am 17. Dezember 1959 in Saarbrücken hielt der Vorsitzende der VKU-Landesgruppe Saarland, Stadtdirektor und Dipl.-Ing. Müller, Neunkirchen, ein ausführliches Referat über die Situation der Versorgungsbetriebe des Saarlandes. Er führte u. a. aus, daß der Tag der wirtschaftlichen Eingliederung (6. 7. 1959) für die 4 saarländischen Nahverkehrsbetriebe weite Verschlechterungen gebracht habe. Weniger als in der Bundesrepublik hätten die Nahverkehrsunternehmen im Saarland in der Nachkriegszeit die Erlaubnis erhalten, kostendeckende Tarife einzuführen, weil diese aus politischen Gründen für nicht tragbar erklärt worden seien. Dafür gab jedoch die Regierung des Saarlandes (Ministerium des Innern) aus Landesmitteln Zuschüsse an die Nahverkehrsbetriebe zur Abdeckung der Betriebsverluste. Auch auf andere Weise leistete die Landesregierung fühlbare wirtschaftliche Hilfestellung. Diese Hilfen reichten aber bei weitem nicht zum Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnungen aus, so daß die kommunalen Nahverkehrsbetriebe des Saarlandes zum Teil mit erheblichen Verlusten abschließen mußten. Im Haushaltsplan des Saarlandes 1960 stehen wiederum 400 000 DM als Zuschüsse an Nahverkehrsbetriebe zur Abdeckung der Betriebsverluste zur Verfügung.

Die Fahrpreise der kommunalen Nahverkehrsbetriebe des Saarlandes liegen fast alle auf gleicher Höhe.

Nachstehend folgt eine Aufstellung der zur Zeit gültigen Fahrpreise der Neunkircher Straßenbahn AG.

Anzahl der Teilstrecken	Normale Barfahrscheine	Ermäßigte Barfahrscheine	Wochensichtkarten für 6 Tage, jedoch von Sonntag 20.30 Uhr bis Sonntag 8.00 Uhr	
			allgemein	vergünst.
DM	DM	DM	DM	DM
1	0,30		2,60	2,00
2	0,40	0,30	3,50	2,60
3	0,50		4,40	3,25
4	0,60		5,00	3,60
5				
6	0,70	0,50	5,70	4,20
7				
8 u. mehr	0,80		6,70	4,80
Netzkarte			7,50	6,00

Zuschlag auf Wochensichtkarten für 2. Fahrtweg DM 1,—

Während im übrigen Bundesgebiet die Personalkosten etwa 55—60 % der Gesamtausgaben betragen, liegen die Personalkosten bei den kommunalen Nahverkehrsbetrieben der Saar zwischen 65 und 70 %. Nach der wirtschaftlichen Eingliederung setzte zunächst im saarländischen Raum ein starker Nachholbedarf hinsichtlich der Verkehrsfahrzeuge ein. Neben den notwendigen Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten mußten größte einmalige Aufwendungen gemacht werden, um die Fahrzeuge den in der Bundesrepublik bestehenden gesetzlichen Vorschriften anzupassen (Bremsausrüstungen, Sicherheitsglas u. a.). In Anbetracht der Tatsache, daß die kommunalen Nahverkehrsbetriebe des Saarlandes nicht imstande waren, aus ihren Haushaltsmitteln für diese Aufwendungen die erforderlichen Beträge zur Verfügung zu stellen, ergab sich die Notwendigkeit der Tariferhöhung. Dabei wurde der Tarifaufbau den im übrigen Bundesgebiet üblichen Grundsätzen angeglichen. Die Betriebsleitung der Neunkircher Straßenbahn AG. hat durch ihren Stadtdirektor Müller nachgewiesen, daß die Tarife der kommunalen Nahverkehrsbetriebe im Saarland hinter der Lohnentwicklung fühlbar zurückgeblieben sind, so daß die derzeitigen Preise nicht als angemessen bezeichnet werden können.

Vom 1. 1. 1951 bis zum 5. 7. 1959 betrug die durchschnittliche Erhöhung der Einzelfahrscheine 61,52%, die der Wochensichtkarte (frühere Doppelwochenkarte umgerechnet auf 6 Tage) 85,78%.

Laut Mitteilung des Statistischen Amtes betrugen die Lohnerhöhungen aller Arbeitnehmer im Saarland, mit Ausnahme des Bergbaues, im gleichen Zeitraum 168%.

Die Lohnbewegung im Bergbau kann außer Ansatz bleiben, weil die Saarbergwerke die Fahrtkosten aller ihrer Bediensteten weitestgehend erstatten.

Bis zur Einführung des DM-Tarifes am Tage X beträgt die Erhöhung seit 1951 bei Anwendung des amtlichen Umrechnungsfaktors beim Einzelfahrschein 69,1% und bei den Wochensichtkarten unter Berücksichtigung der Reduzierung ihrer Gültigkeit von 7 auf 6,5 Tage 125,6 %
Einer Lohnerhöhung von 168,00%
auf Frankenbasis für den Zeitraum
vom 1. 1. 1951 bis 6. 7. 1959 = 143,00%
auf DM-Basis stand am Tage X also eine
Tariferhöhung von 125,6%
bei der Wochensichtkarte und von 69,1%
beim Einzelfahrschein gegenüber.

Von Bedeutung dürfte der zur Zeit im Bundestag zur Beratung anstehende Entwurf eines neuen Personenbeförderungsgesetzes sein, das in seiner Kardinalfrage die Priorität der Bundesbahn in der Personenbeförderung zum Gegenstand hat.

Aufgabe der kommunalen Nahverkehrsbetriebe des Saarlandes wird es weiterhin sein, die Verkehrsbedürfnisse der Landesstadt und der Mittelstädte zufriedenzustellen und den Zubringerverkehr nach festen Fahrplänen und

bei größter Unfallsicherheit zu bewerkstelligen. Die Städte des Saarlandes sind nicht groß genug, um die öffentlichen Verkehrsmittel unter die Erde zu legen, wie dies in den Weltstädten teilweise bereits durchgeführt worden ist. Es ist wirtschaftlich und der Sicherheit nach besser, wenn das Schwergewicht der Verkehrsbedienung auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert ist. Befindet sich der Personennahverkehr in den Händen der Stadt, so kann der Straßenausbau innerhalb des Stadtbereiches Hand in Hand mit den zuständigen Dienststellen durchgeführt werden, so daß die einzelnen Maßnahmen mit dem kommunalen Leben im Einklang stehen. Gerade diese für das Gemeinschaftsleben wichtige raumsparende Funktion der kommunalen Verkehrsmittel unterstreicht die Richtigkeit, daß man sich zur Gestaltung des Nahverkehrs innerhalb der gemeindlichen Bereiche eigener Unternehmen bedient.

Die Aktiengesellschaften des kommunalen Verkehrswesens

von Dipl.-Kaufm. Dr. Gustav Plum, Buchschlag

Die Wiederbelebung der Wirtschaft in der Bundesrepublik während des zweiten Halbjahres 1958 hat auch Rückwirkungen auf das kommunale Verkehrswesen ausgelöst. Dabei sind in gewisser Hinsicht wirtschaftliche Fortschritte zu verzeichnen, aber weit stärker ist durch diesen Einfluß die Strukturwandlung des kommunalen Verkehrswesens deutlich geworden. Die weitere Ausdehnung der 5-Tage-Woche innerhalb der bundesdeutschen Wirtschaft löst diese strukturelle Wandlung ebenso aus wie die Zunahme des Kraftwagenbestandes und die dadurch bedingte Steigerung des Individualverkehrs aus. Allerdings werden bereits die Nachteile aus der Vermehrung des Kraftwagenbestandes für den Kraftwagenverkehr selbst deutlicher. Die Überfüllung der Stadtkerne und der großen Ausfallstraßen läßt die Benutzung des eigenen Kraftwagens immer weniger interessant werden. Das Experiment der Hamburger Hochbahn, durch Einsatz kleiner „City-Busse" den Individualverkehr auf sich zu ziehen, muß nach wiederholten Änderungen der Linienführung inzwischen als gescheitert angesehen werden. Dagegen hat die Rückkehr der Autofahrer aus den entfernteren Wohngebieten zum öffentlichen Verkehrsmittel bereits gute Fortschritte gemacht. Der Einsatz von Schnellbussen hat in verschiedenen Großstädten hierzu erheblich beigetragen. Dabei hat sich immer wieder gezeigt, daß der höhere Fahrpreis für die schnellere und auch bequemere Beförderung gern in Kauf genommen wird. Zeit ist überall am kostbarsten, und für Bequemlichkeit zahlt man gern. Diese Feststellung ist nicht unwesentlich für die verkehrliche Bedienung der immer weiter ausstrahlenden Wohngebiete. Hier haben auch die City-Busse von Hamburg eine neue Aufgabe gefunden, die als Ergänzung der Schnellnetze die lichteren Randgebiete mit ihrem geringeren Verkehrsaufkommen erschlossen haben.

Mit der Wiederbelebung der allgemeinen Wirtschaft hat auch die Notwendigkeit zu weiteren Rationalisierungen zugenommen. Immer mehr wird deutlich, daß die Nahverkehrsmittel sehr arbeitsintensiv sind. Bei der Fülle der äußeren Anlagen und der hierdurch bedingten Kapitalinvestitionen ist dies früher nicht immer so recht erkannt worden. Nachdem an die Stelle der Neuinvestitionen zunehmend Ersatzinvestitionen treten, wird der steigende Anteil der Personalkosten an den gesamten Betriebskosten deutlicher. Der Mangel an Arbeitskräften zwingt darüber hinaus zu einer kräftesparenden Betriebsführung. Zunächst wurde dieses Ziel durch den Übergang zu Großraumwagen angestrebt, die heute schon bis zu 80% des Verkehrsaufkommens der Straßenbahnen in unseren Großstädten bedienen. Bei den Omnibussen wurde auch der Großraumwagen entwickelt, aber weit wichtiger war hier der Übergang zum Einmann-Omnibus, auf den inzwischen in den einzelnen Städten bis über 80% des Gesamtverkehrs mit Omnibussen entfallen. Da der Einsatz von Omnibussen aber sehr schnell der Zunahme des Verkehrsstromes folgen muß, ist der Personalbedarf für diesen Verkehr noch steigend, ja er gleicht teilweise neuerdings sogar etwaige Entlastungen im Straßenbahnverkehr aus. Die Grenzen der Einsparungsmöglichkeiten im Fahrpersonal werden immer deutlicher, ohne daß neue Rationalisierungsmaßnahmen erkennbar sind.

Bei dieser Sachlage wird das Tarifsystem näher auf den hierdurch bedingten Arbeitsaufwand betrachtet. Die aus der Steigerung der Betriebskosten notwendig gewordenen Tariferhöhungen der letzten Jahre wurden daher auch zu Tarifumbauten verwendet, die einer geringeren Personalbelastung dienten. Man hat die Tarifsätze zunächst im Sinne einer Gesamtsteigerung des Aufkommens durch bessere Anpassung an die Verkehrslage geändert. Das kommt nicht nur in stark unterschiedlichen Erhöhungen der verschiedenen Fahrtausweise zum Ausdruck, sondern diese Erwägungen haben vielfach auch zur Senkung des niedrigsten Fahrpreises geführt. Allerdings wurde die Nutznießung mit einer Umstellung der Zahlung verbunden. Der Einzelfahrschein mit seinen hohen Personalkosten — und seinen vielleicht noch höheren Einnahmenausfällen im Spitzenverkehr — wurde durch die sog. Streifenkarte ersetzt. Dabei handelt es sich um eine Abwandlung der früheren Sammelkarte, die nur für bestimmte Entfernungen gültig war, während die Streifenkarte für alle Fahrten gültig ist, wobei die Preisunterschiede durch die Entwertung einer entsprechenden Zahl von Markierungsfeldern berücksichtigt werden. Der Fahrgast bezahlt z. B. 2 DM im voraus und kann den Betrag nach Belieben abfahren. Auch stark besetzte Wagen werden jetzt sehr schnell abgefertigt, weil nicht nur die Ausfertigung der Einzelfahrscheine, sondern vor allen Dingen auch die Wechselvorgänge entfallen. In die gleiche Richtung einer schnelleren Abfertigung wirkt der Ersatz von Wochenkarten für die Benutzung einer bestimmten Strecke und begrenzter Benutzungszahl durch die Sicht-Karte, bei welcher die Häufigkeit der Benutzung freigestellt ist. Dadurch entfällt der Kontrollvermerk auf der Karte und der Schaffner kann sich mit dem Blick auf die Karte begnügen.

Die Mannigfaltigkeit der Verkehrsverhältnisse bedingt auch eine individuelle Verkehrsentwicklung und Verkehrsgestaltung innerhalb des Bundesgebietes. Wir geben die interessantesten Angaben aus den Geschäftsberich-

ten der Aktiengesellschaften von Norden nach Süden wieder.

Während die überwiegende Mehrzahl der dem öffentlichen Nahverkehr dienenden Unternehmungen eine fallende Tendenz in ihren Beförderungsleistungen zu verzeichnen hatte, konnte die Kieler Verkehrsaktiengesellschaft mit ihren Landverkehrsmitteln 7,57% mehr Fahrgäste befördern als im Vorjahre, während im Schiffsverkehr ein Rückgang um 2,3% zu verzeichnen war. An der Steigerung im Landverkehr war die Straßenbahn mit 6,8% schwächer beteiligt als der Kraftwagen mit 10,4%. Die kilometerische Leistung in Platz-km wurde bei der Straßenbahn um 2,3% und bei den Kraftwagen um 8,1% gesteigert, also weniger als die Zahl der Beförderungsfälle. Die Platzausnutzung konnte bei der Straßenbahn demnach etwas mehr verbessert werden als beim Kraftwagen. Die Gesellschaft hat ein 10-Jahresprogramm für den Landverkehr und ein 6-Jahresprogramm für die Schiffahrt aufgestellt, die insbesondere den Einsatz größerer Landfahrzeuge und rationellerer Schiffe sowie die Errichtung einer neuen Hauptwerkstatt vorsehen.

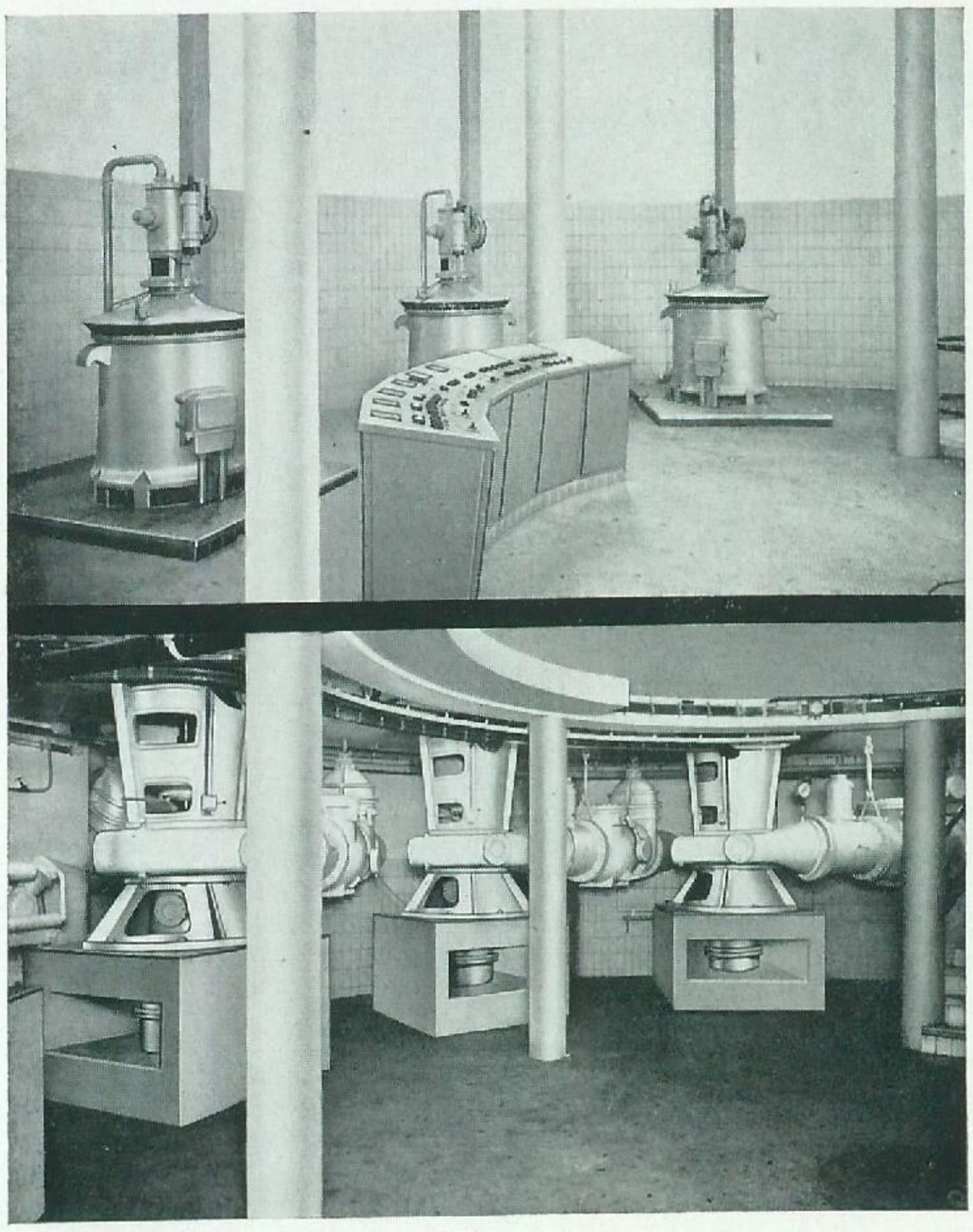
Die Hamburger Hochbahn AG. verzeichnete wieder einen Rückgang des Gesamtverkehrs (—1,4%), der allerdings geringer war als im Vorjahre (—3,7%). Mit dem ständig wachsenden Individualverkehr und der fortschreitenden Umstellung der Arbeitswoche auf 5 Tage formt sich ein neuer Verkehrsstil. Ein sichtbares Zeichen dafür sind die Sonnabend-Verkehrsspitzen, die sich abflachen und verlagern. Auch das preistarifliche Verhalten der Fahrgäste bestätigt die Wandlungen in einem Rückgang der preisbegünstigten Wochenkarten, während der Verkauf von Einzelfahrtausweisen steigende Tendenz aufweist. Erstmals war die am 1. Mai 1957 in Kraft getretene Tariferhöhung ganzjährig wirksam. Hinzu kam die überdurchschnittliche Zunahme im Schnellbusverkehr mit seinen höheren spezifischen Erlösen, so daß die Erträge aus den Beförderungsleistungen insgesamt um 6,8% zugenommen haben. Der Erlös je Beförderungsfall ist weiter auf 25,5 (23,6) Pfg. gestiegen und der Erlös je Personen-km auf 4,41 (4,18) DM. Die durchschnittliche Beanspruchung je Einwohner des Einflußgebietes der Gesellschaft ist weiter auf 200 Beförderungsfälle gegenüber 206 bzw. 216 Fällen in den beiden Vorjahren zurückgegangen.

Die Beförderung durch die einzelnen Verkehrsmittel war sehr unterschiedlich. Bei der Straßenbahn ging die Zahl der Beförderungsfälle auf 248,8 (255,7) Millionen und der Personen-km auf 1,26 (1,29) Milliarden zurück, wodurch die Meßzahl (1950 : 100) weiter bei den Beförderungsfällen auf 88,2 (90,7) und bei den Personen-km auf 89,2 (91,6) zurückgegangen ist. Wir haben hier also eine etwas stärkere Rückläufigkeit der Beförderungsfälle gegenüber den Personen-km. Bei der U-Bahn sowie den Walddörfer- und Langenhorner-Bahnen ist eine ähnliche Entwicklung festzustellen, denn die Zahl der Beförderungsfälle ging auf 143,0 (146,8) Millionen und der Personen-km auf 1,02 (1,04) Milliarden zurück, jedoch lag der Verkehr noch etwas über 1950 mit einer Meßzahl der Beförderungsfälle von 101,4 (104,1) und der Personen-km von 102,1 (104,9). Der Obus-Betrieb ist inzwischen vollständig eingestellt worden, nachdem er in 1957 noch 4,7 Millionen Beförderungsfälle und 15,4 Millionen Personen-km aufzuweisen hatte. Umso stärker hat der Kraftomnibus zugenommen mit 47,6 (38,3) Millionen Beförderungsfällen und 217,7 (166,6) Personen-km, wodurch die Meßzahl der Beförderungsfälle auf 218,0 (175,1) und der Personen-km auf 295,4 (226,1) gestiegen ist. Während also bei den schienengebundenen Verkehren die Meßzahl der Beförderungsfälle im wesentlichen derjenigen der Personen-km folgt, zeigt der Omnibusverkehr eine wesentlich höhere Steigerung der Personen-km, also eine Vergrößerung der durchschnittlichen Reiseentfernung. Die Ursache ist auf den Einsatz der Omnibusse in den entfernteren Wohngebieten und darüber hinaus aber auch durch die Verkehrssteigerung bei den Schnellbussen mit ihren weiten Entfernungen zurückzuführen. Bei der Alster-Schiffahrt ist dagegen der Verkehr weiter zurückgegangen mit 2,7 (2,9) Beförderungsfällen und 11,2 (11,7) Personen-km bzw. mit Meßziffern von 65,7 (71,8) und 72,3 (75,5,) so daß sich auch hier eine Verlängerung der von dem einzelnen Fahrgast zurückgelegten Strecke ergibt. Dies dürfte hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß die Alster-Schiffe heute weniger zur Überbrückung kurzer Entfernungen als zu weiteren Fahrten, die mehr als Erholung gedacht sind, benutzt werden.

Die Platzausnutzung ging bei allen Verkehrsmitteln weiter zurück und betrug bei der Straßenbahn 28,6 (29,2)%, bei der U- und Walddörferbahn 21,4 (22,1)% sowie beim Kraftomnibus 28,5 (29,3)%. Die Anteile der Fahrtausweissorten läßt ein weiteres Ansteigen der Einzelfahrtausweise auf 54,9 (51,1)% erkennen, während Sammelfahrtausweise auf 1,5 (1,9) und Wochenfahrtausweise auf 22,9 (27,9%) zurückgingen. Der Anteil der Monatsfahrtausweise hat wieder leicht auf 20,7 (19,1)% zugenommen. Das Stammpersonal ist auf 8653 (8785) Personen zurückgegangen, während die Zahl der Halbtagskräfte auf 464 (296) zugenommen hat. Bezogen auf 1950 : 100 ist damit der Personalbestand leicht auf 102,5 gegenüber 103,1 in 1957 und 98,5 in 1956 zurückgegangen. Die Belegschaft je 1 Million Platz-km ist wieder auf 325 (331) Personen zurückgegangen und damit auf den Stand von 1956, während in 1948 noch 582 Personen je 1 Million täglicher Platz-km benötigt wurden. Die Leistungsanteile der Straßenbahn-Großraumwagen sind weiter auf 83,3 (78,7)% und der Einmann-Busse auf 80,5 (79,8)% der Platz-km des jeweiligen Betriebes gestiegen.

Die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG. verzeichnet erstmals seit 1951 einen Rückgang im Personenverkehr um 8,6%. Wesentlich dazu beigetragen hat die fortschreitende Einführung der 5-Tage-Woche und der damit verbundene völlige Ausfall des Berufsverkehrs an Sonnabenden, ohne daß an anderen Werktagen eine Mehrbeanspruchung eintritt. Es bestätigt sich hierin auch die Erfahrung, daß der öffentliche Personennahverkehr sehr anfällig ist, da schon ein geringes Nachlassen der Beschäftigungslage in der ortsansässigen Industrie sowie im Kaiser- und Fischereihafen zu einem Rückgang der beförderten Zahlen führt. Der Verkehr zwischen Stadtgrenze-Friedrichsruh wurde auf Omnibusse umgestellt, nachdem er teils mit Straßenbahn und teils mit Obus bedient wurde. Die Rückläufigkeit ist allein auf die Straßenbahn (—10,8%) und die Fähren (—18,4%) zurückzuführen, während die Omnibusse (+ 6,2%) mehr Personen beförderten. Die Einnahmen lagen bei der Straßenbahn (+ 9,1%) und bei den Omnibussen (+ 26,8%) höher, dagegen bei der Fähre (—19,1%) niedriger.

Die Bremer Straßenbahn AG. hatte nach dem leichten Rückgang des Vorjahres (—0,9%) zwar eine Erhöhung des Verkehrs um 0,5%, jedoch wurde damit der



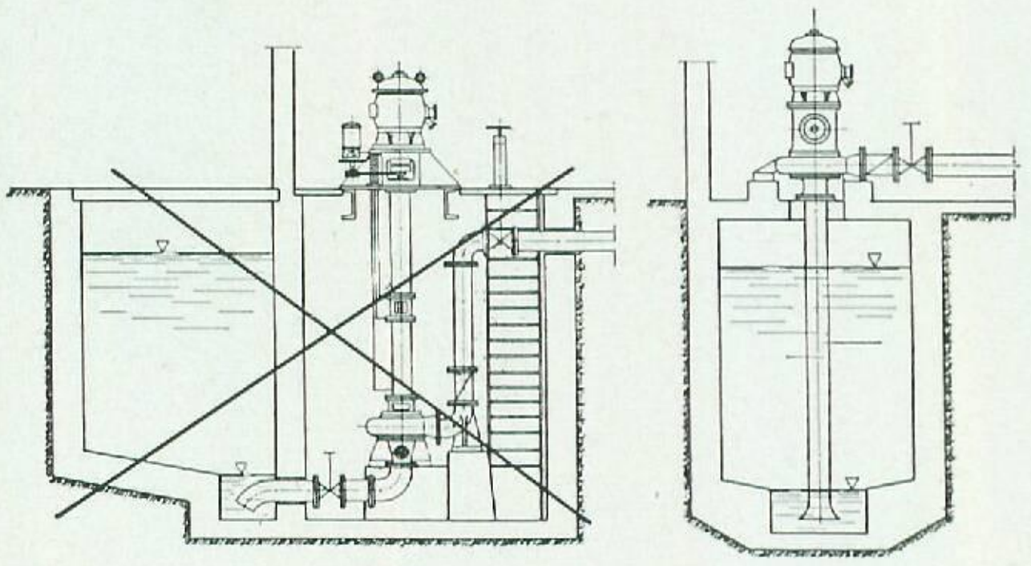
Abwasser-Pumpstation

vollautomatisch – ohne Bedienungspersonal

Trockenselbstansaugung (DBP u. Ausl.-Pat.) im Ölraum, schaltet wenige Sekunden nach der Evakuierung aus. Kein Veschleiß und kein Kraftbedarf im Dauerbetrieb.

Enorme Bau- und Stromkostenersparnis

Förderstrom: 7 500 m³/h – 750 PS.



früher jetzt

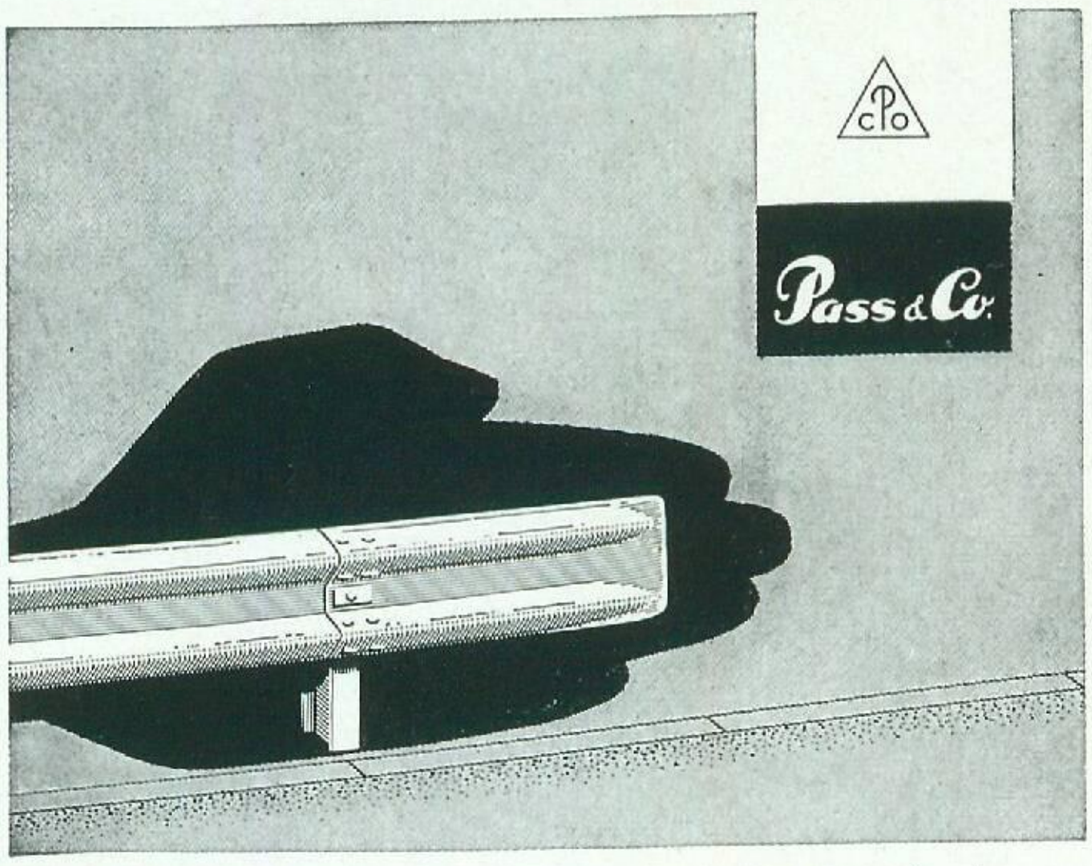
Kreiselpumpen
jeder Art bis zu den größten Leistungen

Säurepumpen
für alle Flüssigkeiten

WERNERT

WERNERT-PUMPEN

MÜLHEIM-RUHR
Telefon 4 44 46 · Telex 0856 848



Erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr

durch Pass - Stahl-Leitplanken

- **Leitplanken**
- **Doppelleitplanken mit Blendschutzgitter für Mittelstreifen**
- **Leitplanken mit Stahlrohr-Schutzgeländer**
- **Versetzte Doppelleitplanken für Felshangsicherung**

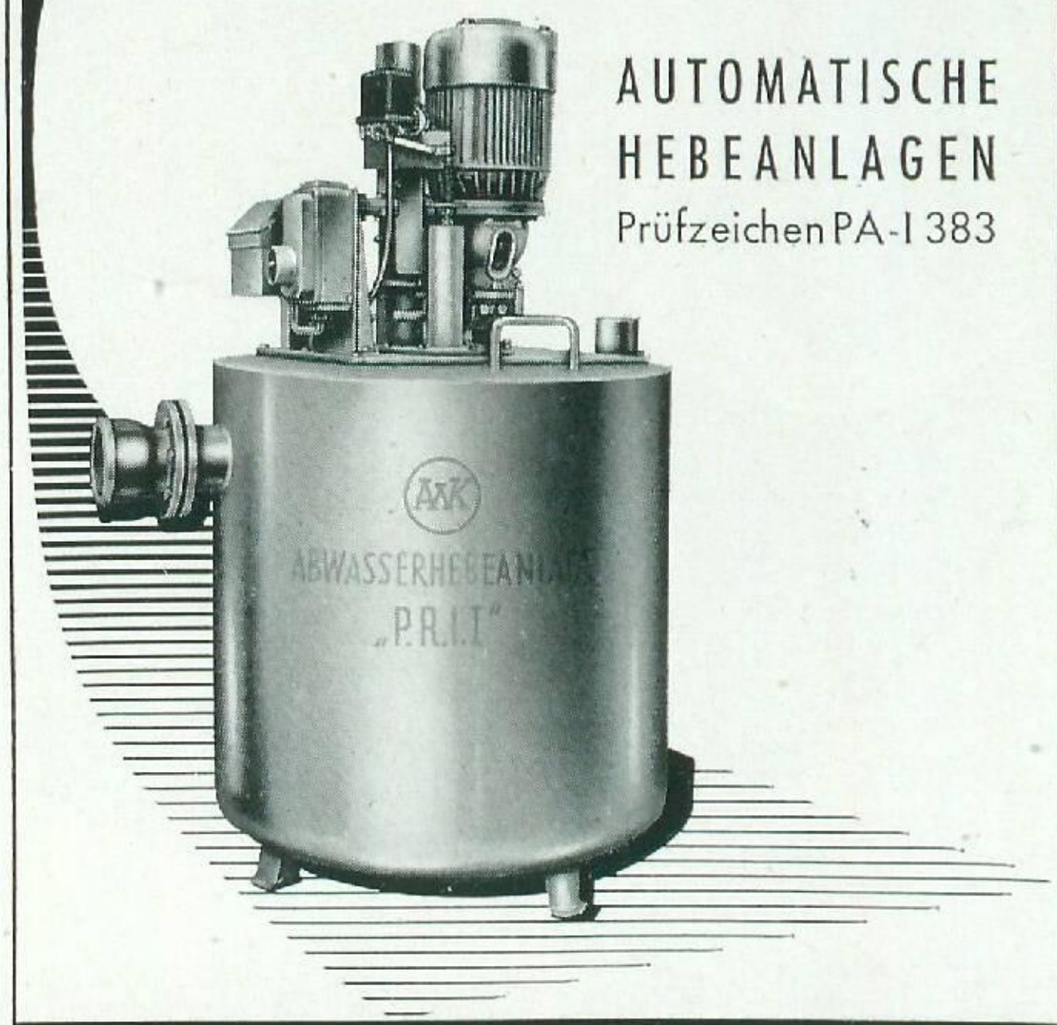
Beratung - Angebote - Lieferung - Montage

Pass & Co. WEIDENAU/SIEG

Werksgründung 1852 Fernruf: Siegen 7 31 91 Fernschreiber: 087725

STÖRUNGSFREIE

ABWASSERFÖRDERUNG

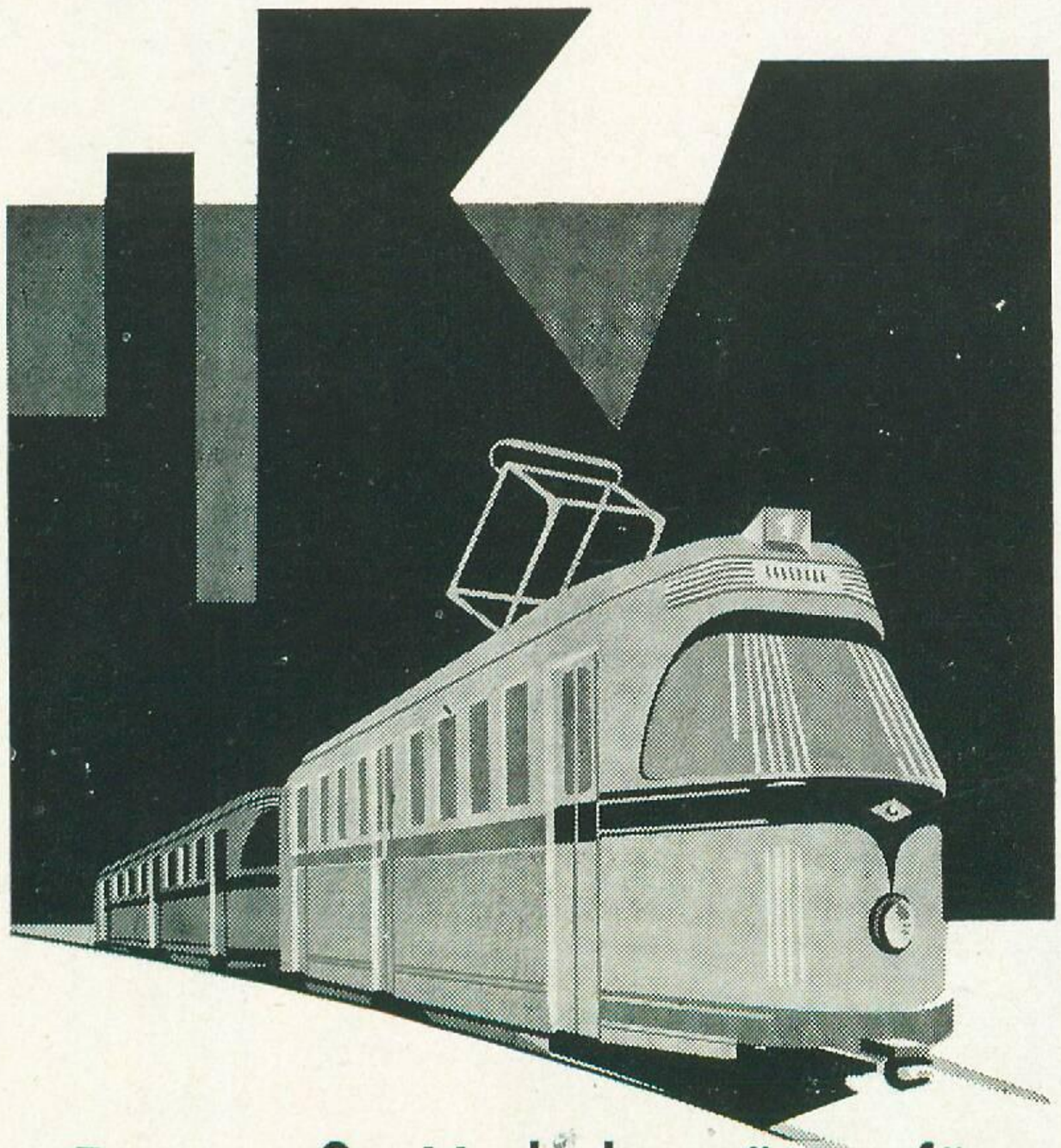


AUTOMATISCHE HEBEANLAGEN
Prüfzeichen PA-I 383

GUSS- UND ARMATURWERK KAISERSLAUTERN
NACHF. KARL BILLAND · KAISERSLAUTERN / PFALZ

AWK

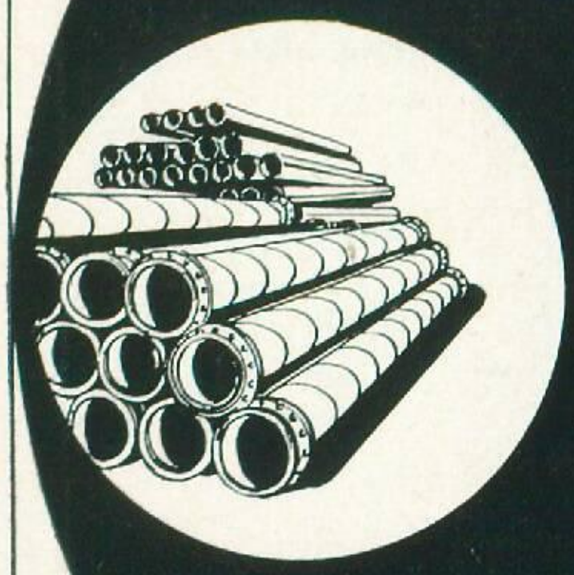
ESSENER STRASSENBAHNEN



Der große Verkehrsträger für die werktätige Bevölkerung

Ferndorf-Stahlrohre

längs- oder **spiral-** doppelseitig ellira-geschweißt



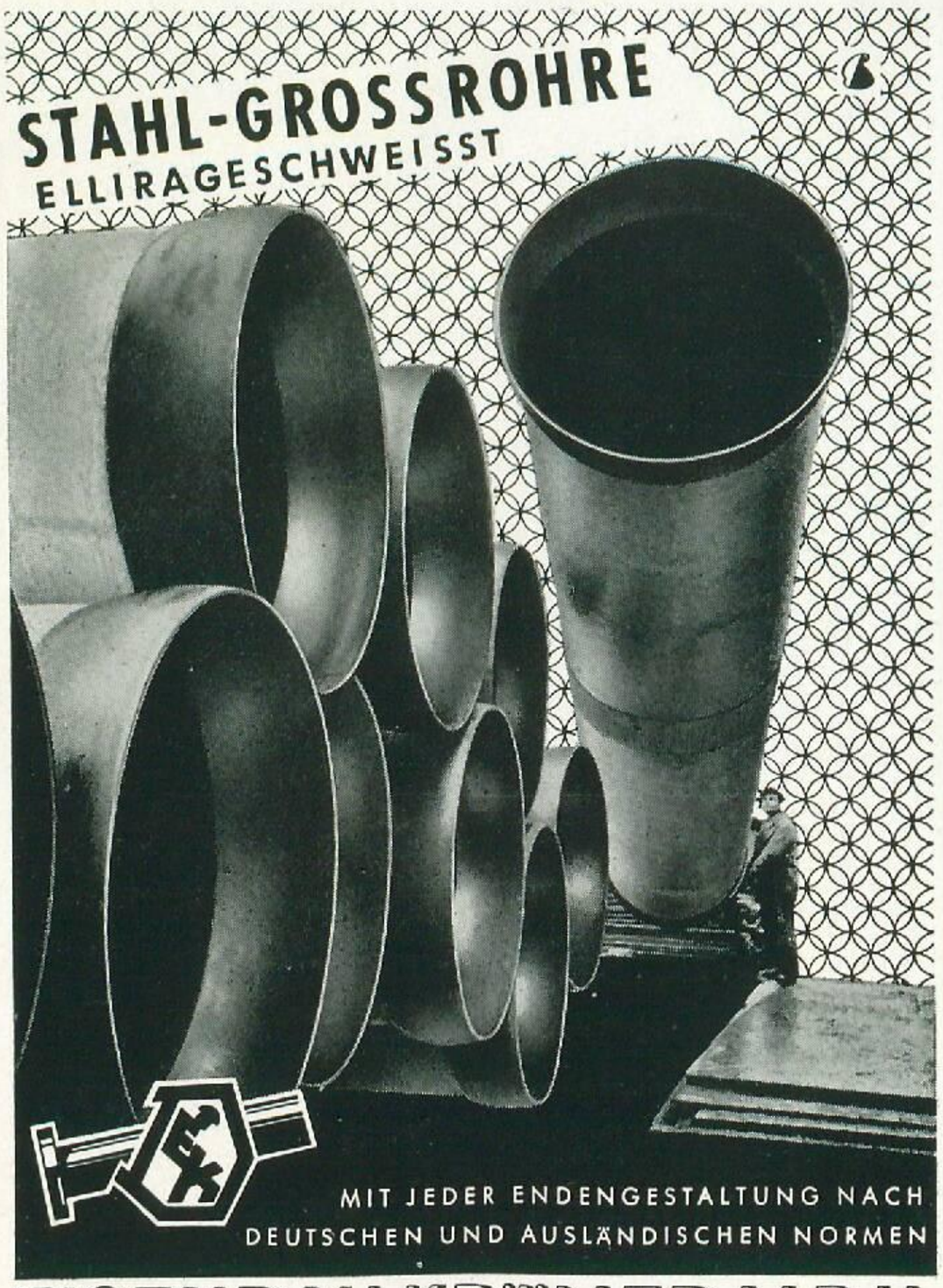
mit Flanschen-,Muffen- oder sonstigen Verbindungen
für Wasser, Gas, Luft und alle anderen Verwendungszwecke
Olleitungsrohre
mit API-Monogramm
von NW 200 an aufwärts

liefert in anerkannt erstklassiger Ausführung

Eisen- und Metallwerke Ferndorf
Gebr. Bender · Ferndorf/Kreis Siegen

Ruf: Kreuztal/Kreis Siegen 2946, 2947 u. 2948 Fernschreiber: 087761

STAHL-GROSSROHRE
ELLIRAGESCHWEISST



MIT JEDER ENDENGESTALTUNG NACH
DEUTSCHEN UND AUSLÄNDISCHEN NORMEN

EISENBAU KRÄMER M.B.H.
DAHLBRUCH KR. SIEGEN

Stand des Jahres 1956 noch nicht wieder erreicht. Die Zahl der Fahrten je Einwohner ist weiter auf 256 (261) bzw. 271 zurückgegangen. Die Betriebsleistungen sind stärker gesteigert worden, um das Platzangebot zu verbessern und mehr Fahrkomfort zu bieten. Die Gesamtzahl der im Fahrzeugpark verfügbaren Plätze hat um 3,15% zugenommen. Die Nutzwagen-km haben sich infolge des verstärkten Einsatzes großräumiger Fahrzeuge um 5,5% vermindert. Der Anteil der mit großräumigen Fahrzeugen geleisteten Wagen-km an der Gesamt-km-Leistung hat sich im Straßenbahnbetrieb auf 36,8 (30,1)% und im Omnibusbetrieb auf 7,6 (1,5)% erhöht. Im Gesamtbetrieb stieg der Anteil der mit großräumigen und Einmann-Fahrzeugen durchgeführten Leistung auf 49,7 (41,1)% der Gesamt-km-Leist Dementsprechend konnte der Personalwirkungsgrad, d. h. die täglichen Platz-km je Arbeitskraft, (1938 : 100) weiter auf 136,1 (128,1) und die Zahl der täglichen Beförderungsfälle je Arbeitskraft auf 162,1 (153,7) gesteigert werden. Die Auswirkungen der Tarifumstellung des Jahres 1957 sind aus der Gegenüberstellung der Beförderungsfälle und der Beförderungseinnahmen in den Jahren 1956 und 1958 zu ersehen, wobei eine Verlagerung zu den Sammelkarten ohne Umsteigeberechtigung festzustellen ist. Gemessen an den gesamten Beförderungsfällen aus Normaltarif sind folgende Veränderungen eingetreten:

	1956 %	1958 %
Einzelfahrscheine für Erwachsene	28,5	19,6
Einzelfahrscheine für Kinder	6,1	6,1
Sammelkarten mit Umsteigeberechtigung	30,7	25,3
Sammelkarten ohne Umsteigeberechtigung	—	23,1
Wochenkarten	15,0	9,5
Monats- und Wochensichtkarten (für das ganze Netz gültig)	8,4	8,8
Schülermonatssichtkarten u. Lehrlingswochenkarten	11,3	7,6
	100,0	100,0

Auch in Bremen ist die Abwanderung von der Straßenbahn zum Omnibus festzustellen. Bei der Straßenbahn ging die Zahl der Beförderungsfälle auf 90,84 (96,52) Millionen und der Personen-km auf 398,8 (423,7) Millionen zurück und damit die Meßzahl (1950 : 100) auf 104,2 (110,7) bzw. 100,7 (107,0). Der Obusbetrieb ist noch verhältnismäßig umfangreich mit 7,31 (7,88) Millionen Beförderungsfällen und 31,7 (34,1) Millionen Personen-km, wobei die Meßzahlen 139,3 (150,1) bzw. 133,0 (143,3) erreichten. Beim Omnibus finden wir wieder eine starke Steigerung auf 38,87 (31,90) Millionen Beförderungsfälle und 191,4 (162,0) Millionen Personen-km, wodurch die Meßzahl auf 257,3 211,2) bzw. 227,2 (192,2) gestiegen ist, so daß in Bremen die Zahl der Beförderungsfälle erheblich stärker gestiegen ist als diejenige der Personen-km. Das geschlossene Stadtbild ist dafür entscheidend. Aus dem Geschäftsbericht interessiert noch eine Gegenüberstellung der Aufwendungen für Straßenbahnen und Omnibus, bezogen auf je 100 Platz-km, die folgendes Bild ergibt:

Dpfg. je 100 Platz-km	Straßenbahn	Omnibus
Fahrdienst	44,21	48,50
Treibkraft	12,17	20,77
Unterhaltung	41,84	33,94
Verwaltung	5,87	6,18
Sozialaufwand	13,79	12,51
Abschreibungen	13,21	24,01
Versicherungen	1,46	1,51
Zinsen u. ä.	6,29	2,64
Steuern	3,78	9,05
Wegebenutzung	4,51	—
Sonstige Aufwendungen	2,19	2,24
Insgesamt	149,32	161,00

Die Gesamtkosten der Straßenbahn liegen etwa 10% unter denjenigen des Omnibus, wobei innerhalb der Kostenstruktur sehr große Unterschiede bestehen. Dies trifft nicht so sehr beim Personalaufwand zu, wenn die sozialen Ausgaben einbezogen werden. Auch die Steuern sind nicht so unterschiedlich, wenn hier das Wegebenutzungsentgelt für die Straßenbahn einbezogen wird, was nach Lage der Dinge notwendig ist. Die bei der Straßenbahn höheren Unterhaltungskosten werden gegenüber dem Omnibus weitgehend durch höhere Abschreibungen ersetzt. Der weitaus stärkste Unterschied ergibt sich bei den Zinsen u. ä. Aufwendungen wegen der erheblich höheren Kapitalinvestierungen bei der Straßenbahn gegenüber den Omnibussen. Der Personaleinsatz hat sich verbessert. Die tägliche Platz-km-Leistung je Arbeitskraft stieg auf 2 47 (2295) km und lag damit um 36,1 (28,2)% über 1938, während die Zahl der täglichen Beförderungsfälle je Arbeitskraft auf 154 (146) Fälle gestiegen ist, was gegenüber 1938 eine Steigerung um 62,1 (53,7)% bedeutet.

Bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen A G., hat sich die Beruhigung der Wirtschaftslage in der Eisen- und Stahl-Industrie — besonders im Bergbau — auf die Verkehrsleistungen ausgewirkt, deren bisheriges Ansteigen zum Stillstand gekommen ist. Die Arbeitszeitverkürzung hat zu einem Rückgang in der Benutzung der Wochenkarten und einer Zunahme bei den Fahrscheinheften geführt. Der Übergang zu Großraumwagen diente der Rationalisierung. Darüber hinaus konnte auch der Aufwand für die Instandhaltung der Gleisanlagen für die Treibstoffkosten im Omnibusbetrieb gesenkt werden. Am 1. April 1958 wurden die im Stadtgebiet Gelsenkirchen liegenden Eisenbahnstrecken der EVAG käuflich erworben, nachdem die Stadt Gelsenkirchen den Wegebenutzungsvertrag mit der EVAG nicht erneuert hatte, um einheitliche betriebliche und tarifliche Grundsätze in der Stadt durchführen zu können. Die Verkehrsleistungen waren nur um 0,1% höher als im Vorjahre, wobei die-

jenigen der Straßenbahnen um 1,05% zurückgingen, während die Leistungen der Omnibusse um 1,47% und der Obusse um 20,82% zugenommen haben. Im Gesamtbetrieb waren die Beförderungsfälle je Wagen-km mit 5,62 (5,49) etwas höher, und die Einnahmen je beförderte Person stieg auf 30,97 (29,36) Dpfg.

Weniger günstig war die Entwicklung bei der Essener Verkehrs-AG. (EVAG), wo sich der Rückgang der Beförderungsleistungen (—3,8%) gegenüber dem Vorjahre (—0,3%) verstärkt hat. Der Bericht hebt die Schwierigkeiten hervor, mit denen ein großstädtisches Nahverkehrsunternehmen dann zu kämpfen hat, wenn ihm als einzige Aufgabe die Bewältigung des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb seines Einzugsbereiches gestellt ist und es sich daneben nicht noch auf anderen Verkehrs- oder Wirtschaftsgebieten betätigen kann. Die großen Verluste kamen bisher buchmäßig nicht in Erscheinung, weil 1956 den Rücklagen 1 Mill. DM entnommen werden konnte und 1957 rund 1,6 Mill. DM Buchgewinne aus dem Verkauf der Beteiligung an der Hessische Elektrizitäts-AG. (HEAG) an die Stadt Darmstadt den Betriebsverlust ausglichen. Im Jahre 1958 wurden wiederum Beteiligungen veräußert, die aber erst den Abschluß des Geschäftsjahres 1959 berühren werden. Die Reisegeschwindigkeit ging im Straßenbahnbetrieb auf 18,7 (19,1) km/h — 1936 erzielte man nur 16,8 km/h — und im Omnibusbetrieb auf 24,1 (24,4) km/h zurück, wodurch der Betrieb teuerer und die Anziehungskraft der Verkehrsmittel geringer wird. Des weiteren hat das Ladenschlußgesetz die Einkaufsfahrten am Wochenende zusammenschrumpfen lassen. Die Einkäufe werden nunmehr zum großen Teil nach Schluß der Arbeit in der Nähe der Arbeitsstätte getätigt, wodurch zusätzliche Fahrten zum Geschäftszentrum entfallen. Eine weitere Ursache für den Verkehrsrückgang ist das Fernsehen, das in zunehmendem Umfange zur Einschränkung der Besuche von Lichtspielhäusern, Theatern, Sportplätzen usw. geführt hat. Man hat beobachtet, daß z. B. während der Übertragung von Fußball-Länderspielen die öffentlichen Verkehrsmittel kaum beansprucht werden. Die Einführung einer Vorverkaufskarte, die sich aus 20 Einzelabschnitten zusammensetzt und vom Schaffner zum Preise von 2 DM verkauft bzw. nach der Länge der Fahrtstrecke durch Stempelaufdruck entwertet wird, hat dazu geführt, daß Ende 1958 bereits 71% der Fahrgäste die Vorverkaufskarte benutzte. An die Stelle von Wochenknipskarten, bei denen jede Fahrt vom Schaffner durch Lochung entwertet wurde, traten Wochensichtkarten für 5,6 und 7 Tage, wobei die Gültigkeit der Karte und Fahrtstrecke durch aufgestempelte und aufgeklebte Merkmale eingetragen ist. Ende 1958 hatten bereits 28% der Fahrgäste die 5-Tage-Wochensichtkarte. Der Anteil dieser Karten ist auf 28,2 (6,5)% der Verkehrseinnahmen gestiegen, während der Anteil der Fahrscheine auf 44,3 (66,8) zurückgegangen ist. Eine bemerkenswerte Stetigkeit weisen die Rückgänge der Unfälle in den letzten Jahren auf. Während im allgemeinen die Unfallziffer eine leicht steigende Tendenz hat entsprechend der Zunahme des innerstädtischen Verkehrs, ist die Entwicklung bei der EVAG folgende:

Unfälle insgesamt	je 1 Mill. bef. Personen
1463	10,0
1325	8,6
1220	7,9
971	6,5

Die bessere Wirtschaftlichkeit kommt in der Erhöhung der Zahl der beförderten Personen je Wagen-km auf 3,9 (3,7) zum Ausdruck, während in 1937 nur 1,7 Personen je Wagen-km befördert wurden.

Die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG. hatte erstmals einen Rückgang ihrer Beförderungsleistungen um 2,5%, während in der gleichen Zeit die Einwohnerzahl des Einflußgebietes um 1,9% zugenommen hat. Die Zahl der Fahrten je Einwohner und Jahr ging auf 145,9 (152,5) zurück. In den Jahren 1951—1956 waren die Verkehrsleistungen durchschnittlich um rund 5,3 Millionen Personen gestiegen, und das Jahr 1957 hatte einen Stillstand gebracht, dem jetzt ein Rückgang der beförderten Personen um 4,5% folgte. Der Straßenbahnbetrieb zeigt einen Rückgang der Verkehrsleistungen um 4,5%, dem eine Erhöhung beim Obus um 5,5% und beim Omnibus um 3,7% gegenübersteht. Allerdings wurde eine Straßenbahnlinie auf Omnibusbetrieb umgestellt und eine weitere Linie wurde vorübergehend mit Omnibussen betrieben. Die Zahl der im Barverkehr beförderten Personen ist um 4,6% auf 59,2% aller Beförderungsfälle zurückgegangen, während die Zahl der auf Zeitkarten beförderten Personen um 0,8% zugenommen hat. Die unterschiedliche Entwicklung erklärt sich daraus, daß nach der Einführung von Wochensichtkarten mit unbeschränkter Fahrtenhäufigkeit die Wochenkarteninhaber neben ihren berufsmäßigen Fahrten auch andere zusätzliche Fahrten mit Zeitkarten zurücklegen können, die früher bar zu bezahlen waren. Die durchschnittliche Platzausnutzung ging auf 28,41 (29,48)%, d.h. um 3,6% zurück, und sie betrug bei der Straßenbahn 28,12 (29,16), beim Obus 33,58 (32,08) und beim Kraftverkehr 29,20 (30,46)%. Am 1. August 1958 wurde eine Tarifreform eingeführt, wobei auch erstmalig Streifenkarten zum Preise von 2 DM mit 19 Streifenabschnitten gültig für alle Preisstufen des Teilstreckentarifs verwendet wurden. Gegen Ende 1958 bedienten sich nur noch etwa 33% der barzahlenden Fahrgäste der herkömmlichen Einzelfahrscheine. Der Anteil der Wochensichtkarten lag in November/Dezember 1958 gegenüber dem Vorjahre auf 39,6 (55,3)% unter dem Vorjahre, während der Anteil der Monatssichtkarten auf 35,6 (22,3)% und der Schülermonatskarten auf 23,4 (20,4)% aller Zeitkarteninhaber gestiegen ist. Der Anteil der Fahrkarteninhaber, deren Fahrtausweis keiner Entwertung mehr bedurfte, ist auf 30,0 (9,8)% gestiegen und der Anteil der Fahrgäste, mit denen kein Geldgeschäft auf den Fahrzeugen getätigt wurde, hat auf 66,7 (35,4)% zugenommen.

Bei der Rheinische Bahngesellschaft AG., Düsseldorf, setzte sich die rückläufige Entwicklung des Vorjahres fort. Die Zahl der Beförderungsfälle war wiederum geringer. Allerdings war es auch möglich, die Betriebsleistungen einzuschränken. Die Tariferhöhungen des Jahres 1957 reichten nicht aus, die Kostensteigerungen zu decken. Eine abermalige Tariferhöhung legte das Hauptgewicht auf den Barfahrpreis. Man ging vom Einheitstarif (35 Pfg.) ab und ersetzte für die Geradeausfahrt den Einheitspreis von 35 Pfg. durch eine Staffel von 30 bis 50 Pfg. und den Umsteigefahrpreis von 45 Pfg. durch 2 Preisstufen von 40—50 Pfg. Die 7-Tage-Karte fiel fort, und stattdessen wurde eine 5-Tage-Karte eingeführt, die für 1—3 Linien gültig ist und 3,20—4,40 DM kostet. Die Preise für Monatskarten und 6-Tage-Karten blieben unverändert, wobei die Gültigkeitsdauer der 6-Tage-Karte verlängert wurde. Das Ergebnis entsprach voll und ganz den

vorausberechneten Werten. Die Kosten je 100 Platz-km werden für Straßenbahn und Omnibus wie folgt errechnet:

Dpfg. je 100 Platz-km	Straßenbahn	Omnibus
Fahrdienst	41,96	54,84
Treibkraft	12,82	15,51
Unterhaltung	31,08	29,12
Verwaltung	17,53	18,80
Sozialaufwand	6,37	7,04
Abschreibungen	11,97	20,38
Versichreungen	1,70	1,65
Zinsen u. ä.	3,76	1,62
Steuern	2,05	8,80
Wegebenutzung	11,32	0,87
Sonstige Aufwendungen	2,66	1,79
Insgesamt	143,22	160,42

Die Kosten liegen damit etwas unter dem oben wiedergegebenen Ergebnis von Bremen, jedoch weichen die einzelnen Kostenbestandteile teilweise erheblich von den dort ermittelten Ziffern ab.

Auch bei der Wuppertaler Stadtwerke AG. sind die Verkehrsleistungen weiter um 4,8% zurückgegangen. Daran ist hauptsächlich die Straßenbahn mit 57 (60) Millionen Beförderungsfällen und in geringerem Umfange die Schwebebahn mit 17 (18 Millionen Fällen beteiligt, während die Leistungen vom Autobus mit 25 Millionen und von den Obussen mit 4 Millionen Fällen nicht nennenswert verändert sind. Dabei haben die Platz-km erheblich zugenommen und zwar bei der Straßenbahn auf 851 (729) Millionen, beim Autobus auf 418 (366) Millionen, bei dem Obus auf 53 (49 Millionen, während sie bei der Schwebebahn auf 241 (247) Millionen zurückging.

Die Überlandwerke Fulda AG. verzeichnete in ihrem Omnibusverkehr einen Rückgang um 5,4%, der in der Hauptsache auf die Motorisierung weiter Volkskreise zurückzuführen ist. Ab 1. März 1958 konnten die Tarife erhöht werden.

Die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG. verzeichnete einen Verkehrsrückgang um 2,8%, an dem sowohl der Straßenbahn- wie Omnibusverkehr in der Stadt beteiligt sind, während der Omnibusfernverkehr eine mehr als 20%ige Steigerung aufzuweisen hat. Die Tarifanhebungen vom März 1957 und August 1958 haben zwar eine Erhöhung der Einnahmen um 512 000 DM gebracht, denen aber 686 000 DM höhere Betriebsausgaben gegenüberstehen, so daß der Betriebsüberschuß um DM 174 000 zurückgegangen ist. Durch Einsparungen von Einsatzwagen im Spitzenverkehr konnten die gefahrenen Wagen-km um 1,3% verringert werden. Die Durchschnittseinnahme je beförderte Person stieg bei der Straßenbahn auf 23,72 (21,81) Pfg., d.h. um 8,75% und je Wagen-km auf 111,18 (104,47) Pfg., d. h. um 6,32%. Im Omnibusverkehr erhöhte sich die Durchschnittseinnahme je beförderte Person im Ortslinienverkehr auf 31,94 (30,02) Pfg., d. h. um 6,4%, während sie im Fernlinienverkehr auf 46,00 (47,56) Pfg., d. h. um 2, 85% zurückgegangen ist. Der Omnibusgelegenheitsverkehr beförderte bei 146 557 (129 424) gefahrenen km insgesamt 54 020 (52 383) Personen und konnte seine Einnahmen auf 211 100 DM, d. h. um 13 800 DM steigern.

Bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG. setzte sich im Straßenbahnbetrieb die rückläufige Entwicklung fort, während beim Autobusbetrieb im wesentlichen durch die ständige Ausweitung des Liniennetzes die Leistungen weiter kräftig angestiegen sind. Insgesamt werden damit die Vorjahrsziffern in der Zahl der beförderten Personen und den Einnahmen etwa erreicht, aber für die kräftige Erhöhung der Unkosten wurde kein Ausgleich geschaffen. Eine im April beantragte Tariferhöhung im Straßenbahnbetrieb wurde abgelehnt, und sie konnte erst am 1. Februar 1959 eingeführt werden. Im Straßenbahnbetrieb gingen die Beförderungsfälle um 1,92% zurück, aber die Wagen-km konnten um 3,74% gesenkt werden, so daß die Beförderungsfälle je Wagen-km um 1,81% gesteigert wurden. Die Fahrgeldeinnahmen gingen insgesamt um 2,00% und je Beförderungsfall um 0,7% zurück, aber sie konnten je Wagen-km um 1,81% gesteigert werden. Der Personalmangel zwang zu weiteren Fahrplaneinschränkungen, die sich in einer höheren Platzausnutzung auswirkten. Im Autobusbetrieb wurde am 17. März eine neue Linie in Betrieb genommen und im September wurden 2 weitere Linien von anderen Unternehmen übernommen. Die Zahl der Beförderungsfälle nahm um 23,36% zu, während die Wagen-km nur um 13,99% angestiegen sind, so daß die Beförderungsfälle je Wagen-km nur um 8,51% gesteigert werden konnten. Die Fahrgeldeinnahmen stiegen insgesamt um 18,63%, wobei die Durchschnittseinnahme je Beförderungsfall auf 44,70 (46,49) Pfg., d. h. um 3,85% zurückging. Durch die bessere Ausnutzung konnte aber die Einnahme je Wagen-km auf 91,06 (87,49) Pfg., d. h. um 4,08% gesteigert werden.

Fassen wir die Angaben der einzelnen Gesellschaften über die Veränderungen bei den Beförderungsfällen und den Verkehrseinnahmen in den Jahren 1957 und 1958, verglichen mit dem jeweiligen Vorjahr zusammen, dann ergibt sich folgendes Bild:

Veränderungen gegen das Vorjahr in %

	Beförderungsfälle		Verkehrseinnahmen	
	1957	1958	1957	1958
Kiel	— 2,1	+ 7,6	+ 12,6	+ 5,6
Hamburg	— 3,7	— 1,4	+ 10,5	+ 6,8
Bremerhaven	+ 4,1	— 8,6	+ 17,6	+ 11,8
Bremen	— 0,9	+ 0,5	+ 11,3	+ 7,0
Bochum-Gelsenk.	+ 1,7	+ 0,1	+ 13,1	+ 5,5
Essen	— 0,3	— 3,8	+ 6,8	+ 8,3
Duisburg	—	— 2,5	+ 9,5	+ 4,4
Düsseldorf	— 3,4	— 3,8	+ 8,6	+ 13,5
Wuppertal	— 0,6	— 4,8	.	.
Fulda [1])	+ 7,8	— 5,4	+ 11,4	+ 18,1
Heidelberg	— 5,2	— 2,8	.	+ 8,4
Stuttgart [2])	— 5,1	— 1,9	+ 17,3	— 2,0

[1]) Nur Omnibusverkehr
[2]) Nur Straßenbahnverkehr

Insgesamt ergibt sich also eine weitere Rückläufigkeit des Verkehrsanfalles. In Bremerhaven und in Fulda ist jetzt auch die steigende Tendenz durch eine Rückläufigkeit abgelöst, wobei besonders bemerkenswert ist, daß in Fulda der Omnibusverkehr den Umschwung zu spüren bekommt. Dieser Verkehr dient zum erheblichen Teile als Zubringerverkehr zur Bundesbahn, so daß in diesem Umschwung die Auswirkung des wachsenden Individualverkehrs besonders deutlich zum Ausdruck kommt. Lediglich in Kiel ist die Rückläufigkeit durch eine Steigerung ersetzt worden. Bei der Mehrzahl der übrigen Städte hat sich die Rückläufigkeit verstärkt, jedoch zeigen die süddeutschen Städte eine Abschwächung.

Die Verkehrseinnahmen weichen durchweg von der Entwicklung der Beförderungsfälle ab, weil fast bei allen Gesellschaften in diesen Jahren Tariferhöhungen

vorgenommen worden sind. Die jeweiligen Zeitpunkte der Tariferhöhungen sind für die Unterschiede zwischen den einzelnen Entwicklungen ebenso verantwortlich wie das unterschiedliche Ausmaß der Erhöhungen. Die Tariferhöhungen wurden nicht nur als Ausgleich der steigenden Kosten erforderlich, sondern die rückläufige Verkehrsentwicklung mußte ebenfalls ausgeglichen werden. Während in der Industrie zumindest ein erheblicher Teil der Kostensteigerungen durch Kostendegressionen aus der Produktionsausweitung ausgeglichen werden kann, stehen die Nahverkehrsunternehmen vor der schwierigen Aufgabe, auch noch Kostenprogressionen aus dem rückläufigen Verkehr auszugleichen. In gewissen Grenzen ist dies durch eine Anpassung des Einsatzes an Verkehrsmitteln möglich, wobei der Personalmangel oft sanft nachwirkt. Aber die Grenzen sind hier sehr eng gesetzt, denn jede Fahrplaneinschränkung trägt ihrerseits zur Verkehrsschrumpfung bei, während umgekehrt jede Verbesserung in der Bequemlichkeit und vor allen Dingen in der Reisegeschwindigkeit einen zusätzlichen Verkehr auf sich zieht. Selbst bei den gegenwärtigen Verhältnissen ist es möglich, wenigstens in gewissen Grenzen durch betriebspolitische Maßnahmen den Verkehr auf sich zu ziehen. Allerdings sind das nur kleine Hilfsmittel gegenüber den Rationalisierungsmaßnahmen. Dabei scheint der Übergang zur Streifenkarte auch noch verkehrsbelebend zu wirken. Der Entschluß, die Straßenbahn zu benutzen, ist leichter, wenn die Fahrkarte in der Tasche ist und kein Bargeld mehr aufgewendet werden muß. Dies gilt umso mehr, wenn die Kurzstrecke auch noch tariflich begünstigt ist. Nachdem man in den Jahren der überfüllten Verkehrsmittel die Kurzstreckenfahrer besonders aus den Zentren tarifpolitisch hinausmanöverierte, werden sie jetzt wieder mit freundlichen Gesten herangezogen.

Die Ertragsentwicklung weist für 1958 zwischen den einzelnen Gesellschaften noch größere Unterschiede auf, als im Vorjahre. Einzelne Gesellschaften haben zwar ihren Jahresabschluß verbessern können, aber weit stärker wiegen die Verlustzunahmen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die ausgewiesenen Verluste in ganz erheblichem Umfange durch Buchgewinne verringert wurden. Wir haben insbesondere bereits oben auf die Buchgewinne bei der Essener Verkehrs AG. hingewiesen. Bei der Rheinischen Bahngesellschaft AG., Düsseldorf, konnten in erheblichem Umfange Pensionsrückstellungen aufgelöst werden, wodurch der Jahreserfolg günstiger erscheint. Der Reinerfolg und die Dividende sind aus der nachfolgenden Übersicht zu ersehen.

	Reinerfolg in Mill. DM		Dividende in %	
	1957	1958	1957	1958
Kiel	+ 0,46	— 0,11	4 [1]	4 [1]
Hamburg	+ 0,02	+ 1,35	5 [1]	5 [1]
Bremerhaven	— 0,02	+ 0,02	—	—
Bremen	+ 0,16	+ 0,34	5 [2]	7 [2]
Bochum-Gelsenkir.	+ 0,43	+ 0,43	4	4,5
Essen	+ 0,01	— 1,82	—	—
Duisburg	+ 0,40	+ 0,41	4	4
Düsseldorf	— 1,63	+ 1,65	—	—
Heidelberg	+ 0,23	+ 0,06	6	6
Stuttgart	+ 0,63	— 2,62	—	—

[1]) Garantiert an freie Aktionäre
[2]) An freie Aktionäre

Trotz der wenig günstigen Entwicklung haben immerhin 2 Gesellschaften ihre Dividende erhöht. Dabei wurde die Erhöhung in Bremen durch die Ausschüttung eines Bonus von 2% vorgenommen. Hier mag der Wunsch nach einer Kapitalerhöhung um 5,20 auf 15,00 Mill. DM mitgewirkt haben. Die jungen Aktien sollen zu 105% begeben werden, wovon 3,35 Mill. DM der Hauptaktionärin, der Stadtgemeinde Bremen, und der Restbetrag den übrigen Aktionären im Verhältnis 10 : 6 angeboten werden. Das Aufgeld dürfte im wesentlichen von den Unkosten verzehrt werden. Die Rheinische Bahngesellschaft hat bereits ihr Aktienkapital um 10,00 auf 40,00 Mill. DM erhöht. Dabei wurden 5,00 Mill. DM in 1958 und weitere 5,00 Mill. DM in 1959 eingezahlt.

Stadt- und Landstraßen im Verbund

Notwendigkeit von Verkehrserhebungen

Von Prof. Dr.-Ing. habil. Bruno Wehner, Technische Universität Berlin:

Die Zahl der Kraftfahrzeugbesitzer ist nicht nur bei den Selbständigen und Gewerbetreibenden, sondern vor allem auch in den Kreisen der Arbeitnehmer in ständiger Zunahme begriffen. Etwa die Hälfte aller Eigentümer von Personenkraftwagen sind heute schon Arbeitnehmer, und von 5 Pkw ist im allgemeinen ein Fahrzeug im Besitz eines Lohnempfängers. Diese Steigerung des individuellen Verkehrs droht besonders in den Stadtgebieten die wirtschaftliche Ordnung zu sprengen.

Verkehrsschwierigkeiten in den Städten

Die größten Engpässe bestehen heute zweifellos in unseren Großstädten mit ihren überlasteten Verkehrsstraßen. Die Kosten für den Ausbau dieser Straßenabschnitte betragen meist ein Vielfaches der Aufwendungen für die entsprechenden Längen von Überlandstraßen. In den Innenstadtgebieten sind die Reisegeschwindigkeiten für die Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs während der Zeit des Berufsverkehrs zum Teil unter die Geschwindigkeiten der früheren Pferdeomnibusse abgesunken. Daraus ergibt sich vielfach die Notwendigkeit, die öffentlichen Verkehrsmittel aus der Straßenebene ganz herauszunehmen und ihnen eigene Wege zur Verfügung zu stellen.

Besondere Beachtung verdienen die Forderungen des ruhenden Kraftverkehrs, da die ebenerdig vorhandenen Flächen für den Parkplatzbedarf, vor allem in den Geschäftszentren, bei weitem nicht mehr ausreichen. Bei der in vielen Stadtgebieten erreichten Motorisierungsziffer von 1:5 beträgt die benötigte Parkplatzfläche in der Innenstadt mehr als 50 % der gesamten Ausdehnung des eigentlichen Citybereiches. Hier kann nur die Erstellung von mehrgeschossischen Parkbauten, Bereitstellung von Parkplätzen am Rande des Innenstadtgebietes und eine Rationierung der vorhandenen Parkplätze weiterhelfen.

Wie die Verkehrsuntersuchungen der letzten Jahre immer wieder bestätigt haben, ist der weitaus größte Teil des Kraftverkehrs innerörtlicher bzw. Nachbarschaftsver-

kehr, während der Anteil des Fernverkehrs in den Stadtgebieten nicht die maßgebende Rolle spielt, die man häufig vermutet. In den Städten von 100 000 bis 500 000 Einwohnern zum Beispiel beträgt der reine Durchgangsverkehr nur 10 bis 15 %, während 85 bis 90 % auf den Ziel- und den reinen Binnenverkehr entfallen. So können Umgehungsstraßen zwar eine fühlbare Entlastung vom Verkehrsdruck vor allem in kleineren Städten und Gemeinden bringen, der Verkehrsnotstand ist aber durch sie allein nicht zu lösen. Mit zunehmender Stadtgröße wächst verständlicherweise der Anteil des Verkehrs, der Quelle oder Ziel im inneren Stadtbereich hat, und auch der Anteil des reinen Binnenverkehrs wird immer größer.

Von dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik, dessen Länge rund 358 000 km beträgt, entfallen auf die Bundesfernstraßen 7,4 %, die Landstraßen I. Ordnung 16,2 %, die Landstraßen II. Ordnung 14,1 % und Stadt- und Gemeindestraßen 62,3 %. Städte, Kreise und Gemeinden haben also mehr als 76 % der gesamten Straßenlänge in ihrer Baulast. Hier wird nun immer wieder Klage geführt, daß von den Steuererträgen des Kraftfahrzeugverkehrs Bund und Länder nur unzureichende Zuschüsse gewähren. Dabei erreichten in den vergangenen Jahren die Ausgaben für den Straßenbau bei den kommunalen Baulastträgern etwa die gleiche Höhe wie bei Bund und Ländern zusammen. Bei einem solchen Vergleich ist zu berücksichtigen, daß der Anteil der Unterhaltungskosten bei Bundesstraßen weniger als 30% ausmacht, während dieser Anteil bei den kommunalen Verwaltungen meist höher als 40 % ist.

Unzureichende Angaben über Fahrleistungen auf Stadt- und Landstraßen

Leider stehen bisher keine umfassenden Ergebnisse von Verkehrserhebungen zur Verfügung, die erkennen lassen, in welchem Maße die verschiedenen Straßengattungen vergleichsweise vom Verkehr in Anspruch genommen werden. Verkehrserhebungen liegen bisher für die Bundesfernstraßen und für die Landstraßen I. Ordnung vor, während sie für die Landstraßen II. Ordnung nur teilweise vorhanden sind. Auch für die Straßen der Städte und Gemeinden stehen bisher nur vereinzelte Erhebungen zur Ver-Verfügung. Um einen echten Vergleich führen zu können, ist aber erforderlich, daß die Fahrleistungen auf allen Straßengattungen für den gleichen Zeitraum bekannt sind. Wir benötigen Angaben z. B. über die prozentuale Benutzung der verschieden Straßenklassen durch die einzelnen Fahrzeugarten und über die Inanspruchnahme der verschiedenen Straßenarten in Abhängigkeit vom Reisezweck der Fahrzeuge. Der einzelne Baulastträger muß weiter wissen, in welchem Umfange sein Straßennetz durch im Verkehrsgebiet zugelassene Fahrzeuge belastet ist und wieweit es von Fahrzeugen benutzt wird, die ihren Standort außerhalb des Verkehrsraumes haben.

Trotz des individuellen Verhaltens des Kraftverkehrs sind uns heute bestimmte Gesetzmäßigkeiten über den Verkehrsablauf bekannt. Mit Hilfe von Repräsentativerhebungen lassen sich mit statistischen Arbeitsmethoden Werte ermitteln, die einen genügend genauen Vergleich der Verkehrsbelastung der einzelnen Straßenkategorien in den verschiedenen Verkehrsräumen liefern. Die Ergebnisse von solchen Erhebungen, die nur immer Stichprobenerhebungen sein können, geben uns die Unterlagen für die heutige und zukünftige Fahrzeug- und Straßennutzung. Erst auf dieser Grundlage läßt sich ein Überblick über die Notwendigkeiten des Ausbaus und die Reihenfolge der Dringlichkeit der einzelnen Baumaßnahmen gewinnen. Sicherlich wird die verkehrliche Inanspruchnahme nicht der alleinige Maßstab für eine Verteilung der Straßenbaumittel sein können. Hierbei werden auch verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte weitgehend zu berücksichtigen sein. Trotzdem wird jede Diskussion über finanzielle und organisatorische Einzelfragen unseres Straßenwesens von der Grundlage der heutigen und zukünftigen verkehrlichen Inanspruchnahme ausgehen müssen.

Gelegentlich des von der Deutschen Straßenliga veranstalteten Straßentages in Trier im Mai 1960 wurde die Forderung erhoben, daß trotz der Schwierigkeiten durch die verschiedenen Verwaltungszuständigkeiten für die einzelnen Straßenkategorien eine einheitliche Enquête über den vorhandenen Bestand und die Notwendigkeiten des zukünftigen Ausbaus unseres gesamten Straßennetzes aufgestellt werden muß. Dieser Anregung sollte man im Interesse unseres gesamten Straßenverkehrs und auch im Interesse der kommunalen Baulastträger möglichst bald entsprechen. In den städtischen Bereichen leben heute in der Bundesrepublik nahezu 3/4 der gesamten Bevölkerung, und in den ländlichen Bezirken stellen die in der Baulast der Kommunalverwaltungen befindlichen Straßen Sammler und Verteiler des Verkehrs der Hauptstraßen dar.

Das amerikanische Beispiel der Koordinierung

Die gleichen Schwierigkeiten, den Straßenbau auf der kommunalen Ebene mit den Aufgaben der Finanzierung und Planung der Landesstraßen abzustimmen, bestehen in fast allen Ländern mit höherem Motorisierungsgrad. Hier sei auf das Beispiel der Vereinigten Staaten hingewiesen, wo die früher als in Europa einsetzende Motorisierung schon vor längerer Zeit, zur Lösung entsprechender Probleme drängte. Im Staat Kalifornien betrug schon im Jahre 1930 die Motorisierungsziffer 1 : 5. Dabei soll in diesem Zusammenhang die städtebauliche Entwicklung in der Neuen Welt keineswegs als nachahmenswert herausgestellt werden. In dieser Betrachtung geht es nur um das Beispiel, wie dort die Bedürfnisse der Stadt- und Landstraßen aufeinander abgestimmt wurden.

Für ein zwischenstaatliches Schnellstraßennetz wurde im Jahre 1958 ein 13-Jahresprogramm aufgestellt. Alle Staaten einschließlich der beteiligten Städte, die im Bereich dieser Schnellstraßen liegen, haben im Rahmen der Planung eingehende wirtschaftliche Untersuchungen durchgeführt, die dann von einem neutralen Gutachtergremium zusammengefaßt und der amerikanischen Bundesregierung vorgelegt wurden. Diese Untersuchungen sind der breiteren Öffentlichkeit als der sog. Clay-Bericht bekannt geworden.

Das 13-Jahresprogramm sieht für das Interstate Highway-System insgesamt rund 63 000 km zwischenstaatliche Schnellstraßen vor. Nach Fertigstellung werden rund 20 % der gesamten Fahrleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs auf dieses Schnellstraßennetz entfallen, das rund 1 % der Straßenlänge der nordamerikanischen Union ausmacht. Hiervon sind 55 700 km Überlandautobahnen und 7400 km Stadtautobahnen. Bezogen auf die Kilometerlänge sind die Baukosten der Stadtautobahnen im Durchschnitt etwa das 5,4-fache der Überlandautobahnen. Für beide Straßenarten werden vom Bund 90 % der Kosten übernommen, während 10 % vom Land bzw. von den Städten aufzubringen sind. Außerdem gewährt der amerikanische Bund im Rahmen

der sog. ABC-Hilfe — hierbei handelt es sich um Beihilfen für ausgewählte Verkehrswege I. und II. Ordnung sowie für farm to market roads (C-Straßen) — 50 % der Kosten. Die restlichen 50 % müssen anteilmäßig von den betreffenden Baulastträgern, also den Ländern oder den Kommunalverwaltungen, getragen werden. Diese ABC-Bundeshilfe umfaßt z. B. in den Jahren von 1958 bis 1961 den Betrag von 3,55 Milliarden Dollar, von denen 45 % für Straßen I. Ordnung, 30 % für Straßen II. Ordnung und 25 % für die städtischen Straßen verwendet werden sollen. Die Bundeshilfen werden ausschließlich für Straßenneu- und -umbauten, dagegen nicht für Straßenunterhaltungsaufgaben gewährt. In allen Fällen muß der Freigabe der Mittel eine allgemeine Verkehrsplanung vorausgehen, für die zum Teil ganz erhebliche Beträge aufgewendet werden. Ein Hauptbestandteil dieser Planungstätigkeit ist die Ermittlung der heutigen und zukünftigen Fahrzeug- und Straßennutzung in dem betreffenden Verkehrsgebiet. Derartige Erhebungen sind in der letzten Zeit in Chikago, Detroit, Washington und vielen anderen Metropolen durchgeführt worden, wobei für die Aufbringung der für diese Arbeiten entstehenden, nicht unerheblichen Kosten ebenfalls ein Schlüssel zugrunde gelegt ist, nach dem sich der Bund für das zwischenstaatliche Straßennetz mit 90 % und bei den Straßen, die zu dem sog. ABC-Netz gehören, mit 50 % beteiligt.

Die erste Aufgabe

Bei uns wird es sich darum handeln, zunächst den ersten Schritt zu tun. Wenn jetzt z. B. einzelne Straßenzüge unseres Straßennetzes umklassifiziert werden sollen, um dadurch den Straßenbauhaushalt einzelner Kreise oder Länder zu entlasten, so sollten für solche Umgruppierungen die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse bekannt sein. Diese Bedürfnisse aber lassen sich nur bestimmen, wenn umfassende Angaben über Fahrleistungen und Verkehrsdichten ermittelt worden sind. Die Koordinierung der Straßenklassen der verschiedenen Baulastträger setzt daher voraus, daß wir die erforderlichen Zahlenangaben über die heutigen und zu erwartenden Verkehrsströme auf unserem Straßennetz gewinnen und die Resultate in regelmäßigen Zeitabständen erneut überprüfen. Dieser Frage werden wir in der nächsten Zukunft unsere besondere Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

Kommunale Nahverkehrsprobleme in Wien

Von Oberstadtbaurat Dipl.-Ing. Heinrich Drab, Wien

Seit dem in dieser Zeitschrift (H. 8, 1959) erschienenen Aufsatz „Der kommunale Nahverkehr in Wien" hat sich das Gesamtbild nicht wesentlich verändert. Die Auslieferung im heurigen Jahre von ca. 20 Stück modernen Zweiachser-Strab-Triebwagen für 64 Fahrgäste (behördliche Zulassung: 4 Personen pro m² Innenraum und 5 Personen im Auffangraum), von 77 Großraumbeiwagen für 78 Fahrgäste, von 56 Beiwagen für 69 Fahrgäste und von 2 Gelenkwagen für 112 Fahrgäste ist im Flusse.

Seit einiger Zeit läuft auch der erste Doppeldecker-Autobus für 105 Fahrgäste im Normalverkehr. 29 Stück weitere (heuer 12) Doppeldecker wurden bestellt, ebenso 30 Stück U-10-Eindecker für 73 Fahrgäste. Materialschwierigkeiten verzögern die Lieferung. Der Einsatz der wirtschaftlichen Doppeldecker ist dort verhindert, wo Bahnunterfahrungen die Wagenbauhöhe von 4,105 m nicht zulassen, dies ist z. B. in Wien wegen der Garagenzufahrten und auch bei Einsatzwünschen an speziellen Linien zu beachten. Ansonsten wäre wohl festzustellen, daß bei beispielsweise einer maximalen halbstündigen Spitzenfrequenz von 1100 Fahrgästen in einer Richtung der Selbstkostenvergleichsfaktor Autobus zu Straßenbahn beim Doppeldecker „1" beträgt und er für den Eindecker mit 73 Fahrgästen unter gleichen Verhältnissen „1,3" zu ungunsten Autobus betragen würde. Bei Linien, die mehr als 1100 Fahrgäste pro halbe Stunde und einer Fahrtrichtung in der Spitzenfrequenzzeit aufweisen, wollen die Wiener Verkehrsbetriebe die Umstellung auf Autobus nicht durchführen. Der Bau einer Großgarage für ca. 100 Autobusse nähert sich der Vollendung, eine weitere ist in Planung.

Selbstverständlich planen die Wiener Verkehrsbetriebe aus Gründen einer ökonomischen Ausnützung auch keine Linienführung, bei der streckenweise Autobus und Straßenbahn in einem Straßenzug gemeinsam verkehren würden.

Im Oktober 1959 wurde im Rahmen der Wiener Personenstands- und Betriebsaufnahme ein Fragebogen an die Bevölkerung beigelegt, in dem Zeit, benützte Linien, Berufs- und Wohnort der Benützer öffentlicher Verkehrsmittel — soweit es die werktätige Bevölkerung und Schüler betrifft — auszufüllen war. Die Ergebnisse werden vom mathematischen Labor der Technischen Hochschule Wien und der Stadtplanung repräsentativ ausgewertet, und es ist zu hoffen, daß vielleicht schon im Herbst d. J. die wahren öffentlichen Verkehrsbedürfnisse annähernd aufscheinen. Bei den werktätigen Privatautobenützern, die durch 2 Jahre repräsentativ befragt wurden, liegen die Ergebnisse bereits vor: Vor allem strömt dieser Verkehr zum Stadtkern.

Infolge weiteren Anstieges der Pkw-Zulassungen lassen der Sommerbäderverkehr und die sonstigen Sonntagsfrequenzen noch immer nach. Die Auflockerungstendenzen der Stadt und zwangsweise Linienverlängerung gegen die Peripherie bei kaum vermehrter Gesamtfrequenz bereiten bei einem nicht kilometerabhängigen Tarif weitere zukünftige finanzielle Sorgen. Gegenüber dem Vorjahre werden die Kurzstreckenfahrscheine intensiver benützt, jedoch mehr in Richtung kaufmännischer Erwägungen der Normalfahrgäste, als in Zuwachsauswirkung durch neue Kurzstreckenfahrer.

Sowohl bei der Straßenbahn, als beim Autobus bereitet die herrschende Wirtschaftskonjunktur stete Sorge, genügend Fahrpersonal zur Verfügung zu haben. Angleichungstendenzen der privaten Altersversicherung an die öffentliche könnten das Bild nur noch weiter verschlimmern, ebenso wie eine etwaige Tendenz zur Entpragmatisierung öffentlicher Unternehmungsangestellter.

Literaturnachweisung zu Fragen des Nahverkehrs

Von Werner P a s e w a l d t, Berlin

Ballungsraum Südost-Niedersachsen. Studien und Arbeiten aus dem Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialforschung im südöstlichen Niedersachsen e. V.
Braunschweig: Amt für Statistik und Wahlen 1960. 78 S. 8° enthält u. a. folgende Arbeiten:
Albrecht, J.: Wirtschafts- und Berufsverkehr in der Stadtplanung.
Mathiesen, J.: Der Berufspendelverkehr im Bereich der Erzlagerstätte Salzgitter-Gifhorn.
Rippel, J. K.: Verkehrserschließung und Bevölkerungsentwicklung im Raum Braunschweig.

Bäseler, Wolfgang: Die Satellitenstadt als verkehrliche Kettensiedlung.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 11.Jg. 1959 S. 286—288.

Bäseler, Wolfgang: Schienenbahnen ohne Fahrplan. Die Synthese aus Bahn und Straße.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 11. Jg. 1959 S. 137—143.

Brockhoff, E.: Die Duisburger Mehrfahrtenkarte, ein tarifliches Mittel zur Vereinfachung der Fahrgastabfertigung.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 292—296.

Brümmer, Rudolf: Die vorbildliche Omnibushalle.
Der Städtetag, Stuttgart. N. F. 11. Jg. 1958 S. 277—279.

Colberg, Rolf: Hamburgs Schnellbahnen als Verkehrsmittel und großstädtisches Strukturelement.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 11. Jg. 1959 S. 110—121.

Devillers: Wichtige Probleme der Pariser Verkehrsbedienung.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 138—142.

Drab, Heinrich: Der kommunale Nahverkehr in Wien.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959 S. 309—312.

Dusse, Hans: Nahverkehrsprobleme im Zusammenspiel der Verkehrsträger.
Die Bundesbahn, Darmstadt. 32. Jg. 1958 S. 647—654.

Frischauf, Johann: Vier Jahre Erfahrungen mit 1½—Deck-Bussen.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 337—339.

Fromm, Günter: Betrachtungen zum Entwurf eines neuen Personenbeförderungsgesetzes.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 10. Jg. 1958 S. 189—194.

Funke, A.: Der Einmannbetrieb in den Niederlanden.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 240.

Gesch, Wilhelm: Zeitgemäße Signalanlagen und moderne Stellwerke der Berliner U-Bahn.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 378—381.

Graßmann, Richard u. Gerd Steierwald: Änderung der Beförderungsgefälle infolge von Tariferhöhungen.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 233.

Gutknecht, Rudolf: Flaute im öffentlichen Personennahverkehr.
Der Volkswirt, Frankfurt/Main. 12. Jg. 1958 S. 2273—2276.

van Hauten, Peter: Der öffentliche Personennahverkehr in den einzelnen Gemeindegrößenklassen.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959. S. 326—329.

Heuer, Georg: Die Zusammenarbeit im Personenverkehr.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 10. Jg. 1958 S. 237—239.

Hoppe, H.: Erweiterung des Berliner U-Bahnnetzes.
Elektrische Bahnen, München. 29. Jg. 1958 S. 259—261.

Jenssen—Kiel: Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse bei der städtebaulichen Neugestaltung.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959. S. 307—309.

Knaus, Ferdinand: Rationalisierung durch neuartige Fahrscheine und Zangendrucker.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 18.

Krag, Peter: Die Entwicklung im Obusverkehr.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959 S. 318—321.

W: Kruschwitz, Johannes: Der Grundsatz der Gemeinwirtschaftlichkeit im Personennahverkehr.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 221.

Labs, Walter: Aufgabe und Lage des öffentlichen Personen-Nahverkehrs.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 10. Jg. 1958 S. 461—470.

Labs, Walter: Öffentlicher Verkehr — Individualverkehr.
Der Städtetag, Stuttgart: N. F. 13. Jg. 1960 S. 278—280.

Laurien, Fritz: Einige Gedanken zur Konzeption von Einmannbussen.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 169—171.

Lehner, Friedrich: Probleme des öffentlichen Massenverkehrs und Wege zu ihrer Lösung in den deutschen Großstädten.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 11. Jg. 1959 S. 389—400.

Lehner, Friedrich: Der gegenwärtige Trend im Personennahverkehr.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 225

Lippacher, Karl: Betrachtungen über einen neuen 10 m-Stadtlinienbus.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 31—34.

Mandel, Georg: Bau eines U-Bahn-Tunnels mit Schildvortrieb in Hamburg.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 65—67.

Meyer, Heinrich: Die Verkehrserschließung eines Landkreises.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959 S. 312—315.

Meyer, Rudolf: Projekt einer Untergrundbahn.
Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz. 10. Jg. 1958 S. 424—426.

Moebus, Willi: U-Bahnen zur Entlastung der Straßen.
Baumarkt, Düsseldorf. Beilage Straßenbau. 49. Jg. 1958 S. 302—304.

Naunin: Existenzkampf der Neben- und Kleinbahnen. Bericht aus Westfalen.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1958 S. 315—317.

Niemann, Hans-Joachim: Der Ausbau des Berliner U-Bahn-Netzes.
Die Demokratische Gemeinde, Bad Godesberg. 12. Jg. 1960 S. 569—570.

Pampel, Fritz: Der Erfolg der Schnellbuslinien der Hamburger Hochbahn AG.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 267—268.
Plum, Gustav: Die Aktiengesellschaften des kommunalen Verkehrswesens.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959 S. 321—326.
Rappaport, H.: Führung von Straßenbahnen auf Schnellverkehrsstraßen.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 35—38.
Reinfeld, Herbert: Gesteigerte Beförderungskapazität bei Straßenbahn und Omnibus.
Zeitschrift Kommunalwirtschaft, Düsseldorf. 1959 S. 337—338.
Reinfeld, Herbert: Elektrische Bremseinrichtungen für Straßenbahnen.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 179—186.
Reinfeld, Herbert: Rationalisierungsmaßnahmen für die Fernlinie Düsseldorf—Duisburg.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 223.
Riemerschmid, Anton: Fahrscheinloser Einmann-Betrieb.
Der Städtetag, Stuttgart, N. F. 13. Jg. 1960 S. 83—84.
von Rothe, T.: Der letzte Bauabschnitt der Stockholmer Untergrundbahn.
Die Bautechnik, Berlin. 35. Jg. 1958 S. 412—413.
Schmidt, K. R. u. G. Boisserée: Ein Jahr Tarifreform in Essen.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 371—374.
Scholz, G.: Zur Analyse des Personenverkehrs in Großstädten.
Straße und Autobahn, Bielefeld. 9. Jg. 1958 S. 451—459.
Schwarz, Adolph: Der Gleisbau in Städten.
Der Städtetag, Stuttgart. N. F. 13. Jg. 1960 S. 87—90.
Stetza, Günter: Bau der ersten Untergrundbahnlinie in Mailand.
Elektrische Bahnen, München. 29. Jg. 1958 S. 262—264.
Stetza, Günter: Die Unterpflaster-Straßenbahn-Planung für Bremen.
Der Städtetag, Stuttgart. N. F. 12. Jg. 1959 S. 568.
Tappert, Hans: Betriebswirtschaftliche und technische Grundlagen für die Entwicklung eines wirtschaftlichen 10 m-Regelbusses für Verkehrsbetriebe.
Verkehr und Technik, Berlin. 12. Jg. 1959 S. 273—277.
Vossius, Karl: Der technische Stand der kommunalen Verkehrsbetriebe.
Der Städtetag, Stuttgart, N. F. 12. Jg. 1959 S. 312—315.
Walter, Kurt: Eine neue Notfahreinrichtung für Obusse.
Verkehr und Technik, Berlin. 11. Jg. 1958 S. 316.
Wittig, Paul: Die Doppeldeckomnibusse.
Automobiltechnische Zeitschrift, Stuttgart. 60. Jg. 1958 S. 245—251.

(Die Literaturnachweisung kann schon aus Raumgründen nicht vollständig sein. Die Aufgabe der Zusammenstellung ist es, nach Möglichkeit die wichtigsten Titel zu erfassen, ohne aber dabei ein Werturteil abgeben zu wollen).

Aus Verwaltung und Wirtschaft

Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen Aktiengesellschaft (VEW) Geschäftsbericht 1959

Der Bericht über das 30. Geschäftsjahr (1959) liegt vor. Er bringt die Abschnitte über die Elektrizitätsversorgung, Heizdampfversorgung, Gasversorgung, Wasserversorgung, die Bilanz und die Erfolgsrechnung für 1959, sowie die aufbereiteten Bilanzen 1955 bis 1959. Um die Hauptergebnisse vorwegzunehmen: der Stromumsatz stieg um rd. 25 v. H. auf fast 6,5 Milliarden kWh, die nutzbare Stromabgabe lag mit 6,2 Milliarden kWh um rd. 25 v. H. über dem Vergleichswert des Jahres 1958, die Jahreshöchstlast stieg um rd. 17 v. H. auf über 1200 MW, der Gasumsatz ging geringfügig zurück. Die Investitionen betrugen rd. 142 Millionen DM. Der Bruttoumsatz stieg von 486 Millionen DM auf 528 Millionen DM. Die Dividende beträgt 10% wie im Vorjahr, außerdem wird ein Bonus von 2 v. H. verteilt.

Die Elektrizitätswirtschaft hat im Zeichen des allgemeinen konjunkturellen Aufschwungs eine entsprechende Steigerung des Energieangebots ermöglicht und gestützt. Die Gesamtabgabe aus dem öffentlichen Stromversorgungsnetz wies im Bundesdurchschnitt einschließlich Saargebiet im Jahre 1959 einen Zuwachs von rd. 11 % auf. Im Vergleich zu der realen Steigerungsrate des Sozialprodukts zeigte sie damit eine verhältnismäßig große Zunahme.

In der öffentlichen Gasversorgung brachte das Jahr 1959 im Durchschnitt der Bundesrepublik einen geringen Absatzrückgang von rd. 2% gegenüber 1958.

Die Entwicklung der mengenmäßigen Energieumsätze des Unternehmens verlief ähnlich. Die Stromversorgung wies einen beträchtlichen Zuwachs auf, der noch über die Steigerung der Gesamtabgabe aus dem öffentlichen Netz in der Bundesrepublik hinausging.

Im Jahre 1959 überschritten die Stromerzeugung in den eigenen Kraftwerken und der Strombezug zum erstenmal seit Bestehen des Unternehmens die Grenze von 5 Milliarden kWh. Dabei waren die Steigerungsraten für Eigenerzeugung und Fremdbezug mit 11,1% bzw. 11,5% fast gleich groß. Der Anteil des Fremdbezugs am gesamten Stromaufkommen hat sich geringfügig um 0,1% auf 54,4% erhöht.

Die konjunkturellen Auftriebskräfte der gesamten Wirtschaft haben sich im hochindustrialisierten Versorgungsgebiet der VEW besonders stark ausgewirkt. Die Stromabgabe an industrielle Abnehmer ist um 18,8 v. H. gestiegen, bei einzelnen Verbrauchergruppen zeigen sich noch höhere Zuwachsraten. Bei den Kleinabnehmern ist diese Rate im Vergleich zum vergangenen Jahr etwas zurückgegangen, sie betrug 10,6 v. H. Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten wurden die Bemühungen, dem westdeutschen Steinkohlenbergbau, bei der Überwindung der Absatzkrise zu helfen, fortgesetzt und langfristige Lieferverträge abgeschlossen. Importkohle wird nicht mehr bezogen. Über die Bautätigkeit werden aufschlußreiche Einzelheiten berichtet, die sich auf Leitungsnetzanlagen, Umspannwerke und Hochspannungsleitungen beziehen. Die Anzahl der Stromabnehmer hat sich um 5,5 v. H. auf rd. 746 000 erhöht. Die textlichen Ausführungen werden durch graphische Darstellungen unterstützt, die sich auch in den Abschnitten über die Heizdampfversorgung und die Gasversorgung finden. Mit den Städten Hagen und Rheine wurden Verhandlungen aufgenommen mit dem Ziel, die dort betriebenen Eigenerzeugungsanlagen stillzulegen und ausschließlich Ferngas zu liefern. Die Konkurrenz des Heizöls, die durch die steuer- und zollfreie Einfuhr verursacht ist, erfordert geeignete Tarifmaßnahmen und Verhandlungen mit der Ruhrgas-AG. Essen, in der Absicht, das Ferngas dem Heizöl gegenüber wettbewerbsfähig zu machen. Die Verordnung über die Freigabe der Gaspreise ergibt grundsätzliche Überlegungen über die weitere Ent-

wicklung. Dabei soll jegliche Preiserhöhung vermieden und die Absicht durchgeführt werden, bei erhöhtem Gasverbrauch Preissenkungen eintreten zu lassen. Die Zahl der Abnehmer hat sich um 5,1 v. H. auf rund 141 000 erhöht.

Der Wasserumsatz betrug 5,2 Mill. cbm, 4,9 v. H. mehr als im Vorjahr. Das Wasserrohrnetz wurde um fast 7 km auf rund 167 km erweitert. Die Zahl der Abnehmer ist um 3,7 v. H. auf rund 7500 gestiegen.

Beschäftigt wurden 2089 Angestellte und 2317 Arbeiter, insgesamt 4406 Personen, 54 mehr als im Vorjahr. Ruhegelder erhielten 678 pensionierte Werksangehörige, Hinterbliebenenbezüge wurden in 782 Fällen bezahlt. Für 135 kranke Mitarbeiter wurde ein unentgeltlicher Kuraufenthalt in Bad Driburg gewährt. Seit der Währungsreform sind 1270 Wohnungen mit einem Aufwand von rd. 8 Mill. DM für Werksangehörige teilfinanziert worden.

Die außergewöhnlich großen Ziffern der Bilanz ergeben insgesamt 1251,91 Mill. DM für Sacheinlagen, 15,00 Mill. DM für Bankguthaben zur Durchführung von Investitionen, 175,72 Mill. DM für Umlaufvermögen und 5,65 Mill. DM für Posten, der Rechnungsabgrenzung dienend. Im Anlagevermögen sind 142,34 Mill. DM enthalten, die durch Bautätigkeit und Ankauf im Laufe des Jahres entstanden sind. Es handelt sich um die höchste Jahresinvestition seit Bestehen des Unternehmens. Die wichtigsten Posten entfielen mit 92,74 Mill. DM auf Elektrizitätsanlagen (Kraftwerksanlagen und Leitungsnetze), 4,58 Mill. DM für Gasanlagen, 12,83 Mill. DM für gemeinsame Anlagen, 31,11 Mill. DM für in Bau befindliche sonstige Anlagen. Das Umlaufvermögen hat sich seit dem Vorjahr um 21,14 Mill. DM vermindert. Auf Seiten der Passiva erscheint das Grundkapital mit 182,00 Mill. DM, ausgewiesen sind weiter 69,50 Mill. DM für Rücklagen, 636,10 Mill. DM für Wertberichtigungen, 134,73 Mill. DM für Rückstellungen, (Ruhegelder, Hinterbliebenenversorgung und für sonstige Zwecke), 307,72 Mill. DM für Verbindlichkeiten, 96,78 Mill. DM für Posten der Rechnungsabgrenzung, 21,93 Mill. DM für Reingewinn einschließlich Gewinnvortrag aus 1958. Vermerkt sind 2,68 Mill. DM Verbindlichkeiten aus Bürgschaften. Das Grundkapital soll innerhalb von 5 Jahren um weitere 40,00 Mill. DM erhöht werden. Wertberichtigungen zu Posten des Anlagevermögens sind in einer ausführlichen Nachweisung berücksichtigt. Außerdem sind lesenswert die Anmerkungen zur Bilanzanalyse mit Nachweisungen der Vermögensstruktur, Finanzstruktur und Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital. Die Erfolgsrechnung nennt 21,93 Mill. DM als Reingewinn, nachdem Umsatzerlöse und aktivierte Eigenleistungen mit 540,77 Mill. DM Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe usw. mit 276,30 Mill. DM ermittelt wurden. Es verblieben als Rohertrag, zuzüglich übriger Erträge, 284,38 Mill. DM. Als wichtigste Aufwandsposten erscheinen 44,51 Mill. DM für Löhne und Gehälter, 4,39 Mill. DM für gesetzliche soziale Leistungen, 8,07 Mill. DM für sonstige soziale Aufwendungen, 65,00 Mill. DM für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sacheinlagen, 16,18 Mill. DM für Zinsen und ähnliche Aufwendungen, 36,50 Mill. DM für Steuern, 64,33 Mill. DM für sonstige Aufwendungen. Es verbleibt ein Jahresüberschuß von 31,14 Mill. DM, der durch Zuführung zur freien Rücklage usw. auf 21,93 Mill. DM Reingewinn reduziert worden ist, etwas weniger als im Vorjahr. Der Dividendenaufwand blieb unverändert. Vorsitzer des Aufsichtsrates ist Oberstadtdirektor i. R. Hansmann, Vorsitzer des Vorstandes Paul Sattler.

Personalien

BONN

Der Präsident des Deutschen Roten Kreuzes, Staatsminister a. D. Dr. Heinrich Weitz, beging kürzlich seinen 70. Geburtstag. Seine kommunale Laufbahn brachte ihn in das Amt des Oberbürgermeisters von Trier, das er in den 6 Jahren vor 1933 verwaltete. Nach dem Kriege ging Weitz als Oberbürgermeister nach Duisburg und wurde 1947 Finanzminister in Nordrhein-Westfalen. Seine außergewöhnlichen Verdienste als Präsident des Deutschen Roten Kreuzes sind durch Bundespräsident Lübke anerkannt worden, insbesondere gelang es ihm, das Los der Kriegs- und Zivilgefangenen zu lindern und die Familienzusammenführung weitgehend zu fördern.

KARLSRUHE

Am 22. August 1960 wurde Staatssekretär a. D. Dr. Hermann Wandersleb 65 Jahre alt.

Dr. Wandersleb ist im Jahre 1895 in Meiningen (Thüringen) geboren. Nach Absolvierung des humanistischen Gymnasiums studierte er, mit Unterbrechung durch Teilnahme am ersten Weltkrieg, an den Universitäten Halle, Berlin und Heidelberg Rechts- und Staatswissenschaften. 1921 promovierte er zum Dr. jur., 1923 wurde er nach Ablegung des Assessorexamens in das Preußische Ministerium des Innern berufen und 1926 als Regierungsrat in das Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe. 1927 erfolgte seine Ernennung zum Landrat des Kreises Querfurt in Mitteldeutschland. Zahlreiche während seiner Amtszeit gebaute Straßen, Versorgunsanlagen, Schulen, Heime und Siedlungen verdanken ihre Entstehung seiner Initiative.

1933 wurde Dr. Wandersleb von dem Naziregime seines Amtes enthoben, aber 1945 sofort wieder zum Neuaufbau herangezogen. Er erhielt zunächst die Leitung der Abteilung Allgemeine Verwaltung und die Vertretung des Oberpräsidenten der Nordrheinprovinz, 1946 wurde er im neu gebildeten Lande Nordrhein-Westfalen Ministerialdirektor und Chef der Landeskanzlei.

An der Berufung und dem Ausbau von Bonn zur vorläufigen Bundeshauptstadt hatte Dr. Wandersleb maßgeblichen Anteil. Nach Bildung der Bundesregierung im Jahre 1949 wurde er Staatssekretär des Bundesministeriums für Wohnungsbau. In dieser Eigenschaft wirkte er in den folgenden zehn Jahren in hervorragender Weise mit an der Lösung einer der dringlichsten Aufgaben der Nachkriegszeit, dem Wohnungsbau. Bereits im Jahre 1957 wurde ihm für seine Verdienste vom Bundespräsidenten das Große Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband verliehen.

1959 folgte Dr. Wandersleb einem Ruf zur Übernahme der Leitung der Gesellschaft für Kernforschung in Karlsruhe. Auf diesem wichtigen und bedeutsamen Posten ist er auch heute noch in voller Schaffenskraft tätig. Aus seiner publizistischen Tätigkeit ist das dreibändige Handwörterbuch des Städtebaues, Wohnungs- und Siedlungswesens besonders bemerkenswert. In zahlreichen Gremien bekleidet Dr. Wandersleb Ehrenämter, er hat u. a. den Vorsitz im Verwaltungsrat der Deutschen Pfandbriefanstalt und im Bundesverband Deutscher Verwaltungs- und Wirtschaftsakademien. Er gehört auch dem Vorstand des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V. als stets interessiertes Mitglied an.

Neuzeitliche großräumige Nahverkehrsfahrzeuge

Von Dr. Herbert Reinfeld, Düsseldorf

Der öffentliche Nahverkehr steht wieder einmal im Zeichen verstärkter Pressekritik. Diese Kritik wird zum Teil durch wahltaktische Überlegungen im Hinblick auf kommende Kommunalwahlen, andererseits durch Tarifanhebungen ausgelöst, die verschiedene Verkehrsunternehmungen im Laufe der letzten Zeit durchführen mußten bzw. noch vorzunehmen beabsichtigen. Es ist zwar verständlich, daß jede Tarifsteigerung mit Unmut zur Kenntnis genommen wird. Es darf aber auch auf der anderen Seite nicht übersehen werden, welche zwingenden Gründe zu den Tariferhöhungen führen. Vor allen Dingen ist zu bemerken, daß die unbestreitbar vorliegenden Rationalisierungserfolge, die die Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren aufzuweisen hatten, dafür sorgten, daß Tariferhöhungen nicht schon früher und in größerem Umfange als bisher notwendig geworden waren und die mit immer mehr Besorgnis zu betrachtende Personalverknappung sich noch nicht in Betriebseinschränkungen auszuwirken brauchte.

Es muß immer wieder hervorgehoben werden, daß die Verkehrsunternehmen ihrer Natur nach lohnintensiv sind und mit ihren Kosten unmittelbar auf die allgemeinen Lohn- und Arbeitszeitbewegungen reagieren. Weiterhin veranlaßt der steigende Lebensstandard viele Fahrgäste, auf die individuellen Verkehrsmittel abzuwandern. Der zunehmende Individualverkehr nutzt aber die praktisch unverändert gebliebene Straßenfläche immer unwirtschaftlicher aus und führt bei abnehmender Reisegeschwindigkeit aller Verkehrsmittel, also gleichermaßen der individuellen und der öffentlichen Verkehrsmittel, wegen der Straßenverstopfungen und des häufigen Anhaltens zu weiter ansteigenden Betriebs- und Personalkosten. Schließlich tragen die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe infolge ihrer Beförderungspflicht die Belastung durch den Spitzenverkehr und die ungenügende Auslastung ihres Fahrzeugparkes während des verlängerten Wochenendes. Sie sind durch Sozialtarife und Freifahrten, beispielsweise für Kriegsversehrte, verpflichtet, Kosten zu übernehmen, die nicht von den Verkehrsunternehmen, sondern von übergeordneten Stellen getragen werden müßten.

Zwang zur Rationalisierung

Die technische Entwicklung der Fahrzeuge hat einen durchaus befriedigenden vorläufigen Abschluß erreicht. In den vergangenen Jahren mußte viel Neuland beschritten werden. Dadurch erklärt es sich, daß teilweise komplizierte Wege bei der Lösung der anstehenden Probleme beschritten wurden. Inzwischen hat sich aber auf der ganzen Linie der Wille zur äußersten Einfachheit durchgesetzt. Die Ingenieure und Techniker arbeiten auch weiterhin intensiv an allen neuen Fortschrittsmöglichkeiten, was sich allein auf dem Gebiet der Straßenbahnfahrzeuge in einer sehr großen Anzahl Veröffentlichungen im Verlauf nur eines einzigen Jahres (*) ausdrückt. Das Hauptaugenmerk aller Arbeiten ist zur Zeit nur auf Verbesserungen und Verfeinerungen gerichtet, die sich auf Erleichterung der Bedienung, Wirksamkeit der Bremseinrichtungen, Fahrkomfort für Personal und Fahrgäste und auf Reisegeschwindigkeit beziehen. Allen Fahrzeuggattungen der Schiene und Straße ist gemeinsam, daß sie in erster Linie unter dem Gesichtswinkel der Behebung der Verkehrsnot, der Verringerung des Personalbedarfes und der Senkung der Anschaffungs-, Instandsetzungs- und Wartungskosten betrachtet werden.

Straßenbahn

Die für den Außenstehenden am sichtbarsten hervortretenden Merkmale der modernen Fahrzeuge sind durch ihre Größe und Länge und durch ihr Aussehen gekennzeichnet. Die serienmäßige Herstellung zwingt bei den Straßenbahnfahrzeugen dazu, daß vier-, sechs- und achtachsige Triebfahrzeuge und vierachsige Großraumbeiwagen aus praktisch den gleichen Bauelementen aufgebaut werden. Motoren, Getriebe, Drehgestelle, Türen, Fenster, Teile der Wagenkästen und die Innenausstattung können ohne irgendwelche Einschränkungen in allen Fahrzeugen gleichermaßen verwandt werden. Im Straßenbahnwesen werden nie so große Bauserien in Frage kommen, wie man sie im Kraftfahrzeugbau gewohnt ist. Infolgedessen werden die Gestehungskosten der Fahrzeuge wegen ihrer kleineren Stückzahl von vornherein immer höher als bei einer Großserie liegen müssen, wobei allerdings der dreimal so große Abschreibungszeitraum berücksichtigt werden muß. Trotzdem sind durch Vereinheitlichung der Bauelemente Fertigungsstückzahlen entstanden, wie sie früher im Straßenbahnbau nicht bekannt waren. Die Rationalisierungsmaßnahmen der Hersteller führten dazu, daß die Anschaffungskosten moderner Großraumfahrzeuge heute nicht größer sind als zur Zeit ihrer Entwicklung, obwohl Material- und Lohnkosten erheblich gestiegen sind. Beispielsweise haben sich seit dem 1. Januar 1955 bis Anfang des Jahres 1960 die Löhne um rund 24 v. H., die Preise für Stabstahl um 19 v. H. bzw. für Baustoffe allgemein um 15 v. H. erhöht. Die Vereinheitlichung der Bauelemente wirkt sich darüber hinaus aber auch äußerst günstig bei den Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten aus. Die Lagerhaltung für Ersatzteile nimmt nur einen Bruchteil des früheren Umfanges in Anspruch, als sich bei den Verkehrsunternehmen noch eine große Anzahl verschiedener Baumuster aus den früheren Herstellungszeiträumen in Be-

(*) VDI-Z. 102 (1960) Nr. 19, S. 816/20 (dort ausführliche Schrifttumsangabe).

trieb befand. Die vermehrte Anschaffung moderner Fahrzeuge gestattete es vielen Betrieben, die älteren Baumuster aus dem Verkehr zu ziehen und sich auf diese Weise der technisch und betrieblich unrationell gewordenen Fahrzeuge zu entledigen. Die Rheinische Bahngesellschaft AG.

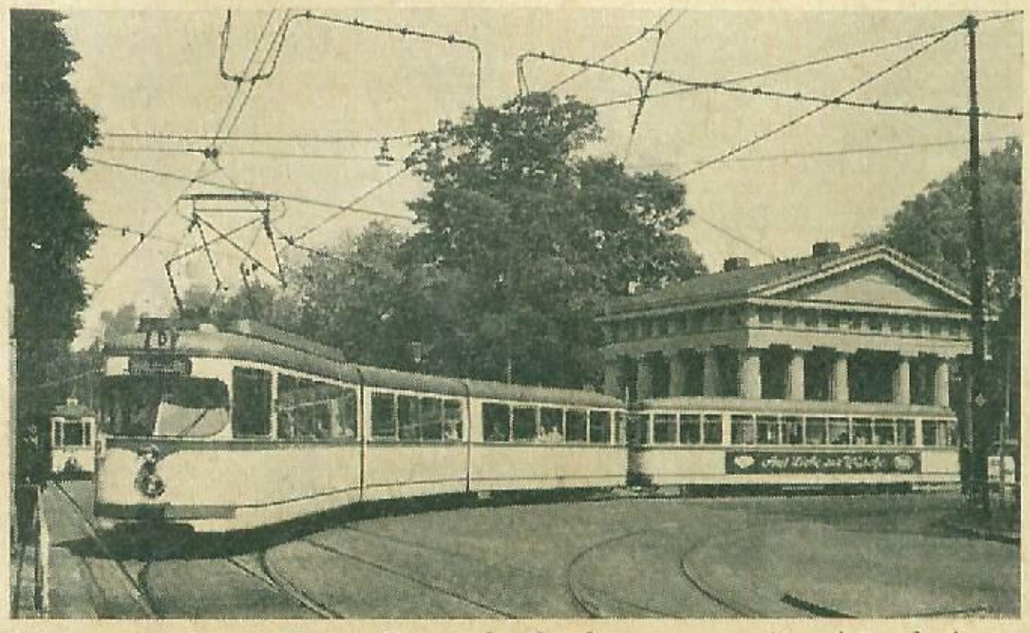


Bild 1 Achtachsiger Doppelgelenkwagen mit vierachsigem Beiwagen der Fernlinie Düsseldorf—Duisburg (Düwag)

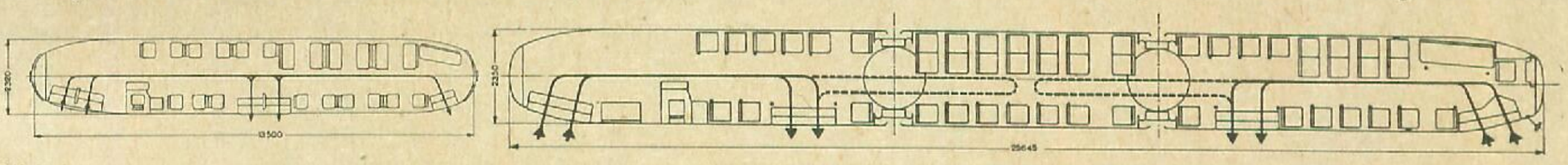


Bild 1a

in Düsseldorf beispielsweise wird in Kürze als älteste Fahrzeuge nur noch Niederflurwagen aus den Baujahren 1936 bis 1952 besitzen und als zweites modernes Baumuster die vier-, sechs- und achtachsigen Fahrzeuge, die vom Jahre 1953 an entstanden sind. Im Schienenverkehr werden von manchen Betrieben vierachsige Triebfahrzeuge bevorzugt, sofern ein verstärkter Einmannbetrieb zweckmäßig erscheint. In Städten mit großem Verkehrsaufkommen werden jetzt dagegen allgemein Gelenktriebwagen eingesetzt. Wenn Linien den ganzen Tag über ein sehr großes und gleichmäßiges Verkehrsaufkommen aufweisen, bewähren sich auf diesen Strecken achtachsige alleinfahrende Triebwagen. Auf Linien, die einen sehr starken Spitzenverkehr zu bewältigen haben, in den dazwischen liegenden Stunden aber weniger stark besetzt sind, bewähren sich sechsachsige Gelenktriebwagen, die mit einem vierachsigen Beiwagen behängt werden. Die Behängung von Gelenktriebwagen mit vierachsigen Großraumbeiwagen bringt durch die Zugbildung die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs erst voll zur Geltung.

Bild 2 Vierachsiger Gelenkwagen Stuttgart (MF Esslingen)

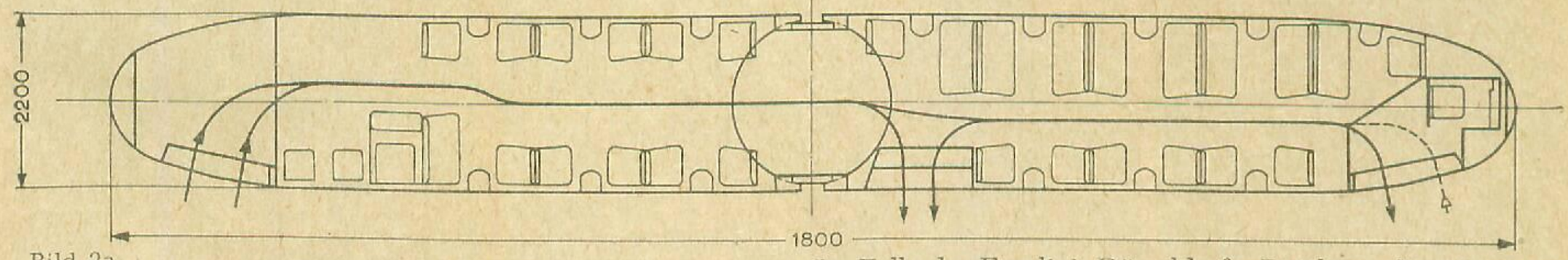


Bild 2a

Die Mehrzahl der Verkehrsbetriebe wählt zur Steuerung der Triebwagen Nockenfahrschalter, die von Hand betätigt werden. In Städten mit schwierigen Geländeverhältnissen wird zur Erhöhung des Adhäsionsgewichtes anstelle der Behängung mit Beiwagen auf die Zugsteuerung zurückgegriffen. Die Zugsteuerung zweier Triebwagen bietet dann bei Vorhandensein älterer Fahrzeuge im Wagenpark den Vorteil, daß während des Spitzenverkehrs Zugeinheiten mit sehr großem Platzangebot zur Verfügung stehen. In Zeiten schwächeren Verkehrs werden die Triebwagen auseinander gekuppelt und ersetzen Züge älterer Baumuster, die während der Spitzenzeiten als Verstärkungszüge eingesetzt und anschließend wegen ihrer geringen Wirtschaftlichkeit aus dem Verkehr gezogen werden. Legt man trotz großem Adhäsionsgewicht jedoch auf die selbständige Führung der beiden Zugteile keinen Wert, kann auch mit vierachsigen motorisierten Beiwagen gefahren werden, wobei sich eine sehr gute Aufteilung der Fahrgäste auf den doppelt mit Personal besetzten Triebwagen und den einfach besetzten Beiwagen erzielen läßt.

Mit Hilfe der großräumigen Straßenbahnfahrzeuge ist es möglich geworden, den Personalwirkungsgrad gegenüber früher fast auf das Doppelte zu steigern. Während früher in einem Drei-Wagen-Niederflurzug ein Fahrer und drei Schaffner benötigt wurden, um 270 Fahrgäste zu befördern und abzufertigen, sind es heute bei einem Zug, der aus einem sechsachsigen Trieb- und einem vierachsigen Beiwagen besteht und mit einem Fahrer und zwei Schaffnern besetzt ist, 310 Fahrgäste und in einem achtachsigen Triebwagen mit einem Fahrer und einem Schaffner sogar 250 Fahrgäste, d. h. der Personalwirkungsgrad des Großraumzuges liegt bei 103 und beim achtachsigen Doppelgelenktriebwagen bei 125 Fahrgästen je Mann Personal. Andererseits sind die jährlichen Laufleistungen der modernen Großraumzüge sprunghaft in die Höhe geschnellt. Die früheren Einheiten liefen 50 000 bis 70 000 km jährlich. Die heutigen Laufleistungen der Großraumwagen liegen beispielsweise in Düsseldorf bei 80 000 bis 110 000 km im Jahr. Im Falle der Fernlinie Düsseldorf—Duisburg, die mit einem achtachsigen Doppelgelenkwagen und einem vierachsigen Beiwagen als Zugeinheit bei einem Personalwirkungsgrad von 120 Fahrgästen je Mann Personal betrieben wird, sind monatliche Laufleistungen von 12 000 km üblich, so daß ein Jahresdurchschnitt von rund 130 000 km einschließlich der Wartungs- und Instandsetzungszeiten erreicht wird.

Die glatten Außenflächen der Großraumwagen gestatten, ähnlich wie beim Kraftfahrbetrieb bereits üblich, die Straßenbahnfahrzeuge durch automatische Waschanlagen laufen zu lassen und auch bei den Reinigungsarbeiten Personal einsparen zu können. Aus diesem Grunde ist auf vorspringende Teile und auf allen überflüssigen Zierrat verzichtet worden.

Bild 3 Henschel Gelenk-Omnibus. Im Hintergrund behängter sechsachsiger Straßenbahn-Gelenktriebwagen

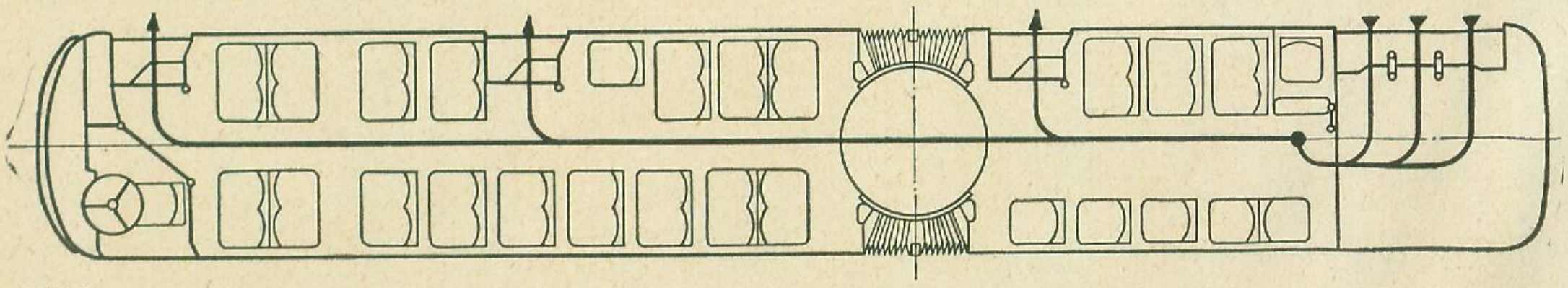


Bild 3a

Über die wichtigen technischen Einrichtungen wie gummigefederte Räder, Beleuchtung, Bremseinrichtungen usw. ist in den vergangenen Jahren so viel geschrieben worden, daß an dieser Stelle ein kurzer Hinweis auf die reichhaltige Literatur genügen möge. Es soll aber noch einmal besonders hervorgehoben werden, daß die heutigen Straßenbahnfahrzeuge auch für die nahe Zukunft modern bleiben werden und in der Lage sind, den Verkehr in einer zweiten Ebene, insbesondere als Unterpflasterbahn, abwickeln zu können, wenn sich einzelne Städte dazu entschließen könnten, Teile ihres stark belasteten innerstädtischen Netzes unter die Erde zu verlegen.

Die betrieblichen Vorzüge und die Kostenersparnisse, die die Gelenkwagen bieten, sind so überzeugend, daß manche Betriebe sich entschlossen, gut erhaltene zweiachsige Fahrzeuge mit Stahlaufbau oder wenigstens Fahrgestelle zum Umbau für vierachsige Gelenktriebwagen wieder zu verwenden. Je nach der gewählten Konstruktion mit zwei alten Fahrgestellen oder einem alten Fahrgestell und einem neuen Laufdrehgestell entstanden Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil zwischen zwei Gelenken oder Vor- und Hinterwagen mit einem Gelenk.

Unter den vorhandenen modernen Baumustern, die allein in westdeutschen Großstädten laufen, seien einige charakteristische Fahrzeuge herausgestellt. Bild 1 zeigt einen vollelektrischen Zug der Fernlinie Düsseldorf—Duisburg, der aus einem achtachsigen Doppelgelenkwagen und einem vierachsigen Großraumbeiwagen besteht. Grundsätzlich sind Trieb- und Beiwagen aus den gleichen Bauelementen wie die üblichen Stadtwagen aufgebaut. Der Zug hat jedoch mit Rücksicht auf die Fahrgäste der Fernlinie einige Besonderheiten erhalten, die zur Erhöhung des Fahrkomforts dienen. Es ist beachtenswert, daß die stärkeren Zugkräfte und die verlangte größere Reisegeschwindigkeit mit den gleichen Motoren, den gleichen Drehgestellen und der gleichen elektrischen Ausrüstung erzielt werden konnten, wie sie die bekannten Stadtwagen besitzen. Diese Großraumwagen des Düsseldorfer Baumusters laufen nicht nur in mehreren westdeutschen Städten, sondern darüber hinaus auch in Kopenhagen und in Wien.

Ein ganz anderer technischer Aufbau ist in dem Stuttgarter Gelenktriebwagen verwirklicht worden, der bei 2,20 m Breite, 18,8 m Länge und 2 Mann Personal 164 Personen Platz bietet. Dieses Fahrzeug besitzt zwar auch eine zweimotorige Ausrüstung, hat aber nur zwei Drehgestelle und kein Laufgestell. Je ein Motor treibt die zur Wagenmitte hin liegende Achse eines jeden Drehgestelles mit einem Adhäsionsgewicht von 67 % an. Infolge der Zugsteuerung beim Betrieb von zwei gekuppelten Triebwagen bleibt also das Adhäsionsgewicht unverändert. Dieses Baumuster wird für Stuttgart mit elektropneumatischer Steuerung in einer Serie von 172 Stück gebaut und wird in Kürze das Stadtbild beherrschen (Bild 2).

Kraftomnibus und Oberleitungsomnibus

Für die Entwicklung der Omnibusse und Obusse gelten ganz ähnlich gelagerte Überlegungen, wie sie bei der Straßenbahn angestellt worden sind. Die größte Bedeutung dürfte auch hier wiederum der Fahrzeuggröße beizumessen sein. Kürzlich ist der jahrelang währende Streit um die Fahrzeuglänge und das zulässige Fahrzeuggewicht beendet worden. Die Fahrzeuglänge wurde auf maximal 16,5 m begrenzt. Hiermit ist im Spitzenverkehr ein Platzangebot für 176 Fahrgäste erzielbar. Die Länge von 16,5 m stellt gerade noch die untere Grenze dar, mit der ausreichend großräumige Fahrzeuge geschaffen werden können. Eine Länge von

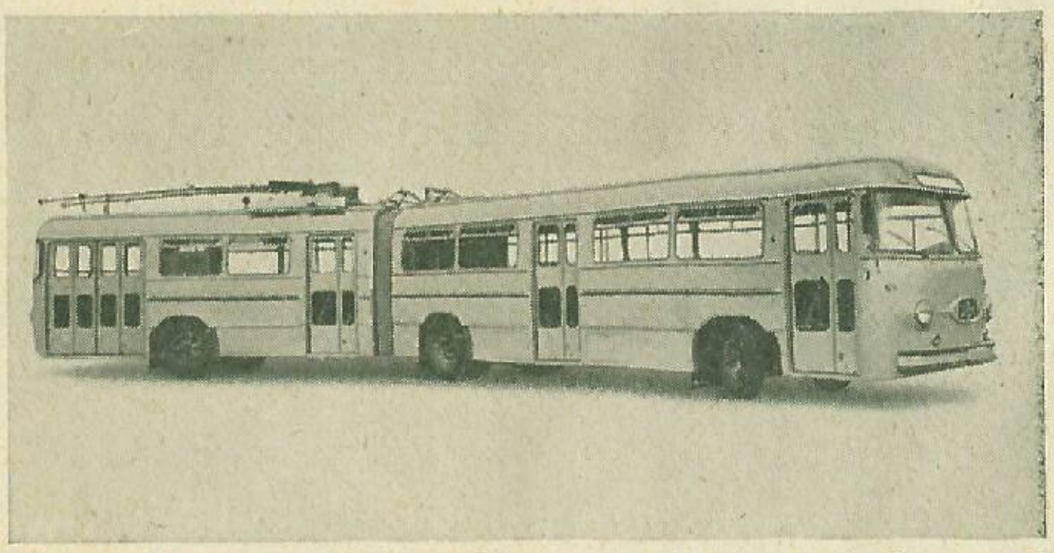
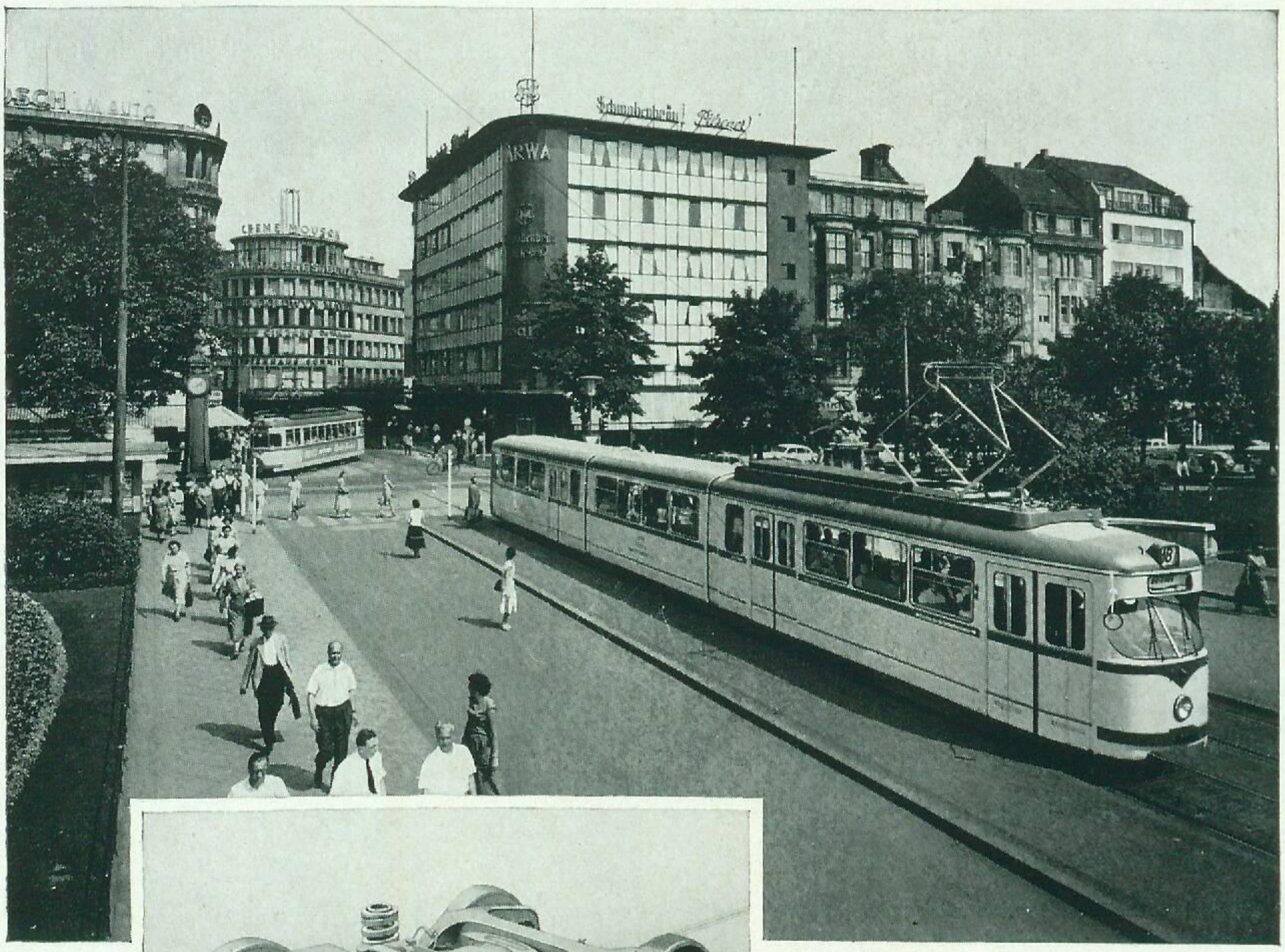
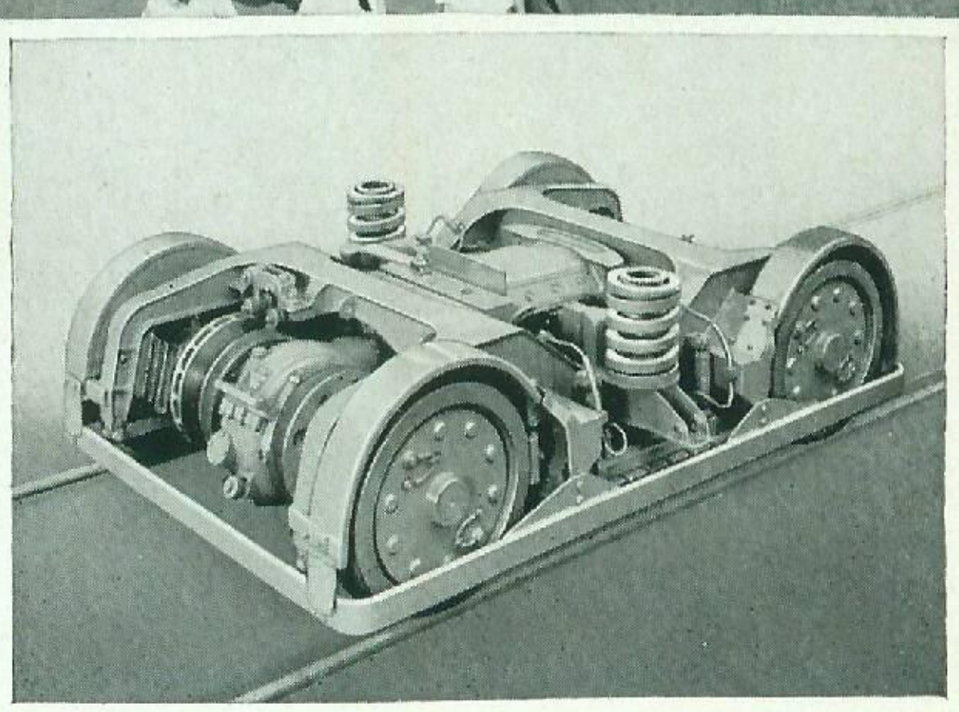


Bild 4 Henschel Gelenk-Obus mit gleichem Aufbau und Grundriß wie der Gelenk-Omnibus auf Bild 3

15,0 m, wie sie eine Zeitlang erwogen wurde, wäre für Gelenkfahrzeuge nutzlos gewesen, weil der damit erzielbare Gewinn an Fassungsvermögen gegenüber einem 12-m-Bus nicht durch die erhöhten Anschaffungs- und Unterhaltungskosten hätte wett gemacht werden können. Nachdem nun der Bau von 16,5 m langen Gelenkbussen möglich ist, wer-

NEUZEITLICHE STRASSENBAHNWAGEN





Düwag-Drehgestelle mit
einmotorigem Achsantrieb D.P.

DÜWAG

WAGGONFABRIK UERDINGEN A.G.
WERK DÜSSELDORF

ZEITSCHRIFTEN

BROSCHÜREN

VERLAGSWERKE

BANK- UND AUSSENHANDELSFORMULARE

AUTOMATISCHE SETZMASCHINEN

BUCHBINDEREI

BUCHDRUCKEREI-VERLAG HANS KNIPPING KG · DÜSSELDORF

BIRKENSTRASSE 17 · TELEFON SA.-NR. 681618 · POSTFACH 4728

den sich die meisten Nahverkehrsbetriebe für die Anschaffung derartiger Fahrzeuge entschließen, sofern sie nicht aus betrieblichen Gründen den 10 oder 12 m langen Bus oder Obus wegen des Einmannbetriebes vorziehen sollten.

Die Aufbauten für den Motorwagen der 16,5 m langen Gelenkfahrzeuge sind beispielsweise bei Henschel von dem 12-m-Bus übernommen und lassen sich gleichermaßen für Kraftomnibusse (Bild 3) und für Oberleitungsomnibusse (Bild 4) verwenden. Diese Rationalisierungsmöglichkeit wirkt sich günstig insbesondere für den Obus aus, der sonst bei seiner kleineren Fertigungsstückzahl preislich dem Omnibus gegenüber stark benachteiligt sein würde.

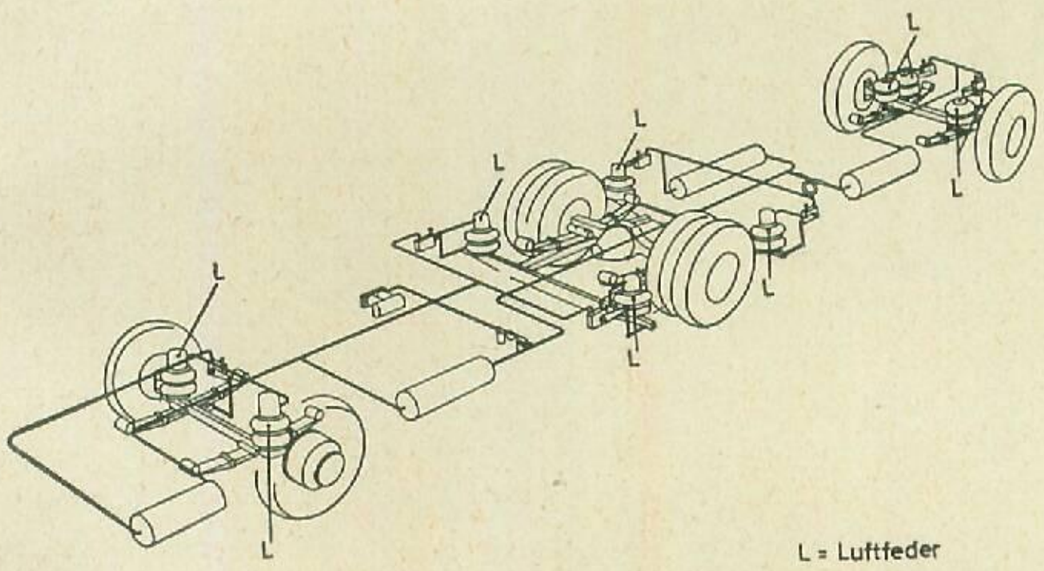


Bild 5 Anordnung der Luftfedern in einem Gelenkbus-Fahrgestell

Bei so großen Fahrzeugeinheiten wird besonderer Wert auf einfache Bedienung gelegt. Lenkhilfen und halb- oder vollautomatische Getriebe erleichtern dem Fahrer weitestgehend die körperliche Arbeit. Gute Bremsen sorgen für die Betriebssicherheit und somit für die Sicherheit des Personals, der Fahrgäste und aller Teilnehmer am gesamten Straßenverkehr. Die modernen Omnibusse haben die bewährten lastabhängigen Bremsen, die deswegen unbedingt erforderlich sind, weil die Nutzlast der Fahrzeuge schon mehr als das Leergewicht betragen kann.

Eine besondere Bedeutung kommt der Luftfederung (Bild 5) zu, die sich in wenigen Jahren fast allgemein durchgesetzt hat. Sie arbeitet in Verbindung mit einer lastabhängigen Federungssteuerung und bewirkt bei Kurvenfahrt und Seitenneigung der Fahrzeuge, daß sie sich auch in vollbesetztem Zustand außerordentlich schnell aufrichten. Gerade beim Gelenkomnibus und -Obus hat sie weiterhin die Aufgabe, bei unterschiedlicher Belastung des Motorwagens und des Nachläufers eine gestreckte und horizontale Lage des Gesamtfahrzeuges und eine gleichbleibende Einstieghöhe der Trittstufen zu gewährleisten.

Um bei den Gelenkfahrzeugen einen raschen Fahrgastwechsel und somit geringe Haltestellenaufenthalte zu erzielen, wird die hintere Plattform sehr groß ausgebildet und mit einer breiten Tür versehen. Dadurch ist es möglich, daß gleichzeitig drei Fahrgäste durch die Tür gehen können, ohne sich gegenseitig zu behindern.

Weiterhin empfinden es die Fahrgäste als sehr angenehm, wenn die Gelenkverbindung zwischen dem Motorwagen und dem Nachläufer praktisch keine Verschränkungen zuläßt, d. h. die beiden Wagenteile torsionssteif um die Längsachse macht. Angstgefühle bei Fahrgästen, die hinten im Nachläufer sitzen und nach vorn durch den Wagen schauen oder sich auf der Gelenkverbindung befinden, sind damit praktisch beseitigt worden. Derartige Gelenke zeigt Bild 3 und 4 mit einer Harmonikaverbindung. In Bild 6 ist ein Düwag-Bus dargestellt, der die von den Gelenkstraßenbahnwagen (Bild 1) her bekannte Konstruktion besitzt. Dieses Gelenk macht den Motorwagen und Nachläufer ebenfalls torsionssteif und läßt die Außenwand nahezu glatt erscheinen.

Große Beachtung ist der ausreichend guten Belüftung der Gelenkfahrzeuge gewidmet worden. Bei niedrigen Außentemperaturen kann der Motorwagen durch die Abwärme des Motors beheizt werden, indem ein Gebläse Frischluft über einen Wärmeaustauscher in das Wageninnere leitet. Der Hinterwagen wird von einer Ölheizung getrennt erwärmt. Die gleiche Gebläseeinrichtung kann im Sommer dazu benutzt werden, um Frischluft unmittelbar in das Wageninnere zu leiten. Mit Hilfe der Belüftungsanlage ist es gut möglich, Schwitzwasserbildung bei niedrigen Außentemperaturen zu verhindern.

Im Laufe der letzten Jahre setzt sich die Leichtmetall-Schalen-Bauweise in verstärktem Maße durch. Sie gewährt eine günstige Arbeitsaufnahmefähigkeit bei frontalen oder seitlichen Zusammenstößen und beteiligt durch die filigranartige Auflösung der tragenden Bauelemente eine große Zahl von Teilen, die in Nachbarschaft des Zusammenstoßpunktes liegen, mit relativ kleinen Kräften an der Vernichtung der Stoßarbeit. Bei Unfällen an Fahrzeugen, die mit dieser Schalenkonstruktion in Leichtmetall ausgerüstet sind, entstehen immer nur geringe örtliche Verformungen, die meist mit einfachen Mitteln repariert werden können.

Bild 6 Düwag-Gelenkbus der Rheinbahn mit gleichem Gelenk wie bei der Straßenbahn auf Bild 1

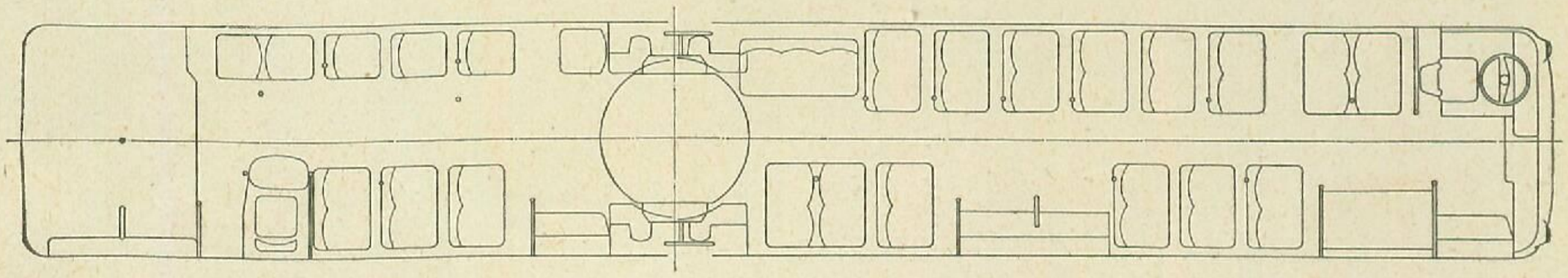


Bild 6a

Als weiteren Vorteil bietet die Leichtmetall-Schalen-Bauweise ein geringes Eigengewicht. Die Gewichtsersparnis hat ihrerseits zur Folge, daß Reifen, Bremsen und Kraftstoff gespart werden und Beanspruchungen des gesamten Aufbaus verringert werden. Gleichzeitig wächst das Beschleunigungsvermögen und die Steigfähigkeit bei gleicher Motorleistung.

Von den Gelenkfahrzeugen wird trotz ihrer Größe eine große Reisegeschwindigkeit verlangt. Durchschnittlich werden Motorleistungen von rund 160 PS eingebaut. Die Leistung der Motoren wird aber vermutlich allgemein auf 210 PS heraufgesetzt werden.

Die Beleuchtung in den Gelenkfahrzeugen setzt eine größere Kleinspannungsleistung voraus. Um die Generatoren aber nach Möglichkeit wirtschaftlich auszunutzen, wird der Röhrenbeleuchtung mit ihrer guten Lichtausbeute, die etwa viermal so hoch wie bei Glühlampen liegt, verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt. Mit Hilfe der Röhrenbeleuchtung ist es möglich, mit der Hälfte der für Glühlampen notwendigen Energie die doppelte Beleuchtungsstärke im Wageninneren zu erzeugen.

Von der weiteren technischen Entwicklung ist in den nächsten Jahren zu erwarten, daß brauchbare Bremskonstruktionen entwickelt werden, die die Fahrzeuge verschleißlos abbremsen. Es genügt dabei, die verschleißlose Abbremsung im höheren Geschwindigkeitsbereich bis herunter auf etwa 15 km/h vorzunehmen. Die Restenergie kann dann bei geringer Abnutzung und mäßiger Erwärmung mit den bisherigen Bremseinrichtungen vernichtet werden.

Zur Zeit ist es üblich, noch drei verschiedene Hilfsenergien in den Fahrzeugen vorzusehen, und zwar elektrische, pneumatische und hydraulische Energie, wobei die Hydraulik im allgemeinen als nachgeschaltetes Übertragungsmittel hinter die Pneumatik gesetzt ist. Es ist nun durchaus reizvoll, die Hydraulik als vollwertige Hilfsenergiequelle einzusetzen, um auf diese Weise den gesamten apparativen Aufwand zu verringern und alle Hilfsbetätigungen in den Großraumfahrzeugen ausschließlich mit elektrischer und hydraulischer Hilfsenergie zu betreiben. Die Grundlagen und die Voraussetzungen hierzu sind bereits gegeben.

Zusammenfassung

Die drei Grundpfeiler des öffentlichen Nahverkehrs: Straßenbahnen, Kraftomnibusse und Oberleitungsbusse, haben einige wichtige und charakteristische Entwicklungsmerkmale gemeinsam. Die heutigen Fahrzeuge sind zu Großraumeinheiten entwickelt worden, die bei allen drei Fahrzeuggattungen zu Gelenkfahrzeugen geführt haben. Die Straßenbahnen haben den Vorteil des schienengebundenen Verkehrs, daß eine Zugbildung von Einheiten mit sehr großem Fassungsvermögen bei außerordentlich günstigem Personalwirkungsgrad gegeben ist. Omnibusse und Obusse können auf den Beiwagenverkehr nicht mehr zurückgreifen und sind daher mit den Gelenkfahrzeugen an eine maximale Länge von 16,5 m gebunden.

Die Straßenbahnfahrzeuge sind aber im Laufe der letzten Zeit in ihren Bauelementen vereinheitlicht worden, so daß es ohne weiteres möglich ist, vier-, sechs- und achtachsige Triebwagen und vierachsige Beiwagen aus den gleichen Einzelteilen aufzubauen. Andererseits bestehen Omnibusse und Obusse untereinander ebenfalls aus den gleichen Bauelementen und Teilen der Aufbauten. Im Zuge der Vereinheitlichung sind die Einrichtungen für die Kleinspannungsanlagen der Straßenbahnen aus dem Kraftwagenbetrieb übernommen und können zwischen beiden Fahrzeuggattungen ausgetauscht werden. Dadurch ergibt sich eine gemeinsame Lagerhaltung für Straßenbahn und Omnibus, die sich nicht nur auf Lampen, Schalter, Installationsmaterial usw., sondern genau so auch auf Ausrufanlagen und ähnliche Einrichtungen erstreckt. Es dürfte in Zukunft ohne weiteres möglich sein, sogar die elektrisch betätigten Türen, Gelenkteile u. a. für die Fahrzeuggattungen gemeinsam anzuwenden, wobei auf grundsätzlich im Straßenbahnbetrieb bewährte Ausführungen zurückgegriffen werden könnte. Derartige Maßnahmen würden der verstärkten Rationalisierung zugute kommen.

Konstruktive Neuerungen bei Lokomotivbeständen

Mit fortschreitender Entwicklung der Schalt- und Regeltechnik sind in den letzten Jahren auch beachtliche Verbesserungen an Steuerungen für Lokomotiv- und Gleisfahrzeug-Hebeböcken vorgenommen werden. Von fahrbaren Schaltpulten mit übersichtlich angeordneten Bedienungs-Druckknöpfen und Kontrollinstrumenten werden 4 Hebeböcke gemeinsam oder jeder Bock einzeln sicher gesteuert. Jeder Hebebock ist also mit seinem eigenen Getriebe und Motor ausgerüstet und durch Gummischlauchleitungen über das Steuerpult am Netz angeschlossen. Dabei werden zur Erzielung des notwendigen Gleichlaufs die Ist-Drehzahlen aller 4 Motoren so genau wie möglich abgestimmt. Eine übertrieben genaue Übereinstimmung ist nicht notwendig, weil die Steuerung der Motoren bei dem hohen Übersetzungsverhältnis der Getriebeteile feinste Regulierungen zuläßt. Da die Hubgeschwindigkeiten im Vergleich zu den verlangten Hubzahlen je Stunde gering sind, können die Motoren mit verhältnismäßig kleinen Leistungen ausgelegt werden, was sich entsprechend kostensparend auch auf die Schaltgeräte auswirkt.

Zu den elektromotorischen Spindelantrieben kommen in letzter Zeit noch die über Sondermotoren angetriebenen Laufrollenwellen, die ein leichtes Verfahren auf dem Gleisweg gestatten.

Hilfsstromendschalter oben und unten an den Böcken verhindern ein Überfahren der Endstellungen der Hebeböcke im Gefahrenfall.

Bei der Konstruktion des mechanischen Teiles der Böcke sind in letzter Zeit die Lagerungen der Spindeln besonders interessant. Sie werden bei den neueren Ausführungen im oberen Joch des Bockes aufgehängt, damit sie nur noch auf Zug belastet sind. Dadurch werden Ausknickungen, die fast immer zu Dauerverformungen führten, ausgeschlossen.

Die modernen, geschweißten Stahlblechkonstruktionen der Böcke ermöglichten teilweise erhebliche Gewichtsersparnisse, ohne die Stabilität und Formschönheit zu beeinträchtigen. Außerdem gestatten nur sie die Anpassungsfähigkeit an die vielen Erfordernisse beim Heben von Lokomotiven und Gleisfahrzeugen aller Art.

Die Verkehrssignalanlagen der Stadt Frankfurt/Main

Verkehrssignalanlagen sind das einzige Mittel, mit dem bei der Unzulänglichkeit unserer Straßen der Verkehr überhaupt noch in geordnete Bahnen gelenkt werden kann. Die Verkehrsexperten Frankfurts haben das rechtzeitig erkannt.

Im Jahre 1950 wurde in Frankfurt die erste zentralgesteuerte Verkehrssignalanlage der Bundesrepublik in Be-

trieb genommen. Die Amtseinrichtung war im Polizeipräsidium untergebracht. Die erste „Grüne Welle", die in dieser westdeutschen Großstadt nach dem Kriege wieder eingerichtet wurde, reichte vom Ausstellungsgelände, vorbei am Hauptbahnhof bis über die Friedensbrücke. Inzwischen besitzt Frankfurt vier Grüne Wellen, die von Siemens & Halske eingerichtet wurden:

1. Messegelände bis Friedensbrücke (Richtung Flughafen-Autobahnkreuz)
2. Ost-West-Achse (Berliner Straße) vom Schauspielhaus bis zur Hanauer Landstraße
3. Rings um die Hauptwache mit Auslauf in die Große Bockenheimer Straße zum Opernplatz
4. Rings um den Eschenheimer Turm mit Auslauf Börse-Stiftsstraße.

Gesteuert werden sämtliche Gruppen von einem Hauptamt im Polizeipräsidium und einem Unteramt in der Paulskirche aus, wobei die Anlage des Unteramtes mit der des Hauptamtes synchron läuft. Insgesamt sind 86 Kreuzungen in die Grünen Wellen einbezogen, 35 davon werden vom Hauptamt geschaltet.

Darüber hinaus sind 60 einzelne Anlagen vorhanden, die teils „halbautomatisch" arbeiten, d. h. durch Fußgänger-Druckknopf oder Straßenbahn-Bügelkontakt betätigt werden, teils „voll verkehrsabhängig" sind und durch Schwellenkontakte geschaltet werden, die in die Fahrbahn eingelegt sind.

Die zentralgesteuerte Verkehrssignalanlage bietet die Möglichkeit, für verschiedene, zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten regelmäßig wiedeerkehrende Verhältnisse „Schaltprogramme" vorzusehen. Tritt eines der erwarteten Ereignisse ein, kann das entsprechende Programm durch Tastendruck gewählt werden. So sind in Frankfurt im Zuge der Grünen Welle zwischen Ausstellungsgelände und Friedensbrücke acht verschiedene Programme festgelegt. Sie tragen den völlig verschiedenen Verkehrsverhältnissen, beispielsweise beim Berufsverkehr in die Stadt oder aus der Stadt hinaus, bei normalem Werktagsverkehr, dem Verkehr an Sonntagen oder bei Messeverantaltungen, bei Nebel oder Glatteis Rechnung. Der Phasenablauf der einzelnen Lichtsignale an den Ampeln ist dann der jeweiligen Situation angepaßt. Darüber hinaus kann im Bedarfsfall von der Zentrale aus auch an jeder angeschlossenen Kreuzung direkt oder einzeln eingegriffen werden.

Abgesehen davon, daß die technischen Signalanlagen den Verkehr weitaus besser regeln können als viele örtliche Verkehrsbeamte, lassen sich durch die Automation der Verkehrsregelung auch Hunderte von Polizeibeamten einsparen, die überhaupt nicht zu beschaffen wären. Außerdem ist statistisch nachgewiesen, daß von 18 000 Vorfahrtsübertretungen nur 2,5 % an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen begangen werden.

Im Rhein-Main-Dreieck, also im Frankfurter Wirtschaftsraum, sind über 100 000 deutsche Kraftfahrzeuge zugelassen, die sich ständig im Verkehr der Stadt bewegen. Innerhalb von 12 Stunden wurden an Messetagen am Platz der Republik mehr als 40 000 Fahrzeuge gezählt.

Ohne die vorbildlichen Verkehrssignalanlagen wäre es bei diesem riesigen Ansturm von Kraftwagen auf engstem Raum unweigerlich zu einem Verkehrschaos gekommen.

Die gesamten technischen Signalanlagen in Frankfurt repräsentieren heute einen Wert von 2,5 Millionen DM, wobei der Aufwand für die Bauarbeiten nicht inbegriffen ist.

Modernisierung des Straßenbahnwesens in Bonn

Die Stadtwerke Bonn haben im April 1959 zehn vierachsige Triebwagen in Auftrag gegeben, mit deren Auslieferung Ende Mai 1960 begonnen werden konnte. Die Fahrzeuge wurden bei der Waggonfabrik Uerdingen, Werk Düsseldorf, gebaut.

Die elektrische Ausrüstung wurde von den Siemens-Schuckertwerken geliefert. Sie ist im wesentlichen die gleiche wie bei den im Sommer 1957 gelieferten vier vierachsigen Triebwagen und den zehn sechsachsigen Triebwagen des Baujahres 1959. Für die Steuerung der beiden kompensierten Tandemmotoren mit einer Leistung von je 95 kW wird ein Fahrschalter für Hebelbetätigung verwendet, der 11 Serienstufen, 10 Parallelstufen einschließlich zwei Feldschwächstufen und 17 Bremsstellungen besitzt. Er ist unter den Fahrgast-Längssitzen eingebaut. Zum Rangieren dient ein Rangierschalter im Heck mit einer Fahrstufe und zwei Bremsstufen zum Einschalten der Solenoide und Schienenbremsen.

Die Triebwagen erhielten bemerkenswerte Einrichtungen: vier Schienenbremsen mit automatischer Umschaltung auf Batteriespannung bei Ausfall der Fahrdrahtspannung, je einen Notbremsschalter am Schaffner- und Fahrerplatz zum Einschalten der Schienen- und Solenoidbremse und zum Öffnen des Fahrstromkreises, Motorstromheizkörper und zusätzliche Frischstromheizkörper, Röhrenbeleuchtung in Bandanordnung, Lautsprecheranlage, optisch-akustische Signalanlage und eine Kleinspannungsanlage mit Eingehäuseumformer.

... in Remscheid

Die Stadtwerke Remscheid bestellten im März 1959 sechs vierachsige Gelenktriebwagen für Zweirichtungsverkehr. Der erste dieser Triebwagen ist Ende Mai d. J. ausgeliefert und erprobt worden. Die Fahrzeuge wurden bei der Westwaggon gebaut und von den Siemens-Schuckertwerken mit vom Auftraggeber beigestellten Motoren ausgerüstet und montiert.

Als Fahrmotoren dienen AEG-Tatzlagermotoren je 63 kW, die bisher als Verbundmotoren in Betrieb waren und für die neuen Fahrzeuge als Reihenschlußmotoren umgebaut wurden. Mit Rücksicht auf die starken Steigungen sind alle Achsen angetrieben. Die Steuerung erfolgt durch elektromagnetische Schütze mit gedämpfter Brückenschaltung beim Übergang von Serie auf Parallel und zwei getrennten Bremsstromkreisen in Viereckschaltung.

Für die Sicherheit sorgen sechs Schienenbremsmagnete mit selbsttätiger Umschaltung auf Batteriespannung bei Ausfall der Fahrleitungsspannung und vier aus der Fahrleitung gespeiste Bremssolenoide.

Die neuen Triebwagen erhielten eine Frischstrom-Innenraumheizung, eingebaut in die Seitenwandkanäle, Warmluftheizung für die Fahrerplätze, Röhren-Innenbeleuchtung zum Anschluß an die Fahrleitungsspannung, Lautsprecheranlage und elektromotorisch betriebene Türschließanlagen.

... in Heidelberg

Die Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG erhielt Anfang Mai 1960 zwei sechsachsige Gelenktriebwagen, die im Juni 1959 bestellt wurden. Die Fahrzeuge wurden von der Waggonfabrik Uerdingen, Werk Düsseldorf, gebaut und von den Siemens-Schuckertwerken ausgerüstet.

Die beiden 95 kW-Motoren für Düwag-Antrieb werden durch einen unter den Fahrgastlängssitzen angeordneten

Nockenfahrschalter mit Kurbelantrieb gesteuert. Für Rückwärtsfahrt befindet sich im Heck ein Rangierschalter mit einer Fahr- und zwei Bremsstufen.

Neben der generatorischen Bremse stehen zur Verfügung sechs Schienenbremsen, die sich beim Ausfall der Fahrdrahtspannung selbsttätig auf Batteriespeisung umschalten, und zwei Solenoidbremsen für 24 V.

An Hilfseinrichtungen sind vorhanden: Frischstrom- und Nutzstromheizung, Glühlampenbeleuchtung für 600 V, Kleinspannungsanlage für 24 V, Türschließanlage, optisch akustische Signalanlage und Lautsprecheranlage mit Transistorverstärker.

Die Fahrzeuge verkehren als Einrichtungswagen ohne Beiwagen, sie haben daher auch keine elektrische Kupplung erhalten.

... in Amsterdam

Der Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam hat kürzlich den 50. modernen Großraum-Triebwagen in Betrieb genommen. Es handelt sich hierbei um einen achtachsigen Gelenktriebwagen aus einem Auftrag über 33 Fahrzeuge. Unter Anrechnung der früher gelieferten 37 Sechsachser wird die Straßenbahn Amsterdam nach vollständiger Auslieferung des laufenden Auftrages über 70 neue Großraum-Triebwagen verfügen.

Alle Fahrzeuge wurden von der holländischen Waggonfabrik Beijnes gebaut und von den Siemens-Schuckertwerken elektrisch ausgerüstet. Die Straßenbahn hat für die ganze Serie Siemens-Kardanantriebe mit kompensierten Motoren und Fahrschalter mit Drehmomentverstärkern, zum Einbau unter den Fahrgastlängssitzen gewählt.

Außer der elektrischen Widerstandsbremse in Verbindung mit einer Solenoidbremse sind die Fahrzeuge auch mit Schienenbremsen ausgerüstet.

Bei den schwierigen Verhältnissen in Amsterdam ist es notwendig, einen sehr forcierten Betrieb mit großen Anfahrbeschleunigungen und Bremsverzögerungen durchzuführen. Deshalb wurde auf den Betrieb mit Beiwagen verzichtet, um ein möglichst günstiges Adhäsionsgewicht zu erreichen. Die neuen Fahrzeuge haben in dieser Beziehung, wie auch hinsichtlich ihrer ansprechenden Aufmachung, starken Anklang beim Publikum gefunden.

U-Bahn Lissabon

Der erste Bauabschnitt der Metro Lissabon (7 km Tunnelstrecke mit 11 Bahnhöfen) wurde am 29. 12. 59 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Im Vollausbau soll später das Netz 40 km Streckenlänge umfassen. Die elektrische Ausrüstung der 24 Triebwagen sowie die Beleuchtungs- und Niederspannungsanlage der Bahnhöfe lieferten die Siemens-Schuckertwerke AG. Vorerst werden je 2 Triebwagen zu Kurzzügen zusammengekuppelt; für später sind Vierwagenzüge vorgesehen, die mit Scharfenbergkupplungen elektrisch und mechanisch verbunden werden. Wagen und Motoren sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt, werden aber vorerst nur bis 60 km/h ausgefahren. Die Reisegeschwindigkeit ergibt sich zu 29 km/h bei einem Haltestellenaufenthalt von jeweils 20 Sekunden. Die Triebwagen haben Normalspur 1435 mm und bieten 44 Sitzplätze und normal 100, im Spitzenverkehr 172 Stehplätze.

Jeder Triebwagen hat 4 Tatzlagermotoren von je 90 kW, 1170 U/min, die über Stirnradgetriebe die Radsätze antreiben. An der von einer dritten Schiene abgenommenen Fahrspannung 750 V Gleichstrom werden die Motoren in Reihen-Parallelschaltung über 24 Anfahrstufen angelassen. Die Wagen haben eine automatische Schaltwerksteuerung, die es ermöglicht, sämtliche Wagen von einem Fahrerstand aus zu steuern. Den Anfahrvorgang überwachen Stromwächter. Die Betriebsbremse ist die elektrische Widerstandsbremse, bei der die Motorenfelder mit 110 V fremd erregt werden. Nur unterhalb 10 km/h und für Notbremsungen wird die Druckluftbremse eingesetzt. Sie kann vom Fahrer, von den Fahrgästen und von der mechanischen Fahrsperre-Einrichtung — beim Überfahren eines Haltesignals — ausgelöst werden und wird unterstützt von 4 Schienenbremsmagneten je Wagen (Gliederbauart, mit je 6400 kg Anpreßdruck), damit auch auf den Gefällestrecken (bis zu 40%) der Zug innerhalb der Sicherheitszone zum Stehen kommt.

Den Strom für die Fremderregung der Motoren, für Schienenbremsen, Steuerung, Beleuchtung und Ladung der Wagenbatterie liefert ein Eingehäuse-Umformer 750/110 V, 13,5 kW in jedem Triebwagen. Der größte Teil der Geräte, die nicht unmittelbar vom Fahrer betätigt werden, ist in abgedichteten Stahlblechgehäusen unter dem Wagenkasten untergebracht.

Das Telefonnetz für die Verständigung der Bahnhöfe untereinander lieferte die Siemens & Halske AG.

Neue technische Literatur

„Gleichstrommaschinen", Band 2 der AEG-Handbücher. Verlag AEG, Berlin 1960, Format DIN A 5, 148 Seiten, 149 Bilder, 17 Tabellen. Kunststoffeinband. Preis DM 9,20

Der Gleichstrommotor ist überall dort im Vordringen, wo sich die steigenden Ansprüche an Ausweitung des Drehzahlbereichs, an die Möglichkeit schneller Änderung der Geschwindigkeit, an Überlastbarkeit und andere Betriebsbedingungen mit den Mitteln der Drehstromtechnik nicht mehr erfüllen lassen. Mit der zunehmenden Anwendung des Gleichstrommotors setzte auf diesem Gebiet eine intensive Forschung und Entwicklung ein, die bis heute noch nicht abgeschlossen ist.

Das vorliegende Buch enthält eine kurzgefaßte und ohne mathematischen Aufwand durchgeführte Darstellung der bisher erarbeiteten und als sicher geltenden Grundlagen der Gleichstrommaschinen und ihrer Anwendungsmöglichkeiten. Es wurde von erfahrenen Fachleuten bearbeitet und soll sowohl dem in der Praxis stehenden Ingenieur des Maschinenbaus und der Elektrotechnik als Nachschlagewerk dienen als auch dem Studierenden einen Überblick über die auftretenden Probleme geben.

Einleitend werden Wirkungsweise, Eigenschaften und Aufbau der Gleichstrommaschinen sowie Fragen des Aufstellens, Inbetriebsetzens und Wartens besprochen. Besondere Kapitel sind den Schweißgeneratoren, Amplidynen und Kleinstmaschinen gewidmet. Einen breiten Raum nimmt die Behandlung der Gleichstrommotoren für Industrieantriebe, Schiffe und Bahnen ein. Die entsprechenden DIN-Normen und VDE-Vorschriften werden angegeben und erläutert.

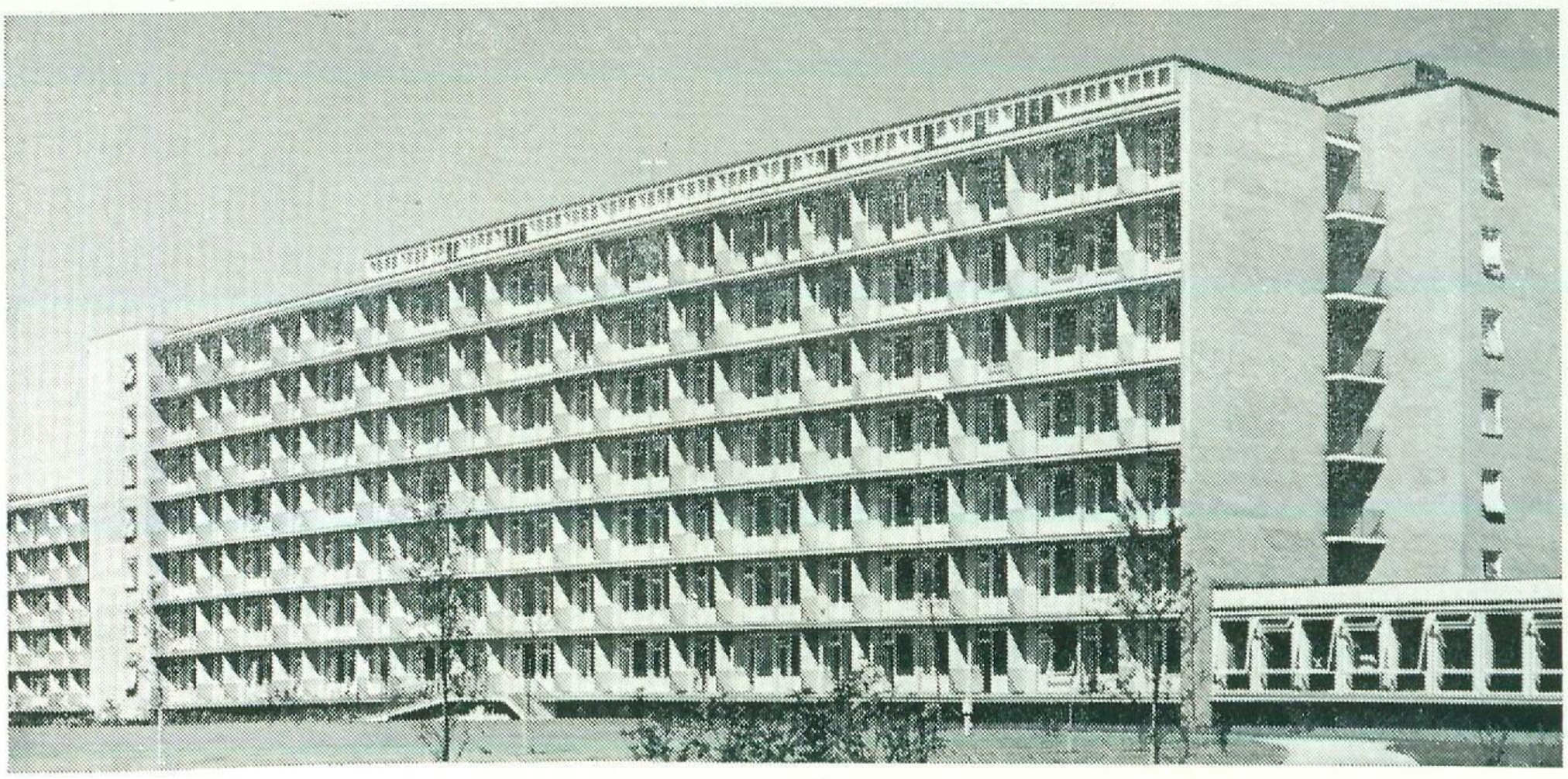
Verlag: Deutscher Kommunal-Verlag GmbH., Düsseldorf, Dorotheenstr. 6, Fernruf 68 67 30. Bankverbindungen: Rheinische Girozentrale Provinzialbank Düsseldorf, Deutsche Bank AG., Düsseldorf, Konto 9 46 49. Postscheckkonto: Essen 21 528. Herausgeber und für die Redaktion verantwortlich: Erwin Stein, Berlin-Wilmersdorf, Bonner Straße 5, Telefon 83 81 70. Redaktionsvertretung: Dipl.-Volkswirt M. Boddenberg, Düsseldorf. Verantwortlich für den Anzeigenteil: H. W. Boddenberg, Düsseldorf, Dorotheenstraße 6, Ruf 68 67 30. Anzeigenpreis: Tarif auf Anforderung. Abonnement: Jahrgang DM 32,— zuzüglich Versandkosten. Druck: Buchdruckerei - Verlag Hans Knipping KG., Düsseldorf, Birkenstraße 17, Telefon Sa.-Nr. 68 16 18.

Rationelle Wärme für moderne Bauten

Krankenhäuser, Geschäftsviertel und Großsiedlungen entstehen. Die Versorgung dieser Bauten mit Wärme und Warmwasser nimmt schon bei der Planung einen besonderen Platz ein.

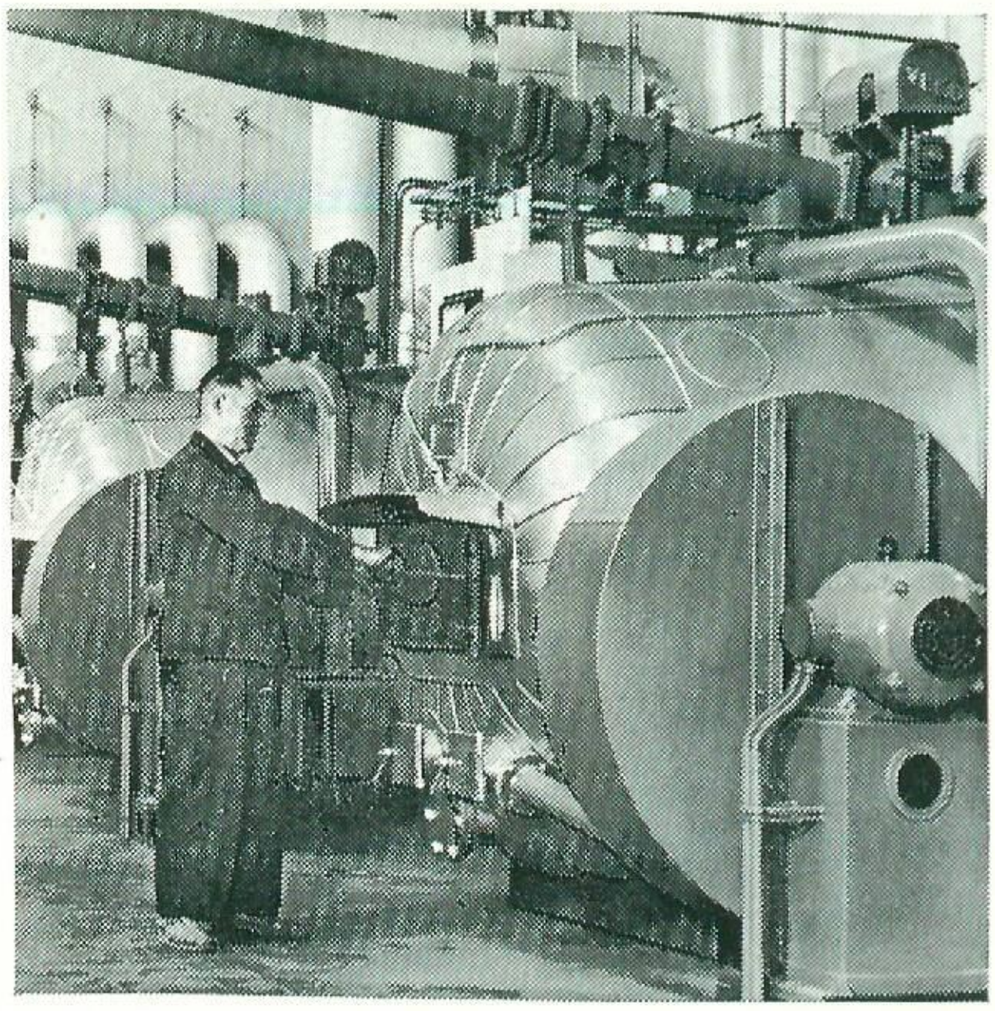
Dank der heutigen Heiztechnik fällt die Entscheidung leicht, denn modernste Großkesselanlagen für Kohle oder Koks arbeiten automatisch und wirtschaftlich. Sie erfordern wenig Bedienung – sogar die Beschickung der Kessel und die Beseitigung der Rückstände geschieht selbsttätig. Diese Kohle- und Koksheizungen liefern spielend leicht die vielen Millionen Wärmeeinheiten, die man Stunde für Stunde braucht, um ein Krankenhaus, ein Theater, eine Schwimmhalle oder einen ganzen Gebäudekomplex mit Wärme und Warmwasser zu versorgen.

Alle Verantwortlichen für Großbauten sollten sich über die Vorzüge moderner Kohle- und Koksheizungen unterrichten. Auskünfte erteilt die Ruhrkohlen-Beratung Essen.



II/2

Auch dieses moderne Krankenhaus in Hannover-Oststadt wird mit all seinen Nebengebäuden durch eine Kohleheizung mit Wärme und Warmwasser versorgt: Ein Beispiel für viele.



Kohle

Fundament
von Wirtschaft,
Wohlstand
und Fortschritt

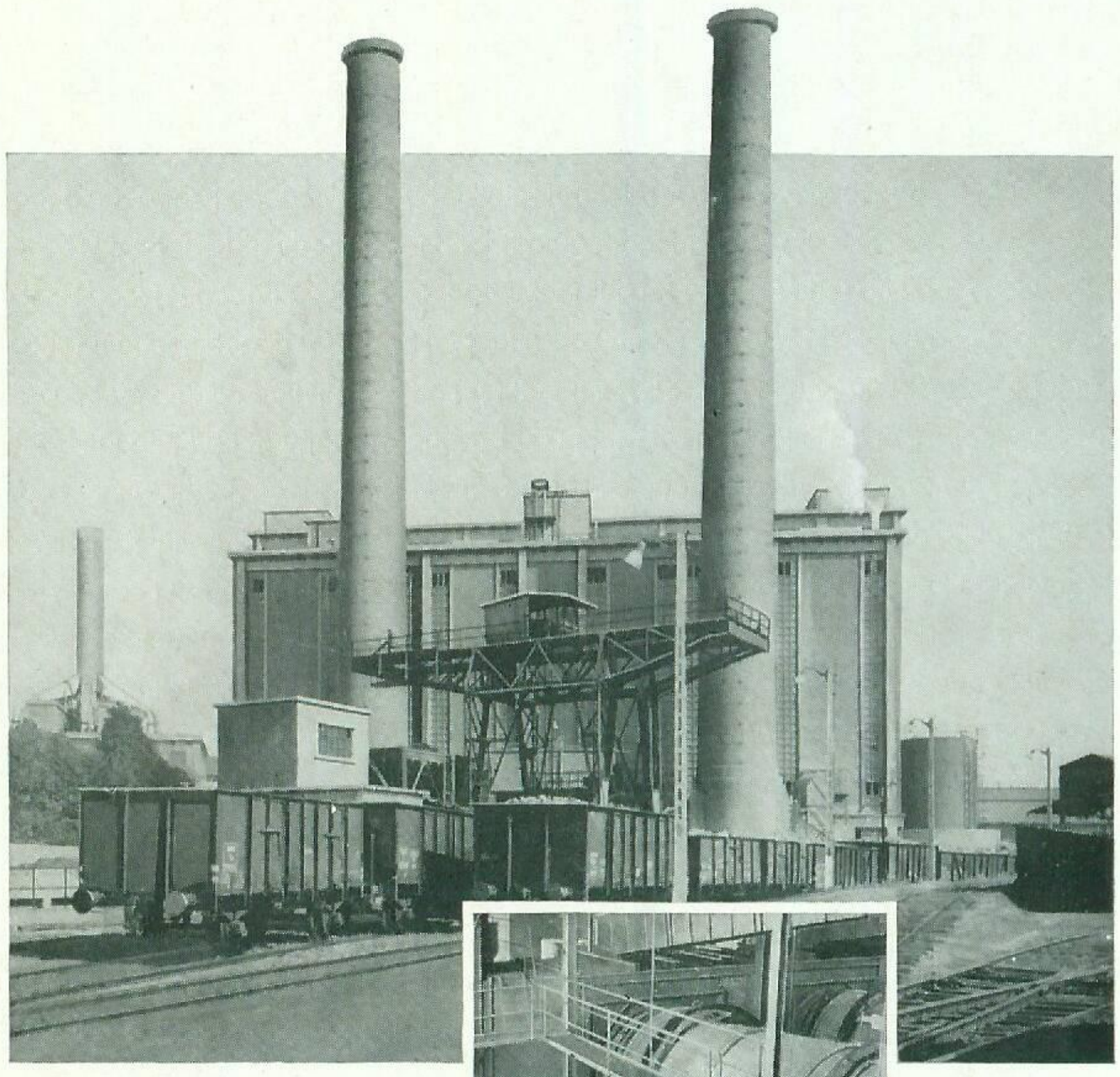
RUHRKOHLE – unsere Kohle

RUHRKOHLE

ES DREHT SICH UM DEN MÜLL

Die Forderungen nach hygienischer Müllbeseitigung, die sich aus dem neuen Wasserhaushaltsgesetz ergeben, gehen nicht allein die kommunale Wirtschaft, sondern in gleicher Weise auch die gesamte Wirtschaft und Industrie an.

Überall, wo schädliche Abfallstoffe anfallen, deren hygienische und wirtschaftliche Beseitigung Probleme aufwirft, spricht man am besten mit der **WISTRA**



❶ Die Verbrennung von städtischem Müll wurde bereits vor drei Jahrzehnten technisch wegweisend gelöst. Das Müllverbrennungsverfahren nach dem System Vølund, dessen Lizenz wir übernommen haben, hat sich in zahlreichen europäischen und überseeischen Anlagen hervorragend bewährt. Durch sinnvolle Verwertung der Abwärme und durch den Verkauf der Verbrennungsrückstände ist es in diesen Anlagen möglich, die Betriebskosten der Müllverbrennung zu decken, in günstigen Fällen sogar einen Teil der Anlagekosten wieder einzubringen. Möglich ist dies vor allem durch die **Dreh**trommel — das Kernstück unseres Verfahrens —, die bei höchster Betriebssicherheit eine ständige Umwälzung des Mülls und damit die bestmögliche Wärmeausbeute gewährleistet.

❷ Für die Müllbeseitigung in Fabriken, Warenhäusern, Verwaltungen, Hotels, Krankenhäusern, Bahnhöfen, Truppenunterkünften usw. bauen wir
transportable und stationäre Verbrennungsöfen
für trockenen und feuchten Müll sowie OP-Rückstände
für Leistungen von 5 — 400 kg/h in weiter verbesserten Ausführungen.

❸ Für die Beseitigung von chemischem Müll planen und bauen wir Verbrennungsanlagen, die wegen der Verschiedenartigkeit der chemischen Rückstände individuell in engster Zusammenarbeit mit den jeweiligen Werken entwickelt werden.

Schon heute projektieren wir Verbrennungsanlagen für mehrere chemische Unternehmen. Die Beseitigung des chemischen Mülls ist eine unumgängliche und immer dringlichere Aufgabe, die nicht früh genug angefaßt werden kann.

Besprechen Sie Ihre besonderen Fragen und Probleme mit der

WISTRA OFENBAU GESELLSCHAFT M.B.H. · DÜSSELDORF-HEERDT

Wiesenstr. 134 · Ruf 501416 · Telegramm: Wistraofen · Telex 0858 2352 (Koppers)

Die WISTRA Ofenbau Gesellschaft m.b.H. ist eine Tochtergesellschaft der Heinrich Koppers G.m.b.H. HK Essen

60/0/8

Statistisches Amt - Wahlamt

Mannheim, im August 1960

STATISTISCHER KURZBERICHT

Januar bis Juni 1960

(mit Vergleichszahlen früherer Jahre)

		Endstand = E Summe = S Durchschnitt = Ø	Januar bis Juni				
			1956	1957	1958	1959	1960
Bevölkerung							
Fortgeschriebene Einwohnerzahl [1]		E	287 000	290 832	296 558	302 872	308 755
Eheschließungen	insgesamt	S	1 376	1 396	1 228	1 442	1 382
	auf 1 000 Einw. und 1 Jahr	Ø	9,5	9,7	8,4	9,6	9,1
Geburten [2]	insgesamt	S	2 018	2 042	2 095	2 263	2 265
	auf 1 000 Einw. und 1 Jahr	Ø	13,9	14,2	14,3	15,2	14,9
Sterbefälle [2]	insgesamt	S	1 514	1 551	1 594	1 549	1 806
	auf 1 000 Einw. und 1 Jahr	Ø	10,4	10,8	10,9	10,4	11,9
Geburtenüberschuß [2]	insgesamt	S	504	491	501	714	459
	auf 1 000 Einw. und 1 Jahr	Ø	3,5	3,4	3,4	4,8	3,0
Zugezogene Personen		S	9 713	9 659	8 817	9 096	11 017
Fortgezogene Personen		S	6 959	8 237	6 801	7 169	8 433
Wanderungsgewinn		S	2 754	1 422	2 016	1 927	2 584
Umgezogene Personen		S	12 484	13 427	10 554	11 577	13 293
Soziales und Gesundheitswesen							
Offene Fürsorge Lfd. unterstützte Parteien des Wohlfahrtsamts [3]		E	4 163	4 060	3 998	3 960	3 826
Unterhaltshilfe und Entschädigungsrente (LAG) empfangende Parteien		E	2 652	.	2 588	2 625	2 658
Preisindex für die Lebenshaltung in Baden-Württemberg Mittlere Verbrauchergruppe	1950 = 100	E	113,9	116,1	120,4	119,8	123,5
	1938 = 100	E	177,9	181,4	188,1	187,2	192,9
Krankenanstalten	Krankenbetten	E	2 865	2 857	2 861	2 912	2 919
	Pflegetage	S	511 137	505 253	497 100	514 096	515 709
	Belegung in v.H.	Ø	98	98	96	97	97
Allgemeine Ortskrankenkasse	Mitglieder	E	113 898	117 741	117 553	116 120	116 294
	Krankenstand in v.H.	E	5,3	4,8	5,8	6,0	5,2
Säuglingssterblichkeit in v.H. der Lebendgeborenen [2]		Ø	4,3	4,0	4,0	3,9	3,3
Wohnungen							
Fertiggestellte Wohnungen (Rohzugang)		S	1 188	1 199	1 411	978	1 421
" Wohnräume über 6 qm (ohne Küchen)		S	2 451	2 680	2 967	2 308	3 334
Bestand an Normalwohnungen (einschl. beschränkt bewohnbare)		E	82 829	87 397	91 126	94 607	99 121
" " " wohnräumen über 6 qm (ohne Küchen)		E	191 590	197 849	205 877	214 164	224 839

1) ab September 1956 nach dem Ergebnis der Wohnungsstatistik vom 25.9.1956
2) nur Ortsansässige
3) ohne hilfsbedürftige Minderjährige, einschl. Tbc.- Hilfe

		Endstand = E Summe = S Durchschnitt = Ø	Januar bis Juni				
			1956	1957	1958	1959	1960
Wirtschaft und Verkehr							
In Mannheim berufstätige Personen [4]		E	190 000	197 000	199 000	201 000	205 000
wohnhafte beschäftigte Arbeitnehmer [5]		E	122 340	125 795	127 510	129 947	133 750
berufstätige Einpendler		Ø	57 000	60 000	60 000	60 000	61 000
wohnhafte Arbeitslose		E	2 586	2 660	2 232	1 142	542
Industrie-Beschäftigte	Arbeiter	E	66 925	68 474	67 982	66 457	68 722
	Angestellte	E	17 179	18 150	18 823	19 428	20 688
	insgesamt	E	84 104	86 624	86 805	85 885	89 410
Industrie-Umsatz in 1 000 DM		S	1 437 609	1 486 902	1 565 804	1 688 109	1 854 203
Steueraufkommen in 1 000 DM	Gemeindesteuern [6]	S	25 296	28 890	33 184	37 169	38 716
	Staatssteuern [7]	S	147 292	162 605	156 488	180 250	203 222
	LAG-Abgabe	S	8 377	7 403	7 253	7 565	7 250
Spareinlagenbestand der Stadtsparkasse in 1 000 DM		E	77 190	88 092	107 434	130 460	161 001
Wasser- und Energieversorgung	Wasserförderung in 1 000 cbm	S	12 816	13 440	12 385	13 559	14 833
	Gaserzeugung [8] " " "	S	67 233	54 539	55 899	59 211	57 774
	Strombedarf [9] " " kWh	S	230 187	228 429	237 096	260 046	283 233
Öffentlicher Güterverkehr [10] in 1 000 Tonnen	Hafen [11] Ankunft	S	2 816	3 197	2 919	2 583	3 147
	Abgang	S	239	474	453	443	454
	zusammen	S	3 055	3 671	3 372	3 026	3 601
	Bundesbahn Ankunft	S	901	796	729	739	845
	Abgang	S	1 297	1 204	951	900	908
	zusammen	S	2 198	2 000	1 680	1 639	1 753
	Insgesamt Ankunft	S	3 717	3 993	3 648	3 322	3 992
	Abgang	S	1 536	1 678	1 404	1 343	1 362
	zusammen	S	5 253	5 671	5 052	4 665	5 354
Verkaufte Fahrkarten der Bundesbahn in 1 000 [12]		S	776	805	735	756	752
Städt. Verkehrsbetriebe (Betriebsteil Mannheim)	Beförderte Personen in 1 000 [13]	S	32 726	31 183	29 493	29 579	30 549
	Geleistete Wagen-km in 1 000	S	7 747	7 284	7 415	7 109	7 160
Zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge	LKW	E	4 571	4 826	5 015	5 919	6 319
	PKW [13]	E	16 276	19 796	23 212	26 763	31 348
	Kräder [15]	E	10 079	9 361	8 490	7 846	7 034
Straßenverkehrsunfälle [14]		S	2 569	2 832	2 825	3 136	3 596
dabei getötete Personen		S	20	36	32	41	56
verletzte "		S	1 196	1 406	1 153	1 430	1 441
Fremdenverkehr [16]	Vorhandene Fremdenbetten	E	1 679	1 816	1 818	1 857	1 979
	Angekommene Fremde	S	87 392	91 559	91 379	98 253	101 885
	Fremdenübernachtungen	S	139 602	151 896	161 487	178 694	173 617
Lichtspieltheater	Theater	E	31	33	36	37	38
	Sitzplätze insgesamt	E	17 575	18 573	20 739	21 151	21 408
	Verkaufte Karten in 1 000	S	2 977	3 071	2 905	2 576	2 426
	" " je Einwohner	S	10,4	10,6	9,8	8,5	7,9
Angemeldete Rundfunkempfangsgeräte	Tonfunk	E	.	.	.	.	110 000
	Fernsehen	E	.	.	.	.	33 300

4) ortsansässige Arbeitnehmer + Selbständige (ohne Landwirtschaft, ohne mithelfende Angehörige) + Einpendler - Auspendler
5) einschl. der von hier auspendelnden Arbeitnehmer
6) einschl. Gewerbesteuerausgleich
7) ohne Notopfer Berlin
8) einschl. Verbundgas
9) einschl. OEG
10) ohne Lastkraftwagenverkehr
11) bis einschl. 1957 ohne Leichterung und Ortsverkehr, ab 1958 einschl. Leichterung und Ortsverkehr
12) ohne Bahnbus
13) einschl. Omnibus
14) ohne solche auf Bundesautobahnen
15) ohne Mopeds
16) ohne Massenunterkünfte, Privatzimmer

DER STÄDTETAG

ZEITSCHRIFT FÜR KOMMUNALE PRAXIS UND WISSENSCHAFT

AUS DEM INHALT

Zwei Aufsätze dieses Heftes geben Einblick in die Arbeit der Städte für die Schuljugend: eine Darstellung der Schulgesundheitspflege und der Hinweis auf die Schulkindergärten, die als neue Einrichtung – und anders als im Ausland – in den deutschen Städten Raum gewinnen.

12. Jahrgang · Heft 3 · März 1959

W. KOHLHAMMER VERLAG STUTTGART

Postverlagsort Stuttgart

DER STÄDTETAG

Zeitschrift für Praxis und Wissenschaft der kommunalen Verwaltung sowie ihrer wirtschaftl. Einrichtungen und Betriebe. Herausgegeben vom Präsidium des Deutschen Städtetages in Verbindung mit dem Hauptvorstand des Deutschen Städtebundes · Organ des Verbandes Kommunaler Fuhrparks- und Stadtreinigungsbetriebe

Inhalt des März-Heftes 1959

Dr. Luther 95

Die Bodenordnung im Bundesbaugesetz 97
Von Obervermessungsrat Siegfried Stahnke, Dortmund

Schulgesundheitspflege aus ärztlicher Sicht 101
Von Städt. Medizinaldirektor Dr. med. Kurt Glawatz, Lübeck

„Das gewonnene Jahr" 105
Von Senatorin Dr. Luise Klinsmann, Lübeck

Kommunale Umschau 107

Aus der kommunalen Praxis 109
Zur Freigabe der Gas- und Wasserpreise — Internationale Beziehungen — Aus den Spitzenveränden — Staat und Gemeinden — öffentliche Unternehmen — Gesundheitspflege — Schule — Aus dem Leben der Städte — Kulturpflege — Persönliche Nachrichten

Aufbau der Städte

Slum-Beseitigung in England 119
Von Willy L. Hudson, Wirtschaftsjournalist, London

Eigentum oder Miete 124

Unheilvolle Wechselwirkung am Grundstücksmarkt 124

Gerichtsentscheidungen 125

Presseschau 127

Bücherschau 129

Wirtschaft und Technik

Straßenbeleuchtung 133
Von Oberbaurat zWv. Dipl.-Ing. Walther Holz, Köln

Druckwellengesteuerte Fernübertragung für Gasverteilungsnetze 136
Von Betriebsingenieur Wilhelm Aselmann, Peine

Die Gasturbine in der kommunalen Elektrizitätsversorgung der USA 137
Von Dipl.-Ing. Walter Jacobi, Berlin

Kommunaler Wirtschaftsspiegel 138

Stadtreinigung und Fuhrpark

Public Relations in der Stadtreinigung 139
Von Direktor Walter Kaupert, Lübeck

Elektrofahrzeuge in der Städtereinigung 141
Von Techn. Direktor Alfons Erbel, Mönchen-Gladbach

Entwässerungsabgabe nach verschiedenen Maßstäben 143
Von Städt. Oberrechtsrat Dr. Heinrich Clasen, Mülheim/Ruhr

Schriftleitung:
Rüdiger Robert Beer, Beigeordneter; i. V. Jost Torbohm, Referent in der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages, Köln-Marienburg, Lindenallee 11
Fernruf 38 40 41 – Fernschreiber Nr. 888 2617 (staedtetag kln)

Verlag W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart, Fernruf 21446
Fernschreiber 072/3820

Druck: W. Kohlhammer, Druckerei, Stuttgart

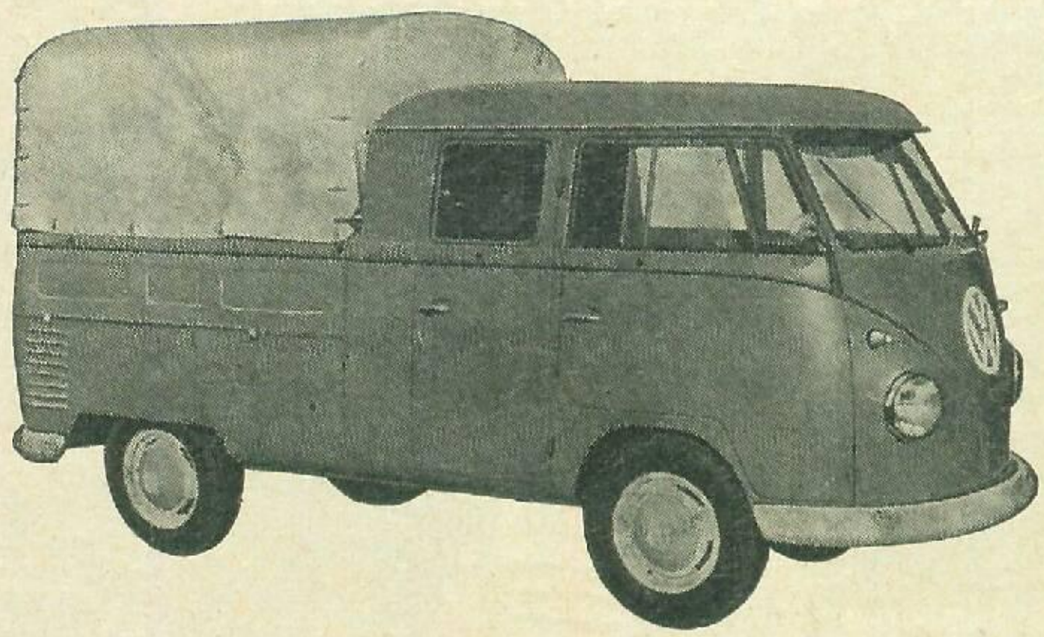
Der Städtetag erscheint jeweils am Monatsanfang mit den Teilen „Wirtschaft und Technik" und „Stadtreinigung und Fuhrpark".

Der Bezugspreis beträgt halbjährlich DM 13.20 und Zustellgebühr. Einzelheft DM 2.75. Bestellungen an den Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, Urbanstr. 12–14, oder durch den ortsansässigen Buchhandel. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Quartalsschluß möglich.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Schriftleitung und unter genauer Quellenangabe gestattet. – Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.

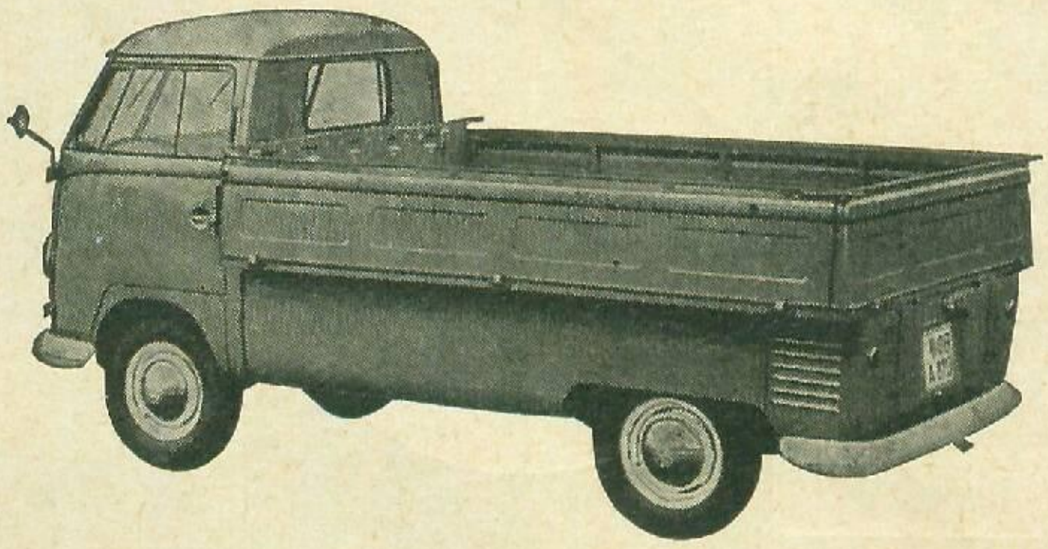
Anzeigenverwaltung: Merkur-Anzeigendienst Stuttgart, Postfach 740.
Fernruf 24 14 69

Der VW-Pritschenwagen mit Doppelkabine



»Ausgeben!« –

oder vernünftig anlegen?



Der VW-Großraum-Pritschenwagen
in Ganzstahlausführung

Wer öffentliche Gelder „verplant", für den ist das keine Frage. Sinnvoll und sparsam zu wirtschaften ist oberste Pflicht. Beste Möglichkeiten dazu bieten die Fuhrparks der Garten-, Friedhofs-, Hoch- und Tiefbauämter, der Stadtwerke und Straßenmeistereien.

Hier müssen Fahrzeuge gewählt werden, die in der Anschaffung günstig und im Betrieb und Unterhalt sparsam sind; sie sollen vielfältigsten Anforderungen gewachsen sein und eine möglichst lange Lebensdauer haben. Beim VW sind diese Bedingungen erfüllt. Der VW-Pritschenwagen mit Doppelkabine ist darüber hinaus nicht nur ein sehr wirtschaftliches, sondern auch universell verwendbares Fahrzeug und damit besonders geeignet für schnell wechselnde Transportaufgaben, vor die sich gerade kommunale Betriebe häufig gestellt sehen.

Die VW-Doppelkabine bietet Sitzplätze für sechs Personen, dazu auf ebener Pritsche Laderaum für Transportgut aller Art. Mit wenigen Handgriffen kann man die hintere Sitzbank herausnehmen und hat dann noch zusätzlichen, verschließbaren (!) Raum für empfindliche Pflanzen und Blumen oder für Werkzeug und wertvolles Gerät gewonnen. Es sind also viele Kombinationsmöglichkeiten gegeben, die einen rationellen Arbeitsablauf gewährleisten.

Sperrige Gegenstände, Baumaschinen und Absperrvorrichtungen transportiert man am besten mit dem VW-Großraum-Pritschenwagen in Ganzstahlausführung oder dem VW-Großraum-Pritschenwagen mit Holzaufbau. Ihre Ladeflächen sind gegenüber der normalen VW-Pritsche wesentlich verbreitert, dabei genau so schnell zu beladen und entladen.

Schließlich ist nicht minder entscheidend: alle VW-Sonderausführungen sind von Kopf bis Fuß echte Volkswagen — so zuverlässig, so leistungsstark mit ihrem luftgekühlten, millionenfach bewährten VW-Motor. Darum stehen sie bei allen Neuanschaffungsplänen für kommunale Fuhrparks an erster Stelle!

V O L K S W A G E N W E R K G M B H W O L F S B U R G

Unfälle nachweislich zurückgegangen durch Verbesserung der Verkehrsbeleuchtung

Neu

OSRAM-
Leuchtstoff-Hochdrucklampen mit Reflexschicht

HQL 250 W/R HQL 400 W/R

Große Lichtstärke in einer bevorzugten Richtung; auch bei Verstaubung keine merkliche Minderung des Lichtstromes.

Neu

OSRAM-
Leuchtstoff-Hochdrucklampe

HQL 700 W

Schließt die bisherige Lücke zwischen 400 und 1000 W

Bewährt:

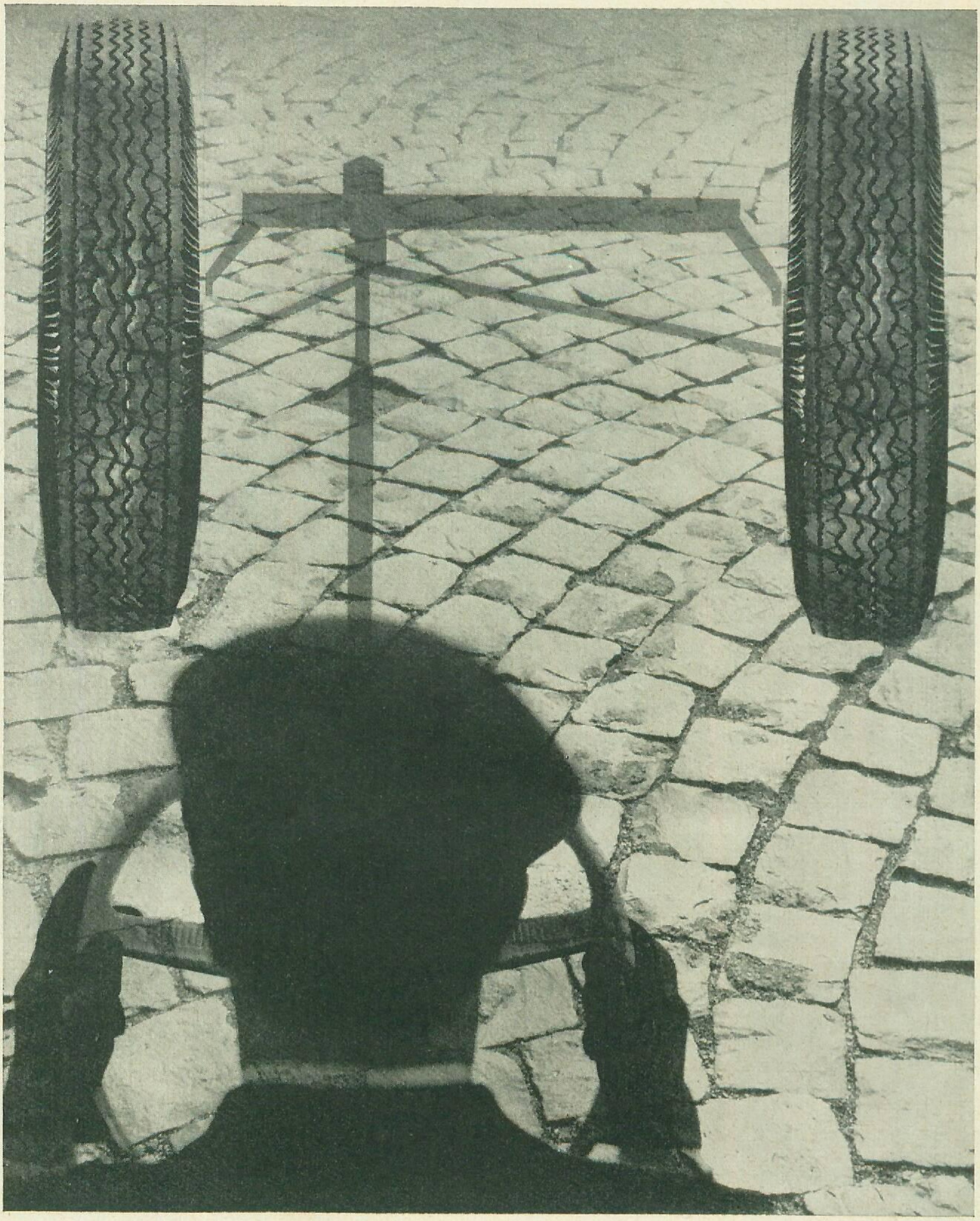
OSRAM-Leuchtstoff-Hochdrucklampen	HQL
OSRAM-Mischlichtlampen	HWA
OSRAM-Natriumdampflampen	Na

Vorteile: hohe Lichtleistung trotz geringen Stromverbrauchs; lange Lebensdauer, dadurch verminderte Auswechslungskosten.

OSRAM

– der Qualität wegen

Di 993



Ein Tip zur Reifenpflege

Auch der beste Reifen „radiert", wenn am Fahrzeug die Räder zueinander nicht richtig eingestellt sind. Verstärkter und meist ungleichmäßiger Verschleiß der Reifen ist das sichtbare Zeichen dafür, daß etwas mit dem Radlauf nicht stimmt.

9 PU/2

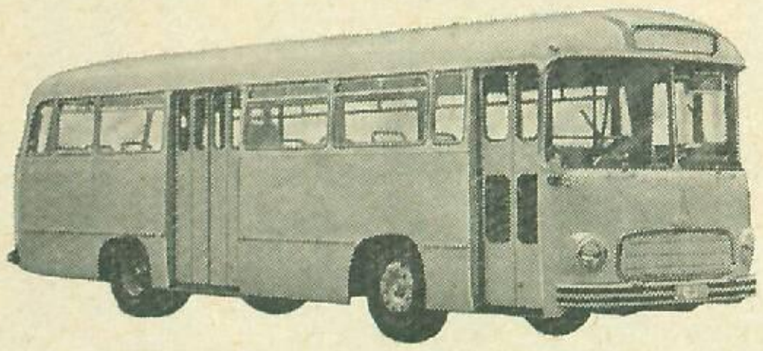
Sie lenken mit den Reifen!

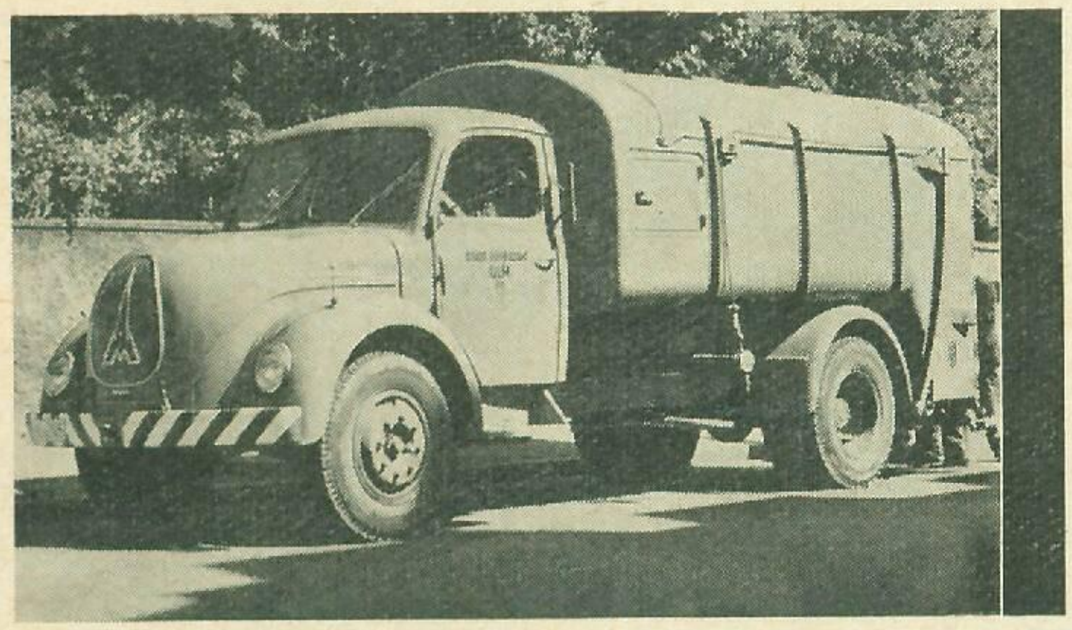
Fahren Sie FULDA-Reifen und sicher folgt Ihr Wagen jeder Lenkbewegung der Hand. Millimetergenau können Sie enge Kehren anvisieren - Ihr Wagen macht mit! Denn seine FULDA-Reifen halten die Spur. Ob Seitenwind, ob stark gewölbte Fahrbahn, ob ausgefahrene nicht überhöhte Schlängelkurve oder schlaglochreiche Wegstrecke: FULDA-Reifen verlieren nie den sicheren Kontakt zur Straße.

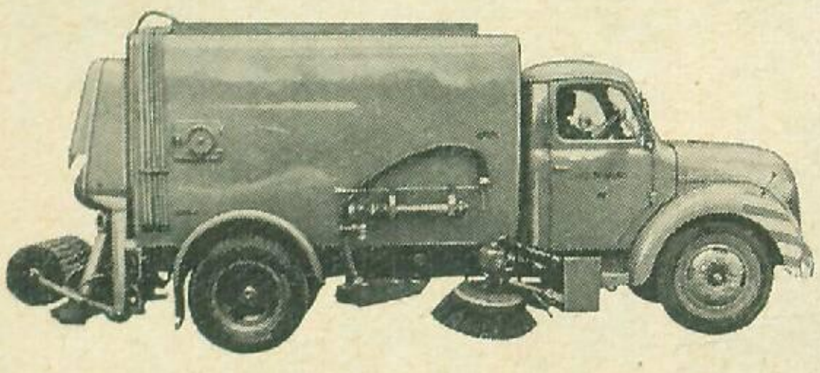
FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!

Gummiwerke Fulda K.G. a.A. Fulda

MAGIRUS DEUTZ







Fäkalienwagen
Schlammsaugewagen
Sprengwagen
Mehrzweckfahrzeuge
Müllwagen
Straßenkehrmaschinen
Montage-Turmwagen
Hydro-Kranwagen

MAGIRUS-DEUTZ

KOMMUNALFAHRZEUGE

Das vielseitige Magirus-Deutz Nutzfahrzeug-Programm umfaßt alle Fahrzeuge, die ein moderner Kommunalbetrieb zur Bewältigung seiner immer größer werdenden Aufgaben benötigt. Die besonderen Vorzüge der Magirus-Deutz Fahrzeuge sind: große Wirtschaftlichkeit, lange Lebensdauer und nicht zuletzt die robusten, luftgekühlten Deutz-Dieselmotoren. Da die wesentlichen Teile der Antriebsmotoren alle untereinander austauschbar sind, finden Sie bei uns eine wirkliche Typenreinheit und brauchen kein großes Ersatzteillager unterhalten. Durch die neuerdings durchgeführte volle Geräuschdämpfung ist mit unseren Fahrzeugen der Arbeitseinsatz auch nachts gegeben.

Zahlreiche Referenzen geben unvoreingenommen Aufschluß über die Bewährung in der Praxis. Wir senden Ihnen auf Anforderung unverbindlich ausführliche Unterlagen zu.

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · WERK ULM

An die Bevölkerung!

Eine Anzahl Lehrer hatte sich sowohl zur Desinfektion als auch zur Linderung der Noth zur Verfügung gestellt ...

Das schrieb vor rund 70 Jahren die Zeitung, als eine furchtbare Epidemie tagtäglich Hunderte von Menschenleben forderte. Da erst erkannten auch weiteste Kreise den Wert der Desinfektion.

Infektionsgefahr durch Bakterien besteht auch heute noch, besonders dort, wo durch das Zusammensein vieler Menschen nur zu leicht Krankheiten übertragen werden: in Heimen, Tagesstätten, Gemeinschaftsunterkünften, Lagern, Badeanstalten usw. Moderne Bauweise, vorbildliche sanitäre Anlagen und einwandfreie Kanalisation allein genügen nicht, um den Gefahren zu begegnen. Vollkommene Hygiene wird erst durch vorbeugende Desinfektion erreicht und nur mit zuverlässigen und bewährten Präparaten:

SAGROTAN *für die Fein- und Grob-Desinfektion*

Für die ausschließliche Grob-Desinfektion empfiehlt sich Lysolin und für die Desinfektion von Küchen und Vorratsräumen Quartasept.

Stellen Sie deshalb für die Desinfektion mit Sagrotan, Lysolin und Quartasept stets ausreichende Mittel zur Verfügung.

Fordern Sie Literatur und Preisangebote.

SCHULKE & MAYR GMBH · HAMBURG 39 · GEGR. 1889

DER STÄDTETAG

ZEITSCHRIFT FÜR KOMMUNALE PRAXIS UND WISSENSCHAFT

NEUE FOLGE · JAHRGANG 12 HEFT 3 · MÄRZ 1959

Dr. Luther

„Meine Besuchskarte hatte anfangs den etwas länglichen Text: ‚Stadtrat a. D. Dr. Luther, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Deutschen und Preußischen Städtetages'; später konnte ich sie vereinfachen, zum Schluß lautete sie ‚Dr. Luther'."

An Selbstbewußtsein hat's ihm nie gefehlt, und auch nicht an dem Respekt der anderen. Wenn der „Botschafter der Zeitenwende" (wäre er es nur gewesen!) Lord d'Abernon von dem „kleinen Bürgermeister von Essen"[1] schreibt, wenn man im Berlin der zwanziger Jahre wohl von „Hänschen" Luther sprach, so klang darin die Achtung vor der Kraft, die in der stämmigen Gestalt lebt – offenbar schon in dem vierunddreißigjährigen Stadtrat, der sich gleichberechtigt neben die hochmögenden Oberbürgermeister des wilhelminischen Deutschlands stellte, später in dem Minister und Reichskanzler, der ein geschlagenes Vaterland zu vertreten hatte, und heute in dem Achtzigjährigen, den man an einem Wintertag ohne Mantel auf der Straße treffen mag, weil er für den Gang zum nächsten Kiosk oder Laden keine Umstände gemacht hat. Übertriebene Feierlichkeit ist nicht der Ausdruck seines Selbstbewußtseins.

Das steht zunächst auf dem Boden einer soliden Tüchtigkeit, die nie versagt, vielleicht mehr berlinischer Nüchternheit als preußischer Straffheit – einer erstaunlichen Präsenz, die stets bereit hat, was Amt und Lage erfordern: der Verwaltungsbeamte wird im ersten Weltkrieg zum Spezialisten der Versorgungswirtschaft, der Kommunalpolitiker stabilisiert als Finanzminister die Mark (mit ungebrochenem Kampfeseifer verficht der Achtzigjährige diesen Anspruch noch heute gegen Schacht, dem er 1933 den Platz des Reichsbankpräsidenten räumen mußte), und als der Reichskanzler gemeinsam mit Stresemann außenpolitisch zu verhandeln hat, kann er dem Außenminister mit guten französischen Sprachkenntnissen beispringen. Kein Zweifel, daß der Oberbürgermeister auch den ihm angebotenen Lehrstuhl für Staats-, Verwaltungs-, Völker- und Kirchenrecht mit Ehren ausgefüllt hätte. Aber da ist doch eben mehr als nüchterne Tüchtigkeit. Da ist echte politische, gewiß verwaltungspolitische Phantasie im Erfassen neuer Tatbestände, in der Organisation neuer Aufgaben, immer wieder spürbar in den verschiedenen Stationen des amtlichen Lebens, insbesondere aber auch in nichtamtlicher oder offiziöser Initiative: bei der Gründung und Tätigkeit des „Bundes zur Erneuerung des Reiches" (damals allgemein „Luther-Bund" genannt), nach dem zweiten Weltkrieg noch einmal als Leiter eines von der Bundesregierung berufenen Ausschusses für die Neugliederung des Bundesgebietes.

In diesem reichen Leben hat die Kommunalpolitik – die hier naturgemäß im Mittelpunkt des Versuchs einer knappen Würdigung stehen muß – gewiß nicht nur, wie es im Rückblick scheinen könnte, den Charakter einer vorbereitenden Episode. Der Berichterstatter erinnert sich eines Vortrages, den der damals etwa Fünfzigjährige – fast schon so etwas wie ein älterer Staatsmann! – vor Jüngeren hielt und in dem er mit Nachdruck betonte, daß aus jemandem, der nicht als Assessor mit der konkretesten Realität der Verwaltung an ihrer untersten Stufe befaßt gewesen sei, sozusagen niemals etwas Ordentliches werden könne. Luther selbst gedenkt offensichtlich gern seiner führenden Arbeit auf diesem Fundament. Aus seinen Erinnerungen, an denen er in Abschnitten schon lange arbeitet, sind bisher nur die Kapitel veröffentlicht worden, die sich mit der Arbeit im Städtetag[2] und mit der Essener Oberbürgermeister-Zeit[3] beschäftigen. Beide Schriften verdienen schon deshalb in weiterem Kreise Beachtung, weil bisher Memoiren aus der großen Bürgermeister-Generation zwischen den Kriegen leider rar sind.

Eben 34 Jahre alt also war Luther, als er sich jene Visitenkarte „mit dem etwas länglichen Text" drucken ließ. Er war durch ein Referat vor dem Preußischen Städtetag, über das Wassergesetz, aufgefallen (oder war das schon eine „Probepredigt"?). Der damalige Kölner Oberbürgermeister Wallraf nimmt in Anspruch, daß er den Gedanken, einen hauptamtlichen Geschäftsführer zu gewinnen, vorgebracht und durchgesetzt habe[4]; er gehörte zu dem Dreierkollegium, das unter den möglichen Kandidaten den Dr. Luther auswählte. Der trat das Amt am 1. Februar 1915 an, zunächst mit Begrenzung auf den Preußischen, nach zwei Monaten auch für den Deutschen Städtetag. Er hat es etwas länger als fünf Jahre geführt, die längste Zeit also unter den ungewöhnlichen Verhältnissen des Krieges. Gerade diese haben ihm wohl, indem sie seine besten Kräfte herausforderten, Gelegenheit gegeben, die ihm anvertraute Organisation zu formen und der Position des Hauptgeschäftsführers Profil zu geben. Diese Wirkung reicht bis in unsere Tage. Luther hat den Städtetag nie als einseitige Vertretung eines begrenzten Interesses angesehen, ist freilich auch – wie seine Nachfahren – empfindlich dagegen gewesen, wenn er von anderen, etwa parlamentari-

[1] Viscount d'Abernon, Ein Botschafter der Zeitenwende. Memoiren. Bd. III o. J., S. 13.

[2] Im Dienst des Städtetages. Schriftenreihe des Vereins zur Pflege kommunalwissenschaftlicher Aufgaben e. V., Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart. 1959. 64 S. 3.50 DM.

[3] Zusammenbruch und Jahre nach dem ersten Weltrieg in Essen, Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen, 73. Heft. Verlag Fredebeul und Koenen KG. 1958. 138 S. 7.— DM.

[4] Aus einem rheinischen Leben. 1926. S. 113.

schen Gremien, als solcher mißverstanden wurde. Die Tatsachen zwangen ihn von vorneherein, „nicht nur die Waagschale zu sehen, in der die städtischen Belange lagen, sondern auch die andere Waagschale, in der die staatlichen und auch gerade die Belange des flachen Landes sich fanden". Luther hat dafür den Ruf in Kauf genommen, er sei „un ministrable", also ein Anwärter auf ein künftiges Ministeramt. Nimmt man hinzu, daß auch damals, wie heute, zwischen den einzelnen Typen der Städte, nach Größengruppen, nach Steuerkraft, nach wirtschaftlichem Charakter u. a. m., und selbstverständlich auch innerhalb der Bürgerschaft der Städte, große Unterschiede bestanden, so ergab sich erst recht der Zwang, dem Leiter der Geschäfte des Städtetages eine unabhängige und gleichberechtigte Stellung im Rate der Stadtoberhäupter einzuräumen. Man wußte ja von ihm, daß er im Grundsatzpunkt der Selbstverwaltung unbedingt konsequent war. Hier war der nüchterne Luther Ideologe und hörte sich gern den „Hohepriester der Selbstverwaltung" nennen.

Wie sich diese Arbeit im einzelnen vollzogen hat, zunächst der Aufbau der Organisation, dann ihre große Bewährungsprobe im Kriege, besonders im Aufbau der Ernährungswirtschaft, das braucht hier nicht nachgezeichnet zu werden, weil Luthers heutiger Nachfolger es getan hat[5]. Luther ergänzt in seinem Erinnerungsbändchen die Darstellung insbesondere nach der persönlichen Seite hin. Er kennt seine Mitarbeiter in der Geschäftsstelle (er war es, der Begriff und Bezeichnung des Beigeordneten für die nächsten Helfer aus der Rheinischen Städteordnung übernahm) und gibt knappe Porträts einer ganzen Reihe der bedeutenden Oberbürgermeister, die damals im Vorstand des Städtetages mitarbeiteten. Er gedenkt auch des damaligen Vorsitzenden, des für ihn nicht wohl immer bequemen und später von anderen vielfach kritisierten Berliner Oberbürgermeisters Wermuth, in nobler Weise. Wermuth hat sich in seinen Erinnerungen[6] seinerseits sehr herzlich über Luther geäußert.

Noch immer nicht vierzigjährig ist Luther dann in das nächste und für ihn letzte kommunale Amt berufen worden, unmittelbar vor der endgültigen Peripetie des ersten Weltkrieges. Zwischen der Einführung in das Amt des Essener Oberbürgermeisters am 4. Juni 1918 und der Berufung zum Reichsernährungsminister am 1. Dezember 1922 (bzw. dem formalen Ausscheiden in Essen im Juli 1924) lagen die schwierige Zeit des Kriegsendes im spannungsreichen Zentrum der Schwer- und Rüstungsindustrie, die ersten Nachkriegsjahre mit Ernährungsnot und revolutionären Unruhen, die Auseinandersetzung mit der Besatzungsmacht in verschiedenen Stadien. Wenn das alles nicht im gleichen Maße von einer „totalen" materiellen und moralischen Katastrophe bestimmt war, wie sie spätere Nachfolger zu meistern bekamen, so war es in anderer Hinsicht komplizierter, insbesondere wegen der von vorneherein stärkeren innenpolitischen Aktivität und der nicht immer nur latenten Revolutionsbereitschaft. Nicht nur der Verwaltungsmann Luther hatte hier seine Kunst zu zeigen, von dem Politiker wurden Verantwortungsbereitschaft, Mut und nicht zuletzt auch Schlagfertigkeit und Humor gefordert. Es blieb nicht bei der Überwindung der Notstände. In die verhältnismäßig wenigen Oberbürgermeister-Jahre Luthers fielen Neuschöpfungen wie der Ruhrsiedlungsverband und andere kommunalpolitische Initiativen. Kulturelle, soziale, wirtschaftliche Fragen waren in der großen Ruhrstadt anzufassen, und oft genug konnten sie nicht mit Beschränkung auf diese Stadt gesehen und gelöst werden. Sicherlich ist die Schule zum überörtlichen Gemeinschaftsdenken, die Luther im Städtetag durchlebt hatte, für diese Aufgaben, die er teils initiativ, teils fördernd zu lösen hatte, nicht unwichtig gewesen. Er läßt das alles in seinen Erinnerungen lebendig werden, nicht nur im Rückblick auf die eigene Leistung, sondern mit dankbarer und gerechter Würdigung der Leistung von Mitarbeitern und Zeitgenossen.

Selbstverständlich – so darf man gewiß sagen – hatte man Luther bei seinem Fortgang nach Essen alsbald in den Vorstand des Städtetages gewählt. In der ersten Hauptversammlung, die der Deutsche Städtetag nach dem Kriege abhielt, am 23. und 24. 6. 1921 in Stuttgart[7], hat Luther das Hauptreferat über „Die gegenwärtige Lage der Städte" gehalten (das Korreferat erstattete der damalige Oberbürgermeister von Königsberg Dr. Lohmeyer, der jetzt als Vorstand des Vereins zur Pflege kommunalwissenschaftlicher Aufgaben Luthers Erinnerungen an seine Städtetag-Zeit herausgegeben hat). Es war wie ein nachgeholter Rechenschaftsbericht – „dem äußeren Erfolge nach ... fast der Höhepunkt meiner Städtetagsarbeit", empfindet Luther selbst. Als er sich am Schluß seines zweistündigen, frei gehaltenen Referats entschuldigte: „Ich habe nicht auf die Uhr gesehen", antwortete ihm der Zwischenruf: „Wir auch nicht." Der Nachlesende wird das noch heute verstehen. Es ist wirklich imponierend und in gewisser Weise spannend, wie hier die großen Linien gezogen, die entscheidenden Grundsätze herausgearbeitet werden und wie alles souverän aus einer Fülle aktueller Kenntnisse mit konkreten Beispielen belegt und erläutert wird, mit welcher Überlegung bei allem kämpferischen Einsatz für die Selbstverwaltung das übergeordnete Interesse des Staates gesehen und anerkannt (zugleich freilich die Staatspraxis mit dem Wissen des Sachkenners kritisiert) wird, wie immer wieder ein grimmiger Humor die Heiterkeit der Zuhörer weckt („wenn es sich um die Verteilung von Ausgaben handelt, ist der Staat ja bekanntlich ein unbegrenzter Anhänger der Selbstverwaltung"). Vieles, was er ausspricht, im Grundsätzlichen und im Einzelnen, klingt ganz aktuell. Was er etwa über die Notwendigkeit sagt, mit der zunehmenden Arbeitszeitverkürzung die ehrenamtliche Arbeit der Bürger für das Gemeinwohl – trotz begreiflicher Skepsis – stärker in Anspruch zu nehmen, hätte in der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages von 1958 („Die Städte und die 5-Tage-Woche") gesagt werden können. Er bleibt anregend selbst da, wo man ihm widerspricht; so ist es wohl auch den Zuhörern ergangen. Eine ernste Verantwortung („Entweder wir sorgen dafür, daß die breiten Massen unseres Volkes stärker als bisher an den Kulturgütern beteiligt werden, oder aber der Untergang des Abendlandes kommt wirklich.") steht hinter diesem nüchternen Realismus, hinter dieser Entschlossenheit, sich und anderen nichts vorzumachen, hinter diesem Mut, das für wahr Gehaltene zu vertreten, auch wo mit Sicherheit erwartet werden darf, daß es einem erheblichen Teil der Zuhörer nicht gefallen wird. Das Entscheidende ist der Charakter.

Vor einigen Monaten hat Luther im Kreise seiner alten Kollegen – und da der Bundeskanzler fehlte, der älteste – ebenfalls frei und improvisierend einen Vortrag über Probleme des Föderalismus gehalten, und der fast Achtzigjährige hat wiederum fasziniert und, wo nicht überzeugt, zum mindesten auf das lebhafteste angeregt. Wer in dieser Kraft die Schwelle des „biblischen Alters" überschreitet, den darf man wahrhaft beglückwünschen, den darf man unserem öffentlichen Leben noch für lange Zeit als unbestechlichen Ratgeber wünschen. Besonders steht es den deutschen Städten und dem Deutschen Städtetag wohl an, des Altmeisters ihrer Verwaltungskunst an diesem 10. März, bei der Vollendung des achten Jahrzehnts, dankbar zu gedenken.

5 Otto Ziebill, Geschichte des Deutschen Städtetages, 2. Aufl. 1956.

6 Ein Beamtenleben. 1922 S. 337 ff.

7 Der genaue Verhandlungsbericht ist 1921 im Selbstverlag des Deutschen Städtetages erschienen.

SIEGFRIED STAHNKE

Die Bodenordnung im Bundesbaugesetz

Mit diesem Beitrag setzen wir die in Heft 2/59, S. 50 (Halstenberg: Die Bauleitplanung im Bundesbaugesetz) begonnene Aufsatzreihe über den Entwurf eines Bundesbaugesetzes fort.

Bodenordnung ist der Begriff für alle Maßnahmen zur Neuordnung der Grundbesitzverhältnisse, mit denen die Planung verwirklicht werden kann. Der Entwurf des Bundesbaugesetzes (BT-Drucksache 336, §§ 42 bis 94, zusammengefaßt im Teil IV) kennt drei Verfahren: Umlegung, Grenzregelung und Zusammenlegung. Es sollte erwogen werden, ob diesem Teil IV des Gesetzes nicht eine katalogartige Übersicht der zur Verwirklichung des Bebauungsplanes zugelassenen Verfahren vorangeschickt werden sollte. Sie müßte unter dem Oberbegriff „Baugrundordnung" stehen und die Enteignung mit einschließen. Das Enteignungsrecht ist im Ursprung ein städtebauliches Instrument (Fluchtliniengesetz) und wurde erst später auf die Baulandbeschaffung für Wohnungsbau (1919) ausgedehnt. Es wäre ausdrücklich zu bestimmen, daß die einzelnen Maßnahmen der Baugrundordnung im Bedarfsfalle kumulativ angewandt werden können.

Baulandumlegung

Im ersten Abschnitt wird die städtebauliche Umlegung geregelt. Sie ist ein Verfahren zur eigentumsrechtlichen Umgestaltung des Grund und Bodens, um entweder bisher landwirtschaftliche Grundstücke als Bauland zu erschließen oder um vorhandene Baugebiete den Bedürfnissen des neuzeitlichen Städtebaues und des modernen Verkehrs anzupassen. Durch Geländeaustausch erhalten die Grundeigentümer für ihre bisherigen Grundstücke neue, besser zugeschnittene Grundstücke. Während für die landwirtschaftliche Umlegung (Flurbereinigung) seit 1937 reichs- bzw. bundeseinheitliche Gesetzesbestimmungen vorhanden waren, haben die Länder sich die Rechtsgrundlage für die Baulandumlegung selbst geschaffen. Sie ist jeweils auf die landschaftlichen Gegebenheiten und die Mentalität ihrer Bewohner abgestellt. Dies sollte nicht übersehen werden, wenn der Bund nunmehr von seinem Recht der Gesetzgebung Gebrauch macht und das gegenwärtig zersplitterte Umlegungsrecht vereinheitlichen will. Insbesondere muß darauf Bedacht genommen werden, daß die in den bisherigen Länderrechten enthaltenen Werkzeuge nicht durch bundesgesetzliche Bestimmungen abgestumpft werden.

Zweck und Voraussetzung (§ 42)

Zweck der Umlegung ist nach dem Wortlaut des Entwurfs, die „Lage, Form und Größe" der Grundstücke entsprechend der im Bebauungsplan angegebenen Nutzung „zweckmäßig" zu gestalten. Voraussetzung ist das Vorliegen eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans spätestens vor der Offenlegung des Umlegungsergebnisses. Neu ist hierbei die zeitsparende und praktische Bestimmung, daß das Umlegungsverfahren bereits vor der Aufstellung des Bebauungsplanes eingeleitet werden darf.

Nach der Absicht des Entwurfs gehört es zum Wesen der Umlegung, daß die Grundstücksgrenzen verändert werden. Gleichzeitig soll aber – wie die Begründung ausführt – auch „eine gerechte Verteilung der Belastungen" herbeigeführt werden, „die sich für die betroffenen Eigentümer aus der notwendigen Ausscheidung der für öffentliche Zwecke benötigten Flächen ergeben". Gleiche Behandlung aller Beteiligten ist also gefordert. Eine Ordnung im Sinne des Gleichheitsprinzips ist aber nur dann möglich, wenn bei allen Grundstücken im Umlegungsgebiet ein Ausgleich der wirtschaftlichen Vor- und Nachteile stattfindet. Darunter fallen auch solche Grundstücke, deren Grenzen zwar nicht geändert werden, die aber oftmals anderen rechtlichen Regelungen unterworfen werden müssen[1]. Soweit dadurch unterschiedliche Auswirkungen für die Grundstücke entstehen, ist das Gerechtigkeitsprinzip nur erfüllt, wenn die im Umlegungsverfahren herbeigeführten Wertverschiebungen ausgeglichen werden.

Zuständigkeit (§ 43)

Während die Regierungsvorlage die kommunale Planungshoheit für die Aufstellung der Bauleitpläne anerkennt, weicht sie im Umlegungsrecht hiervon insofern ab, als sie die sachliche Zuständigkeit den kreisfreien Städten und Landkreisen als Umlegungsstellen überträgt. Auch die bodenordnenden Maßnahmen müssen aber als echte Selbstverwaltungsaufgaben anerkannt bleiben. Das sollte im Baugesetz deutlich zum Ausdruck gebracht werden, damit auch für die Kommunalaufsicht klargestellt ist, wo die Grenze ihrer Einwirkungsmöglichkeit liegt. Dabei steht nichts im Wege, daß bei mangelnder Verwaltungskraft einer Gemeinde sich der Landkreis dieser Aufgabe annimmt.

Entsprechend der Regelung in verschiedenen Landesaufbaugesetzen sind die Länder ermächtigt, zu bestimmen, daß Umlegungsausschüsse mit selbständiger Entscheidungsbefugnis mit der Durchführung der Umlegung betraut werden.

Veränderungssperre (§ 48)

Während eines Umlegungsverfahrens kann jede Veränderung am Grundstück und jede Verfügung über das Grundstück zu einer Erschwerung der Umlegung führen. Deshalb sieht die Regierungsvorlage eine Veränderungssperre vor, die sich allerdings nur auf bauliche Anlagen und wertsteigernde Veränderungen erstreckt. Dies genügt jedoch nach den gemachten Erfahrungen selbst in Verbindung mit dem den Gemeinden zustehenden Vorkaufsrecht (§ 28 (1), 2) nicht, um jede Durchkreuzung der Umlegungsabsichten durch die Grundeigentümer während des Verfahrens auszuschließen. In Übereinstimmung mit dem Bundesrat muß gefordert werden, daß die Umlegungsstelle berechtigt ist, auch in Verfügungen über das Grundstück einzugreifen, um ggf. die Neuentstehung von Miet- und Pachtrechten zu verhindern, für deren Ablösung sonst hohe Geldentschädigungen festzusetzen wären.

Zur Sicherung des Verfahrens wird auch die Eintragung eines Umlegungsvermerks in die Grundbücher der umzulegenden Grundstücke zu fordern sein. Wenn auch der Umlegungsvermerk keine konstitutive Wirkung hat, so dient er doch der Sicherung des Vorkaufsrechts, dem Rechtsschutz Dritter (insbesondere hinsichtlich der Eintragung von Hypotheken), und er sorgt für eine zusätzliche Information

der beteiligten Grundeigentümer. Diesen gegenüber gilt der Umlegungsbeschluß durch die öffentliche Bekanntmachung zwar als bekannt, positive Kenntnis erhalten sie jedoch in der Regel erst durch die Eintragungsnachricht des Grundbuchamtes. Erst auf diese Weise erhält also die Veränderungssperre ihre Durchschlagskraft. Der Einwand, daß dadurch die Grundbuchämter überlastet und die Grundbücher überladen werden, schlägt nicht durch, wie die in vielen Ländern gemachten Erfahrungen bestätigen. Vor allem ist entgegenzuhalten, daß der Grundbuchbeamte gerade durch das Vorhandensein des Umlegungsvermerks das Vorkaufsrecht und die Verfügungssperre erst vollständig überwachen kann. Wird der Umlegungsvermerk nicht bundesgesetzlich eingeführt, so bedarf es eines landesgesetzlichen Regelungsvorbehalts.

Umlegungsgebiet (§ 49)

Die Regierungsvorlage führt in § 49 Abs. 2 einen Katalog derjenigen Grundstücke an, die von der Umlegung ausgenommen werden können. Diese Vorschrift erschwert die Bestimmung des Umlegungsgebietes, da in manchen Fällen bei Beginn des Verfahrens nicht zu übersehen ist, welche Grundstücke wieder in ihren alten Grenzen ausgewiesen werden sollen und welche nicht. Die Vorschrift widerspricht also der praktischen Möglichkeit, soweit sie nicht etwas Selbstverständliches sagt, da schon Abs. 1 die Möglichkeit bietet, bestimmte Grundstücke nicht in das Umlegungsgebiet einzubeziehen. Wie schon zu § 42 ausgeführt, steht die in Ziff. 7 enthaltene Vorschrift, daß Grundstücke, die in ihren Grenzen durch die Umlegung nicht geändert werden sollen, ebenfalls ausgenommen werden können, im Gegensatz zum vollen Sinn der Umlegung [2]. Es ist deshalb entbehrlich zu bestimmen, daß einzelne Grundstücke aus der Umlegung ausgenommen werden können.

Vereinigung und Neueinteilung (§§ 52 ff.)

Der Entwurf regelt hier die Verteilung der Umlegungsmasse, indem zunächst die für örtliche Verkehrsflächen und Grünanlagen erforderlichen Flächen ausgeschieden werden. Der Rest wird unter die Beteiligten nach dem Verhältnis verteilt, mit dem sie nach Werten oder Flächen der eingeworfenen Grundstücke an der Masse beteiligt waren; hierbei sind die neuen Grundstücke zweckmäßig zu gestalten und in möglichst gleicher oder gleichwertiger Lage wie die eingeworfenen zuzuteilen. Bei der Anwendung des Wertprinzips sind zwei Wertermittlungen erforderlich, nämlich die der eingeworfenen Grundstücke und die der zugewiesenen (neuen) Grundstücke. Bei den letzteren sind die durch die Umlegung bewirkten Wertänderungen mit zu berücksichtigen. Verbleiben zwischen beiden Bewertungen Unterschiede, so sind sie in Geld auszugleichen. Bei der Flächenumlegung soll nach der Regierungsvorlage die Verteilung grundsätzlich ohne Rücksicht auf die Werte, lediglich nach der Grundstücksgröße durchgeführt werden. Die mit der Umlegung verbundenen Werterhöhungen, die die neuen Grundstücke durch Verbesserung der Grundstücksgrenzen erfahren, sollen der Allgemeinheit zugute kommen, indem ein unentgeltlicher Flächenbeitrag bis zu 10 % in erschlossenen Gebieten und bis zu 30 % in unerschlossenen Gebieten für die örtlichen Verkehrs- und Grünanlagen als Vorteilsausgleich gefordert werden kann.

Wenn die Regierungsvorlage sich mit diesen Vorschriften auch an die entsprechenden Regelungen im Landesrecht angelehnt hat, so muß doch die Frage gestellt werden, ob es ihr gelungen ist, die Erfahrungen der Länder richtig zu erkennen und auszuwerten. Die Fassung der Regierungsvorlage ist offenbar darauf abgestellt, sowohl Enteignungs- oder enteignungsgleiche Tatbestände als auch planungswertausgleichende Tendenzen vom Umlegungsrecht fernzuhalten. Das Bemühen, eine Auseinandersetzung mit diesen Problemen zu vermeiden, hieße aber, sie auf die Rechtsprechung abschieben und die Umlegung zu einem höchst ungerechten Instrument machen. Das ist schon in § 52 erkennbar, wonach nur die *örtlichen* Verkehrs- und Grünflächen vorweg ausgeschieden werden dürfen, obwohl auch die überörtlichen für eine Zuweisung an private Grundstückseigentümer nicht in Frage kommen. Die überspitzte Auffassung der Eigentumsgarantie würde dazu führen, daß die Grundstücke für örtliche Verkehrsflächen durch Umlegung und diejenigen für überörtliche Verkehrsflächen durch Enteignung erworben werden müßten. Abgesehen davon, daß in der Praxis die Grenze zwischen örtlichen und überörtlichen Verkehrsflächen schwer zu ziehen sein wird, müssen einige Eigentümer im Interesse der Allgemeinheit ihre Grundstücke aufgeben. Sie werden so „die Opfer der Eigentumsgarantie um der Gerechtigkeit willen" [3].

Auch die im Bebauungsplan festgesetzten *Baugrundstücke für öffentliche Zwecke* (Gemeindebedarfsflächen § 12 Abs. 1, 2 g) müssen vorweg ausgeschieden werden. Es entspricht dem Gleichheitsgrundsatz, diese Lasten ebenfalls auf alle Umlegungsbeteiligten zu verteilen, sie also durch tragbaren, gleichmäßigen, entschädigungspflichtigen Flächenabzug zu gewinnen, statt die Grundstücke eines oder einiger Eigentümer zu enteignen [4].

Umlegung und Enteignung

Die Beispiele zeigen, daß die Grenze zwischen Umlegung und Enteignung Verzahnungen aufweist. Der Bundesgerichtshof führt dazu aus, daß die Umlegung im Verhältnis zur Enteignung das weniger belastende Mittel ist und deshalb den Vorrang haben muß. Selbst die Regierungsvorlage ist nicht frei von der unumgänglichen Verflechtung von Umlegung und Enteignung (§§ 53 Abs. 7, 54, 55). Wenn also die Bemühungen um eine scharfe begriffliche Trennung von Umlegung und Enteignung vergeblich sind, dann sollte man das Umlegungsrecht fortentwickeln und das Ineinandergreifen von Umlegung und Enteignung gestatten. Dieser Gedanke ist im übrigen nicht neu, denn in der ländlichen Flurbereinigung ist es von jeher geltendes Recht, daß zur Bereitstellung von Grundstücken, für die die Enteignung zulässig ist, die Vollziehung der Enteignung und die Festsetzung der Entschädigung in einem Umlegungsverfahren erfolgen kann, wenn dadurch der Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt wird (Flurbereinigungsgesetz §§ 86, 87) [5].

Umlegungsgrundsätze (§ 53)

Die stark verklausulierten und schwer verständlichen Umlegungsgrundsätze der Regierungsvorlage beruhen auf der Absicht, die durch Planung eingetretenen Wertänderungen zu vernachlässigen und Werterhöhungen ausschließlich auf Grund der Verbesserung des Grundstückszuschnitts auszugleichen. Es wird das Bemühen sichtbar, den Planungswertausgleich, für den das Bundesverfassungsgericht dem Bund die Gesetzgebungskompetenz versagt hat, unter allen Umständen zu vermeiden. Die Rechtstheorie verlangt hier von der Praxis etwas Unmögliches. Ohne Umlegung läßt sich Stadtplanung oft nicht verwirklichen. Zu den Grundsätzen der Umlegung gehört es, daß jedem Beteiligten die wirtschaftliche Wertgleichheit von Einwurfs- und Zuweisungsgrundstück garantiert wird. Hierfür ist der Wertunterschied zu ermitteln, den die Verkehrswerte der alten und neuen Grundstücke ergeben [6]. Daß der Wert des neuen

Grundstücks durch die der Umlegung zugrunde liegende Planung mit beeinflußt wird, kann nicht geleugnet werden. Der Neuwert ist eine Folge der Bodenordnungsmaßnahme, und der Geldausgleich ist lediglich ein Ordnungsfaktor, der die gesetzlich vorgeschriebene, aber in Land nicht vollständig zu erzielende „wertgleiche Abfindung" ergänzt. Jede Einschränkung führt vom Verkehrswert und damit von einer dem Art. 14 GG genügenden gerechten Abfindung weg. Im übrigen hat sich das Bundesverfassungsgericht, obwohl es die Bundeszuständigkeit für bodenordnende Maßnahmen bestätigt hat[7], zum Wertausgleich *in der Umlegung* gar nicht geäußert.

Neuordnungsumlegung und Aufschließungsumlegung

Die Regierungsvorlage hat aus den bisherigen Umlegungsgesetzen die Vorschrift übernommen, daß in erschlossenen Gebieten eine unentgeltliche Geländeabtretung bis zu 10 % und in unerschlossenen Gebieten eine solche bis zu 30 % als Beitrag zu den örtlichen Verkehrs- und Grünflächen gefordert werden kann. Um diese Vorschrift mit der Verfassung in Einklang zu bringen, bringt § 53 in Abs. 4 die Einschränkung, daß dieser Abzug nur statthaft ist, soweit den Grundstückseigentümern durch die Umlegung ein Vorteil erwächst. Diese Vorschrift ist trotz Bewährung in jahrzehntelanger Praxis änderungsbedürftig, weil nunmehr Art. 14 GG eine Pauschalabschöpfung des Vorteils nicht mehr zuläßt. Außerdem muß diese Bestimmung mit dem Erschließungsrecht des Bundesbaugesetzes in Einklang gebracht werden, wonach die Gemeinden die Verkehrs- und Grünflächen käuflich erwerben müssen (§ 139). Dies wird nur dadurch erreicht, daß auf besondere Bestimmungen über die Geländeabtretung in der Umlegung verzichtet und auf die entsprechenden Regelungen des VI. Teiles (Erschließung) verwiesen wird. Allerdings kann dem Gemeindehaushalt nicht zugemutet werden, die Geländeabtretung sofort in bar zu entschädigen. Sie ist ein Teil der Erschließungsabgaben und müßte mit diesen zu einem späteren Zeitpunkt aufgerechnet werden, wie dies heute geltendes Recht ist (Vorverlegung des Anliegerbeitrages).

Diese Erkenntnisse lassen eine Umarbeitung der Umlegungsgrundsätze des Entwurfs als dringend angezeigt erscheinen. Hierbei müßte der Tatsache Rechnung getragen werden, daß es zwei wesensmäßig stark unterschiedliche Arten von Baulandumlegung gibt: die Aufschließungsumlegung und die Neuordnungsumlegung. Die unterschiedliche Zielsetzung besteht darin, daß bei der Aufschließungsumlegung unbebaute, gärtnerisch oder landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Bauplätze umzuformen sind, während es sich bei der Neuordnungsumlegung darum handelt, alte Baugebiete so zu ordnen, daß sie mit Rücksicht auf den modernen Verkehrsfluß und die neuzeitliche städtebauliche Gestaltung bebaut werden können. Das Gesetz kann nicht daran vorbeigehen, daß in der Regel nur bei der Aufschließungsumlegung das Prinzip der verhältnismäßigen Zuteilung gewahrt werden kann, während dies bei der Neuordnungsumlegung an der harten Wirklichkeit der Zwangspunkte scheitert; das sind Fluchtlinien, stehenbleibende Gebäude und unveränderliche Grundstücke. Die Verteilungsmasse kann daher nicht anders aufgeteilt werden als in zweckmäßig gestaltete, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten nutzbare Grundstücke, ohne daß ein bestimmtes Wert- oder Flächenverhältnis gewahrt wird.

Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung

Von den nun folgenden verfahrenstechnischen Vorschriften sind vor allem diejenigen erwähnenswert, die dazu beitragen können, das Umlegungsverfahren zu beschleunigen. Hierzu sieht der Regierungsentwurf vor, daß bei einer freiwilligen Umlegung von der Bekanntmachung des Umlegungsbeschlusses, der Offenlegung des Bestandsverzeichnisses und der Auslegung der Lagepläne abgesehen werden kann, wenn die Beteiligten einverstanden sind (§ 62), ferner daß bei Einverständnis der betroffenen Rechtsinhaber für einzelne Grundstücke die Eigentums- und Besitzverhältnisse mit konstitutiver Wirkung vorab geregelt werden können (§ 69). Auch die vorzeitige Besitzeinweisung, die die Erschließung des Umlegungsgebietes beschleunigen soll, ist aufgenommen (§ 70).

Demselben Ziel dient die Bestimmung, daß der Umlegungsplan schon für die übrigen Grundstücke in Kraft gesetzt werden kann, falls die Festsetzung für einzelne Grundstücke angefochten wird, diese Anfechtung aber die übrigen Grundstücke nicht berührt (§ 66). Hier fehlt jedoch die Möglichkeit, die Lagepläne getrennt vom Umlegungsverzeichnis rechtskräftig zu machen, wenn Rechtsmittel eingelegt sind, die sich ihrem Inhalt nach nur gegen Geldleistungen richten, während die Lage und Größe der zugewiesenen Grundstücke sowie ihre Eigentümer bereits endgültig feststehen. Der Vorteil einer solchen Bestimmung läge darin, daß während des Laufs der Rechtsbehelfe das Grundbuch bereits berichtigt, das Grundstück beliehen und mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Der Regierungsvorlage fehlt ferner eine Bestimmung, nach der der Umlegungsplan noch nach Eintritt der Rechtskraft geändert werden kann, wenn öffentliche Interessen oder wichtige wirtschaftliche Bedürfnisse der Beteiligten dies erfordern. Diese Bestimmung würde sowohl dem Schutz der Beteiligten als auch dem Schutz der öffentlichen Interessen dienen. Sie ist schon deshalb erforderlich, weil sich spätere gerichtliche Entscheidungen in bezug auf einen Beteiligten auf bereits früher rechtswirksam gewordene Umlegungsmaßnahmen auswirken können. Ferner ist noch eine dem § 31 V des württembergisch-badischen Baulandgesetzes und den §§ 61 und 137 des Flurbereinigungsgesetzes entsprechende Ausführungsanordnung zu fordern, wonach die Umlegungsstelle den Beteiligten die nach dem Umlegungsplan vorgesehenen neuen Besitz- und Nutzungsrechte zu verschaffen hat. Es genügt nicht, daß der Umlegungsplan die Eigentumsverhältnisse regelt. Der Neuberechtigte muß durch die Umlegungsstelle auch in den wirtschaftlichen Besitz des neuen Grundstücks gesetzt werden, falls der alte Eigentümer nicht weichen will.

Geldleistungen (§ 58)

Da es kaum möglich sein wird, die Umlegung so durchzuführen, daß die alten und neuen Grundstücke jeweils gleichwertig sind, werden regelmäßig Geldleistungen (Entschädigungen und Vergütungen) festzusetzen sein. Schuldnerin und Gläubigerin der im Umlegungsplan festgesetzten Geldleistungen ist naturgemäß die Gemeinde als Umlegungsstelle. Sie wird die Entschädigung sofort mit der Rechtskraft des Umlegungsplanes zahlen müssen, während die Fälligkeit der Ausgleichsleistungen für Mehrwerte, die die Umlegungsbeteiligten zu tragen haben, nach dem Regierungsentwurf um längstens 10 Jahre hinausgeschoben werden kann. Die Gemeinden müssen aber Wert darauf legen, daß diese Ausgleichsleistungen im Laufe der Frist von 10 Jahren und nicht erst nach 10 Jahren abgetragen werden.

Dadurch, daß die Verpflichtung des Eigentümers zur Geldleistung als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht, könnte die Bautätigkeit erheblich gehemmt werden, weil die Kreditinstitute regelmäßig auf den dinglichen Vorrang ihrer Rechte am Grundstück vor der öffentlichen Last bestehen. Deshalb sollte eine dem § 116 des Lastenausgleichs-

gesetzes entsprechende Regelung eingeführt werden, wonach auf Antrag ein Befriedigungsvorrecht vor der öffentlichen Last bewilligt werden kann. Außerdem wäre festzusetzen, daß ein Bedarfs- und Erschließungsträger die Kosten und Entschädigungsleistungen der Umlegung, soweit sie von ihm verursacht wurden, der Umlegungsstelle erstatten muß.

Grenzregelung (§§ 73–76)

Die im zweiten Abschnitt des Teiles IV des Entwurfs aufgeführte Grenzregelung ist dem Umlegungsverfahren sehr ähnlich, beschränkt sich jedoch auf einzelne Grundstücke und soll die Grenzverbesserung benachbarter Grundstücke durch ein einfaches Verfahren fördern. Sie ist im geltenden Recht bekannt, jedoch beschränkt sich der Entwurf – wie in der Begründung ausgeführt, „um allen etwaigen verfassungsrechtlichen Bedenken Rechnung zu tragen" – nur auf solche Fälle, in denen der Verkehrswert der betroffenen Grundstücke nicht gemindert wird oder sich die Beteiligten über eine Ausgleichsleistung einig sind. Die Grenzregelung erscheint aber wenig sinnvoll, wenn sie nur bei Einigkeit aller Grundstückseigentümer und Rechtsinhaber möglich ist. Nur in den seltensten Fällen wird ein flächen- und wertgleicher Austausch möglich sein, und die Einigung zweier Nachbarn ist dann kaum zu erreichen. In der Regel ist einer der Grenznachbarn überhaupt unzugänglich, so daß die Gemeinde gar nicht in der Lage wäre, etwaige baurechtswidrige Zustände, wie sie im § 73 als Zweck der Grenzregelung deklariert sind, zu beseitigen. Die Vorschriften über die Grenzregelung werden nur dem praktischen Bedürfnis entsprechen, wenn der Umlegungsstelle das Recht eingeräumt wird, sie auch dann durchzuführen, wenn der Wert eines der beteiligten Grundstücke sich geringfügig ändert. Dadurch würde ein Rechtsbehelf gegen die Bewertung nicht zur Aufhebung des ganzen Verwaltungsaktes führen, aber für die Entscheidung über die Ausgleichsleistung der Rechtsweg offen stehen. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen diesen Vorschlag können m. E. nicht bestehen.

Zusammenlegung (§§ 77–94)

Der Entwurf kennt noch ein weiteres Bodenordnungsverfahren, die Zusammenlegung. Der Grundgedanke entstammt den Aufbaugesetzen der Länder, in denen dieses Verfahren zum ersten Male kodifiziert wurde. Der Zweck ist eine Ordnung des Bodens in der Weise, daß die dem Verfahren unterworfenen Grundstücke einer gemeinsamen Bebauung zugeführt werden. Das Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen sieht allerdings das Verbleiben der Zusammenlegungsfläche im gemeinsamen Eigentum nicht als Endziel vor, die Grundstücke können vielmehr auch „sonst der planmäßigen Bebauung zugeführt werden". Der § 77 des Entwurfs zum Bundesbaugesetz bringt diesen Nachsatz nicht. Da das Zusammenlegungsverfahren ein schwerer Eingriff in das Eigentumsrecht ist, will das Bundesbaugesetz die Einleitung des Verfahrens an die Zustimmung von zwei Dritteln der Grundeigentümer binden, denen außerdem zwei Drittel der Fläche gehören müssen.
Das Zusammenlegungsverfahren hat sich bisher keines großen Zuspruchs erfreuen können. Außer je einem Fall in Bremen, Kiel und Essen ist dem Verfasser kein Zusammenlegungsverfahren bekannt geworden. Wenn nun im Bundesbaugesetz zusätzlich gefordert wird, daß die zwei Drittel der Eigentümer auch zwei Drittel der Grundfläche repräsentieren müssen, dürfte die Einleitung eines Verfahrens fast immer schon an der Unmöglichkeit der Erfüllung dieser Voraussetzungen scheitern. Allerdings begegnen dem Vorschlag, auf das Erfordernis der Zustimmung der Eigentümer überhaupt zu verzichten oder es zum mindesten soweit zu lockern, wie es den bisherigen Aufbaugesetzen entspricht, rechtsstaatliche Bedenken. Falls sie nicht zerstreut werden können, wird das Zusammenlegungsverfahren auch in Zukunft keine praktische Bedeutung haben.

Anmerkungen:

1 Solche rechtlichen Regelungen sind z. B. die Begründung einer Dienstbarkeit zur gemeinsamen Nutzung eines Hofes oder zur Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage im Sinne von § 10 RGaO oder zur Begründung oder Aufhebung eines Anbau- oder Fensterrechts.

2 Die Umlegungsgesetze von Nordrhein-Westfalen, Württemberg-Baden, Württemberg-Hohenzollern, Süd-Baden, Hessen und Niedersachsen und das Flurbereinigungsgesetz kennen keine Ausschlußempfehlung für bestimmte Grundstücksarten. Sie beschränken sich auf die Bestimmung, daß das Umlegungsgebiet so zu begrenzen ist, daß der Zweck der Umlegung möglichst vollkommen erreicht wird.

3 Aus einem Festvortrag von Regierungsdirektor Reist, Stuttgart, gehalten auf dem 43. Deutschen Geodätentag in Stuttgart 1958.

4 Es geht z. B. nicht an, daß zur Erstellung einer Schule der eine Eigentümer sein Grundstück verliert, während der andere keinen Flächenbeitrag hierfür zu leisten braucht.

5 Auch einige Aufbaugesetze kennen dahinzielende Bestimmungen: Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz, Württemberg-Hohenzollern.

6 Im Verkehrswert eines Grundstücks schlagen sich alle wertbestimmenden Faktoren nieder, sowohl innere (Größe, Zuschnitt, Ausnutzungsmöglichkeit) als auch äußere (Verkehrslage, Geschäftslage, Wohnlage, die Nähe von öffentlichen Gebäuden und von Erholungsflächen). Eine Auseinanderrechnung der einzelnen Faktoren ist nicht möglich.

7 Wenn sich der Bund trotzdem nicht zum vollen Wertausgleich in der Umlegung bekennen zu können glaubt, so muß den Ländern der Weg offen bleiben, ihn einzuführen, denn ihnen steht zweifellos die Gesetzgebungskompetenz zu.

Abbau der Wohnungszwangswirtschaft

Der Bundesminister für Wohnungsbau hat bekanntgegeben, daß das Bundeskabinett den folgenden Beschluß gefaßt hat:

„1. In dem Maße, in dem die Wohnungsnot beseitigt wird, kann die Wohnungszwangswirtschaft fallen.

2. Der derzeitige Mieterschutz wird durch ein soziales Mietrecht abgelöst, das berechtigte soziale Belange, insbesondere der Familien, gewährleistet. Die Gewährung individueller Miet- und Lastenbeihilfen wird jeder Familie ein Mindestmaß an Wohnraum und Eigentum an Haus und Boden sichern.

3. Die Gesetzesvorlage wird im Rahmen einer Gesamtlösung erarbeitet; Teillösungen und Sofortmaßnahmen werden abgelehnt.

4. Für die Bearbeitung der Kabinettsvorlage wird unter Federführung des Bundesministers für Wohnungsbau ein Ausschuß von Staatssekretären eingesetzt; ihm gehören an die Bundesministerien für Wirtschaft, Finanzen, Justiz, Inneres, Arbeit und Sozialordnung, für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte, sowie das Bundesministerium für Familien- und Jugendfragen.

5. Die Vorlage soll dem Kabinett bis spätestens 15. April 1959 vorgelegt werden."

Der Deutsche Städtetag behält sich eine ins einzelne gehende Prüfung und Stellungnahme zu den sehr weittragenden Absichten der Bundesregierung nach Anhörung seines Sonderausschusses „Wohnungswesen" vor. Wie aus parlamentarischen Kreisen verlautet, ist mit der Verabschiedung des Gesetzgebungswerkes vor den Sommerferien nicht mehr zu rechnen.

KURT GLAWATZ

Schulgesundheitspflege aus ärztlicher Sicht

Planung und praktische Durchführung in der Hansestadt Lübeck

Die Gesundheitsfürsorge und Gesundheitsvorsorge – ich will mich hier nicht über Definitionen auslassen – dient der Pflege und Erhaltung der Gesundheit. In dem Bemühen darum müssen wir es uns angelegen sein lassen, eine gesunde körperliche und geistig-seelische Entwicklung zu fördern. Wir können mit der vorbeugenden Gesundheitsfürsorge nicht früh genug anfangen. Wir beginnen damit schon vor der Geburt und dann erst recht mit der Mütter- und Säuglingsfürsorge. Die Kleinkinder- und Schulkinderfürsorge oder Schulgesundheitspflege schließen sich an.

Es ist wohl richtig, daß der Mensch schon in den ersten drei bis fünf Jahren seines Lebens entscheidend geprägt wird, aber in der Schulzeit fallen nichtsdestoweniger für die körperliche wie für die geistige Entwicklung lange, bedeutungsschwere Jahre bis zur Geschlechtsreife. Gesunderweise sind die Schuljahre eine Zeit einer allgemeinen kraftvollen Entwicklung, aber sie sind auch Jahre kritischer Gefährdung, die unsere ganze Aufmerksamkeit für das Kind beanspruchen dürfen. Die tiefgreifende Förderung, die dem Kind durch den Schulbesuch für seine persönliche Entwicklung, sein Schicksal und seine künftigen Leistungen zuteil wird, verbindet sich mit erheblichen Umstellungen und Belastungen, die das Kind biologisch gefährden können. Diese liegen in den laufenden besonderen psychischen Anforderungen auf der einen und in der durch den Unterricht an sich gegebenen Einschränkung der körperlichen Bewegungsfreiheit auf der anderen Seite, um es auf eine einfache Formel zu bringen.

Daß das Gesamtfazit für das Kind recht positiv werde, ist die Aufgabe von Eltern, Schule und Arzt.

Wie nie zuvor und nie wieder bieten sich während der Schulzeit Möglichkeiten der vorbeugenden Gesundheitsfürsorge schon deshalb an, weil hier im Zusammenhang mit dem in Schleswig-Holstein wenigstens neunjährigen Schulbesuch eine langfristige Gesundheitsfürsorge in einer für die Entwicklung bedeutungsvollen Zeit kontinuierlich möglich ist.

In der Bundesrepublik leben etwa fünf bis sechs Millionen Schulpflichtige, die der gesundheitlichen Betreuung anzuvertrauen sind.

Aus diesen Gründen ist die Schulgesundheitspflege eine umfassende und dankbare Aufgabe. Wie *E. Schröder*, Berlin, in einem Vortrag auf dem Kongreß der Medizinalbeamten im Jahre 1955 ausgeführt hat, kommt der Schulgesundheitspflege eine Schlüsselstellung in der gesamten Gesundheitsfürsorge zu, ohne die alle anderen Fürsorgezweige mehr oder weniger Stückwerk bleiben.

In erster Linie bleibt das Schulkind Kind seiner Eltern. So ist denn auch die Schulgesundheitspflege ein Teil der Familienfürsorge. Diese empfängt über die Schulgesundheitspflege ihre besonderen Impulse.

Diesen Bericht habe ich mit Bedacht „Schulgesundheitspflege aus *ärztlicher* Sicht" benannt, denn in der Schulgesundheitspflege wirken *Arzt und Pädagoge* miteinander verbunden. In anderen europäischen Ländern gehört die Schulgesundheitspflege zu den Aufgaben des Schul- und Unterrichtswesens. In Deutschland ist die ärztliche Schulgesundheitspflege eine Aufgabe des öffentlichen Gesundheitswesens. E. Schröder, Berlin, meint dazu: Das habe keineswegs zu einer Lösung der Schulgesundheitspflege von Pädagogik und Schule geführt, aber dem Arzt doch die Freiheit gegeben, die es ihm ermöglichte, auch Kritik zu üben, wenn der pädagogische Ehrgeiz einer möglichst umfassenden Wissensvermittlung und ein allgewaltiger Stundenplan gesundheitliche Gefahren heraufzubeschwören drohten.

Die Schulgesundheitspflege ist institutionell im öffentlichen Gesundheitsdienst als eine Teilaufgabe der Jugendgesundheitspflege organisch gewachsen.

Die Schulgesundheitspflege, in der sich Kinderheilkunde, innere Medizin, Orthopädie, Psychologie, Ortshygiene und Sozialmedizin berühren, hat sich von Anbeginn an laufend weiterentwickelt. Sie ist früher einmal insbesondere von den baulichen und hygienischen Einrichtungen der Schulgebäude und Klassen ausgegangen. Ich zitiere noch einmal E. Schröder: „Wir können uns wohl die Unterrichtsbedingungen im Ausgang des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts nicht primitiv genug vorstellen. So müssen wir verstehen, daß sie in den Berichten der Medizinalbeamten und Schulärzte und auch in der Fachliteratur, in den Zeitschriften wie in den Lehrbüchern einen breiten Raum einnahmen."

Bis in die ersten Jahrzehnte unseres Jahrhunderts hinein hat sich sehr viel gewandelt, aber durch den zweiten Weltkrieg wurde auch sehr viel wieder zunichte gemacht.

Wir haben in Lübeck Schulen oder Teile von Schulen durch Kriegszerstörung verloren. Nach Kriegsende mußten Schulen für mehr oder weniger lange Zeit schulfremden Zwecken (Lazaretten) dienen. Insbesondere aber haben wir nach dem Kriege etwa 90 000 Vertriebene in unsere Stadt aufgenommen, und schließlich haben sich die Wohngebiete in den vergangenen Jahren wesentlich verschoben, es sind sozusagen ganz neue Siedlungsgebiete und Stadtteile entstanden. Aus diesen Gründen war die Schulraumnot bei uns wie auch anderenorts nach dem Kriege außerordentlich groß. Inzwischen ist eine ganze Reihe von vorbildlichen Schulneubauten entstanden, weitere werden folgen. 1956 mußte immerhin noch in 13 Schulen Schichtunterricht erteilt werden. Zur Zeit gibt es Schichtunterricht nur noch in einem Schulgebäude. Mit der Fertigstellung einer Mittelschule, die zur Zeit gebaut wird, wird das auch aufhören.

Der Fortfall des Schichtunterrichts bzw. des Nachmittagsunterrichts ist, ärztlich gesehen, deshalb so wichtig, weil der Schichtunterricht sich auf den Allgemeinzustand der Kinder ungünstig auswirkt. Denn der Nachmittagsunterricht steht dem natürlichen Tagesrhythmus entgegen. Der Schichtunterricht erschwert außerdem die Sauberhaltung des Schulgebäudes, weil die Zeit zwischen den Unterrichtsschichten für eine gehörige Reinigung zu knapp ist, wenn der Nachmittagsunterricht nicht zu weit in den Nachmittag ausgedehnt werden soll.

Ganz abgesehen von der allgemeinen körperlichen Ertüchtigung ist wegen der bei den Schulkindern festgestellten Haltungsschwäche und Haltungsschäden die Errichtung von *Turnhallen* in Verbindung mit Schulneubauten dringend notwendig. Drei neue Turnhallen wurden in Lübeck der Benutzung übergeben, zwei werden zur Zeit gebaut und vier sind in der Planung fertig.

Natürlich schenken wir Ärzte laufend der *Raumhygiene* der Schulen unsere besondere Beachtung. Es werden dafür besondere Begehungen der Schulen durchgeführt, zum Teil gemeinsam mit der Bauverwaltung, um die Beseitigung der vorhandenen Mängel und erforderlichen Verbesserungen gleich miteinander besprechen zu können.

In 16 Lübecker Schulen sind betriebsfähige *Brauseeinrichtungen* vorhanden. Wir haben aber feststellen müssen, daß sie nicht so gern benutzt werden, wie man das zunächst annehmen möchte. Oft geben die Eltern nicht die Erlaubnis, weil sie eine Erkältung ihrer Kinder befürchten. Die Überwachung der Kinder ist für die Lehrer nicht einfach (Abtrocknen!). Die Badezeiten können nicht immer günstig liegen. Schließlich finden sich in den neugebauten Wohnungen heute schlechthin Badeeinrichtungen, die jederzeit leicht benutzbar sind.

Aus diesen Gründen sind in den Schulneubauten Bade- bzw. Brauseeinrichtungen nicht mehr installiert worden.

Besonders sind wir Ärzte natürlich daran interessiert, zu der Planung von Neubauten gehört zu werden. Die Zusammenarbeit mit Schulverwaltung und Bauverwaltung gerade auch auf diesem Sektor ist immer enger geworden. Soviel über *Schulbau* und *Schulräume*.

Wenn ich mich nun dem Schulkind selbst zuwende, so muß ich damit einleiten, daß der *einzelne* Schüler in den Mittelpunkt der Schulgesundheitspflege gerückt ist. *Seine* gesunde körperliche und geistige Entwicklung ist in jedem einzelnen Fall unser Anliegen.

Die ärztliche Betreuung des Schulkindes beginnt mit seiner *Einschulung*. Der Schularzt ist berufen, zusammen mit dem Pädagogen die *Schulreife* zu beurteilen. Wir führen die Untersuchung der Schulanfänger natürlich *vor* der Einschulung durch. Für die Schuluntersuchungen wird das von *Dr. Tietz* und *Dr. Potyka* entworfene Muster verwandt. Unter Heranziehung der Säuglingskartei und – wenn möglich – der Unterlagen aus der Zeit des Kindergartenbesuches wird der Schulanfänger in Anwesenheit der Mutter, des Lehrers und der Fürsorgerin untersucht. Die Untersuchung zielt auf Entwicklungs- und Leistungsdiagnose. Für die Beurteilung der Schulreife wird die Frage nach dem ersten Gestaltwandel beantwortet und korrespondierend die Verhaltensweise beurteilt.

Abgesehen von dem – was wir schon von der Säuglings- und Kleinkinderfürsorge her wissen – vor allem die Fürsorgerin kennt meist die irgendwie gefährdeten Kinder und weiß vor allem auch über die Umgebung des Kindes zu Hause Bescheid – müssen wir uns über den Stand der geistigen Entwicklung so gut wie möglich orientieren, indem wir zum Beispiel prüfen, ob das Kind den Zahlenbegriff vier beherrscht, die Grundfarben kennt, ein Bild altersentsprechend beschreibt. Natürlich findet eine eingehende körperliche Untersuchung statt. Wir fahnden nach besonderen anlagebedingten Krankheitsbereitschaften.

Durchschnittlich 10 bis 14 % der Kinder werden bei uns in Lübeck noch nicht schulreif befunden. Aus anderen Städten sind höhere Zahlen bekannt geworden. 1956/57 waren von 3228 untersuchten Kindern 354 = 11 %, 1957/58 von 3538 Kindern 427 = 12 % noch nicht schulreif.

Für Kinder, deren Entwicklung verzögert ist, wird der Besuch eines *Schulkindergartens* erwogen. Der Schulkindergarten kommt nur für Kinder in Frage, die wahrscheinlich den Entwicklungsrückstand bis zur Schulreife in einem Jahr aufholen, aber nicht für etwa angehende Hilfsschüler.

Wir geben hierfür unsere ärztliche Beurteilung und unsere ärztliche Empfehlung ab, die Entscheidung liegt dann bei der Schulverwaltung. In der ärztlichen Betreuung der Kinder, die den Schulkindergarten besuchen, richten wir unser Augenmerk darauf, ob und durch welche Maßnahmen die Kinder etwa in ihrer Gesamtentwicklung bis zur Einschulung in den normalen Klassenzug gefördert werden können. Es ergeben sich aber, während das Kind den Schulkindergarten besucht, auch Fragen, ob etwa die Eingliederung in *Sonderklassen* für *Sprachgestörte, Spastiker* oder die Einweisung in ein *heilpädagogisches Heim* zweckmäßig bzw. notwendig ist. Hierüber wird in enger Zusammenarbeit von Schulverwaltung, Leiterin des Schulkindergartens und Schularzt beraten und entschieden. In Lübeck sind zur Zeit vier Schulkindergärten vorhanden. Die Kinder werden von Jugendleiterinnen und Kindergärtnerinnen, die mit ihren Aufgaben besonders vertraut sind und große Erfahrungen haben, betreut.

Die Untersuchung auf *Tbc-Infektion* erfolgt bei den Schulkindern mit der Hautprobe nach *Moro*. Bei positivem Befund folgt die Röntgenuntersuchung nach. Die Hautprobe wird bei jeder Schulreihenuntersuchung bis zum vollendeten 14. Lebensjahr wieder angestellt, um den Durchseuchungsstand in den verschiedenen Altersgruppen zu ermitteln.

Nach der Einschulung führen wir eine Reihenuntersuchung möglichst im zweiten Schuljahr durch. Auf jeden Fall werden die Kinder im vierten Schuljahr untersucht. Bei der Untersuchung im zweiten Schuljahr können wir überprüfen, wie sich für das Kind die Belastungen des ersten Schuljahres ausgewirkt haben. Im vierten Schuljahr interessieren uns besonders etwaige Beschleunigungen und Verzögerungen in der Entwicklung. Haltungsschäden müssen früh erkannt, die betreffenden Kinder müssen dem Haltungsturnen zugeführt werden. Zusammen mit den Lehrern wird eventuell die Frage der schulischen Belastung für das einzelne Kind erörtert und von uns gegebenenfalls die Frage der Zurückversetzung aus ärztlichen Gründen aufgeworfen.

Wie alle Schulanfänger so werden auf jeden Fall auch alle Jungen und Mädchen, die demnächst die Schule verlassen, untersucht. Die Untersuchungen dieser Schüler erfolgen auf Wunsch des Arbeitsamtes in der ersten Hälfte des letzten Schuljahres. Wir würden sie lieber erst in der zweiten Hälfte durchführen und gleichen die zeitliche Differenz dadurch aus, daß in Zweifelsfällen die betreffenden Kinder sich uns nach etwa einem halben Jahr noch einmal vorstellen.

Die Beurteilung der *Berufsfähigkeit* – sie ist eine Beurteilung der Leistungsfähigkeit auf der Grundlage einer Leistungsdiagnose mit besonderer Hinsicht auf den Beruf, der gewählt werden soll – ist von großer Bedeutung, um spätere Enttäuschungen zu ersparen.

Läßt der Allgemeinzustand zu wünschen übrig, wird Jungen und Mädchen möglichst noch einmal eine Erholungskur gewährt, bevor sie die Schule verlassen und in das Erwerbsleben hinausgehen. Es darf nicht verkannt werden, daß die Beurteilung der Berufsfähigkeit mit den uns gegebenen Möglichkeiten doch oft schwierig und unsicher ist.

Die Schulgesundheitspflege setzt sich in den *Berufs- und Fachschulen* fort. Die Kindergärtnerinnen und -pflegerinnen sollen vor Beginn ihrer Ausbildung untersucht werden. Sonst erfolgt die Untersuchung der Berufs- und Fachschüler im zweiten Jahr. Die Fachschüler werden damit zum letztenmal in einer Untersuchung von der ärztlichen Schulgesundheitsfürsorge erfaßt. Körperlich, geistig und seelisch werden neue Anforderungen an den Fachschüler gestellt. Die durch den Beruf eventuell sehr veränderten persönlichen Verhältnisse, der neue Pflichtenkreis können eine erhebliche Belastung mit Folgen für Wohlbefinden und Leistung mit sich bringen.

Eine besondere Betreuung erfordern die *Hilfsschulen*. Schularzt für die Hilfsschulen ist bei uns immer ein pädiatrisch und jugendpsychiatrisch vorgebildeter Arzt des Gesundheitsamtes. Jedes Kind, dessen Umschulung in die Hilfsschule erwogen werden muß, wird von einem Hilfsschullehrer und dem betreffenden Arzt des Gesundheitsamtes eingehend untersucht. Die Umschulung in eine Hilfsschule erfolgt nach zweimaliger Zurückstellung von der Einschulung wegen geistiger Unterentwicklung oder nach zweimaligem Sitzenbleiben im Einvernehmen von Lehrer und Schularzt. Manifestiert sich aber ein Kind im ersten Schuljahr offenbar als Hilfsschüler, raten wir im Interesse des Kindes dann schon zur Umschulung in die Hilfsschule, die mit dem Einverständnis der Eltern erfolgt. Für Grenzfälle, leistungsschwache und milieugeschädigte Kinder, die den

Leistungsanforderungen des Unterrichts nur sehr schwer nachkommen können, kommen sogenannte *Förderklassen* in Frage.

Wünschenswert ist die Einrichtung von *Sonderklassen* für *sprachgestörte* Kinder in der Volksschule. Auch für Kinder mit erheblicher *Seh-* und *Hörschwäche* kommt die Einrichtung von Sonderklassen in Frage, um durch Früherfassung ungünstige Auswirkungen auf die Gesamtentwicklung zu vermeiden, die sonst zu erheblichen Schwierigkeiten in der Berufswahl und sogar zur Umschulung in die Hilfsschule führen können.

Die Zahl der sprachgestörten Kinder wird in Schleswig-Holstein auf 2 % geschätzt. Bei einer Annahme von 2 % wären in Lübeck etwa 400 Sprachgestörte unter den Volksschülern vorhanden.

Die Sprachkrankenfürsorge ist in den letzten Monaten dadurch gefördert worden, daß das Landeswohlfahrtsamt Schleswig-Holstein durch einen Runderlaß vom 22. 7. 1958 sein besonderes Interesse für die sprachkranken Kinder und seine Bereitschaft zu praktischen Maßnahmen bekundet hat. Unter Zusammenarbeit von Bezirksfürsorgeverband, Schulamt, Gesundheitsamt und Sprachheilpädagogen sowie Fachärzten soll die Sprachkrankenfürsorge auf folgende Maßnahmen zielen: Einrichtung von Beratungsstellen beim Gesundheitsamt; Durchführung von ambulanten Sprachheilkursen; Einrichtung von Sprachheilklassen; Durchführung stationärer Maßnahmen in besonderen Sprachheilheimen; Durchführung einer nachgehenden Fürsorge.

In Lübeck wird die Durchführung von ambulanten Sprachheilkursen und die Einrichtung von Sprachheilklassen vorbereitet. Nach den vorläufigen Unterlagen wird es sich um 250 bis 300 Kinder handeln. Einige sprachkranke Kinder werden jetzt schon von einem Sprachheilpädagogen behandelt.

Die erheblich hör- und sehschwachen Kinder aus Lübeck werden ebenso wie Blinde und Taubstumme nach Schleswig und Hamburg in Schulen mit Internaten entsandt.

In der allerletzten Zeit interessieren wir uns gemeinsam mit der Schulverwaltung und caritativen Vereinigungen für eine Erfassung der *Spastiker*, um für die schulische Bildung dieser bedauernswerten Kinder das Bestmögliche zu tun.

Jeder Schularzt soll monatlich ein- bis zweimal eine Sprechstunde in der von ihm betreuten Schule abhalten. Über die *Schulsprechstunde* werden Kinder in besondere ärztliche Betreuung genommen. Die leitende Ärztin der Schulgesundheitspflege und der gesamten ärztlichen Jugendfürsorge hält regelmäßig Sprechstunden im Gesundheitsamt ab und lenkt die gesamte Erholungsfürsorge.

Seit August 1955 ist eine *schulpsychologische Beratungsstelle eingerichtet.* In der Beratungsstelle wirken ein erfahrener, den besonderen Aufgaben zugewandter Heilpädagoge, der mit der Tiefenpsychologie vertraut ist und in Jahrzehnten große Erfahrungen im Sonderschuldienst gesammelt hat, sowie ein Kinderarzt bzw. eine Kinderärztin des Gesundheitsamtes. Vor einigen Monaten haben wir dieses kleine Team dadurch erweitern können, daß dem Gesundheitsamt die Einstellung einer Psychagogin mit einer Grundausbildung als Fürsorgerin und Kinderschwester und einer Sonderausbildung als Psychagogin zugestanden worden ist. Die schulpsychologische Beratungsstelle dient allen Schulen. Die Kinder werden der Beratungsstelle von den Schulen zugeführt. Ihre Aufgaben sind Begutachtung sowie Beratung bei auftretenden Schwierigkeiten in der Schule und zu Hause, sei es, daß die Ursache in dem Kind selbst oder in seiner Umgebung liegt oder – wie es wohl meistens ist – endogene und exogene Bedingtheiten sich miteinander und in Wechselbeziehungen verknüpfen. Es handelt sich um Kinder, die ohne zunächst erkennbaren Grund einen deutlichen Leistungsabfall zeigen oder die infolge einer Fehlentwicklung in der Klassengemeinschaft auffallen und stören. Aufgabe des Arztes ist es, hierbei insbesondere auch etwaige organische Ursachen, vor allem organische Erkrankungen des Zentralnervensystems und Psychosen zu berücksichtigen. Die Beratungsstelle bedient sich für die praktische Hilfe der Einrichtungen der ärztlichen Jugendfürsorge des Gesundheitsamtes, des Jugendamtes, der Familienfürsorge. Für die praktische Hilfe wurde eine *Kindertagesstätte zur heilpädagogischen Betreuung* mitbestimmt. 15 bis 20 Kinder werden für ein Viertel- bis ein halbes Jahr zu einer Spiel- und Beschäftigungstherapie zusammengefaßt. Die Leiterin kann, abgesehen von der Ausbildung und Erfahrung als Jugendleiterin, eine besondere Ausbildung in der Heilpädagogik aufweisen. Dieser heilpädagogische Spielkreis hat immer mehr an Bedeutung gewonnen, und es gelingt erfreulich häufig, psychische Auffälligkeiten und Fehlhaltungen allmählich abzubauen und Heimunterbringung zu umgehen.

Ich bin der Ansicht, daß man eine stationäre jugendpsychiatrische Behandlung auch an eine Kinderklinik mit besonderer fachlicher Ausrichtung anlehnen kann und nicht an eine Erwachsenenanstalt für Psychiatrie anlehnen muß. Deshalb ist unsere Psychagogin auch in der stationären Diagnostik und Behandlung in unserer Städtischen Kinderklinik tätig.

Aus privater Initiative heraus wurde eine *Erziehungsberatungsstelle* eingerichtet.

Durch die *Erholungsfürsorge* können gerade auch Kinder, bei denen die geistig-seelische Entwicklung durch ungünstige Umweltverhältnisse gestört und gefährdet ist, für eine gewisse Zeit den schädigenden Einflüssen entzogen und in günstige und geordnete Lebensverhältnisse gebracht werden. Im übrigen legen wir den allergrößten Wert auf eine differenzierte Erholungsfürsorge, die auf das einzelne Kind abgestimmt ist. Der Erfolg der Erholungskuren ist nicht proportional der Reiseentfernung. Weite Reisen bedeuten vielmehr oft für das Kind eine erhebliche Strapazierung. Wir schicken unsere Kinder deshalb gerne in Heime auf Föhr und Amrum (Nordsee), nach Glücksburg (Schleswig-Holstein) und in ein Heim, das ganz in der Nähe von Lübeck an der Ostsee liegt. Wir haben auch Heime im Harz sowie im Taunus und je ein Heim für die Heilfürsorge in Bad Orb und Bad Reichenhall. Diese Heime stehen natürlich unter kinderärztlicher Leitung. Wir führen gern im Winter Erholungskuren durch, weil wir damit besonders gute Erfahrungen gemacht haben. Natürlich muß die Schulsituation berücksichtigt werden. Winterkuren kommen deshalb vor allem für Kinder vor der Einschulung, im zweiten und dritten Schuljahr sowie nach dem fünften Schuljahr in den Volksschulen in Frage. Die Umschüler, Schüler der höheren Schulen sowie der ersten Volksschulklassen entsenden wir mit Rücksicht auf die Schule am liebsten in den großen Ferien. Die gesamte Erholungsfürsorge für Kinder unserer Stadt, auch die Erholungsfürsorge durch karitative Verbände, Bundesbahn und Bundespost läuft für die ärztliche Beurteilung über die Jugendfürsorge des Gesundheitsamtes. Die Dauer der Erholungskuren bemessen wir für Schulkinder mit sechs Wochen, für Jugendliche muß sie meist – oft aus Rücksicht auf die Lehrstelle – auf vier Wochen begrenzt werden. Besonderen Wert legen wir auf die Nachuntersuchungen und auf die nachgehende Fürsorge.

In der Erholungsfürsorge haben sich folgende Schwerpunkte herausgebildet: Heilfürsorge in Heimen mit Therapie; Erholungskuren für schwächliche, retardierte Kinder vor der Einschulung; Kuren für schwächliche Schulkinder vor Eintritt in das Berufsleben; Entsendung auf Vorschlag der schulpsychologischen Beratungsstelle; Entsendung von Kindern und Jugendlichen auf Vorschlag des Jugendamtes.

Wie anderenorts haben wir in den vergangenen Jahren auch in Lübeck eine auffallend große Zahl von Haltungsfehlern

und Haltungsschäden bei unserer Schuljugend feststellen müssen. Wir haben deshalb 1954 mit der Einrichtung von *Sonderturnen* begonnen. Es werden Kinder für *Haltungsturnen* zusammengefaßt, denen ein Schulturnen so, wie es gefordert wird, nicht genügen kann, die aber noch nicht der eigentlichen fachärztlichen Behandlung bedürfen.

Im Berichtsjahr 1957 haben 289 Kinder an den von uns eingerichteten Kursen des Sonderturnens teilgenommen. Außerdem wurden 21 Kinder in fachärztlich orthopädische Behandlung überwiesen. Die letzte Auswahl für das Sonderturnen erfolgt durch einen Fachorthopäden in Anwesenheit des Schularztes und einer Heilgymnastin, die das Bewegungsturnen dann durchführen soll, und auch in Anwesenheit der Eltern des Kindes. Fünf Lehrkräfte, und zwar ein orthopädischer Turnlehrer und vier Heilgymnastinnen, führen das Bewegungsturnen durch, an dem die Kinder in Gruppen von Zwölfen zweimal wöchentlich eine Stunde für die Dauer eines Viertel- bis eines halben Jahres teilnehmen. Die bei den Nachuntersuchungen festgestellten erfreulichen Besserungen bestätigen, daß durch konsequent durchgeführtes Bewegungsturnen Haltungsschäden, solange es sich noch um funktionelle Störungen und nicht um fixierte Haltungsschäden handelt, mit Erfolg behandelt werden können. Die Schulverwaltung und die Lehrer haben uns von Beginn an bestmöglich unterstützt. Die Eltern, auf deren Mitarbeit wir für den ununterbrochenen Besuch des Turnkurses angewiesen sind, bringen mehr und mehr Interesse auf. Hier darf aber keinen Augenblick übersehen werden, daß für die Bekämpfung der heute so häufigen Haltungsfehler unter den Schulkindern die Breitenarbeit durch einen nach Umfang und Methodik vollwertigen Turnunterricht in der Schule entscheidend ist.

Übrigens schicken wir auch Kinder in dieses Sonderturnen, für die wir eine seelische Auflockerung und Entspannung anstreben und dank dem fachlichen Können und der Einfühlung der Lehrkräfte auch erreichen.

Als besondere Aufgabe gehört zur ärztlichen Jugendfürsorge eine planmäßige *Jugendzahnpflege.*

Wir haben die planmäßige Jugendzahnpflege 1951 wieder aufgenommen. Es sind sich heute alle an der Volksgesundheit interessierten Kreise darin einig, daß zahnärztliche Behandlung so früh wie möglich eingeleitet werden muß, um das Kauorgan funktionstüchtig und den einzelnen Zahn vital zu erhalten. Das Ziel der planmäßigen Jugendzahnpflege ist, den jungen Menschen mit gesundem Gebiß in das von ihm dann in Selbstverantwortung geführte Leben eines Erwachsenen zu entlassen. Der Jugendliche soll in der Zeit der Jugendzahnpflege von der Notwendigkeit einer geregelten Zahn- und Mundpflege überzeugt werden und später selbst auf seine Gesundheit achten. Es ist erwiesen, daß die meisten Menschen den Zahnarzt zu spät aufsuchen. Mit Aufklärung durch Merkblätter, Zeitungsartikel und Vorträge allein kann man die Früherfassung nicht erreichen. Man muß vielmehr die Kinder und Jugendlichen vom 4. bis zum 18. Lebensjahr durch eine planmäßige Jugendzahnpflege in Reihenuntersuchungen erfassen und bei Behandlungsbedürftigkeit die Frühbehandlung durchführen.

Leiter der Jugendzahnpflege ist im Lübecker Gesundheitsamt ein Zahnarzt, der auch als Arzt approbiert ist. Die Untersuchungen werden außerdem auch von einem Zahnarzt der Städtischen Krankenanstalten und von nebenamtlich tätigen Zahnärzten der freien Praxis durchgeführt. Die Behandlung liegt ausschließlich bei den Zahnärzten der freien Praxis.

Bei einer planmäßig und intensiv betriebenen Jugendzahnpflege entsteht ein erhöhter Behandlungswunsch, daraus resultiert nach den ersten Überweisungen ein erhöhter Behandlungsbedarf. Die Kostenerstattung kann bei einem pauschalen Honorierungssystem zu Schwierigkeiten führen; es könnte geltend gemacht werden, daß ein zunächst erhöhter Behandlungsbedarf nicht durch eine Pauschale gedeckt würde. Die Schwierigkeiten der Kostenerstattung werden deutlicher bei der Durchführung einer sozialen Kieferorthopädie auf breiter Grundlage.

Die Zahl der wegen Zahn- bzw. Kieferfehlstellungen zu behandelnden Kinder wird mit bis 25 % angegeben. Bei Behandlungskosten von DM 500.– bis DM 600.– und darüber für jedes zu behandelnde Kind ist es zur Zeit unmöglich, einem Versicherungsträger oder dem Staat die vollen Kosten aufzubürden. Für die kieferorthopädische Behandlung haben wir deshalb mit den Zahnärzten der freien Praxis eine Vereinbarung getroffen, nach der die Kinder wirtschaftlich ungünstig gestellter Eltern in einer kieferorthopädischen Abteilung der Gesundheitsverwaltung behandelt werden können. Ein Kieferorthopäde ist nebenamtlich gegen entsprechende Vergütung tätig. Die Gesundheitsverwaltung hat für die technischen Arbeiten einen Zahntechniker eingestellt.

In der Jugendzahnpflege sind die Erfolge augenscheinlich und meßbar. Wir haben in Lübeck die Sanierungsverhältnisse vor der planmäßigen Jugendzahnpflege statistisch gesichert. Im Jahre 1952/53 war von durchschnittlich 3½ kariösen Zähnen pro Kind nur 1 Zahn behandelt. Schon nach 3 Jahren planmäßiger Jugendzahnpflege waren 1953 durchschnittlich 2¾ Zähne pro Kind behandelt, und jetzt sind es etwa 3 Zähne pro Kind. Bei etwa 40 000 Kindern, die untersucht wurden, wurden etwa 30 000 Zähne zusätzlich gefüllt, ohne daß nach Einzelleistung honoriert wurde. Die Lübecker Zahnärzte haben hiermit ein Beispiel ideeller Berufsauffassung gegeben, das nicht unerwähnt bleiben soll. Nur etwa 6 % der Kinder mit behandlungsbedürftigen Kieferfehlformen wurden 1952/53 behandelt, 1956 waren es mehr als ein Viertel der behandlungsbedürftig befundenen Fälle. Von den Kindern, die in der sozialen kieferorthopädischen Abteilung des Gesundheitsamtes jeweils in Behandlung sind (zwischen 200 und 250), konnten etwa 80 % des ersten Aufnahmejahres 1955 inzwischen mit gutem Behandlungserfolg entlassen werden.

Ein Bericht über die Schulgesundheitspflege wäre nicht vollständig, wenn nicht abschließend auf die Durchführung von freiwilligen Schutzimpfungen hingewiesen würde (Diphtherie, Tetanus, Kinderlähmung).

Wir haben in den Jahren nach dem Kriege die Schulgesundheitspflege nach den verschiedensten Richtungen hin auf- und ausgebaut. Wir möchten unsere Arbeit auf allen Gebieten der Jugendgesundheitspflege in Zukunft noch vertiefen.

Soll Gesundheitspflege sich zum Besten des einzelnen und der Gesamtheit auswirken, so muß sich jeder für seine Gesundheit und Gesunderhaltung selbst verantwortlich fühlen. Dieses Verantwortungsgefühl muß schon in der Jugend geweckt werden. Gerade die Schulgesundheitspflege gibt dazu gute und immer wieder Gelegenheit. So kann die Schulgesundheitspflege viel zu der wichtigen Aufgabe der *Gesundheitserziehung* beitragen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir es sehr, daß seit einem Jahr Studenten der Pädagogischen Hochschule in Kiel in den großen Semesterferien für etwa vier Wochen zu uns ins Gesundheitsamt kommen, um Aufgaben der Schulgesundheitspflege und ihre Durchführung kennenzulernen.

Nach einem Vortrag auf der 16. Sitzung des Schulausschusses des Deutschen Städtetages am 9./10. 10. 1958 in Lübeck.

Schrifttum: Bennholdt-Thomsen, C.: Das gefährdete Kind unserer Zeit. öffentl. Gesundheitsd. 1956/57 (18.) Heft 6. Hagen, W.: Der Mensch unserer Zeit, sozialhygienisch gesehen. öffentl. Gesundheitsd. 1956/57 (18.) Heft 6. Schmith, O.: Schulärztliche Fragen. Georg Thieme Verlag 1957. Schröder, E.: Schulgesundheitsfürsorge als Schlüsselstellung der Gesundheitsfürsorge. öffentl. Gesundheitsd. 1955/56 (17.) Heft 6.

LUISE KLINSMANN

„Das gewonnene Jahr"

Unter diesem Titel haben die Stadt Herne und unter einem ähnlich lautenden die Stadt Lübeck einen Film über den *Schulkindergarten* erstellen lassen, dessen Probleme die Fachkreise und die Öffentlichkeit erfreulicherweise immer mehr interessieren.

Schon der Name *Schulkindergarten* deutet an, daß es sich um eine Erziehungsstätte handelt, die zwischen Kindergarten und Schule steht.

Die in der Bundesrepublik üblichen Schulkindergärten unterscheiden sich grundsätzlich von den Einrichtungen, die in der sowjetischen Besatzungszone „Schulkindergarten" genannt werden. Der Schulkindergarten der Zone nimmt 5- bis 6jährige Kinder auf und stellt eine Art Vorstufe zur Schule dar. Er soll, sobald genügend Schulkindergärten vorhanden sind, für alle Kinder verpflichtend werden.

Bei uns dagegen handelt es sich um eine Erziehungsstätte für einen nur kleinen, bewußt ausgewählten Kreis von Kindern, die bereits das schulpflichtige Alter erreicht haben, aber aus körperlichen oder seelischen Gründen noch nicht schulreif sind.

Der Begriff *schulpflichtig* ist heute auf Grund pädagogischer Einsichten verhältnismäßig leicht zu definieren, während noch Ende des 18. Jahrhunderts manche Verfügung dahin ging, daß die Einschulung spätestens bis zum 5. Lebensjahr vorgenommen sein mußte, hieß es Anfang des 19. Jahrhunderts „nicht vor dem vollendeten 5. Lebensjahre".

Heute ist in allen Bundesländern die Einschulung aller Kinder, die das 6. Lebensjahr vollendet haben oder demnächst vollenden, eine gesetzliche Gegebenheit. Der Begriff „demnächst vollendet" umschließt Abwandlungsmöglichkeiten, von denen in einigen Bundesländern Gebrauch gemacht wird.

Der Begriff „noch nicht schulreif" dagegen ist schwer zu beschreiben, denn Schulalter und Schulreife sind nicht immer aufeinander abgestimmt. Jedoch ist die Beurteilung der Schulreife eine wesentliche Frage beim Beginn der gesetzlichen Schulpflicht. Prüfungen zur Ermittlung der Schulreife sind nicht in die Schulgesetzgebung aufgenommen.

Zu allen Zeiten gab es Kinder, die das schulpflichtige Alter erreichten, ohne schulreif zu sein. Erst in der heutigen Zeit haben sich durch eine steigende Zahl solcher Kinder erzieherische Probleme von weittragender Bedeutung ergeben. Nimmt man sie nicht in die Schule auf, so bleiben sie weiter den zufälligen Einflüssen von Elternhaus und Straße überlassen. Ein wertvolles Jahr geht ihnen verloren. Werden sie trotz ihrer Unreife eingeschult, sind sie ein Hemmnis für die Mitschüler, eine Qual für die Lehrer, für sich selber mit Minderwertigkeitsgefühlen belastet!

Es handelt sich vor allem um folgende Kinder:

a) um körperlich zarte und unterernährte, durch Krankheit geschädigte, die den physischen Anforderungen der Schule noch keinesfalls gewachsen sind,

b) um geistig noch unentwickelte Kinder, die mit 6 Jahren in Gestalt und seelischer Haltung noch Kleinkindhaftes an sich tragen, und deren geistige Entwicklung langsamer als die der anderen Kleinkinder fortschreitet,

c) um erzieherisch schwierige Kinder, die durch ungünstige häusliche Verhältnisse oder durch Schicksalsschläge in ihrer Entwicklung gehemmt wurden, evtl. durch Raumnot, soziale Mißstände nicht die Möglichkeit fanden, zu der ihnen eigenen Lebensform im Spiel und damit zu einer normalen Entwicklung zu kommen.

Wie kommt nun ein Kind aus diesem soeben gekennzeichneten Kreis in den Schulkindergarten? Wer stellt die „Unreife" dieses schulpflichtigen Kindes fest?

An der Auslese sind folgende Personen beteiligt:

a) Der Schularzt.

Es gibt bekanntlich schon seit Jahrzehnten für die Schulanfänger die schulärztliche Untersuchung, deren Aufgabe sich hiermit stark erweitert.

Der Schularzt stellt seine Untersuchungen im wesentlichen auf die körperliche Entwicklung ab, legt allerdings auch Wert auf die geistige Verfassung, deren Beurteilung jedoch in erster Linie dem Pädagogen überlassen bleibt.

b) Der Schulleiter,

dessen einstige freundliche schulmeisterliche Fragen, wie sie bei der Anmeldung an die Schulanfänger gestellt werden, sich in Zusammenarbeit mit dem Grundschullehrer erweitert haben zu groß angelegten Testprüfungen, welche erreichen, den gesamten geistigen Habitus des Kindes zu erfassen.

Der Termin für diese Art der Untersuchungen ist in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich. In Schleswig-Holstein werden sie vor der Einschulung durchgeführt. Die noch schulunreifen Kinder werden auf Grund der Prüfergebnisse zum weitaus größten Teil vor Beginn des Schulunterrichts zurückgestellt und in den Schulkindergarten überwiesen. Außerdem werden solche Kinder aufgenommen, die zwar zunächst die erste Schulklasse besuchten, bei denen sich dann aber auf Grund der weiteren Beobachtungen herausstellte, daß sie dem normalen Schulunterricht noch nicht gewachsen waren.

Wie ist nun die Arbeitsweise im Schulkindergarten?

Ein festes stoffliches Pensum würde diesen reifemäßig so unterschiedlichen Kindern nicht gerecht werden. Die Leiterin muß die Freiheit haben, jeweils das in den Mittelpunkt zu stellen, was sie, durch den Augenblick bedingt, als notwendig erachtet und was den Kindern wirklich weiterhilft. Sie sollen zur sachlichen Verständigung und Aufgabenerfassung fähig sein, sie sollen zu arbeiten und zu beobachten verstehen. Jedoch ist oberster Grundsatz: Dem Lehrstoff und dem Pensum der Schule wird nicht vorgegriffen.

Den Nöten der Schulunreife begegnet man weiter damit, daß das Mittel der Gemeinschaft gewählt wird, bewußt das Mittel der kleinen Gemeinschaft, um die soziale Kontaktfähigkeit, eine wesentliche geistige Voraussetzung für den Schulbeginn, zu stärken. Der Schulkindergarten umfaßt also höchstens 25 Kinder, die im gemeinschaftlichen Tun und Leben miteinander und aneinander lernen. Sowohl im freigewählten als auch im bewußt gelenkten und angeleiteten Spiel einzeln oder in kleinen Gruppen werden die Kräfte der Kinder entwickelt, die ihnen zur Schulreife noch fehlen. In erster Linie sind es die Fähigkeit zur Konzentration, zum Ausharren, zur Überwindung von Hemmungen und die Beachtung von Ordnung und Sauberkeit. Gerade die Beobachtungen darüber geben Aufschluß über Ermattungserscheinungen, Beziehungen der Kinder zueinander, über Anschlußbedürftige, Anschlußunfähige, egoistische, gebefreudige, verschlossene, offene Kinder usw.

In jahrelanger, intensiver Arbeit ist hierfür Spiel- und Arbeitsmaterial entwickelt worden: Lottos, Steckspiele, die den Zahlensinn entwickeln, Legespiele, die das Erkennen der verschiedenen Farben fördern, Dominos, Quartette, Geduldspiele, Geschicklichkeitsspiele, Baukästen usw. Durch Zeichnen, Formen, Basteln, Ausschneideübungen wird die Handgeschicklichkeit gefördert, durch Turnen, Gymnastik wird Mut und Selbstvertrauen entwickelt, die Ausdrucks-

fähigkeit wird gepflegt durch Gespräche, in der täglichen Wiedergabe kleiner Erzählungen, Erlebnisse usw.
Es sei mit wenigen Worten zusammengefaßt: Das Ziel ist das Nachholen nicht voll ausgelebter früherer Entwicklungsjahre.
Zu all dem wird besonderer Wert auf die Einrichtung der Räume gelegt, die Wohnstubencharakter tragen, denn diese Kinder, bei denen noch das „Kleinkindhafte" vorherrscht, bedürfen des Gefühls der Geborgenheit und der Wärme, um sich zu entfalten: Spiel- und Beschäftigungsmaterial in den Regalen an den Wänden muß auch für den Stumpfen und Schwachen lockend und anreizend sein.
Die Räume müssen für kleine Festlichkeiten geeignet sein, da diese sehr wesentlich zur Bildung eines Gemeinschaftsbewußtseins beitragen.
Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit dem Elternhaus besonders intensiv gepflegt, weil gerade dieses der Erzieherin wichtige Fingerzeige zu einem richtigen Verhalten zu geben vermag.
Der Abschluß nach einem Jahr erfolgt nicht durch Prüfungen, sondern die Beurteilung des Kindes wird durch Personalbogen und Berichte der Jugendleiterin bewertet.
Von den 3000 alljährlich in Lübeck Eingeschulten wurden zurückgestellt vom Schulbesuch:

1952	72	Kinder,	1956	421	Kinder
1953	140	„	1957	324	„
1954	308	„	1958	393	„
1955	340	„			

Das sind ungefähr 10 %.

Die Ursache der Steigerung liegt im wesentlichen darin, daß sich bei uns in Lübeck sehr bald nach der Einrichtung des ersten Schulkindergartens (1952) eine Arbeitsgemeinschaft für Schulreifeuntersuchungen innerhalb der Lehrerschaft gebildet hat und damit der Lehrerschaft und den Schulleiterin der Blick für diese Frage geschärft wurde.
Nach einjährigem Besuch des Schulkindergartens können durchschnittlich 90 % in die Volkschule überführt werden.
Und nun kommt das große „Notproblem". Es ist bei uns in Lübeck trotz eifriger Bemühungen der Schulverwaltung nicht gelungen, bei den zuständigen Personal- und Finanzstellen zu erreichen, daß für alle diese auf Grund sorgsamster Prüfung vom Schulbesuch zurückgestellten Kinder – ich erinnere an die Zahlen von rd. 350 bis 400 – Schulkindergärten errichtet werden können. Wir haben erst 4 Schulkindergärten, d. h., daß in diesen nur rd. 100 Kinder aufgenommen werden können; rd. 250 bis 300 der zurückgestellten Kinder finden keine Aufnahme. Hier muß noch einmal ausgesucht werden, und zwar werden bei uns in Lübeck diejenigen Kinder in die Schulkindergäten aufgenommen, deren Reifung nicht ohne *besondere Hilfe* zu erreichen ist.
Nach der *früheren* 1. Verordnung zur Durchführung des Reichsschulpflichtgesetzes vom 3. 7. 1939 zu § 3 Abs. 4 wie in dem 1. Durchführungserlaß zum Gesetz über die Schulpflicht vom 20. 1. 1956 in Schlesw.-Holstein ist die Zuweisung von zurückgestellten Schulpflichtigen in einen geeigneten, von der Schulaufsicht zugelassenen Kindergarten Angelegenheit der Kreisinstanz der Schulaufsicht. Sie entscheidet auf Antrag des Schulleiters.
Es ist also mit anderen Worten der *staatlichen Aufsichtsbehörde*, dem Schulamt, diese Aufgabe der Einweisung übertragen.
Unterhaltsträger dagegen ist die Kommune, d. h. die Schulkindergärten sind eine freiwillig übernommene Aufgabe. Das bedeutet: keine finanzielle Unterstützung des Landes, weder in personeller noch in materieller Hinsicht. Es sind also reine Einrichtungen der Gemeinden, die ihre einzige „halbgesetzliche" Grundlage in der oben erwähnten Verordnung haben. Obgleich wir wissen und es immer wieder unter Beweis gestellt ist, daß die Städte sehr schulfreundlich sind, ist diese geringe gesetzliche Grundlage m. E. auch ein wichtiger Grund dafür, daß die Schulkindergärten noch verhältnismäßig selten anzutreffen sind, obgleich andererseits die Entwicklung schon vor 30 Jahren eingesetzt hat. Sie bestanden bereits nach 1920 in vielen Großstädten (Aachen, Berlin, Breslau, Frankfurt, Halle, Hamburg, Köln). In der Zeit des Nationalsozialismus waren die Schulkindergärten größtenteils verschwunden. Nach 1945 wurde mit Neugründungen, besonders auf Grund neuerer, sich immer mehr vervollkommnender pädagogischer Erkenntnisse begonnen. Das geschah auch in Lübeck.
Etatisiert sind die Schulkindergärten innerhalb der Position Volksschulwesen. Welche Kosten muß nun die Stadt für diese sozialpädagogisch so wichtigen Erziehungsstätten aufwenden?

Personelle Kosten:

Der Schulkindergarten wird nicht von Lehrerinnen, sondern von Jugendleiterinnen geführt, die nach TO. A VI b bezahlt werden. Das Gehalt für eine 30jährige Kraft beträgt 513.– + Ortszuschlag von 102.– = 615.– DM monatlich, jährlich also rd. 7380.– DM.
Die Wahl der Amtsbezeichnung „Jugendleiterinnen" ist m. E. glücklich. Gerade diese Beziehung auf den weiblichen Erziehungsgeist ist besonders glücklich. Sie weist auf das für Schulkindergärten notwendige mütterliche Verständnis für die körperliche Pflege und die für das kindliche Wesen notwendige Geduld hin.

Sachliche Kosten:

Bereitstellung der Räumlichkeiten und der dazugehörigen Einrichtungen: 2500 DM je Kindergarten

Bereitstellung der Spiel- und Arbeitsmaterialien im Jahresschnitt 300–400 DM

also rd. 2900 DM

Ein Schulkindergarten kostet also an laufenden Ausgaben jährlich rd. 10 000 DM.

Hinzu kommen die Kosten für die Einrichtung (Bau) eines neuen Raumes evtl. Bereitstellung eines vorhandenen Raumes, was allerdings meistens im Hinblick auf die große Schulraumnot in Lübeck kaum möglich ist (es fehlen hier rd. 230 Klassenräume).
Immer mehr beschäftigen sich die pädagogischen Zeitschriften und die Lehrerschaft mit dem Problem der Einschulung und der Schulreife. Es wird überall ersichtlich, daß bei dem gemeinsamen Ziel, von schulunreifen Kindern keine Schulleistungen zu verlangen, die Wege noch recht verschieden und sicherlich noch viele Probleme offen sind. Aber nun, da das Stadium der tastenden Versuche verlassen wurde, da die Erfahrung bewiesen hat, daß den schulunreifen Kindern eine Hilfe geboten werden kann und die Eltern eine zunehmend positive Haltung einnehmen, besteht eine Verpflichtung auch der Schulträger, sich dieses Problems anzunehmen und die notwendigen Hilfsmaßnahmen zu ergreifen.
Die Pädagogik muß ins Schulpolitische vorstoßen, d. h. die pädagogischen Fortschritte müssen in schulpolitische Erfolge umgesetzt werden. Es kann nicht genug wiederholt werden, daß der Schuleintritt im Leben der Kinder eine große Rolle spielt. Bei der augenblicklichen Notlage kann das Elternhaus allein diese notwendige Hilfe nicht leisten. Darüber hinaus, und zwar ebenso wichtig, muß es eine Pflichtaufgabe des Staates werden und nicht nur eine freiwillige Aufgabe besonders schulfreundlicher Gemeinden bleiben, so lobenswert dies auch ist.

KOMMUNALE UMSCHAU

Zick-Zack-Kurs Noch Ende 1957 wurde den Ortsgaswerken von den Ruhrkohlegesellschaften mitgeteilt, die Lieferungen von Ruhrkohle würden gegenüber dem Vorjahr im Schnitt um 10% zurückbleiben. Einem zu dieser Zeit in Betrieb gehenden süddeutschen Kraftwerk wurde erklärt, es könne ihm kein Gramm Ruhrkohle geliefert werden. Es war also keine Frage der Zweckmäßigkeit, wie heute der Bundeswirtschaftsminister behauptet, daß die Energieversorgungswirtschaft zum verstärkten Kohlenimport überging – sie wurde schlicht und unausweichlich hineingezwungen. Kaum ein Jahr danach wird durch einen massiven Importzoll der Rohenergieversorgung der Elektrizitäts- und Gaswerke ein nicht weniger rigoroser Gegenstoß versetzt. Diese grobe Zick-Zack-Politik wird gegenüber einem Kreis von Kohlegroßverbrauchern exerziert, die nicht nur unter dem gesetzlichen Gebot einer sicheren und ausreichenden Versorgung ihrer Verbraucher stehen, sondern deren relative Konjunkturfestigkeit im Gegensatz zu den übrigen Kohleverbrauchern erheblich ist. Es ist nicht eine Erkenntnis von gestern und heute, daß die öffentliche Elektrizitätsversorgung und die Ortsgaswirtschaft Beständigkeit und Zuverlässigkeit im Rohenergiebezug nicht nur benötigen, sondern auch anbieten können. Selbst der Wechsel in der Wahl der Energieart ist für die öffentliche Energiewirtschaft, die doch mit langlebigen Anlagen arbeiten muß, keine Sache revolutionierender Schwenkungen, sondern vollzieht sich in beherrschbarer allmählicher Entwicklung. Mit diesem Rhythmus ist eine in Zeiträumen von zwei bis drei Jahren in Extreme ausschlagende Kohlenverkaufspolitik nicht vereinbar. Die Energieversorgungswirtschaft befindet sich, was ihren Kohleneinkauf angeht, durch die Maßnahmen der Bundesregierung und des Ruhrkohlenbergbaus in einem Stadium denkbar größter Unsicherheit. Beschlossene Tatsache ist lediglich der Zoll von DM 20,–/t auf Importkohle ab 16. 2. 1959. Beschlossen ist ferner ein Freikontingent, das etwa 5 Millionen Tonnen beträgt. Darüber, wer an dem zollfreien Kontingent teilhaben kann und nach welchen Gesichtspunkten es verteilt wird, besteht keine Klarheit. Hierfür muß der Bundestag ein besonderes Gesetz verabschieden. Der Bundestag hat ferner die Bundesregierung darum ersucht, sicherzustellen, daß die Käufer zollpflichtiger Brennstoffe ihre Verträge dem Bergbau zur Ablösung anbieten können und daß dieser sie zu angemessenen Bedingungen ablöst. Wie und in welchem Umfang das geschieht und was hier als angemessen betrachtet wird, ist heute ebensowenig zu sagen. Auch steht noch nicht fest, wer die Kosten der Ablösung finanziert. Es ist ein Vorschlag laut geworden, die Bergarbeiterwohnungsbauabgabe, die bis Ende 1959 befristet ist, weiter laufen zu lassen und ihr Aufkommen für die Ablösungsverträge zu verwenden. Der Bundeswirtschaftsminister versichert in einer Zeitungsanzeige, es sei keinesfalls zuzulassen, daß die Energie in der Bundesrepublik teurer werde. Aber auch im übrigen steht der beschlossenen Tatsache des Importzolls nur eine Unzahl von Empfehlungen, Aufforderungen und Zusicherungen hinsichtlich der Leistungen des Ruhrbergbaus gegenüber. Die öffentliche Versorgungswirtschaft darf angesichts des unzumutbaren Zick-Zack-Kurses, der in der deutschen Kohlenwirtschaft ihr gegenüber praktiziert wird, nicht in dem Bestreben nachlassen, zu der Erfüllung ihrer Versorgungspflicht nach einer dauerhaften und beständigen Grundlage ihrer Rohenergieversorgung zu suchen. Mindestens darf sie es nicht unterlassen, angesichts der unaufhörlichen Wechselfälle auf dem Kohlenmarkt für einen Ausgleich mit Hilfe anderer Rohenergien zu sorgen. Das ist ein Problem sowohl der technischen wie der wirtschaftlichen Entwicklungsarbeit, das angesichts der letzten Ereignisse weniger denn je außer acht gelassen werden darf.

Bestseller Eine deutsche Stadt gibt es, in deren Buchhandlungen Pasternaks „Dr. Schiwago" vor Weihnachten nicht die Bestseller-Liste anführte. In Wilhelmshaven wurde er von einem Buch übertroffen, das freilich außerhalb dieser Stadt keine sehr weite Verbreitung finden (wenn auch gewiß einige Beachtung verdienen) dürfte. Es ist ein Sammelband, der in Beiträgen verschiedener Autoren die Stadt, ihre Landschaft, Natur, Kultur und Wirtschaft lebendig macht (Wilhelmshaven, Stadt und Landschaft am Meer. Herausg. von Edwin Notholt. 448 S., Verlag Lohse-Eissing Wilhelmshaven 1958). Wir können in dieser Zeitschrift aus naheliegenden Gründen nicht alle von Städten herausgegebenen Publikationen besprechen: erstens würde das sehr viel Raum kosten, zweitens würde man einer wirtschaftlich von den Städten getragenen Zeitschrift ein Lob nicht „abnehmen", drittens, was die Städte zu einem „Verriß" in der von ihnen wirtschaftlich getragenen Zeitschrift sagen würden, wissen wir nicht und wollen wir gar nicht so genau wissen. Also begnügen wir uns im allgemeinen mit der Aufzählung solcher Bücher und Schriften in der bibliographischen Spalte „Schrifttum der Städte", auf die hiermit nachdrücklich hingewiesen sei. Wir benutzen zu diesem Hinweis besonders gern das Erscheinen eines Heimatbuches, das offenbar bei den Bürgern so starken Anklang gefunden hat, daß es sogar ein Bestseller wurde.

Beispiellos Neben den Bedingungen für langfristige Darlehen und Anleihen sind auch die Soll- und Habensätze des Geldmarktes für die tägliche Finanzwirtschaft der Gemeinden von Belang. Der kommunale Chronist hat deshalb festzuhalten, daß der 10. Januar 1959 ein in gewisser Weise denkwürdiger Tag gewesen ist. Mit der Senkung des Diskontsatzes auf 2¾ % ist ein in der Geschichte des deutschen Zentralbankwesens bisher noch nie verzeichnetes Niveau erreicht worden; denn (das stellt die Deutsche Bundesbank im ersten Monatsbericht des neuen Jahres fest) „der Reichsbankdiskont war in den neunziger Jahren und zu Beginn dieses Jahrhunderts, als international eine Epoche billigen Geldes bestand, zwar wiederholt auf 3%, aber niemals darunter gesenkt worden, und in der Zeit der Bank

deutscher Länder hatte der Stand von 3 % – vom 20. Mai 1954 bis 3. August 1955 — ebenfalls das Minimum gebildet". Kommentierend verwendet die mit Superlativen sonst so sparsame Bankleitung Worte wie „ohne Präzedenzfall", „ohne Vorbild", „ohne Beispiel". Sie kennzeichnet damit den hohen Aktivsaldo der Zahlungsbilanz (26 Milliarden DM) und den Grad, in dem sich der Geldmarkt verflüssigt hat. Indem die Bundesbank auf den Druck hinweist, den die Liquidität des Bankenapparates auf die Zinssätze des Geldmarktes ausgeübt hat, wehrt sie die Unterstellung ab, initiativ gewirkt und bewußt oder gar künstlich auf die Zinssenkung hingewirkt zu haben. Sie habe vielmehr mit ihrer Offenmarkt- und Mindestreservepolitik „gebremst", aber die Tendenzen des Marktes nicht ignorieren können. Am Schluß der eingehenden Rechtfertigung ihrer Maßnahme weist die Bundesbank unter konjunkturpolitischen Aspekten darauf hin, die währungspolitische Lage sei durch die Zinssenkung „gegen eventuell von außen kommende Störungen nicht etwa anfälliger, sondern im Gegenteil fester" geworden; ferner könne die Notenbank im Falle einer plötzlichen Nachfragewelle „von einem relativ tiefen Stande ihrer Zinssätze aus ... wirkungsvoller operieren als von einem höheren". In diesem Punkt ist die vorsichtige Formulierung geeignet, Vertrauen zu einer nüchternen Beurteilung der Machtmittel zu erwecken, über die die Bundesbank verfügt. Die Erfahrung hat gelehrt, daß bei krisenhafter Zuspitzung, die mindestens durch politische Ursachen auch heute noch von einem Tag zum anderen eintreten kann, die regulierende Kraft der Notenbank versagt; die Zähne rasten dann nicht ein, und die Winde rasselt leer ab. Die sichtbarste Nahtstelle zwischen Politik und Wirtschaft liegt eben im Vertrauen — nicht umsonst die deutsche Übersetzung von Kredit.

Hier darf photographiert werden Dieser Hinweis wird künftig in vielen städtischen Museen zu lesen sein, wenn eine vom Deutschen Städtetag beschlossene Richtlinie sich durchsetzt. Nun, warum auch nicht? Bisher war es jedenfalls verboten, und es gab zahlreiche triftige und weniger triftige Gründe, die gegen das Photographieren der Kunstgegenstände in den Museen durch die Besucher ins Feld geführt wurden. Dabei ist schon immer in den Museen photographiert worden, allerdings nur von dem jeweils autorisierten Museumsphotographen. Die Aussperrung der anderen Bildjäger war nicht unbegründet. Um nur einen Beispiel kunstgefährdender Art anzuführen, sei die schädliche Hitzeeinwirkung offenen Blitzlichtes auf Gemälde erwähnt. Aber auch mit den Stacheln eines zu photographischen Zwecken benötigten Stativs läßt sich einiger Schaden anrichten. Nun, beides läßt sich ausschalten. Von einer Belästigung anderer Kunstbetrachter durch den Photographen (wenn er nicht allzusehr im Pluralis auftritt) braucht man nicht unbedingt zu sprechen. Wer vermag schon zu beurteilen, ob eine hingebend lauschende, durch das sonore Organ eines Kunsterklärers zusammengehaltene Menschentraube die Stätte stiller Kunstbetrachtung weniger stört als ein stummer Amateurphotograph, bei dem es an und ab „klick" macht und manchmal auch blitzt, ohne zu donnern. Stadtväter sind fortschrittlich – nicht nur, weil Stadtväter auch photographieren. Sie wollen zeigen, daß die städtischen Museen, die den Bürgern zur Erbauung oder auch Belehrung dienen, keineswegs verstaubt sind. Staub läßt sich auch photographieren, doch das wäre nicht so reizvoll wie „Die Kniende" von Lehmbruck. Wie es dabei mit dem Urheberrechtsschutz aussieht? Das wäre wiederum zu kompliziert, um es hier zu erläutern. Solche Dinge stehen auf einem Erlaubnisschein, den man auch künftig in den Museen zum Photographieren benötigt. Ohne Erlaubnisschein geht es auch bei den fortschrittlichsten Museumsdirektoren nicht, weil es Dinge zwischen Himmel und Erde gibt, die ein Normalbürger, der sich ein wenig Kunst für den Privatgebrauch konservieren will, nicht wissen kann. Dafür der Schein, auf dem alles säuberlich verzeichnet steht, was zu beachten ist. Am beachtenswertesten: Der Schein und die Erlaubnis zum Photographieren kosten nichts. Wer wollte da noch zurückstehen? Wenn die Bilder trotzdem nichts geworden sind, obwohl man alle Bestimmungen und Anweisungen befolgt hat, kann man immer noch fertige Aufnahmen im Museum kaufen. Diese stammen von dem eingangs erwähnten Museumsphotographen, dem man darüber nicht gram sein sollte. Er kann es halt immer noch besser, weil er in Ruhe und mit allen Schikanen photographiert, wenn das Museum geschlossen ist.

Ferngesehen Es klingt unwahrscheinlich, entspricht aber den Tatsachen: dem für ihn einsehbarsten Bereich unseres öffentlichen Lebens, seiner Stadt, bringt der Bürger heute im allgemeinen das geringste Interesse entgegen. Selbst die Anwendung raffiniertester Methoden, die bürgerliche Mitverantwortung zu aktivieren, hat hieran noch keine entscheidende Änderung, wenn auch da und dort schon einen gewissen Auffassungswandel herbeiführen können. Kürzlich hat sich nun dankenswerterweise auch das Deutsche Fernsehen in die Bemühungen eingeschaltet, den Bürgern begreiflich zu machen, daß freie und starke Gemeinden die Grundlage unseres Staatswesens darstellen. „Herr Lindwurm zieht nach Ebern" hieß der im Auftrag des Bayerischen Rundfunks unter Mitberatung des Bayerischen Städteverbandes produzierte Film, der deutlich machen wollte, wie wichtig Kommunalpolitik in ihren Auswirkungen für jeden von uns ist. Er zeigt auf der einen Seite in unterhaltsamer Weise das alltägliche und festtägliche Leben einer unterfränkischen Kleinstadt. Auf der anderen Seite bemüht er sich – mit Erfolg – um Verständnis für die Aufgaben und Probleme der Kommunen zu werben. Woher bekommt die Stadt ihr Geld? Wie gibt sie es aus? Was ist ein Gemeindehaushalt? Was ist Kreisumlage? Finanzausgleich? Was kosten Wasserversorgung und Kläranlagen? Eine verdienstvolle, für jeden Laien verständliche Belehrung o h n e erhobenen Zeigefinger. Man wünschte sich, dies wäre nur ein „televisionärer" Anfang, den Bürger für „seine" Gemeinde zurückzuerobern.

Krokodilstränen werden unsere Kämmerer vergießen, wenn sie erfahren, was der Wuppertaler „Generalanzeiger" (am 27. 1. 1959) zu berichten wußte: In Australien ist es bei den Kindern in Mode gekommen, sich von den Eltern als Gespielen für den Vorgarten einen kleinen Alligator zu erbetteln. Diese neue Sorte Hausgefährte hat dadurch solche Verbreitung gefunden, daß es der Stadt Cairn bereits lohnend erschienen ist, eine Krokodilsteuer einzuführen. Jener Student, der kürzlich bei uns Material für eine Dissertation über das Steuerfindungsrecht der Gemeinden erbat, erhält hiermit also einen Tip ... Aber bei unseren Städten ist es mangels Masse noch nicht so weit. Die sind bisher nur auf den Hund gekommen.

AUS DER KOMMUNALEN PRAXIS

Zur Freigabe der Gas- und Wasserpreise

Nach langwierigen Erörterungen und Verhandlungen, die hinsichtlich des Wassers noch nicht einmal zum Abschluß gekommen waren, hat der Bundeswirtschaftsminister am 21. 1. 1959 plötzlich die Aufhebung der Preisvorschriften für Gas (PR 1/59) und die Freigabe der Entgelte für Lieferung von Wasser und Beseitigung von Abwasser (PR 2/59) verfügt. Trotz der Gleichzeitigkeit dieser Verordnungen ist es zweckmäßig, ihren Inhalt und ihre Auswirkungen gesondert zu betrachten. Denn sowohl die Voraussetzungen für die Freigabe des Preises wie auch ihre Folgen sind für das Wirtschaftsgut Gas und das Wirtschaftsgut Wasser sehr verschieden. Man sollte auch nicht übersehen, daß für das Wirtschaftsgut Elektrizität eine entsprechende Verordnung noch nicht erlassen wurde, woraus zu folgern ist, daß auch hierfür besondere Erwägungen wirtschaftspolitischer Art anzustellen sind, die für Gas und Wasser nicht ausschlaggebend sind.

Beim Gas ist zu beachten, daß die Freigabe erst mit Wirkung vom 1. Oktober 1959 an erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt tritt vor allem die Verordnung über die Bildung allgemeiner Tarifpreise für die Versorgung mit Gas vom 15. Mai 1939 – die „Tarifordnung Gas" – außer Kraft. Das bedeutet jedoch keineswegs das Ende der staatlichen Tarifordnung für das Gas. Vielmehr liegt dem Bundesrat eine neue „Verordnung über allgemeine Tarife für die Versorgung mit Gas" (Bundestarifordnung Gas) vor, für die nach den vorausgegangenen Verhandlungen mit der Zustimmung des Bundesrates zu rechnen ist. Diese neue Tarifordnung, die sich übrigens nicht mehr auf das Preisbildungsgesetz, sondern auf das Energiewirtschaftsgesetz stützt, verlangt von den Gasversorgungsunternehmen die Einführung von zwei Pflichttarif-Systemen, und zwar eines Kleinverbrauchstarifes und eines Grundpreistarifes, und gibt Anweisungen für den Aufbau dieser Tarife. Sie stellt es frei, neben diesen Tarifen noch weitere Tarife anzubieten. Hinsichtlich der Beträge der Tarife setzt die Verordnung lediglich fest, daß der Arbeitspreis des Grundpreistarifs nicht mehr als 60 v. H. des Arbeitspreises des Kleinverbrauchstarifs betragen darf. Im Rahmen der Bestimmungen der Tarifordnung Gas sind die Träger der Tarifhoheit der GVU in der Festsetzung der Preise von der Genehmigung durch die Preisbehörde befreit. Alle darauf bezüglichen Verordnungen und Runderlasse treten, soweit sie das Gas betreffen, mit Ablauf des 30. 9. 1959 außer Kraft.

Die bevorstehende Bundestarifordnung Gas wird in der ihr beigegebenen Begründung als eine „Anpassungsintervention" bezeichnet, mit der eine Tarifordnung beschleunigt eingeführt werden soll, die im Interesse der Gasverbraucher liegt, zugleich aber sich für die Gaswirtschaft förderlich auswirkt. In der Tat haben in den letzten Jahren bereits zahlreiche Gasversorgungsunternehmen mit Genehmigung und oft auch auf Anregung der Preisbehörden die künftig zur Pflicht gemachten Tarifsysteme eingeführt. Schon deshalb wird diese „Freigabe" von sich aus keine Umwälzung in der Preishöhe auslösen. Das allgemeine Preisniveau wird beim Gas von anderen Faktoren bestimmt. Hier ist an den Kohlenpreis zu denken, an Absatzfähigkeit und Preis des bei der Gaserzeugung anfallenden Kokses – entscheidende Kostenfaktoren. Auf der anderen Seite aber wirkt die Konkurrenz von Elektrizität, Öl und Fernheizung. Das alles sind starke und zwingende Bindungen, die eine Preissteigerungswillkür beim Wirtschaftsgut Gas ausschließen. Indirekt wirkt zudem auf diesem Wege sich zur Zeit auch noch die fortbestehende Preisbindung für Elektrizität auf die Höhe des Gaspreises aus. Es ist deshalb unberechtigt, in sozialpolitischen Auseinandersetzungen mit einer durch die „Freigabe" des Gaspreises heraufziehenden allgemeinen Gaspreiserhöhung zu operieren.

Was das Wasser anbetrifft so sind solche preisregelnden Einflüsse des Wettbewerbs freilich nicht gegeben. Zudem hat die Verordnung alle Preisvorschriften mit dem Tage nach der Verkündigung aufgehoben; es heißt ausdrücklich: „Auf die Entgelte für die Lieferung von Wasser und für die Beseitigung von Abwasser sind Preisvorschriften nicht mehr anzuwenden." Sie ist also bereits in Kraft.

In der öffentlichen Wasserversorgungswirtschaft ist die wirtschaftspolitische Situation dadurch gekennzeichnet, daß hier seit Jahren eine Umwälzung in den Vorstellungen über die Bemessung der Entgelte für die Wasserversorgung im Gange ist. Sie führt von einer die Kosten ungenügend berücksichtigenden Benutzungsgebühr zu einem wirtschaftlich bemessenen Wasserpreis. Es geht darum, anzuerkennen, daß Wasser – etwa zum Unterschied zur Luft, die wir atmen – ein Wirtschaftsgut ist, das je nach Gunst der natürlichen örtlichen Gegebenheiten mehr oder weniger kostspieliger Gewinnungs-, Aufbereitungs- und Verteilungsanlagen bedarf, das also einen dementsprechenden Preis haben muß. Vom Verbraucher gesehen bedeutet das eine oft sehr merkliche Erhöhung der von ihm zu entrichtenden Entgelte, allerdings mit starken örtlichen Unterschieden. Diese Umwälzung ist im Gange, aber sie geht nur allmählich vor sich und hält mit den Anforderungen der notwendigen Investitionen durchaus nicht immer Schritt. Nicht selten mußten Wasserpreiserhöhungen den Trägern der Tarifhoheit – das sind in erster Linie Gemeindeparlamente – schwer abgerungen werden. Um so mißlicher war dann der gelegentlich auf Grund der Preiserlasse des Bundeswirtschaftsministers zutage tretende Widerstand von Landespreisbehörden, wenn auch anerkannt werden muß, daß in zahllosen anderen Fällen die unumgängliche Einführung wenigstens kostennaher Wasserpreise von den Preisbildungsstellen genehmigt wurde. Bei dieser Sachlage darf man die Freigabeverordnung wohl als eine Anerkennung der Bestrebungen, einen wirtschaftsgerechten Wasserpreis zu finden, durch den Bundeswirtschaftsminister betrachten, wobei vorausgesetzt wird, daß der Verbraucher durch seine gewählten Vertretungen, die über die Tarifhoheit verfügen, vor Preiswillkür geschützt wird. Da sich die Anhebung der Wasserpreise bis zur vollen Wirtschaftlichkeit aller Voraussicht nach auch künftighin nicht schlagartig vollziehen wird, darf der Staat von der Freigabe des Wasserpreises nicht erwarten, daß die Unternehmen der öffentlichen Wasserversorgung nun umgehend in die Lage versetzt werden, den durch Jahrzehnte aufgestauten Investitionsbedarf selbst zu finanzieren. Das Erfordernis staatlicher Förderung beim Ausbau der öffentlichen Wasserversorgung und Abwasserwirtschaft wird also nicht von heute auf morgen beseitigt werden *.

Kaußmann

* Vgl. hierzu den Leitartikel im Februar-Heft: Subventionen und – Subventionen."

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

Kommunaler Weltkongreß

Die Einladungen zur Teilnahme am „Kommunalen Weltkongreß Berlin 1959" hat das Generalsekretariat des Internationalen Gemeindeverbandes (IGV) in Den Haag jetzt an seine Mitgliedverbände in 33 Ländern zur Weitergabe versandt. Deutschland ist im IGV durch den Deutschen Städtetag und den Deutschen Landkreistag vertreten.

Die fachliche Arbeit des Kommunalen Weltkongresses vom 18. bis 23. Juni dieses Jahres in Berlin wird mit einem Grundsatzreferat von Prof. Dr. Muthesius (Frankfurt a. M.) über die sozialen Aufgaben der Gemeinden beginnen. Das Korreferat hält der Bürgermeister der französischen Stadt Tarbes, M. Marcel Billières. Den Generalbericht über Jugendfürsorge wird voraussichtlich Mr. Patrick C. Healy, Executive Director of the American Municipal Association, geben. Als Generalberichter zum Thema Altersfürsorge ist Dr. K. Honay, Vizebürgermeister von Wien, vorgesehen. Unmittelbar vor Beginn des Kongresses werden die Generalberichte und die schon jetzt eintreffenden schriftlichen Nationalberichte veröffentlicht werden.

In Straßburg ist inzwischen beschlossen worden, daß der Kommunalpolitische Ausschuß des Europarats aus Anlaß des Kongresses am 18. Juni in Berlin zu einer zweitägigen Sitzung zusammentreten wird. Am gleichen Tage soll als Auftakt zum Kongreß ein „Europatag" mit einer öffentlichen Forumdiskussion prominenter Persönlichkeiten unter dem Thema „Erziehung zu Europa" stattfinden.

AUS DEN SPITZENVERBÄNDEN

44. Hauptvorstandssitzung des Deutschen Städtebundes

Auf der 44. Hauptvorstandssitzung des Deutschen Städtebundes am 4./5. 2. 1959 in Düsseldorf wurde der bisherige Präsident, Stadtdirektor Horrichs (Brühl), erneut auf vier Jahre einstimmig wiedergewählt. Hauptgeschäftsführer Beigeordneter a. D. Dr. Kottenberg wurde einstimmig für weitere sechs Jahre in seinem Amt bestätigt.

Als stellvertretende Präsidenten wurden wiedergewählt: Stadtverordneter Dr. Biermann (Rheine), Oberbürgermeister Horn (Bad Homburg), Stadtrat Staben (Kellinghusen), Stadtdirektor Wilde (Peine). Bundesschatzmeister bleibt Stadtdirektor Diestelmeier (Gütersloh).

Der Hauptvorstand nahm zunächst den kommunalen *Lagebericht* des Hauptgeschäftsführers entgegen. Im Vordergrund standen dabei Bericht und Aussprache über die *Verbesserung der kommunalen Finanzen.* Nach eingehender Erörterung sprach der Hauptvorstand die Erwartung aus, daß die Wünsche der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Grundsteuer, mit Nachdruck weitergetrieben werden. Zur *Stellung der Gemeinden in der Gesetzgebung des Bundes* wurde die Erwartung ausgesprochen, daß die in Aussicht genommenen Beratungen mit den Ministerpräsidenten der Länder alsbald aufgenommen und zu einem positiven Ergebnis gebracht werden. Zur Frage der *Abmessungen und Gewichte der Lastwagen* nahm der Hauptvorstand mit Bedauern von den sich verstärkenden Bemühungen Kenntnis, auch durch Einflußnahme auf Abgeordnete des Deutschen Bundestages die berechtigte und zweckmäßige Regelung der Verordnung vom 21. 3. 1956 aufzuweichen. Die Hauptgeschäftsstelle wurde angewiesen, sich im Einvernehmen mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden den in dieser Beziehung sachlich nicht berechtigt erscheinenden Bestrebungen der Interessenten nachdrücklich zu widersetzen und den Bundesverkehrsminister bei seinen Bemühungen um Erhaltung des jetzigen Rechtszustandes zu unterstützen.

Die Hauptgeschäftsstelle erstattete Bericht über den Stand der Aktion *„Macht das Tor auf!"*, der durch Berichte aus den Mitgliedsverbänden ergänzt wurde.

Zu dem vorliegenden Entwurf eines *Bundesbaugesetzes* wurde übereinstimmend die Auffassung vertreten, daß in der künftigen umfassenden Regelung des deutschen Städtebaurechts die *Planungshoheit* der Gemeinden auf jeden Fall gewahrt werden müsse, da es sich hierbei um die vielleicht ureigenste Selbstverwaltungsaufgabe der Gemeinden handele. Gefordert wird außerdem ein weitgehendes *Vorkaufsrecht* der Gemeinden, weil sonst noch so gute städtebauliche Absichten nicht zu verwirklichen sind.

In der Aussprache zur Frage der *Mitarbeit kreisangehöriger Städte* in den *Gremien der Vereinigung kommunaler* Arbeitgeberverbände e. V. sowie der *Arbeitsrechtlichen Vereinigungen auf Landesebene* wurde unterstrichen, daß die kreisangehörigen Städte bisher oft nicht ihrem Gewicht entsprechend in den Organen der VKA, AV usw. berücksichtigt worden seien. Die Hauptgeschäftsstelle und die Geschäftsstellen der Landesverbände wurden beauftragt, Schritte zu unternehmen, um eine ausreichende Vertretung der kreisangehörigen Städte in den Organen der Arbeitsrechtlichen Vereinigungen sicherzustellen. Ferner stimmte der Hauptvorstand der Auffassung des Personalausschusses zu, daß im Zuge der Abschlußgesetzgebung zu Art. 131 GG die Städte und Gemeinden von der Last der Pflichtanteile befreit werden sollten.

Ferner beschloß der Hauptvorstand einstimmig, die Bundesregierung sowie die Länderregierungen zu bitten, Sorge dafür zu tragen, daß in allen behördlichen Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden (GV) sowie in sämtlichen Schulen an geeigneter Stelle *Wandkarten* zum Aushang kommen, die als ständige Mahner zur Wiedervereinigung das Bild des noch immer zerrissenen Deutschlands zeigen.

„Die Stadt und ihre Bürger"

Das Geschäftsführende Vorstandsmitglied des Bayerischen Städteverbandes, Oberstadtdirektor Dr. Heinz Jobst, hat am 6. 12. 1958 vor der Katholischen Akademie in Bayern einen Vortrag über das Thema „Die Stadt und ihre Bürger" gehalten und im Anschluß daran das Thema in einer umfänglicheren Abhandlung dargestellt. Darin werden die Probleme sehr grundsätzlich, von der Definition sowohl des Begriffs Stadt wie des Begriffs Bürger her, bis in die Aktualität der kommunalen Arbeit hinein dargestellt. Wir greifen mit freundlicher Genehmigung des Verfassers zwei Abschnitte heraus, von dem der erste sich mit dem verfassungsrechtlichen Problem der einheitlichen Gemeindeordnung beschäftigt.

„Schon die Gemeindeordnungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts haben die Sonderstellung der Städte gebrochen und zur Errichtung politischer Verwaltungsbezirke die Ortsgemeinden als Einheitsgemeinden, als scheinbar gleichartige und deshalb einheitlich zu formende Einrichtungen von oben her organisiert. Der prinzipielle äußere Unterschied zwischen Stadt und Land war damit fortgefallen.

Auch heute noch ist die Stadt, staats- und verwaltungsrechtlich gesehen, im großen und ganzen mit der kleinsten Landgemeinde auf eine Stufe gestellt. Herausgehoben sind in

Bayern zwar die 48 kreisfreien Städte, jedoch nur als sogenannte untere Verwaltungsbehörden. In einzelnen anderen Bundesländern, z. B. Baden-Württemberg, genießen auch die größeren kreisangehörigen Städte von einer bestimmten Einwohnergrenze an gewisse Vorrechte. Diese sind praktisch aber ziemlich belanglos. Der moderne Gesetzgeber ist also allgemein beim einheitlichen Gemeindetyp geblieben. Es erscheint fraglich, ob diese Uniformität der Verfassungsgestaltung für die Städte und Landgemeinden, wie wir sie in Bayern haben, sinnvoll und zweckmäßig ist. Gegen die Einheitslösung ließe sich jedenfalls vielerlei sagen. Wie die Nivellierungstendenzen bei den öffentlichen Leistungen der Gebietskörperschaften das Eigenleben der einzelnen Gemeinde berühren und einengen, so erscheint auch die Individualität, wie sie insbesondere der Stadt eignet, durch die schematische Einheitsverfassung, die Stadt- und Landgemeinden über einen Leisten schlägt, gefährdet. Wir dürfen eben der Erkenntnis nicht ausweichen, daß die Stellung einer Gemeinde als Stadt sich notwendigerweise auf die Verwaltung auswirkt, und dies muß auch in ihrer Verfassung einen Niederschlag finden. In der Stadt ist nämlich sowohl das Zusammenleben vieler auf engem Raum zu organisieren als auch häufig eine auf langjähriger geschichtlicher Entwicklung beruhende Tradition zu pflegen und die Stellung der Stadt als des wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunktes des sie umgebenden flachen Landes zu wahren. Dies sind Aufgaben, die sich der dörflichen Verwaltung nicht stellen."

An anderer Stelle appelliert Dr. Jobst an das Bewußtsein aller Verantwortlichen und wendet sich gewissermaßen gegen eine defaitistische Betrachtung der Stadt, ihrer Möglichkeiten und ihrer Zukunft schlechthin.

„Selbst in der Kommunalpolitik spielen die Städte leider nicht die Rolle, die ihnen als den traditionellen Hütern einer wirklichen kommunalen Selbstverwaltung gebühren würde. Nicht nur in dem bisherigen Agrarland Bayern, auch in den meisten anderen Bundesländern und im Bund selbst, widmen Parlamente und Regierungen ihre Aufmerksamkeit überwiegend und mit Vorliebe dem sogenannten flachen Lande, d. h. hauptsächlich den Agrargemeinden. So gibt es zwar seit Jahren einen „Grünen Plan" für die Landwirtschaft, aber noch keinen andersfarbigen ähnlichen Plan zugunsten der Städte und ihrer Bewohner. Im Bayerischen Landtag werden Entscheidungen in kommunalpolitischen Fragen ungleich stärker durch die regelmäßig geschlossen auftretenden Landräte und die meist auf ihrer Seite stehenden Abgeordneten aus den Landgemeinden als durch eine gar nicht vorhandene oder jedenfalls nie in Erscheinung tretende ‚Fraktion der Bürgermeister' von Städten beeinflußt. Das ist insofern zu beklagen, als die Städte Gefahr laufen, dadurch ins Hintertreffen zu geraten und weil ihre Probleme optisch verkleinert zu werden drohen. In letzter Zeit hat es sogar schon verschiedene Anzeichen dafür gegeben, daß die Städte – und zwar durchaus auch die mittleren und kleinen – gegenüber dem sogenannten flachen Land in eine höchst unangebrachte und bedauerliche Abwehrstellung gedrängt werden könnten.

Ich möchte hier nur die Frage der Wohnungsbaumittelverteilung und die von den Landkreisen und Landgemeinden ausgegebene und planmäßig verfochtene Parole von der ‚Entballung' der städtischen Industriezentren erwähnen. Bei kühler Betrachtung der Dinge wird zuzugeben sein, daß z. B. das Entballungsproblem im industriellen Zeitalter – wenn überhaupt – nur über die Mittel- und Kleinstadt gelöst werden kann und daß das flache Land hier zunächst keine Chancen besitzt.

Wir müssen, ohne die Augen vor ihren Schattenseiten und Gefahren zu verschließen, endlich wieder zur Stadt stehen und sie bejahen. Dabei müssen wir sie in ihrer heutigen äußeren Gestalt zunächst hinnehmen. Die Stadt gehört zu unserer industriestaatlichen Entwicklung, die wir nicht aufhalten können. Es ist ein Irrtum, wenn man neuesten Statistiken, die da und dort einen echten Wanderungsgewinn der Landkreise aufzeigen, einen Zug in den ländlichen Raum entnehmen will. Ich glaube, wir müssen aus solchen Beobachtungen vielmehr darauf schließen, daß sich heute auch schon in kleineren, vielleicht sogar dörflichen Orten ein Verstädterungsprozeß anbahnt. Die Forderung nach radikaler Abkehr von der Großstadt, nach ihrer völligen Ausmerzung, ist nicht realistisch. Uns bleibt nur die Chance, in den Städten eine maßvolle und möglichst natürliche Entwicklung anzustreben, das Großstadtelend materieller und sittlicher Art zu beseitigen und die schöpferischen Kräfte, die noch verborgen auch in der ‚ungeordneten, fluktuierenden Massenbevölkerung' und zwischen den Hochhäusern und Schornsteinen schlummern, zu wecken."

STAAT UND GEMEINDE

Minister Dufhues zur Kommunalpolitik

Bei der Einbringung des Gesetzentwurfs über den Finanz- und Lastenausgleich mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden hat der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Dufhues, am 13. 1. 1959 eine Rede gehalten, die als Grundsatzerklärung des neuen Innenministers des wirtschaftskräftigsten Bundeslandes in weiteren Kreisen um so mehr Beachtung verdient, als sie sich zu wichtigen, in den kommunalen Spitzenverbänden lebhaft erörterten Fragen äußerte.

Dr. Dufhues ging zunächst auf die Schwierigkeiten ein, die sich bei der Abgrenzung des Aufgabenbereichs und bei der Verteilung der Zuständigkeiten auf die verschiedenen Glieder des föderativen Bundesstaates ergeben haben. Er bezeichnete es als verständlich, daß es zwischen den Sachwaltern der Gemeinden und der Länder zu Meinungsverschiedenheiten darüber kommen könnte, wie *die Gemeinden als Träger von Aufgaben und Befugnissen in Bundesgesetzen zu behandeln* seien. Doch seien diese Meinungsverschiedenheiten sachlich nicht so bedeutsam, daß sich der Schluß rechtfertigen ließe, „es stimme irgend etwas nicht in den Beziehungen der Gemeinden zu den Ländern und zum Bund", oder „das Klima zwischen den Ländern und Gemeinden habe sich in letzter Zeit sichtlich verschlechtert". Der Minister versicherte seine Überzeugung, daß die Haltung der Sprecher der Selbstverwaltung in dieser Frage in irgend einer Weise vom „Prestige" bestimmt sei. Das gleiche solle für die Länder gelten. Wenn die Frage, ob den Gemeinden durch Bundesgesetz Aufgaben und Befugnisse übertragen werden können, einer Klärung bedürfe, so sollten Länder und Gemeinden es sich angelegen sein lassen, möglichst schnell eine Lösung zu erarbeiten, die dem föderativen Charakter der Bundesrepublik und nicht zuletzt der verfassungsrechtlichen Stellung der Länder Rechnung tragen, ohne bei den Gemeinden das Gefühl einer weder beabsichtigten noch zu rechtfertigenden Zurücksetzung aufkommen zu lassen. „Sollten die vom Städtetag angeregten Verhandlungen dieses Ziel verfolgen und zu diesem Ziele führen, so begrüße ich sie als einen Beitrag zur Festigung unserer Demokratie."

Ferner ging Minister Dr. Dufhues auf den *Investitionsbedarf der Gemeinden und Gemeindeverbände* ein. Er bezeichnete das Bemühen der kommunalen Spitzenverbände, diesen Bedarf ziffernmäßig zusammenzufassen, als dankenswert, fügte aber hinzu, daß zuverlässige Zahlen nur in sehr subtilen und ins einzelne gehenden Untersuchungen gewonnen werden könnten. Die vom Deutschen Städtetag und vom Deutschen Landkreistag aufgestellten Programme

könnten technisch wie finanziell nur in einem sehr langen Zeitraum bewältigt werden. (Sie sind auch, wie hier hinzugefügt werden darf, ausdrücklich als zehnjähriger Bedarf bezeichnet worden. Die Schriftleitung.) Auch könnten Investitionen dieser Größenordnung nur sehr bedingt aus Mitteln des ordentlichen Haushalts gedeckt werden, und schon aus steuerpolitischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen müsse ein wesentlicher Teil dieser Lasten über den Kapitalmarkt finanziert werden.

Anschließend wandte sich der Minister der Frage zu, ob es nicht unerläßlich sei, das Steuersystem der Gemeinden durch eine neue Steuer zu ergänzen, um auf diese Weise den Gemeinden zusätzliche Einnahmen zuzuführen. Er bekannte sich zu der Überzeugung, daß eine Erhöhung der Gesamtbelastung des Gemeindebürgers im gegenwärtigen Augenblick nicht angängig sei. Dr. Dufhues wandte sich andererseits *gegen die Forderung nach einer linearen Senkung der Gewerbesteuer*. „Von der Berechtigung dieses Anliegens habe ich mich bisher nicht überzeugen können. Unterlagen oder sichere Anhaltspunkte dafür, daß das Übergewicht der Gewerbesteuer unter den gemeindlichen Steuereinnahmen auf einer systematisch falschen gesetzlichen Ausgestaltung oder einer übermäßigen Anspannung der Hebesätze dieser Steuer beruht, sind nicht vorhanden." Der Minister verwies auf die Tatsache, daß eine ganze Anzahl von Gemeinden, die nach dem Kriege zunächst gezwungen waren, ihre Steuersätze stärker anzuspannen, die Gewerbesteuerhebesätze inzwischen wieder gesenkt haben. Solange die bislang als richtig geltende und vernünftig erscheinende obere Belastungsgrenze nicht überschritten werde, sollte es den Gemeinden überlassen bleiben, in eigener Verantwortung zu entscheiden, welches Opfer sie im Interesse der Erfüllung ihrer Aufgaben den Gemeindebürgern auferlege.

Trotz dieser beiden Voraussetzungen (Unmöglichkeit einer zusätzlichen Belastung des Gemeindebürgers und grundsätzliche Richtigkeit des Gewerbesteuersystems) drückte der Minister jedoch die Überzeugung aus, daß das Gemeindesteuersystem mit dem Ziele verbessert werden sollte, jedem Gemeindebürger, der nach seinem Einkommen und seiner sozialen Stellung dazu in der Lage sei, durch Heranziehung zu einem unmittelbaren Beitrag zu den Gemeindelasten wieder ein echtes Gefühl für die Bedeutung gemeindepolitischer Entscheidungen zu geben. In der Entscheidung zwischen der Einführung einer *Gemeindepersonensteuer* und der *Anhebung der* in ihren Erträgen ersparten *Grundsteuer* bekannte sich der Minister für seine Person eher als Anhänger der letzteren Lösung. Eine Gemeindepersonensteuer würde die Unterschiede in der Finanzkraft der einzelnen Gemeindegruppen nicht mildern, sondern verstärken, und mit ihrer Einführung würde ein verhältnismäßig großer Verwaltungsaufwand verbunden sein. Die Anhebung der Grundsteuer würde dagegen im Kern lediglich die Verhältnisse wieder herstellen, wie sie bis zum Ausbruch des Krieges bestanden haben. Da eine Mehrbelastung an den Mieter weitergegeben werden könne, würde die Anhebung der Grundsteuer auch den Erwägungen Rechnung tragen, die für die Einführung einer Gemeindepersonensteuer ins Feld geführt werde. In der Übergangszeit bis zur Verabschiedung des neuen Bewertungsgesetzes und der Anpassung der Einheitswerte an die heutigen Verhältnisse, könnte die Anhebung der Grundsteuer verhältnismäßig leicht durch eine Erhöhung der Grundsteuermeßzahlen erreicht werden. Der Minister wandte sich schließlich gegen die Praxis vieler Gemeinden, im Haushalt nicht vorgesehene Steuereinnahmen durch einen *Nachtragshaushalt* zur Deckung zusätzlicher, bei der Aufstellung des Haushalts nicht vorgesehener Ausgaben zu verwenden. Mehreinnahmen, auch wenn sie erheblichen Umfangs seien, müßten vielmehr in der Regel in der Jahresrechnung nachgewiesen werden. Ein Überschuß könne zur Deckung der Ausgaben im nächsten oder übernächsten Rechnungsjahr verwandt, unter Umständen auch einer Rücklage zugeführt werden.
Wir behalten uns vor, auf die Einzelheiten dieser wichtigen Rede zurückzukommen.

300 000 DM für kommunalpolitische Weiterbildung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Haushalt 1959 für die Heranbildung von Bürgern für die Tätigkeit in der kommunalen Selbstverwaltung und Weiterbildung von bereits darin tätigen Bürgern (an die Träger der kommunalpolitischen Arbeit der Parteien) einen Betrag in Höhe von 300 000 DM eingestellt.

ÖFFENTLICHE UNTERNEHMEN

Orientierung am öffentlichen Interesse

Die Forschungsstätte für öffentliche Unternehmen e. V. an der Universität Köln hat sich ein Verdienst damit erworben, zum Thema „Preisbildung bei öffentlichen Unternehmen" außer dem Direktor des Instituts, Professor Gerhard *Weisser,* einen italienischen Gelehrten, Professor G. *Stefani* (Universität Ferrare), zu Wort kommen zu lassen und der Diskussion, die im Anschluß an die am 3. Februar gehaltenen Referate veranstaltet wurde, fast den Charakter eines Colloquiums zu geben. Bereits die Referate ließen deutlich erkennen, daß man in Italien, vielleicht allgemein in Westeuropa, andere Vorstellungen vom öffentlichen Wirtschaften hat als bei uns, aber auch daß die dort anders gesetzten Aufgaben und Ziele vielfach offenbar in anderen tatsächlichen Gegebenheiten ihren Ursprung haben. So bejaht Prof. Stefani die Möglichkeit zusätzlicher Belastung öffentlicher Unternehmen als wirtschaftspolitisches Mittel der Regierung ebenso unbefangen, wie er die hierfür gebotenen Beispiele für untrennbar mit der öffentlichen Wirtschaft verbunden hält; etwa daß die Unternehmen bei Krisen keine Arbeiter entlassen dürfen, daß sie sich bei ihren Dispositionen (z. B. bei der Lagerhaltung) „antizyklisch" zu verhalten haben, oder daß sie technische Fortschritte nur zögernd übernehmen sollen, damit sie nicht als Folge von Rationalisierungsmaßnahmen Arbeiter freisetzen müssen. Das sind Auflagen, die bei uns gelegentlich zwar diskutiert, aber schließlich doch nie bindend, sondern allenfalls im Wege der Empfehlung zugemutet werden. Der Grund liegt darin, daß die öffentlichen Unternehmen bei uns auch dann, wenn sie monopolistisch oder oligopolistisch wirtschaften, stets im Wettbewerb mit der privaten Wirtschaft stehen. In diesem Wettbewerb, dem sie sogar nach dem Willen des Gesetzgebers ausgesetzt bleiben *sollen,* würden sie entweder bald reif für die Liquidation oder aber subventionsbedürftig, wenn man sich anschickte, von oben her ihre Marktchancen zu verschlechtern.
Allerdings scheint man in Italien auch hinsichtlich der Subventionierung wenig bedenklich zu sein. Stefani hält es für selbstverständlich, daß Fehlbeträge auf die Staatskasse übernommen werden. Man kann jedoch über solche Fragen kaum zu einem abschließenden und gewiß nicht zu einem gerechten Urteil gelangen, wenn man die anders geartete Wirtschaftsstruktur außer acht läßt oder etwa übersieht, daß Italien immer noch mit Massenarbeitslosigkeit erheblichen Umfangs zu ringen hat. Dieser Hinweis zeigt freilich zugleich die Problematik des Versuchs auf, zu einer „Theorie" der Preisbildung öffentlicher Unternehmen zu gelangen. Während man sie in den westeuropäischen Ländern für möglich hält und sich ständig darum bemüht, sprach Prof. Weisser wohl nicht nur für seine Person, sondern für die herrschende Lehrmeinung in Westdeutschland, wenn er die

Auffassung vertrat, daß man gegenüber der Wirtschaftspolitik auf Theorie zu verzichten habe, was nicht von der Verpflichtung entbinde, die Fragen, um die es jeweils gehe, mit dem Rüstzeug des Theoretikers anzugehen. Es ist Prof. Weisser zu danken, daß er immer wieder und auch bei der Gelegenheit auf die von der politischen Grundhaltung oder auch vom Interesse diktierten „Vorentscheidungen" aufmerksam macht, die jedermann bereits getroffen hat, bevor er über dieses oder jenes Problem nachdenkt und sich zu äußern beginnt – meist allerdings ohne sich dessen bewußt zu sein. Dies führt dann leicht dazu, daß in der Vorstellung Ziele gebildet werden, die sich schon in den Voraussetzungen gegenseitig ausschließen, eine Gefahr, der auch der Gesetzgeber gelegentlich unterliegt. In der Diskussion wurde beispielsweise darauf aufmerksam gemacht, daß die wirtschaftlichen Unternehmen der Gemeinden einen Gewinn erzielen sollen, daß man von ihnen aber auch bedarfswirtschaftliches Verhalten erwartet. Trotz der Schwierigkeit, das „bedarfswirtschaftliche Verhalten" klar zu definieren, findet man sich *in der Praxis*, also im Bereich der kommunalen Unternehmen bei den Entscheidungen, die zwischen Rat, Stadtverwaltung und Werkleitung fallen, durch das Dilemma im allgemeinen durch. Aber es fehlt an einer sauberen Maxime, an einem exakten Maßstab, an dem die Praxis sich im Zweifel oder im Streitfalle ausrichten kann.

Es darf nicht verschwiegen werden, daß dem Gast auch Abwegigkeiten unterliefen; so wenn er durchaus originell von „Konsumentenrenten" sprach, die er im Verkehrswesen (Klassen!) und in der Versorgungswirtschaft festzustellen glaubt. Solchem Irrtum verfällt leicht, wer volkswirtschaftliche Kategorien auf betriebswirtschaftliche oder technische Strukturen anwendet, denen sie nicht gemäß sind. Der Großverbraucher von Strom, der die Täler des Elektrizitätswerks auffüllt, erhält nämlich seinen Preisvorteil nicht zu Lasten der sozial schwachen Kleinverbraucher, sondern er ermöglicht es dem Elektrizitätswerk, *alle* Verbraucher zu Preisen zu beliefern, deren niedriges Niveau eine Frucht stetiger Ausnutzung großer Erzeugungskapazitäten ist.

Die Formel, in der beide Referenten sich zum Thema trafen, lautet: Orientierung am öffentlichen Interesse. Das ist weder neu noch führt es weiter. Präziser ist schon die in der Diskussion erörterte These, daß „die Kosten gedeckt, zugleich aber Angebot und Nachfrage zur Deckung gebracht werden" müssen. Der Punkt, an dem dies optimal der Fall ist, kann sogar graphisch fixiert werden; also scheint hier eine Hilfe gewonnen zu sein. Aber es scheint doch nur so; jedenfalls ist das nur ein erster Schritt auf dem Wege theoretischer Arbeit, die noch geleistet werden muß. Denn sobald man genau hinschaut, entdeckt man, daß die zitierte Formulierung ein statisches Denkmodell darstellt, das an die dynamische Wirklichkeit der Wirtschaft angepaßt werden muß, um verwendbar zu werden, und zwar wahrscheinlich für jeden Wirtschaftszweig gesondert, wenn nicht sogar für jedes Einzelunternehmen. Gilt das nicht auch für die weitverbreitete, häufig sicher voll berechtigte Kritik an der Selbstfinanzierung? Sicherlich sollte dem Mieter einer Wohnung nicht zugemutet werden, statt der Abschreibung die Tilgung des Kapitals zu bezahlen. Aber das auf die Wohnungswirtschaft zutreffende Beispiel läßt sich nicht ohne weiteres auf andere Wirtschaftszweige übertragen.

Erfreulicher Eindruck aus der angeregten Diskussion, an der Professoren, Praktiker und Jungakademiker interessiert teilnahmen, war der sichtbare Wille der Theoretiker, weder bei rationalen Denkmodellen stehen zu bleiben noch sich in der Problematik der Kostenpreise oder der Grenzkostenlehre zu verlieren. Das ist ein Fortschritt gegenüber der Zeit vor einem Menschenalter, als „rationale" und „anschauliche" Theoretiker über ihrem erbitterten methodologischen Ringen gelegentlich die Aufgabe vergaßen, um die es bei angewandter Wissenschaft doch vor allem geht, nämlich der Praxis Dienste zu leisten. *Dr. H. B.*

Verlangsamte Zunahme des Stromverbrauchs

Blickt man auf die Entwicklung des Stromverbrauchs im Jahre 1957 zurück, so zeigt sich entsprechend dem nachlassenden Tempo des allgemeinen Produktionsanstiegs in der Bundesrepublik auch hier eine verlangsamte Zunahme. Der Steigerungssatz der Elektrizitätserzeugung lag nach einem aufschlußreichen Bericht des Referats Elektrizitätswirtschaft im Bundeswirtschaftsministerium[1] jedoch immerhin mit 8 v. H. über dem Anhaltswert, den man in der Stromversorgung bei Voraussagen der künftigen Ausweitung früher angenommen hatte. Dieses Anwachsen des Strombedarfs wird nicht nur für die Industrie, von der mehr als zwei Drittel des Verbrauchs aller Abnehmergruppen aufgenommen werden, sondern auch für Haushalt und Landwirtschaft verzeichnet. Wie in früheren Jahren ist die Stromabnahme der Haushaltungen unter allen Verbrauchergruppen relativ am stärksten gestiegen (Haushaltstrom + 13,4 v. H.). Der zunehmende Absatz von Kühlschränken, Waschmaschinen, Fernsehgeräten und anderen elektrotechnischen Haushaltgeräten wird zu einer weiteren Steigerung des privaten Strombedarfs führen. Trotzdem wird, wie in dem Bericht des Bundeswirtschaftsministeriums zum Ausdruck gebracht worden ist, der Elektrizitätsabsatz im Bundesgebiet auch im Bereich der öffentlichen Stromversorgung ausschlaggebend von der industriellen Stromabnahme bestimmt werden. Allein die chemische Industrie bezog im Jahre 1957 beispielsweise mehr Strom aus dem öffentlichen Versorgungsnetz als sämtliche Haushaltungen in der Bundesrepublik. Betriebswirtschaftlich sieht das Bild aber anders aus, weil Kosten und Erlöse bei dem Haushalt- und Gewerbestrom bekanntlich höher als bei der Versorgung großer Industriebetriebe sind.

An elektrischer Arbeit wurden im Jahre 1957 von allen öffentlichen Kraftwerken rund 56, von den industrieeigenen Kraftwerken 8,5 und aus dem Auslande 3,5, also zusammen rund 68 Milliarden kWh in das Netz der öffentlichen Stromversorgung des Bundesgebiets eingespeist. Diese elektrische Arbeit kam aus Erzeugungsanlagen, deren Engpaßleistung[2] im Jahre 1957 bis zum Jahresende um 12 v. H. der entsprechenden Leistung am Ende des Vorjahres durch Neuanlagen gesteigert werden konnte. Ende 1957 entfielen von dieser installierten elektrischen Leistung mehr als die Hälfte auf Steinkohlenkraftwerke, mehr als ein Viertel auf Erzeugung aus Braunkohle und Torf, rund 8 v. H. auf Speicher einschließlich Pumpspeicher und schließlich wenig mehr als ein Zehntel auf die Laufwasserkräfte. Der Anteil der Wärmekraftwerke und besonders der Braunkohlenwerke stieg auf 28 v. H., und zwar nahm er auch gegenüber dem Vorjahre zu. Von 1948 bis 1957 sank der Anteil der Wasserkraftwerke an der Stromerzeugung der Bundesrepublik von 29 v. H. auf 19 v. H., was allerdings keine Schlüsse auf die elektrizitätswirtschaftliche Bedeutung dieser Stromquelle zuläßt, weil die Leistung der deutschen Wasserkraftwerke insgesamt in ihrer absoluten Höhe zugenommen hat. Auch von 1956 auf 1957 erfuhren die Wasserkraftwerke einen Leistungszuwachs, wenn auch nur um 59 MW, während dieser bei den Braunkohlenwerken 744 MW und bei den Steinkohlenwerken 636 MW ausmachte.

[1] Vgl. „Die Elektrizitätsversorgung in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1957" in der Zeitschrift „Elektrizitätswirtschaft" 1958, S. 411 f.

[2] Unter Engpaßleistung ist die durch den leistungsschwächsten Anlageteil eines Kraftwerkes begrenzte höchste ausfahrbare Leistung und unter der Engpaßleistung aller hier in Betracht kommenden Kraftwerke die Summe der entsprechenden Leistungen dieser einzelnen Kraftwerke zu verstehen.

Als Maß für die Größenordnung des ebenfalls weiter ausgebauten Verbundnetzes sei mitgeteilt, daß Ende 1957 die Systemlänge der größeren Verbundnetze von einer Spannung von 110 kV und mehr bei den 380-kV-Leitungen rund 340 km, bei den 300-kV-Leitungen rund 250 km, bei den 220-kV-Leitungen fast 7000 km und bei den 110-kV-Leitungen fast 19 000 km betrug. *-dt*

GESUNDHEITSPFLEGE

Krankenhaus-Neubau in Landshut für 20 Millionen

Die Stadt Landshut plant den Bau eines Zentralkrankenhauses und hat einen inzwischen vorgelegten Vorentwurf, dessen Bauwert auf 20 Millionen DM beziffert wird, genehmigt. Noch in diesem Jahr sollen 2,5 Millionen DM verbaut werden. Die Gewinnablieferung der städtischen Werke für die nächsten zehn Jahre wird mit für die Durchführung verwendet. Die Personalwohnungen, die Infektionsabteilung, die Isotopen-Station und die Gammatron-Anlage werden erst gebaut, wenn die Stadt einen weiteren Überblick besonders für die finanziellen Möglichkeiten erhalten hat.

Freiburger Kliniken-Ring schließt sich

Nach dem Voranschlage sind für das Jahr 1959 rund 10 Millionen DM für den Weiterbau der Freiburger Universitäts-Kliniken vorgesehen. Die Zahn- und Kieferklinik geht ihrer Fertigstellung entgegen. Mit dem Neubau der Hals-, Nasen- und Ohrenklinik soll in Kürze begonnen werden. Dieses Projekt dürfte knapp 20 Millionen erfordern, die über drei Jahre verteilt werden. Um den Ring der Universitätskliniken baulich abzuschließen, fehlt noch ein Bauwerk, das nun in der Planung vorliegt. Projektiert ist ein dreiteiliger Bau, der drei in sich selbständige Abteilungen, nämlich die Kliniken für Neurologie, Dermatologie und Orthopädie, unter einem Dache vereinigen soll. Die Baukosten dafür dürften rund 25 Millionen DM betragen. Weil aber der inzwischen begonnene Neubau des zweiten Kollegiengebäudes über 15 Millionen DM erfordert, ist nicht vor dem Jahre 1962 mit dem Baubeginn für die „Dreierklinik" zu rechnen.

SCHULE

Belgien löst Schulfragen aus politischem Tagesstreit

Die drei großen belgischen Parteien, die Christlich-Soziale, die Sozialistische und die Liberale, haben am 6. 11. 1958 durch Delegierte einen „Schulvertrag" abgeschlossen, der am 16. 11. 1958 durch die zuständigen Organe dieser Parteien bestätigt worden ist – ein unter verschiedenen Gesichtspunkten, auch kommunalen, bemerkenswerter Vorgang. Die belgischen Parteien haben damit versucht, die Fragen des Schulwesens aus dem politischen Streit und auch aus den Verhandlungen über künftige Koalitionsprogramme herauszulösen und die Schulpolitik des Landes auf eine feste Grundlage zu stellen. Der Vertrag ist zunächst auf 12 Jahre abgeschlossen; danach sollen die ihm zugrunde liegenden Fragen erneut gemeinsam geprüft werden. (Der Wortlaut des Vertrages mit einer Erläuterung unter kommunalen Gesichtspunkten ist im Januar-Heft 1959 des Verbandes der belgischen Städte und Gemeinden „Le Mouvement Communal" – flämische Ausgabe „De Gemeente" – abgedruckt.)

Für die künftige Schulpolitik des Landes wird in dem Vertrag u. a. eine Verlängerung der Schulpflicht in Aussicht genommen. Ausgaben und Maßnahmen für das Erziehungswesen sollen im Rahmen der allgemeinen Politik Priorität genießen, und ein der Wichtigkeit dieser Aufgaben entsprechender Anteil am Haushalt soll ihnen gewidmet werden. Für Kindergärten, Volksschulen und weiterführende Schulen – und zwar sowohl für die staatlichen als die staatlich subventionierten – ist Schulgeldfreiheit vorgesehen, für die Kindergärten und für die ersten vier Klassen der Volksschule außerdem Lernmittelfreiheit. Für die weiterführenden Schulen ist eine Ausdehnung des Systems der Erziehungsbeihilfen in Aussicht genommen. Grundsätzliche Reformen auf dem Gebiete der Schule sollen vorweg von Beauftragten des staatlichen, provinzialen, kommunalen und privaten Schulwesens geprüft werden. Es wird besonderer Wert auf die Förderung der Eliten gelegt, und es soll vermieden werden, daß die Demokratisierung des Schulwesens zu einer Niveausenkung führt. Die verschiedenen Schulträger sollen weitgehende Freiheit in der Festsetzung der Lehrpläne und Stundentafeln (bei Festlegung einer Mindeststundenzahl) und auch hinsichtlich der pädagogischen Methoden erhalten. Die Ferien und die Abschlußzeugnisse sollen vereinheitlicht werden. An allen öffentlichen Schulen sind wöchentlich zwei Stunden Religionsunterricht und zwei Stunden Sittenunterricht nach freier Wahl der Eltern vorzusehen.

Der Volksschulunterricht bleibt nach wie vor in erster Linie Aufgabe der Gemeinden. Der Staat, der in Belgien schon seit einigen Jahren eine Tendenz zeigt, in das Volksschulwesen einzudringen, erhält eine subsidiäre Aufgabe in begrenztem Rahmen, um den Eltern eine echte Wahl zu ermöglichen. Während der 12 Jahre, für die der Vertrag gilt, soll der Staat jährlich bis zu 30 Vorbereitungsklassen oder Volksschulen eröffnen. Um Minderheiten zu ihrem Recht kommen zu lassen, muß er nötigenfalls eine bestehende Privatschule subventionieren oder auch die Fahrtkosten zu einer staatlichen Schule übernehmen.

Für den staatlichen Schulbau werden jährlich vorgesehen:

600 Millionen frs * für den Bau von 20 weiterführenden Schulen,

400 Millionen frs für den Bau von 16 Internaten,

100 Millionen frs für die erwähnten 30 Vorbereitungsklassen oder Volksschulen.

Diese Schulbaumittel sind mit Vorrang in den außerordentlichen Haushalt einzustellen und sollen einen ähnlich verpflichtenden Charakter wie die Zahlung von Beamtengehältern erhalten. In einem Jahr nicht verbrauchte Schulbaumittel sind in das nächste Jahr zu übertragen. Auf vier Jahre soll in den Haushalt ein Betrag von je 200 Millionen frs für die Beschaffung von Lehrmitteln und Mobiliar eingesetzt werden.

Ferner wird ein Hilfsfonds für den provinzialen und kommunalen Schulbau in Höhe von jährlich 600 Millionen frs (bisher jährlich 350 Millionen) eingerichtet. Daraus werden 60 % der Schulbaukosten übernommen. Ebenfalls 60 % werden zu der Schulausstattung beigetragen. Für die laufenden Sachkosten leistet der Staat einen Betrag, der sich in den einzelnen Schularten in verschiedener Höhe aus der Schülerzahl errechnet.

Der Staat übernimmt die Lehrergehälter vollständig (mit Ausnahme einer Interessenquote von 10 % bei den größten Städten).

Der Staat unterstützt in ähnlicher Weise wie das kommunale Schulwesen auch das private hinsichtlich seiner laufenden Bedürfnisse. Hier leistet er aber keine Hilfe beim Schulbau. Die Gemeinden, die bisher eine größere Rolle bei der Unterstützung des privaten Schulwesens spielten, werden durch den Staat abgelöst und verlieren hier zu-

* 1 bfrs = 8,4 Pf.

gleich erheblich an Einfluß. Sie behalten aber eine Einwirkungsmöglichkeit auf die Gesundheits- und Sozialeinrichtungen der privaten Schulen.

Es ist anzunehmen, daß die Vereinbarungen zwischen den drei großen belgischen Parteien in Kürze Gesetzesform erhalten werden.

145 Millionen für die Schulen

In einer in Frankfurt veranstalteten Ausstellung mit dem Thema „Schulen für unsere Kinder" zeigte die Stadt ihre Leistungen auf dem Gebiet des Schulbaues. Oberbürgermeister Werner Bockelmann sprach bei der Eröffnung die Erwartung aus, daß möglichst viele Frankfurter diese Ausstellung besichtigen, da jeder sechste bis siebte Einwohner der Stadt eine Schule besuche. Der Schulbau sei, wie der Oberbürgermeister ausführte, die wichtigste kommunale Aufgabe. Bis einschließlich 1958 sind in Frankfurt 100 Millionen DM für den Schulbau aufgewendet worden. Nach der Verwirklichung des Schulbauprogramms im Jahre 1959 wird sich diese Zahl noch um ca. 50 Millionen, also auf 145 bis 150 Millionen DM, erhöhen. Damit seien aber die schulischen Bedürfnisse der Stadt keinesfalls behoben, zumal die Zahl der Bevölkerung ständig steige.

AUS DEM LEBEN DER STÄDTE

Jubiläums-Gedenkmünzen für Münchner Journalisten

Im festlich geschmückten historischen Alten Rathaussaal gab die Stadt München am 9. Januar 1959 einen Empfang für die Münchner und auswärtige Presse. Oberbürgermeister Thomas *Wimmer* dankte den Pressevertretern für ihre stets bewiesene Aufgeschlossenheit gegenüber kommunalen Problemen und für die wertvolle Unterstützung im Jubiläumsjahr 1958. Die Presse habe durch zahlreiche Veröffentlichungen in Wort und Bild dem 800jährigen Jubiläum Münchens die publizistische Resonanz nicht nur im lokalen Sinn, sondern darüber hinaus für die Öffentlichkeit im In- und Ausland verliehen.

Bürgermeister Adolf *Hieber* versicherte, daß im Münchner Rathaus keine Geheimpolitik betrieben werde. Die Presse sei zu allen Sitzungen, auch zu den Ausschußsitzungen, zugelassen und dem Leiter des Städtischen Nachrichtendienstes, Direktor *Ackermann*, sei eine Selbständigkeit eingeräumt, wie kaum einem Pressechef in einer anderen Stadt. Anschließend überreichte Bürgermeister Hieber denjenigen Journalisten, die seit über zehn Jahren ununterbrochen auf den verschiedensten Gebieten der kommunalen Berichterstattung tätig sind, die silberne Jubiläums-Gedenkmünze der Stadt München. Den Chefredakteuren der in München erscheinenden Zeitungen und dem Pressechef der Stadt München wurde die goldene Jubiläums-Gedenkmünze verliehen.

Wettervorhersage aus „Erster Hand" in Aachen

Das Hochhaus der Stadtverwaltung am Hauptbahnhof in Aachen steht seit einigen Monaten im Mittelpunkt eines besonderen Interesses der Bevölkerung und der zahlreichen Besucher der Stadt: Als neues Wahrzeichen hat sich die Stadt einen stählernen Wetterpropheten zugelegt, der bei Dunkelheit auf dem 40 m hohen Verwaltungsgebäude weithin sichtbar bis über die nahen Grenzen des Auslandes hinweg leuchtet.

Auf einem 11 m hohen Gittermast wurde eine offene Kugel mit einem Durchmesser von 2,25 m montiert. Der dreibeinige Mast sowie die 8 Meridiane der Kugel sind mit Leuchtstoffröhren in verschiedenen Farben – blau, orange, weiß – bestückt. Durch eine direkte Verbindung zur Aachener Wetterwarte können die für die jeweilige Wettervorhersage gültigen Leuchtwerte eingeschaltet werden.

Ständiges blaues Licht bedeutet gutes, orangefarbenes Licht veränderliches Wetter, und weißes Leuchten zeigt Niederschläge an. Blinken die Leuchtröhren an der Kugel der Aachener Wettersäule, so ist eine Veränderung der bis dahin bestehenden Wetterlage zu erwarten. Die weißen Leuchtstoffröhren des dreibeinigen Gittermastes kündigen die Temperaturentwicklung für die nächsten Stunden an: Dauerleuchten bedeutet gleichbleibende Temperaturen, Aufleuchten von unten nach oben steigende und umgekehrt fallende Temperaturen. Die auf dem Kugelsystem der Wettersäule aufmontierten verschiedenfarbigen Leuchtstoffröhren haben eine Gesamtlänge von fast 154 m, der Gittermast weist weitere 54 m auf.

Die Idee der Errichtung des „Wetterpropheten" brachte der Aachener Fabrikant, Mitglied des Verkehrsvereins, von einer Geschäftsreise nach Amerika mit. Die Aachener haben sich mit dem leuchtenden Wetterpropheten, der ihnen die Wettervorhersage aus erster Hand liefert, schon vertraut gemacht: Ein erster und ein letzter Blick morgens und abends auf das Verwaltungsgebäude unterrichtet sie über das zu erwartende Wetter, und auch die vielen Berufsreisenden, die morgens und abends zu den Zügen eilen, schauen schnell noch einmal auf den leuchtenden Wetterpropheten am Hauptbahnhof.

Bald nur noch Grundwasser für Hamburg

Es ist zu erwarten, daß durch den weiteren Ausbau des Grundwasserwerks in der Haseldorfer Marsch von der zweiten Hälfte des Jahres 1959 an die Bevölkerung Hamburgs mit Trinkwasser versorgt werden kann, das kein aufbereitetes Elbwasser mehr enthält. Das kündigte der Technische Direktor der Hamburger Wasserwerke, Dr. Drobeck, an.

Wie aus dem Geschäftsbericht der Wasserwerke für das Geschäftsjahr 1957/58 hervorgeht, ist der Anteil des Elbwassers an der Gesamtförderung des Trinkwassers bereits auf 9,3 Prozent gesunken. Im Geschäftsjahr 1951/52 waren es noch 19,6 Prozent. Die Grundwasserförderung erhöhte sich gegenüber dem vorangegangenen Geschäftsjahr um 5,9 Millionen Kubikmeter. In der gleichen Zeit konnte die Oberflächenwasserabgabe um 1,6 Millionen Kubikmeter vermindert werden. Der Wasserverbrauch in Hamburg betrug täglich 158 Liter je Kopf der Bevölkerung.

KULTURPFLEGE

Städtische Kulturpreise

Der Kulturpreis der Stadt *Bielefeld* für das Jahr 1958 wurde dem Architekten Professor Paul Griesser verliehen. Zu den besten Leistungen Griessers zählt der Wiederaufbau des im Krieg zerstörten historischen Crüwell-Hauses am Alten Markt in Bielefeld.

Der Rudolf-Alexander-Schröder-Preis der Freien und Hansestadt *Bremen* in Höhe von 8 000 DM ist am 26. 1. 1959 dem Schriftsteller Rolf Schroers (40) für sein 1957 erschienenes Buch „In fremder Sache" verliehen worden.

Der Kunstpreis der Stadt *Darmstadt* für 1958 in Höhe von 5 000 DM ist an den 35jährigen Maler Peter Steinforth verliehen worden.

Der Lessing-Preis der Freien und Hansestadt *Hamburg* ist an die Philosophin und Schriftstellerin Professor Dr. Hannah Arendt verliehen worden, die zur Zeit als Professor für politische Wissenschaften an der Universität Princeton (USA) lehrt. Der mit 10 000 DM dotierte Preis wird nur alle drei Jahre vergeben. Weitere 5 000 DM werden als Stipendien verteilt an den Erzähler Hans Albers und den Dramatiker Matthias Braun.

Der Schiller-Preis 1959 der Stadt *Mannheim* wurde auf Beschluß des Mannheimer Gemeinderates dem Schweizer Dramatiker Friedrich Dürrenmatt zuerkannt. Der mit 10 000 DM dotierte Preis wird nur alle zwei Jahre verliehen.

Der Kunstpreis der Stadt *Wuppertal* für das Jahr 1958 wurde in Höhe von 5 000 DM dem in Köln lebenden Schriftsteller Heinrich Böll überreicht.

Lesegebühr für den Erwerb eigener Bücher

Um den Zugang gerade zu den Jugendbüchereien so weit wie möglich zu erleichtern, ist ihre Benutzung zumeist gebührenfrei. Es gibt jedoch nicht wenige Stimmen, die aus pädagogischen Gründen eine – mehr symbolisch gedachte – Anerkennungsgebühr befürworten, nicht zuletzt, um die Kinder zur Achtung vor dem Eigentum der Allgemeinheit anzuhalten. Die Jugendbücherei der Stadt *Mainz* hat hier nun eine Lösung gefunden, die weiteres Interesse beanspruchen darf. Nach einer mit den örtlichen Buchhändlern getroffenen Vereinbarung zahlen die Jugendlichen für jedes entliehene Jugendbuch zehn Pfennig. Sie erhalten dafür eine Sparmarke im gleichen Wert, die in ein Sparbuch eingeklebt wird. Mit den so gesparten Marken können sie sich in jeder beliebigen Mainzer Buchhandlung Jugendbücher nach eigener Wahl kaufen.

Auf diese Weise wird ein doppelter Zweck erreicht. Die Kinder werden nicht nur zu einer eifrigeren Benutzung der Jugendbücherei, sondern zugleich zum Erwerb einer eigenen Büchersammlung angeregt, die, ist erst ein Grundstock gelegt, nach alter psychologischer Erfahrung bei den jugendlichen Besitzern den Wunsch nach ständiger Vermehrung wecken wird.

Diese Maßnahme hat die daran geknüpften Erwartungen erfüllt. Ohne daß es einer besonderen Werbung bedurfte, hat die Ausleihe der Jugendbücher in der Jugendbücherei selbst wie in den Zweigstellen der Städtischen Volksbücherei sprunghaft zugenommen.

100. Konzert Junger Künstler in Hannover

Das 100. Konzert Junger Künstler konnte in Hannover – genau 10 Jahre nach dem ersten zaghaften Versuch – festlich begangen werden.
Als junge Solisten stellten sich im Funkhaus Hannover eine Sängerin, ein Cellist, ein Pianist und ein Fagottist vor. Ein festliches Opernkonzert im Theater am Aegi bot am nächsten Abend den vielen Freunden der Konzerte Junger Künstler Gelegenheit, einige der jungen Solisten aller Instrumente sowie Sänger und Dirigenten wiederzuhören, die aus den Konzerten Junger Künstler erfolgreich hervorgegangen sind. Diese jungen Künstler von damals sind heute an den Bühnen und auf den Konzertpodien des In- und Auslandes tätig. Den Abschluß bildete an dem folgenden Abend ein Orchesterkonzert. Dirigent und Solisten hatten ebenfalls in früheren Konzerten Junger Künstler des Funkhauses Hannover mitgewirkt.
Die Konzerte Junger Künstler, die 1949 unter den schwierigen Verhältnissen jener Zeit in Hannover ihren Anfang genommen haben, gehen auf eine Anregung von Frau Margarete Gehrig zurück, die damals in Hannover eine Konzertagentur betrieb. Sie fand die Unterstützung des Kulturamtes der Stadt Hannover, das diese Konzerte sehr bald zu seiner eigenen Veranstaltung machte. Im Jahre 1952 schlossen sich ihr als Förderer das Niedersächsische Kultusministerium und das Funkhaus Hannover an. Eine aus namhaften Persönlichkeiten des Musiklebens gebildete Jury traf eine sorgfältige Auswahl unter der ständig wachsenden Zahl der jungen Künstler, die die ihnen hier gebotene Gelegenheit benutzen wollten, um nach Abschluß ihrer Ausbildung zum erstenmal vor der Öffentlichkeit aufzutreten und den ersten schweren und oft entscheidenden Schritt ihrer Laufbahn zu tun. (Siehe auch Heft 5/58 S. 205.)

Eine „Walter-Kolb-Stiftung"

Unter Vorsitz von Oberbürgermeister Werner *Bockelmann* fand Ende Januar 1959 im Frankfurter Rathaus die Gründungsversammlung des Vereins „Walter-Kolb-Stiftung" statt. Der Verein soll würdige und bedürftige Studierende des „Zweiten Bildungsweges", vor allem auf der Stufe zwischen Fach- und Hochschulreife, die Vollunterricht erfordert, fördern. Bedürftige wissenschaftlich begabte Studierende, die charakterliche Reife und staatsbürgerliches Verantwortungsbewußtsein besitzen, und die in der Stadt Frankfurt wohnen, arbeiten oder sich ihrer Ausbildung widmen, sollen durch laufende Zuschüsse unterstützt werden. Zum Vorsitzenden des Vereins „Walter-Kolb-Stiftung" wurde Professor Preller gewählt. Vorstandsmitglieder sind weiter: Stadtrat Dr. Karl vom Rath, stellvertretender Vorsitzender: Stadtverordneten-Vorsteher Edwin Höcher und Stadtrat Dr. Theodor Gläß. Es ist daran gedacht, die für die „Walter-Kolb-Stiftung" erforderlichen Mittel durch einmalige oder laufende Zuschüsse öffentlicher Körperschaften und durch Spenden aufzubringen.

Hamburg kauft Friederici-Bibliothek

Der Bürgerausschuß hat beschlossen, aus Haushaltsmitteln 50 000 DM für den Erwerb der Bibliothek Dr. Georg Friedericis zur Verfügung zu stellen. Dr. Dr. Friederici verbinden seit Ende des ersten Weltkrieges enge wissenschaftliche Beziehungen mit Hamburg. Die von ihm während seiner jahrzehntelangen Auslandstätigkeit zusammengestellte Bibliothek ist in internationalen Kreisen der Wissenschaft bekannt. Sie umfaßt rund 7 000 Werke besonders zur Entdeckungs- und Erschließungsgeschichte Amerikas und der Südsee in einer Auswahl, wie sie sonst nirgendwo mehr anzutreffen ist. Die in ihrer Geschlossenheit einzigartige Sammlung von völkerkundlichen, anthropologischen, geo-

graphischen, reisekundlichen und lexikalen Werken ist nicht nur für die wissenschaftliche Forschung und Lehre an der Universität, sondern auch für interessierte Kreise aus Handel und Gewerbe von größter Bedeutung.

Baukasten-Theater in Nürnberg

Das neue Nürnberger Schauspielhaus, das im Mai 1959 mit Schillers „Wallenstein" eingeweiht werden soll, wird von den Einheimischen das Baukasten-Theater genannt. Dieser Vergleich drängt sich auf, weil es aus roten Ziegeln gebaut ist, die aus einem Baukasten stammen könnten. Das Nürnberger Schauspiel war bisher behelfsmäßig in einem Hotelbau untergebracht. Vor zwei Jahren faßten die Nürnberger Stadtväter den Entschluß, ihr neues Schauspielhaus, das 920 Sitzplätze haben wird, unmittelbar an der Oper zu errichten und somit einen Theaterkomplex entstehen zu lassen. Für später ist noch der Einbau eines Studiotheaters geplant.

Dreistädtetag

Zu einem Dreistädtetag trafen sich Vertreter der Grenzstädte Aachen, Lüttich und Maastrich am 3. Februar im Rathaus von Maastrich. Anlaß war die Herausgabe des vor Weihnachten erschienenen Dreistädtebuches „Land ohne Grenze" von Universitätsprofessor Jean Lejeune.

PERSÖNLICHE NACHRICHTEN

Geburtstage

Alt-Bürgermeister *Josef Amann* konnte am 22. 1. 1959 seinen 80. Geburtstag feiern. Er war vom April 1948 bis zum Jahre 1954 Erster Bürgermeister der Stadt Heidelberg, nachdem er zuvor schon dem Parlament als Stadtrat angehörte.

Stadtpräsident *Carl Jensen*, Flensburg, wird am 1. 3. 1959 70 Jahre alt. Über vier Jahrzehnte war er in Flensburg als Lehrer tätig. Seine kommunalpolitische Laufbahn begann 1919 als Stadtverordneter, er blieb es bis 1933. 1951 wurde er wieder als Ratsherr und gleichzeitig zum Stadtrat gewählt. 1955 erfolgte seine Wahl zum Stadtpräsidenten. Stadtpräsident Jensen ist Mitglied des Vorstandes des Deutschen Städtetages, Landesverband Schleswig-Holstein.

Seinen 65. Geburtstag feierte Oberbürgermeister *Ignaz Roth*, Zweibrücken/Pfalz, am 1. 3. 1959. In den Jahren 1922 bis 1933 war er Bevollmächtigter des Deutschen Holzarbeiterverbandes und Vorsitzender des Ortsausschusses des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes. Bis zum Jahre 1933 übte er auch mehrere öffentliche Ämter aus. 1945 wurde er zum Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken gewählt. Er ist außerdem seit 1946 Mitglied der Beratenden Landesversammlung und des Landtages Rheinland-Pfalz. Der Wiederaufbau der zu 83 Prozent kriegszerstörten Stadt Zweibrücken ist mit dem Namen von Oberbürgermeister Roth eng verbunden.

Ehrungen

Anläßlich seines 75. Geburtstages hat Bundespräsident Heuss zahlreiche Persönlichkeiten des öffentlichen und kulturellen Lebens ausgezeichnet. Mit dem Großkreuz des Verdienstordens wurden u. a. ausgezeichnet: Regierender Bürgermeister von Berlin und Präsident des Deutschen Städtetages *Willy Brandt*, Landtagspräsident Bürgermeister Dr. *Walther Böttcher*, Lübeck. Das Große Verdienstkreuz mit Stern erhielten u. a.: Oberbürgermeister *Thomas Wimmer*, München; Oberbürgermeister Dr. *Arnulf Klett*, Stuttgart; der Vorsitzende des Kommunalpolitischen Ausschusses Dr. *Friedrich-Wilhelm Willeke*, Recklinghausen. Mit dem Großen Verdienstkreuz wurden u. a. ausgezeichnet: Oberbürgermeister Dr. *Müthling*, Kiel; der Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes *Fritz Butschkau;* Bürgermeister *Heinrich Hopmann*, Bad Godesberg, Generalintendant *Karl-Heinz Stroux*, Düsseldorf; Intendant *Gustav Rudolf Sellner*, Darmstadt.

Die Stadt Hannover ehrte den im April 1958 verstorbenen Fabrikanten *Heinrich Schörling*, der Ehrenmitglied des Verbandes Kommunaler Fuhrparks- und Stadtreinigungsbetriebe war, durch Benennung der vor dem Grundstück der Schörlingschen Fabrik liegenden Straße in „Heinrich-Schörling-Straße".

Die Stadt Trier hat Bundespräsident *Professor Theodor Heuss* anläßlich seines 75. Geburtstages zum Ehrenbürger ernannt. Theodor Heuss ist bereits seit Jahren Ehrenbürger der Stadt Heilbronn.

Stadtverordneten-Versammlung und Magistrat der Stadt Frankfurt am Main haben einstimmig beschlossen, Professor Dr. *Otto Hahn* zu dessen 80. Geburtstag am 8. März 1959 das Ehrenbürgerrecht zu verleihen. Professor Dr. Otto Hahn wurde in Frankfurt am Main geboren. Er entstammt einer alten Frankfurter Familie.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat dem Direktor des Tierparks Hellabrunn, *Heinz Heck*, anläßlich seines 65. Geburtstages in Würdigung seiner Verdienste um den geographischen Tierpark Hellabrunn und die allgemeine Volksbildung die Goldene Ehrenmünze verliehen.

Personalveränderungen

Ansbach: Zum hauptamtlichen Oberbürgermeister wurde Rechtsanwalt Dr. Ludwig Schönecker gewählt. Er war bisher ehrenamtlicher Bürgermeister von Ansbach und tritt die Nachfolge von Oberbürgermeister Karl Burkhardt an, der am 1. Dezember 1958 zum Regierungspräsidenten von Mittelfranken ernannt worden ist.

Berlin: Als Nachfolger Professor Gohrbandts wurde Dr. Rudolf Hellenschmied zum neuen Ärztlichen Direktor und Chefchirurgen des Städtischen Krankenhauses Moabit ernannt.

Bochum: Stadtrat Dr. Ronte wurde als neuer Schul- und Kulturdezernent in sein Amt eingeführt. Er hat die Nachfolge von Stadtrat Gehrmann angetreten, der jetzt im Ruhestand lebt.

Braunschweig: Oberverwaltungsgerichtsrat Dr. jur. Karl Ringe wurde vom Rat der Stadt als Nachfolger des im Sommer 1958 verstorbenen Stadtdirektors H. M. Brandes gewählt. Zum Stadtrat für Sozialwesen wurde Oberverwaltungsrat Heinz Paul gewählt.

Frankenthal: Zum neuen Oberbürgermeister wurde Dr. Jürgen Hahn, bisher Oberverwaltungsrat in Mannheim, gewählt. Dr. Hahn, der auf die Dauer von 12 Jahren gewählt wurde, wird sein neues Amt am 1. April 1959 antreten.

Frankfurt am Main: Zum neuen Leiter der Abteilung Jugendgesundheitspflege im Stadtgesundheitsamt wurde Obermedizinalrat Dozent Dr. Kurt Hartung, früher Mainz, berufen. Dr. Hartung tritt damit die Nachfolge des vor einem Jahr verstorbenen Medizinaldirektors Professor Dr. Graser an.

Fürth: Obermedizinalrat Dr. med. Bernhard Kläß wurde vom Stadtrat rückwirkend vom 1. November 1958 an zum Medizinaldirektor ernannt.

Göttingen: Zum neuen Oberstadtdirektor wurde der 46jährige bisherige Stadtdirektor von Hagen, Ernst Heinrich Biederbeck, gewählt. Er wird sein Amt am 16. 7. 1959 antreten.

Hannover: Der bisherige Presseamtsleiter, Direktor Heinz Lauenroth, ist am 4. Februar vom Rat der Stadt zum Stadtrat und Kulturdezernenten gewählt worden. Er hat sein Amt inzwischen angetreten.

Kaiserslautern: Der Rat der Stadt hat den Ersten Staatsanwalt Dr. jur. Albert Zimpelmann zum hauptamtlichen Beigeordneten gewählt. Er nimmt die Stelle des unlängst in den Ruhestand getretenen Beigeordneten Wilhelm Franke ein.

Kulmbach: Als Nachfolger für den im November verstorbenen Oberbürgermeister Georg Hagen wurde Rechtsanwalt Wilhelm Murrmann (51) mit 54,18 % der abgegebenen Stimmen gewählt.

Landau: Oberbürgermeister Dr. Alois Kraemer wurde auf acht Jahre wiedergewählt.

Mannheim: Das bisher unbesetzte Referat VIII (Hochbauwesen, Stadtplanung, Grünanlagen und Forstwesen) wurde von Stadtbaudirektor Heinrich Willing, früher Kiel, übernommen.

Mannheim: Zum neuen Direktor der Städtischen Kunsthalle wurde Dr. Heinz Fuchs, der bisher Kustos an diesem bekannten Institut war, ernannt. Er tritt damit die Nachfolge des ehemaligen Direktors Dr. Walter Passarge an.

Neuß: In seiner Sitzung vom 19. Januar 1959 beschloß der Rat der Stadt einstimmig die Wiederwahl des Beigeordneten Arns bis zum Erreichen der Altersgrenze.

Remscheid: Als neuer Baudezernent wurde Stadtbaurat Dr. Rasch auf die Dauer von 12 Jahren berufen.

Solingen: Zum neuen Leiter des Planungsamtes wurde Baurat Dipl.-Ing. Richard Januschke, bisher Leiter des Planungsamtes der Stadt Mainz, berufen.

Wattenscheid: Zum neuen Oberstadtdirektor wurde Dr. Paul Herzog gewählt. Der bisherige Oberstadtdirektor Georg Hollenkamp ist nach Ablauf seiner 12jährigen Wahlzeit am 31. 1. 1959 ausgeschieden.

Wuppertal: Von der kommenden Spielzeit an wird Professor Martin Stephanie als neuer Generalmusikdirektor für das Konzertleben und Chorwesen Wuppertals verantwortlich sein. Generalmusikdirektor Hans Georg Ratjen ist von den Städtischen Bühnen für die Aufgaben eines Musikalischen Leiters der Oper gewonnen worden.

Im Ruhestand

Mit Ablauf des Monats März tritt der Oberbürgermeister der Stadt Frankenthal, *Dr. Dr. h. c. Emil Kraus,* in den Ruhestand. Der Deutsche Städtetag hat es Dr. Kraus, dessen berufliche Laufbahn hier schon bei früheren Gelegenheiten gewürdigt worden ist, dauernd zu danken, daß er in den Anfängen des Besatzungsregimes als erster führender Kommunalpolitiker der damaligen französischen Besatzungszone den Mut hatte, frühzeitig die Verbindungen mit dem neu entstehenden Deutschen Städtetag aufzunehmen. So gehörte er dann auch, damals Oberbürgermeister von Mainz, von 1948 bis 1951 dem Präsidium des Deutschen Städtetages an. Dr. Kraus widmet sich neben seiner unmittelbaren kommunalen Arbeit mit besonderem Interesse dem Jugendsozialwerk und den deutsch-französischen Verständigungsbemühungen. Auf beiden Gebieten wird er auch im Ruhestand tätig bleiben.

Im Januar trat *Dr.-Ing. habil. Heinrich Erhard* in Weidenau/Sieg in den Ruhestand. Wir gedachten seiner Verdienste aus Anlaß seines 70. Geburtstages in Heft 6/1958 S. 287. Das von ihm gegründete bekannte Archiv für Müll- und Straßenreinigungsprobleme wird Dr. Erhard fortführen.

Todesfälle

Nach kurzer Krankheit verstarb am 6. 2. 1959 Oberbürgermeister a. D. *Carl von Wedelstaedt,* Ehrenbürger der Stadt Gelsenkirchen, im Alter von 94 Jahren. Er war von 1896 bis 1903 Amtmann des Amtes Ueckendorf und wurde bei dem Zusammenschluß im Jahre 1903 Bürgermeister der Stadt Gelsenkirchen. Im Jahre 1919 wurde er zum Oberbürgermeister gewählt. Dieses Amt hatte er bis zur Erreichung der Altersgrenze im Jahre 1928 inne. Oberbürgermeister von Wedelstaedt war von 1926 bis 1928 Mitglied des Wohlfahrtsausschusses des Deutschen Städtetages. Er gehörte auch dem Westfälischen Städtetag seit 1913 aktiv an, der ihn im Jahre 1921 zu seinem Vorstandsmitglied wählte.

Landeshauptmann a. D. *Dr. med. h. c. Bernhard Salzmann,* Münster, ist nach langem schweren Leiden am 11. 2. 1959 kurz vor Vollendung seines 73. Lebensjahres verstorben. Dr. Salzmann wurde 1921 zum Landesrat gewählt und übernahm 1945 die Leitung der westfälischen Selbstverwaltung, deren Wiederaufbau nach dem Kriege seiner unermüdlichen zielbewußten Arbeit zu verdanken ist. Für seine Verdienste wurde er mit dem Großen Bundesverdienstkreuz mit Stern ausgezeichnet.

Der 2. Bürgermeister der Stadt Marktredwitz, Landtagsabgeordneter *Josef Kastner,* ist an der Wende zum neuen Jahr nach kurzer schwerer Erkrankung im Alter von 54 Jahren gestorben. Der allzu früh Verstorbene genoß über seine Heimatstadt hinaus hohes Ansehen. Er hat sich besonders als Mitglied des Wohnungs- und Bauausschusses des Bayerischen Städteverbandes viel Sympathien erworben.

Der Ehrenpräsident der Industrie- und Handelskammer und frühere Vorsitzer des Vorstandes der AEG, Regierungsbaurat a. D. *Dr.-Ing. e. h. Friedrich Spennrath,* ist im Alter von 70 Jahren in Berlin gestorben. Er hatte unter Oberbürgermeister Konrad Adenauer von 1927 bis 1931 als Technischer Beigeordneter der Stadt Köln gewirkt.

Der Erste Bürgermeister der Stadt Garmisch-Partenkirchen, *Georg Schütte,* ist am 23. 1. 1959 plötzlich verstorben. Bereits in den Jahren 1925 bis 1933 gehörte er dem damaligen Gemeinderat Partenkirchen als Mitglied und von 1930 bis 1933 als Zweiter Bürgermeister an. Von 1945 bis zu seinem Sterbetag war er unermüdlich als Erster Bürgermeister, Bürgermeister oder Gemeinderat für seine Gemeinde tätig. In den Jahren 1946 bis 1950 war er Mitglied des bayerischen Landtages. Er gehörte dem Hauptausschuß des Deutschen Städtetages an und war Mitglied des Vorstandes des Bayerischen Städteverbandes.

Im Alter von fast 70 Jahren starb in der Nacht zum 23. Januar der Braunschweiger Ratsherr *Willi Telge,* der sich als gebürtiger Braunschweiger besonders für die Erhaltung und Wiederherstellung Braunschweiger Kunstwerke eingesetzt hat. Bereits der ersten Ratsversammlung nach dem Kriege gehörte Willi Telge an. Lange Jahre war er stellvertretender Oberbürgermeister.

AUFBAU DER STÄDTE

WILLY L. HUDSON

Slum-Beseitigung in England

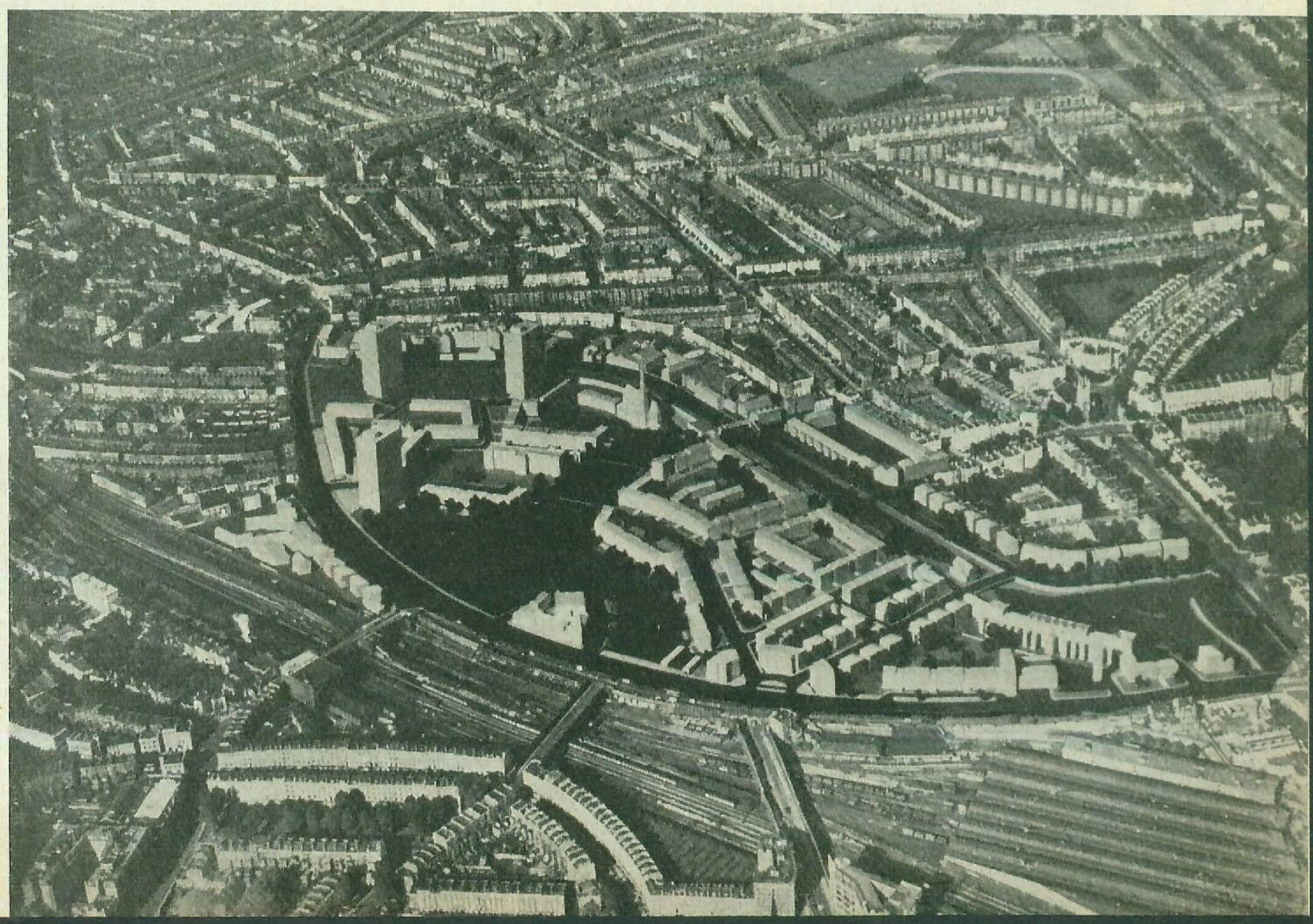
Es gibt in England kein Gesetz, das den Begriff „Slum-Haus" fest umreißt. Das Gutachten eines Regionalbeamten des zentralen Gesundheitsministeriums ist in jedem Einzelfall entscheidend. Bei den sich dauernd ändernden, das heißt wachsenden Ansprüchen und Lebensanforderungen der Bevölkerung und bei der fortschreitenden sozialen Umwälzung und Umschichtung ist es nicht ausgeschlossen, daß ein Haus, das gestern noch nicht als Slum-Haus galt, heute oft ein Slum-Haus ist und ein anderes, das heute noch nicht als Slum-Haus gilt, morgen ein Slum-Haus sein kann. Unter diesem Gesichtspunkt bestimmt in England kein Gesetzesparagraph, sondern der gesunde Menschenverstand, was ein Slum-Haus ist.

Wird ein ganzes Viertel zum Slum erklärt und soll es abgerissen werden, so ist es die Pflicht der zuständigen Ortsbehörde, im Einvernehmen mit den zuständigen Zentralministerien für die Sanierung zu sorgen. In den meisten Fällen ist es dabei nicht möglich, sich ausschließlich auf die Slum-Häuser zu beschränken, sondern es müssen häufig auch angrenzende Straßenzeilen oder Einzelhäuser, die nicht eigentlich Slums sind, miteinbezogen werden, um die Neuentwicklung einschließlich der Wohnhäuser, Schulen, Läden, Kirchen, Grünanlagen usw. zu ermöglichen. Es ist deutlich, daß diese Notwendigkeit das Problem der Slum-Beseitigung zusätzlich erschwert.

Man unterscheidet also in England ganze Slum-Viertel und vereinzelte Slum-Häuser. Die ersteren sind in der Regel Überbleibsel aus der Zeit der industriellen Revolution, als gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts beim Bau von sogenannten Arbeiterwohnungen nur die Quantität und niemals die Qualität eine Rolle spielte. Ferner handelt es sich hier auch um Restbestände aus der sogenannten Sozialreform der Zeit zwischen 1875 und 1895, als bessere Wohnungen für Arbeiter geschaffen wurden – bessere Wohnungen, die jedoch nach heutigen Begriffen ebenso menschenunwürdig sind wie die etwas älteren. In die Kategorie vereinzelter Slum-Häuser fallen vor allem Häuser aus dem mittel- und spätviktorianischen Zeitalter, die von ihren Besitzern bzw. Bewohnern so vernachlässigt worden sind, daß sie sich heute im Zustand des Verfalls befinden. Es sei nur erwähnt, daß allein in London knapp weniger als die Hälfte aller vorhandenen, rund 2,7 Millionen Wohnhäuser älter sind als fünfzig Jahre. Etwa ein Fünftel bis ein Viertel dieser alten Häuser sind mehr oder weniger baufällig, und bis 1980 werden nach vorsichtiger Schätzung weitere 130 000 Häuser baufällig geworden sein.

Auf die Frage, warum im Wohlfahrtsstaat Großbritannien seit seiner Gründung vor nunmehr 14 Jahren nicht mehr für die Beseitigung der menschenunwürdigen Slums in London und den anderen großen Städten Englands getan worden sei, gibt es nur eine Antwort: Zumindest im ersten Jahrzehnt des Wohlfahrtsstaats hatte der Bau von Woh-

Luftaufnahme des Sanierungsviertels Warwick Crescent in London-West. Das Modell des Sanierungsviertels wurde in die Luftaufnahme einkopiert (1). *Photo: London County Council*



nungen für Familien, die über keine eigene Wohnung verfügten, uneingeschränkt Vorrang vor allen sonstigen Programmen der sozialen Wohnpolitik. Das Sozialproblem „Slum-Beseitigung" beschäftigte die englische Nation schon vor 1945, doch erst als im Frühjahr 1957 rund 2½ Millionen Wohnungen seit Kriegsende im öffentlich-gemeinnützigen Wohnungsbau neu geschaffen worden waren und damit der ärgste Wohnungsmangel als überwunden gelten konnte, wurde an die Säuberung der großen Städte von Elendsvierteln und einzelnen Elendswohnungen aufs neue mit voller Kraft herangegangen.

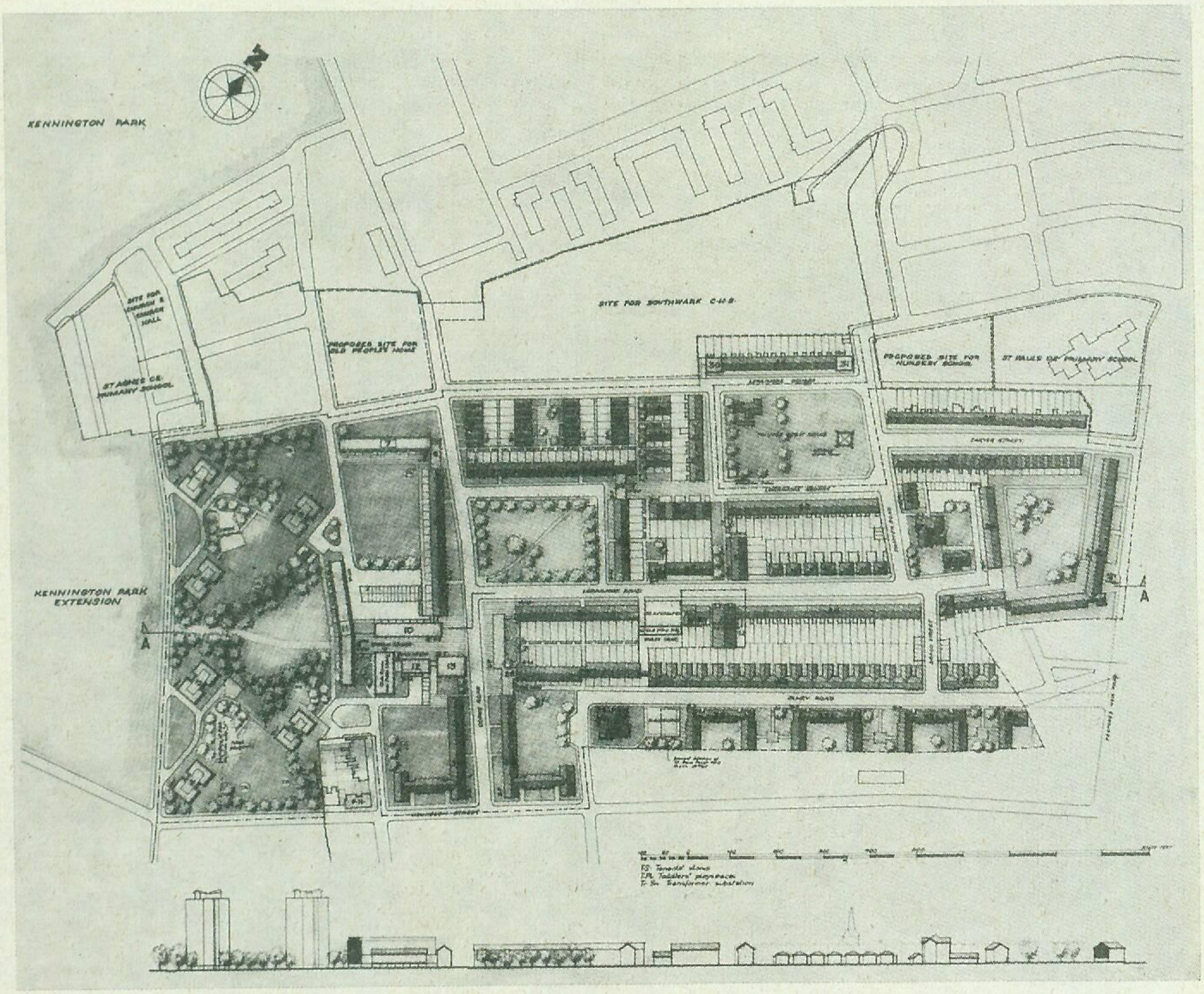
Die neue Aktion „Sanierung der Slums" ist praktisch seit etwa zwei Jahren voll angelaufen. Sie übertrifft in ihren Ausmaßen alle früheren Maßnahmen zur Beseitigung von Slums und wurde von langer Hand gründlich geplant und vorbereitet. Ehe wir auf Einzelheiten eingehen, seien die drei wichtigsten Grundsätze dargestellt, die in Theorie und Praxis richtungweisend bei allen Schritten und Maßnahmen zur Slum-Beseitigung in England sind.

1. Schon vor der Jahrhundertwende hatten englische Sozialreformer erkannt, daß die Beseitigung von Slums nur durch Initiative des Staats erfolgen kann und nicht, wie in den ersten Anfängen vor 75 Jahren, sogenannten privaten Wohltätern überlassen bleiben darf.

2. Unter den heute geltenden Gesetzen muß die Bewohnerschaft der zu sanierenden Slum-Gebiete samt und sonders umgesiedelt worden sein, ehe an den Abbruch auch nur eines einzigen Hauses im abgesteckten Slum-Gebiet herangegangen wird.

3. Die Beseitigung der Slums ist ein Problem, das nicht getrennt und für sich allein, sondern nur im Takt mit dem Wohnungs- und Siedlungsbau ganz allgemein angepackt und gelöst werden kann – dieser Grundsatz ergibt sich einmal aus der Größenordnung des Problems und zum andern aus dem soeben erwähnten Punkte des Gesetzes.

Um die Wende 1954/55, als in England die Möglichkeit einer baldigen Verlangsamung des reinen Wohnhausbaus vorauszusehen war, forderte die britische Regierung alle Gemeinden auf, ein Fünf-Jahres-Programm zur Beseitigung von Slums aufzustellen. Als Ergebnis wurden im ganzen Lande rund eine Million Wohnhäuser, zum allergrößten Teil mehr als 60 Jahre alte Einfamilienhäuser in dichter Reihenanordnung, als nach heutigen Begriffen unbewohnbar und daher abbruchreif bezeichnet. Die ärgsten Slums bestanden im Osten und Norden Londons, im mittelenglischen Industriebezirk, im Nordwesten Englands sowie in Cardiff in Wales und in Glasgow in Schottland. Diese eine Million Slum-Häuser repräsentieren etwa 6½ % aller Wohnhäuser in Großbritannien. Obwohl Bevölkerung und Regierungsstellen sich damals bewußt waren, daß die Zahl von einer



Grundriß des im Süden Londons gelegenen Sanierungsviertels Brandon Estate (2). Photo: London County Council

Kleinere Wohnblocks wechseln sich in einem Sanierungsviertel in London-Ost mit 11stöckigen Maisonette-Blocks ab (3).

Photo: John Maltby, London

Million Slum-Häuser eher zu niedrig als zu hoch angesetzt war, wurde es als unrealistisch empfunden, eine Million Häuser innerhalb eines Zeitraums von nur fünf Jahren abzureißen. Dies beruhte schon allein auf der Erkenntnis, daß unter Berücksichtigung der Wohndichte in den Slums (z. B. 1,9 Personen pro Zimmer in den schlimmsten Vierteln Glasgows) der Abbruch von einer Million Slum-Häuser den Neubau von 1,2 bis 1,3 Millionen Wohnungen für die umzusiedelnde Slum-Bevölkerung forderte. Ohne die daneben auch weiterhin bestehende Notwendigkeit, Neubauwohnungen ganz allgemein zu erstellen, wäre dies in England zwar ein durchaus lösbares Problem, doch man wollte nicht einseitig vorgehen.

So verkündete die Regierung Ende 1955 ihr realistisches Fünf-Jahres-Programm zur Beseitigung von 414 000 Slum-Häusern. Für die erste Phase war der Abriß von jährlich 65 000 bis 70 000 Slum-Häusern unter vorausgegangener Umsiedlung von etwa 250 000 Personen vorgesehen. In der zweiten Phase sollte das Tempo im Sinne der Zielsetzung entsprechend gesteigert werden. Ungefähr 15 % des Gesamtplanes entfielen auf den Londoner Raum. Es sei bereits an dieser Stelle erwähnt, daß trotz aller guten Absichten und trotz einer 1958 erreichten Beschleunigung gegen 1955 bis 1957 das Planziel innerhalb von fünf Jahren nicht erreicht werden dürfte. (In den Jahren 1955 und 1956 wurden zusammen 76 629 Slum-Häuser abgerissen; 1957 waren es 44 000 Häuser.) Es wird damit gerechnet, daß der Fünf-Jahres-Plan zu einem Acht-Jahres-Plan wird.

Hilfsmaßnahmen

Trotz der Einschränkung des ursprünglichen Programms zur Beseitigung von einer Million Slum-Häusern auf weniger als die Hälfte und obwohl selbst das gekürzte Programm innerhalb der anfangs gesetzten Frist nicht eingehalten wurde, sieht es mit der Slum-Beseitigung in England jetzt doch weniger ungünstig aus, als es auf den ersten Blick erscheinen mag. Regierung und Gemeinden haben nämlich neuerdings beschlossen, der Lösung des Problems noch von einer anderen Seite her näherzukommen.

Eine abermalige fachmännische Untersuchung hat ergeben, daß eine große Anzahl von Slum-Häusern – ein Fünftel bis ein Viertel aller Objekte – gerettet werden können, wenn durch bauliche Veränderungen alle neuzeitlichen hygienischen Einrichtungen in den Einzelwohnungen geschaffen werden. Dies geschieht bereits in erheblichem Umfange – nicht als endgültige Alternative zum Abriß, sondern als zeitbegrenzte Hilfsmaßnahme. Die so ausgesuchten Häuser werden von den zuständigen Kommunen, soweit sie nicht bereits in deren Besitz sind, angekauft und entsprechend umgebaut, verbessert und modernisiert. Es handelt sich bei der Anwendung dieser Hilfsmaßnahmen in der Regel nicht um ganze Slum-Viertel, sondern um sogenannte Zwielichtzonen. Dies sind Gebiete oder Straßenzeilen, in denen einzelne Häuser hier und da so weit verfallen oder sanitär und hygienisch so unzulänglich sind, daß sie als Slum-Häuser gelten bzw. offensichtlich bald Slum-Häuser werden – aber, wie gesagt, noch gerettet werden können. Der Staat gibt den Gemeinden spezielle Zuschüsse für derartige Umbauten und Instandsetzungen, wobei es jedoch in jedem Einzelfalle Voraussetzung bzw. Bedingung ist, daß wirklich gute Wohnungen entstehen, die 12 bis 20 Jahre lang weiter bewohnbar bleiben und danach im Zuge eines weiteren Programms zur Slum-Beseitigung abgerissen werden.

Diese Hilfsmaßnahmen werden jetzt nicht nur bei den Häusern angewendet, die bei der großen Umfrage von 1954/55 als Slum-Häuser bezeichnet worden waren, sondern auch bei solchen, die damals noch nicht als Slum-Häuser klassifiziert wurden, aber inzwischen durch Vernachlässigung und Verfall dazu geworden sind oder es morgen sein werden. Wenn auch das Tempo der Slum-Sanierung immer noch zu langsam ist, was bei der Größenordnung des Problems kaum überraschen kann, so rückt man doch in England jetzt der Beseitigung der schlimmsten Viertel näher, als dies je zuvor der Fall gewesen ist.

Typische Einfamilienreihenhäuser wurden im Bereich des Londoner Stadt- und Grafschaftsrats Loughborough-Estate in London-Süd errichtet (4).

Photo: John Maltby, London

Öffentliche Zuschüsse

Abgesehen von den speziellen Staatszuschüssen für bauliche und hygienische Rettung von Slum-Häusern, die je nach den materiellen Verhältnissen einer Gemeinde bis zu 100 % der Kosten ausmachen, wird auf die umgebauten Wohnungen ein Mietzuschuß von – auf deutsche Währung umgerechnet – 22 DM im Monat aus öffentlichen Mitteln gewährt, allerdings nur auf maximal 20 Jahre, weil ja die Lebensdauer dieser „geflickten" Häuser entsprechend begrenzt ist.

Alle Neubauwohnungen, die im Zuge der Slum-Beseitigung entstehen, erhalten von der öffentlichen Hand einen Mietzuschuß in gleicher Höhe (im Schnitt 22 DM pro Monat und Wohneinheit) auf 60 Jahre Dauer garantiert – vorausgesetzt, daß das Einzelobjekt nicht vorher in Privatbesitz übergeht. Diese Zuschüsse bedeuten in der Praxis, daß die Gemeinde die Wohnung jeweils um den Betrag der Subsidie unter Eigenkosten vermieten kann. Diese Leistung des Wohlfahrtsstaates Großbritannien hat sich als um so notwendiger erwiesen, als der umgesiedelte Slum-Bewohner für die Neubauwohnung ohnehin weit mehr an Miete zahlen muß als früher, selbst wenn man die in den letzten 15 Jahren durchweg stark gebesserten Einkommensverhältnisse aller Schichten der englischen Bevölkerung berücksichtigt. (Es wird in der englischen Sozialpolitik heute nicht mehr davon ausgegangen, daß im Schnitt ein Achtel vom Einkommen auf die Miete entfallen soll oder kann, sondern ein Fünftel oder sogar noch etwas mehr.)

Bei den Mietzuschüssen sei erwähnt, daß sie bei großen Wohnblocks und Hochhäusern, die nun auch in England, dem klassischen Land des Einfamilienhauses, im Zuge der Slum-Beseitigung aus räumlichen Gründen in wachsender Anzahl entstehen, auf die einzelne Etagenwohnung umgeschlagen höher sind als bei Einfamilienhäusern – und zwar auf Grund der effektiv und verhältnismäßig höheren Kosten für den Grund und Boden und den Bau. Im Schnitt betragen die Zuschüsse in einem sechsstöckigen Haus 45 DM und in einem neunstöckigen Haus 50 DM pro Monat und Wohneinheit. Natürlich werden die Mietzuschüsse ganz allgemein nicht nur für Neubauwohnungen gewährt, in die die einstigen Slum-Bewohner fern ihres früheren Wohnbezirks ziehen, sondern auch für Neubauwohnungen, die im Zuge der Sanierung von Slums in dem einstigen Slum-Viertel neu entstehen, einerlei woher die Bewohner kommen.

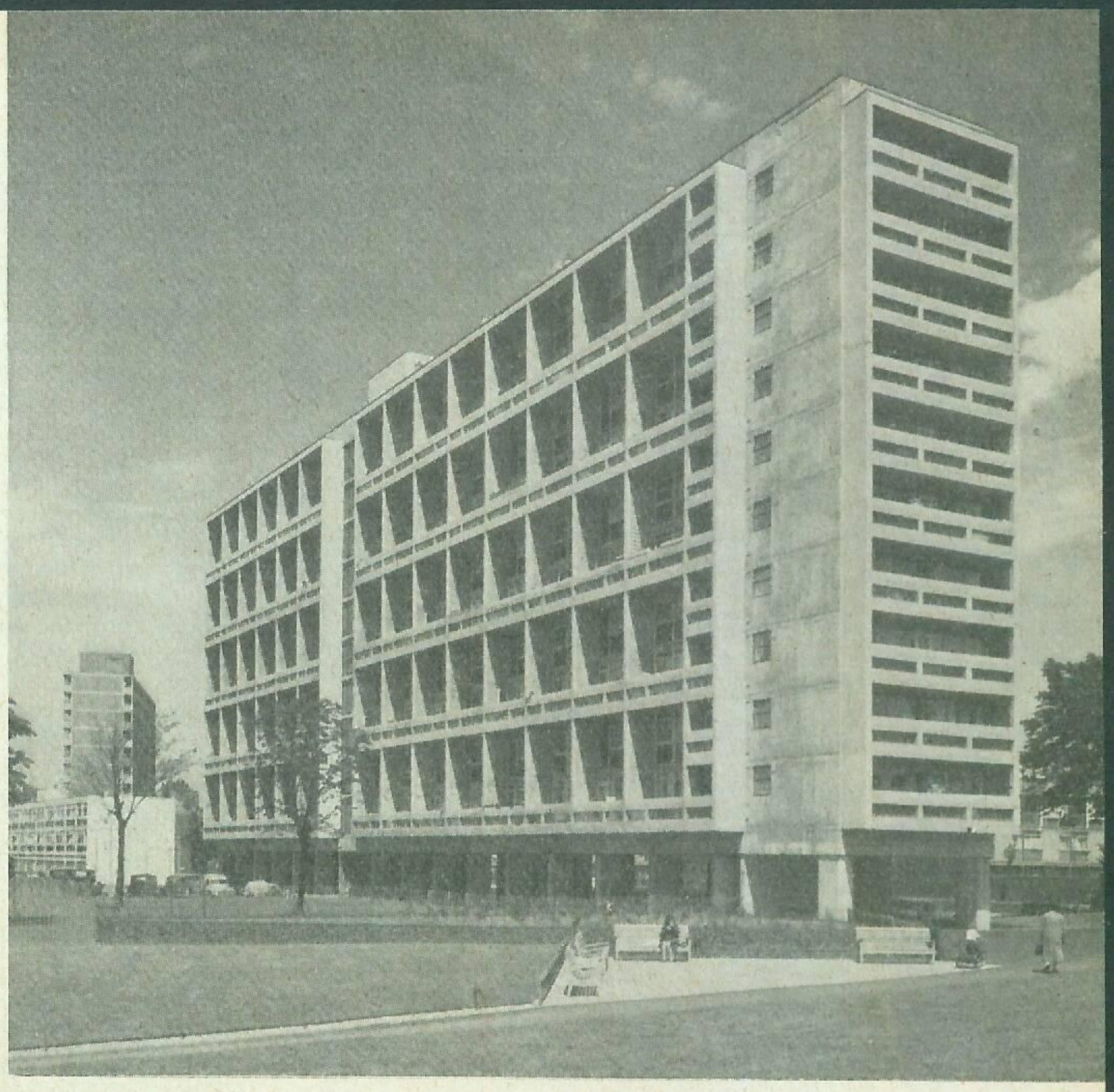
Zwangsaufkauf

Bei der Slum-Beseitigung kommen in England zwei praktische Verfahren zur Anwendung. Das erste Verfahren ist die sogenannte Räumungsprozedur in Fällen der freiwilligen Besitz- und Wohnungsaufgabe seitens des Vorbesitzers bzw. Bewohners. Spätestens 18 Monate nach Zustellung der Räumungsaufforderung – und der Einverständniserklärung – wird das betreffende Haus geräumt, geht in den Besitz der Gemeinde auf Grund eines frei ausgehandelten Preises über und wird so bald wie möglich abgerissen. In der überwiegenden Mehrheit aller Fälle erfolgen jedoch Räumung und behördlicher Ankauf auf Grund der Gesetzesklauseln über zwangsweisen Ankauf seitens der Gemeinde. Dem Vorbesitzer steht das grundsätzliche sowie preisliche Einspruchsrecht zu, was eine öffentliche Untersuchung oder eine Verhandlung vor dem ordentlichen Gericht, oder beides, zur Folge haben kann. Diese Fälle ereignen sich besonders häufig, wenn es sich um an Slum-Viertel grenzende Häuser handelt, die zwar keine Slum-Häuser sind, die aber im Zuge der Neuentwicklung des Slum-Gebiets ebenfalls niedergelegt werden sollen. Je nach Untersuchungs- oder Prozeßergebnis kommt das einzelne Sanierungsprojekt sodann unverändert, modifiziert und unter Umständen sogar gar nicht zur Ausführung. Letzterer Fall ist jedoch reine Theorie: eine Einigung irgendeiner Art kommt in der Praxis immer zustande.

Die Gemeinde ist übrigens nicht verpflichtet, den Abriß von Häusern, die zwangsweise oder freiwillig von den Bewohnern geräumt worden sind, innerhalb einer bestimmten Frist vorzunehmen oder den Wiederaufbau von abgerissenen Slum-Vierteln mehr oder weniger sofort vorzunehmen. Sie kann das Gelände auch einige Zeit frei stehen lassen oder es an Privatfirmen oder Privatpersonen zur Neuentwicklung verkaufen. Aber alle diese Dinge obliegen einer Absprache zwischen Gemeinde und Regierung – und in allen Fällen müssen die ehemaligen Slum-Anwohner an anderer Stelle neu angesiedelt worden sein, ehe an den Abbruch herangegangen wird. Erste Priorität bei der Slum-Beseitigung hat die Umsiedlung der Slum-Bevölkerung und damit die Räumung der Slum-Häuser, und erst dann kommt der Abbruch und die bauliche oder sonstige Neuentwicklung der Slum-Gebiete. So stehen zum Beispiel in London allein heute noch Tausende von Slum-Häusern als Ganz- oder Halbruine, die von ihren Bewohnern bereits vor Jahr und Tag geräumt worden waren. Um auch in diesem Zusammenhange nochmals den Grundsatz herauszustellen, daß in England die Slum-Beseitigung als Problem in den Gesamtkomplex des Wohn- und Siedlungswesens hineingehört, sei betont, daß die Neuansiedlung der ehemaligen Slum-Bevölkerung schon rein räumlich schwere Probleme stellt, da das Übel der Bevölkerungsdichte in den Slums nicht an anderen Stellen aufs neue auftauchen darf. Zum Teil liegt die Lösung im Bau von Hochhäusern, da der den einzelnen Gemeinden zur Verfügung stehende Bau- und Siedlungsraum immer kleiner wird. Zum anderen Teil liegt die Lösung darin, daß eine Gemeinde die Slum-Bevölkerung nicht unbedingt in ihrem eigenen Zuständigkeitsgebiet neu ansiedeln muß – eine Möglichkeit, die allerdings fast nur dann ergriffen werden kann, wenn die betroffenen Familien oder Einzelpersonen erwerbsmäßig nicht allzu ortsgebunden sind. Zum weiteren Teil liegt die Lösung auch darin, daß die Neustädte – vor allem im weiteren Bereich Londons und Glasgows – auch Auffanggebiete für die aus den Slums abgezogenen Menschen sind. Alle diese Aspekte beweisen in sich, daß Slum-Beseitigung in England kein Einzelproblem ist, sondern fest zur Wohnungs- und Siedlungspolitik ganz allgemein gehört.

Das erste Gesetz für Beseitigung von Slums datiert aus dem Jahre 1890, als der Londoner Stadt- und Grafschaftsrat als erste Ortsbehörde des Landes die nötigen Vollmachten zur Niederlegung von Slums und zur Umsiedlung der Bevölkerung erhielt. Damals wurde das schlimmste Viertel in Whitechapel, im Londoner Osten, von seinen Bewohnern geräumt und sodann abgerissen. Es entstand die 7½ Hektar große erste Mustersiedlung, Boundary Estate – nach heutigen Begriffen allerdings keineswegs mehr ein Muster. Die Wohndichte war dort zwar geringer als vorher auf dem gleichen Komplex, aber sie betrug immer noch 225 Personen pro Acre (gleich 0,45 Hektar).

Trotz vieler Gesetze und Vorschriften geschah zur Beseitigung von Slums in England bis 1930 nicht allzuviel. In den ersten drei Jahrzehnten dieses Jahrhunderts wurden nicht viel mehr als 80 000 Slum-Häuser im ganzen Lande abgerissen und die betreffenden Viertel saniert und neu entwickelt. 1933 stellte die britische Regierung zum erstenmal einen umfassenden Plan zur Slum-Beseitigung auf: es sollten 275 000 Slum-Häuser innerhalb von vier Jahren abgerissen werden, und dieses Soll wurde 1938 sogar verdoppelt. Alles in allem wurden jedoch bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges nur 280 000 Wohnhäuser abgerissen. Immerhin waren dies beträchtlich mehr als im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts, und der jetzige zum Acht-



Die 11stöckigen Wohnblocks (Maisonettes) im Sanierungsviertel im Bereich des Londoner Stadt- und Grafschaftsrats Loughborough-Estate in London-Süd sind mit weiten Grünflächen umgeben (5).

Photo: John Maltby, London

Jahres-Plan gewordene Fünf-Jahres-Plan vom Jahre 1955 sieht den Abriß bzw. die Wiederinstandsetzung von beträchtlich mehr Slum-Häusern vor als damals. Aber in beiden Fällen, 1930–1939 und 1955–1962, geht die Beseitigung der Slums zu langsam vor sich.

Zwei Beispiele

Die fürchterlichsten Slums – solche, die an Menschenunwürdigkeit das einstige Scheunenviertel in Berlin oder das Gängeviertel in Hamburg weit übertreffen – bestehen noch heute in Schottlands größter Stadt, Glasgow. Es sind dies die sogenannten Gorbal-Viertel, in deren ärgsten Teilen bis zu 1,9 Personen pro Zimmer wohnen, nur 3 % aller Wohnungen ein Badezimmer haben, 78 % aller Wohnungen auf eine Gemeinschaftstoilette im Treppenhaus oder auf dem Hof angewiesen sind und 96 % aller Wohnungen im vorgeschrittenen Stadium des Verfalls stehen. Das schlimmste Gorbal-Viertel ist 45 Hektar groß, und es leben – nein, vegetieren – dort 27 000 Menschen. Die ersten 1200 Familien sind von dort unter dem 1956/57 aufgestellten Sanierungsplan bereits abgezogen worden, und ihre Häuser stehen nicht mehr; die restlichen Häuser werden in diesem Jahr niedergelegt. Nach der Neuplanung werden dort 10 000 Menschen – zum großen Teil in Hochhäusern – unterkommen. Durch den Bau von Hochhäusern wird an Raum gespart, so daß auf dem Gelände auch reichlich Platz für bessere Straßen, Grünanlagen, Schulen, Läden, einige Gewerbebetriebe usw. ist. Für die nächsten 15–20 Jahre hat die 1,2 Millionen Einwohner zählende Stadt Glasgow zehn je etwa gleich große Sanierungsprojekte in Vorbereitung – das heißt: mehr als ein Viertel der Bewohner Glasgows wohnen in Slums und müssen umgesiedelt werden, wofür am Stadtrand vornehmlich in Hochhäusern und weiter außerhalb vornehmlich in Einfamilienhäusern neue Siedlungen vorgesehen sind.

Es ist ein langfristiger Plan, den die Regierung, wenn möglich, zu beschleunigen helfen wird. Einstweilen jedoch ziehen es Regierung und Stadtväter überall in Großbritannien vor, was die Zeit- und Zielsetzung für die Slum-Beseitigung anlangt, keine unerfüllbaren Versprechen zu geben.

Ein weiteres Beispiel für Slum-Beseitigung ist der Brandon Estate in der südlichen Innenstadt Londons. Es ist ein 24 Hektar großer Komplex, der vor fünf Jahren zum Slum erklärt wurde und den die Londoner Stadtverwaltung erwarb. Der Plan ist inzwischen insofern etwas revidiert worden, als fünf Hektar mit 182 Wohnhäusern nicht abgerissen wurden. Diese 182 Häuser wurden umgebaut und modernisiert und gelten nun als Neubauwohnungen. Auf 12 Hektar dieses Gebiets, wo alle Slum-Häuser sowie die Häuser, die nicht als Slums klassifiziert worden waren, abgerissen wurden, sind 1059 Wohnungen in Häusern aller Art neu entstanden – vom Einfamilienhaus mit Garten bis zum Hochhaus mit 18 Stockwerken. Das restliche Gelände ist für Schulen, Läden und Grünanlagen verwandt worden. Nach den bestehenden Richtlinien haben die aus diesem ehemaligen Slumviertel abgezogenen und anderwärts angesiedelten Familien theoretisch ein Anrecht darauf, nach beendeter Neuentwicklung des Gebiets dorthin in eine Neuwohnung wieder zurückzuziehen. In der Praxis wird von diesem Recht nicht allzuoft Gebrauch gemacht, weil die betroffenen Familien inzwischen am neuen Wohnort (das auch ein vom alten Wohnort gar nicht weit entferntes Stadtviertel sein kann) in ihren guten Wohnungen bodenständig geworden sind.

Es gibt in England natürlich auch eine Reihe von Projekten zur Slum-Beseitigung, wo die Neuentwicklung anders vor sich geht und ein Rückzug der ehemaligen Slum-Bewohner in ihre sanierte Heimat nicht möglich ist. Dieser Aspekt ist das einzige Problem bei der Slum-Beseitigung, das kleiner und leichter lösbar ist, als erwartet worden war: es scheint, die Menschen sehnen sich nicht dorthin zurück, wo sie einst in Slums wohnten, selbst wenn von dem Schandfleck, dem Slum, nichts mehr zu sehen ist.

Eigentum oder Miete

Im Anschluß an die Wohnungszählung vom 25. 9. 1956 hat das Statistische Bundesamt eine Repräsentativ-Erhebung durchgeführt, um die Wunschvorstellungen der Haushalte mit Wohnungsbedarf zu ermitteln. Die vorläufigen Ergebnisse lauten wie folgt:

	Angestrebte Wohnform in % *)			
	Miet-wohnung	Eigentums-wohnung	Eigenes Haus	Unter-miete
Bundesgebiet	78,1	2,0	17,9	1,3
Schleswig-Holstein	76,1	2,1	18,8	1,5
Hamburg	87,3	1,6	8,8	1,4
Niedersachsen	74,1	2,4	20,9	1,4
Bremen	76,0	2,9	19,2	1,2
Nordrhein-Westfalen	84,3	1,0	13,3	0,9
Bayern	75,2	2,5	20,0	1,6
Baden-Württemberg	70,6	3,1	23,6	2,1
Hessen	77,5	1,9	18,8	0,9
Rheinland-Pfalz	65,9	3,1	29,1	1,4
Westberlin	94,4	0,7	3,3	1,0

Wir werden uns mit den Zahlen, die eine ernsthafte Überprüfung der Wohnungsbaupolitik erzwingen werden, noch ausführlicher befassen, wenn die endgültigen Ergebnisse vorliegen.

* Soweit die Summe der Prozentsäze nicht 100 ergibt, wurde keine bestimmte Meinung geäußert.

Unheilvolle Wechselwirkung am Grundstücksmarkt

Unser Wissen über die Preisverhältnisse auf dem Grundstücksmarkt ist mangelhaft. Über längere Zeiträume geführte Statistiken liegen nicht oder doch nur für begrenzte Teilbereiche vor. Eine von Bonczek und Tiemann bei 14 (bis 1955) bzw. 9 (bis 1956) Städten durchgeführte Untersuchung brachte bereits eine besorgniserregende Entwicklung zutage. Die in Heft 5/1958 unserer Zeitschrift veröffentlichten Ergebnisse sind inzwischen durch weitere Preissteigerungen überholt. Es ist daher dem Deutschen Volksheimstättenwerk als Verdienst anzurechnen, daß es im Herbst 1958 an eine größere Zahl von Gebietskörperschaften und Wohnungsunternehmen Fragen gerichtet hat, deren Beantwortung die Tendenzen auf dem Baulandmarkt ersichtlich macht. Daß das Volksheimstättenwerk selbst die Erhebung „nicht als allgemein repräsentativ für das Erhebungsgebiet, die Bundesrepublik", angesehen wissen will, zeugt für eine bei Verbänden seltene Zurückhaltung und ist geeignet, das Vertrauen zu den in seinem Informationsdienst 3/1959 publizierten Aussagen zu stärken. Zur Schärfung des öffentlichen Gewissens dürfte vor allem folgendes geeignet sein: Nur noch etwa 10 % der Preisbehörden legen bei der Preisprüfung von Baulandveräußerungsverträgen strenge Maßstäbe an. Außer der Berücksichtigung von „Umwidmungen" tragen fast alle Preisbehörden der Kaufkraftminderung Rechnung; interessanter als der hierfür ermittelte Durchschnitt von 60 % des Stopp-Preises ist die für die allgemeine Unsicherheit typische Schwankungsbreite, die zwischen 20 und 100 % liegt. – Das Niveau der *tatsächlich* gezahlten Baulandpreise liegt um rd. 130 % über den preisbehördlich genehmigten Preisen; es übersteigt die Stopp-Preise von 1936 um mindestens 250 bis 300 %. – Durch Vorratskäufe von „werdendem Bauland" paßt sich dessen Preis der allgemeinen Tendenz an. – Damit sind die bereits von Bonczek und Tiemann mitgeteilten Preissteigerungen bei *preisfreien* Grundstücken von einem Jahr zum nächsten in Höhe von 20 bis 30 % praktisch für den gesamten Baulandmarkt bestätigt. Ihre Schlußfolgerung lautete, daß der Einfluß der Preisbindung auf die Menge des Angebots am Grundstücksmarkt nicht überschätzt werden sollte: „Von besonderer Bedeutung ist vielmehr, daß gerade die aufgezeigte laufende Preissteigerung die Zurückhaltungstendenz in entscheidender Weise hervorruft und fördert". Die genannten Autoren schließen daraus auf eine „unheilvolle Wechselwirkung zwischen Preissteigerung und Zurückhaltung der bebauungsfähigen Grundstücke". Das entspricht der vom Deutschen Städtetag schon seit Jahren – bisher ohne Erfolg – vertretenen Forderung, daß ein Angebotsdruck geschaffen werden muß, der die baureifen Grundstücke auf den Markt treibt. Die Maßnahmen, die der Regierungsentwurf eines Bundesbaugesetzes (Bundestagsdrucksache Nr. 336) hierfür vorsieht – frühzeitige Erhebung von Erschließungsbeiträgen und Einrichtung von Schätzstellen – reichen zweifellos nicht aus. Es müssen einerseits steuerpolitische Maßnahmen hinzutreten, andererseits Bundes- und Landesdarlehen an die Gemeinden in einem Umfang gegeben werden, der sie in die Lage versetzt, durch vermehrte Beschaffung und raschere Erschließung von Bauland eine aktivere Bodenpolitik zu betreiben und damit auf dem Markt regulierend zu wirken, und zwar gleichermaßen hinsichtlich der Menge des Angebots wie der Preise von Bauland.

Alte Forts behindern städtebauliche Entwicklung Ulms

Baugelände für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt Ulm wäre genug da, aber die hohen Planierungskosten verhindern die Ausnutzung. Die bevorzugten Plätze der näheren Umgebung, erhöht gelegen und von Waldgebieten umgeben, sind von den vor mehr als hundert Jahren gebauten Außenforts der Bundesfestung besetzt. Diese Werke mit starken Gewölben und meterdicken Mauern zu beseitigen, erfordert ansehnliche Beträge, die weder von der Stadt noch von den mit dem sozialen Wohnungsbau beauftragten Genossenschaften aufgebracht werden können. Nur allmählich gelingt es, die für die Gegenwart gänzlich überflüssigen Festungswerke zu beseitigen. Die Stadt ist jetzt dabei, das Werk Gaisenberg abzutragen, um auf dem Gelände die neue *Ingenieurschule* zu errichten. Für die Hochschule für Gestaltung wurde ein Teil des Oberen Kuhbergs planiert; aber der weitere Ausbau der Schule stockt wegen der hohen Planierungskosten. Das Kernwerk mit Park soll als Erholungsgebiet erhalten bleiben. *F. W.*

3000 neue Wohnungen für Leipzig

In der Südvorstadt sowie in der inneren Westvorstadt von Leipzig sollen 1959 insgesamt 3094 neue Wohnungen errichtet werden. Einem Bericht der „Leipziger Volkszeitung" ist zu entnehmen, daß im laufenden Jahr auch mit dem Aufbau des Stadtzentrums am Markt unter Beibehaltung der historischen Straßenzüge begonnen werden soll. Nach der Außeninstandsetzung der alten Handelsbörse am Naschmarkt sollen nun die Innenarbeiten beginnen. Die Hauptgeschäftsstraßen – wie Hain-, Peters- und Grimmaische Straße – sollen Büro- und Ladengebäuden vorbehalten bleiben, während in der Universitäts-, Burg- und Reichsstraße 500 Wohnungen gebaut werden sollen.

Das alte Potsdam wird zerstört

Die in West-Berlin erscheinende „Potsdamer Tageszeitung" berichtet im Zusammenhang mit der Umwandlung von *Potsdam* in eine „sozialistische Stadt", daß die Garnisonskirche, in deren Ruine sich die Heilig-Kreuz-Kirche befindet, als „Verkehrshindernis" beseitigt werden solle. Ferner sei geplant, auch das Stadtschloß, ein Teil des Marstalls, das Neustädter Tor und das wiederhergestellte Nauener Tor abzureißen. Das Bild des traditionsreichen Potsdam solle damit endgültig zerstört und die Vergangenheit ausgelöscht werden.

GERICHTSENTSCHEIDUNGEN

Bauregelungsverordnung und Anbauerlaß

Der Anbauerlaß und eine hierzu ergangene Anordnung eines Regierungspräsidenten stellen eine die Verwaltung bindende Interpretation und Konkretisierung des Begriffs „geordnete Entwicklung des Gemeindegebietes" im Sinne des § 3 BauregelungsVO dar.

§ 3 BauregelungsVO; Erlaß des ehem. Reichsarbeitsministers vom 8. 9. 1936 betr. Anbau an Verkehrsstraßen (RArbBl. I S. 261) – Anbauerlaß – in Verbindung mit einer entsprechenden Anordnung eines Regierungspräsidenten.

OVG Münster, Bescheid vom 11. März 1958 – VII A 1750/56 – (rechtskr.).

Aus den Gründen:

„Die Tankstelle, jedenfalls eine bauliche Anlage ohne Rücksicht auf ihre Größenverhältnisse und Ausgestaltung, ist ohne baubehördliche Genehmigung errichtet worden. Die nachträglich beantragte Genehmigung ist versagt worden; ob mit Recht, hängt davon ab, ob aus dem Gesichtspunkt des § 3 BauregelungsVO gegen die Genehmigung durchgreifende Bedenken bestehen. § 3 ermöglicht einen wirksamen Rechtsschutz gegen eine unerwünschte und schädliche Bebauung im Außengebiet. Danach soll baulichen Anlagen außerhalb der geschlossenen Ortslage – um eine solche handelt es sich hier – die Genehmigung versagt werden, wenn das Bauvorhaben zu der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes in Widerspruch steht.

Wann eine solche Störung der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes durch ein konkretes Bauvorhaben vorliegt, ist in § 3 BauregelungsVO nicht eindeutig und erschöpfend festgelegt. Eine eindeutige Festlegung enthält aber – und zwar für die aus Verkehrsgründen untragbare sogenannte Randbebauung – der Anbauerlaß des ehem. Reichsarbeitsministers vom 8. 9. 1936. Danach stehen bauliche Anlagen zur geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes im Widerspruch, wenn die Grundstücke, auf denen bauliche Anlagen errichtet werden sollen, an Landstraßen liegen, die in das – gemäß Abschnitt A des Erlasses anzulegende – Verzeichnis aufgenommen sind. Auf diesen Grundstücken ist nach dem Erlaß (vgl. Abschnitt B) die Baugenehmigung zu versagen, wenn sie einen unmittelbaren Zugang zur Straße haben. Wenn sie keinen solchen Zugang haben, müssen etwaige Bauten einen bestimmten, nach der Anordnung des Regierungspräsidenten in M. über den Anbau an Verkehrsstraßen im Kreise W. vom 21. 3. 1941 einen auf 18 bis 25 m bemessenen Abstand von der Straße haben. Gemäß dieser Anordnung unterliegt die Landstraße I. Ordnung Nr. 616 vom Kilometerstein 17,9–24,137 rechts- und linksseitig diesem Anbauverbot.

Zwar stellt der Anbauerlaß keine objektive Rechtsnorm mit Gesetzescharakter dar, sondern lediglich eine Verwaltungsvorschrift. Gesetzlich ist nur der Anbau an Bundesfernstraßen geregelt in § 9 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 (BGBl. I S. 903). Der Anbauerlaß ist aber eine die Verwaltung bindende Interpretation und Konkretisierung des Begriffes „geordnete Entwicklung des Gemeindegebietes" von der Stelle, die vom Gesetzgeber dazu ermächtigt, auch die Bauregelungsverordnung erlassen hat. Das gleiche gilt für die in Ausführung dieses Ministerialerlasses zahlreich ergangenen, die für den Anbau gesperrten Straßenstrecken im einzelnen bezeichnenden örtlichen Anordnungen der Regierungspräsidenten.

Danach stellt sich die Rechtslage folgendermaßen dar:

Der Begriff der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes in § 3 der BauregelungsVO ist ein sogenannter unbestimmter Rechtsbegriff (vgl. hierzu Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 7. 10. 1954, Die Öffentliche Verwaltung – DÖV – 1955 S. 186 = Neue Juristische Wochenschrift 1955 S. 195; OVG Hamburg, Urteil vom 6. 1. 1955, Monatsschrift für Deutsches Recht 1955, S. 763; Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 18. 1. 1955, DÖV 1956 S. 221), dessen Vorliegen also von den Verwaltungsgerichten unbeschränkt nachgeprüft werden kann. Die Auslegung, die ihm der Anbauerlaß hinsichtlich des Anbaues an Straßen außerhalb der bebauten Ortslage gibt, ist danach nicht zu beanstanden. Er trägt den Anforderungen der fortschreitenden Motorisierung an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsstraßen Rechnung und ist auch durch seine Einheitlichkeit für das ganze Bundesgebiet von großem Wert. Es bleibt nun die Frage zu prüfen, ob im vorliegenden Fall die streitige Bebauung dem Anbauerlaß und damit der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes zuwiderläuft. Der Anbauerlaß sieht in seinem Abschnitt C nämlich für Grundstücke mit wie hier unmittelbarem Zugang zur Straße die Möglichkeit von Ausnahmen vor, und zwar – abgesehen von hier nicht in Betracht kommenden sonstigen Voraussetzungen – nur „in besonders liegenden Fällen" und außerdem regelmäßig nur, „wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls es erfordern". Um einen besonders liegenden Fall handelt es sich hier aber nicht, geschweige denn erfordern Gründe des öffentlichen Wohles die Zulassung einer Ausnahme. Damit steht fest, daß die streitige Tankstelle der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes zuwiderläuft. Nun erfordert allerdings der § 3 BauregelungsVO in einem solchen Fall nicht unbedingt und zwingend die Versagung der Baugenehmigung; die Baugenehmigung soll nur versagt werden. § 3 läßt also der Verwaltung noch einen gewissen Spielraum, die Genehmigung für die Bebauung, obwohl diese der geordneten Entwicklung des Gemeindegebietes zuwiderläuft, dennoch zu erteilen. Eine nähere Abgrenzung dieses Spielraums ist in § 3 nicht gegeben. Es muß sich aber schon um einen besonderen Ausnahmefall handeln, dessen Zulassung im freien Ermessen der Verwaltung steht und dessen Verneinung der Verwaltungsrichter nur aufheben kann, wenn dieses Ermessen fehlerhaft gehandhabt worden ist. Die Behörde hat hier aber nicht fehlerhaft gehandelt (wird ausgeführt)."

Aufbaugesetz Nordrhein-Westfalen

1. Nach dem AufbG NW sind nur solche Umlegungsmaßnahmen zulässig, zu denen das Gesetz die Umlegungsbehörden ausdrücklich ermächtigt.

2. Die in den Umlegungsgrundsätzen getroffenen Regelungen sind erschöpfend.

3. Es ist unzulässig, neue Umlegungsgrundstücke zu bilden, die nur mit Befreiung (Dispens) bebaubar sind.

4. Die Umlegungsbehörden sind nicht ermächtigt, den Eigentumsinhalt der neugebildeten Grundstücke zu bestimmen und demgemäß das volle Eigentum an den neuen Grundstücken einzuschränken.

§§ 17, 24, 27 AufbG NW.

OVG Münster, Urteil vom 8. Oktober 1958 – IV A 1049/57 – (rechtskr.).

Die Stadt B. führt ein Umlegungsverfahren nach den Bestimmungen des AufbG NW durch. Die Kläger sind Eigentümer von Umlegungsgrundstücken. Im Umlegungsverfahren sind an Stelle der alten Grundstücke neue Grundstücke gebildet worden, die den Klägern im Verteilungsverzeichnis an Stelle ihrer eingeworfenen Grundstücke zugewiesen worden sind. Davon ist ein Grundstück mit einer Dienstbarkeit belastet worden, wonach die jeweiligen Eigentümer von 6 anderen Grundstücken das Recht haben, die Durchfahrt mit Fahrzeugen zu benutzen.

Auf die Klage hat das LVG das Verteilungsverzeichnis aufgehoben. Das OVG hat das Urteil aufgehoben und die Sache zurückverwiesen.

Aus den Gründen:

„Gemäß § 17 AufbG geschieht die Umlegung nach Maßgabe des Durchführungsplanes. Unter Durchführungsplan im Sinne dieser Bestimmung ist ein Durchführungsplan zu verstehen, der die Grundstücksumlegung unter Bezeichnung des betroffenen Gebietes als Maßnahme zur Ordnung des Grund und Bodens vorsieht. Das ergibt sich aus § 10 Abs. 3 AufbG. Dort ist bestimmt, daß der Durchführungsplan aus zeichnerischen Darstellungen und Erläuterungen hierzu besteht, und daß in den Erläuterungen insbesondere darzulegen ist, welche Maßnahmen zur Durchführung des Planes, namentlich zur Ordnung des Grund und Bodens, zu treffen sind. Eine Grundstücksumlegung ist also nur zulässig, wenn ein Durchführungsplan besteht, der die Umlegung vorsieht. Andererseits ist unter dem Durchführungplan im Sinne des § 17 AufbG aber auch nur ein solcher Durchführungsplan zu verstehen.

Weitere Voraussetzung für die Zulässigkeit der Umlegung ist nach § 17 AufbG allerdings, daß für das umzulegende Gelände die Aufteilung in in Grünflächen, Verkehrsflächen und Bauflächen, die Nutzungsart und der Nutzungsgrad der Bauflächen sowie die Fluchtlinien rechtskräftig festgelegt sind. Diese Festlegungen können ebenfalls im Durchführungsplan, sie können aber auch außerhalb des Durchführungsplanes im Ortsbaurecht, etwa durch Baupolizeiverordnung oder Ortssatzung getroffen sein (vgl. Ernst-Friede, Kommentar zum Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen, 4. Auflage 1958, § 17 Anmerkung 2 S. 161). Auch hieraus ergibt sich, daß der einzige für das Umlegungsverfahren zwingend vorgeschriebene Durchführungsplan ein Durchführungsplan ist, der Grundstücksumlegung als Bodenordnungsmaßnahme vorsieht. Nach Maßgabe dieses Durchführungsplanes ist die Umlegung durchzuführen.

Zweck der Umlegung ist es, das in dem Durchführungsplan für die Grundstücksumlegung vorgesehene Gelände zu erschließen oder zweckmäßig neu zu gestalten und neue Grundstücke zu bilden.

Hierzu bestimmen die Umlegungsgrundsätze (§ 24 AufbG) u. a., daß die neuen Grundstücke den Eigentümern möglichst in gleicher oder gleichwertiger Lage wie die bisherigen und so zuzuweisen sind, daß ihre zweckmäßige Bebauung gesichert ist. Wie der Senat schon in seinem Bescheid vom 7. 8. 1958 ausgesprochen hat, hängt die zweckmäßige Bebauung eines Grundstücks von dessen Lage, Form und Größe ab. Hierbei kommt es auch auf die Nutzungsart und den Nutzungsgrad der Bauflächen des Umlegungsgebietes an, die sich wiederum aus den entsprechenden Festlegungen ergeben, die, wie dargelegt, vorher getroffen werden müssen.

Etwaige Durchführungspläne, die die Festsetzung von Fluchtlinien oder die Bestimmung von Bauzonen zum Gegenstand haben, sind jedoch bei der Bildung der neuen Grundstücke zu berücksichtigen. Denn von ihrem Inhalt hängt es ab, ob und wie ein Grundstück bebaut werden darf. Diese Durchführungspläne oder, falls solche nicht aufgestellt sind, die sonst geltenden örtlichen Bauvorschriften, bilden deshalb den Maßstab für die Entscheidung der Frage, ob die zweckmäßige Bebauung der neu gebildeten Umlegungsgrundstücke gesichert ist.

Diese Ansicht des erkennenden Senats wird auch durch die amtliche Begründung zum Entwurf des Bundesbaugesetzes bestätigt. Dort heißt es zu § 42 (Zweck und Voraussetzung der Umlegung) u. a. wörtlich: ‚Mit Hilfe der Umlegung sollen Grundstücke, deren Lage, Form und Größe sich für eine Bebauung oder sonstige Nutzung nach Maßgabe des Bebauungsplanes als ungeeignet oder unzweckmäßig erweisen, in der Weise neu gestaltet werden, daß die im Bebauungsplan festgesetzte Nutzung durchführbar ist.'

Der Senat hält es deshalb insbesondere für unzulässig, neue Umlegungsgrundstücke zu bilden, die nur mit Befreiung (Dispens) bebaubar sind, weil das dem Sinn und Zweck der Umlegung offensichtlich widerspricht.

Die Frage, wie die Umlegung durchzuführen ist, beantwortet sich auch im übrigen aus § 24 AufbG. Die Umlegung ist nach den dort aufgeführten Umlegungsgrundsätzen durchzuführen. Diese Regelung sieht der Senat als eindeutig und erschöpfend an. Soweit ein Bedürfnis zur Ergänzung der Umlegungsgrundsätze bestand, ist diese durch das Gesetz zur Änderung des Aufbaugesetzes vom 18. 4. 1952 (GV NW 1952 S. 73) in Artikel I Ziffer 12 bis 15 geschehen.

Bei der rechtlichen Würdigung der Umlegungsmaßnahmen ist davon auszugehen, daß diese vielfach Eingriffe in das Eigentum darstellen. So erlischt mit der Bekanntmachung der förmlichen Feststellung des Umlegungsplanes und des Verteilungsverzeichnisses das Eigentum an den alten Grundstücken (§ 29 Buchst. b AufbG). Nach Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. 5. 1949 (BGBl. S. 1) – GG – ist aber das Eigentum gewährleistet. Die „Gewährleistung" bedeutet, wie schon Anschütz zu Artikel 153 der Weimarer Reichsverfassung – WRV – ausgeführt hat, das Verbot unbefugter Eingriffe in das Privateigentum. Gedacht ist dabei in erster Linie an gesetzwidrige und gesetzlose (der gesetzlichen Grundlage entbehrende) Eingriffe der öffentlichen Verwaltung. Wie in die persönliche Freiheit, so darf die Verwaltung auch in das Privateigentum nur eingreifen, soweit ein Gesetz ihr das gestattet (vgl. Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reiches, vom 11. 8. 1919, Art. 133 Anm. 4). Diese Grundsätze gelten auch für Artikel 14 Abs. 1 GG. Insoweit sind Artikel 153 WRV und Art. 14 GG inhaltsgleich (vgl. von Mangoldt-Klein, Das Bonner Grundgesetz Art. 14 Anm. III 3 a S. 427). Es ist also nicht so, wie der Beklagte und die Beigeladene meinen, daß nur im Aufbaugesetz ausdrücklich verbotene Umlegungsmaßnahmen unzulässig seien. Die Rechtslage ist vielmehr umgekehrt: Nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung sind nur solche Umlegungsmaßnahmen zulässig, zu denen das Aufbaugesetz die Umlegungsbehörden ermächtigt. Hieraus folgt nach Ansicht des erkennenden Senats zwingend, daß nur die im Aufbaugesetz ausdrücklich vorgesehenen Umlegungsmaßnahmen zulässig sind. Das ist insbesondere bei der Frage des gemeinschaftlichen Eigentums oder des Miteigentums eindeutig. Das Aufbaugesetz in der ursprünglichen Fassung vom 29. 4. 1950 enthielt über gemeinschaftliches Eigentum und Miteigentum überhaupt keine Bestimmungen. Das Änderungsgesetz vom 8. 4. 1952 hat durch Art. I Ziffer 15 dem § 24 den folgenden Buchst. h) neu angefügt:

‚Gemeinschaftliches Eigentum und Miteigentum an Grundstücken kann geteilt werden, wenn die Teilung zur Erreichung der Ziele der Umlegung zweckmäßig ist und die Eigentümer zustimmen.'

Es kann also nur gemeinschaftliches Eigentum und Miteigentum an eingeworfenen Grundstücken geteilt werden, und dies auch nur dann, wenn die Eigentümer zustimmen. Die Teilung gegen den Willen der Eigentümer ist unzulässig. (So auch Ernst-Friede a. a. O. S. 203).

Darf aber vorhandenes Miteigentum nur mit Zustimmung der Eigentümer geteilt werden, so darf erst recht nicht neues Miteigentum gegen den Willen der neuen Eigentümer gebildet werden. Es gibt keinen Rechtssatz, der die Umlegungsausschüsse ermächtigt, ohne Zustimmung der beteiligten Eigentümer neues Miteigentum oder gemeinschaftliches Eigentum zu bilden, das nicht schon vorher an eingeworfenen Grundstücken bestanden hat.

Auch nach dem Entwurf des Bundesbaugesetzes darf nur mit Zustimmung der Eigentümer gemeinschaftliches Eigentum geteilt (§ 57 Abs. 1) und Miteigentum begründet werden (§ 53 Abs. 6).

Ebenso verhält es sich mit den dinglichen Rechten an Grundstücken. Nach § 4 Buchst. f) AufbG können nur Rechte an *eingeworfenen* Grundstücken geändert, abgelöst oder neu begründet werden. Hieraus ergibt sich durch Umkehrschluß zwingend, daß an neu gebildeten Grundstücken keine Rechte bestellt werden dürfen, die nicht schon an den eingeworfenen Grundstücken bestanden haben.

Es gibt schließlich im Aufbaugesetz auch keinen Rechtssatz, der die Umlegungsbehörden ermächtigt, den Eigentumsinhalt der neu gebildeten Grundstücke zu bestimmen und demgemäß das volle Eigentum an dem neuen Grundstückseigentum einzuschränken. Die von dem Beklagten und der Beigeladenen vertretene Ansicht kann jedenfalls für den vorliegenden Fall auch nicht auf § 24 Buchstabe e) AufbG gestützt werden. Nach dieser Bestimmung können zwar Grundeigentümer in Geld abgefunden werden. Das ist jedoch nicht schlechthin, sondern nur dann zulässig, wenn sie keine bebauungsfähigen Grundstücke erhalten oder wenn dies sonst zur Erreichung des Zieles des Durchführungsplanes erforderlich ist. Diese Bestimmung bezieht sich in erster Linie auf sogenannte Kleingrundstücke. Die Geldabfindung ist, wie heute allgemein anerkannt wird, in einem derartigen Fall eine Enteignung. (Vgl. Oberverwaltungsgericht Münster, Bescheid vom 23. 1. 1957 – IV A 655/54 –; Die öffentliche Verwaltung 1957 S. 667; Der Wochendienst 1957 Nr. 201; Ernst-Friede a. a. O. § 44 Anm. 3 a S. 259.)

Da aber die Kläger mit Grundstücken von insgesamt 1221 qm an der Umlegung beteiligt sind, ist offensichtlich, daß die Voraussetzungen für eine Geldabfindung, also für eine Enteignung, hier nicht gegeben sind. Die Frage, ob statt der Enteignung das mildere Mittel einer Eigentumsbeschränkung in Form einer Dienstbarkeit zulässig ist, stellt sich somit hier überhaupt nicht.

Auch aus § 27 AufbG kann für die von dem Beklagten und der Beigeladenen vertretene Rechtsansicht nichts hergeleitet werden. Das Wort „insbesondere" bedeutet dort lediglich, daß die unter a) bis g) aufgeführten Maßnahmen in jedem Falle im Verteilungsverzeichnis enthalten sein müssen. Es können im Verteilungsverzeichnis aber selbstverständlich auch andere, auf freiwilliger Grundlage getroffene Vereinbarungen der Beteiligten aufgenommen werden. Das Wort „insbesondere" sagt aber nichts darüber, welche Umlegungsmaßnahmen rechtlich zulässig sein sollen. Es stellt deshalb keinesfalls eine Ermächtigung zu anderen als den im Gesetz ausdrücklich aufgeführten Umlegungsmaßnahmen dar.

§ 48 des Flurbereinigungsgesetzes spricht ebenfalls nicht für, sondern gegen die Richtigkeit der Rechtsansicht des Beklagten und der Beigeladenen. Denn auch nach dieser Bestimmung kann Miteigentum nur mit Zustimmung der beteiligten Eigentümer neu gebildet werden."

PRESSESCHAU

Gas- und Wasserpreise frei

Der Segen der bisher relativ billigen Versorgung mit Gas und Wasser habe auf Preisvorschriften des Jahres 1936 – besonders auf der Preisstopverordnung – beruht, schreibt Gerhard Hoepfner in der Tageszeitung *Die Welt* vom 28. 1. 1959. Über die Auswirkungen der angekündigten Freigabe der Preise äußert er sich u. a. wie folgt:

„Die Haushalts-Gaspreise könnten auf Grund der Entlassung aus der Preisaufsicht steigen. Ob sie es können, ist eine andere Frage; über sie entscheiden in der Regel die Kommunalparlamente. Die politischen Einflüsse auf die Preise der Versorgung bleiben bestehen. Man darf annehmen, daß das politische Herz eines Stadtkämmerers oft Wünsche zügeln wird, die ihm sein kaufmännischer Verstand nahelegt.
Die Befreiung der Gas- und Wasserpreise von den Resten preisrechtlicher Bindungen, so beruhigt der Verband kommunaler Unternehmen der Orts- und Kreisstufe die Verbraucher, stelle keine Sensation dar. Es liege kein Grund zur Unruhe vor; die Auswirkungen dieser Maßnahme würden sich, verglichen mit anderen wirtschaftspolitischen Vorgängen dieser Tage, in sehr bescheidenen Grenzen halten. Künftig hätten statt Regierungsstellen die Gemeinderäte über die Preise kommunaler Unternehmen zu entscheiden; man wisse, wie stark die Rücksichtnahme auf den Verbraucher ihre Beschlüsse beeinflusse.
Schon in den letzten Jahren wurde, so sagt die Vereinigung weiter, das Niveau der Versorgungstarife an die gestiegenen Kosten mit Zustimmung der Preisbehörden angepaßt. Es sei keine Welle von Preiserhöhungen zu erwarten. Einige Nachzügler müßten jetzt allerdings aufschließen. Das wird vor allem für Wasserwerke gelten. Der Wasserpreis dürfte heute im Bundesgebiet durchschnittlich um die Hälfte höher sein als 1936; gegenüber 1950 hat er sich bei großen Werken um vielleicht bis zu 20, bei kleineren um bis zu 15 Prozent erhöht. Die Hamburger Wasserwerke berechneten 1957/58 den Kubikmeter für Haushalte mit 32 Pfennig und gaben an, das seien zwei Pfennig weniger als im Bundesdurchschnitt.
Sie erklärten uns, mit diesem Satz seien sie auf ihre Kosten gekommen; eine Erhöhung ihres Wasserpreises sei nicht beabsichtigt. Wie verschieden die Dinge allerdings liegen, zeigt der Stuttgarter Preis von 0,70 DM/cbm; 1,10 DM, so erfuhren wir, seien als kostenecht anzusehen. Da der Tarif aber erst im letzten Jahr erhöht worden sei, könne eine Preissteigerung jetzt nicht in Frage kommen. Blaubeuren erhöhte vor kurzem von 0,20 auf 0,45 DM/cbm, Schwenningen, das wie Stuttgart Wasser aus dem Bodensee bezieht, setzte 1,10 DM fest mit dem Bemerken, 1,65 DM/cbm wären kostenecht. Ähnliche Preisänderungen wurden in den letzten Monaten da und dort gemeldet, alle aber vor der Preisfreigabe, die noch der Zustimmung des Bundesrats bedarf.
Es besteht kein Zweifel, daß sie erteilt werden wird. Ebensowenig kann der Verbraucher im Ernst bestreiten, daß die Wasserwerke auf ihre Kosten kommen müssen, wenn die Versorgung nicht, wie in der Dürre des vorletzten Sommers, eines Tages Gefahr laufen soll zu erliegen. Die Kosten steigen infolge des hohen Anteils der Verteilung, der Wasserleitungen also, dann aber besonders in Gebieten, wo Grundwasser spärlich ist und regelrechte Wasserfabriken errichtet werden müssen, die das Naß nach der Entnahme aus Flüssen und Seen für den Trinkbedarf aufbereiten.
Von diesen Kosten könnten die Wasserwerke auf lange Sicht entlastet werden, wenn es, wie Minister Balke vorhat, gelänge, die Gewässer wieder zu reinigen bzw. der Verschmutzung durch Abwässer endlich wirksam Einhalt zu gebieten. Außerdem darf nicht vergessen werden, daß die Versorgung allgemein dadurch teurer wird, daß Randgemeinden und neue Wohngebiete geringer Verbrauchsdichte neu angeschlossen werden."

Die *Zeitung für kommunale Wirtschaft* gibt im Leitartikel ihrer Nummer 57/1959 Antwort auf die Frage, was sich durch die Freigabe der Gas- und Wasserpreise geändert hat, und knüpft einige Schlußfolgerungen daran:

„Ein Stück preisbehördlicher Bürokratie verschwindet. Die Entscheidungen werden wieder – wie vor der dirigistischen Wirtschaft des Dritten Reiches auch – bei den zuständigen Gremien der einzelnen Unternehmen fallen. Bei den kommunalen Unternehmen sind dies die Gemeinderäte. Jedermann weiß, wie stark gerade bei ihnen die Rücksichtnahme auf den Verbraucher (und Wähler) solche Beschlüsse beeinflußt.
Es wird heute wohl nicht bestritten, daß auch die Preise der Versorgungsgüter die Kosten decken und eine angemessene Investitionspolitik der Unternehmen gewährleisten müssen. Schon in den letzten Jahren ist mit Zustimmung der Preisbehörden der Prozeß der Anpassung der Versorgungstarife an das gestiegene Kostenniveau vor sich gegangen. Eine Reihe von Unternehmen hinkt aber hinter der Entwicklung her. Diese Nachzügler werden anschließen müssen, wenn die Sicherheit der Versorgung nicht gefährdet werden soll. Eine Welle der Preiserhöhungen wird sich dadurch nicht ergeben. Die Gaswirtschaft muß ihre Preise nach den Konkurrenten Öl und Strom richten. Freilich darf die neue künstliche Verteuerung der Kohlenimporte und die daraus für die Energiegewinnung entspringende Kostensteigerung nicht übersehen werden. Sie muß zwangsläufig das Energiepreisniveau in der Bundesrepublik beeinflussen. Wenn sich daraus Preissteigerungen auch beim Gas ergeben sollten, so liegt die Ursache aber nicht bei der Freigabe der Gaspreise, sondern eben in anderen Bereichen der Wirtschaftspolitik.
Die Notwendigkeit, die Ertragslage der Wasserwerke zu verbessern, wird heute wohl nirgends mehr ernstlich bestritten. Wir können uns auf dem Gebiete der Wasserversorgung nicht mehr darauf verlassen ,daß wir einen unerschöpflichen Schatz der Natur zur Verfügung hätten. Hohe Investitionen sind notwendig, und zwar sowohl für die Wasserbeschaffung wie auf dem Gebiete des Abwasserwesens. Diese Investitionen verursachen Kosten. Das für jedermann lebensnotwendige einwandfreie Trinkwasser ist ein knapperes, kostbareres Gut geworden und damit zwangsläufig teurer. Diese Tatsache wird sich bei der Gestaltung der Wasserpreise nicht unterdrücken lassen."

„Obsolet gewordene Kapazitäten"

In einem Vortrag vor der Industrie- und Handelskammer zu Hagen am 19. 12. 1958 bezeichnete Bundesbankpräsident Karl *Blessing* (veröffentlicht in Nr. 117 der *Auszüge aus Presseartikeln*) die Verlangsamung der Zuwachsraten der industriellen Produktion in Westdeutschland als „Prozeß der Normalisierung". Zu den Absatzschwierigkeiten in einzelnen Bereichen der Grundstoff- und Verbrauchsgüterindustrie führte Blessing aus:

„Es kann ... nicht die Aufgabe der Notenbank sein, hier mit punktuellen Maßnahmen einzugreifen, auch wären solche gar nicht in jedem Falle wünschenswert. Veraltete und nicht mehr wettbewerbsfähige oder durch strukturelle Verbrauchsverlagerungen hinfällig gewordene Kapazitäten durch kreditpolitische Maßnahmen zu konservieren, wäre unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten ein Fehler und würde auch den unter Schwierigkeiten leidenden Betrieben auf die Dauer nicht helfen. Soweit es sich um

strukturelle Veränderungen handelt, die irreversibel sind, hilft im Grunde nur ehrliche Einsicht, d. h. man muß sich der gegebenen Lage durch Aufgabe obsolet gewordener Kapazitäten anpassen, seien es nun Randzechen oder veraltete Textilmaschinen. Dies kann den Beteiligten, so schmerzlich es sein mag, niemand abnehmen. Derjenige wird dabei am besten fahren, der sich am schnellsten der veränderten Situation anpaßt. Soweit es sich um konjunkturelle, also vorübergehende Störungen handelt, gilt es, nicht gleich die Nerven zu verlieren; diese Störungen, die im wesentlichen auf dem Lagerzyklus beruhen, werden nach Durchführung des im Zuge befindlichen Lagerabbaus von selbst wieder verschwinden. Die Notenbank kann im Rahmen ihrer Kreditpolitik, sofern es das übergeordnete Postulat der Währungsstabilität zuläßt, der gesamten Volkswirtschaft zwar Impulse geben, sie kann aber nicht auf einzelne Teile oder einzelne notleidende Branchen Einfluß nehmen. Sie kann dies ebensowenig, wie sie in der Periode des Booms versucht hat, etwa durch selektive Kreditrestriktionen die überhitzten Bereiche härter zu treffen als die anderen."

Argumente gegen die Bürgersteuer

Eine „Bürgersteuer" sei nicht zu empfehlen, meint *Die Zeit* vom 16. 1. 1959. An Gegenargumenten führt sie u. a. auf:

„Die Gemeinde-Personen-Steuer wirkt erstens der Tendenz zur Verminderung der Zahl der Steuern und zur Vereinfachung des Steuersystems entgegen. Dieser Einwand wiegt um so schwerer, als die GPSt. einen großen Personenkreis umfassen soll, einen hohen Verwaltungsaufwand erfordert (wovon noch zu sprechen sein wird) und heute nicht mehr (wie 1952/53 vorgeschlagen) an die Stelle des Notopfers Berlin treten kann. Damit besteht zweitens die Gefahr einer Erhöhung der steuerlichen Gesamtbelastung. Gewiß ist durch die Steuerreform 1958 ein besteuerungsfreier Raum geschaffen worden, der für die GPSt. nutzbar gemacht werden könnte. Aber: Wäre es psychologisch glücklich, die durch die staatliche Reform bewirkte Entlastung ganz oder teilweise „postwendend" zu kompensieren? Und wie, wenn es einmal zur Bundesergänzungsabgabe kommen sollte?

Ein weiteres Bedenken: Aus der Zweckbestimmung ein Gegengewicht gegen die kommunale Belastung zu schaffen (und aus der noch zu erwähnenden politisch-psychologischen Zielsetzung) folgt zwangsläufig, daß die Masse der Bürger steuerpflichtig werden muß, wobei die kleinen Einkommen relativ stärker als die großen herangezogen werden. Da man andererseits genötigt ist, zwecks Vermeidung eines allzu starken Verwaltungsaufwands die Besteuerungsgrundlagen zu vereinfachen, kann wenig Rücksicht auf die soziale Belastung des einzelnen genommen werden. Wenn dem entgegengehalten wird, daß etwa Kinder der Gemeinde in besonderem Maße Unkosten verursachen, so fühlt man sich um einige Jahrhunderte in eine Zeit zurückversetzt, in der Hobbes die Steuer als emptae pacis pretium bezeichnete und Schlözer die Äquivalenztheorie dahin interpretierte, daß alles, was über die Gegenleistung des Staates hinausgehe, eine „Banditenforderung" sei. Gewiß kommt eine „Kopfsteuer" nicht in Betracht, aber die Frage, ob es gelingen kann, sozialschädigende Belastungsverschiebungen zu vermeiden, muß sehr ernst genommen werden.

Schließlich: Der Verwaltungsaufwand! Die ständig wachsende Pendlerwanderung vor allem im norddeutschen Raum mit seinen Kristallisationszentren Hamburg und Bremen – die Tatsache, daß im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen immer mehr private und öffentliche Arbeitnehmer aus Zentralkassen besoldet werden – und die zu erwartenden unterschiedlichen Hebesätze der Gemeinden machen eine Einbehaltung der GPSt. durch den Arbeitgeber im Wege des Lohnabzugsverfahrens unzumutbar. Ob die ohnehin überlasteten Finanzämter eingeschaltet werden können (und sollten!), erscheint mehr als fraglich. Damit bleibt nur die Selbstveranlagung durch den Steuerpflichtigen und die Verwaltung durch die Gemeinden. Welch zusätzlicher Aufwand wäre aber hiermit verbunden! Welche Flut von Steuererklärungen und -bescheiden, Kassenanweisungen (die Steuer soll vierteljährlich fällig sein), Berichtigungen bei Änderung der Besteuerungsgrundlagen, Mahnungen und dgl.! Und wenn der Steuerpflichtige seine 4.50 DM nicht zahlt! Vergessen wir nicht, daß die Kirchensteuer von dem Augenblick an ertragreich geworden ist, in dem sie im Lohnabzugsverfahren erhoben wurde."

Kommunaler Straßenbau im Bundeshaushalt

In einer Glosse „Im eigenen Saft" stellt *Die Bauwirtschaft*, Heft 5/1959, die Umkehrung der Verhältnisse in der Straßenbauleistung heute gegenüber früheren Jahrzehnten dar. Nach einer Kritik an der Zweckentfremdung der vom Kraftverkehr aufgebrachten Beitragssteuern, insbesondere beim Bund, weist der Glossator darauf hin, daß der Bund von den 2450 Mio. DM, die er im Jahre 1959 aus dem Kraftverkehr vereinnahmen wird, den Teil, den er für die Straßenbaufinanzierung verwendet, „in seinen Straßen verbaut, zu denen die Ortsumgehungen und die Ortsdurchfahrten in den Gemeinden bis 9000 Einwohnern gehören". Im Hinblick auf die Städte wird gesagt:

„Sie schmoren im eigenen Saft. Bei 20 bis 30 Mio. DM lagen die Zuschüsse des Bundes in den vergangenen Jahren, bei 60 Mio. DM in 1958, bei 90 Mio. DM in 1959. Das sei doch sehr beträchtlich, eine Verdreifachung in wenigen Jahren, so hört man gelegentlich. Nun ja, wie man's nimmt. 90 Mio. – das ist natürlich mehr als nichts; man kann mit diesem Geld immerhin schon einige Brücken bauen ... Aber wieviel Städte gibt es im Bundesgebiet? In etwa hundert Großstädten und der zehnfachen Zahl von Mittel- und Kleinstädten liegt der Ausbau von Hauptstraßen, Plätzen, Brücken um Meilenlänge hinter der Motorisierung zurück, vom Parkraum ganz zu schweigen. Stellt man sich auf diese Masse des Bedarfs die 90 Mio. DM aufgeteilt vor und fragt man sich, wie die Verteilung wohl vor sich geht, so liegt als Antwort das schlesische Sprichwort nahe: Den Brocken kriegt der Hund, der am lautesten bellt (oder am besten beißt) ... Dem Vernehmen nach soll das kommende Straßenbaufinanzierungsgesetz – w a n n kommt es wohl? – den Ausbau der städtischen Hauptverkehrsstraßen im Grundsatz und in der Tat durchgreifend berücksichtigen. Es ist höchste Zeit, daß dies geschieht – rasch und in spürbarem Ausmaß. ‚Das Straßennetz als wirtschaftliche Einheit', das wollen wir endlich einmal nicht nur auf Banketten als wirkungsvollen Slogan aus dem Munde von Ministern und Ministerialdirektoren hören, sondern wir wollen, daß ernst damit gemacht wird."

Kfz-Produktion und Straßenbau

Zu dem Ausbau unserer Land- und Stadtstraßen brauche nicht darauf hingewiesen zu werden, daß er dem notwendigen Verkehrsumfang angepaßt werden müsse. Dabei liege die Betonung auf dem Wort „notwendig" schreibt die Zeitschrift *Verkehr und Technik* in Heft 12/58; sie fährt dann fort:

„Um die erforderlichen Fahrzeugmengen aufnehmen zu können, müssen v o r h e r alle Maßnahmen getroffen werden, um den notwendigen Straßenraum zu schaffen. Wenn zur Kostendeckung steuerliche Maßnahmen oder Änderungen unseres Finanzierungssystems, etwa durch schrittweise Zweckbindung der Kraftverkehrsabgaben, nicht ausreichen, sollten die Selbstverwaltungsorgane unserer Automobil- und Fahrzeugindustrie versuchen, im eigenen Interesse und dem unserer gesamten Volkswirtschaft ein *langfristiges Produktionsprogramm* mit den finanziellen Möglichkeiten des Bundes, der Länder und Gemeinden hinsichtlich des Straßenbaues zu koordinieren. Das ist eine Forderung, die allerdings nicht recht zur sozialen Marktwirtschaft zu passen scheint. Aber ist es nicht so, daß in der Verkehrswirtschaft die Regeln der freien Marktwirtschaft sowieso nicht zur Anwendung gekommen sind und wahrscheinlich auch künftig – als nicht passend – kaum zur Anwendung gebracht werden können?"

BÜCHERSCHAU

Umlauf, Josef: Wesen und Organisation der Landesplanung. Verlag R. Bacht, Essen, 1958. 256 S. 18 DM.

Es verdient angemerkt zu werden, daß der Hauptausschuß des Deutschen Städtetages sich schon 1926 ein Referat über die Probleme der Landesplanung hat halten lassen, und zwar von Dr. Robert Schmidt, weiland Beigeordneter der Stadt Essen und damals Direktor des wenige Jahre zuvor gegründeten Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (SVR). Dies ist nur eine der zahlreichen, den Kommunalpolitiker interessierenden geschichtlichen Einzelheiten, mit denen Umlauf den Werdegang der Landesplanung illustriert. Ihre ersten Ursprünge reichen, wenn man die planmäßige Industrialisierung Württembergs nach 1848 oder die um die Jahrhundertwende aufgekommene Gartenstadtbewegung nur als Vorläufer wertet, nicht weit über jenes Datum zurück. Was wir heute unter Landesplanung verstehen, ist noch keine fünfzig Jahre alt, und noch jüngeren Datums sind ihre gesetzlichen Fixierungen. Ihre erste bis heute wirksame war die Verbandsordnung des SVR von 1920, dessen Leitung der Verfasser jetzt innehat. Daneben gab es bis 1933 nur Ansätze und Anläufe.

Die zunächst weitläufig anmutende Darstellung der Landesplanung und ihrer anspruchsvolleren Schwester, der Raumordnung, unter dem nationalsozialistischen Regime hat ihr gutes Recht, weil sonst die seither teils unterbrochene, teils aber auch folgerichtig entwickelte Linie kaum zu verfolgen wäre. Der Sorge, ja des Jammers wert ist die vom Verfasser eindeutig vermittelte Erkenntnis, daß seit 1945 mehr an die zentralistisch-dirigistische Fixierung von Raumordnung und Landesplanung nach 1933 angeknüpft wird als an die guten Vorbilder der zwanziger Jahre, die von der Idee der Selbstverwaltung beherrscht waren. So geschah es in Bayern (Gesetz vom 23. 12. 1957), so droht es heute in anderen Ländern zu geschehen. Auf eine besonders hilflose Weise hat das seinen Niederschlag im Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Ländern von 1957 gefunden, in dem böse Leute einen Akt zur Verhütung von Raumordnung und Landesplanung erblicken.

Soll man deshalb die Flinte ins Korn werfen? Umlaufs Buch ist ein Zeugnis für den entgegengesetzten Willen eines Mannes, der das Handwerk des Landesplaners von Grund auf versteht und der es verantwortlich ausübt. Er wird nicht müde, aufzuzeigen, zu begründen und zu beweisen, daß Landesplanung als Selbstverwaltungsaufgabe geboren und nur als solche lebensfähig ist. So selbstverständlich Umlauf die staatliche Ingerenz anerkennt, die für die Exekutive auch in der Landesplanung gar nicht entbehrt werden kann, so nachdrücklich bekennt er sich immer wieder zum Aufbau „von unten her", zur Zusammenarbeit der kommunalen Instanzen mit den organisierten freien Kräften des gesellschaftlichen – des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen – Lebens. Da ist es mit „Anhörung" nicht getan, und es ist ein Vergehen nicht allein am sprachlichen Ausdruck, sondern an der Sache selbst, wenn Gesetzgeber in Bayern mit dem bisher nur für auf Grund eigener Zuständigkeit arbeitende Institutionen reservierten Begriff der Planungsgemeinschaft nun ministeriell berufene „Beiräte" (die man, wenn man sie schon schafft, auch so nennen sollte) belehnt. Hier sehen wir im Garten der Nomenklatur, um die sich Umlauf neben der theoretisch-systematischen Erfassung der Landesplanung bemüht, einen parasitären Wildwuchs vor uns, der gar nicht früh und radikal genug beschnitten werden kann.

Wer bedauert und vermißt, daß ein so erfreulich breit angelegtes und sein Thema erschöpfendes Werk keine konkreten Zeugnisse oder Beispiele dessen enthält, was Landesplanung zu leisten vermag, dem sei empfohlen, sich den letzten Geschäftsbericht des SVR zu beschaffen. Es gibt für diese Disziplin keine schwierigere Materie als die Fülle von Aufgaben, die das Ruhrrevier alljährlich stellt. Der SVR löst sie seit 39 Jahren im Rahmen der Selbstverwaltung, und zwar mit international anerkannten Erfolgen; warum sollte dasselbe anderwärts nicht auch möglich sein? *Dr. Br.*

Ernst, Werner/Friede, Paul: Kommentar zum Aufbaugesetz von Nordrhein-Westfalen. 4. Aufl. 1958. Werner-Verlag GmbH Düsseldorf 1958. 364 S. 30 DM.

Eine gründlich überarbeitete Neuauflage des bewährten Kommentars war gerechtfertigt, da seit dem Erscheinen der 3. Auflage nicht nur einige Rechtsänderungen eingetreten sind. In der Zwischenzeit haben sich vor allem Rechtsprechung und Schrifttum mit einer Fülle von einschlägigen Fragen befaßt, die berücksichtigt werden mußten. Das trifft insbesondere für die Gebiete des Planungs-, Umlegungs- und Enteignungsrechts zu, auf denen zu grundlegenden Problemen (z. B. zulässiger Inhalt und Rechtsnatur der Pläne) Stellung genommen worden ist. Das neue Material ist mit Sorgfalt verwertet worden; die Verfasser bleiben dabei stets um einen eigenen Standpunkt bemüht. Das Werk wird wie bisher für die Praxis ein unentbehrlicher Ratgeber sein. Daß man in manchen Punkten der Meinung der Verfasser nicht wird folgen können, ist bei dem Umfang und der Schwierigkeit der Materie nicht verwunderlich. So vermag – um nur eine Frage herauszugreifen – die Auffassung der Verfasser nicht zu überzeugen, daß es unzulässig sein soll, Grundstücke im Durchführungsplan als Bauflächen für Schulen, Krankenhäuser und andere Verwaltungsgebäude auszuweisen (vgl. Anmerkung 1 zu § 10 S. 123 f). Das OVG Münster geht demgegenüber in dem Bescheid vom 20. 2. 58 (vgl. MittDST Nr. 179/58) mit Recht davon aus, daß nach § 6 Abs. 1 a AufbG NW im Leitplan nicht nur die beabsichtigte Art der Bebauung, sondern auch die vorgesehene Verteilung der öffentlichen Gebäude darzustellen ist. Wenn aber schon im Leitplan, der nach § 8 Abs. 1 AufbG die Wirkung hat, daß nur eine planentsprechende Nutzung zulässig ist, die Ausweisung öffentlicher Gebäude erfolgen kann, so muß dies erst recht auch im Durchführungsplan möglich sein. Die Vorschrift des § 10 Abs. 2 c AufbG, wonach im Durchführungsplan die Nutzungsart und der Nutzungsgrad der Bauflächen darzustellen ist, erlaubt mithin nicht nur eine Kennzeichnung der Flächen nach der allgemeinen Art ihrer Nutzung (Kleinsiedlungs-, Wohn-, Geschäftsgebiet, Baustufen), sondern läßt – wie das OVG Münster a. a. O. zutreffend dargelegt hat – auch noch speziellere Nutzungsarten zu. *Me*

Weil, Theodor: Grundstücksschätzung. 5. neubearbeitete u. erweiterte Aufl. Düsseldorf: Werner Verlag 1958, 272 S. 30 DM.

Die „Grundstücksschätzung" von Weil entspricht einem wirklichen Bedürfnis und hat sich in der Praxis durchgesetzt. Das an vielen Stellen vertiefte und erweiterte Buch berücksichtigt die auf den Gebieten der Preisgestaltung und des sozialen Wohnungsbaus inzwischen eingetretene Entwicklung. Besondere Bedeutung kommt den vom Bundesminister der Finanzen im Jahre 1957 herausgegebenen Bodenwertrichtlinien zu (vor allem im Hinblick auf die zukünftige Einheitsbewertung), die der Verfasser sachkundig erläutert hat. Der Abschnitt C „Wirtschaftliche Wertermittlung" wurde ergänzt; im Teil II sind weitere Tabellen des Vervielfältigers für den Bodenwertanteil aufge-

nommen. Sämtliche Indextabellen entsprechen dem Stande bis Ende 1957 und sind auf der Grundlage der im Schätzungswesen üblichen Jahre erweitert. *Me*

Roquette, Dr. Hermann: Bundesmietengesetz. Altbaumieten VO, Neubaumieten VO, 2. Aufl. München, Berlin: C. H. Beck 1958, 558 S. 24 DM.

Der Kommentar des bekannten Mietrechtlers hat sich in der Praxis gut eingeführt. Gegenüber der ersten Ausgabe stellt die Neuauflage eine wesentliche Erweiterung dar, die durch die inzwischen eingetretene Entwicklung auf dem Gebiete des Mietpreisrechts notwendig geworden ist. In die Erörterung ist einbezogen die Neubaumietenverordnung vom 17. 10. 1957, die das Mietpreisrecht für den nach dem 31. 12. 1949 bezugsfertig gewordenen Wohnraum auf eine neue einheitliche Rechtsgrundlage gestellt hat. Ebenso ist die Altbaumietenverordnung vom 23. 7. 1958 berücksichtigt, die das für den bis zum 31. 12. 1949 bezugsfertig gewordenen Wohnraum geltende Mietpreisrecht zusammenfaßt. Damit sind die bis dahin in zahlreichen Verordnungen usw. enthaltenen Vorschriften gegenstandslos geworden. Weiterhin sind die seit dem Inkrafttreten des Ersten Bundesmietengesetzes erschienene Literatur und Rechtsprechung verwertet, die manche Zweifelsfragen geklärt oder doch wenigstens einer Lösung näher gebracht haben. Besonders hervorzuheben ist die dem eigentlichen Kommentarteil vorangestellte systematische Abhandlung des Mietpreisrechts, die eine ausgezeichnete Einführung in die äußerst komplizierte Materie vermittelt. *Me.*

Schaeck, Ernst: Volksschulgesetz Rheinland-Pfalz mit Schulpflichtgesetz einschl. Durchführungsverordnungen u. Schulordnungen. 2. Aufl. Mainz: Deutscher Gemeindeverlag 1958. 129 S. 4.85 DM.

Das in zweiter, wesentlich erweiterter Auflage erschienene Büchlein enthält eine für die Praxis nützliche Zusammenstellung aller für das Volksschulwesen in Rheinland-Pfalz wichtigen Rechtsvorschriften. Die Sammlung bringt im ersten Teil einen Auszug aus der Verfassung und der Gemeindeordnung des Landes Rheinland-Pfalz mit den in Betracht kommenden Vorschriften und dem Text des Volksschulgesetzes sowie der dazu ergangenen Durchführungsverordnung. Außerdem wird der Text des Schulpflichtgesetzes mit der neuen Durchführungsverordnung wiedergegeben.
Im zweiten Teil sind die Ordnungen für den Unterricht an den öffentlichen Volksschulen, u. a. die Volksschulordnung, die Dienstordnung für die Schulleiter und die Konferenzordnung enthalten.
Ein wesentlicher Vorteil des handlichen Büchleins liegt in dem sehr ausführlichen Stichwortverzeichnis, mit dessen Hilfe die entsprechenden Gesetzesvorschriften schnell und sicher gefunden werden können. *Oe*

Schwarzenstein, Franz F. / Zankl, Dr. Hans-Ludwig: Jahrbuch der Fremdenverkehrspraxis 1958/59. Darmstadt: Erwin Jaeger 1958, 240 S. 13.50 DM.

Die beiden bekannten Fremdenverkehrsfachleute haben die Einführung in die Grundfragen des Fremdenverkehrs, in die Organisationen und die Arbeit der Organisationen konzentriert in ihrem Handbuch dargestellt. Es ist erfreulich, daß der Ton zum besseren Verständnis bewußt volkstümlich gehalten wurde. Ein Mangel ist es, daß zu viele Einzelaufsätze aufgenommen wurden und dadurch manche Überschneidung in den Problemen eintrat. Es wird empfohlen, dem Buch der Fremdenverkehrspraxis mehr einheitlichen Guß zu geben und nicht nur an und für sich ausgezeichnete kleine Artikel aneinanderzureihen. Natürlich hat diese Zusammenstellung der Ausführungen fachkundiger Männer auch ihre Vorteile. Man wird aber künftig doch ein Buch erwarten, in dem unter Quellenangaben *ein* Verfasser die Grundgedanken in einheitlicher Darstellung gibt.
Abkürzungen sind leider jetzt sehr üblich, und deshalb war es wohl nötig, eine umfassende Übersicht über Abkürzungen im internationalen Fremdenverkehr zu geben. Die Einführung in Werbung und Organisation, in das Verkehrswesen, in die wirtschaftlichen Erscheinungen, in das Hotel- und Gaststättengewerbe, in die Bäderprobleme, in die Verkehrspolitik und Wirtschaftsaufgaben, all das ist richtig und gut. Aber noch viele Wünsche bleiben offen in diesem Buch. Es fehlen, wie die Herausgeber selbst eingestehen, die verschiedenen wichtigen Verordnungen, Richtlinien und vor allem das, was an Gesetzeskunde notwendig ist. Aber ein guter Anfang ist getan. Das Buch wird Eingang finden nicht nur bei den Fremdenverkehrsstellen, beim Hotel- und Gaststättengewerbe und bei den Gemeinden und Verkehrsämtern, sondern auch bei vielen Personen, die mitwirken an der großen Aufgabe des Fremdenverkehrs. *Dr.-tz*

Holzschuher, L. Frh. von: Psychologische Grundlagen der Werbung. Verlag W. Giradet. Essen 1956. 328 S., 8 farbige Bildtafeln, 129 Abb. 38.80 DM.

Der Wissenschaftliche Beirat des Zentralausschusses der Werbewirtschaft (ZAW) hat dieses wertvolle Werk in seiner Buchreihe „Grundriß der Werbung" herausgegeben und dadurch, daß auf seine Veranlassung dafür in so tiefgründiger Weise ein wissenschaftlich-psychologisches Fundament gelegt worden ist, für die Werbung besser geworben als es in jeder anderen Form möglich wäre. Dem Leser erschließt sich von der Erkenntnis der Zusammenhänge des menschlichen Verstandes- und Gefühlslebens her die geistige Voraussetzung für die richtige Auslegung und den Erfolg aller Werbemaßnahmen. Die gut ausgewählten Bildbeispiele und -tafeln schärfen das Urteil des Lesers über Wirksames und Unwirksames in der Werbung. Holzschuhers Buch kann, obwohl (oder weil) es in erster Linie für die geschäftliche Werbung gedacht ist, auch den Mitarbeitern aller kommunalen Betriebe und Dienststellen, die selbst Werbung (oder Propaganda) treiben müssen oder gegenüber der Wirtschaftswerbung Aufsichtsbefugnisse haben, als ein gutes Lern- und Nachschlagewerk dienen, das auch Tiefen und Hintergründe wirksamer Werbemaßnahmen aufhellt. *-dl*

Die Bundesrepublik 1958/59, 66. Jg. Berlin, Köln: Heymanns Verlag 1958. 1279 S., 79 DM.

Mit der Ausgabe 1958/59 des bekannten Handbuchs „Die Bundesrepublik" liegt den Behörden wiederum ein umfassendes Nachschlagewerk vor, dessen Eignung als Wegweiser für Verwaltung und Wirtschaft bereits so bekannt ist, daß sich eigentlich eine erneute Erwähnung erübrigt. Der neue Band ist um die folgenden Punkte erweitert und ergänzt worden: Organisation des Bundesministeriums für Verteidigung, alle Dienststellen und Einrichtungen im Saarland, alle Amts- und Landgerichte, alle höheren Schulen (Gymnasien) sowie weitere schulische und kulturelle Einrichtungen, Verwaltungen der kreisfreien Städte und der Landkreise mit 100 000 und mehr Einwohnern mit jedem einzelnen Amt, die neuen Ortsklassen, die durch die neuen Besoldungsgesetze eingeführten Amtsbezeichnungen und schließlich die Namen von Hilfsreferenten und Hilfsdezernenten. Es ist zu wünschen, daß dem solchermaßen erweiterten und ergänzten Werk die nötige Beachtung geschenkt wird. *He*

Weber, Karl-August (Bearb.): Gesetz zur Regelung der Rechtsverhältnisse der unter Art. 131 des Grundgesetzes fallenden Personen in der Fassung vom 11. 9. 1957. 2. Aufl. Verlag Otto Schwartz & Co., Göttingen 1958. 235 S., 6,50 DM.

Verjährungstabelle bearbeitet von Karl Haegele. Wilhelm Stollfuß Verlag, Bonn. Best.-Nr. T 16, Preis 0,90 DM.

Die Tabelle gibt in übersichtlicher Weise über die wichtigsten Verjährungsschriften auf den verschiedensten Rechtsgebieten Auskunft. Die Forderungen sind alphabetisch geordnet. Vorangestellte Erläuterungen enthalten wichtige Hinweise. *Bo*

Groeben, Hans von der / Boeckh, Hans von: Kommentar zum EWG-Vertrag, Bd. 1 (Art. 1 bis 136). Verlag August Lutzeyer, Baden-Baden/Bonn/Frankfurt a. M. 1958. 561, 74, 23 S. Preis in Kunstleder geb. mit Register, Preis für Bd. 1 und den (noch erscheinenden) Bd. 2 zusammen 68 DM (Vorzugspreis f. Bezieher d. Hdb. f. Europ. Wirtschaft 60 DM).

Die Herausgeber dieses Kommentars sind Experten in der Handhabung des EWG-Vertrags. Hans von der Groeben ist Kommissionsmitglied der EWG und Hans von Boeckh Ministerialdirigent im Bundeswirtschaftsministerium. Von ihren zahlreichen Mitarbeitern an diesem umfangreichen Kommentar sind einige jetzt als Rechtsberater bei der Kommission der EWG oder in anderen Abteilungen tätig.

Der Gemeinsame Markt wird auch für die Städte mehr und mehr zu einer Realität mit gewissen kommunalpolitischen Zügen. Dabei denken wir an Verkehrs-, Wirtschafts-, Rechts-, Großmarkt-, Kapital-, Investitions- und Arbeitsmarktfragen ebenso wie an die einschneidenden Sozialprobleme des EWG-Vertrages mit seiner Harmonisierungstendenz. Deshalb wird man in der kommunalen Praxis dieses beinahe als „amtlich" anzusehende Erläuterungswerk gern zu Rate ziehen. *-dt*

Döll, Heinz: Allgemeines Kriegsfolgengesetz – Handkommentar E. Schmidt Verlag, Berlin, 1958. 406 S., 26,80 DM.

Das allgemeine Kriegfolgengesetz gehört zu der Gruppe von Gesetzen, die wie das Lastenausgleichsgesetz, die Wiedergutmachungsgesetze u. a. der Liquidation des zweiten Weltkrieges dienen. Es regelt die Ansprüche gegen das ehemalige Deutsche Reich (einschl. Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bundespost, Reichsautobahnen) und das ehemalige Land Preußen sowie gleichgestellte Ansprüche gegen andere öffentliche Rechtsträger wie Länder und Gemeinden.

Die Vielfalt der nach dem Gesetz zu erfüllenden Ansprüche hat den Gesetzgeber gezwungen, die Bestimmungen teilweise generell zu formulieren. Hierdurch wird die Auslegung und Anwendung erschwert. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, auf Grund der Kenntnisse, die er als Sachbearbeiter im Bundesfinanzministerium bei den Vorarbeiten zum Gesetz gewinnen konnte, die Gesetzesbestimmungen zu erläutern und ihre praktische Handhabung durch Hinweise auf Probleme und ihre mögliche Lösung zu erleichtern. Die zum Gesetz ergangenen Verordnungen und Bekanntmachungen sind abgedruckt.

Der vorliegende Handkommentar stellt eine zuverlässige und vollständige Grundlage für die Bearbeitung aller mit dem Gesetz im Zusammenhang stehenden Fragen dar. Er ist ein Buch für die Praxis, das von allen Beteiligten als willkommene Arbeitsgrundlage begrüßt werden wird. *Bo*

Niedermeyer, Albert: „Grundriß der Sozialhygiene" (Wiener Beiträge zur Hygiene, Bd. 5). Verlag Wilhelm Maudrich, Wien, Bonn, Bern, 1957, 391 S. mit 6 Abb., Ganzl. geb. 40,– DM.

Im Haushalt der Bundesrepublik ist für das Haushaltsjahr 1958/59 zur Förderung der Sozialwissenschaften nur ein Betrag von DM 80 000,— vorgesehen. Inwieweit die Sozialwissenschaften, insbesondere ihre Grundlagenforschung, gerade in der Bundesrepublik der Förderung bedürfen, das wird uns bewußt, wenn man das vorliegende Werk des österreichischen Sozial- und Pastoralhygienikers, Prof. Dr. Niedermeyer, liest und auf ungelöste Probleme aufmerksam gemacht wird. Die Sozialhygiene ist für den Verfasser die Hygiene der menschlichen Gesellschaft, die sich gliedert in die Hygiene der menschlichen Lebensbedingungen (Umwelthygiene), die Hygiene der menschlichen Fortpflanzung (generative Hygiene), die Kulturhygiene und psychische Hygiene. Besonders intensiv wird der I. Teil behandelt, obwohl auch hier einige Gebiete etwas vernachlässigt erscheinen (z. B. Lufthygiene S. 73, Wasser- und Abwasserhygiene S. 10 und Gewerbehygiene S. 173). Auch einige Zahlenangaben erscheinen überholt und geben wohl kaum noch ein gültiges Bild der Verhältnisse ab (vgl. z. B. S. 94 mit der Zahlenübersicht aus dem Jahre 1913 über die Sterblichkeit an Tuberkulose im Zusammenhang mit Wohnung und Wohlstand). Zu wünschen wäre weiterhin eine Literaturübersicht, die sich nicht auf das Gebiet der Eheberatung beschränkt.

Inhalt und Aufbau des Werkes werden im wesentlichen bestimmt durch die Tatsache, daß dem Verfasser als ursprünglicher Frauenarzt die sozialen Probleme in der Gynäkologie und Geburtshilfe, vor allem die Eheberatung am Herzen liegt und die Grundlagen der Sozialhygiene soziologisch und eng verflochten mit der Sozialethik bestimmt sieht. Sein Grundsatz lautet: „Niemals kann hygienisch richtig sein, was sittlich falsch ist, sonst wird Hygiene im kleinen zur Antihygiene im großen." Der Grundriß bietet eine Fülle von Material und kritischen Stellungnahmen zu zahlreichen sozialhygienischen Problemen, die auch großenteils für die deutschen Verhältnisse Geltung haben. Es ist nur zu wünschen, daß das vorliegende Buch von den Ärzten der Gesundheitsämter und den in der Sozialarbeit tätigen und für die Sozialhygiene interessierten Personen sorgfältig studiert wird und auch die Praxis neben der Wissenschaft zu nicht wenigen umstrittenen Ansichten Stellung bezieht. *Ke*

Maßfeller, Franz (Bearb.): „Das gesamte Familienrecht". Sammlung aller familienrechtlichen Vorschriften mit Hinweisen. Metzner-Verlag 1958, Frankfurt, Berlin, 1344 S., 39,– DM.

Mit seinem neuesten Werk legt der Verfasser wiederum eine saubere, umfassende Arbeit vor, die mehr ist als eine Vorschriftensammlung mit Hinweisen, wie es aus der Titelseite ersichtlich ist. Schon durch die geschlossene Vorlage aller einschlägigen Vorschriften aus einer Materie, die seit 1949 nicht mehr eindeutig klar war und in der Judikatur manche Verzweigung in unerwartete Richtungen erfahren hatte, ist ein Verdienst. Es wird nicht dadurch verkleinert, daß eine solche Sammlung, insbesondere für alle, die nicht in der Lage waren, alle Entwicklungen auf diesem Spezialgebiet eingehend zu verfolgen, ein Bedürfnis darstellt. Alle diese, und es werden nicht wenige darunter sein, bei denen das Familienrecht in der täglichen Routinearbeit liegt, sind durch das Werk in die Lage versetzt, schnell und zuverlässig Entscheidungen zu treffen, für die sonst seit dem Erlaß des Gleichberechtigungsgesetzes langwieriges Suchen in vielen Vorschriften erforderlich war. Hier findet der Praktiker auch die Regelungen, die oft nicht greifbar, aber für eine sichere Arbeit unentbehrlich sind. Besonders wertvoll ist, daß auch die Entwicklung der Vorschriften weitgehend dargestellt ist und auf die Reformbestrebungen der Gegenwart eingegangen wird, die schon auf diejenigen Regelungen hinweisen, die erst in dieser Legislaturperiode zu erwarten sind. Bemerkenswert sind auch die synoptischen Darstellungen, so z. B. zum 4. Buch des BGB, nach der die Veränderungen leicht zu übersehen sind, sowie die vorzügliche Sonderbehandlung einiger Teilgebiete, wie z. B. des Güterrechts vor und nach Inkrafttreten des Gleichberechtigungsgesetzes.

Wo es von Bedeutung ist, sollte noch das Verkündungsdatum des Gleichberechtigungsgesetzes mit aufgenommen werden, z. B. bei Art. 8 Gleichberechtigungsgesetz, Abschnitt I, Ziffer 4, 2. Halbsatz, auf S. 64. Justiz und Verwaltung, bei letzterer insbes. die Jugendämter mit den Amtsvormundschaften, aber auch alle anderen mit dem Familienrecht befaßten Kreise werden sich gern und dankbar des Werkes bedienen. *La*

Kleffner, Walter: Kommentar zur Garagenordnung (mit praktischen Lösungsvorschlägen) Berlin: Ullstein-Verlag 1958. 141 S. Halbl. 9.– DM.

Die RGaO vom 17. 2. 1939 mag reformbedürftig sein; sie erweist sich jedoch auch heute noch als geeignetes Mittel zur Milderung der Parkraumnot, wenn sie konsequent angewendet wird. Der vorliegende Kommentar begnügt sich

nicht damit, die einzelnen Bestimmungen in ihrer juristischen Bedeutung aufzuzeigen, er enthält eine Vielzahl praktischer Lösungsvorschläge. Da bei der Anwendung der RGaO eine vorbereitende Mitwirkung der gemeindlichen Planungsämter unerläßlich und die Wirtschaftlichkeit der in Betracht kommenden Maßnahmen oft von entscheidender Bedeutung ist, gibt das Buch auch in dieser Beziehung wertvolle Anregungen und Hinweise; besonders hervorzuheben sind die beispielhaften Entwürfe von Einzel- und Sammelgaragen. Neben den Erlassen der Länder zu Fragen der RGaO sind außerdem Vertragsmuster für Ablösungs- und Erfüllungsverträge abgedruckt. Für die Praxis der gemeindlichen Planungs- und Bauämter stellt das Buch, das sich besonders durch seine Übersichtlichkeit auszeichnet, eine willkommene Hilfe dar. *Me.*

Kobusch, Bert: Die Nebenprodukte in der Ortsgaswirtschaft. Sigillum-Verlag Köln-Marienburg 1958, 128 S., Leinen 13,50 DM.

Diese im Bereich des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln entstandene Arbeit stellt klar, welchen Einfluß die Nebenprodukte (Beiprodukte) der Gaserzeugung früher auf die Wirtschaftlichkeit der Ortsgaswerke hatten und welche Marktsituation heute für Koks, Teer, Ammoniak, Benzol u. dgl. besteht. Das aufschlußreiche Buch ist gleichzeitig ein wertvoller Beitrag zur richtigen Beurteilung der Ortsgaswirtschaft neben der Kokereigaswirtschaft und schließt den seinerzeit von *Wiese* gegebenen Überblick über das Problem der Kohle/Koks-Preisrelation (Das Gas- und Wasserfach 1956 S. 533) für den Erscheinungszeitpunkt wissenschaftlich ab. Zahlreiche kommunale Werke stellten für diese Untersuchung Zahlenmaterial bereit, der VKU gab die Anregung dazu und unterstützte die Bearbeitung. *–dt*

Sierp, F., Amerikanische Rückschau auf die Abwasserliteratur des Jahres 1956. Verlag R. Oldenbourg, München 1958. 132 S. Preis kart. 21.– DM.

Diese Übersicht in Form kurzer Inhaltsreferate in deutscher Sprache erleichtert den Fachleuten des Abwasserwesens die Abstimmung ihrer hier gemachten Erfahrungen mit denen ihrer Kollegen in den USA erheblich. *–dt*

Schütze, Hermann: „Friedhofs- und Bestattungsrecht". Sammlung der einschlägigen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Ländervorschriften. Carl Heymanns Verlag KG Köln und Berlin 1958, 423 S., Preis brosch. 16.40 DM.

Auf dem Gebiete des Friedhofs- und Bestattungswesens herrscht eine erhebliche Rechtszersplitterung. Die Materie wird teils durch bundesrechtliche, vor allem aber durch landesrechtliche und kirchenrechtliche Bestimmungen geregelt, die im einzelnen sehr voneinander abweichen. In der vorliegenden Textsammlung sind die einschlägigen Vorschriften übersichtlich zusammengestellt. Das Buch enthält in handlicher Form alle für die Bearbeitung von Fragen des Friedhofs- und Bestattungswesens erforderlichen Unterlagen. Eine ausführliche vorangestellte Gliederung, das umfangreiche Stichwortverzeichnis sowie Verweisungen und Anmerkungen erleichtern die Benutzung dieses für die Praxis wertvollen Hilfsmittels. *Me*

Bayerisches Jahrbuch 1958/59, Nachschlagewerk über die Bundeszentralbehörden, Landesregierungen der Bundesländer, in Bayern: Bundesbehörden, Landesbehörden, Schulen, Kirchenbehörden sowie Wirtschafts- und Berufsorganisationen, Parteien usw., Verzeichnis der bayerischen Gemeinden und Kalenderteil. Auf Grund amtlicher Quellen bearbeitet von Dr. Ludwig Raab, Carl Gerber Verlag, München 5, 59. Jg., 432 S. mit über 3000 Stichworten und 10 000 Adressen, Lexikonformat 18 × 26 cm, Halbleinen 16.80 DM.

Schrifttum der Städte

Aachen: Klein, Erwin / Mänhardt Hanns: aachen. Aachen: Heinrigs-Druckerei 1958, o. P.

Berlin: Wissen Sie Bescheid über Berlin? Hauptstadt im Aufbau. Hrsg. v. Senator für Bau- und Wohnungswesen 1958, o. P.

Nach 10 Jahren. Selbständige Jugendämter 1948–1958. Hrsg. v. Senator für Jugend und Sport. Berlin: Kutschbach-Verlag 1958, 64 S.

4 Jahre soziale Koalition. Hrsg. v. Presse - und Informationsamt Berlin. Berlin: Feyl-Druckerei 1958, o. P.

Besuch von draußen. Hrsg. v. Presse- und Informationsamt Berlin. Berlin: Presse- und Informationsamt des Landes Berlin 1958, 138 S.

Hauptstadt Berlin. Sonderheft der Zahlenbilder aus Politik, Wirtschaft, Kultur. Hrsg. i. A. der Landeszentrale für politische Bildungsarbeit Berlin. Berlin: E. Schmidt 1959, 30 S.

Bücher unserer Zeit. Ein Auswahlverzeichnis der Berliner Stadtbüchereien. Berlin: Berliner Stadtbüchereien 1958, 47 S.

Spiel- und Sportstätten in Berlin. Hrsg. v. Senator für Jugend und Sport 2. Aufl. Berlin: Bartels & Wernitz 1958, 121 S.

West-Berliner Eisen und Metall Verarbeitende Industrie. Bezugsquellen-Verzeichnis. Hrsg. v. Wirtschaftsverband Eisen-, Maschinen- und Apparatebau. Stand 1. 3. 1958. Berlin: WEMA 1958, 325 S.

Bielefeld: Jahresbericht des Städtischen Untersuchungsamtes Bielefeld für das Jahr 1957. Erst. v. Dr. Gerhard Nagel. Bielefeld: Stadtverwaltung 1958, 30 S.

Feuchtinger, Max Erich: Verkehrsuntersuchung Schnellverkehrsstraßensystem Bielefeld. Bielefeld: Kirschbaum 1958, 71 S. (Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen. N. F. Heft 33.)

Bonn: Stadtwerke Bonn. Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1956. Bonn: Stadtwerke 1958, 40 S.

Bremen: Festschrift zur Übergabe und Einweihung des Neubaues der Seefahrtschule der Freien Hansestadt Bremen, Werderstr. 73 am 4. 8. 1958. Bremen: Schünemann 1958, 32 S.

Die westliche Vorstadt. Hrsg. v. Senator für das Bauwesen. Bremen: Behrens 1955, 47 S. (Die Neugestaltung Bremens. 5.)

Arbeitslose helfen bauen. Hrsg. v. Senator für Bauwesen. Bremen: Hauschild 1957, o. P. (Die Neugestaltung Bremens. 6.)

Bremerhaven: Stölting, Wilhelm: 100 Jahre Städtische Sparkasse Bremerhaven 1858–1958. Hrsg. v. Vorstand der Städtischen Sparkasse Bremerhaven. Bremerhaven: Ditzen & Co. Verlag 1958, 150 S.

Stölting, Wilhelm: Das alte Bremerhaven. Chronik der Unterweserstadt. Dazu alte Pläne und Bilder zusammengestellt von Ulfert Kaltenstein. Bremerhaven: Verlag Bremerhavener Buchhandel 1958, 63 S.

Torp, Paul: Die Straßennamen der Stadt Bremerhaven. Jubiläumsschrift des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern. Bremerhaven: Verlag Heimatbund der Männer vom Morgenstern 1957, 108 S., 1 Kt.

Stölting, Wilhelm: 75 Jahre Bremerhavener Straßenbahn, 26. 6. 1956. Hrsg. v. d. Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG. Bremerhaven: Ditzen & Co. Verlag 1956, 36 S.

Gullasch, Hermann / Stölting, Wilhelm: Festschrift zur Eröffnung des Stadtbades Bremerhaven. Hrsg. v. Magistrat der Stadt. Bremerhaven: Ditzen & Co. Verlag 1956, 48 S.

Ehlers, Kurt: Tiergrotten und Nordseeaquarium der Stadt Bremerhaven. Bremerhaven: Ditzen & Co. Verlag 1958, 64 S.

Die Goldbrakteaten von Sievern. Dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern zu seinem 75jährigen Bestehen 1882–1957. Hildesheim: Lax-Druckerei 1957, 28 S. (Sonderdruck aus der Zeitschrift des Niedersächsischen Landesvereins für Urgeschichte „Die Kunde", N. F. 8 Jg. 1957, Heft 1–2.)

Darmstadt: Der Vogel Silbergold. Kinder- und Laienkunst aus der Sammlung Dr. Hans Meyers. Eine Ausstellung des Kulturdezernats der Stadt Darmstadt. Darmstadt: Roetherdruck 1958, o. P.

Borée, Karl Friedrich: Belehrendes und ergötzliches Büchlein von der Darmstädter Straßenbahn überreicht zur Erinnerung an 60jähriges Bestehen von der HEAG. Darmstadt: Roetherdruck, o. J., 75 S.

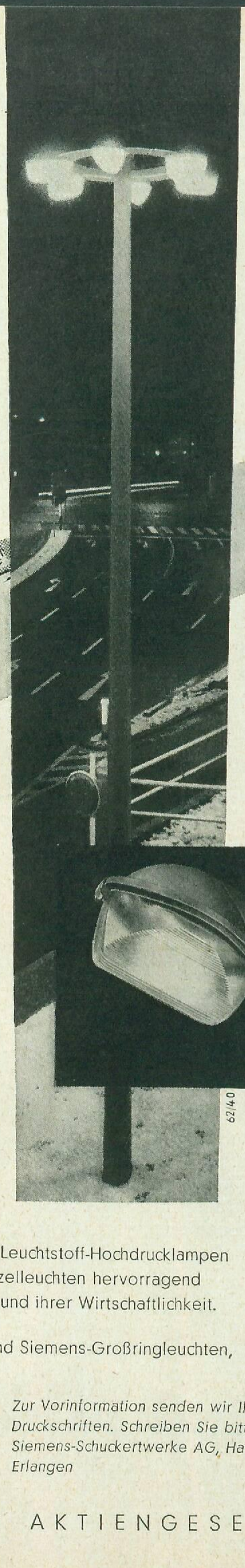
Dortmund: Ratgeber für die Schulwahl. Schulische Bildungsmöglichkeiten in Dortmund. Hrsg. v. Schulamt Dortmund. Dortmund: Ruhfuß 1958, 101 S.

Denkschrift zur Ausstattung Dortmunder Volksschulen mit Lehr- und Arbeitsmitteln. Hrsg. v. Kreislehrerrat Dortmund. Dortmund: Westfalendruck 1958, 39 S.

Hüser, Fritz (Hrsg.): Gerrit Engelke. Arbeiter und Dichter 1890–1918. Dortmund: Städtische Volksbücherei 1958, 44 S. (Dichter und Denker unserer Zeit. Folge 24.)

SIEMENS

OVAL-SPIEGELLEUCHTEN



62/40

Die richtige Leuchte am richtigen Platz

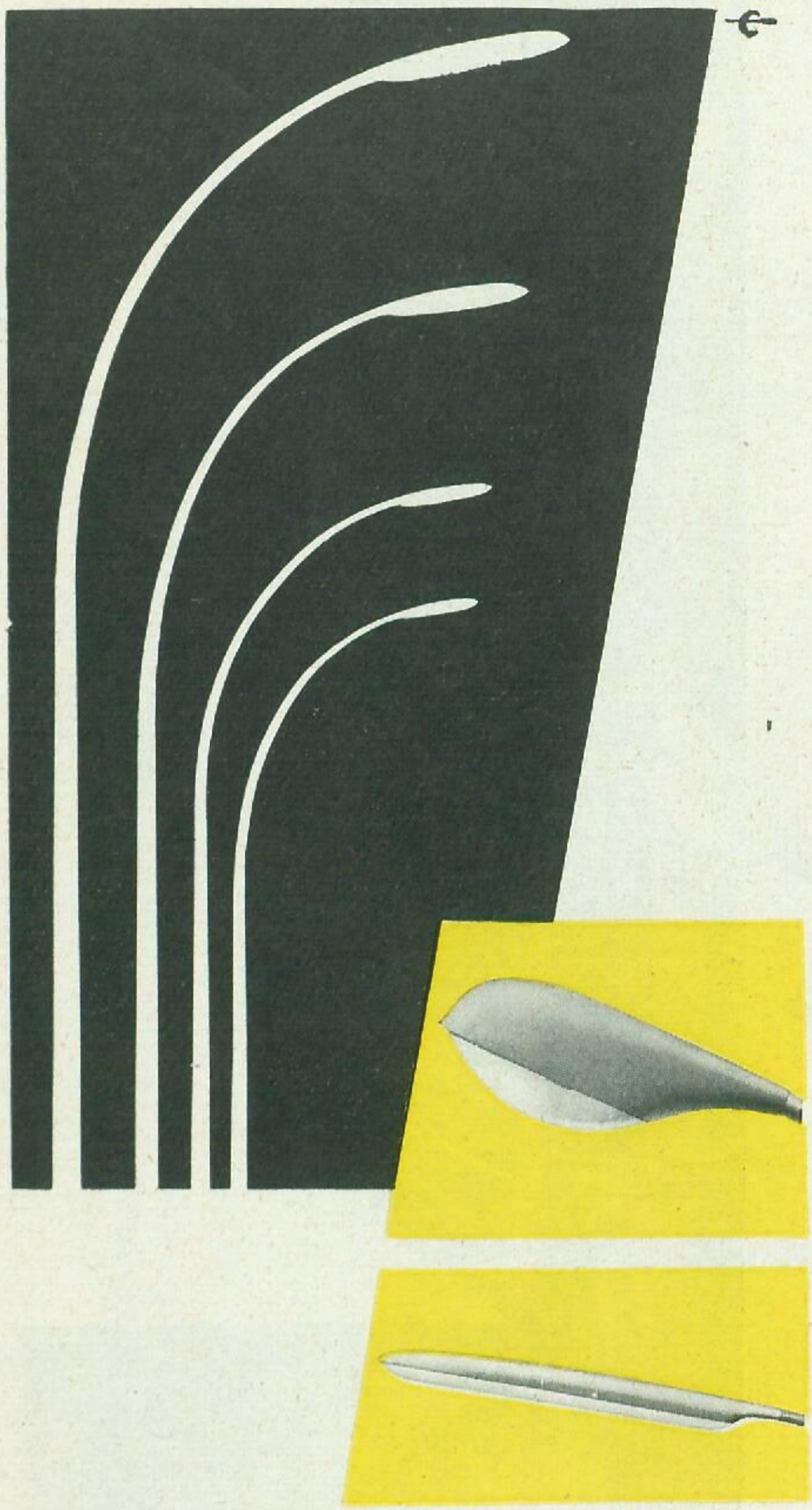
Dies wird immer der Fall sein, wenn sich Verkehrsfachmann und Straßenbauer rechtzeitig mit dem Lichtingenieur an einen Tisch setzen.

Unsere Lichtingenieure beraten Sie gern über die neuen, mit Leuchtstoff-Hochdrucklampen ausgerüsteten Siemens-Oval-Spiegelleuchten, die sich als Einzelleuchten hervorragend bewährt haben — dank ihrem besonderen optischen System und ihrer Wirtschaftlichkeit.

Besonders repräsentativ für belebte Plätze und Auffahrten sind Siemens-Großringleuchten, die 6 Oval-Spiegelleuchten harmonisch vereinen.

Zur Vorinformation senden wir Ihnen gern unsere Druckschriften. Schreiben Sie bitte an: Siemens-Schuckertwerke AG, Hauptwerbeabteilung, Erlangen

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AKTIENGESELLSCHAFT



Moderne Straßenbeleuchtung

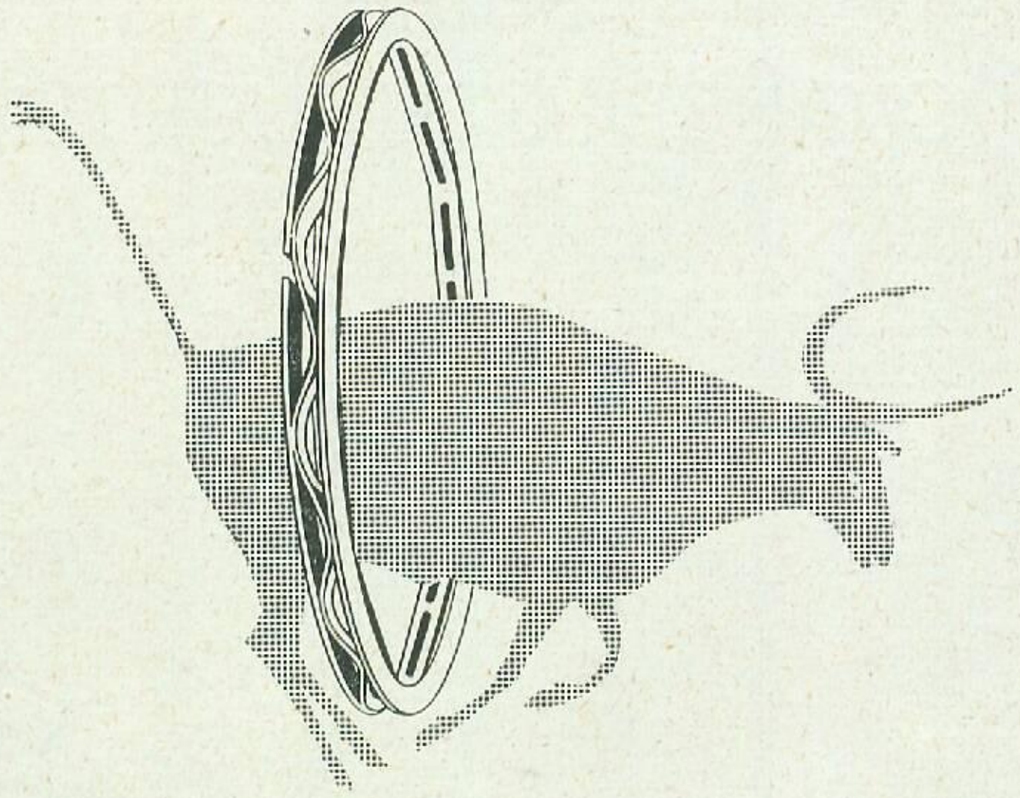
erhöht die Verkehrssicherheit durch gleichmäßig gute Lichtverteilung.

Wir liefern dazu Stahlrohrlichtmaste für elektrische und Gas-Straßenbeleuchtung, Ansatzleuchten und Überspannungsleuchten für Leuchtstofflampen sowie für Quecksilberdampf-Hochdrucklampen, sämtliche Zubehör- und Ersatzteile

Unsere Tochtergesellschaft Pintsch-Licht G. m. b. H., München liefert Glühlampen, Leuchtstofflampen und Kohlefadenlampen.

PINTSCH BAMAG
AKTIENGESELLSCHAFT
Werk Berlin NW 87 · Reuchlinstraße 10-17

Die Kraft
seiner besten Tage



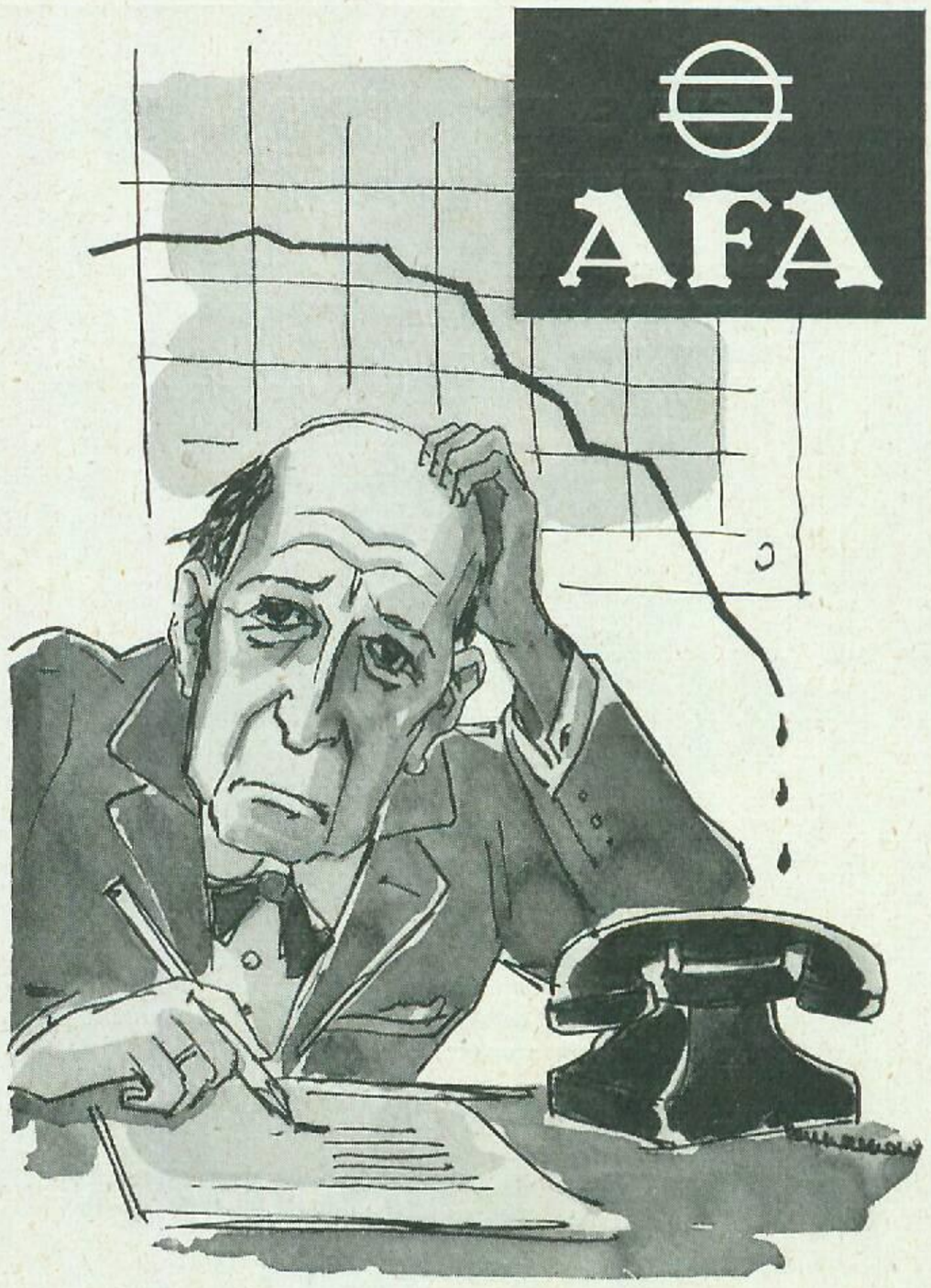
hat ein Motor nach einer gewissen Laufzeit verbraucht. Durch den normalen Verschleiss sinkt die Leistung und der Ölverbrauch steigt. Der Motor hat sich daher das Recht für eine Auffrischung redlich erworben. Entscheiden Sie sich für die besonders preisgünstige und schnelle Art der Zwischenüberholung mit Ate DUAFLEX-Ringsätzen. Durch diese Reparatur-Ringsätze kehren für weitere zigtausend Kilometer all die schätzenswerten Eigenschaften Ihres Motors zurück: Geringer Verbrauch an Öl und Benzin, hohe Kompression sowie Leistung und Kraft seiner besten Tage.

Der Motor wird wieder jung.

SAVE OIL SETS
DUAFLEX-RINGSÄTZE
lieferbar für jeden gängigen Motorentyp

TEVES & CO GMBH · BARSINGHAUSEN/HANN.

A-1016/1



Jetzt wird's Zeit

mit dem Rationalisieren,

natürlich modern

durch Elektrofahrzeuge,

aber mit

AFA-BATTERIEN

- noch wirtschaftlicher
- geräuschlos
- geruchlos

ACCUMULATOREN-FABRIK AKTIENGESELLSCHAFT
HAGEN/WESTF. · FRANKFURT/M. · HANNOVER

Leuchtende Verkehrszeichen

tragen dazu bei, die Unfallgefahr zu vermindern, da sie bei Tag und Nacht, bei Regen und Schnee, schon von weitem gut erkennbar sind.

Unsere Verkehrszeichen sind:
Transparent, innenbeleuchtet,
mit Farbfolie (Lichtechtheit für 5 Jahre garantiert) zwischen zwei 3 mm starken Scheiben aus **splitterfreiem** Glas versehen;

wirtschaftlich durch Ausstattung mit
1 U-Leuchtstofflampe 16 W oder
1 Glühkörper für 50 l/h Stadtgas;

einfach zu bedienen.

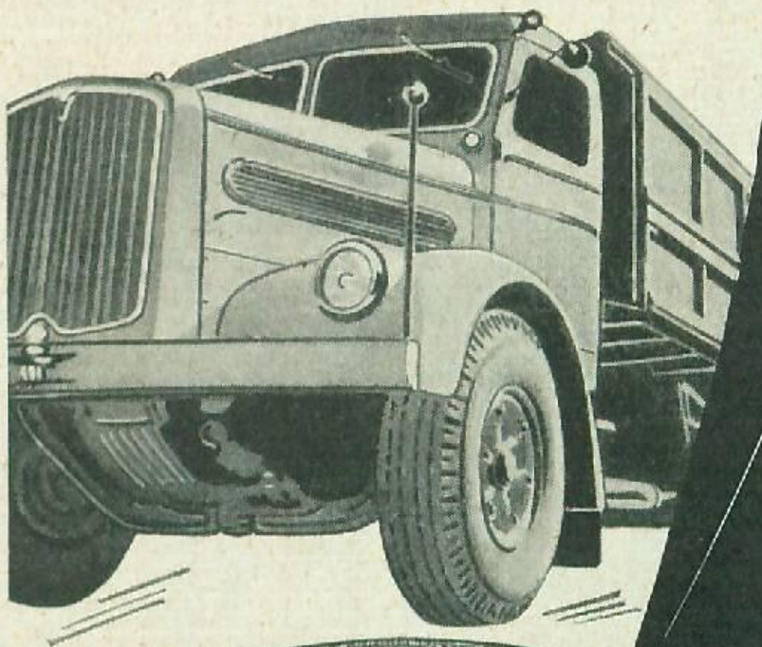
Richten Sie Ihre Anfragen bitte an

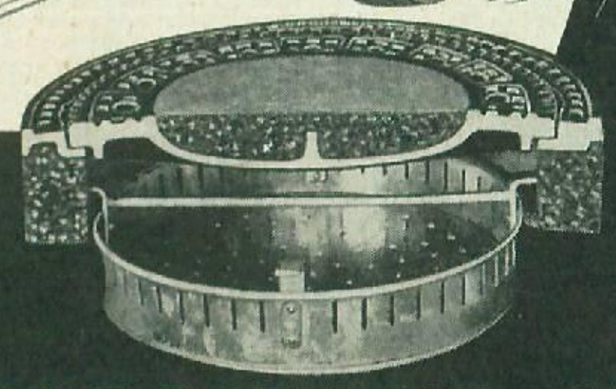
PINTSCH BAMAG
AKTIENGESELLSCHAFT
WERK BERLIN NW 87
Abt. 1 · Telefon: 39 54 01 · Fernschreiber: 018 3805

Für größte Belastungen!

BEGU-

Schachtabdeckung





Pat. angem.
DAS 1010464
40 t Prüflast
Gesamtgewicht nur 165 kg

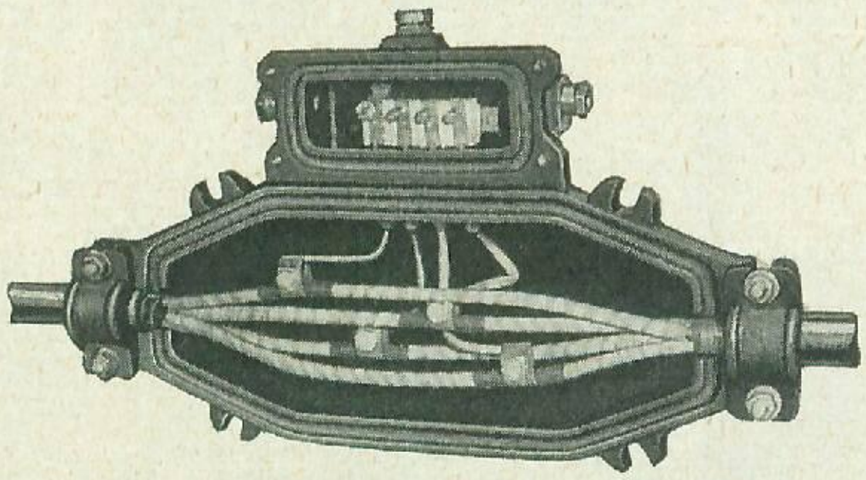
PASSAVANT-WERKE

MICHELBACHER HÜTTE (b. Michelbach, Nassau)

Kabelmuffen

mit Klemmkasten DGM

Neuartiges, zweckvolles Bauelement
Besonders vorteilhaft für Tonfrequenz-Rundsteueranlagen
Als Abzweig- u. Verbindungsmuffe lieferbar



- Auch nachträglicher Anschluß von Verbrauchern am Hauptversorgungskabel möglich
- Kein Auswechseln von vergossenen Muffen oder Neuverlegung mehr nötig
- Innenräume des Kastens und der Muffe getrennt
- Material- und Montagekostenersparnis

Sonderliste Nr. 258 auf Wunsch

Gebr. Hannemann & Cie.
G.m.b.H.
Düren (Rhld.)

STAHLROHR-MASTE

Auslegermaste DIN 49 778

parabolisch
kreisförmig
elliptisch

Aufsatzmaste

konisch
zylindrisch

für

Gas- und elektrische Straßenbeleuchtung

LEONARD SCHMID
Abt. Schweißwerk
HOHENLIMBURG

1908 - 1958

RECORD *Typ Standard*

DER UNIVERSELLE
GASDRUCK-FERNZÜNDER

NUR EIN TYP

- PASSEND FÜR JEDE LEUCHTE
- VERWENDBAR FÜR ALLE VORKOMMENDEN SCHALTUNGEN
- 3 FACHE ZÜNDFLAMMEN-REGULIERUNG

WW SÜDWEST

RECORD-WERKE · FRANKFURT/MAIN-WEST 13

WIRTSCHAFT UND TECHNIK

WALTHER HOLZ

Straßenbeleuchtung

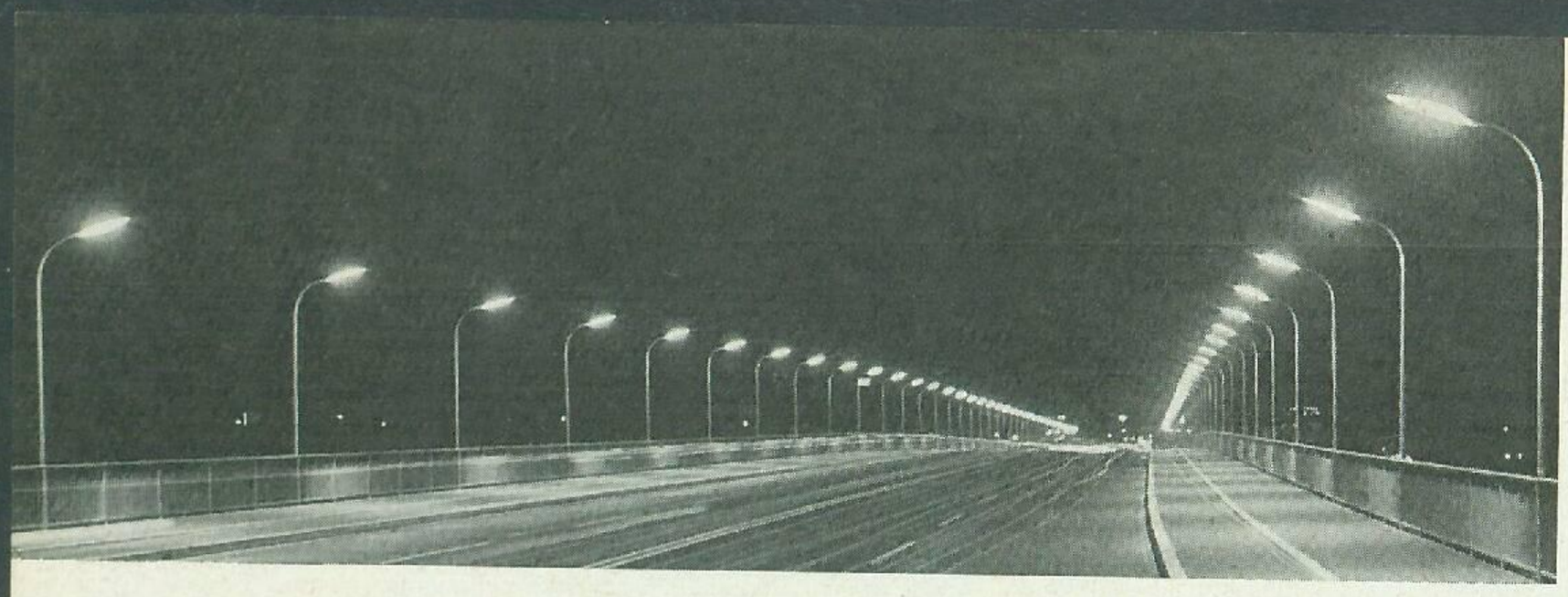
Großflächenleuchten vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof – WTS (1)

Der Autofahrer, der nach Westen fahrend in der Dunkelheit die Autobahnbrücke bei Köln-Rodenkirchen passiert, wird unwillkürlich das Tempo mäßigen und einen Blick auf die prächtige Perlenkette der Straßenbeleuchtung der linksrheinischen Uferstraße werfen. So kann eine gut ausgebaute Straßenbeleuchtung über ihre eigentliche Aufgabe hinaus, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, die Visitenkarte einer Stadt sein. Wie Köln den Autoreisenden durch diese Perlenkette begrüßt, so empfängt Stuttgart mit der Prachtbeleuchtung vor dem Hauptbahnhof den Bahnreisenden (Bild 1), doch sind die Repräsentationsgründe allein nicht ausschlaggebend. Der starke Verkehr sowohl auf der fast **11 km langen Kölner Rheinuferstraße** als auch auf dem Stuttgarter Bahnhofsplatz erfordert eine besonders gleichmäßige und ausreichende Beleuchtung. Die Rheinuferstraße Kölns erreicht dies durch Überspannungen, der Bahnhofsvorplatz in Stuttgart durch Großflächenleuchten, wie wir sie häufig verwendet sehen.

Es ist nicht zu leugnen, daß die Probleme der Straßenbeleuchtung doch sehr aufmerksam von den verschiedensten Stellen, die einschlägig damit beschäftigt sind, beobachtet werden, und daß diese Probleme sehr vielschichtig sind. Einen deutlichen Ausdruck fand diese Aufmerksamkeit auf der Jahrestagung 1958 des Verbandes kommunaler Unternehmen (VKU) in Dortmund, wo die Teilnehmerzahl an dem Arbeitskreis „Straßenbeleuchtung" über Erwarten hoch war, und die Teilnehmer sich aus allen Kreisen der kommunalen Verwaltung und der kommunalen Versorgungswirtschaft zusammensetzten. Die in diesem Arbeitskreis angeschnittenen Fragen und die Diskussion dazu werden in Kürze im Gelbheft XXV des VKU gedruckt vorliegen, und man wird doch noch weiterhin mit der finanziellen, der rechtlichen und wirtschaftlichen Seite, den Haftpflichtfragen, den technischen Lösungen etc. befassen müssen. Auch die Frage „Gas oder Strom" wird sich wie ein roter Faden weiterhin durch die Diskussion ziehen. Doch soll dieser Beitrag sich nicht mit den soeben angedeuteten Fragen beschäftigen, sondern mit den Anstrengungen, um eine ausreichende Straßenbeleuchtung zu erhalten und die Anlagen und Einheiten der Straßenbeleuchtung auch am Tage ansprechend zu gestalten. Diese Bestrebungen sind nicht auf die Großstädte beschränkt, Mittel- und Kleinstädte, auch die dörflichen Gemeinden machen große Anstrengungen auf diesem Gebiet, gut unterstützt von der einschlägigen Industrie.

Eine Leuchte soll schön und zweckmäßig sein. Man sucht dies auf mannigfache Art zu erreichen. Das Feld beherrschen die Auslegerleuchten in den verschiedenartigsten Ausführungen, in einseitiger, zweiseitiger oder Mittelanordnung. Die Moselbrücke in Koblenz ist ein zweiseitiges architektonisch schönes Beispiel (Bild 2) mit Mastansatz-Leuchten (Strom). Wer diese Brücke einmal bei Dunkelheit befahren

Der Ballindamm in Hamburg
Photo: AEG



Die Moselbrücke bei Koblenz
(2) Photo: W. Rüsch

hat, wird sie ebenso ausreichend erhellt finden wie die Beleuchtung durch Gasleuchten an Auslegermasten in Düsseldorf-Bilk (Bild 3).

Daß Brückenauffahrten eine besonders gute Beleuchtung aufweisen müssen, ergibt sich aus der Verkehrsmassierung auf diesen Verkehrswegen. Die Forderung, daß die Tageswirkung ebenso der Bedeutung dieser Stromübergänge gerecht werden muß, wurde durch die Beleuchtungsanlage für die Nordbrücke in Düsseldorf einwandfrei gelöst (Bild 4). Die mit zwei Stück Natriumlampen bestückten Auslegermasten mit 9,5 m Lichtpunkthöhe bieten mit den Pylonen der Hängebrücke einen imposanten Eindruck.

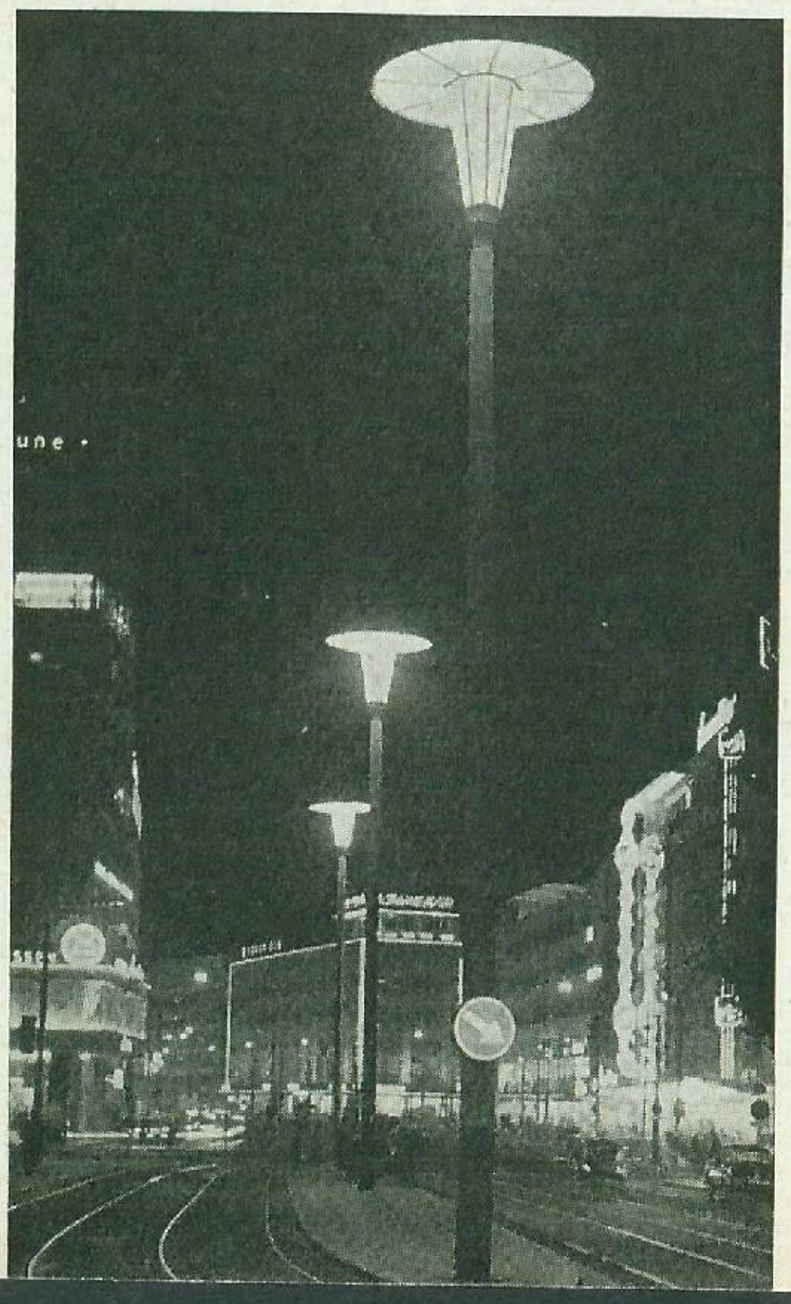
Die Bilder zeigen, wie stark die Formgebung der Masten in Stahl und Beton, in Peitschenform und mit Spiegelleuchten variiert. Doch wäre dieser Abriß unvollständig, wenn man nicht auch noch von den Masten einen Blick zu den „Kandelabern" werfen wollte. Es ist der Aufsatzlichtmast, der insbesondere bei Straßen mit starkem Baumbestand, meistens wohl Wohn- und vom Durchgangsverkehr abliegende Straßen, sehr zweckmäßig erscheint und in der Tag- und Nachtwirkung den heutigen Ansprüchen genügt. Aber auch Hauptverkehrsstraßen sind durchaus für diese Lichtträger geeignet, wie Bild 5 zeigt.

Wenn wir bisher in der Hauptsache Straßen betrachteten, müssen wir zur Vervollständigung auch der äußerst schwierigen Ausleuchtung von Plätzen mit starker Verkehrsbelastung einige Zeilen und Bilder widmen. Die Tendenz geht deutlich dahin, den Leuchtenwald um den Platz herum zu beseitigen. Lichttürme großer Höhen sollen diesen Wald ersetzen, Dazu gehören naturgemäß Lampen mit höheren Lichtströmen. Eine solche Lösung zeigt die Großleuchte, die anläßlich der 800-Jahrfeier der Stadt München aufgerichtet wurde. Die Aufhellung des verkehrsreichen Platzes zeigt Bild 6. Eine eingehende Beschreibung dieser interessanten und zukunftweisenden Konstruktion in der Zeitschrift „Die Lichttechnik" ist 1958 in Heft 9 erschienen. Doch nicht alle können Lichttürme stellen. Nicht überall ist dies angebracht. Mit kleineren Einheiten geht es auch. München bietet hierfür gleich ein zweites Beispiel neuzeitlicher Platzbeleuchtung. Der Karlsplatz – Stachus – einer der verkehrsreichsten Plätze Europas mit täglich 60 000 Kraftfahrzeugen und 3 000 Straßenbahnzügen, ohne die anderen Verkehrsteilnehmer zu rechnen, wurde umgebaut. Der alte Zustand gab keine einwandfreie Aufhellung des Platzes. Nunmehr ersetzen 11 moderne Pilzleuchten

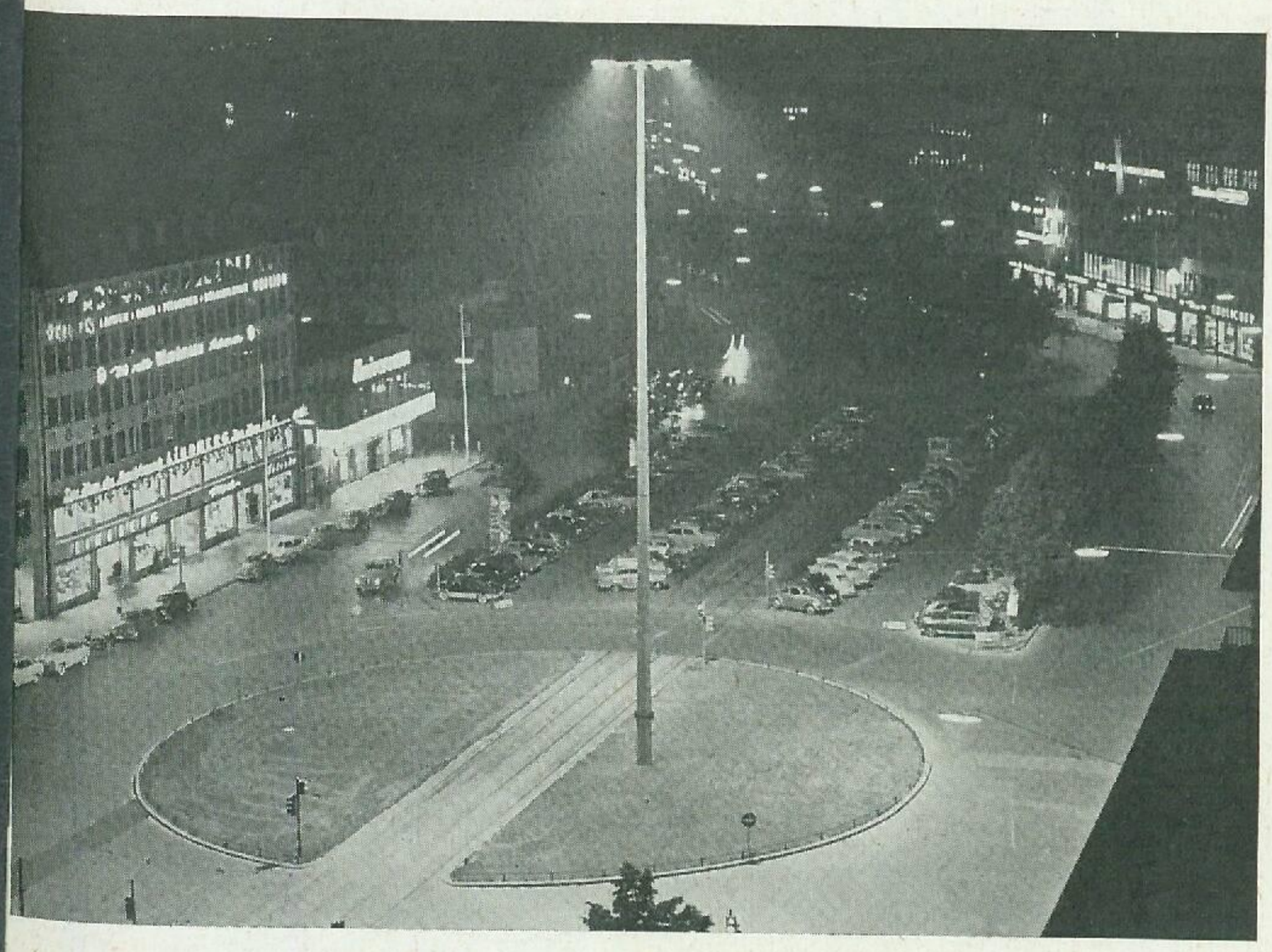
Gasansatzleuchten in einer Hauptstraße in Düsseldorf-Bilk (3) oben

Die Zeil in Frankfurt am Main (7) rechts, Photo: Baumann

Nordbrücke über den Rhein in Düsseldorf (4) unten



Leuchtturm mit Xenonlampen-Leuchten in der Sonnenstraße in München (6)



Lichtmaste am Ernst-Reuter-Platz in Berlin (8)
Photo: Osram

25 Tiefstrahler, die früher an einem Gewirr von Überspannungen über dem Platz schwebten. – Aus Frankfurt sehen wir einen verkehrsreichen Platz innerhalb der Stadt mit Großflächenleuchten (Bild 7). In Betonausführung eignet sich die Großringleuchte besonders für die Aufstellung auf verkehrsreichen Plätzen. Einen ganz anderen Anblick bieten die Großleuchten, die jetzt den Ernst-Reuter-Platz in Berlin-Charlottenburg – früher „Knie" genannt – nach seiner Umgestaltung ausleuchten (Bild 8).

Wenn diese aus Raumgründen naturgemäß unvollständige Zusammenstellung einen Einblick in die fast unerschöpflichen Lösungsmöglichkeiten der öffentlichen Beleuchtungsprobleme geben soll, so muß noch ein Blick auf am Rande liegende Lösungen geworfen werden, die nicht von der öffentlichen Beleuchtung zu trennen sind. Dieses umfangreiche Randgebiet kann hier ebenfalls nur gestreift werden: greifen wir drei Beispiele heraus. Der Verkehrsschutzmann, den wir auch in der Dunkelheit in seiner Kanzel gut erkennen möchten, erfordert eine Sonderlösung, ebenso die Beleuchtung von Ladestraßen in Häfen, wo Masten oder ähnliches hinderlich sind, in Form der kniehochen Kaileuchte. Und schließlich auch Verkehrstunnelbeleuchtungen, für die Berlin ein bemerkenswertes Beispiel bietet. Gerade hier werden wir sehr gespannt sein dürfen, was die weitere Entwicklung ergibt, z. B. für den Straßentunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg.

Die Bilder vermitteln nur einen schwachen Eindruck von dem Stand der öffentlichen Beleuchtung, dieser Beleuchtung, deren Bedeutung sich die Menge der Nutznießer kaum klarmacht, ebenso wenig wie den steten Kampf der Verantwortlichen um Entwicklung und Finanzierung.

Mastaufsatzleuchten in der Bismarckstraße in Kaiserslautern (5)

Photo: Osram

WILHELM ASELMANN

Druckwellengesteuerte Fernübertragung für Gasverteilungsnetze

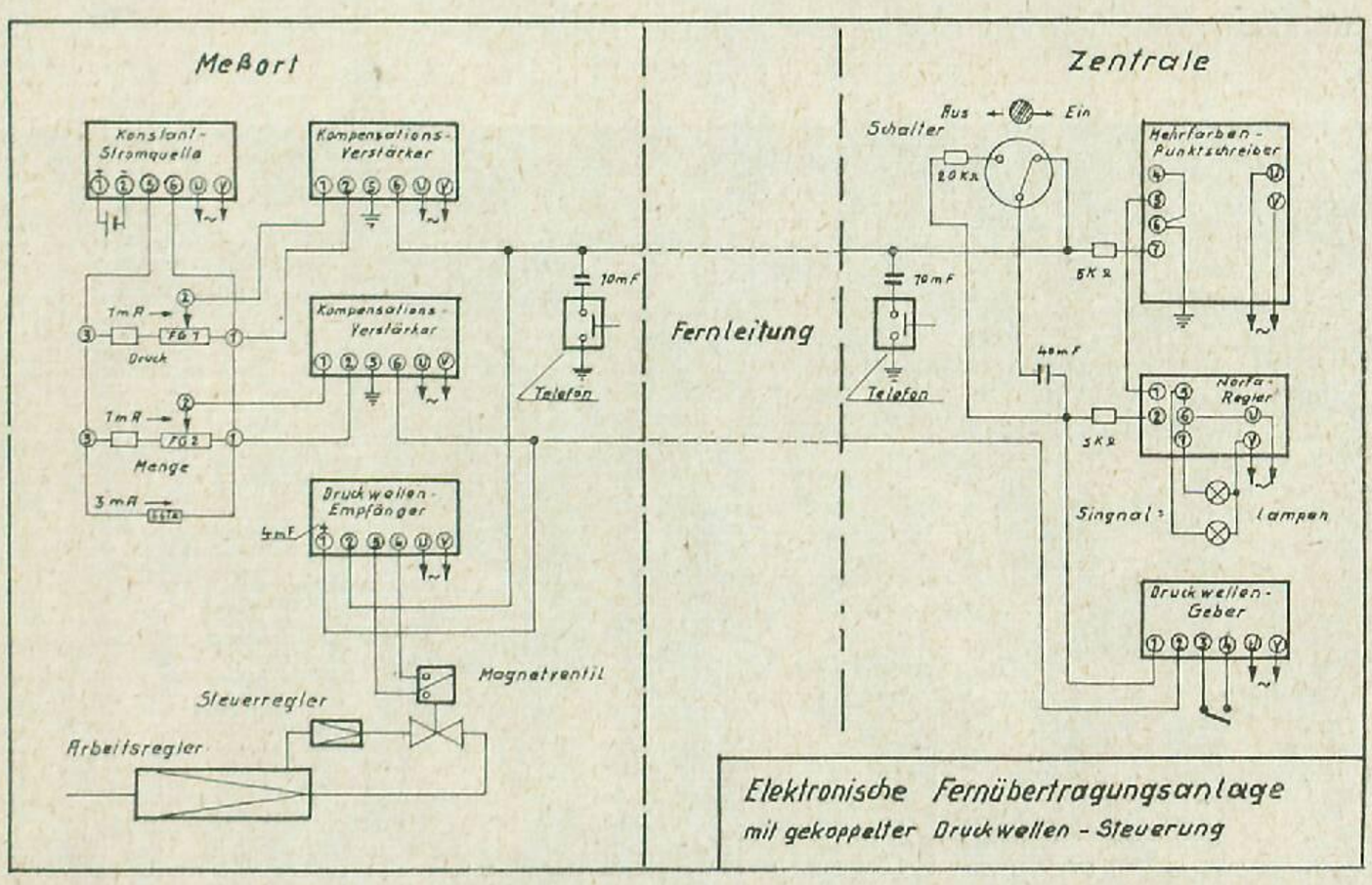
Die Umsiedlung aus den besetzten Gebieten und die damit verbundene Zentralisierung der verschiedenen Industrien nach dem letzten Kriege brachte große Veränderungen im Ablauf der Gasversorgung des Gaswerkes Peine mit sich. Hierdurch entstanden Abnahmesteigerungen und Abnahmeschwerpunkte von erheblichem Ausmaß, welche zwangsläufig zu einer Überbelastung des vorhandenen und z. T. sehr alten Niederdrucknetzes führten. Da außerdem die Erzeugungsanlagen nicht mehr den technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprachen, wurde die gesamte Gasversorgung auf Ferngasbezug umgestellt. Da die erste Voraussetzung – nicht nur für die Wirtschaftlichkeit, sondern auch für die mit Recht verlangte Sicherheit einer Gasversorgung – einwandfreie Verteilungsanlagen sind, wurde somit ein überlagertes Mitteldrucknetz, welches im Endausbau die Stadt als Ring einschließt, erstellt. Das Mitteldrucknetz ermöglicht es, mit verhältnismäßig kleinen Rohrdimensionen größere Gasmengen an die Bedarfsstellen des Niederdrucknetzes heranzuführen und über die erstellten Reglerstationen in das Niederdrucknetz einzuspeisen. Außerdem ermöglicht das Mitteldrucknetz den direkten Anschluß von Großabnehmern der Industrie und des Gewerbes.

Gleichzeitig mit dem Ausbau des Mitteldrucknetzes und dem Bau der Reglerstationen wurde eine moderne elektronische Fernübertragungsanlage mit zentraler Meßwarte erstellt. Hierdurch wird die Gasversorgung im gesamten Versorgungsgebiet des Werkes genauestens überwacht.

Die erste Fernübertragungsanlage wurde bereits im Jahre 1956 und die erste Druckwellensteuerung im Jahre 1957 erstellt.

Das beigefügte Schaltbild enthält die Übertragungsglieder für eine Station. Neben der Übertragung der Meßwerte für Reglerausgangsdruck und Durchflußmenge ist noch die Druckwellensteuerung und die Fernsprecheinrichtung eingezeichnet. Auf der linken Seite des Schaltbildes befindet sich der Meßort und auf der rechten Seite die zentrale Meßwarte. Am Meßort befinden sich die Fernsender (Potentiometer) FG 1 und FG 2. Der eine der beiden Fernsender wird von einer Druckringwaage, der andere von einer Mengenringwaage betätigt. Beide Fernsender werden von der Konstantstromquelle gespeist. Diese Konstantstromquelle liefert einen Strom von 5 mA, der sich aufteilt in einen Strom von 3 mA über den Widerstand von 667 Ohm und je 1 mA über die Fernsender FG 1 und FG 2. Die an den beiden Fernsendern abgegriffenen Spannungen gehen auf die beiden elektronischen Meßverstärker. Die Ausgangsströme dieser Verstärker liefern die für die Registrierung der Meßgrößen in der Meßwarte erforderlichen Werte. Die Verstärker sind in einem Gußgehäuse untergebracht. Das gleiche gilt auch für die Konstantstromquelle. Als Fernleitung zwischen Meßort und Meßwarte können entweder Postadern (unter Berücksichtigung der bestehenden Vorschriften) oder eigene Leitungen verwendet werden. Für jeden Meßwert ist nur eine Ader erforderlich. Die beiden Verstärker haben eingangsseitig und ausgangsseitig gemeinsame Leitungen, und zwar sind dies auf der Eingangsseite die Klemmen 2, die an den Fußpunkten der beiden Fernsender verbunden sind und ausgangsseitig die Klemmen 5, die auf Erde liegen. Die Erde dient somit als gemeinsame Rückleitung für die Ausgangsströme der beiden Verstärker. Die Fernleitung (Mengenmessung), die an dem unteren Verstärker angeschlossen ist, führt an den Druckwellengeber für die Straßenbeleuchtung, welcher in der Meßwarte montiert ist, und zwar an Klemme 2. Der der Stellung des Ferngebers FG 2 proportionale Ausgangsstrom des unteren Verstärkers wird also im Druckwellengeber über die Sekundärwicklung eines Transformators geführt und verläßt den Druckwellengeber wieder bei Klemme 1, um über den Widerstand von 5 kOhm auf die Klemme 2 des Norfa-Reglers, durch diesen hindurch, aus Klemme 1 heraus, auf die Klemme 5 des Mehrfarben-Punktschreibers und von der Klemme 6 dieses Schreibers auf Erde, also auf die Rückleitung zu fließen.

Der Norfa-Regler, der in der Meßwarte die Durchflußmenge der Regleranlage anzeigt, hat eingebaute Minima- und Maximakontakte. Vom Norfa-Regler wird also bei Unter- oder Überschreiten einer voreingestellten Menge ein akustisches Signal gegeben und außerdem leuchtet eine eingebaute Signallampe auf. Hierdurch wird sofort bei Nullanzeige des Norfa-Reglers der Ausfall der Reglerstation an die Meßwarte gemeldet. Die andere Fernleitung (Druckmessung) wird direkt über den Widerstand von 5 kOhm an die Klemme 7 des Schreibers, welcher die Durchflußmenge der Regleranlage und den Reglerausgangsdruck registriert, gelegt und der Ausgangsstrom des oberen Verstärkers, der dem Druck proportional ist, fließt von Klemme 6 auf Erde ab. Da die Übertragung der Mengen- und Druckmeßwerte, die Telefonverbindung zwischen Reglerstation und Meßwarte sowie die Druckwellensteuerung der Straßenbeleuchtung gemeinsam über



die beiden Fernleitungen vorgenommen werden, ohne daß eine Beeinflussung der Meßwerte eintritt, ist es ratsam, zum Verständnis der bis jetzt geschilderten Schaltung, sich den Druckwellenempfänger, welcher sich am Meßort befindet, und die beiden Telefone wegzudenken. Die beiden Telefone liegen nun in einem Kreis, der aus der Erde und andererseits aus der oberen Fernleitung besteht. Die Telefone sind über einen Kondensator von je 10 µF an die obere Fernleitung angeschlossen. Durch diese Kondensatoren wird eine galvanische Entkopplung von der Meßleitung erzielt.

Wird der Druckwellengeber eingeschaltet, so wird ein Wechselstrom von 100 Hz über den Kondensator von 40 µF und den oben eingezeichneten Schalter an die Fernleitung gelegt. Die Klemme 2 des Druckwellengebers liegt direkt an der unteren Fernleitung. Durch die Kapazität von 40 µF wird wieder eine galvanische Entkopplung des Wechselstromkreises vom Gleichstromkreis erreicht. Die Eingangsklemmen des Empfängers liegen nun an den Klemmen 6 der beiden Meßverstärker. Im Schaltbild ist zu erkennen, daß auch der Druckwellenempfänger gleichstrommäßig von den Fernleitungen getrennt ist, und zwar durch den Kondensator von 4 µF, der hinter Klemme 1 im Innern des Empfängergehäuses liegt.

Der Impuls für die Schaltung der Druckwelle für die Straßenbeleuchtung, der vom Empfänger aufgenommen wird, liegt an den Klemmen 5 und 6 und wird von hier aus auf das Ex-geschützte Magnetventil, welches, wie aus dem Schaltbild ersichtlich, über der Regleranlage aufgebaut ist, geführt. Durch diesen Impuls zieht das Magnetventil an und gibt den Vordruck der Mitteldruckleitung auf den Steuerregler, welcher über dem Arbeitsregler der Regleranlage angebracht ist, frei. Der Steuerregler fährt nunmehr einen beliebig einstellbaren zusätzlichen Druck auf die Membrane des gewichtsbelasteten Arbeitsreglers, wodurch der Reglerausgangsdruck erhöht wird und diese Druckerhöhung im Niederdrucknetz die eingebauten Gasstraßenleuchten sowie die Gasdruckschalter der elektrischen Straßenbeleuchtung zum Schalten bringt.

Bei der besprochenen Anlage handelt es sich um die Übertragung von 2 Gleichstrommeßwerten über 2 Fernleitungen, wobei als Rückleitung die Erde benutzt wird, und um zwei Wechselstromübertragungen, -fernsprechen und -druckwellensteuern. Es ist aber zu beachten, daß der im Schaltbild oben rechts eingezeichnete Schalter auf „Aus" zu legen ist, wenn ein Anruf durch die Fernsprecher erfolgt, damit beim Anrufen nicht die Druckwelle ausgelöst werden kann. Gleichzeitig dient dieser Schalter dazu, bei Reparaturarbeiten die angeschlossenen Meßgeräte zu schützen. Der eingezeichnete Widerstand von 20 kOhm hinter dem Schalter soll lediglich die Kontakte des Schalters beim Entladen des 40 µF Kondensators schützen.

Der Druckwellengeber in der Meßwarte enthält einen Graetz-Gleichrichter mit einem angeschlossenen Kondensator von 4 µF. Durch die Einführung dieses Kondensators liegt an dem Potentiometer nur noch eine Wechselspannung mit der Grundfrequenz von 100 Hz und den zugehörigen höheren Harmonischen. Der im Druckwellengeber eingebaute Transformator dient zur Trennung vom Netz. Mit dem an den Klemmen 3 u. 4 liegenden Schalter wird das Netz beim Schließen an den Geber angelegt. Der Empfänger am Meßort enthält auf der Eingangsseite neben dem bereits besprochenen Trennkondensator von 4 µF ein Doppel-T-Filter. Durch dieses Filter wird erreicht, daß evtl. auf der Leitung liegende Wechselspannungen der normalen Netzfrequenz die Druckwellensteuerung nicht auslösen können. Das Filter dämpft also sehr stark die Frequenz von 50 Hz, während die höheren Frequenzen zur Auslösung der Druckwelle durchgelassen werden, über einen Gleichrichter gleichgerichtet werden und ein gepoltes Relais zum Ansprechen bringen. Das gepolte Relais schaltet dann ein robustes Schneidankerrelais ein. Die Arbeitswicklung des Schneidankerrelais wird von einem zweiten Gleichrichter gespeist. Ein Einweg-Gleichrichter, ein VDR-Widerstand (spannungsabhängiger Widerstand) und ein Vorwiderstand von 10 kOhm ergeben einen wirkungsvollen Kontaktschutz des gepolten Relais.

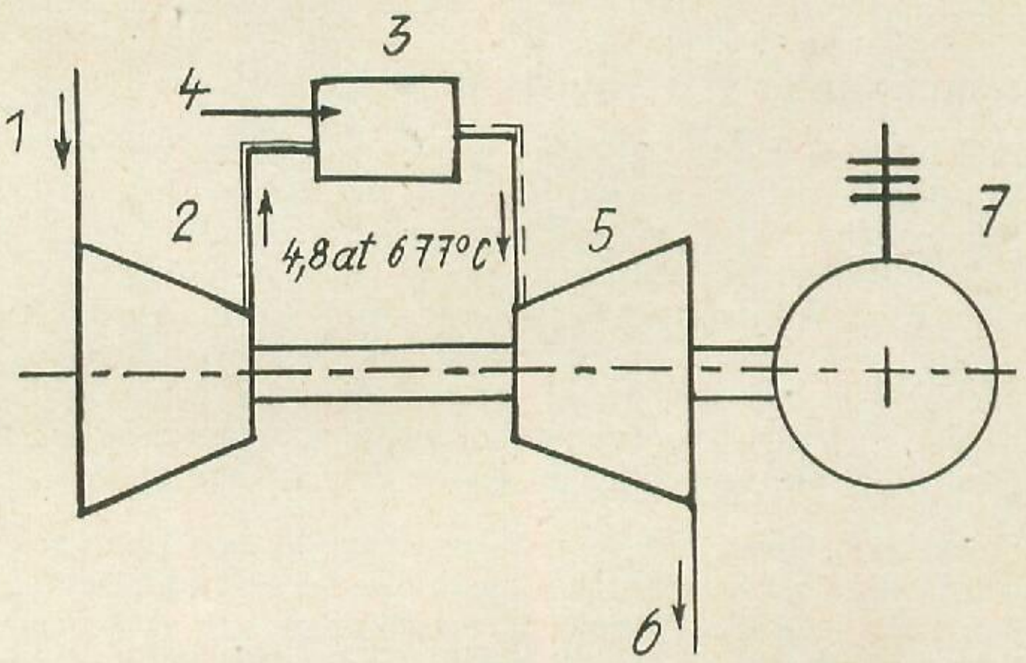
Die Ausführungen zeigen, welche Möglichkeiten bestehen, eine Betriebskontrolle und eine präzise Betriebsüberwachung mit einer gekoppelten Druckwellensteuerung der gesamten Straßenbeleuchtung durchzuführen; diese Anlagen geben die Gewähr für eine Sicherheit, wie sie von einer Gasversorgung gefordert wird. Und da außerdem eine personelle Wartung der Regleranlagen weitgehend eingeschränkt wird, erzielt man auf diese Weise auch einen Beitrag zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens.

Die Gasturbine in der kommunalen Elektrizitätsversorgung der USA

Die erste Gasturbinen-Kraftanlage in der kommunalen Elektrizitätsversorgung [1], die die Stadt Larned in Kansas aufstellte, hat die Aufmerksamkeit der Fachkreise in USA und anderen Ländern auf sich gelenkt. Die Erhöhung der vorhandenen, durch Dampfturbinen betriebenen Leistung von 5 500 kW durch eine Gasturbine von 1 200 kW war das Ergebnis von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

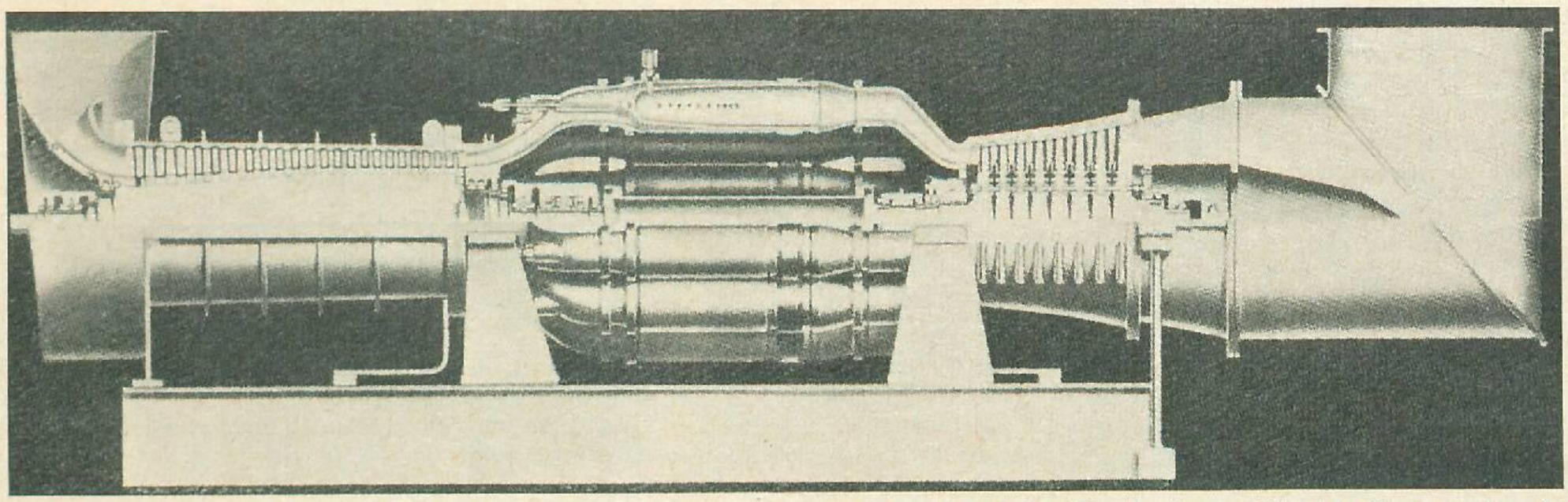
Die Gasturbinenanlage der Westinghouse Electric Corporation arbeitet nach dem einfachen offenen Prozeß (Abb. 1). Sie besteht aus einem Achsialkompressor, einer Verbrennungsanlage für Naturgas und Destillatöl und der Gasturbine, in der die Verbrennungsluft von 675° C auf 415° C expandiert. Alle Elemente einschließlich des Reduktionsgetriebes und des Schmierölbehälters sind auf einen Stahlrahmen montiert, der Generator steht auf einem Betonfundament und trägt einen gekuppelten Erreger- und Hochfahrsatz. Die Gasturbinenanlage zeigt Abb. 2.

Das Hochfahren der Gasturbine kann mit jedem Brennstoff erfolgen. Die Anlage in Larned bildet die erste Gasturbine in USA, die unter Last von gasförmigem auf flüssigen Brennstoff übergehen kann. Die Lastregelung der



Gasturbine nach dem offenen Prozeß. 1 Lufteintritt, 2 Kompressor, 3 Brennkammer, 4 Brennstoffzuführung, 5 Gasturbine, 6 Abgase-Ausführung, 7 Generator (1)

[1] Burke u. Rampt, First municipal gasturbine plant, Public Power, Nov. 1955; vgl. W. Jacobi, Die Entwicklung der Gasturbinen, Technik und Forschung 1956, Nr. 38 vom 7. 11. 1956, S. 518–520; Nr. 42 vom 5. 12. 1956, S. 572.



Gasturbine der Westinghouse Electric Corporation (2)

Gasturbine wird durch die Brennstoffzufuhr gesteuert. Die Drehzahlbegrenzung übernimmt ein Selbstregler nach dem Federgewichtsprinzip. Überwachung und Regelung erfolgen von einer Schalttafel aus mit Anzeigeinstrumenten für Geschwindigkeit, Brennstoffdruck, Luftdruck, Lagertemperatur, Turbinen-Eintritts- und Austrittstemperatur. Akustische und optische Warnsignale zeigen auch den geringsten anormalen Betriebszustand (Übergeschwindigkeit, Übertemperatur) an, damit die Anlage vor einer Gefährdung abgeschaltet wird.

Die einzelnen Daten der Anlage sind: Die achtstufige Gasturbine erreicht bei Vollast eine Geschwindigkeit von 8 750 U/Min. Der 23stufige Achsialkompressor fördert rd. 800 cbm/Min. Luft bei einem Kompressionsverhältnis von 4,85. Die Verbrennungsanlage besitzt 12 Brennkammern mit 2 Zündanlagen. Das Reduktionsverhältnis des Getriebes beträgt 7,3 : 1. Der Anlaßmotor von 110 kW Leistung bei 2 800 U/Min. verwendet Benzin. Der Drehstromgenerator leistet 1 250 kW bei cos. phi. = 0,8 und U = 4 160 V bei 60 Hz. Die Schmierölpumpe liefert 19 l/Min. Das Gewicht der Gasturbine beträgt 18,6 t, das der Gesamtanlage 38 t. so daß das Leistungsgewicht der Gasturbine rd. 15 kg/kW und der Anlage 30,5 kg/kW beträgt. Die Anlage ist 10,67 m lang, 1,83 m breit und 1,83 m hoch, so daß 0,0153 qm/kW als spezifische Fläche und 0,0275 cbm/kW als spezifischer Raum benötigt werden. Der thermische Wirkungsgrad erreicht 16 v. H. und erfordert billige Brennstoffe. Der Verbrauch bei Vollast beträgt 0,508 kg/kWh.

Im Vergleich zu Dampfkraftanlagen besitzt die Gasturbine, die bis zu 25 MW Leistung gebaut wurde, die folgenden Vorteile:

1. Die Gasturbine ist billiger und erfordert weniger Raum als eine Dampfturbine entsprechender Leistung.
2. Die Gasturbine zeigt einen einfachen Aufbau mit weniger beweglichen Teilen, so daß sie leichter zu bedienen ist und geringere Wartung erfordert.
3. Die Gasturbine kann sehr schnell in Betrieb gehen, es entfallen Leerlauf und Bereitstellungsverluste.
4. Der Betrieb ohne Kühlwasser macht die Gasturbine vom Standort unabhängig und verbilligt die Anlage durch Wegfall der Wasserversorgungsanlage.
5. Das Planen einer Gasturbine verringert Bauzeit und Preis.
6. Die Gasturbine ist für eine Reservehaltung und für Spitzenzwecke geeignet, die während der Wartezeit keine Wartung verlangt.

Als Vorteile der Gasturbine gegenüber dem Dieselmotor gelten:

1. Die gesamte Gasturbinenanlage ist leichter und billiger als eine Dieselanlage entsprechender Leistung.
2. Trotz des höheren thermischen Wirkungsgrades der Dieselanlage können die gesamten Betriebskosten einer Gasturbinenanlage infolge des unwesentlichen Schmierölverbrauchs niedriger sein und infolge der äußerst geringen Wartung niedriger liegen.
3. Hohe Drehzahlen sprechen für eine kleinere, kompaktere Anlage.
4. Die Gasturbinenanlage erfordert kein Kühlwasser.

Dipl.-Ing. Walter Jacobi

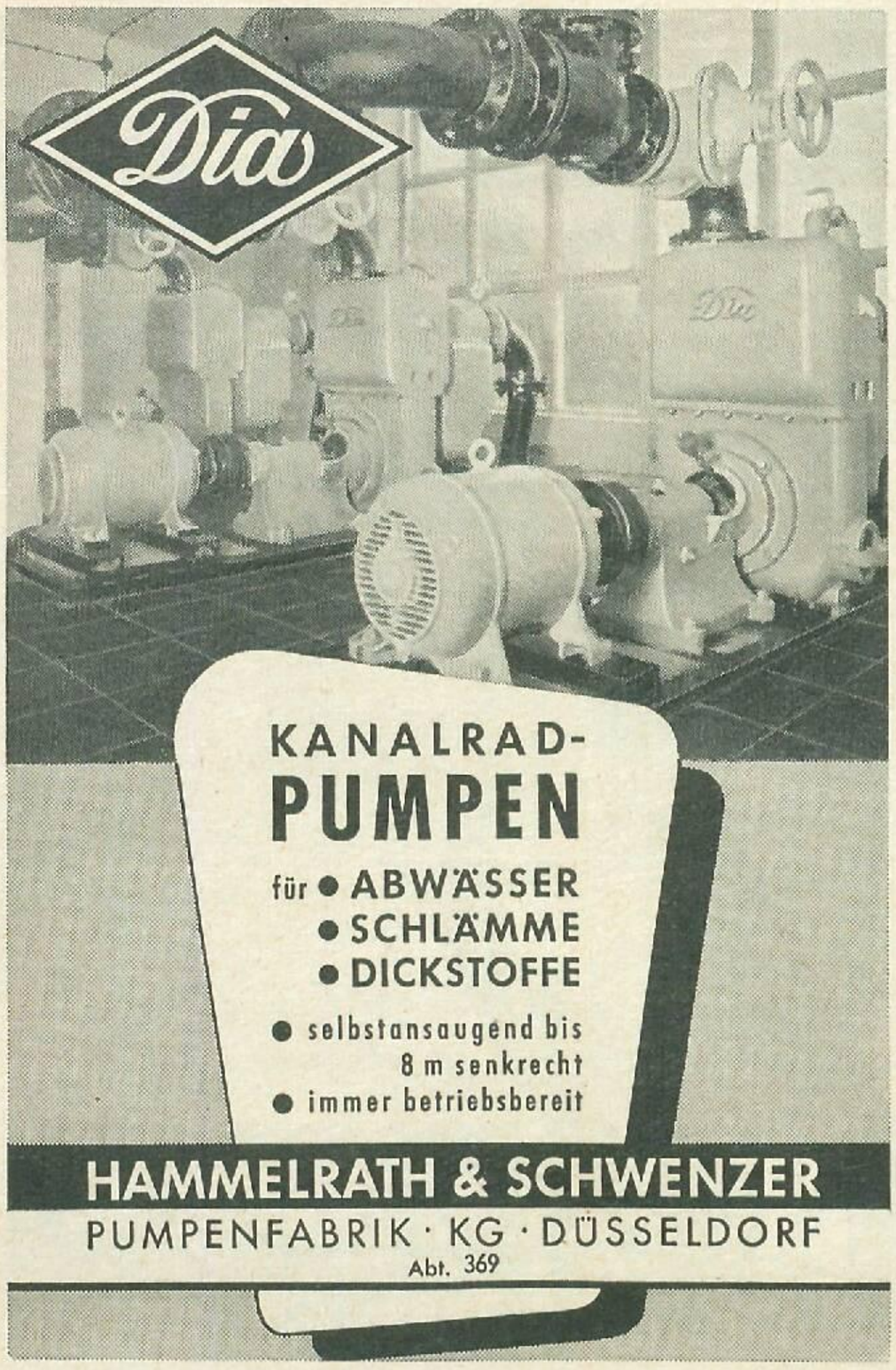
Kommunaler Wirtschaftsspiegel

10 Millionen Kilowattstunden verbrauchen die mehr als 54 000 elektrischen *Straßenleuchten Berlins* im Jahr. Der Stromverbrauch stieg – bedingt auch durch die im letzten Jahr installierten 5 000 neuen Leuchten – gegenüber 1957 um 7,6 %. Während 45 750 Lampen mit einem Anschlußwert von 3 000 kW ständig betrieben werden, wird der Rest nur bei besonderem Anlaß eingeschaltet. Zu den vier in Dienst gestellten Tonfrequenz-Rundsteueranlagen für die Straßenbeleuchtung sollen in Kürze drei weitere treten.

Einen im Interesse der Kraftfahrer allmählichen Übergang von Hell nach Dunkel erzielte man bei der Beleuchtung des mit 1 650 Leuchtstofflampen ausgestatteten, 210 m langen *Schnellstraßentunnels* in Berlin dadurch, daß die stärkste Beleuchtung am Tunneleingang installiert wurde. Bei besonders großer Tageshelligkeit werden zu der Grundbeleuchtung zwei weitere Lichtstufen eingeschaltet. Die Lichtstärke ist von der Tageshelligkeit abhängig und wird durch sechs Photozellenelemente gesteuert.

Durch 416 neue elektrische und 80 neue Gasleuchten, die *Augsburg* im vergangenen Jahr – zur Hälfte in den Außenbezirken und neuen Siedlungsgebieten – aufstellte, wurden die Straßen der Fuggerstadt *heller*. Man verfügt nunmehr über 4 030 elektrische und 2 310 Gasleuchten.

Einen Standort haben die Stadtwerke *Hannover* für ihr neues *Heizkraftwerk* gefunden, der alle Voraussetzungen erfüllt: kurze Heizleitungen und kurze Stromkabel zu allen Stadtteilen, unmittelbare Kühlwasserversorgung, Gleisanschluß. Das Projekt wird 100 Millionen DM kosten und in zwei Baustufen verwirklicht werden. Im Endausbau wird dieses Werk mit einer Kapazität von 150 Millionen EW/h und 150 MW elektrische Leistung 25 – 30 000 Wohnungen mit Wärme versorgen und außerdem den steigenden Elektrizitätsbedarf der Leinestadt decken können.



KANALRAD-
PUMPEN
für ● ABWÄSSER
● SCHLÄMME
● DICKSTOFFE
● selbstansaugend bis 8 m senkrecht
● immer betriebsbereit

HAMMELRATH & SCHWENZER
PUMPENFABRIK · KG · DÜSSELDORF
Abt. 369

STREICHER

Komb. „Streicher"-Spreng-, Kehr- u. Waschmaschine

Arbeitsbreite 2 Meter, schwenkbare Kehr- und Waschwalze, Pumpenleistung 900 Liter/80 Meter Hydrantenfüllung und Saugen aus offenen Gewässern, Kehr- und Waschaggregat leicht abnehmbar, gesamter Aufbau einfach abhebbar

Für: **Straßensprengen**
Straßenspülen
Straßenkehren
Straßenwaschen
Bürgersteigsprühen
Feuerlöschen
Katastropheneinsatz

Ferner: **Kommunal-Fahrzeuge aller Art**
Kanalguß für Straßenkanalisation

M. STREICHER
Eisen- und Stahlgießerei - Dampfkesselfabrik - Fahrzeugbau
STUTTGART-BAD CANNSTATT

G&H MÜNCHEN

GEIERHOS & HEYCK
München 8 · Woferlstr. 7 · Tel. 44 84 90
Bagger — Kompressoren — Betonmischer
Baugeräte — **Verkehrsschilder**

---

echo der presse
Institut für Pressebeobachtung
H. Schäfer & Co.

liefert Ihnen täglich die Sie interessierenden Presseausschnitte über Politik - Wirtschaft - Handel - Industrie - Kunst und alle anderen gewünschten Gebiete.

Bonn, Bonner Talweg 21 · Telefon 37301

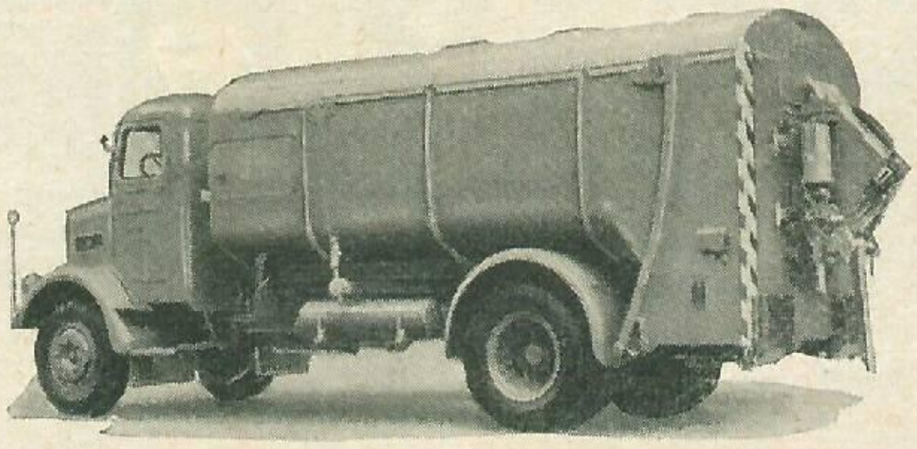
Weller-Walzen helfen sparen —
durch höchste Frequenz größte Wirkung und Wirtschaftlichkeit!

HALLER-Aufbauten sind ein Begriff!

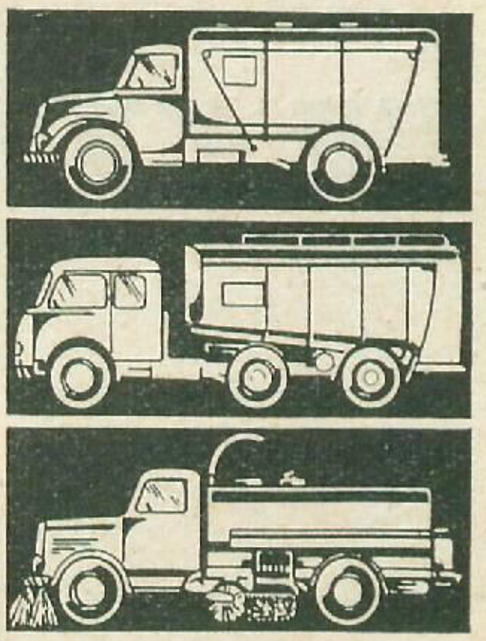
Wirtschaftliche, technisch ausgereifte Kommunalfahrzeuge:
Müllwagen, Mülltonnenspülwagen, Schlammsaugewagen, Fäkalienwagen, Kondenswasserwagen, Kranschlammwagen, Sprengwagen, Straßen-Kehr- u. Waschwagen, aufnehmende Kehrmaschinen.

Aufbauten auf alle Fahrgestelle.

Qualität und Wirtschaftlichkeit helfen sparen - nennen Sie uns Ihre Wünsche!



Müllwagen 10 cbm mit Zöller-Tonnenschüttung und Kipper, auf MAN-Fahrgestell

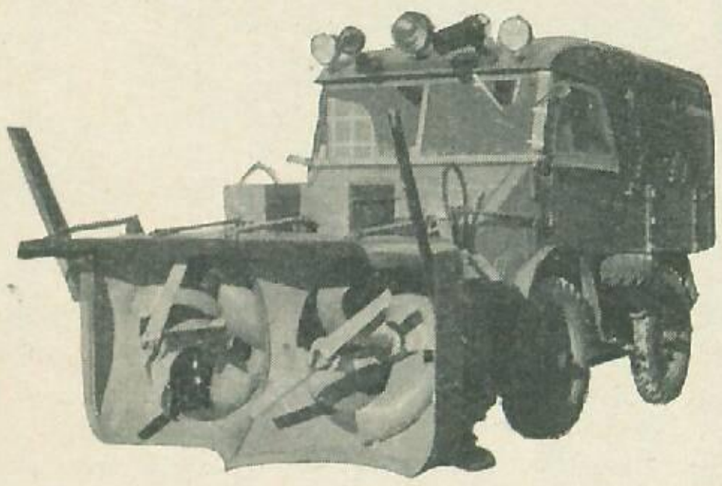


FAHRZEUGBAU **HALLER** GMBH STUTTGART-FEUERBACH SIEMENS-STR·150

HALLER

TELEFON 81641-43
FERNSCHREIBER 072/2159

BEILHACK



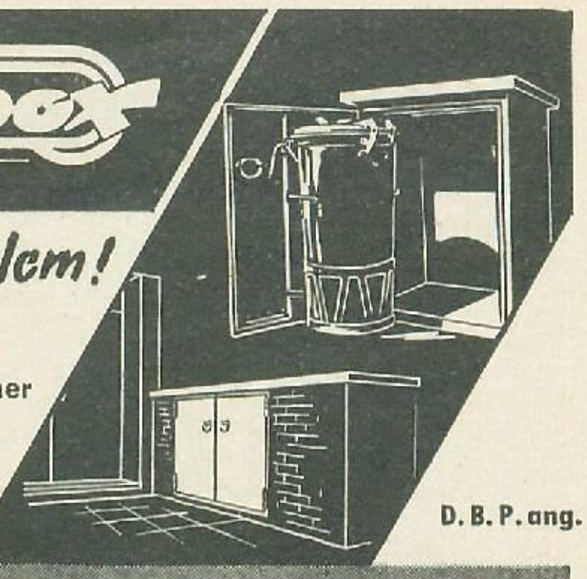
Winterdienstgeräte

Unser Lieferprogramm:
Seiten-, Feder-, Keilschneepflüge
Klein- u. Hochleistungsschneeschleudern
Mehrzweckgerät ROMOT
für den Winter- und Sommerdienst
Fordern Sie bitte unsere Offerten an

Martin Beilhack GmbH., Rosenheim Nr. 100 / Obb.
MASCHINENFABRIK UND HAMMERWERK
Telefon 641 Fernschreiber 0525 804

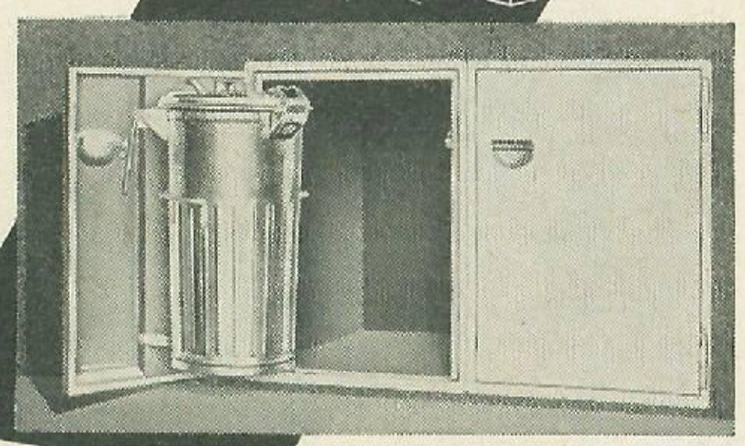
Müllbox
ZWEIG

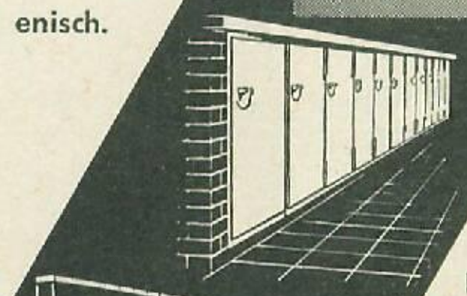
löst das Müllproblem!



D. B. P. ang.

Sie bietet eine architektonisch saubere Lösung bei hygienischer Unterbringung der Mülltonne an Neu- und Altbauten.
Die Mülltonne wird durch Öffnen der Tür ausgeschwenkt.
Der Müllbox-Innenraum bleibt sauber und hygienisch.





Lieferbar als Einzel- oder verbunden als Doppel- oder Reihentür für 110-, 90-, 60-l-Mülltonnen und für 50-, 35-, 25-l- Mülleimer.

FORDERN SIE UNVERBINDLICH PROSPEKTE DER ABT. WA

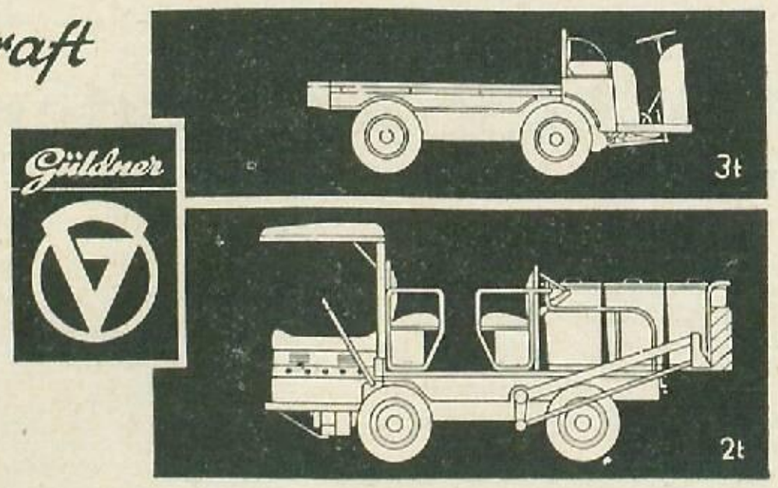
Tempo Zweig GmbH
Dortmund, Westfalendamm 217, Fspr. 41155, Fschr. 0822214

W 459

Machen Sie das Fußvolk munter!

Durch Rationalisierung will Berlin pro Jahr und Kehrkolonne DM 10 000.– einsparen. Wollen Sie das nicht auch? Dann machen Sie mit dem HYDROCAR Ihre Mannschaften beweglicher! Für dieses wendige Fahrzeug brauchen Sie kein Fachpersonal: Jeder kann im Nu damit umgehen.

Neu: 3t Tragkraft



HYDROCAR

DIESEL-HYDRAULISCHES TRANSPORTFAHRZEUG 2t/3t

Fahren ohne Kuppeln, ohne Schalten • Preiswerter Dieselantrieb • Unbegrenzter Aktionsradius • Spezielle Aufbauten für kommunale Zwecke

Wir haben überall Kundendienst-Stellen und beraten Sie gern in Fragen kommunalen Einsatzes!

GESELLSCHAFT FÜR LINDE'S EISMASCHINEN AKT.-GES. ZWEIGNIEDERLASSUNG GÜLDNER-MOTOREN-WERKE ASCHAFFENBURG

STADTREINIGUNG UND FUHRPARK

WALTER KAUPERT

Public Relations in der Stadtreinigung

Der Sauberkeitszustand der Straßen einer Stadt ist ein Abbild der Sauberkeit ihrer Bewohner. Straßen einer Stadt – das ist schon oft so formuliert worden und das muß immer wieder gesagt werden –, sind so sauber, wie sie ihre Einwohner haben wollen.

Und doch mag es vielleicht in der Natur der Sache liegen, daß die Kehrrichtabfuhr, ja daß der Reinigungsdienst ganz allgemein, wie Hermann, Zürich, feststellt, nicht nur in früheren Zeiten, sondern auch heute noch einer gewissen Geringschätzung begegnet (Städtehygiene 6/1955). Aber gerade den Stadtreinigungsämtern ist es zu verdanken, daß die Menschen vor der widerlichen Einwirkung der in Verwesung begriffenen Abfallstoffe, des Ungeziefers aller Art und nicht zuletzt vor den durch sie hervorgerufenen Krankheiten verschont bleiben.

Die Aufklärung der Bevölkerung und oft auch der Behörden in diesem Sinne bleibt eine der dringlichsten Aufgaben im Dienste der öffentlichen Hygiene. Dieses Werben um Verständnis für eine Sache nennt man in den USA „Public Relations" und die damit besonders betrauten Personen „Public Relations Officers" (PRO), Bezeichnungen, die inzwischen in Europa und auch bei uns zu einem Begriff geworden sind. Die große Wochenzeitung „Die Zeit" hat sich vor einigen Jahren einmal in einer Aufsatzreihe und einem Preisausschreiben um die einfachste und kürzeste deutsche Übersetzung des Begriffs „Public Relations" ohne Erfolg bemüht, und so muß der Verfasser es dem Leser überlassen, aus dem folgenden Inhalt die volle Bedeutung von Public Relations zu erkennen.

Public Relations in der Stadtreinigung beginnt bei der Aufklärung des eigenen Personals über die Bedeutung seiner Arbeit für die Volksgesundheit, die – um eine Kleinigkeit herauszugreifen – schon dann gefährdet wird, wenn etwa Mülltonnen nicht ganz geleert werden oder stehen bleiben, weil sie nur halb voll sind. Derartige Beispiele ließen sich beliebig vermehren.

Um Public Relations handelt es sich auch, wenn neue Methoden der Müllbeseitigung oder Straßenreinigung den eigenen Verwaltungskörperschaften verständlich gemacht werden sollen. Mancher Leiter eines Stadtreinigungsamtes weiß ein Lied davon zu singen, wieviel Mühe und Beharrlichkeit dazu gehören, etwa die Mittel für Straßenreinigungsgerät populär zu machen oder Personalverstärkungen angesichts der Behinderung der Straßenreinigung durch den wachsenden Verkehr durchzusetzen. Dann beginnt das, was man unter Public Relations versteht: Das ständige unverdrossene Bemühen um Verständnis – hier für die Städtehygiene.

Im weiteren Sinne ist Public Relations in der Stadtreinigung im Hinblick auf das Verständnis der Gesamtbevölkerung besonders notwendig. Nach Lord Palmerston „ist Schmutz kein Schmutz, sondern nur etwas, das an der falschen Stelle liegt" (dirt is not dirt but only something in the wrong place). Das Ziel ist, jeden so reinlichkeitsbewußt (clean-up conscious) wie möglich zu machen. Die OEEC (Organisation European Economic Corporation) sagt in ihren Empfehlungen zu dieser Frage: „Straßenreinigung ist ein wichtiger Faktor bei der Aufrechterhaltung der öffentlichen Gesundheit, sie nimmt viel Arbeitskraft in Anspruch sowie beträchtliche Summen aus dem städtischen Haushalt". Sie stellt fest, daß Gedankenlosigkeit und Rücksichtslosigkeit die meiste Straßenverschmutzung verursachen und empfiehlt daher, möglichst viel Papierkörbe aufzustellen und die Bevölkerung darüber aufzuklären, daß sie selbst der Veranlasser zu höheren Steuern ist. Es liegt auf der Hand, daß wir wie bei der Motorisierung die Erfahrungen der USA auch hinsichtlich der Public Relations zumindest zur Kenntnis nehmen sollten. Ein Kopieren amerikanischer Erfahrungen verbietet sich häufig deshalb, weil zwischen europäischer und amerikanischer Lebensart denn doch ein gewisser Unterschied besteht. Dies wird an einigen Beispielen deutlich, die aus amerikanischen Fachzeitschriften entnommen sind.

So berichtet „The American City Magazine" in seiner Ausgabe April 1957 unter dem Titel „Continental'Clean City' Campaign" über Bemühungen der Stadt Baltimore, Md., die Sauberkeit der Stadt zu steigern. Man ist dort überzeugt, daß diese Arbeit abhängt von der Mitwirkung und dem Verständnis der Bevölkerung und richtete ein Informationsbüro ein, um für die Idee einer „saubereren, gesünderen Stadt" durch Vorträge, Umdrucke, Presse, Film, Rundfunk und Fernsehen zu werben. Nach dem Motto

„Man muß heute schon die Bürger von morgen erziehen"

startete man die Werbung bei den Schulkindern. Public Relations Direktor wurde eine Frau, die durch weitere weibliche Personen in den Bezirken unterstützt wird. Man gründete einen Kinder-Klub „Clean-Up Charlie Club", der im Sommer Jugendliche von 8 bis 16 Jahren aufnehmen, Versammlungen abhalten, seine eigenen Vorstände wählen und über die Reinigungsfortschritte in seinem Bezirk an den weiblichen Werbeleiter berichten muß. Seine Hauptarbeitsgebiete sind: saubere Müllgefäße und Papierkörbe, saubere Straßen und Wege und die Unterrichtung der Kinder über gesunde Lebensbedingungen. Zum Herbst erhalten die Klubmitglieder ein Zeugnis vom Bürgermeister und von Geschäftsleuten gestiftete Preise, sie werden in einem Hotel bewirtet und wählen als König und eine

Königin diejenigen, die die beste Beschreibung ihrer Tätigkeit geliefert haben.

In San Bernardino, Calif., erzieht man nach derselben Quelle (American City Magazine Mai 1953) die Bevölkerung durch gedruckte Hinweise und Karten zu hygienischer Müllabfuhr. Diese enthalten auf der einen Seite die Satzung und Gebührenordnung in ihren Hauptsätzen, auf der anderen die Gründe für Nichtabholung, z. B. zu hohes Gewicht, unzureichendes Gefäß, Nägel am Behälterrand (also scheinen Kisten erlaubt zu sein), nicht sorgfältig gestaut, zu fest gestaut, Müll außerhalb des Behälters, Steine oder Sand, Baumaterial, trockene oder heiße Asche. Eine Durchschrift der Beanstandung geht dem Amt zu, das gegebenenfalls ein Angebot für Sonderabholung macht. Auch dies fällt unter Public Relations.

Über besondere Anstrengungen in Public Relations berichtet Arthur Chase, Coordinating Director Parky Clean Up Program, Los Angeles, im Mai 1957 in der gleichen Zeitschrift.

„Parky, das kecke, saubere, reinlichkeitsbewußte Känguruh ist das abfallhindernde Symbol, das mehr als 200 Gemeinden in den USA und Canada (z. T. auch in der Schweiz und Schottland) benutzen, um Reinlichkeits-Werbewochen zum Erfolg zu führen."

Die Känguruh-Figur ist preisgekrönt aus einem Wettbewerb in Los Angeles hervorgegangen und in der ganzen amerikanischen Bevölkerung zu einem Begriff für Reinlichkeit geworden, wie etwa die bekannte Figur des Kohlenklau in der deutschen Heimatbevölkerung im Weltkrieg II. Was Parky sagt, wird ernst genommen, z. B.:

„Parky" sagt – helft unsere Straßen, Parks und Strandanlagen sauberhalten. „Parky" sagt – hütet Euch vor Schmutzfinken. „Parky" sagt – sei kein Schmutzfink, sei ein Parky. „Parky" sagt – Halt! nicht wegwerfen! „Parky" sagt – Sauberhalten, sauberhalten. „Parky" sagt – helft Amerika sauber und schön zu gestalten.

Seit der Benutzung dieses Symbols soll sich das achtlose Wegwerfen von allerlei Abfällen in den Straßen um zwei Drittel vermindert haben. In Parks und Plätzen soll es seither wesentlich sauberer geworden sein, da die Benutzer wissen, daß sie in Strafe genommen werden, wenn sie den Rat von „Parky" nicht befolgen.

Es gibt sogar einen Schlagersong „Parky the Tidy Kangoroo" („Parky, das saubere Känguruh"), der ebenfalls bei einem Wettbewerb in Los Angeles preisgekrönt wurde.

Wer New York vor einigen Jahren kennenlernte, hat sich nicht wenig über die Unmenge Unrat gewundert, der in den Straßen achtlos weggeworfen wurde. Nach einem Bericht des Citizens Committee To Keep New York City Clean über das Jahr 1957/58 soll sich das gründlich geändert haben. Im Jahre 1954 gründete der Bürgermeister einen Bürgerausschuß, der sich mit dem Problem Schmutz und Abfall („dirt and litter") befassen sollte. Er sah sich einer gewaltigen Aufgabe gegenüber, nämlich eine Riesenbevölkerung sozusagen in einem Riesenklassenzimmer umzuerziehen. Aber der Ausschuß erfreute sich der aufrichtigen Unterstützung der Stadtverwaltung, besonders der Gesundheitsbehörden, der Zeitungsherausgeber, der Rundfunk- und Werbegesellschaften, der Theater und all der vielen anderen Informationsunternehmen. Ebenso unterstützten viele Geschäftsfirmen und Einzelpersonen das Vorhaben und stellten auch die Mittel hierzu bereit.

Mit Sand gefüllte Riesen-Aschenbecher

Der Bürgerausschuß hat, wie die dem Verfasser vorliegende Werbeschrift feststellt, „in Harmonie und gegenseitigem Respektieren mit der Stadtverwaltung und den Gesundheitsabteilungen gut zusammengearbeitet, er hat versucht, durch Werbung, durch die Hilfe der Schulen und der jungen freiwilligen Bürgergruppen das Gewissen und die Verantwortung der Öffentlichkeit zu wecken, um New York in einen schönen und angenehmen Wohn- und Arbeitsort zu verwandeln". Der Ausschuß ist keine vorübergehende, sondern eine ständige Organisation und hat mit einem bescheidenen eigenen Budget nur einen Stab von zwei Leuten. Alle anderen sind freiwillige Helfer.

Drei Jahre ständiger Bemühungen haben beachtliche Erfolge gezeigt: New York sieht heute überall sauberer aus. Während 1955 noch 56 % der Bürgersteige als sauber, 31 % als mittelmäßig und 13 % als schmutzig angesprochen werden, ergab eine Überprüfung im Jahre 1958, daß 85 % sauber, 9 % mittelmäßig und nur noch 6 % schmutzig waren. Der Druck des umfassenden Erziehungsprogramms des Bürgerausschusses hat offensichtlich die Gewohnheiten der Menschen geändert.

Ziel des Jahres 1958 war in New York die Jagd nach dem „Abfallsünder"; denn die leichten Abfälle wie Papier, Zigaretten- und Bonbonpapier, Zigarettenstummel, Zeitungen und Papiertüten, Behälter, Becher usw., machen noch immer Sorge.

Man sieht in der Massenerziehung zu Stolz und einem Gefühl persönlicher Verantwortung der Bewohner die einzige *Dauerlösung.* Wir erinnern uns hierbei daran, daß man bei uns in Westdeutschland mit Verkehrserziehungswochen keinen Dauererfolg erzielen konnte, es kommt eben auf die andauernde Beeinflussung an.

Dazu reichen die kommunalen Hilfsmittel allein nicht aus, obwohl sie im Falle New York beachtlich sind. New York mit seinen 8 000 000 Einwohnern beschäftigt 14 000 Menschen in der Stadtreinigung, die sich bezeichnenderweise „department of sanitation" nennt, d. h. 175 Straßenreiniger je 100 000 Einwohner (Lübeck z. B. nur 33). Es hat dazu 3 900 der modernsten Maschinen im Einsatz oder 47 je 100 000 Einwohner und gibt für die Aufgabe, die Stadt sauber zu halten, jährlich 100 000 000 Dollar, d. h. 12,5 Dollar je Einwohner aus. Zu reinigen sind insgesamt 7 200 km gepflasterte Straßen durch 14 000 Bedienstete, d. h. etwa 0,5 km Straße je Angehörigen der Stadtreinigung. Die außerordentlich hohe Personalstärke trotz phantastisch anmutender Ausrüstung mit modernsten Maschinen verdient besondere Beachtung gegenüber der häufig anzutreffenden Auffassung, daß man bei Beschaffung modernen Straßenreinigungsgerätes Personal einsparen könne. Der ständig anwachsende Verkehr wird uns auch bei diesen Überlegungen in Zukunft zum Umdenken zwingen.

Als Kuriosität sei darauf hingewiesen, daß der Ausschuß auch eine Hunde-Bedürfnisanstalt eingerichtet hat, die natürlich auch in New York für die 270 000 angemeldeten Hunde als unzureichend belacht wurde.

Die Schwierigkeit der Stadtreinigung besteht darin, daß die Menschen den Abfall schneller wegwerfen, als er aufgehoben werden kann. Also versucht man auf Plakaten,

in Kinos, Theatern usw. den Abfallsünder anzuprangern. Der Text „Bewahren sie es bis zum nächsten Papierkorb auf!" taucht in immer neuen Varianten auf.

Mr. John Q. Litterdropper (Herr Abfallwerfer) wurde z. B. an mehreren Plätzen der Stadt als Pappfigur in einer Größe von 3,5 m auf einem Podest aufgebaut und mit nachstehenden Texten gemahnt:

„Es ist so leicht, New York sauber zu halten, denn wo auch immer Sie sein mögen, befindet sich ein Abfallkorb nur wenige Schritte entfernt."

„Und wenn ein Abfallkorb nicht zu erreichen ist, stecken Sie das Papier in die Tasche, bis Sie einen sehen. Sie werden überrascht sein, welch angenehmes Gefühl es ist, ein guter Bürger zu sein."

„Treten Sie dem ‚Big Sweep' bei. Ein sauberes New York ist in Ihrer Hand."

An diesem Feldzug für die Sauberkeit New Yorks haben die Presse, der Rundfunk und der Fernsehfunk regen Anteil genommen. Allein von Oktober 1957 bis September 1958 spendeten sie freien Raum und freie Zeit im Werte von über 1 Million Dollar. Die modernste Technik wurde eingesetzt, so der sprechende Abfallkorb, der durch Lautsprecher aus dem Abfallkorb einen Abfallsünder in seiner Nähe anspricht, wobei die Stimme von versteckt aufgestellten Beobachtern mit Mikrophonen kommt. In diesem Jahr kommt ein Werbefilm in den Lichtspieltheatern zur Vorführung, um noch mehr New Yorker zu überzeugen.

Daneben aber hilft, und das darf nicht übersehen werden, die Polizei kräftig mit. Allein in fünf Wochen wurden 100 000 Verwarnungen erteilt. Als das nicht half, wurden in den nächsten vier Monaten 39 022 Vorladungen ausgestellt, wobei die Stadtrichter Geldstrafen festsetzten.

Der Bürgerausschuß von New York unterstreicht in seiner Werbebroschüre, daß ein sauberes New York nicht nur Stolz erwecken und die Hygiene erhöhen soll, sondern auch ein gutes Geschäft bedeutet. Man steht auf dem Standpunkt, daß für die meisten Geschäftsreisenden und Besucher die Bürgersteige und Straßen der Stadt nichts anderes sind als die Ausdehnung der Verkaufsläden, der Büros und der Wohnzimmer. Sie sind sozusagen der Schaukasten von Amerika. Fremde beurteilen die Menschen einer Stadt stets nach der Umgebung, in welcher sie sie sehen.

Im Bundesgebiet haben wir bisher nur Ansätze von Public Relations in der Stadtreinigung *. Einige Großstädte haben außer einem besonders guten Kontakt mit ihrer örtlichen Presse schon die Kinowerbung durch Kurzfilm oder Dia ausgenutzt und es wäre sehr zu begrüßen, wenn es gelänge, durch ein neutrales Symbol, ähnlich wie es der Kohlenklau war, der Abfallwerfer oder das Känguruh Parky, für alle Städte zunächst eine einheitliche austauschbare Dia-Kinowerbung zu schaffen, die eine erhebliche Verbilligung der Werbung im Sinne der Public Relations mit sich bringen würde. Die Erfahrungen und die hier mitgeteilten Zahlen aus New York sollten wir nicht unbeachtet lassen.

* Vgl. „Sauberkeit auf Straßen und Plätzen" in „Der Städtetag" 1957, S. 87 ff.

ALFONS ERBEL

Elektrofahrzeuge in der Städtereinigung

Während das Elektrofahrzeug in der *Kanalreinigung* sich bewährt und behauptet, ist es als Kehr-, Wasch- oder Wasserspreng-Maschine in der Straßenreinigung kaum noch anzutreffen. In der *Müllabfuhr* findet man es noch als Schlepper beim Tonnen-Wechselsystem. Es gibt gute Gründe, seine Entwicklung für einen nützlichen Einsatz in der Städtereinigung zu fördern. Die Elektrizitätswirtschaft hilft hierbei [1].

Verkehrsreiche Geschäftsstraßen und diesen benachbarte Straßen ordentlich zu reinigen, ist fast undurchführbar geworden, weil das meist unzulänglich gelöste Parkproblem eine ansprechende Reinigung durch Handarbeit kaum noch und eine zügige Maschinenarbeit überhaupt nicht zuläßt. Eine einwandfreie *Straßenreinigung* wirtschaftlich durchzuführen, ist nur noch möglich, wenn alle parkenden Fahrzeuge für die Dauer der Reinigung von den zu reinigenden Straßen und Plätzen verwiesen werden. Eine solche Maßnahme würde tagsüber, während des Berufs- und Geschäftsverkehrs, schwer durchführbar sein, selbst dann, wenn nahe gelegene Parkplätze ausreichende Parkmöglichkeiten anbieten. *Nachts* jedoch, z. B. in den frühen Morgenstunden, wird es keine besonderen Schwierigkeiten bereiten, die in Frage stehenden Straßen und Plätze durch zeitbegrenzte Parkverbote für die *regelmäßige Hauptreinigung* (z. B. zweimal wöchentlich) freizuhalten.

Diese Lösung des Problems der Hindernisbeseitigung ist für die Straßenreinigungsanstalt mit der Forderung verbunden, die Reinigungsarbeit möglichst ohne Störung der Nachtruhe, d. h. so geräuscharm wie möglich zu vollziehen. Die Hersteller von Straßenreinigungsfahrzeugen bemühen sich um weitgehende Dämpfung der Schallabstrahlung von Triebwerken und Aufbauten. Nach den Verkehrsvorschriften darf das Auspuffgeräusch und das Fahrgeräusch der Kraftfahrzeuge das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen.

Heute sind dies 82 Phon in 7 m Entfernung.

Bei Kraftfahrzeugen mit mehr als 2,5 t zulässigem Gesamtgewicht, ferner bei Zug- und Arbeitsmaschinen, sind 87 Phon zulässig [2].

Nachstehend werden Beispiele von Lautstärken [3] angeführt:

0 Phon	(Untere Grenze der Hörbarkeit, Hörschwelle, $p = p_0$)
10 Phon	Taschenuhrticken
20 Phon	Sprechen im Nachbarraum, leises Blätterrauschen
30 Phon	Flüstern
40 Phon	Leises Sprechen, Zerreißen von Papier
50 Phon	Sprechen, ruhige Straße
60 Phon	Staubsauger
70 Phon	Personenkraftwagen, Radio in Zimmerlautstärke (Unterhaltung auf 3 m möglich)

[1] Siehe Zeitschrift der VDEW „Elektrizitätswirtschaft" 1957, S. 786 bis 788.

[2] Siehe Richtlinien für die Geräuschmessung an Kraftfahrzeugen und Anhängern, Verkehrsblatt 1958, S. 445–460.

[3] Siehe Bosch, Kraftfahrtechnisches Taschenbuch 1956.

80 Phon Personenzug, Motorrad mit Schalldämpfer (Unterhaltung auf 2,5 m möglich)

90 Phon Lastkraftwagen auf Steigung (Unterhaltung auf 1,5 m möglich)

100 Phon Verkehrsflugzeuge, Motoren ohne Schalldämpfer (Unterhaltung auf 0,5 m mit großer Anstrengung möglich)

110 Phon Bosch-Starktonhorn in 7 m Abstand

120 Phon Großflugzeuge, Niethämmer (Unterhaltung unmöglich; Schmerzempfindung im Ohr).

Für Fahrgeräusch und Schallzeichen gelten die Werte in 7 m Abstand von der Schallquelle.

Ferner gilt:

2 gleichlaute Schallquellen sind zusammen nur 3 Phon lauter als eine allein, 3 gleichlaute Schallquellen 5 Phon (Beispiel: 2 Schallquellen von je 85 Phon haben zusammen 88 Phon). Mehrere verschieden laute Schallquellen haben zusammen die Lautstärke der lautesten Schallquelle (Beispiel: 2 Schallquellen von 85 und 60 Phon haben zusammen 85 Phon). Folgerung daraus: bei 2 gleichlauten Schallquellen beide dämpfen, bei verschieden lauten Schallquellen nur die lautere dämpfen!

Versuchsfahrten[4] mit einem *Elektrofahrzeug* ergaben 63,5 Phon, mit einem DKW 67,5 Phon und mit einem VW 72 Phon. (Es sei hier vermerkt, daß 9 Phon Zunahme eine Verdoppelung und 18 Phon Zunahme eine Vervierfachung der Lautheit bedeuten.) Da bei den mit Otto- oder Dieselmotoren ausgerüsteten selbstaufnehmenden Kehrmaschinen zwar eine Geräuschdämpfung auf die als zulässig bezeichneten Werte mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln zu erreichen ist, diese *zulässigen* Werte jedoch für den nächtlich ruhenden Menschen noch eine Belästigung darstellen können, müssen die unvermeidbaren Geräusche vorerst, d. h. bis bessere Lösungen gefunden und eingeführt sind, in Kauf genommen werden.

Bessere Lösungen bieten sich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen an. Geräuscharmut, keine Abgase und von der Fahrgeschwindigkeit unabhängige Regelbarkeit der Nebenantriebe sind ihre hervorstechenden Merkmale. Ihre Mängel, wie hohes Batteriegewicht und relativ kleiner Fahrbereich, begrenzen den Anwendungsbereich vorerst auf bestimmte Fälle. Für kleine und mittlere Kehrmaschinen jedoch verdient der elektrische Antrieb mehr als bisher die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise.

In erster Linie wird die geringere Geräuschbelästigung der Elektrofahrzeuge ihren Einsatz überall dort rechtfertigen, wo der allgemeine Geräuschpegel niedrig liegt, z. B. in Kurorten, Wohnstraßen und bei verkehrsreichen Straßen nachts.

Der nächtliche Einsatz von Straßenreinigungsmaschinen auf sonst verkehrsreichen oder mit parkenden Fahrzeugen besetzten Straßen kann wirtschaftlich nur zwischen Stillstand und Wiederbeginn des Verkehrs erfolgen. Hierbei wird die Nachtarbeit zeitlich nahe an den Beginn des Berufsverkehrs herangedrängt werden müssen, um

a) möglichst nur kurzzeitig die Nachtruhe der Anwohner zu stören,

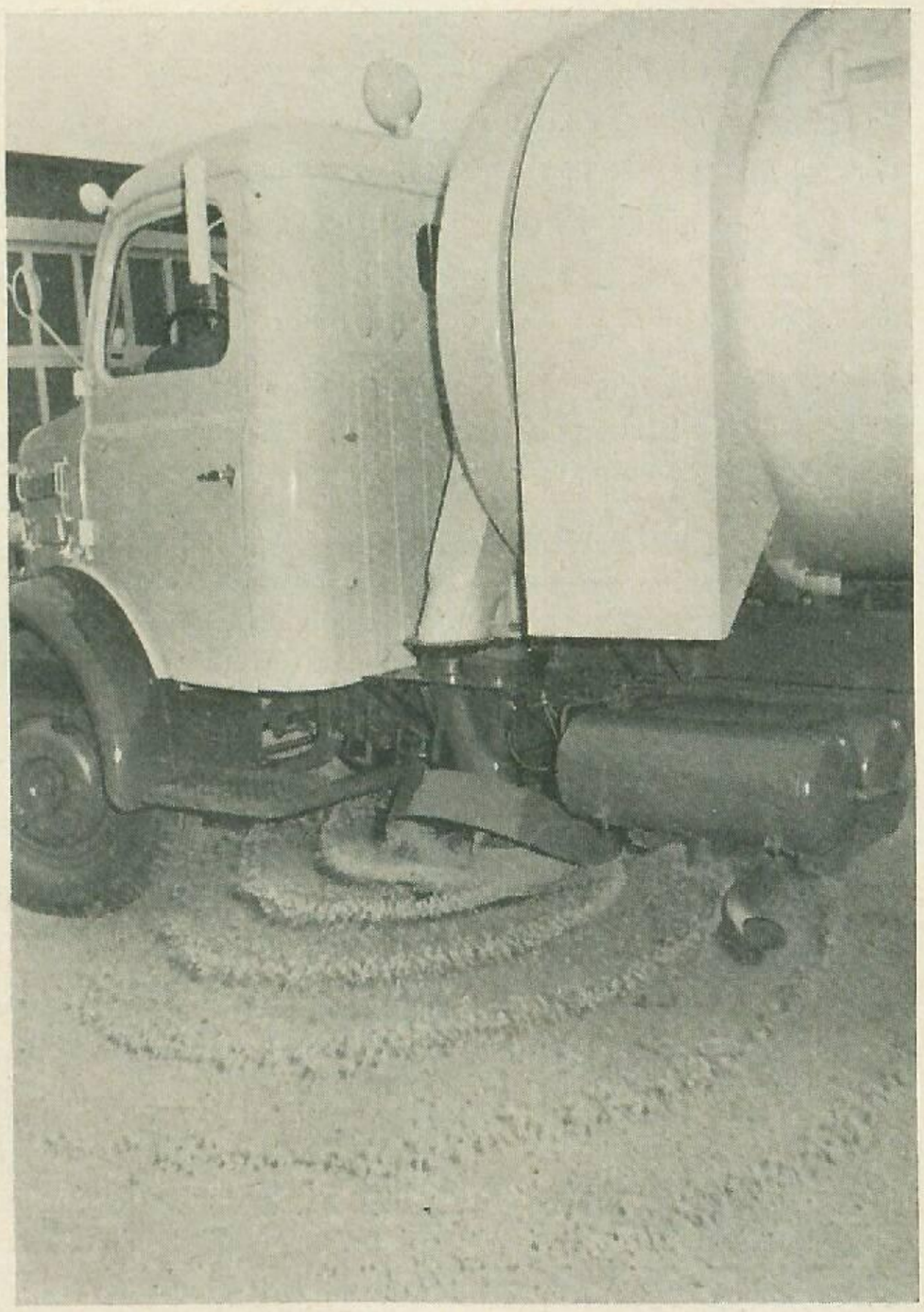
b) die in der Straßenreinigung tätigen Menschen nicht mehr als unbedingt nötig zu Nachtarbeit verpflichten zu müssen[5],

c) die tarifliche Nachtzeit für die Aufladung der zum Betrieb der Elektrofahrzeuge erforderlichen Fahrbatterien nützen zu können (tarifliche Nachtzeit gilt meist von 21.00 bis 6.00 Uhr),

d) unter Berücksichtigung der Anmarschwege vom Fuhrpark zum Reinigungsrevier und der unter b) gekennzeichneten gedrängten Nachtarbeitszeit, in direktem zeitlichen Anschluß hieran eine volle Arbeitsschicht des eingesetzten Personals zu erreichen.

Bei einer solchen Arbeitszeitregelung erscheint die Forderung der Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) auf nächtliche Aufladung der Fahrbatterien nicht erfüllbar. Eine völlige Anpassung an die tarifliche Nachtzeit der EVU (z. B. von 21.00 bis 6.00 Uhr) ist aber beim heutigen Stand der Ladetechnik[6] nicht erforderlich, denn für die Aufladung der Fahrbatterie mit billigem Nachtstrom genügt, z. B. bei der Zweistufenladung, eine Zeitspanne von 3 bis 5 Stunden. Die so in Frage kommende Ladezeit für die nächtlich (in den frühen Morgenstunden) arbeitenden Elektrofahrzeuge würde damit von 21.00 bis 24.00 Uhr bzw. von 21.00 bis 2.00 Uhr festgelegt sein. Erforderlichenfalls sollte das zuständige EVU den Beginn der tariflichen Nachtzeit vorverlegen insoweit, als der Belastungsverlauf der Stromversorgung dies als energiewirtschaftlich vertretbar zuläßt.

Die dem akkumulatorgespeisten Elektrofahrzeug beim heutigen Stand der Technik gesetzten technischen und wirtschaftlichen Grenzen lassen außer den bereits bekannten



Vollautomatischer Sandstreuer (Kuka-System auf Henschel-Fahrgestell) in Wiesbaden. Dieses Bild läßt deutlich die Arbeitsweise dieses Sonderfahrzeugs erkennen, das Witte in Heft 2/1959 „Der Städtetag" auf S. 94 ausführlich beschrieben hat.

[4] Siehe Elektrizitätswirtschaft 1957, S. 788.

[5] Das Max-Planck-Institut für Arbeitsphysiologie (s. Industriekurier Nr. 174, vom 15. November 1958) kommt zu dem Schluß: „Nachtarbeit ist von Natur aus für die Mehrzahl der Menschen etwas ‚Un-Menschliches' – eine Abweichung von Naturgesetzen und ein erzwungener Kompromiß."

und bewährten noch weitere nützliche Einsatzmöglichkeiten in der Städtereinigung erwarten. So wird z. B. hauptsächlich für die nächtliche, aber auch für die zu beliebiger Zeit vorzunehmende *Bürgersteigreinigung* die elektrische selbstaufnehmende Bürgersteigkehrmaschine Eingang finden. Die elektrische „Baby"-Kehrmaschine könnte eine nützliche Ergänzung für die Reinigung von Bürgersteigen sein, deren Befestigung nur leichte Maschinen zuläßt. Diese Maschine wird mit einem entsprechend geführten Kabel an die Fahrbatterie oder Sonderbatterie der z. B. in einer Parklücke der Straße stehenden akkumulatorengespeisten elektrischen Kehrmaschinen angeschlossen. Sie kann jeweils bestimmte und dafür gesperrte Bürgersteigabschnitte reinigen. Als Anhänger zum „Mutter"-Fahrzeug ist der Transport der „Baby"-Kehrmaschine zur Einsatzstelle und zurück kein schwieriges Problem. Im übrigen lassen sich von einem „Mutter"-Fahrzeug auch andere geräuscharm arbeitende elektrische Arbeitsgeräte (z. B. Saugapparate) speisen.
Es ist damit zu rechnen, daß die anläßlich der diesjährigen Hauptversammlung des VKF in M.-Gladbach vorgesehene Fahrzeug- und Geräteausstellung auch der hier behandelten Richtung interessante Neuentwicklungen zeigen wird.

[6] Siehe Witte, „Die Ladetechnik der Fahrzeug-Batterien" Zeitschrift „Elektro-Technik". Heft 44; 27. 10. 56; w.

HEINRICH CLASEN

Entwässerungsabgabe nach verschiedenen Maßstäben

In den folgenden Ausführungen wird insbesondere der Bemessungsmaßstab für Entwässerungsgebühren behandelt, jedoch sind die Darlegungen darüber hinaus auch für Erwägungen über die Gestaltung der Gebühren anderer öffentlicher Einrichtungen beachtenswert.

Die Entwässerungssatzungen der Gemeinden haben vielfach für die Berechnung der Entwässerungsabgaben *zwei* Maßstäbe. So bestimmen sie einmal, daß laufende Entwässerungsabgaben von den Eigentümern aller Grundstücke, die die öffentlichen Entwässerungsanlagen unmittelbar oder mittelbar benutzen, durch Festsetzung *erhöhter Hebesätze* für die Gemeindegrundsteuer (Mehrbelastung gemäß § 3 des Einführungsgesetzes zu den Realsteuergesetzen vom 1. 12. 1936 – RGBl. I S. 961 –) erhoben werden, zum anderen, daß bei Grundstücken, die gesetzlich von der Grundsteuer befreit sind, sowie in Fällen der gesetzlichen Grundsteuervergünstigung *an Stelle* der Mehrbelastung ausschließlich Gebühren erhoben werden, und daß die Gebühr nach einem Hundertsatz des für das Grundstück festgestellten Einheitswerts so festgesetzt wird, daß sie den vergleichbaren Sätzen der Mehrbelastung entspricht.
Durch eine solche ortsrechtliche Regelung wollen die Gemeinden erreichen, daß sie auch bei den kraft Gesetzes grundsteuerbefreiten und steuerbegünstigten Grundstücken *der Höhe nach* die gleichen Entwässerungsabgaben erhalten wie bei den voll steuerpflichtigen Grundstücken. Sie wollen eine durch die gesetzliche Grundsteuerbegünstigung entstehende Mindereinnahme an Entwässerungsgebühren vermeiden. Um dieses kommunalfinanzpolitische Ziel zu erreichen, haben die Gemeinden in ihren Entwässerungssatzungen eine rechtlich wie maßstäblich unterschiedliche Regelung für die Entwässerungsgebühr getroffen. Sie regeln die Entwässerungsgebühr ortsrechtlich so, als bestünde der gesetzliche Unterschied von voll grundsteuerpflichtigen und steuerbegünstigten Grundstücken nicht. Rechtstechnisch bedienen sich die Gemeinden hierbei einer *fiktiven* Rechtskonstruktion. Dies kommt besonders deutlich in dem Wortlaut einer mir vorliegenden Entwässerungssatzung zum Ausdruck, wenn es darin heißt, daß bei grundsteuerbegünstigten Grundstücken die Entwässerungsgebühr nach einem Hundertsatz von dem Steuermeßbetrag bemessen werde, der sich unter Zugrundelegung des in Anwendung der gesetzlichen Bewertungsvorschriften festgestellten oder noch festzustellenden vollen Einheitswertes des Grundstückes nach den gesetzlichen Vorschriften ergeben würde, *„wenn das Grundstück nicht oder nicht teilweise von der Grundsteuer befreit wäre"*. Durch eine solche fiktive ortsrechtliche Regelung wird die Entwässerungsgebühr bei grundsteuerbegünstigten Grundstücken der Entwässerungsgebühr bei voll steuerpflichtigen Grundstücken maßstäblich *angeglichen*. Auf diese Weise wird ein von den Gemeinden unerwünschter Gebührenausfall, der bei Beachtung der unterschiedlichen Grundsteuerregelung entstehen würde, vermieden.

Ist nun diese von den Gemeinden in ihren Entwässerungssatzungen getroffene Regelung zulässig? Oder verstößt sie gegen den für das öffentliche Steuer- wie auch für das öffentliche Abgabenrecht gleichermaßen geltenden Rechtsgrundsatz der *gleichmäßigen* Besteuerung und der *gleichmäßigen* Abgaben- und Gebührenpflicht? Verstößt sie namentlich gegen die Bestimmung des § 3 EinfGRealStG und ist sie deshalb nichtig?

Mit dieser Rechtsfrage hat sich das OVG *Münster* in einem bisher noch nicht veröffentlichten Urteil vom 2. Juli 1958 – III A 300/54 – beschäftigt. Das Gericht kommt darin zu dem Ergebnis, daß eine solche ortsrechtliche Regelung unhaltbar ist, weil sie gegen die zwingende Vorschrift des § 3 EinfGRealStG verstoße und deshalb in Anwendung der Regel des § 139 BGB, die nach übereinstimmender Meinung in Lehre und Rechtsprechung auch im öffentlichen Recht gelte, die Satzung in ihrem gesamten Inhalt *nichtig* sei. In den Gründen wird ausgeführt, daß mit der Änderung des Hebesatzes für die steuerbegünstigten Grundstücke, nämlich dem Wegfall der Mehrbelastung und damit der Rückführung auf den allgemeinen Grundsteuerhebesatz, eine Abstufung der Grundsteuerhebesätze eintrete, die über die im § 3 S. 1 EinfGRealStG zugelassene Abstufung hinausgehe. Das Grundsteuergesetz gehe davon aus, daß der Hebesatz bei allen Grundstücken gleich sei, wie das dem schon von jeher allgemein bekannten Grundsatz der Gleichmäßigkeit der Besteuerung entspreche. Eine Abstufung sei den Gemeinden nur in den vom Gesetz vorgesehenen Fällen gestattet, im übrigen aber verwehrt. § 3 EinfGRealStG lasse eine Abstufung nur nach Teilung des Gemeindebezirks und nach Gruppen von Steuergegenständen zu. Die letztere Abstufung komme hier in Betracht. Dabei könne als Gruppe von Steuergegenständen nur die Gesamtheit derjenigen Grundstücke angesehen werden, denen die Einrichtungen der Gemeinde, hier die städtische Entwässerungsanlage, zustatten komme, ohne Rücksicht darauf, ob diese Grundstücke voll steuerpflichtig, steuerbegünstigt oder steuerbefreit seien. Die in der Nachtragssatzung benannten Grundstücke – nämlich diejenigen, die gesetzlich von der Grundsteuer befreit sind oder bei denen die Grundsteuer gesetzlich ermäßigt ist – seien danach ebensowenig wie die voll steuerpflichtigen Grundstücke, für die allein

der erhöhte Hebesatz noch gelten solle, eine Gruppe von Steuergegenständen im Sinne von § 3 EinfGRealStG. Die Abstufung des Hebesatzes für die vollsteuerpflichtigen Grundstücke einerseits und für die steuerbegünstigten und steuerbefreiten anderseits seit demnach unzulässig.

Diese Rechtsauffassung des OVG *Münster* ist zu eng, weil sie die entscheidende Rechtsfrage ausschließlich aus der steuerrechtlichen Sicht betrachtet. Die Folge davon ist, daß das Gericht das Ergebnis auf Grund rein logisch-rechtlicher Schlußfolgerungen gewinnt und dabei die gesetzlichen Bestimmungen über die ganze oder teilweise Befreiung von der Grundsteuer automatisch auf die Entwässerungsgebühr ausdehnt. Daß die Entwässerungsabgabe mit der Grundsteuer gekoppelt ist, läßt sich nicht leugnen, ebensowenig, daß sie durch ihre rechtliche Bindung an die Grundsteuer grundsätzlich auch den Vorschriften des Einführungsgesetzes zum Realsteuergesetz unterstellt ist. Wenn nun auch die Entwässerungsabgabe als „Mehrbelastung" der Grundsteuer steuerartigen Charakter erhält, steuerrechtliche Wesenszüge annimmt, so darf man aber doch nicht übersehen, daß sie eine Steuer im eigentlichen, im engeren Sinne *nicht* ist. Auch in der Mehrbelastungsform verliert sie *nicht* den ihr eigenen Inhalt, Sinn und Zweck als eine „Leistung für eine Gegenleistung", wodurch sie sich gerade von der Steuer im strengen Sinne unterscheidet, weil diese ein *Geldopfer* ist, das der Bürger dem Staat oder der Gemeinde zu bringen verpflichtet ist. Auch in der Rechtsform der Mehrbelastung kann die Entwässerungsabgabe ihren eigentümlichen Inhalt und Zweck *nicht* verlieren als eine Gegenleistung für das dem Grundstückseigentümer gewährte Recht der Benutzung des städtischen Kanals zur Entwässerung seines Grundbesitzes. Auch in der gewandelten Form der Mehrbelastung fehlt es ihr nicht wie der Steuer an einer Leistung der Gemeinde. Eine Freistellung von ihr ist deshalb nicht wie die Befreiung von der Grundsteuer lediglich ein Verzicht des Staates oder der Gemeinde auf eine Leistung des Bürgers, für die eine Gegenleistung fehlt. Die Freistellung von der Entwässerungsabgabe auch in der Mehrbelastungsform bedeutet mehr, nämlich daß der Staat oder die Gemeinde auf die Erstattung eines geleisteten *Gegenwerts* verzichten. Diesen Unterschied hat das OVG *Münster* bei der Auslegung des § 3 EinfGRealStG nicht berücksichtigt. Gerade dieser Unterschied rechtfertigt die gegenteilige Rechtsauffassung, daß die voll steuerpflichtigen Grundstücke mit den ganz oder teilweise von der Grundsteuer befreiten Grundstücken *nicht* als eine einheitliche Gruppe, sondern *gesondert* als zwei voneinander getrennte Gruppen von Steuergegenständen anzusehen sind, um in Ansehung der Entwässerungsabgabe beide Gruppen rechtlich *anzugleichen* und durch diese Angleichung – wenn auch im Wege von zwei, aber für die Sonderrechtsform der Entwässerungsabgabe gerechtfertigten Maßstäben – eine der Höhe nach sowohl für den voll steuerpflichtigen wie auch für den steuervergünstigten Grundbesitz gleichmäßige Entwässerungsabgabe zu erzielen. Nur eine solche Auslegung des § 3 EinfGRealStG, die die Abstufung mit Rücksicht auf die sich von der Steuer unterscheidende rechtlich *andere* Art der Entwässerungsabgabe zuläßt, wird dem Wesen dieser Abgabe und damit den Belangen der Gemeinden gerecht und führt zu einem gerechten Ergebnis. Denn es kann niemals rechtens sein, daß der Grundstückseigentümer, der ganz oder teilweise von der Grundsteuer befreit ist, auch noch hinsichtlich der Entwässerungsabgabe die gleiche Vergünstigung genießen soll, nur weil der Maßstab für die Berechnung der Entwässerungsabgabe an die Grundsteuer gekoppelt ist.

Gegen die Rechtsauffassung des OVG *Münster* spricht auch die Tatsache, daß für eine gesetzliche ganze oder teilweise Freistellung von der Grundsteuer besondere, gewichtige staats- und wohnungspolitische Gründe maßgebend gewesen sind, die aber für eine gleiche oder rechtsähnliche Behandlung der Entwässerungsabgabe *nicht* vorliegen. Sieht man sich nämlich die Bestimmung des § 4 des Grundsteuergesetzes in der Fassung vom 10. 8. 1951 (BGBl. I S. 519) an, so kann man feststellen, daß es sich durchweg um Grundbesitz handelt, der im Eigentum des Bundes, der Länder, der Gemeinden, der Kirchen oder sonstiger Körperschaften des öffentlichen Rechts oder des privaten Rechts mit ausschließlich dem Allgemeinwohl dienenden Zwecken steht. Es ist Grundbesitz, der wegen seiner zweckgebundenen Nutzung dem Grundstückseigentümer *keinen* wirtschaftlichen Nutzen einträgt. Es ist keine Frage, daß die ganze Befreiung von der Grundsteuer hier wirtschafts- und rechtspolitisch gerechtfertigt ist. Wenn der Gesetzgeber den *privaten* Grundbesitz von der Grundsteuer teilweise befreit hat, so liegen hierfür wichtige wohnungspolitische Gründe vor. Um den Bürgern einen Anreiz zu geben, Häuser zu bauen und so zur Behebung der großen Wohnungsnot mit beizutragen, hat der Gesetzgeber ihnen die Grundsteuervergünstigung gewährt. Wenn auch diese Steuervergünstigung nicht ausschließlich dem öffentlichen Interesse, dem Interesse der Allgemeinheit an der Behebung der Wohnungsnot, dient, so ist aber das öffentliche Interesse dem privaten Interesse des Bürgers am Bau eines Hauses gleichwertig. Es kann deshalb nicht der Wille des Gesetzgebers sein, die gesetzliche ganze oder teilweise Befreiung von der Grundsteuer auch auf die Entwässerungsgebühr auszudehnen.

Das Ergebnis der Rechtsansicht des OVG *Münster* ist auch unbillig, weil es dazu führt, daß die Gemeinden dem Bürger eine Leistung ganz oder teilweise unentgeltlich gewähren müssen, nämlich ihnen die Benutzung ihrer Entwässerungsanlage, die sie gebaut haben und für deren Unterhaltung sie verantwortlich und kostenpflichtig sind, mehr oder weniger unentgeltlich zu gestatten.

Gegen das Ergebnis spricht schließlich die Tatsache, daß das OVG *Münster* die praktische und wirtschaftliche Seite des zu seiner Entscheidung stehenden Tatbestandes nicht berücksichtigt hat. Das frühere Reichsgericht hat immer die Tendenz gezeigt, bei der Rechtsfindung, wenn auch größtenteils unter juristischer Bemäntelung und deshalb nur zur Stütze des durch rein rechtliche Erwägungen gewonnenen Ergebnisses auf die Unhaltbarkeit des *entgegengesetzten* Ergebnisses hinzuweisen (Warn. 1917 S. 23 Nr. 16). Hier hätte das OVG *Münster* Gelegenheit gehabt, die für die Gemeinden wirtschaftliche und finanzielle Unhaltbarkeit des entgegengesetzten Ergebnisses, nämlich des allein auf § 3 EinfGRealStG gestützten Ergebnisses, aufzuzeigen unter Berücksichtigung des unsere ganze Gesetzgebung beherrschenden Rechtsgedankens von der Abwägung der beiderseitigen Interessen, des allgemeinen Interesses der öffentlichen Hand und des Individualinteresses des Bürgers, um so ein sowohl den Belangen der Gemeinden wie den Interessen ihrer Bürger gerecht werdendes Ergebnis durch eine über die nur steuerrechtliche Betrachtung hinausgehende *Gesamtrechtsschau* des Tatbestandes zu finden, wobei das Gericht sich nicht einmal einer krampfhaften juristischen Begründung hätte bedienen brauchen. Denn es ist nicht zweifelhaft, daß die Entwässerungsanlagen nicht nur dem öffentlichen, hygienischen Interesse der Gemeinden an der Aufrechterhaltung der Gesundheit der Bürger dienen, sondern ebensosehr auch dem privaten Interesse der Bürger an der Abführung ihrer Schmutzwässer von ihrem privaten Grundbesitz. Dieses Interesse besteht für den aus besonderen *nicht* im Entwässerungsrecht liegenden Gründen von der Grundsteuer ganz oder teilweise befreiten Grundstückseigentümer ebenso wie für den voll steuerpflichtigen Grundeigentümer und er benutzt die Entwässerungsanlage ebenso wie dieser und ist deshalb auch zur Zahlung der *vollen* Nutzungsgebühr verpflichtet.

PRODUKT DER 3M COMPANY FORSCHUNG

CENTERLITE

9-RP 2

Geringere Kosten durch sichere Straßen

Wie ein Leuchtfeuer den Seemann, so führt CENTERLITE den Kraftfahrer sicher zum Ziel – und mindert zugleich die Unterhaltskosten der Straßen. Denn zuverlässig lenkt die leuchtende Leitlinie den Verkehr durch Kurven und Kehren, warnt vor Sommerwegen und Banketten, vor Bäumen, Masten und Kilometersteinen. CENTERLITE ist leicht zu verarbeiten und macht sich schnell bezahlt – deshalb wurde es von der Bundesanstalt für Straßenbau unter der Prüfnummer 11471 für Beton- und Schwarzdecken zugelassen, deshalb ist CENTERLITE die Visitenkarte moderner Straßenbauer.

CENTERLITE ist eine reflektierende Markierungsfarbe, der Millionen mikroskopisch kleiner Glaskugeln Leuchtkraft geben. Diese Glaskugeln sind der Farbe bereits beigemischt. CENTERLITE wird also gebrauchsfertig geliefert. Es kann mit jedem bekannten Markierungsgerät aufgespritzt werden und trocknet in ca. 20 Minuten. Bis zum letzten Farbhauch bleibt die Reflexkraft erhalten, denn die radierenden Räder des rollenden Verkehrs fördern immer wieder neue Glasperlen an die Oberfläche. Wo CENTERLITE leuchtet, herrscht Sicherheit. Bitte fordern Sie Angebot und Informationsmaterial von der 3 M-Company an.

MINNESOTA MINING & MANUFACTURING COMPANY MBH

Abteilung: Reflektierende Produkte · Düsseldorf · Immermannstraße 40 · Ruf 80851 · Telex 0858-2300

Aus dem gleichen Hause: SCOTCHLITE Reflexmaterial · CODIT reflektierende Farbe

RHEINISCH-WESTFÄLISCHES ELEKTRIZITÄTSWERK

AKTIVA — BILANZ ZUM

	DM	DM	DM
I. Anlagevermögen			
a) Sachanlagen			
Stand am 1. 7. 1957		3 458 895 000,—	
Zugänge 1957/58		321 675 000,—	
		3 780 570 000,—	
Abgänge 1957/58	50 626 000,—		
Abgänge durch Berichtigungen gemäß § 47 DM-Bilanzgesetz	141 000,—		
Aktive Abschreibungen	18 771 000,—	69 538 000,—	3 711 032 000,—
davon: Grundstücke und Gebäude	152 095 000,—		
Kraftwerksanlagen	1 018 875 000,—		
Leitungsnetzanlagen	2 265 666 000,—		
In Bau befindliche Anlagen, Baulager, Anzahlungen	214 317 000,—		
Sonstige Anlagen	60 079 000,—		
	3 711 032 000,—		
b) Beteiligungen			
Stand am 1. 7. 1957		445 731 000,—	
Zugänge 1957/58		8 997 000,—	
		454 728 000,—	
Abgänge 1957/58	10 003 000,—		
Aktive Abschreibungen	5 000 000,—	15 003 000,—	439 725 000,—
			4 150 757 000,—
II. Umlaufvermögen			260 781 000,—
III. Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen			22 064 000,—
			4 433 602 000,—

*) abgerundet auf DM 1 000,—

AUFWENDUNGEN — GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

	DM	DM
1. Löhne und Gehälter		132 261 000,—
2. Gesetzliche soziale Abgaben		12 392 000,—
3. Abschreibungen auf Anlagen		
a) den Wertberichtigungen zugeführt	232 906 000,—	
b) aktive Abschreibungen	23 770 000,—	
c) Restwerte ausgebauter Anlagen	4 101 000,—	260 777 000,—
4. Zinsen, soweit sie die Ertragszinsen übersteigen		31 782 000,—
5. Steuern und Abgaben		182 494 000,—
6. Außerordentliche Aufwendungen		2 471 000,—
7. Zuführung zu den Rückstellungen für Ruhegelder und Hinterbliebenenversorgung		22 912 000,—
8. Zuführung zur Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe		20 924 000,—
9. Gewinn		
Vortrag aus 1956/57	94 000,—	
Gewinn in 1957/58	53 774 000,—	53 868 000,—
		719 881 000,—

AKTIENGESELLSCHAFT ESSEN

30. JUNI 1958*)

PASSIVA

	DM	DM
I. Grundkapital		
1. Stamm-Aktien	294 500 000,—	
2. Namens-Aktien	13 000 000,—	
3. Vorzugs-Aktien ohne Stimmrecht	120 500 000,—	428 000 000,—
II. Rücklagen		
1. Gesetzliche Rücklage	180 255 000,—	
2. Rücklage für die Lastenausgleichs-Vermögensabgabe	63 595 000,—	
3. Aufstockungsrücklage für Anlagen im Saargebiet	17 851 000,—	
4. Versicherungsfonds	12 853 000,—	
5. Sonstige Rücklagen	80 000 000,—	354 554 000,—
III. Wertberichtigungen		
1. Wertberichtigungen zu Posten des Anlagevermögens		
Stand am 1. 7. 1957 . . . 2 173 164 000,—		
ab: Entnahme für Abgänge und Großreparaturen . . . 45 943 000,—	2 127 221 000,—	
Zugänge: Wertberichtigungen auf übernommene Anlagen u. ä.	1 790 000,—	
Zuführung für 1957/58	232 905 000,—	
	2 361 916 000,—	
2. Wertberichtigungen zu Posten des Umlaufvermögens	10 039 000,—	2 371 955 000,—
IV. Rückstellungen für ungewisse Schulden		
1. Rückstellungen für Ruhegelder und Hinterbliebenenversorgung	273 360 000,—	
2. Sonstige Rückstellungen	89 400 000,—	362 760 000,—
V. Kreditgewinnabgabe		58 845 000,—
VI. Prof. Dr. Koepchen-Studienstiftung		1 000 000,—
VII. Verbindlichkeiten		
1. Dollar-Anleihen $ 20 193 481,— je DM 4,205	84 914 000,—	
2. DM-Anleihen	62 751 000,—	
3. Langfristige Darlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau	271 515 000,—	
4. Übrige Verbindlichkeiten	288 065 000,—	707 245 000,—
VIII. Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen		95 375 000,—
IX. Gewinn		
Gewinnvortrag aus 1956/57	94 000,—	
Gewinn in 1957/58	53 774 000,—	53 868 000,—
		4 433 602 000,—

VOM 1. JULI 1957 BIS 30. JUNI 1958*)

ERTRÄGE

	DM
1. Bruttoertrag gemäß § 132 II/1 des Aktiengesetzes nach Organschafts- und Interessengemeinschaftsabrechnung	683 676 000,—
2. Erträge aus Beteiligungen	20 090 000,—
3. Verschiedene Erträge	12 834 000,—
4. Außerordentliche Erträge	3 187 000,—
5. Gewinn-Vortrag aus 1956/57	94 000,—
	719 881 000,—

Mitglieder des Aufsichtsrats:

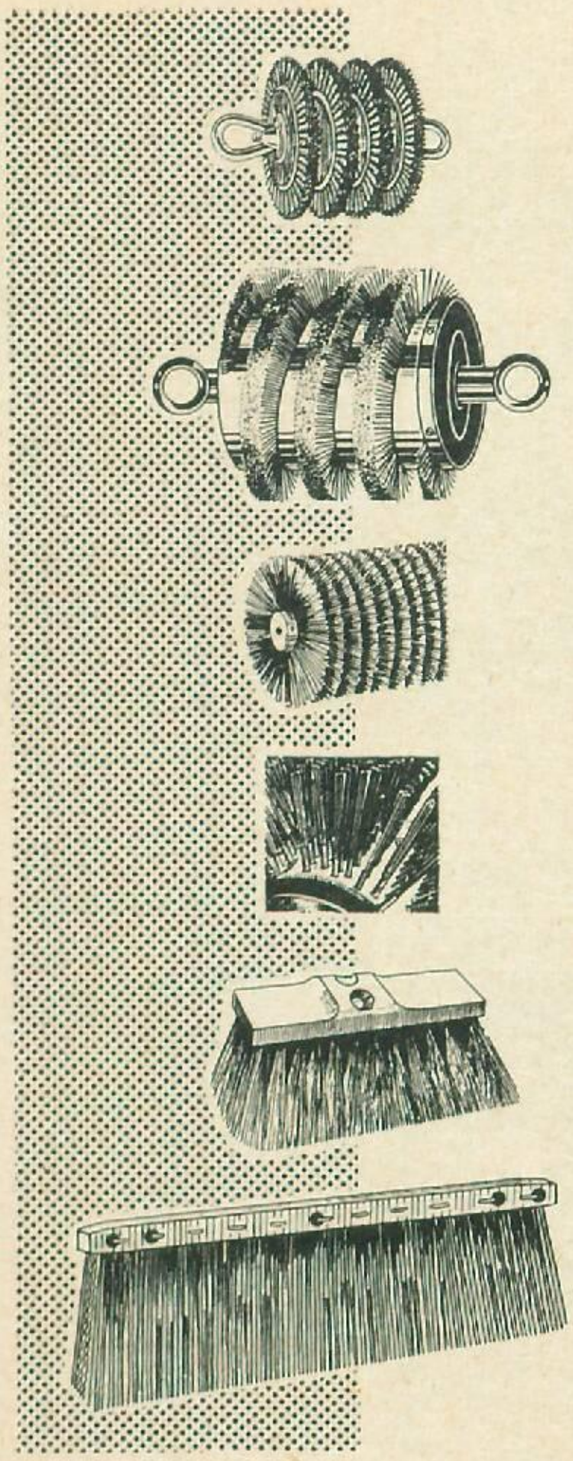
Dr. h. c. Hermann J. Abs, Frankfurt a. Main, Vorsitzer,
Dr. Josef Nagel, Oberstadtdirektor, Neuß, 1. stellv. Vorsitzer,
Gustav Blobel, Zimmerer, Knapsack b. Köln, 2. stellv. Vorsitzer,
Ernst Henke, Essen, 3. stellv. Vorsitzer,
Werner Hoffmann, Buchhalter, Essen, 4. stellv. Vorsitzer,
Dr. Erich Moning, Oberkreisdirektor, Siegen, 5. stellv. Vorsitzer,
Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl, Bergassessor a. D., Büderich b. Düsseldorf, 6. stellv. Vorsitzer,
Paul Cullmann, Elektromeister, Idar-Oberstein, 7. stellv. Vorsitzer,
Ludwig Feinendegen, Oberkreisdirektor, Kempen, 8. stellv. Vorsitzer,
Bernhard Witthaus, Oberstadtdirektor, Mülheim/Ruhr, 9. stellv. Vorsitzer,
Peter Banze, Monteur, Aldekerk/Krs. Geldern,
Mathias Breuer, Schlosser, Merken/Krs. Düren,
Friedrich Dugel, Meister, Essen,
Burkhard Ehrenberg, Oberkreisdirektor, Wittlage,
Carl Goetz, Margarethenhöhe über Königswinter,
Dr. Friedrich Wilhelm Goldenbogen, Oberkreisdirektor, Gummersbach,
Dr. Walter Hensel, Oberstadtdirektor, Düsseldorf,
Kurt Hoffmann, Vorstandsmitglied der Preußische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, Hannover,
Hans Hülsmann, Oberstadtdirektor, Gelsenkirchen,
Peter Jammers, Installateur, Bad Godesberg,
Bernhard Kleine-Wilde, Techniker, Bottrop,
Dr.-Ing. e. h. Heinrich Kost, Bergassessor a. D., Homberg/Niederrhein,
Christian Kropp, Maschinist, Gindorf b. Grevenbroich,
Jakob Kuhl, Monteur, Reisholz,
Dr. Heinrich Raskin, Oberbürgermeister, Trier,
Karl Schirner, Freiburg i. Br.,
Dr. Hanns Sinzig, Landrat, Altenkirchen,
Bernhard Weiss, Dahlbruch über Kreuztal/Krs. Siegen,
Wilhelm Werhahn, Neuß,
Dr. Friedrich Wolff, Oberstadtdirektor, Essen

Vorstand:

† Dr. h. c. Fritz Ridderbusch, Essen (bis 8. 5. 1958),
Heinrich Schöller, Essen,
Dr. e. h. Franz Hellberg, Köln,
Dr. h. c. Hellmuth Greinert, Essen (ab 1. 9. 1957),

Stellvertreter:

Dr. Walther Maurer, Essen,
Wilhelm Gutmann, Essen,
Helmut Meysenburg, Heiligenhaus,
Dr. Alfred Einnatz, Essen.



Herstellung von Kehrmaschinenwalzen für jedes Fabrikat in Stahldraht, Perlon, Elaston u. Piassava, sowie Strassenbesen u. Einsatzpressleisten in jedem gewünschten Material.

Reisländer
FABRIK TECHNISCHER BÜRSTEN
MÜNCHEN 12
WESTENDSTR. 146

MEYER-THIEL-FROHBERG

Enteignung von Grundeigentum

Kommentar von **Otto Meyer †**

5. Auflage, neubearbeitet von **Dr. Fritz Thiel,** Präsident des Landesverwaltungsgerichts Aachen und Rechtsanwalt **Dr. Günther Frohberg,** Düsseldorf

DIN A 5 · Etwa 270 Seiten · 1958
Ganzleinen **DM 34,—**

(Sammlung Guttentag Band 248)

„Der übersichtlich gegliederte Kommentar ist . . . vor allem durch seine reichhaltige und neue Rechtsprechung . . . in hervorragender Weise dazu geeignet, dem Praktiker ein wertvolles Hilfsmittel zu sein." *Amtsblatt der Bezirksregierung der Pfalz*

WALTER DE GRUYTER & CO.
BERLIN W 35

vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung
J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung
Georg Reimer - Karl J. Trübner - Veit & Comp.

Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe liegen Prospekte folgender Firmen bei, deren Beachtung wir unseren Lesern empfehlen:

1. Leichtrohrmast- und Stahlbau GmbH, Siegen,
2. Rud. Müller, Verlagsges. Köln-Braunsfeld,
3. Wilh. Niemeier, Duingen, Krs. Alfeld/Leine,
4. Roto-Werke AG, Königslutter,
5. Frankfurter Allgemeine Zeitung, Frankfurt/M.

STELLEN-ANGEBOT

Assessor

mit Prädikatexamen und möglichst praktischen Erfahrungen im Kommunaldienst gesucht. Besoldung zunächst nach TO. A III mit Aussicht auf spätere Anstellung und Aufstiegsmöglichkeit nach beamtenrechtlichen Grundsätzen.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen und Lichtbild an den Deutschen Städtetag, Personalabteilung, Köln-Marienburg, Lindenallee 11, erbeten.

KOMMUNALDARLEHEN

durch

FRANKFURTER
FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

Frankfurt a. M. · Palmengartenstraße 8 · Telefon-Sa.: 77 34 57 · Fernschreiber: 4-11 439

Lieferantennachweis für Stadtverwaltungen und städtische Werke

Abkürzungen:
F. = Fernsprecher, TA. = Telegrammadresse, FS. = Fernschreiber

● Absperrgeräte

ADOLF DAMBACH G. m. b. H., Schilderfabriken, Gaggenau/Bd.

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Abwasser-Reinigung

OMS-KLÄRANLAGEN
Wiesbaden, Adolfsallee 27/29,
F.: 25666, 28276

MENZEL & CO.,
Stuttgart 1, F 54429

● Abwasser-Reinigung häuslich und industriell

PASSAVANT-WERKE.
Michelbacher Hütte,
(b. Michelbach, Nassau)

● Accumulatoren

ACCUMULATOREN-FABRIK,
Aktiengesellschaft,
Hagen i. W., Frankfurt/M., Hannover

ACCUMULATORENFABRIK
BERGA GmbH.,
Rastatt i. Baden
Bleiaccumulatoren für alle Anwendungsgebiete

Accumulatorenwerk
Hoppecke
CARL ZOELLNER & SOHN
(21 b) Hoppecke (Westf.)
Blei-Accumulatoren für alle Anwendungsgebiete

Accumulatorenfabrik
SONNENSCHEIN GMBH.,
Berlin-Marienfelde
u. Büdingen/Hessen
Fahrzeugantriebs- u. Starterbatterien

DETA-Akkumulatorenwerk GmbH.,
Bad Lauterberg/Harz,
F.: 457 und 459
Fernschr.: 096238

GOTTFRIED HAGEN AG.,
Köln-Kalk

MAREG-Accumulatoren GmbH.,
Idstein/Taunus
Blei- und Stahlakkumulatoren für alle Verwendungszwecke
F.: 577
FS.: 04 16/8 77

● Anbaugeräte für Unimog und Einachsmaschinen

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Atemschutzgeräte

DRÄGERWERKE LÜBECK

● Auftausalze

WILH. BIESTERFELD, GMBH.
Hamburg 28, Mühlenhagen 26,
Frankfurt/M., Roßmarkt 5,
Augsburg, Perlachberg 5,
Stuttgart, Schloßstraße 66 A,
Köln-Kalk, Gottfried-Hagenstr.1

● Autoreifen-Neugummierung

PETERS PNEU RENOVA K. G.
Größtes Spezialwerk für Autoreifen-Neugummierung
Bad Homburg

● Batterien

VARTA, Abteilung der Accumulatoren-Fabrik AG.,
Hannover-Frankfurt a. M.

● Bautenschutzmittel

FIRMA PAUL LECHLER
BAUTENSCHUTZCHEMIE
STUTTGART u. GELSENKIRCHEN-BUER

ZELLER & GMELIN,
Chemische Fabrik,
Eislingen/Fils (Württ.)

● Behördenbedarf

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Fachverlag für Vordruckbedarf
Hannover, Große Pfahlstraße 21,
Kiel, Postfach 605,
Köln, Postfach 1/885,
Mainz, Postfach 178,
München, Postfach 1/612
Wiesbaden, Postfach 3025

● Bekleidung für Beamte und Feuerwehren

HEINES-WUPPERTAL,
Feuerwehrausrüstungen,
Gruiten 12 bei Düsseldorf

● Beleuchtung

BOLICHWERKE, Bruchsal,
Leuchtenfabrik u. Emaillierwerk f. Zweckleuchten f. Straßen, Industrie etc. für alle Lampenarten

RIETH & SOHN
Kandelaberwerk,
Berlin West N 20,
F.: 464071,
FS.: 0183122

● Besen

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Betriebs- und Kühlwasserreinigung

PASSAVANT-WERKE,
Michelbacher Hütte,
(b. Michelbach, Nassau)

● Buchbinderstoffe und -Leder

FRANZ HOFFMANN,
Stuttgart W, Breitscheidstr. 127

● Buchungsautomaten

Anker
Buchungsautomaten
Registrierkassen
Anker-Werke AG. Bielefeld
Fernruf 63211-19 – Fernschreiber 932847

● Büro-Möbel

WINI-Vertriebs-G.m.b.H., Büromöbelfabriken der Wilhelm Niemeier-Werke, Duingen/Hannover,
F.: Sammelnummer Duingen 321

● Dampf-Absperrschieber

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Dampfkessel für feste Brennstoffe, Gas, Elektrisch, Öl

AUGUST WENZ,
Nürnberg, Apparatebau, Kesselfabrik,
Holbeinstraße 26,
F.: 69002

● Dampfstrahlreinigungsanlagen und -geräte

ALFRED KÄRCHER,
Fabrik für Heizmaschinen,
Winnenden b. Stuttgart

THEODOR LOOS, Eisenwerk, GmbH, Gunzenhausen, Tel. 1641
„Strahlfix", Dampfstrahlreinigungsgeräte

● Dehnungsstopfbüchsen

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Dichtungen

REINSHAGEN, Nürnberg 2

● Drosselklappen

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Druckminderventile

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

GUSTAV MANKENBERG,
Armaturenfabrik, Lübeck 47

● Durchflußmengen-Anzeiger für Brunnen

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Durchschreibebuchführung für Verwaltungen

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Köln, Luxemburger Str. 72

● Einlaufseiher und Fußventile

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Elektrische Uhren

TELEFONBAU
UND NORMALZEIT,
Frankfurt a. M.
Mainzer Landstr. 134

● Elektro-Split- u. Sandstreuer

Original Weisser
HUBERT WEISSER
Bräunlingen/Baden

● Fachschrifttum

W. KOHLHAMMER VERLAG,
Stuttgart, Urbanstraße 12,
Köln, Mittelstraße 7

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Köln, Luxemburger Str. 72

● Fahrzeugbau

KARL KÄSBOHRER,
Fahrzeugwerke G. m. b. H.
Ulm/Donau
mit Zweigwerken Dortmund und Hamburg

● Fahrzeugbeschläge

Gebr. TITGEMEYER, Osnabrück

● Fäkalienwagen

DAIMLER-BENZ AG.,
Werk Gaggenau

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

● Fernsprechanlagen

TELEFONBAU
UND NORMALZEIT,
Frankfurt a. M.
Mainzer Landstr. 134

● Fett- und Benzinabscheider

PASSAVANT-WERKE,
Michelbacher Hütte,
(b. Michelbach, Nassau)

● Feuerlösch-Apparate

GLORIA-WERK
(21 a) Wadersloh i. Westf.

HEINES-WUPPERTAL,
Feuerwehrausrüstungen,
Gruiten 12 bei Düsseldorf

● Feuermeldeanlagen

TELEFONBAU
UND NORMALZEIT,
Frankfurt a. M.
Mainzer Landstr. 134

● Feuerwehrbedarf

HEINES-WUPPERTAL,
Feuerwehrausrüstungen,
Gruiten 12 bei Düsseldorf

● Filter (Luft, Öl und Kraftstoff)

FRAM Filter für Fahrzeuge,
stationäre Industriemotore und Kompressoren
Deutsche Filter-Gesellschaft
WUEST & CO, KG,
Frankfurt a. M. - Rödelheim,
Eschborner Landstraße 42–54
F.: 777574, FS.: 0411461

Lieferantennachweis für Stadtverwaltungen und städtische Werke

Abkürzungen:
F. = Fernsprecher, TA. = Telegrammadresse, FS. = Fernschreiber

Geschäftsstelle im Jahr 1959
Hannover, Davenstedter Str. 149, Tel. Nr. 41941

Aus dem Lieferprogramm unserer Mitgliedsfirmen:

● Für die Straßenreinigung:
Selbstaufnehmende Kehrmaschinen
Komb. Spreng- Kehr- und Waschmaschinen
Dreirad-Motor-Kehr- und Waschmaschinen
Vor-, An- und Unterbau-Kehrmaschinen
Anhänge-Kehrmaschinen
Spreng- und Spülwagen

● Für die Müllabfuhr:
Spezial-Müllwagen
Kasten-Müllwagen
Kehrichtsammelwagen

● Für die Grubenentleerung:
Fäkalien-Abfuhrwagen
Fäkalien-Abfuhranhänger
Motor-Luftpumpen

● Für die Kanalreinigung:
Schlammsaugewagen
Kranschlammwagen
Kanalreinigungs-Wagen
Kanalreinigungs-Winden

● Für den Winterdienst:
Schneepflüge
Sandstreuer

● Für weitere kommunale Aufgaben:
Benzinabscheider-Reinigungsfahrzeuge
Gadkondenstopf-Reinigungsfahrzeuge
Straßenbahn-Schienenpflegefahrzeuge
Tankwagen
Spezialaufbauten und Fahrzeuge nach besonderer Vorschrift

Die Mitgliedsfirmen des VAK verfügen über langjährige, reiche Erfahrungen in Entwicklung und Fertigung von Spezialfahrzeugen, Aufbauten und Geräten für kommunale Zwecke aller Art.
Nehmen Sie die unverbindliche Beratung und die Dienste dieser Firmen vertrauensvoll in Anspruch.

FILTERWERK MANN & HUMMEL GMBH.
Ludwigsburg/Württ.
F.: 52 51-54
Öl-, Kraftstoff-, Luft-, Dämpfer- und Entlüfter-Filter

FILTERWERK KNECHT GMBH.
Stuttgart-Bad Cannstatt, F.: 505 54

● Filter
BERKEFELD FILTER GmbH, Celle

H-FILTER für öl und Kraftstoffe, HENGST-Filterfabrik, Münster i. W.
Telefon 22 512/3
FS 0 892 658

INVERTIT-GESELLSCHAFT, Düsseldorf, Martinstr. 9

● Filterkies
AMBERGER KAOLINWERKE G. m. b. H., (13a) Hirschau/Opf.

● Förderbänder
H. & M. BAUCH K.-G. Bau- und Industriebedarf, (22c) Bergisch Gladbach/Köln, Schützenstraße 4–8, F.: 25 02

● Formulare
DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH, Fachverlag für die kommunale Verwaltungspraxis
Hannover, Postfach 446
Kiel, Postfach 605,
Köln, Postfach 1/348
Mainz, Postfach 178,
München, Postfach 1/612
Wiesbaden, Postfach 3025

W. KOHLHAMMER VERLAG, Stuttgart, Urbanstraße 12–14, Köln, Postfach I/988

● Garagen
J. FAUSER, Bodelshausen/Württ.

S A G - Garagen, Hallen, Fahrradständer, liefert:
SIEGENER AG · GEISWEID
Geisweid i. W., Postf. 451

● Gehäuselose Absperrorgane
PASSAVANT-WERKE, Michelbacher Hütte, (b. Michelbach, Nassau)

● Glühlampen u. Autolampen
HEID & CO., Elektrot. Fabrik, Neustadt/Weinstraße

● Grubenentleerungen
WEKA, Schüren & Co., Leichlingen

● Gummifabrikate
REINSHAGEN, Nürnberg 2

● Heizkostenverteiler/Wärmemesser
Cloriüs HEIZKOSTENVERTEILER
ZAHLUNG NACH VERBRAUCH
25-40% EINSPARUNG
TECHEM - Frankfurt/Main-Süd
Telefon: 6 32 34 · Vertretungen in der gesamten Bundesrepublik

● Holzbearbeitungs-Maschinen
ADOLF ALDINGER, Maschinenfabrik, Stuttgart-Obertürkheim, Telefon: 3 22 46

● Kabeltrommeltransport-Anh.
EDUARD LINNHOFF, Maschinenfabrik, Berlin-Tempelhof

● Kalkhydrat
Für alle Wasseraufbereitungsanlagen seit Jahrzehnten
Ia Marmor-Weißkalkhydrat „Schaefer"
96–98% $CaOH_2$

JOHANN SCHAEFER, Kalkwerke, Diez-Lahn

● Kalkhydrat für Wasseraufbereitung
Albshäuser Weißkalk-Hydrat, 96–98% CaO u. Dolomit-Hydrat zur Wasseraufbereitung für sämtliche Anlagen
LAHNKALK-INDUSTRIE, ALBSHAUSEN, Werner Lüning, Albshausen/L.

● Kanal- und Schlammeimer
GEBR. OTTO, Blechwarenwerke und Verzinkereien, Kreuztal, Krs. Siegen

Langer
GEORG LANGER, LANGELSHEIM
Fernruf 373

Dipl.-Ing. HRCH. NUTHMANN
Dortmund-Brackel, seit 1925
Pass & Co. Weidenau-Sieg

● Kanalisationsgegenstände
PASSAVANT-WERKE, Michelbacher Hütte, (b. Michelbach, Nassau)

● Kanalreinigungsgeräte
KANAL-MÜLLER, Jul. Müller, Unternehmen für Kanal- u. Rohrreinigungen, Herstellung u. Lieferung von Kanalreinigungsgeräten aller Art, Schwalenberg/Lippe, F.: Schwalenberg 123

Kanal-Rohrbau W. EICHHOFF K. G. Schwalenberg/Lippe

LEHNER & DR. WIESMANN, Essen

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

Lieferantennachweis für Stadtverwaltungen und städtische Werke

Abkürzungen:
F. = Fernsprecher, TA. = Telegrammadresse, FS. = Fernschreiber

● Kanal-Sicherheitsleuchten

HOPPECKE
Kreis Brilon
F.: 255
FS.: 0382841

● Karosseriebeschläge

Gebr. TITGEMEYER, Osnabrück

● Kehrmaschinen

DAIMLER-Benz AG.,
Werk Gaggenau

FAUN-WERKE,
Nürnberg

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

MÜLLER & MAISCH, Hand- u. Motor-Kehrmaschin., Kirchh./T.

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Kehrwalzen

FRIEDRICH HELDT, Bremen, Vahrer Straße 121, Ruf 47149

Kehrwalzen in Piassava, Elaston, Stahldraht, Gummi-Waschwalzen,
PIASSAVA-WERKE
HERMANN WIMMER,
Kappelrodeck/Schwarzwald

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Kies-Silos für Streudienst

Silobau
Neustadt/Aisch

● Kippvorrichtungen

F. X. MEILLER,
München 19,
Fahrzeug- und Maschinenfabrik

● Kläranlagen

MENZEL & CO.,
Stuttgart 1, F 54429

OMS-KLÄRANLAGEN
Wiesbaden, Adolfsallee 27/29,
F.: 25666, 28276

● Kommunal-Fachschrifttum

W. KOHLHAMMER VERLAG,
Stuttgart, Urbanstraße 12–14,
Köln, Mittelstraße 7

● Kommunalfahrzeuge

FAUN-WERKE
Nürnberg

Maschinenfabrik Eßlingen,
Eßlingen a. N.

● Kommunal-Formulare

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Kiel, Kehdenstraße 5,
Hannover, Weißekreuzstr. 37, III,
Köln, Luxemburger Straße 72
Mainz, Kaiserstraße 49,
Wiesbaden, Dotzheimer Straße 75

● Kompressoren

PUMPENFABRIK URACH,
Urach/Wttbg.

● Kondenstöpfe

GUSTAV MANKENBERG,
Armaturenfabrik, Lübeck 47

● Kühlanlagen

MASCHINENFABRIK SÜRTH,
Sürth bei Köln

ALFRED TEVES KG.,
Frankfurt/Main

● Lastkraftwagen

FAUN-WERKE
Nürnberg

● Lichtpaus-Anlagen

METEOR Apparatebau,
Siegen/Westf.

● Lichtsignalanlagen

ADOLF DAMBACH G. m. b. H.,
Schilderfabriken, Gaggenau/Bd.

● Mannschafts- und Gerätewagen

MAX PIETSCH, Hannover

● Motorenöle und Treibstoffzusätze

AUTOL-WERKE, GMBH,
Würzburg, Hannover

● Müllabfuhr-Einrichtungen

Blechwarenfabrik und Verzinkerei
Gebr. OTTO,
Kreuztal/Krs. Siegen,

Blechwarenfabrik u. Verzinkerei
SCHMIDT & MELMER,
Weidenau/Sieg
Fernruf: Siegen 73181

Eisenwerk
STREUBER
& LOHMANN GmbH
Herford i. Westfalen
Fernruf: 3752,
Drahtwort: Sulo,
Fernschr.: 0932367

● Müllabwurfanlagen

„OPTIMA" TOVAR G. m. b. H.,
Ahlen (Westf.)

● Müllgefäße

Annweiler Email- u. Metallwerke
ULLRICH AG.
Annweiler a. Trifels
Tel. 201

BLEFA
Blechwaren- u. Faßfabrik GmbH
Kreuztal Krs. Siegen,
F.: 761,
Drahtwort: Blefa
FS.: 087-767

RHEINWERK
MEISENBURG & AHLEFF
GmbH.
Düsseldorf-Heerdt
T. 50 14 11/12
FS. 08 581981
Verzinkte Ringmülleimer für staubfreie Entleerungen

Blechwarenfabrik u. Verzinkerei
SCHMIDT & MELMER,
Weidenau/Sieg
Fernruf: Siegen 73181

Eisenwerk
STREUBER
& LOHMANN GmbH,
Herford i. Westfalen,
Fernruf: 3752
Drahtwort: Sulo,
Fernschr.: 0932367

GEORG LANGER, LANGELSHEIM
Fernruf 373

GEBR. OTTO.
Blechwarenwerke und Verzinkerei
Kreuztal,
Krs. Siegen

E. SPRINGORUM
& Co., GmbH, Düsseldorf, Bruchstr. 77
Tel. 68 44 31

● Müllwagen

DAIMLER-BENZ AG.,
Werk Gaggenau

FAUN-WERKE,
Nürnberg

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

● Müllboxen

TEMPO ZWEIG GMBH, Dortmund, Westfalen Damm 217

● Mülltonnenboxen

„OPTIMA" TOVAR G. m. b. H.,
Ahlen (Westf.)

● Mülltonnen-Transportkarren

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

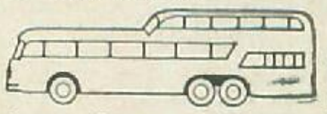
● Müllverbrennungsöfen

„OPTIMA" TOVAR G. m. b. H.,
Ahlen (Westf.)

● Oelfeuerungen

Minol OELFEUERUNG STUTTGART
Verkaufsbüros überall im Bundesgebiet

● Omnibusse



Aero-1½-Deck-Busse bzw. Obusse, 150plätzig.
GEBR. LUDEWIG, Karosseriefabrik, Essen, Bruckmannstraße 63—87, F.: 290251

● Ozon-Anlagen für Wasserentkeimung

WABAG Wasserreinigungsbau
Alfred Kretzschmar,
Kulmbach, Postfach 24

● Photo-Labor-Einrichtungen

METEOR Apparatebau
Siegen/Westf.

● Planierraupen

FAMO Vertriebs-Gesellschaft mbH, München 13, F 57541

● Planierschaufeln

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Rattenmittel

HYGIENE-CHEMIE
Elmshorn/Holst., F.: 2463

● Raupenschlepper mit Planiergerät

FAMO Vertriebsgesellschaft mbH, München 13, F 57541

● Registrierkassen

Anker Registrierkassen Buchungsautomaten
Anker-Werke AG. Bielefeld
Fernruf 63211-19 – Fernschreiber 0337847

● Rohrleitungsprüfpumpen

PUMPENFABRIK URACH,
Urach/Wttbg.

● Rostschutzfarben

LECHLER FIRMA PAUL LECHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE
STUTTGART u. GELSENKIRCHEN-BUER

ZELLER & GMELIN,
Chemische Fabrik,
Eislingen/Fils (Württ.)

Siderosthen-Lubrose
ROSTSCHUTZFARBEN
sideros LACKFABRIK GMBH · MARBURG A. D. LAHN

● Sandstreuer

MAX PIETSCH, Hannover

Lieferantennachweis für Stadtverwaltungen und städtische Werke

Abkürzungen:
F. = Fernsprecher, TA. = Telegrammadresse, FS. = Fernschreiber

● Schlammabsauge-Wagen

DAIMLER-BENZ AG.,
Werk Gaggenau

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

● Schlammwagen

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

● Schilder für Hydranten und Schieber DIN 4065—4069

DR. HANS FISCHER, GMBH,
Essen, Gerlingstr. 58, F.: 37764

● Schleuderbeton

BETON-SCHLEUDERWERKE AG, Erlangen

● Schneepflüge

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

W. & J. SCHEID, Maschinenfabrik Limburg/Lahn

ING. ALFRED SCHMIDT,
St. Blasien/Schwarzw.

● Schneeräumgeräte

MARTIN BEILHACK,
Maschinenfabrik und Hammerwerk GmbH,
Rosenheim/Obb.

EDUARD LINNHOFF,
Maschinenfabrik,
Berlin-Tempelhof

ING. ALFRED SCHMIDT,
Schneeräumgerätebau
(Schneepflüge, Schneefräsen, Streugeräte),
St. Blasien/Schwarzw.

● Schuleinrichtungen

HOHENLOHER SCHUL-MÖBEL- UND TURNGERÄTE-FABRIK KG.,
vorm. J. Kottmann - Gegr. 1879,
Oehringen (86)

Vereinigte Schulmöbelfabriken KG, Tauberbischofsheim / 131

● Selbstlader

EDUARD LINNHOFF,
Maschinenfabrik,
Berlin-Tempelhof

BAUCH KG,
Berg.-Gladbach

● Sprengwagen

DAIMLER-BENZ AG.,
Werk Gaggenau

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG.,
Werk Magirus Ulm a. D.

● Sprengwagen, komb. Spreng-, Kehr- und Waschwagen

HEINRICH REUTZEL
Altenstadt/Hessen

● Straßenbaustoffe

GRANITWERKE PRÜNST
der Regentalbahn AG. Viechtach
F.: Viechtach (Verw.) Nr. 7,
Werk Prünst: Ruhmannsfelden 256
Groß- u. Kleinpflaster, Mosaik, Werk-, Leisten-, Grenzsteine, Bordschwellen

● Straßen-Beleuchtung

BOLICHWERKE, Bruchsal,
Leuchtenfabrik u. Emaillierwerk f. Zweckleuchten f. Straßen, Industrie etc. für alle Lampenarten

RIETH & SOHN
Kandelaberwerk,
Berlin West N 20,
F.: 46 40 71,
FS.: 0 18 31 22

● Straßenkehrmaschinen

W. & J. SCHEID, Maschinenfabrik, Limburg/Lahn

● Straßen-Kehricht-Karren

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Straßenkehrwalzen

A. WEBER, Erbach/Taunus

● Straßen-, Park- und Promenaden-Beleuchtung

Rechlaternen KG,
Oberbieber b. Neuwied
F.: Neuwied 2 36 51/52
FS.: 08 68 66, TA.: Freilicht, Neuwied

● Streumaschinen gegen Glatteis

HUBERT WEISSER, Bräunlingen/Baden

Elektro-Streuer „Original-Weisser", Telefon 27 92 Donau

● Streumaschinen gegen Glatteis mit vollaumatischer Splittbeschickung

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Talsperrenschieber

JOHANNES ERHARD,
H. Waldenmaier Erben, Südd. Armaturenfabr., Heidenheim/Br.

● Teer- und Bitumen-Spritzmaschinen

MAX PIETSCH, Hannover

THEODOR OHL, Limburg/Lahn

W. & J. SCHEID, Maschinenfabrik, Limburg/Lahn

● Teergeräte

ADOLF RIES, Spezialgerätefabrik für Straßenbau u. Städtebedarf, Bruchsal/Baden

● Teerspritzschläuche

NEUE ARGUS GESELLSCHAFT MBH, Ettlingen/Baden, Goethestraße 15

● Tiefbohrungen

STAATLICHE SALINE FRIEDRICHSHALL,
Bad Friedrichshall-Jagstfeld,
F.: 2 49 und Heilbronn 32 49

● Treibriemen jeder Art

REINSHAGEN, Nürnberg 2

● Trockenbatterien

PERTRIX-Union GmbH.,
Frankfurt/Main
Neue Mainzer Straße 54

● Verkehrsschilder

ADOLF DAMBACH G. m. b. H.,
Schilderfabriken, Gaggenau/Bd.

GEIERHOS & HEYCK
München 8, Wolferlstr. 7
F.: 44 84 90

Metallwarenfabrik
FRITZ LANGE,
Wevelinghoven, Bez. Düsseldorf

● Verkehrsspiegel

Spiegel für unübersichtliche Verkehrspunkte
KLUMPP & ARRETZ,
Bietigheim/Württ.

● Verwaltungsbuchführung

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Köln, Luxemburger Straße 72

● Vordrucke

DEUTSCHER GEMEINDE-VERLAG GMBH,
Fachverlag für Vordruckbedarf
Hannover, Große Pfahlstraße 21
Kiel, Postfach 605,
Köln, Postfach 1/885,
Mainz, Postfach 178,
München, Postfach 1/612
Wiesbaden, Postfach 3025

W. KOHLHAMMER VERLAG,
Stuttgart, Urbanstraße 12–14,
Köln, Postfach I/865

● Waagen

BUTZ & LEITZ GMBH,
Maschinen- u. Waagenfabrik,
Ludwigshafen/Rhein

Pfister Waagen Augsburg

● Warn-Gürtel, Warn-Armbinden, Warn-Mützenbänder

ERICH HENKE, Lederwarenfabrik, Münster/Westf.

● Wäsche-Trocken-Apparate und Tumbler

AUGUST WENZ,
Nürnberg, Apparatebau, Kesselfabrik,
Holbeinstraße 26,
F.: 6 90 02

● Wasseraufbereitung

LAHNKALKWERK-INDUSTRIE, ALBSHAUSEN,
Werner Lüning, Albshausen/L.

BERKEFELD FILTER GmbH,
Celle

HANS BÖRNER & Co., GmbH,
Akdolit, Düsseldorf, Ellerstr. 157

BRAN & LÜBBE, Hamburg 39

EMIL FISCHER, Essen,
Wasserchemie – Wasseraufbereitung – Apparatebau, Schließf. 542

HAGER & ELSÄSSER, Apparatebau, Stuttg.-Vaihingen, Postf. 96

INVERTIT-GESELLSCHAFT,
Düsseldorf, Martinstr. 9

KARL KLEIN & SOHN, oHG,
Mannheim, Werderstr. 12

P. KYLL, Berg.-Gladbach/Köln

MAGNO-WERKE GmbH.,
(22a) Duisburg 36,
MAGNO-Filtermaterial für die Trink- und Brauchwasseraufbereitung

M. A. G. BALCKE, Bochum

ROB. REICHLING & CO., KG,
Krefeld,
F: 33217, FS: 0853757

RWW-Filter GmbH.,
Ratingen, Bez. Düsseldorf,
Dechenstr. 12

Rhein.-Westf. Wasseraufbereitg.
F. H. R. KRUMBIEGEL,
Düsseldorf

JOHANN SCHAEFER,
Kalkwerke,
Diez/Lahn, F.: SA 661
I a Marmor-Weißkalkhydrate
96–98% CaOH₂

STEEDENER KALKWERKE GmbH, Dehrn (Lahn)
F. Limburg 2191. FS.: 0484827
1 a Marmor-Weißkalkhydrat
96—98 % CAO

WABAG Wasserreinigungsbau
Alfred Kretzschmar,
Kulmbach, Postfach 24

LANDWEHR & THIELE,
Celle, Bremer Weg 27

H. REISERT & CO, früher Köln
Celle, Postfach, F 54 53

● Wasserentkeimungsanlagen

BRAN & LÜBBE, Hamburg 39

● Wasserwerks- u. Brunnenbau

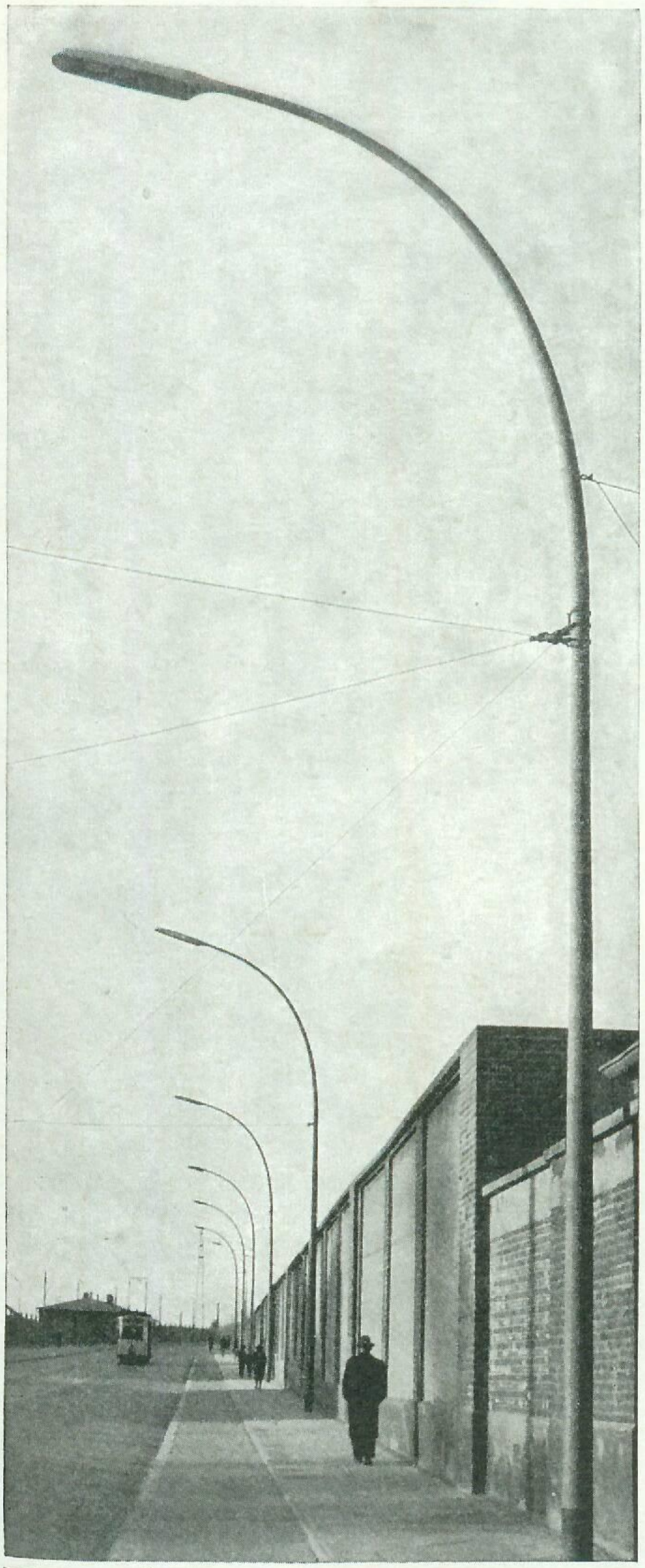
Horizontalbrunnen nach dem bewährten Fehlmann-Verfahren
DEUTSCHE ERDÖL-AG
Abt. Bohrbau, Wietze, Kr. Celle

● Wasserzähler

W. GOTTLOB VOLZ
Stuttgart W

● Werkzeugmaschinen

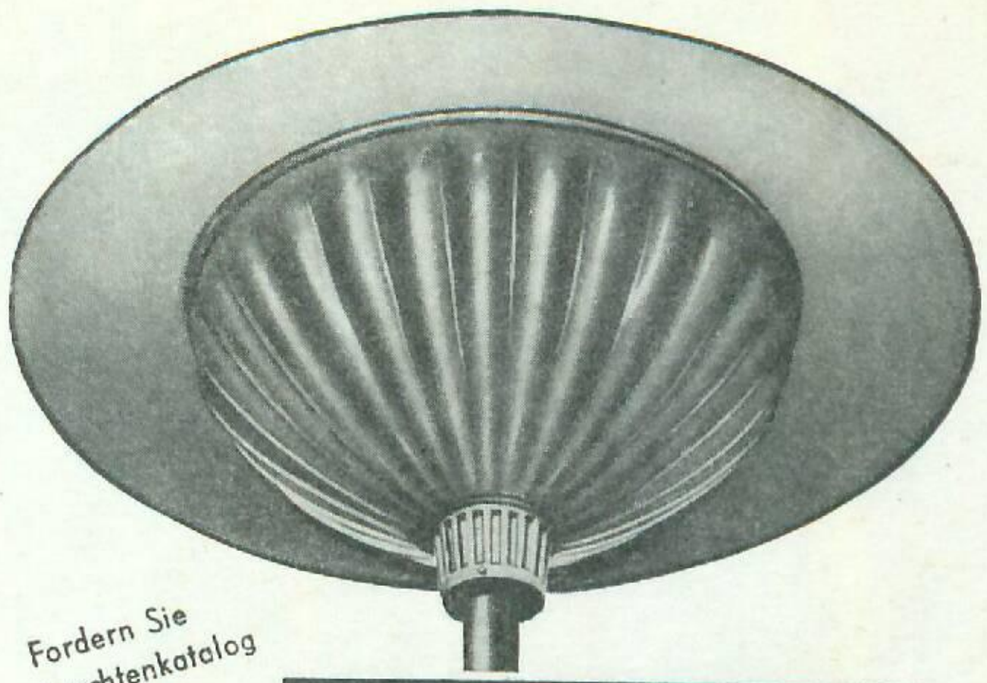
Gebr. TITGEMEYER, Osnabrück



Schaco-Ansatzleuchten *für Peitschenmaste*

Ansatzleuchten für Bestückung mit Hochdruck-Leuchtstofflampen werden ein-, zwei- und dreilampig geliefert

G. Schanzenbach & Co. GmbH · Frankfurt/M W13



Fordern Sie Leuchtenkatalog S 30

Der erfolgreiche

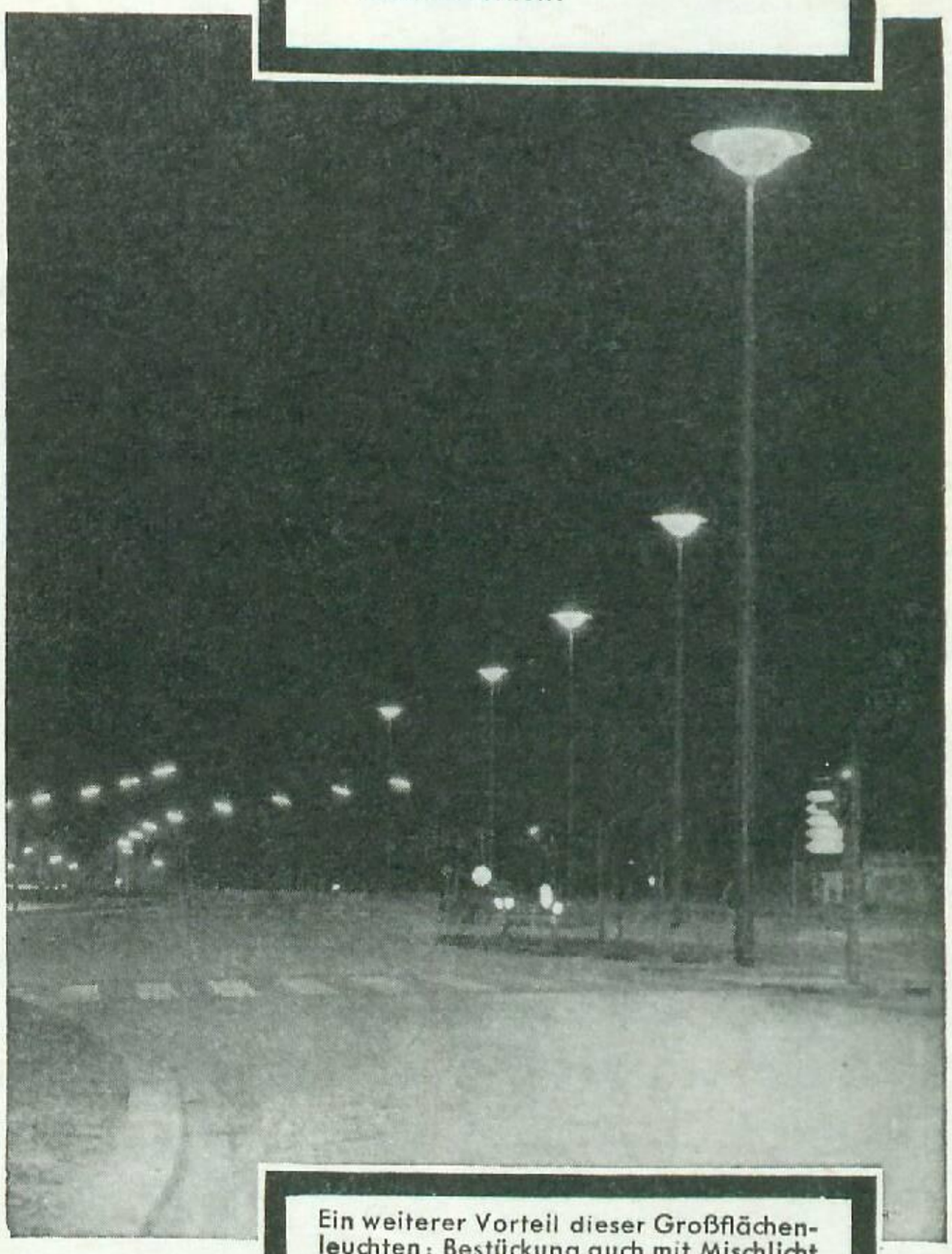
Chinesenhut

. . . seit vielen Jahren ein fester Bestandteil der Planungen moderner Straßenbeleuchtungen.

Strebenlos, elegant und formschön entspricht diese Großflächenleuchte unserer Baureihen G 2300 bis G 2600 den vielseitigsten Anforderungen bei der Beleuchtung von Straßen, Plätzen und Brücken.

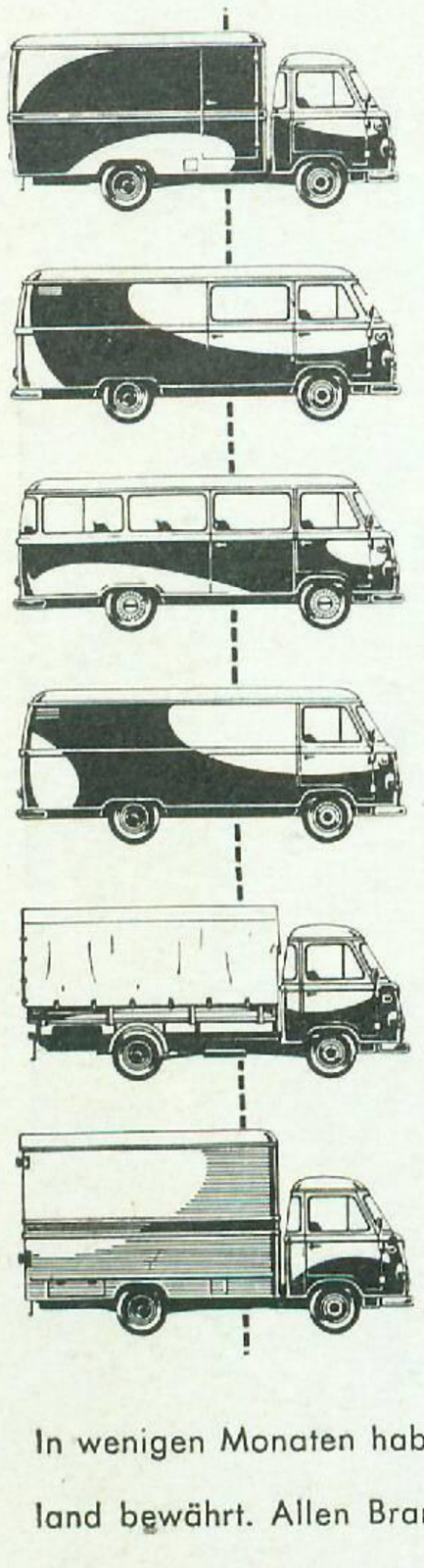
Sie ist unaufdringlich — dabei ungewöhnlich repräsentativ in der Gesamtwirkung.

- Kunstglas-Abschlußschale . . . aus einem Stück gefertigt! Die gute Abdichtung hält den Lampenraum insekten- und schmutzfrei!
- Breites Dach — daher volle Lichtausnutzung und breitflächige, weitgehend blendungsfreie Beleuchtung. Das bedeutet: Erhöhte Verkehrssicherheit!



Ein weiterer Vorteil dieser Großflächenleuchten: Bestückung auch mit Mischlicht unter Verwendung v. Quecksilberdampf-Hochdrucklampen m. Leuchtstoffbelag u. Natriumdampflampen. Sie erreichen damit eine bes. angen., warme Lichtfarbe.

AKTIENGESELLSCHAFT VULKAN, KÖLN



Borgward - Schnellfrachter

ein Trumpf

der Wirtschaftlichkeit

In wenigen Monaten haben sich Tausende von BORGWARD-Frontlenkern im In- und Ausland bewährt. Allen Branchen ist der BORGWARD-Schnellfrachter ein gewinnbringender Mitarbeiter geworden. Er trägt den betrieblichen und branchengebundenen Notwendigkeiten ebenso Rechnung wie den heutigen Verkehrsverhältnissen. Als „wendiger Schnellläufer" und „robuster Lastenträger" ist der BORGWARD-Schnellfrachter ein Plus in der Kalkulation jedes rationell arbeitenden Unternehmens. Er kennt keinen betrieblichen Leerlauf; denn er erledigt fix und rentabel kleine Eilaufträge und hat für größere Transporte reichlichen Laderaum. Der unverwüstliche 60-PS-Isabella-Motor (oder 42-PS-Diesel) hat sich 100 000fach bewährt. Der moderne Verkehr stellt hohe Anforderungen an den Fahrer; das Fahrerhaus des BORGWARD-Schnellfrachters ist deshalb wie ein Personenwagen ausgestattet; die erholsame Bequemlichkeit dieses „fahrenden Arbeitsplatzes" erhält die Frische und Einsatzfreude der Fahrer.

Also: Der BORGWARD-Schnellfrachter hilft Geld verdienen! Bilden Sie sich Ihr Urteil selbst.

Machen Sie eine Probefahrt bei Ihrem BORGWARD-Händler.

Kasten 9 cbm Laderaum · Pritsche 6 qm Fläche · Nutzlast 1830 kg · Bus 17 + 1 Sitze · Sonderaufbauten aller Art · Gesamtlänge 5,20 m · Gesamtbreite 2,10 m · Benzin 95 km/h · Diesel 75 km/h · Wendekreis 10,8 m.

CARL F.W. BORGWARD G.M.B.H. · BREMEN · AUTOMOBIL- UND MOTOREN-WERKE

MITTEILUNGEN
DER KOMMUNALEN GEMEINSCHAFTSSTELLE
FÜR VERWALTUNGSVEREINFACHUNG (KGSt)

Köln-Marienburg · Lindenallee 17
Fernruf 38 40 41 · Fernschreiber 08 882850

Februar 1959

Sonderdruck

Der Sonderdruck ist mit freundlicher Genehmigung des Verlages Duncker & Humblot, Berlin, sowie des Verfassers der folgenden Veröffentlichung entnommen: „Forschungen zu Staat und Verfassung", Festgabe für Fritz Hartung, Verlag Duncker & Humblot, Berlin 1958.

Johannes Popitz

Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Beamtentums

von Professor Dr. Hans Herzfeld
ord. Prof. für Neuere Geschichte, Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin

Persönlichkeit und Lebenswerk von Johannes Popitz haben in breiteren Kreisen, aber auch in der historischen Forschung die Aufmerksamkeit der Nachkriegsjahre vornehmlich durch seinen Anteil an der Widerstandsbewegung auf sich gezogen. Es besteht kein Streit, daß er in bestimmten Jahren, vor allem zu Beginn des 2. Weltkrieges, 1939—1942, mit Goerdeler und Hassell zu den entschlossensten und regsten Mitgliedern ihres „bürgerlichen" Flügels gehört hat. In den Jahren 1943 und 1944 aber begann ihn Resignation über das „Versagen der Generale" zu übermannen, während sich gleichzeitig die niemals ganz fehlende Verschiedenheit in Anschauung und Temperament gegenüber Goerdeler verstärkte. Der Aufstieg der jüngeren Generation um Stauffenberg in die erste Reihe der zur Aktion drängenden Verschwörer brach seinen Einfluß so weit, daß sein Name schließlich Ende 1943 von den Listen der geplanten Kabinettsbildung verschwand. Auch der ihm zunächststehende Kampfgefährte, Ulrich von Hassel[1], konnte sich nicht gegen die vorherrschende Ansicht durchsetzen, die in Popitz den Vertreter einer „extremen Rechten" in der Widerstandsbewegung erblickte. Trotz seiner vermittelnden Haltung zwischen Goerdeler und dem Kreisauer Kreise[2] galt er den jüngeren im Grunde als die Verkörperung altpreußisch-konservativen Beamtentums, obwohl er sicher nicht „den extremen Gegenpol zu den Ideen der sozialistischen Linken"[3] gebildet hat. Aber er war für die jüngeren entscheidend dadurch belastet, daß er seit 1933 als preußischer Finanzminister an hoher Stelle in der Regierung des Nationalsozialismus gestanden und für ihr Gefühl viel zu lange gehofft hatte, seinen Einfluß auf Göring auswerten zu können. Dazu hatte die tragische Episode der Verhandlung mit Himmler im August 1943, die die Kritik bis heute unleugbar geradezu herausforderte[4], ihn nur zu leicht zum „typischen Intellektuellen, hochbegabt und reinen Sinnes aber ohne sicheren politischen Instinkt" gestempelt. Der Mißerfolg dieses Verzweiflungsversuches hatte ihn nicht nur persönlich bis an und über die Grenze des Erträglichen hinaus gefährdet, sondern auch die innere Zurückhaltung vieler Mitkämpfer gegen ihn wesentlich verschärft. Es braucht historischen Abstand, um den Zusammenhang dieser Aktion mit seiner Maxime sichtbar werden zu lassen: „Man kann nicht mit gewöhnlichen Mitteln aus einer ungewöhnlichen Katastrophe herausführen[5]." Selbst Rothfels[6] stellte 1948 fest, daß diese Aktion „außerhalb der Linie" der Entwicklung des Widerstands im Ganzen gelegen habe, und zog daraus die doch wohl zu weitgehende Folgerung, beide, Popitz und Langbehn, seien mehr als Opfer einer Intrige innerhalb der Reihen der Prätorianergarde, denn als Mitglieder der Verschwörung des Widerstandes gefallen.

So unbestreitbar seit der Sudetenkrise von 1938 die unbedingte Bereitschaft seines persönlichen Einsatzes und die unablässige, oft selbst ungeduldige Energie war, mit der Popitz zum Handeln drängte und über die stete Verzögerung der Aktion verzweifelt war, so ist doch die Unsicherheit über den Rang, der ihm in den Reihen der Widerstandsbewegung zukommt, niemals geschwunden. Das hängt außer diesen persönlichen Motivierungen aber auch nicht zum wenigsten mit dem durch Ulrich von Hassell überlieferten Schriftstück des von Popitz redigierten „Vorläufigen Staatsgrundgesetzes" („Gesetz über die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse im Staats- und Rechtsleben") zusammen[7].

---

[1] v. Hassell: Vom anderen Deutschland. 3. A. Zürich/Freiburg 1948 S. 328 und 363.

[2] H. Rothfels: The German Opposition to Hitler. An appraisal, Himsdale (Illinois) 1948 S. 123. — Dt. Ausg. Krefeld 1949 S. 148.

[3] Gerh. Ritter: Goerdeler 3. Aufl., 1956, S. 315; vgl. Hassell S. 328: Popitz habe sich durch seine „professorale Art" viele Gegner geschaffen.

[4] Ritter aaO S. 362. „Popitz kann kein guter Menschenkenner gewesen sein, wenn er das (die Aussichtslosigkeit des Werbens um Himmler) nicht durchschaute."

[5] Rainer Hildebrandt: Der Aufstand des Gewissens. Stuttg. Ztg., 1. III. 1947, vgl. Eberhard Zeller: Geist der Freiheit. 2. A. München 1954 S. 345, Anm. 93.

[6] Rothfels aaO. S. 92. — Dt. Ausg. S. 110—112.

[7] Hassell aaO. S. 309 ff.

Wohl ist es schon in der Einleitung als Provisorium bis zu dem Zeitpunkt bezeichnet, in dem „unter Mitwirkung aller Schichten des Volkes dem Deutschen Reich eine endgültige Verfassung gegeben werden kann". Aber diese Zwischendiktatur eines Reichsverwesers, der nur „vor Gott und dem deutschen Namen" verantwortlich ist, trägt in der Tat die Züge einer überraschend radikalen Flurbereinigung, wenn sie als Dauerregelung aufgefaßt werden sollte. Dieser Reichsverweser ernennt und entläßt alle Minister nach dem Vorschlag des Reichskanzlers; er gibt Gesetze nur nach Anhörung eines Reichsrates, dessen Mitglieder zwar des Vertrauens des Volkes würdig sein sollen, aber — auf die Dauer von immerhin fünf Jahren — auf Vorschlag der Reichsregierung vom Staatsoberhaupt ernannt werden. Dieser Staatsrat stellt die einzige Repräsentationskörperschaft der Zwischenzeit dar, „bis die Festigung der allgemeinen Lebensverhältnisse des deutschen Volkes die Bildung einer Volksvertretung auf breiter Grundlage" gestattet. Dazu kommt die durchgreifende Beseitigung des politischen Charakters der Länder, die mit einem Schlage das föderalistische Element der deutschen Geschichte durchstreicht. „Im Reichsgebiet gibt es nur eine Staatsgewalt, die des Reiches". Die unter Beseitigung ihrer historischen Ungleichheit nach Umfang, Wirtschafts- und Finanzkraft neu zu gliedernden Länder — auch Preußen vollendet seine reichsbildende Mission durch Verzicht auf den staatlichen Zusammenhang seiner Provinzen — werden mit Selbstverwaltung ausgestattete Gebietskörperschaften auf gleicher Stufe mit der Selbstverwaltung der Stadt- und Landkreise. Jedes Hindernis für den von Popitz seit langem als Kernstück einer Reichsreform verlangten durchgreifenden Finanz- und Lastenausgleich würde damit gefallen sein. Auch die „Bildung neuer politischer Vereinigungen" soll nach der Auflösung der NSDAP zunächst unzulässig sein, das Reich unter dem Gesetz eines durchgreifenden, von den Wehrkreiskommandeuren gehandhabten Ausnahmezustandes stehen.

Die Machtvollkommenheiten dieser Regierung wären in der Tat so ausgedehnt gewesen, daß nach dem Worte Fritz von der Schulenburgs[8] „alles nur auf das Vertrauen angekommen wäre, daß die Glocke von Potsdam in jedermanns Herzen schlage". Selbst Ulrich von Hassel[9], der eine durch Goerdeler sofort nach dem Umsturz verlangte Volksabstimmung ebenfalls als zu gewagt ablehnte, war sich mit Popitz klar über den „akademischen Charakter" solcher Entwürfe; und er fürchtete auch, daß Popitz die Dinge zu stark vom Standpunkt des „praktischen Verwaltungsmannes" und zu wenig „vom politischen Empfinden" her sehe. So hat denn auch Rothfels[10] Popitz als „autoritär und bürokratisch" im Gegensatz zu den liberalen und parlamentarischen Neigungen Goerdelers charakterisiert und in seinem Entwurf den Ausdruck eines „qualifizierten Zentralismus" erblickt, den der ehemalige Staatssekretär des Reichsfinanzministeriums schon 1929 in seinen Ideen zur Reichsreform[11] vertreten habe. So wenig er seine und Hassells Vermittlerrolle zwischen Goerdeler und dem Kreisauer Kreise verkennt, bleibt doch auch bei ihm das Bild des durch seine Vergangenheit als hoher Beamter bestimmten Verfassungspolitikers bestehen, für den die bürokratische Schlagfertigkeit den höchsten Wert bedeutet. Gerhard Ritter[12] fühlte sich durch dies Programm, dessen kalte, klare Rationalität als letzten Antrieb des Urhebers er wohl überschätzte, an die Welt des aufgeklärten Absolutismus erinnert. Er erkannte an, daß der Entwurf vielleicht „eine ausgezeichnete Notlösung" für „den allerersten Anfang" des Ausnahmezustandes hätte bedeuten können, aber das Befremden behielt doch die Oberhand mit der Frage, ob etwa in einem „neuen Josefinismus" geplant gewesen sei, die „Diktatur des großen Volksverführers" durch eine „Diktatur volksfremder hoher Staatsbeamter" zu ersetzen. Gerhard Ritter[13] bemängelt in dieser Kritik, daß der Entwurf zur Sozial- und Wirtschaftspolitik nur wenig und dieses wenige vieldeutig gesagt habe. Er berührt damit zutreffend die unbestreibare Tatsache, daß Popitz und Hassell zurückhaltend gegen die Stärke der Zusammenarbeit Goerdelers und der Kreisauer mit den Gewerkschaften gewesen sind. Aber die ganze Vergangenheit von Popitz bedeutet an diesem Punkte eine Mahnung zur Vorsicht. Gerade dieser Fragenkreis ist ihm so intensiv wie nur einem anderen Mitglied der Widerstandsbewegung gegenwärtig gewesen. Diese Lücke kann daher nicht einfach negativ im Sinne einer extremen Rechtspolitik gedeutet werden, die für die Bedeutung des sozialpolitischen Problems verschlossen gewesen wäre.

Popitz hat sich allerdings 1940/41 zeitweise eifrig mit der Wiederherstellung der Monarchie als eines unentbehrlichen „festen Zentrums" beschäftigt[14]. Aber man sollte diesen Ansatz nicht allzusehr betonen. Es handelt sich um eine zeitlich begrenzte Phase, die von der Überzeugung bestimmt war, sofort zur Monarchie als einem „festen Halt" im Treiben der Dinge greifen zu müssen. Noch im Oktober 1939[15] war er dagegen im Gegensatz zu Goerdeler ausdrücklich bereit gewesen, die Monarchie „zurückzustellen", auch wenn er gleichzeitig die Kandidatur des Prinzen Oskar für die Person eines Regenten erwog. Und eine frühe Unterredung vom Dezember 1938[16] ist vollends ganz von den sachlichen Aufgaben beherrscht: Popitz fürchtet Personalschwierigkeiten durch die Zerstörung des alten Apparates; er fordert auch damals schon die sofortige Reichsreform durch Neueinteilung der Länder und verlangt mit der Rückkehr zu einer in der deutschen Überlieferung gegründeten „christlichen Sittlichkeit" ein Programm „wahrer nationaler und sozialer Grundsätze". Die ebenbürtige Zusammenstellung dieser beiden Seiten des erhofften Wiederaufbaues entspricht der Vergangenheit und dem eigentlichen Wesen von Popitz sehr viel besser als das Schweigen des vorläufigen Staatsgrundgesetzes über die Lösung der sozialen und wirtschaftlichen Fragen im einzelnen.

Die Linie seines Verhaltens seit 1933 ist allerdings bis zum heutigen Tage vorerst nur in sehr ungefähren Umrissen zu erkennen. Der in den Jahren 1933—1938 sich vollziehende Übergang vom Mitarbeiter Görings, der von dem preußischen Ministerpräsidenten die Verwirklichung seiner bereits in der Weimarer Demokratie angestrebten Reformideen erhoffte, zum Vertreter erst einer verschleierten Opposition, dann zu schärfster sittlicher Kritik und schließlich zu einem Grade der Auflehnung, der ihn 1938 in die Reihen des förmlichen Widerstandes hineinführte, kann vorläufig nur sehr andeutend gezeichnet werden. Popitz ist, seitdem er schon 1933 entdeckte, daß auch Göring bis zum letzten korrupt war[17], noch lange hin und hergeworfen zwischen dem Bemühen, trotz allem an den zweiten Mann der Partei zu appellieren und dadurch ihre Front aufzuspal-

---

[8] Zeller aaO. S. 111.

[9] Hassell aaO. (Jan. 1940) S. 98.

[10] Rothfels aaO. S. 90—92 und 100 ff. — Dt. Ausg. S. 111 und 122 ff.

[11] Volk und Reich der Deutschen II, S. 328—362.

[12] Ritter aaO. S. 315 ff.

[13] „Weniger populär konnte ein Regierungsprogramm kaum formuliert werden." Ritter S. 316.

[14] Hassell S. 143, Dez. 1940. In diese Zeit fällt die bei Hassell S. 174 erwähnte Fühlungnahme mit Kronprinz Wilhelm vom Juni 1941, nach der Popitz allzu optimistisch über dessen „Klarheit, Klugheit" und den „Ernst" seiner Bereitschaft, „in die Bresche zu springen", berichtete.

[15] ebenda S. 77. 19. X. 1939.

[16] ebenda S. 94. 18. XII. 1938.

[17] „Was sagen Sie dazu? Der Göring stiehlt!" Rainer Hildebrandt: Wir sind die Letzten. Berlin o. J. S. 88/89.

ten, und wachsender Einsicht in die Hoffnungslosigkeit dieses Bemühens. Wohl erkannte er schon im Herbst 1933[18], daß die Ausschreitungen der Partei offenbar durch führende Mitglieder des Kabinetts gedeckt waren, und fragte sich: „Was soll werden, wenn Verbrechen zum System werden?" Aber noch hoffte er, Mittel und Wege zu finden, „das Recht zur Geltung zu bringen, ohne selbst Unrecht zu tun". Dadurch mußte er für Jahre auf die Bahn der als Mitarbeit verschleierten Opposition verwiesen werden, die vor allem im Bereich des Kulturlebens, der Wissenschaft und Kunst, bekannt genug war und oft genug dankbar angerufen worden ist. Die für ihn entscheidende Grundfrage des neuen Zustandes hat er doch schon in einem Vortrag der Mittwochgesellschaft vom 29. April 1933[19] über: „Die jüngste Entwicklung" mit aller Schärfe gestellt. Er war sich über den revolutionären Charakter der Machtergreifung klar, die er nicht nach ihrer juristisch-formalen Legalität, sondern nach ihrer soziologisch-politischen Struktur beurteilen zu müssen erklärte. Mit scharfer Kritik an dem Versagen der Weimarer Demokratie betont er, daß ihr Pluralismus weder dem Reichspräsidenten (in der Form der Präsidialregierung), noch der „unpolitischen" Reichswehr, weder den Parteien noch den Gewerkschaften, weder dem Beamtentum noch den egoistischen Interessenorganisationen der Wirtschaft die Kraft zu ihrer erfolgreichen Verteidigung gelassen habe. So habe sich die Machtergreifung Hitlers als unblutige Revolution vollzogen, die, wie er hervorhob, die elastische Biegsamkeit der Weimarer Verfassung „in vollem Gegensatze zu ihrer politischen Idee" ausgenutzt habe. Dieser Pluralismus der Weimarer Verfassung sei um den Preis der Aufhebung aller Freiheitsrechte überwunden worden, aber ohne „die grundsätzliche Umbildung der staatlichen Organisation", ohne bisher eine echte Reform zu bringen. Es deutete in die Ideenwelt des Regimes Papen zurück, wenn er darauf hinwies, daß noch keine Klarheit über das Problem des berufsständischen Aufbaues bestehe, während er schon die Alternative formulierte, die Zukunft werde davon abhängen, ob der Umsturz zum „Mißbrauch der Staatsversorgung" oder zu einer „neuen geistigen Haltung" führen werde. „Kein Zweifel sei, daß ein Mißlingen des Staates auf nationaler und autoritärer Grundlage — die er also zuzugestehen bereit war — das Chaos in Staat und Wirtschaft zur Folge haben" müsse.

So steht am Anfang des Nationalsozialismus als Motiv seiner Mitarbeit die im Bürgertum der Jahre 1932/33 so weit verbreitete Illusion, daß der Versuch der Einflußnahme auf die Entwicklung durch Beteiligung an der Regierung die einzige Möglichkeit der Rettung sei. Und am Ende dieses Experimentes gibt uns wieder ein Vortrag in der Mittwochgesellschaft vom 2. Juni 1943[20] über „Die künftige Gestaltung der Sozialordnung" den Nachweis, daß er den Anlauf des Nationalsozialismus auch auf dem Felde der Verbindung von nationaler Idee und Aufgabe einer tragbaren sozialen Ordnung als endgültig gescheitert verwarf.

In der Auseinandersetzung zwischen Wirtschaftslenkung und freier Wirtschaft müsse beim Ende von Diktatur und Terror eine Lösung gefunden werden, die eine Wiederkehr der schreckensvollen Arbeitslosigkeit von 1933 (6 Millionen; mit dem Hinweis, daß sie auch 1938 noch eine Million umfaßt habe) verhüte; das sei ein entscheidendes Problem für den Erfolg der Erhebung. Weder die bisherigen Leistungen der kirchlichen Caritas, der Unternehmerwohlfahrt, die Eigenhilfe des Arbeiterstandes in Gewerkschaften und Genossenschaften, noch das seit Bismarck so weit verzweigte System der deutschen Staatsintervention genügen ihm als Weg zu der unentbehrlichen „echten Lösung" der sozialen Frage, die ihm das Grundproblem des modernen Lebens bedeutet. Wohl gibt Popitz selbst jetzt noch zu, daß das „Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit" von 1934 die vielleicht beste gesetzgeberische Leistung nach der Machtergreifung gewesen sei; aber auch dies habe keine Besserung für das Lohn- und damit Existenzniveau der breiten Massen gebracht und die Schäden der Überbureaukratisierung nur gesteigert. Vollends der Anspruch der Sowjetunion auf den Wegen eines „wissenschaftlichen Sozialismus" die Frage zu lösen, habe mit der „grausigen Vollendung der Technokratie" geendet, die „Monomanie der Techniker" zum Herrn des Daseins erhoben.

So war er bereit zuzugestehen, daß sich die Sozialordnung der Moderne im Zustande einer mit den bisherigen Mitteln unheilbaren Erkrankung befinde, die einen „chirurgischen Eingriff" unvermeidlich mache. Er suchte — gewiß auch jetzt noch tastend — den Weg dazu in einer Umformung der marxistischen Mehrwerttheorie mit ihrer Scheidung von Unterhaltslohn des Arbeiters und Gewinnanteil des Unternehmers, bei der ihre Konsequenz freilich durchgreifend gewandelt, ein Bereich der persönlichen Initiative gerettet und doch eine entscheidende Besserung und Sicherung für die Lebensverhältnisse jener Massen, die „weitaus die Mehrheit des Volkes" darstellen, erreicht werden sollte. Zugleich damit wollte er das überwinden, was ihm als grundlegender Fehler der bestehenden Sozial- und Wirtschaftsordnung erschien: daß die Arbeitskraft oft lediglich als Ware betrachtet werde. Der gewünschte Weg schien ihm in der Richtung einer allgemeinen Gewinnbeteiligung der Arbeiter — zusätzlich zum Lohn — zu liegen. Popitz verkannte nicht, daß dies eine gewaltige Revolution bedeuten werde, stellte aber fest, daß die Möglichkeiten der Sozialpolitik grundsätzlich begrenzt bleiben müßten, solange die Arbeitskraft weiter in der Schere Lohn—Preis gefangen sei. Es handle sich nicht etwa um eine bloße Utopie, sondern um eine Konstruktion „nach den Gesetzen der wirtschaftlichen Logik". Im übrigen aber seien Utopien nicht nur Märchen, sondern sollten auch zeigen, „was gerecht sei", auch wenn ihm zum Schluß die zweifelnde Frage blieb, ob das — auf sein Problem angewendet — nicht bedeuten würde, Gerechtigkeit lasse sich nur in der theoretischen Darstellung, nicht in der rauhen Welt der Wirklichkeit erreichen.

Aus diesen Zeugnissen der nationalsozialistischen Jahre dürfte für das umstrittene Problem Popitz ein dreifaches deutlich geworden sein: 1. Er trat 1933 in die Regierung Hitler mit dem vollen Gefühl dafür ein, wie problematisch der Vorgang der Machtergreifung war, auch wenn seine Enttäuschung in den Krisenjahren der Weimarer Demokratie ihn in hohem Grade für den Versuch emp-

---

[18] ebenda. Zu seinem Hausarzt Prof. Zahler.

[19] Ungedruckt. Photokopie durch Bundesarchiv Koblenz. Die dort vorhandene Kette seiner Vorträge in der Mittwochgesellschaft von 1933—1945 stellt eine Quelle dar, die hier nicht erschöpft werden kann. Themen der Reichsreform und Reichsgeschichte als seines innersten Anliegens stellen das Grundmotiv dar. Sie zeigen, wie er immer wieder (20. V. 1934; 23. XI. 1938; 11. XII. 1940; 1. VII. 1942) in diesen Fragen den Maßstab dessen sah, was erreicht und nicht erreicht war. Vgl. 26. IV. 1933 (895. Sitzung): Die jüngste deutsche Entwicklung. — 20. IV. 1934 (909. Sitzung): Die territoriale Reichsreform von finanzwissenschaftlichem Standpunkt aus. — 4. XI. 1936 (944. Sitzung): Wirtschaftswissenschaftliche Probleme von Aufrüstung und Vierjahresplan. Dieser Vortrag beachtenswert optimistisch gegenüber der Gefahr einer Inflation, die ihm bei Festhaltung des Preisstandes vermeidbar erscheint, wenn auch nur um den Preis einer immer weitere Abschnitte des Wirtschaftslebens ergreifenden Regulierung, die „nur einer starken, in alle Lebensverhältnisse eingreifenden Reichsführung" möglich sei. — 8. XII. 1937 (960. Sitzung): Wissenschaftslehre und Finanzwissenschaft. — 23. XI. 1938 (974. Sitzung): Hemmungen bei Durchführung der Reichsreform. — 13. XII. 1939 (990. Sitzung): Probleme der Volksschullehrerbildung (hier sehr konservativ zugunsten der älteren Seminarausbildung der Volksschullehrer). — 11. XII. 1940 (1005. Sitzung): Das „Reich". (Durch die Beschränkung auf ein homogenes Volk im Grunde eine scharfe Kritik der nationalsozialistischen Reichsutopien.) — 1. VII. 1942 (1027. Sitzung): Grillparzers Bruderzwist im Hause Habsburg. — 2. VI. 1943 (1042. Sitzung): Die künftige Gestaltung der Sozialordnung. — 28. VI. 1944 (1054. Sitzung): Begriff des Staates (Popitz versucht gegen Otto Brunner, einen universalhistorischen, auch für das Mittelalter brauchbaren Staatsbegriff zu finden und dadurch charakteristisch für die Dignität des Staatsgedankens bei ihm).

[20] Mittwochgesellschaft vom 2. VI. 1943 vgl. Anm. 19.

fänglich gemacht hatte, die Rettung des vom Chaos bedrohten deutschen Staates auf autoritärem Wege zu suchen. 2. Was ihn bis 1938 in der Opposition innerhalb der Regierung an Stelle eines grundsätzlich kompromißlosen Widerstandes verharren ließ, war neben dem taktischen Wunsche, im Lager der Macht und damit am Hebel des Einflusses zu bleiben, die lange, sicher zu lange gehegte Hoffnung, den Weg einer weitgehend unitarisch gedachten Reichsreform vorzubereiten, die er nach der Summe der in seiner ganzen Beamtenlaufbahn gesammelten Erfahrung für unerläßlich hielt. — 3. Auch der Popitz, der in der Widerstandsbewegung vor allem mit Hassell zusammenarbeitete, sollte nicht einfach und keinesfalls ausschließlich als Mann der politischen Rechten angesehen werden, auch wenn seine Haltung im großen und ganzen aus seiner früheren Arbeit als Staatssekretär des Reichsfinanzministeriums, d. h. als Mitglied des hohen Beamtentums herausgewachsen ist. Seine Entwicklung seit 1932 und 1933 ist typisch für alle jene Kreise, die — außerhalb der grundsätzlichen Demokratie und Sozialdemokratie — erst schrittweise und unter Schmerzen und Enttäuschungen zum vollen Widerstand gelangt sind, dem er doch in echter und ebenbürtiger Weise seit 1938 und 1939 zugehört hat. Dies sein Verhalten seit 1933 ist mit allen daran geknüpften Fragen nicht zu verstehen, ohne daß man in die Würdigung seiner früheren Lebensarbeit eintritt. Nur dann läßt sich der merkwürdige Widerspruch historisch begreifend auflösen, daß Popitz in der Literatur zur Geschichte des deutschen Widerstands als Spätgekommener erscheint, dessen Würdigung bestritten geblieben ist, während seine alten Mitarbeiter aus dem Reichsfinanzministerium darin übereinstimmen, daß dieser Teil seiner Lebensarbeit das Gepräge einer noch heute frischen Modernität trage und noch immer das gültige Fundament der deutschen Finanzpolitik bedeute[21].

Diesem Personenkreis hat sich das Bild des bis an die Schwelle des fünfzigsten Lebensjahres auffallend jugendlich wirkenden Finanzpolitikers und Gelehrten der 20er Jahre unzerstörbar eingeprägt. Popitz hat in diesem Jahrzehnt trotz einer stets zarten Gesundheit durch seine die normalen Grenzen übersteigende Arbeitskraft einen um so tieferen Eindruck gemacht, weil dieser überraschend schnell vom Mitarbeiter des preußischen Innenministeriums zum leitenden Kopf des Reichsfinanzministeriums emporgestiegene Jurist, zugleich als Honorarprofessor an der Berliner Universität seit 1924 ein höchst erfolgreicher Lehrer und unerschöpflicher wissenschaftlicher Kommentator von Finanzpolitik, Finanzrecht und Steuerwesen, eine zentrale Figur für die durch Revolution und Sieg der Demokratie notwendig gewordene Neuordnung der Reichsfinanzen mit ihrer einschneidenden Bedeutung für Verfassung, Verwaltung und, wie er wohl wußte, Politik des ersten Nachkriegsjahrzehntes geworden war. Die „vergeistigte Synthese" von Staatssekretär und Professor, wie ihn Bernhard Harms auf der Tagung der Friedrich-List-Gesellschaft in Bad Eilsen 1929[22] begrüßt hatte, war er als Sprößling einer mitteldeutschen Familie, Sohn eines Leipziger Apothekers und einer künstlerisch hochbegabten Mutter, in Leipzig (2. Dezember 1884) geboren worden. Nach dem frühen Tode des Vaters wurde er durch die Mutter in Dessau erzogen. Dort kam er durch seinen Großvater, den Landgerichtspräsidenten Rudolph, früh unter juristischen Einfluß und erregte, mit 22 Jahren 1906 Referendar, 1910 Assessor in Beuthen, schon 1913 beim Oberverwaltungsgericht in Charlottenburg auch in einem Kreis hochbegabter Kollegen Aufsehen („das kluge Kind") durch seine frühreife, überragende Intelligenz. Die Versetzung in das preußische Innenministerium brachte ihm zuerst die Teilnahme am Wiederaufbau des 1914 zerstörten Ostpreußen und auf der Höhe des Weltkrieges 1917 die Zuteilung an das damalige Reichsschatzamt als Referent für kommunale Interessen. So erlebte er bereits die Steuergesetzgebung von 1917, ein „Reförmchen", das ihm einen tief bleibenden Eindruck von der Unzulänglichkeit der finanzpolitischen Möglichkeiten nach der Bismarckschen Reichsverfassung hinterließ. 1918 Regierungsrat, wurde der kaum erst Dreißigjährige bereits im März 1919 Geheimer Regierungsrat im neuen Reichsfinanzministerium, 1921 Ministerialdirektor und Leiter der Steuerabteilung (III), nachdem er seine Sporen als Hauptbearbeiter der weit über die Vorstufe von 1917 hinausgehenden Umsatzsteuer verdient hatte und 1925 — unter dem deutschnationalen Minister von Schlieben im Kabinett Luther — Staatsekretär. Inzwischen war er zur Seele der nach dem Wirbel der Inflation notwendig werdenden Neuordnung des mit dem Namen Erzbergers verknüpften jungen, aber bisher noch nicht zum Tragen gelangten Systems der Reichsfinanzen, und zwar von Steuersystem wie Aufbau einer bald rund 80 000 Köpfe umfassenden Reichsfinanzverwaltung, geworden. Mochte seine Jugend noch immer gelegentlich Anstoß erregen, wenn er, der „12jährige Jesus im Tempel", im Reichstag Mittelpunkt von eifrig auf ihn eindringenden Ministern und Abgeordneten[23] war, bis zu seiner Demission Ende 1929 blieb er jetzt unbestritten der führende Kopf in der Finanzpolitik des Reiches.

Popitz gehört damit zweifellos zu jener „Ministerialbürokratie", die die Revolution von 1918 überlebte, durch ihre Sachkunde unentbehrlich blieb und deren problematische Rolle in der Geschichte der Weimarer Demokratie heute so stark umstritten ist[24]. Er fügt sich allerdings schon dadurch nicht ganz in das Bild ein, daß er weder den Stempel preußischer Herkunft trug, noch bei aller Verehrung für die große Vergangenheit des Bismarckschen Reiches jemals der Anforderung militärischer Gesinnung so recht entsprechen wollte. Der Heimat nach Mitteldeutscher (Sachsen und Anhalt), Student auch in der Schweiz, mit einer Holländerin in glücklicher Ehe verheiratet, hat er es zwar bedauert, daß er im Krieg nicht Soldat werden konnte, blieb aber in einem bestimmten Sinne ein penetranter Zivilist: noch in der Widerstandsbewegung bei aller Achtung vor Beck rebellisch gegen die soldatische Gebundenheit der meisten Generale, die ihn als unverantwortliche Verkennung der tieferen Treuepflicht gegen die Nation empörte, und geneigt, Goerdeler zu reizen, indem er sich selbst ironisch als „ehemaligen Hilfskrankenträger des Landsturms 2. Aufgebotes" bezeichnete. Auch seine Beamten wußten, daß eine gewisse Antipathie gegen Ansprüche von Uniformträgern leicht dazu führte, ihn von Infanterieoffizieren des alten Heeres als den „Herren mit dem roten Kragen" sprechen zu lassen.

---

[21] Vgl. schon die Rede von Bernh. Harms auf den „unwahrscheinlich jungen" Popitz zu seinem 50. Geburtstag am 2. XII. 1934 (ungedr.). — Weiter die „Reden bei der Abschiedsfeier der Beamtenschaft des Reichsfinanzministeriums für Joh. Popitz am 7. II. 1930"; Manuskriptdruck. — Die Gedächtnisnummer der Finanzrundschau vom 5. XII. 1954, Jahrg. V S. 514—541 mit Beiträgen von Rolf Grabower, Fritz Terhalle, Fritz Neumark, Ottmar Bühler, Georg Gast und W. Hübschmann. — Durch Frau Dr. Cornelia Schulz-Popitz konnte ich nicht nur Einsicht in ungedruckte Briefe ihres Vaters, sondern auch in Beiträge einer im Druck befindlichen Gedächtnisschrift von G. Schmölders, Staatssekretär a. D. Scheche und Ministerialdirektor Dr. Joh. Schwandt nehmen.

[22] Senatspräsident W. Hübschmann, Finanzrundschau aaO. S. 514 f.

[23] Rainer Hildebrandt aaO. S. 80 ff. — Popitz an seine Frau (ungedruckt), 1928.

[24] Karl Dietrich Bracher: Die Auflösung der Weimarer Republik, 2. Aufl. Stuttgart/Düsseldorf 1957 S. 174 ff.

Popitz hat sein Traditionsgefühl oft betont und es ist bei dem Bildungsmenschen mit seiner tiefen Verehrung der Antike und seiner Vorliebe für Archäologie mit Händen zu greifen gewesen. Während er die Parteien gern und kritisch in Gesinnungs- und Interessenparteien schied, geneigt, ihnen das Übergewicht des zweiten Elementes zum Vorwurf zu machen, aber doch lange Zeit damit rechnend, daß sie alle den Weg zu ihm finden würden, wenn es einmal hart auf hart gehe[25], erfüllte ihn ein lebendiger Stolz auf die große Überlieferung des an Dienst und Sache gebundenen Beamten. Seine Abschiedsansprache an die Mitarbeiter im Reichsfinanzministerium vom Februar 1930 sprach mit der Sorge um die „hartnäckige Wirrnis unserer politischen Zustände[26]“ seinen ganzen Stolz aus, „Primus einer Klasse von Männern“ gewesen zu sein, die von den „alten Beamtentugenden des eisernen Fleißes, der besonderen Sach- und Fachkunde, der rastlosen Hingabe an ihre Aufgaben“, vor allem aber „von stärkstem Staatsgefühl“ und „unbestechlichem Verantwortungsgefühl“ durchdrungen gewesen seien.

Die letzte Formel seines Denkens gibt vielleicht ein Brief aus dem Gefängnis vom September 1944 wieder, in dem er sich, modern und traditionell zugleich, zu Goethe und Fontane bekennt: „Ich habe — — — meine Freunde Goethe und Fontane bei mir, da geht es.“ Worauf es ihm immer angekommen sei, das sei die innere Haltung. „Ich bin zwar nicht Preuße, sondern Deutscher schlechthin, aber die preußische Legierung macht erst den Deutschen“ [27].

Kein Zweifel, daß er damit die Forderungen bezeichnen wollte, die er an sich selbst gestellt hatte. Popitz, der deshalb gern Talleyrand rühmte, neigte keineswegs dazu, alles „allein“ zu machen. Er hat die Kräfte seiner Mitarbeiter aufs höchste angespannt und sie mit seinem gefürchteten Sarkasmus ständig zur „Kunst des Weglassens“ erzogen, obwohl er gelegentlich mit „herrlicher Faulheit“ behauptete: „Ich will nicht wissen, was ich unterschreibe, sondern ich will wissen, wo ich unterschreibe“, und einem neu eintretenden Referenten drohen konnte: „Wenn etwas passiert, lasse ich Sie fallen“ — um das Gegenteil in den Jahren des Nationalsozialismus zu beweisen.

Dabei hat dieser keineswegs bequeme, in kritischen Stunden aber doch menschlicher und persönlicher Auseinandersetzung zugängliche Vorgesetzte, der die Anonymität des Beamten in strenger Diskretion weitgehend festhielt, gegen die Welt der Empfänge eine tiefgehende Abneigung fühlte und im Grunde wenig geeignet war, Sympathie bei den Massen zu erregen, doch einen Kreis ihm tief ergebener Mitarbeiter um sich zu sammeln verstanden, die noch heute in dem finanzpolitischen Erbe des Meisters dieser Zeit wurzeln, weil sie hinter Skepsis und sarkastischer Ironie, hinter dem Eindruck eines zunächst leicht kalt wirkenden Selbstbewußtseins die verbindende absolute Hingabe an die Sache spürten.

Diese unleugbare, starke Intellektualität, die aber nie von dem unbedingten Antrieb zur sachlichen Leistung getrennt werden kann, erklärt vielleicht jene merkwürdige Mischung von scharfem Blick für die Menschen und der daneben zweifellos auftretenden Verkennung ihres Wesens, die Popitz nach 1933 selbst im Urteil guter Freunde so stark belastet hat. Er hat es selbst als Grenze seiner Menschenkenntnis zugestanden, daß er dazu neige, zunächst von den Menschen zuviel zu erwarten. Der ihm nahestehende Grabower[28] berichtet, daß eine unerwartete Enttäuschung den sonst so beherrschten Mann fassungslos machen konnte, während er im allgemeinen als Staatsekretär in der Wahl seiner Mitarbeiter eine ausgezeichnete Hand gehabt habe. Man blickt hier doch wohl in Seiten seines Wesens, die bis zu der psychologischen Erklärung seiner Zusammenarbeit mit Göring und zu der Himmleranknüpfung von 1943 von Bedeutung sind. Es ist das Bild eines zur Tat drängenden, geistig hochbegabten Mannes, dem als Beamten die letzte Bewegungsfreiheit an der Spitze der Befehlspyramide niemals gewährt worden war. „Ein armer Staatssekretär ist schnell vergessen. Es bleibt höchstens das Stichwort, er war einmal der ‚böse Geist‘ des Reichsfinanzministeriums“, schrieb er nach seiner Demission resigniert an den ihm nahestehenden Bernhard Harms[29].

Diese Sorge von 1930 zeigt, wie tief ihm seit 1919 das Wirken in großem Stil Bedürfnis geworden war, auch wenn er die Entlastung im Augenblick — er sei niemals ein „gesundheitlicher Riese“ gewesen — in der Erwartung einer Reise nach Sizilien in die Welt der geliebten Antike doch auch aufatmend begrüßen konnte.

Diese Wirksamkeit als Beamter des Weimarer Staates war einst nach der Novemberrevolution unter allen Schmerzen und mit all der Auflehnung begonnen worden, mit der das historisch gebundene Bürgertum den Sturz des Kaiserreiches und die Entstehung der Weimarer Republik begleitet hatte. Die chaotischen Kämpfe in Berlin (Januar 1919) konnten seinen Groll über dies Bild seines geliebten Deutschland, „des Landes der Ordnung und des Gedankens“, bis zu einem Zornesausbruch über den „schlappen Kerl“ Ebert steigern. Noch als er im März 1919 zum Geheimen Regierungsrat befördert wird, tut es ihm „recht weh, als ich die von Ebert unterschriebene Urkunde“ erhielt. Aber der Wille zum Aufbau überwog doch, sobald ihm Eugen Schiffer Februar 1919 die Aussicht zeigte, daß „von der Ausführung“ seiner (Popitz') Pläne „ein großer Teil des Schicksals unserer Finanzen“ abhänge. Noch sei es möglich, daß alles zusammenbreche, aber es müsse alle Energie für das Gegenteil angespannt werden. „Denn wenn es nicht so kommt, so tritt das größte Unglück ein, was denkbar ist, dagegen wäre Krieg und Revolution ein Kinderspiel. Ich kann es danach mit meinem Gewissen nicht verantworten, jetzt fahnenflüchtig zu werden[30].“

Nachdem ihn Dernburg im Reichsschatzamt an der Vorbereitung der deutschen Friedensverhandlungen für Versailles beteiligt hatte, ohne daß er schließlich die Delegation dorthin zu begleiten hatte, siegte bei der ersten

---

[25] Grabower in Finanzrundschau aaO. S. 518.

[26] Abschiedsfeier 1930 aaO. S. 22.

[27] Vgl. dazu auch den (ungedr.) in dieser Zeit für seine Kinder niedergeschriebenen umfangreichen Aufsatz: „Meine beiden Freunde: Goethe und Fontane“, der vielleicht am tiefsten erkennen läßt, wie sein Humanismus, gegründet in Antike, Christentum und dem Wissen der deutschen Geschichte, stets zugleich liberal und konservativ ist. Goethe, der Weise und Erzieher aus dem Reichtum eines erfüllten Menschenlebens, am „Anfang des verhängnisvollen 19. Jahrhunderts“ lehrte ihn, Gott und Ewigkeit zu begreifen als Vorstufe für die „Fortsetzung in der Aufgabe der stufenweisen Ausbildung der Persönlichkeit“. — Fontane bedeutete ihm am Ende dieser Epoche Trost durch die menschliche Tapferkeit, die nüchtern und illusionslos das Leben besteht, ohne sich an Dekadenz oder die Krankheit der Willenslähmung zu verlieren. Sehr charakteristisch ist hier auch eine Auseinandersetzung mit dem „Aristokraten“ Goethe, die hervorhebt, daß nach dem durchgreifenden Wandel der Gesellschaftsverfassung in den letzten 150 Jahren, die „geschichtliche Bedingtheit in Goethes Lebensgang und Haltung“ zum Adel nicht übersehen werden dürfe.

[28] Finanzrundschau aaO. S. 517.

[29] Ungedruckt; 6. VI. 1930. Er fürchtete in diesem Zeitpunkt auch, daß „Zionswächter“ der Fakultät versuchen würden, die Ausdehnung seiner höchst erfolgreichen Lehrtätigkeit über die Finanzpolitik hinaus auf die großen Kollegs über Finanzwissenschaft in einem Augenblick zu verhindern, wo er seine Ideen über Finanz-, Wirtschafts- und besonders Agrarpolitik nur noch von dem Katheder und im Rahmen wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Organisationen vertreten konnte.

[30] Ungedruckte Briefe an seine Gattin von Januar bis Mai 1919.

Kenntnis der feindlichen Bedingungen noch einmal die verzweifelte Stimmung[31], daß nur die Toten selig, die ganze Arbeit unnütz sei. Er könne sich ihr nicht entziehen, aber: „es kommt mir wie die letzte Schlacht vor, nur daß man in ihr nicht in Ehren fallen kann." Die Zähigkeit seines Arbeits- und Lebenswillens blieb aber so groß, daß er schon die Entscheidung der Weimarer Nationalversammlung in den Fragen der Reichsfinanzordnung nach der Überzeugung seiner Mitarbeiter[32] entscheidend mit beeinflußt hat und seit 1921 als Ministerialdirektor die Seele für den dadurch erforderlich werdenden Aufbau einer Reichsfinanzverwaltung wurde. Das gleiche gilt für die gewiß umstrittenen Steuernotverordnungen des Jahres 1924, die, eine Feuerprobe der jungen Neuordnung, nach der Katastrophe der Inflation dem Reiche mit der notwendigen äußersten Beschleunigung sofort große Einnahmen zuführten. Vor allem wurde er unter Schlieben im Kabinett Luther der unbestrittene spiritus rector der Finanzreform von 1925, die auf der Grundlage der Leistung Erzbergers bis zur Wirtschaftskrise endlich eine, wenn auch noch in steter Fortbildung begriffene Grundlage und eine erste, leidlich lebensfähige Grenzziehung zwischen den Finanzen von Reich, Ländern und Gemeinden brachte. Sie ist getragen von der Überzeugung, die später sein berühmter Vortrag vor dem Steuerausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie am 9. November 1930 formulierte: „Im übrigen werden Sie mit mir darin eins sein, daß eine Wirtschaftspolitik, auch betrachtet von den Kreisen der Interessierten selbst, nur dann zu etwas Dauerndem führen kann, wenn sie mündet in eine groß angelegte, opferbereite Staatspolitik." Das galt ihm auch vornehmlich als Gesetz der Finanzpolitik, die ihm den Schnittpunkt von Staat und Wirtschaft bedeutete[33]. Der Zustand der Finanzgesetzgebung von 1920 hatte ihn so wenig befriedigt, daß er damals warnte, man werde es noch dahin treiben, daß die Bauern infolge steuerlicher Überlastung gegen die Städte marschieren würden. In stetem Ringen mit dem Reichstag erreichte er in der Reform von 1925 eine organische Überarbeitung des ganzen Steuergebäudes, die immer wieder als seine beste Leistung bezeichnet worden ist, obwohl er auch jetzt sich über die nur „relative Ewigkeit dieser Gesetze" klar war und sofort ein von ihm ganz persönlich geleitetes Referat für ihre Fort- und Weiterbildung schuf.

Er hat jetzt als alleiniger Staatsekretär im Ministerium[34] neben der Zoll- und Steuerabteilung auch die Etats- und Reparationsabteilungen übernommen und sah mit wachsender Sorge, daß die Besatzung übermütig wurde, nachdem er das Bilanzschiff der Reichsfinanzen 1925 vorübergehend in einen ruhigen Hafen gebracht hatte. Vergeblich suchte er in den nächsten Jahren vor Experimenten zu warnen, die sein Ziel, das deutsche Finanzwesen auf eine geordnete Basis zu stellen, erneut gefährdeten, nachdem er zweimal, nach dem Zusammenbruch des Staates 1918 und nach dem der Währung 1923, sein Bestes für den Wiederaufbau eingesetzt hatte.

In dem Augenblicke, als 1929 die Annahme des Youngplanes die Aussicht zu eröffnen schien, eine Steuersenkung und damit einen wirklichen Abschluß der finanzpolitischen Reformarbeit zu erreichen, wurde er Ende 1929 in den Sturz Rudolf Hilferdings als Reichsfinanzminister verwickelt, den Hjalmar Schacht mit seinem politischen Seitenangriff gegen die Unterzeichnung des Youngplanes und einen begrenzten Überbrückungskredit des Reiches eröffnet hatte[35]. Es ist heute anerkannt, daß Hilferdings müde Resignation dem Reichsbankpräsidenten den Angriff erleichtert hat, da er unter dem Druck der steigenden Arbeitslosenbelastung weder den Etat auszugleichen, noch die seit Jahren versprochene Finanzreform zu bringen vermochte. Die brutale Energie aber, mit der Schacht jetzt die Bildung eines Tilgungsfonds von 400 bis 450 Millionen erzwang, die dem Reichsfinanzminister die letzten disponibeln Mittel raubte, und zugleich den zum Ausgleich des Fehlbetrags im außerordentlichen Etat notwendig gewordenen Überbrückungskredit verhinderte, bedeutete, daß die Regierung sich einfach dem Diktat des Reichsbankpräsidenten beugen mußte. Der von Schacht[36] erhobene Vorwurf, daß die Krise durch die „verschwenderische Finanzpolitik des Reiches" heraufbeschworen sei, traf auch Popitz, der sich empört auflehnte, er halte „eine solche Einmischung des Reichsbankpräsidenten in die Reichspolitik für unerträglich". Im sachlichen Kern hat es sich um die auch zwischen Schacht und den deutschen Städten erbittert umstrittene Frage gehandelt, ob die deutsche Kreditpolitik nach dem Willen Schachts ausschließlich privatwirtschaftlichen Interessen zu dienen habe oder ob auch Aufgaben wie die der Sozialpolitik, des Wohnungsbaues und der höheren Kulturpolitik als produktive Anlagen Berücksichtigung zu finden hatten. So ist es doch sehr bezeichnend, daß der Staatssekretär Popitz in diesem Augenblick sein Schicksal an den fallenden Minister gebunden hat. Er war nach dem Wort von Bernhard Harms[37] als „Künder und Verfechter der Staatsidee und des Gemeinwohls" aus seinem Amte geschieden und „mußte den mit allen Mitteln arbeitenden, kapitalistisch eingestellten Gegnern das Feld räumen".

Die Krise von 1929/30 zeigt, daß der Staatssekretär Popitz sehr viel enger und innerlicher mit dem Staate von Weimar verbunden gewesen ist, als man annehmen möchte, wenn man ihn zu sehr nach der konservativen Seite hin geprägt sieht. Das gleiche Ergebnis stellt sich ein, wenn man — ein Thema, das hier keineswegs erschöpft werden kann, das aber zu weiterer Behandlung verlockt — die erstaunlich große Summe seiner finanzwissenschaftlichen Arbeiten auf den Kern seiner politischen und sozialen Einstellung prüft. Er hat in ihnen einen fortlaufenden Kommentar seiner Ideen und Zielsetzungen niedergelegt, der auch noch einmal durch das Bild seiner parlamentarischen Arbeit zu ergänzen sein würde.

Popitz hat alle Teile des von ihm mitbearbeiteten oder von ihm geschaffenen Steuersystems auch literarisch behandelt. Seine beiden großen Werke, der Umsatzsteuerkommentar und das Buch von 1932 über den Finanzausgleich, sind nur die Gipfel einer Kette von Studien, die immer wieder das neue Steuersystem des Reiches nicht nur technisch behandeln, sondern auch die ihm zugedachten politischen und sozialpolitischen Funktionen erkennen lassen. Grundlegend die „Königin der Steuern[38]" ist ihm die Einkommensteuer mit ihrem „schlechthin idealen Steuerobjekt", die scheinbar auch in der Lage ist, sich elastisch dem Wechsel der wirtschaftlichen und sozialen Gesamtlage anzupassen. Aber

---

[31] ebenda 8. und 11. V. 1919.

[32] Abschiedsfeier vom 7. II. 1930. Arthur Zarden.

[33] Grabower in Finanzrundschau aaO. S. 520.

[34] Arth. Zarden ebenda S. 8.

[35] vgl. Helga Timm: Die deutsche Sozialpolitik und der Bruch der großen Koalition im März 1930. Düsseldorf 1952 S. 118, 120 ff., 149 ff., 157 ff. — O. Braun: Von Weimar zu Hitler. 2. A. New York 1940, S. 144.

[36] Hjalmar Schacht: 76 Jahre meines Lebens. Bad Wörishofen, 1953, S. 323 f.

[37] Ansprache von Bernh. Harms zum 2. XII. 1934; ungedruckt.

[38] Handwörterbuch der Staatswissenschaften III, 1926, S. 400 bis 491. Über die Körperschaftssteuer als berechtigte Ergänzung der Einkommensteuer vgl. ebenda V, 1923, S. 895 bis 900 und über die Kapitalrentensteuer ebenda III, 1923, S. 603 bis 616. Beide werden nicht zum wenigsten dadurch gerechtfertigt, daß die Erfassung des Einkommens an der Quelle wertvolle Dienste zur Kontrolle der Selbsteinschätzung bei der Einkommensteuer leistet.

die Erfahrung der Nachkriegszeit hatte doch auch die Grenze ihrer Abhängigkeit von der Steuermoral sehr deutlich gemacht und auf die Unmöglichkeit hingewiesen, gewisse Höchstgrenzen des Steuersatzes mit praktischem Erfolge zu überschreiten. Die eigentlich sozialistische Forderung, diese Steuer als Instrument zur Nivellierung der Einkommens- und Besitzverhältnisse zu benützen, lehnte Popitz bezeichnenderweise entschieden ab. „Daß die Tendenz, mit der Einkommensteuer die Verschiedenheiten der Einkommensverhältnisse auszugleichen, zu ‚sozialisieren', nichts mit einer finanzwissenschaftlichen Würdigung der Einkommensteuer zu tun hat, ist selbstverständlich. Diese Würdigung kann nur unter der Voraussetzung der Erhaltung einer kapitalistischen Wirtschaftsverfassung erfolgen." Er erkannte an, daß nach dem Maßstabe des Volkswohlstandes die Freigrenze für das physische Existenzminimum als soziale Maßnahme zur Schonung der Leistungsunfähigen berechtigt sei, hielt aber den Grundsatz fest, daß alle Staatsbürger auch Opfer für die Gemeinschaft zu bringen hätten. Eine zu weitgehende „Freilassung der arbeitenden Klassen der Bevölkerung" von dieser Steuer sei daher „staatspolitisch nicht unbedenklich[39]". Aber wenn ihm im Augenblick die Staffelung des Steuertarifs bis zu 60 % eher zu weit zu gehen schien — „die Steuermoral hält zu hohen Sätzen nicht stand" —, so blieb ihm doch der Übergang einer kraftvoll ausgenutzten Einkommensteuer an das Reich ein wesentlicher Fortschritt gegen die Lage des Bismarckreiches nach der Verfassung von 1871, in dem die Bundesstaaten seit 1880 jeder direkten Reichssteuer geschlossenen Widerstand geleistet hatten. Damals habe „das Fehlen einer Einkommensteuer im Reich" auf Grund eines nur durch Sozialdemokratie und Freisinn bekämpften förderalistischen Dogmas eine „unzureichende — d. h. auf Kosten der breiten Massen gehende — Ausschöpfung der direkten Steuerquellen" zur Folge gehabt.

Diese hohe Wertung der Einkommensteuer als Hauptpfeiler der direkten Steuern muß im Auge behalten werden, wenn die persönlichste Leistung von Popitz, der Ausbau der Umsatzsteuer seit 1920, richtig verstanden werden soll. Er hat die theoretischen und praktischen Argumente gegen diese Form der Belastung des Massenverbrauchs in seiner literarischen Beschäftigung mit dem Problem einer umfassenden modernen Verbrauchssteuer[40] selbst mit unbedingter Offenheit dargelegt. Die Erneuerung einer allgemeinen Verbrauchssteuer — in schroffem Gegensatz zu der das ganze 19. Jahrhundert beherrschenden volkswirtschaftlichen Theorie — war ja in Deutschland wie anderwärts eine Zwangsfolge des ersten Weltkrieges gewesen. Popitz gab offen ihre Schwächen im Vergleich zur Einkommensteuer zu. „Sie ist die brutalere, primitive unter den allgemeinen Besteuerungsformen"; ihre Wiederbelebung unter Rückgriff auf die „fast erloschene Kenntnis" von der Akzise des 17. und 18. Jahrhunderts sei zunächst nur durch die außerordentliche Höhe der öffentlichen Lasten im Gefolge des Krieges möglich gewesen.

Aber er verteidigte ihre Unentbehrlichkeit, da man sonst die Einkommensteuer auf eine untragbare Höhe steigern müsse, weil von ihrer Ergänzung durch Vermögenssteuern „vor allem in einem industriell entwickelten, hochkapitalistischen Lande" nur ein verhältnismäßig geringer Ertrag zu erwarten sei, da die große Masse der Lohn- und Gehaltsempfänger durch sie überhaupt nicht erreicht werden könnte. Er bestritt nicht, daß die Umsatzsteuer dem Grundsatz der steuerlichen Gerechtigkeit widerspreche und in Gefahr sei, unsozial zu wirken, und blieb auch skeptisch gegen das Argument, daß sie den Vorzug habe, als Anreiz zur Mehrarbeit zu wirken. Die Kräfte seien in Deutschland bereits voll angespannt und im entwickelten Industriestaat entstehe durch die nach dem Wesen der Umsatzsteuer notwendige Überwälzung auf den Verbraucher vielmehr die Gefahr des Lohndruckes. Ihr Hauptvorzug bleibe fiskalischer Art: der hohe Ertrag, durch den ein großer Teil des Staatsbedarfs gedeckt werden könne. Daher sei sie unentbehrlich, wenn nicht eine Überspannung des im ganzen sonst nach sozialen Gesichtspunkten aufgebauten Steuersystems eintreten solle. Aber aus all diesen Gründen hielt er fest, daß der Steuersatz so niedrig wie möglich gehalten werden müsse. Der auch in anderen Ländern bestehende Satz von 2½ % erschien ihm als „doch wohl nur in Inflations- und Nachinflationszeiten", d. h. nur als Notmaßnahme tragbar. Wenn ihm diese Steuer besonders ans Herz gewachsen war, weil sie mit ihrem den ganzen Bereich der Wirtschaft umfassenden neuartigen Anforderungen geradezu zum „Motor der Reichsfinanzverwaltung"[41], zu einem Kernproblem von Finanzwissenschaft, Finanz- und Steuerrecht geworden war, so hat er auf der anderen Seite doch auch größten Wert darauf gelegt, neben die Erweiterung des Pflichtensystems der Besteuerten ebenbürtig eine wesentliche Verstärkung des Rechtsschutzes zu ihren Gunsten treten zu lassen. Er selbst betonte immer wieder, daß bei dieser Steuer ihre Senkung „die beste Veredelung" sei, und in der Reform von 1925 — dem „genial und groß angelegten Wurf von Popitz" nach dem Urteil des Senatspräsidenten am Bundesfinanzhof W. Hübschmann — ihre vorübergehende Senkung auf 1 % erreicht. Auch bei der Steuerreform von 1934 (ebenda S. 537), in der sie wieder auf 2 % festgesetzt wurde, hat er sich noch einmal um ihre verwaltungsmäßige Verbesserung bemüht. Popitz selbst hat am stärksten bedauert, daß die stete Finanzkrise des Reiches von 1925 bis 1934 immer wieder dazu verführt hat, möglichst hohe Erträge aus ihr erzielen zu wollen. Aber es blieb ihm als unerschütterliches Ergebnis seiner ganzen Arbeit auf diesem Felde, daß die Umsatzsteuer „eines der Hauptfundamente des deutschen Steuersystems und Haushalts" darstellte; sie wurde trotz aller Belastung seiner Überzeugung nach dadurch gerechtfertigt, daß der „Wirtschaftskörper nicht des schützenden Mantels des Staates" entbehren konnte.

Er ist sich schließlich darüber klar gewesen, daß in dem für das moderne Leben unentbehrlich gewordenen Wohlfahrtsstaat zwar der Staat nicht die Wirtschaft sei, vielmehr stets außerhalb der Wirtschaft stehe, aber — im Gegensatz zu dem Standpunkt Schachts — unvermeidlich einen großen Teil von Kapitalbildung und Kapitalwirtschaft[42] in eigene Regie nehmen müsse. Denn der Staat steht der Wirtschaft auch nicht als Fremdkörper, sondern als ihr schützender Garant gegenüber, der, ohne in allen Formen seiner wirtschaftlichen Betätigung selbst Gewinn erzielen zu wollen, als außerwirtschaftliche Macht doch wesentlich zur Hebung der Produktivkräfte beiträgt, wenn er als Wohlfahrtsstaat auch darauf angewiesen ist, erhebliches Vermögen anzusammeln. Der Staat darf vor allem nicht vergessen, daß er selbst als wirtschaftender Unternehmerstaat in erster Linie Garant des Zusammenlebens seiner Mitglieder überhaupt, Repräsentant der Volksgemeinschaft als politischer Einheit bleibe, dessen eigentliches Kapital nicht nur wirtschaftliche Güter, sondern die Gesinnung der mit ihm verbundenen Menschen sei.

---

[39] Allerdings mit dem Hinweis, daß diese Freigrenze in England wesentlich höher liege. Noch in der Mittwochgesellschaft vom 8. XII. 1937 (Wirtschaftslehre und Finanzwissenschaft) hat Popitz betont: „Die Demokratie als Herrschaft der Massen müsse ihre Kompensation in einer möglichst breit nach unten reichenden Einkommensteuer suchen. Auch in einem auf der Zustimmung des ganzen Volkes beruhenden Führerstaat kann es nicht anders sein."

[40] vgl. am umfassendsten den großen Kommentar zur Umsatzsteuer; außerdem seine Abhandlung über „Allgemeine Verbrauchssteuer und Aufwandbesteuerung" im Handwörterbuch der Finanzwissenschaft II, 1927, S. 180—211 sowie: Umsatzsteuer in Handwörterbuch der Staatswissenschaften VIII, 4. A. 1928, S. 373—387.

[41] Hübschmann in Finanzrundschau aaO. S. 532.

[42] In: Kapital und Kapitalismus. Hrsg. Bernh. Harms. Berlin 1931, Bd. I, S. 251—288 und Bd. II, S. 226—262. „Die Kapitalbildung der öffentlichen Hand" und „Die Kapitalwirtschaft der öffentlichen Hand".

Wie seine kleine Abhandlung über: Kultur und Steuergesetzgebung[43] zeigt, ist Popitz daher auch durchaus ein Vertreter planenden Eingreifens des Staates in das Volksleben gewesen, der z. B. durch seine Wohlfahrtspflege die Gefahr des Chaos durch Arbeitslosigkeit und Massenelend zu bannen hat, auch wenn er dadurch den einzelnen gewaltige Opfer zumuten muß. Der Etat (ebenda S. 13) ist ihm das „Schicksalsbuch von Volk und Wirtschaft", nach der Einnahme- wie Ausgabenseite ein „Spiegelbild des Kulturzustandes eines Volkes" (S. 24). „Staatstätigkeit und Finanzpolitik sind untrennbar." Dieser moderne Staat hat nicht nur im eigensten Interesse für ein „Minimum von Kulturpflege" zu sorgen; er hat sich auch nach einer der besten Traditionen der deutschen Geschichte der Pflege der höheren Kultur zu widmen, auch wenn nach der Stabilisierung der Mark dies Gebiet ebenfalls zunächst mit der Pflicht strengster Sparsamkeit belastet war. Wenn eine durchgreifende Besserung hierin nur durch eine Besserung der deutschen Finanz- und Wirtschaftslage überhaupt möglich sei, so „mündet damit auch das Problem der Kulturpflege ein in die große Frage des deutschen Schicksals unter der Last eines verlorenen Krieges".

Der Finanzpolitiker Popitz, der sich nach seiner Demission der selbstgewählten Aufgabe widmete, als „Wanderprediger" der künftigen Wirtschafts-, insbesondere der Agrarpolitik Deutschlands zu dienen, ist so gewiß nicht einseitig ein Mann der politischen Rechten gewesen. Der Gegensatz seines umfassenden Reformprogrammes, das Hoheit der Staatsidee, Verstärkung des Reiches auf dem Wege der Staatsreform, Ausgleich des Antriebs einer auf der Initiative der Persönlichkeit beruhenden freien Wirtschaft mit gewissenhaft erwogenen sozialen Gesichtspunkten vereinigte, etwa gegen die Richtung der Deutschnationalen Partei unter Hugenberg, wird genügend deutlich geworden sein. Wohl aber überzeugte ihn nun die Krisenzeit 1930—1932 von Jahr zu Jahr stärker, daß die Frist zur Ordnung der inneren Lage im Reich immer knapper wurde. Die Summe seiner Arbeiten in diesen Jahren zeigt die steigende Sorge des unermüdlichen Treibers. Schon 1930 weist er in der Europäischen Rundschau[44] darauf hin, daß statt der vom Youngplan erwarteten Steuersenkung das Gegenteil eingetreten sei, und stellt die bange Frage: wie konnte es dazu kommen? Er fordert die schleunige Reform der Arbeitslosenversicherung und ist skeptisch gegen die Wirksamkeit „künstlischer Arbeitsbeschaffung", weil er glaubt, die Besserung müsse von der Wirtschaft selbst herkommen (S. 585), der durch Senkung von Preisen und Löhnen, durch Kreditverbilligung und durch eine für 1931 zu erstrebende Steuersenkung geholfen werden müsse. Dabei verkennt er keineswegs die Bedeutung und Unentbehrlichkeit des Schutzes der Arbeitslosen; es handle sich hier um eine der wichtigsten Errungenschaften unseres sozialpolitischen Zeitalters (S. 586).

Obwohl er Brüning persönlich geschätzt haben soll, wurde seine Haltung in den nächsten Jahren doch stets kritischer. Er beklagte 1931[45], daß der Finanzausgleich wieder Gegenstand „eines unsachlichen Aushandelns und eines staatspolitisch gefährdenden Kampfes" geblieben sei. Vollends 1932 stellte er fest, daß seit 1930 kein Anlauf versucht sei, durch grundsätzlichen Umbau des Steuersystems, sei es durch Steuerreform oder Finanzausgleich, aus der Not herauszukommen. Die bisher verfolgten Wege seien nicht mehr gangbar. „Die deutsche öffentliche Wirtschaft und Verwaltung ist überorganisiert." Das finanzpolitische Problem sei ohne Angreifen der Verfassungsfrage durch Regulierung des Verhältnisses zwischen Reich, Ländern und Gemeinden unlösbar geworden, die Zeit — vor allem angesichts des Druckes der Arbeitslosigkeit — reif für einen Neubau, in dem es gelte, „den deutschen Staat zu gestalten."

Die gleichen Jahre hatten seine beiden großen Programmschriften für diese Aufgabe gebracht: die umfassende Abhandlung[46] über Zentralismus und Selbstverwaltung, in der die Stufen der dem modernen Staate unentbehrlichen Dezentralisation systematisch von der bloßen administrativen Aufgabenverteilung über die Form der Auftragsverwaltung bis zur echten, auf eigener, selbstverantwortlicher Entscheidung beruhenden Selbstverwaltung untersuchte. Wenn er schon hier feststellte, daß das Verwaltungsproblem im Bundesstaat zum Verfassungsproblem werden müsse, und seine Sympathie für den Plan einer Neugliederung des Reiches deutlich erkennen ließ, wenn er — „Dezentralisieren ja, aber nicht bis zur staatlichen Selbstaufgabe" — die Notwendigkeit starker Dezentralisation im modernen *freiheitlichen* Staate zugab, aber davor warnte, auf diesem Weg so weit zu gehen, daß die „Staatsgewalt selbst in Gefahr der Selbstauflösung" gerate, weil dann die „Einheit des Wollens und Kraft des Handelns" (ebenda S. 359 und 361) verloren gehe, so sollte man ihn deshalb nicht vereinfachend zum einseitig bürokratischen Zentralisten stempeln. Die reifste seiner Arbeiten, das abschließende Gutachten über den Finanzausgleich zwischen Reich, Ländern und Gemeinden von 1932[47], zeigt gerade in seiner Behandlung der Selbstverwaltung — anknüpfend an das von Popitz hochgeschätzte Vorbild der Miquelschen Steuergesetzgebung von 1893 — den echten Willen, ihr einen — auch finanziellen — Bereich eigener Wirksamkeit in großem Stile und auf längere Frist zurückzugeben. Obwohl er 1927 die Schwierigkeit des Problems im Bundesstaat mit der Quadratur des Zirkels verglichen hatte, entwarf er jetzt 1932 doch eine von der finanzpolitischen Seite her erarbeitete Skizze der ihm unerläßlich erscheinenden Reichsreform, die doch wohl die bedeutendste Leistung der Zeit auf diesem Gebiete geblieben ist. Es muß betont werden, daß sich dies Gutachten (S. 8) ausdrücklich auf dem Boden der Weimarer Verfassung, d. h. des demokratisch gewordenen Staates von 1918 und 1919, stellt, weil er den praktisch undurchführbaren Versuch ablehnt, die Entwicklung rückläufig zu machen. Wohl aber verlangt er, daß das bisherige „zusammenhanglose Einzelvorgehen durch einen systematischen Aufbau" ersetzt werde, bei dem *eine* staatliche Stelle in Deutschland, verantwortlich für Politik und Wirtschaft, unter „stärkerer Zusammenfassung der Staatsgewalt beim Reiche" (S. 88) einheitlich die „Richtlinien für die Politik" gebe. „Daß eine Zusammenfassung von Reich und Ländern für Preußen und Norddeutschland die Lösung erleichtern würde, kann keinem Zweifel unterliegen."

---

[43] In: K. Beyerle, Gg. Schreiber: Schriften zur deutschen Politik. Heft 15/16. Freiburg/Br. 1926, S. 10—35.

[44] Jahrg. VI, 1930, S. 574—578. Zur deutschen Finanzpolitik.

[45] Terhalle in Finanzrundschau aaO. S. 521 ff.

[46] In: Volk und Reich der Deutschen. Hrsg. Bernh. Harms. Berlin 1929, Bd. II, S. 328—361.

[47] Der künftige Finanzausgleich zwischen Reich, Ländern und Gemeinden. Gutachten, erstattet der Studiengesellschaft für den Finanzausgleich. Berlin 1932. Vorstufen sind Abhandlungen über den Finanzausgleich in Handwörterbuch der Staatswissenschaften III, 1926, S. 1017—1042 und Handwörterbuch der Finanzwissenschaft II, 1927, S. 338—376; hier mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, „der Schritt zum Einheitsstaat" bedeute einen Weg, „der doch nur betretbar sein könnte, wenn auch im übrigen die politischen Kräfte des Volkes den lückenlosen Einheitsstaat wollen" (S. 343). Dann müsse aber der Weg der Verfassungsänderung offen betreten werden. Im übrigen fügte er hinzu, sei die praktisch größere Gefahr „die Aushöhlung des Zentralstaates bis zu seiner völligen Entmachtung".

Gedanken zur zürcherischen Regionalplanung

Von Hans Marti

III.*

Durchführung von Regionalplanungen

Wie jede bauliche Maßnahme müßte auch die Regionalplanung auf *gesetzlichen Grundlagen* fußen. Die vom Kantonsrat verabschiedete Revision des kantonalen Baugesetzes für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen enthält wesentliche Bestimmungen für die wirkungsvolle Durchführung von Regionalplanungen. Bei den genannten Regionalplanungen Luzern, Aarau, Baden, Birrfeld usw. suchte man den Weg über *Verträge*, die *zwischen den Gemeinden* abgeschlossen worden sind, recht unterschiedliche Verträge übrigens. So begnügte man sich zum Teil sogar damit, lose Vereine zu gründen, bei denen die Gemeinden die Mitgliedschaft erwerben konnten. Das gewählte Vertragssystem ist im Grunde unwesentlich, Hauptsache bleibt, daß man willens ist, die sich stellenden Aufgaben zu diskutieren und gangbare Wege gemeinsam zu suchen. Die Kantone haben diese Arbeiten wohlwollend unterstützt und begleitet, denn schließlich sind auch sie Nutznießer der Resultate. Auf diese Weise könnte auch die genannte Regionalplanungsgruppe Zürich vorgehen. Das nutz- und tatenlose Warten, bis die Gesetze revidiert sind, kann noch Jahre dauern. Wenn Regionalplanungen auf geltendem Recht, und zwar über das Mittel der *Gemeindezweckverbände*, wie sie im Gesetz ja auch vorgesehen sind, eingeleitet werden, so kann recht bald nutzbringende Arbeit geleistet werden. Man kann vor allem die Begriffe klarstellen, ihnen den materiellen Inhalt geben, die Konzeption einer auf der Landschaft wachsenden Stadt erarbeiten und dafür sorgen, daß die kommenden Gesetze der geschilderten Entwicklung förderlich werden. Es wäre nämlich bedauerlich, wenn aus Regionalplanung nur ein weiteres, dem Bauen hinderliches Instrument würde. Daß wir die Gesetze brauchen, darüber darf kein Zweifel aufkommen, denn eine ungesetzliche oder gar gesetzwidrige Planung ist eher schädlich als nützlich.

Nun ist es aber auf allen Gebieten so — oder sollte wenigstens so sein —, daß Gesetze nur dann beschlossen werden, wenn der Nachweis dafür erbracht ist, daß sie nötig geworden sind, wenn Parlamentarier sich dazu entschließen, sie zu fordern, wenn die Behörden sie vorbereiten und die Parlamente sie zu beraten bereit sind. Ein anderes Verfahren ist das Dringlichkeitsverfahren, welches aber für Lösungen auf sehr weite Sicht, wie Planungen nun einmal sind, grundsätzlich abgelehnt werden muß. Wir haben immer zu bedenken, daß die menschlichen Siedlungen *für Jahrhunderte gebaut* werden und Generationen beherbergen werden. Was wir heute in gesetzlicher Hinsicht vorbereiten, wird erst in Jahrzehnten sichtbare Gestalt annehmen. Sehr sorgfältig sind Bau- und Planungsgesetze vorzubereiten. Vorsicht ist geboten, denn so geordnet Gesetze auf dem Papier aussehen mögen, so ungeordnet kann in wenigen Jahren die Landschaft sein. Aus diesem Grunde ist man sicher wohl beraten, wenn man *schrittweise* vorgeht und am bewährten Gesetz nur das ändert, wofür die Notwendigkeit allseits klar bewiesen ist. Experimente auf gesetzlicher Ebene sind gefährlich und für eine fortschrittliche Planung voraussichtlich eher hindernd als fördernd. Das hat gerade die Stadt Zürich mit ihrer sogenannten neuen Bauordnung aus dem Jahre 1946 erfahren müssen, die vom Bundesgericht teilweise entkräftet worden ist und bereits 1954 — man erinnert sich noch gut an die Abstimmung, bei der die Stimmbürger kaum in der Lage waren, den Argumenten zu folgen — revidiert werden mußte. Diese Erfahrung, die von den Juristen an ihrer Tagung in Engelberg schon im Jahre 1947 vorausgesagt worden war, sollten wir jetzt, wo wir an der Schwelle der Regionalplanung stehen, beherzigen.

Es ist leicht, Gesetze zu fordern; schwerer ist es, sie zu machen, am schwersten aber, ins Wanken geratenes Recht wieder zu festigen. Selbst wenn wir begeisterte Anhänger der Regionalplanung sind, selbst wenn wir als Fachleute und als Politiker von der Notwendigkeit überzeugt sind, daß eine Stadtplanung auf weite Sicht nur noch im gegenseitigen Einverständnis der beteiligten Gemeinden zu lösen ist, selbst dann wollen oder müssen wir bestrebt sein, *klares und einfaches Recht zu setzen*, das auch angewandt zu werden verdient.

Don Quichote, der edle Ritter, hatte seinem Diener Sancho Pansa eine Trauminsel geschenkt. Er schrieb ihm in einem Brief folgenden Satz: «Mache nicht viele Gesetze, und wenn Du welche machst, so sorge dafür, daß sie gut sind, vorzüglich sorge aber, daß sie beobachtet und gehalten werden, denn die Gesetze, die nicht beobachtet werden, sind eigentlich nicht da; ja sie zeigen vielmehr, daß der Regent, welcher Verstand und Gewalt genug hatte, um sie zu geben, nicht Stärke genug besitzt, um sie beobachtet zu machen; und die Gesetze, welche drohen, ohne ausgeübt zu werden, sind nichts anderes als der Klotz, der König der Frösche, der sie anfangs erschreckte, den sie aber nachher verachteten und auf ihm herumsprangen.»

Nach einer japanischen Fabel suchen die Frösche einen König; Gott gibt ihnen einen Klotz, den sie zuerst fürchten, dann aber von ihm herunterspringen; seither haben sie die Störche zum König, die sie auffressen.

Was vor nahezu 400 Jahren galt, gilt heute noch, nur sind wir im Begriff, es zu vergessen.

Städtebau

Wenn bis jetzt ausschließlich von Planung die Rede war und der Städtebau nicht behandelt wurde, so aus der Erkenntnis heraus, daß dieser *den Vollzug der Planung* bedeutet. In unsern liberalen Verhältnissen findet Städtebau im engsten Zusammenhang zwischen den städtischen und den kantonalen Aemtern und den privaten Bauherren mit ihren Architekten statt. Es erübrigt sich, hier eingehend über das «Gesellschaftsspiel für Behörden und Architekten» zu berichten, denn das, was die Städte der Erde — mit Ausnahme einiger weniger Länder wie etwa England, Holland, Schweden und Dänemark — darstellen, verdient diese schöne Bezeichnung kaum noch. Städtebau müßte Kunst sein, ist aber zur reinen Technik entwertet worden, die, darüber sind wir uns klar, noch lange vorherrschen wird. Damit Städtebau *wieder Kunst würde*, müßten wir uns ändern und höhere Werte anerkennen, aber das wagt heute nicht einmal ein Idealist zu hoffen. Wir sind bescheiden geworden und froh, wenn es unserer Generation gelingt, notwendig gewordene Sanierungen und Verkehrsverbesserungen in die Wege zu leiten und gut funktionierende, vielleicht sogar schöne Häuser und Quartiere zu bauen. Wir freuen uns, wenn wir die auseinanderstrebenden Interessen einiger Nachbarn unter einen Hut bringen; wir sind schon glücklich, wenn es uns hie und da gelingt, alte, schöne Bauten und Stadtbilder zu erhalten. Weiter haben wir nichts vorzuweisen, aber dieses wenige ist schon äußerst schwer zu erreichen. Städtebau im heutigen Sinn stellt eine Synthese dar zwischen Recht, Wirtschaft, Gesellschaftslehre, Hygiene, Verkehr und Schönheit, wobei diese vorläufig noch weit an letzter Stelle steht. Aus den Paragraphen können wir herauslesen, was und wieviel gebaut werden darf (können wir das überhaupt?), die wirtschaftlichen Gegebenheiten bestimmen den Bau von innen her, die Gesellschaftslehre, noch in ihren Anfängen steckend, liefert die Struktur unserer Siedlungen, die Hygiene beachten wir, weil wir's gelernt haben (vergleiche alte Quartiere mit neuen), und der Verkehr zwingt uns, ob wir wollen oder nicht, seine Gesetze unerbittlich auf. Jeder Baubeflissene, der Architekt, der Bauherr oder auch der Bauberater der Oeffentlichkeit, muß bestrebt sein, diese maßgebenden Faktoren zu berücksichtigen, denn sonst geht die Rechnung einfach nicht auf. Immer wieder erlebt man es, daß gutgemeinte Projekte nicht verwirklicht werden können, weil vielleicht nur einer der Faktoren mißachtet worden war. Also müssen wir uns bemühen, die sich aus dem Zusammenleben der Menschen ergebenden Voraussetzungen zu erforschen und erst dann Städte zu bauen. So gäbe es praktische, vielleicht sogar schöne Städte. Das ist in der Theorie wohl richtig, in der Praxis aber geht es leider noch anders zu und her. Hier kommt ein Grundstück in den Handel, dort ein anderes. Dieser Bauherr will das, jener dieses bauen. Und dazu kommen die *stürmische Entwicklung der Architektur selbst*, die Flut der neuen Baumaterialien und die Freiheit der Konstruktion. Man möchte doch dabei sein, wenn etwas geschieht. Was gestern noch neu war, ist heute schon passé und morgen veraltet — ob zu Recht oder Unrecht, bleibe dahingestellt. Im liberalen Städtebau hat man auch damit als Tatsache zu rechnen, und vielleicht schadet es nichts, denn Vergleiche, die mit Städtebau hinter dem Eisernen Vorhang gezogen werden können, sprechen doch noch eindeutig zu unsern Gunsten. Wehe, wenn Städtebau von Diktatoren ohne die nötigen geistigen Voraussetzungen betrieben wird, wehe uns, wenn in unserem Städtebau kleine Diktatoren allzu mächtig werden.

Das städtebauliche Bemühen unserer Zeit sollte dadurch gekennzeichnet sein, die oben aufgezählten Faktoren der *Nützlichkeit* mit der *Schönheit* in Einklang zu bringen. Wo aber finden wir die Helfer, die bereit wären, ihren Teil zu tragen? Wir müßten *das Volk aufklären* und für die Schönheit werben. Schönheit in Paragraphen fassen zu wollen, wie es auch schon versucht wurde, ist unmöglich. Sollen unsere Städte wieder schöner, ansprechender oder behaglicher werden, dann müssen wir Erziehungsarbeit leisten, und zwar gründliche. Wir müssen aufklären und Schönheit zu erreichen suchen und nicht wie bisher über der Zeiten Verderbnis klagen und romantisch an Vergangenem kleben. Es gibt auch schönen neuen Städtebau. Das beweisen englische, holländische und schwedische Stadtteile und neue Städte. Wir Schweizer müssen nur bestrebt sein, ihnen nachzueifern, aber auf unsere bedächtige und sorgfältige Art. Fangen wir an!

Schlußbetrachtungen

Dem, der nicht mehr so recht an die Kraft und Wirkung der Demokratie glaubt, werden diese Ausführungen nicht einleuchten, weil ihm die Grundlagen solchen Denkens einfach fehlen. Er wird lieber auf den «*starken Mann*» warten, der, allen Schwierigkeiten die Stirne bietend, durchschlagen wird. *Viele junge Architekten zählen heute zu dieser Sorte von Schweizern.* Ihnen ist das oft nur zäh fließende Gespräch verhaßt; an Aufklärung mögen sie schon gar nicht denken; reden können oder wollen sie nicht. Ihre «große» Idee soll für sich selbst wirken. Leider — und hier dürfte Peter Meyer recht haben — fehlt es an der allgemeinen Bildung, die allein in der Lage ist, Aufgaben anzupacken, die sich nicht mehr mit Kohlestift und Rechenschieber lösen lassen. Wenn unser Volk — als der Gesetzgeber — sich für fortschrittliche Planung und für Städtebau als Kunst einsetzen soll, so müssen wir seine Worte verstehen, seine Bedürfnisse erforschen und seine Gedanken formen. Mit Projekten allein ist bei uns nicht viel zu erreichen, auch nicht mit der sturen Negation des Bestehenden. Unsere Aufgabe ist es, ein plastisches und farbenreiches Bild der kommenden Großstadt zu entwerfen. Alle uns zur Verfügung stehenden Mittel sind anzuwenden, der Plan, das Bild, das Modell, das gesprochene und das geschriebene Wort. Wir müssen analysieren können und hören, was das Volk will, der Mann von der Straße so gut wie der Wissenschafter sind anzureden und zu befragen. Sie werden sich äußern, wenn die Fragen richtig und zur rechten Zeit gestellt werden. Zugegeben, es ist schwer, Regionalplanung als Zielsetzung mundgerecht werden zu lassen, es ist schwer, den oft so verschlossenen Schweizer zum Reden zu veranlassen. Schwerer aber als all das ist die Verantwortung, die wir auf unser Gewissen laden, wenn wir schweigen oder, was noch schlimmer ist, schmollen.

Regionalplanung kann sich zum Segen unserer Siedlungen auswirken. Das wird sie auch tun, wenn sich die richtigen Kreise dafür einsetzen. Die trotz allen Einwirkungen der Industrialisierung, trotz Gelddenken und Sozialisierung im Grunde doch noch sehr liberal gebliebene Schweiz wird sich zur Planung auf weite Sicht bekennen, wenn ihre Träger Schweizer bleiben und willens sind, den steinigen Boden unseres Landes mit Liebe und Ausdauer zu pflügen.

* Vgl. Nr. 130 und 131

Pressestimmen zur Zürcher Regierungsratswahl

ZFP Nachdem sich nun für die Regierungsratswahl vom 24. Mai drei Kandidaten, der Freisinnige Dr. Robert Zumbühl, der Christlichsoziale Dr. Bruno Flueler und der Demokrat Prof. Marcel Beck, gegenüberstehen, hat das öffentliche Interesse an diesem Wahlgang weiteren Auftrieb erfahren. Das zeigt sich vor allem im regen Echo, das jede Bewegung auf dem Schachbrett dieser hochpolitischen Ausmarchung in der kantonalen und außerkantonalen Presse findet. Einige der neuesten Pressekommentare seien hier zusammengestellt.

Der demokratische «*Landbote*» versichert seine Leserschaft in einem Leitartikel, daß es «keineswegs taktische Erwägungen» gewesen seien, «welche die Demokratische Partei dazu bewogen haben, in den Kampf zu ziehen, wie das „Volksrecht" vermutet. Ausschlaggebend für den einmütigen Entscheid der Delegiertenversammlung war der Wille, *sich vom Ungemach der letzten Zeit nicht unterkriegen zu lassen.* Die Tragik des Hinschiedes von Regierungsrat Emil Reich und die bei den Kantonsratswahlen eingetretenen Sitzverluste schienen ursprünglich die Neigung, in den Kampf einzugreifen, entscheidend zu hemmen. Eine genaue Prüfung der Wahlergebnisse vom 12. April zeigt indessen, daß zwar der Verlust an Sitzen im kantonalen Parlament bedeutend, daß aber die Einbuße an Wählern sehr geringfügig ist. Wir geben ohne weiteres zu, daß bei rein zahlenmäßiger Betrachtung der von den Christlichsozialen geltend gemachte Anspruch ausgewiesen ist. Aber ebenso offensichtlich steht fest, daß für die Bestellung einer nach dem Mehrheitsverfahren gewählten Behörde die Berufung auf den Proporz nur in sehr bedingtem Maße Gewicht haben kann.»

Nachdem er wenige Tage zuvor der Freisinnigen Partei für ihre «Anmaßung», gegen den ausgewiesenen Anspruch der Christlichsozialen mit einem eigenen Kandidaten ins Feld zu ziehen, schärfste Zensuren erteilt hatte, kommentiert der demokratische Redaktor des «*Anzeigers von Uster*» den Entscheid der Demokraten in einem gewundenen Artikel u. a. mit folgenden Worten: «Daß die Demokraten ihren Sitz in der Regierung nicht ohne weiteres preisgeben wollten, ist verständlich. Ihr Entscheid scheint uns jedoch *an der Wirklichkeit vorbeizusehen*, denn zweifellos hat ihr Kandidat, der gerne als „enfant terrible" der Fraktion bezeichnet wird, wohl die geringsten Chancen der drei Kandidaten. So gescheit und mutig, so kämpferisch und unkonventionell, so selbständig und unabhängig im Denken ihr Kandidat ist, so wenig Rückhalt dürfte er in breiten Kreisen finden, weil Originalität in den Bereichen der Politik im allgemeinen nicht geschätzt wird.»

«Nach der neuen Situation», so schreibt das bürgerliche «*Bülacher Tagblatt*», «kommt es einmal mehr nicht zu einer klaren Abgrenzung, die den Christlichsozialen gezeigt hätte, wie ihre Chancen im Kanton Zürich wirklich stehen. Persönlich gehören wir keiner Partei an. Wir haben es aber noch nie anders gehalten, als daß wir *für den Tüchtigsten eingestanden sind* — und das ist unter den drei bisher aufgestellten Kandidaten unserer Meinung nach *Dr. Zumbühl!*»

Nach der *Mittelpresse (spk)* ist «die Kandidatur von Prof. M. Beck im allgemeinen nicht sehr günstig aufgenommen worden. Einmal ist der Anspruch der Demokraten grundsätzlich umstritten, nachdem die Partei bei den Kantonsratswahlen ihre Vertretung von 17 auf 10 Sitze reduziert sah und nur über 6,8 Prozent der Stimmenden verfügte. Anderseits ist ihr Kandidat keineswegs als der Mann anzusehen, der sich zwangsläufig aufdrängte. Prof. Beck hat sich bisher *hauptsächlich negativ ausgezeichnet*, indem er mit Vorliebe Opposition um der Opposition willen machte. Sein professorales Gehaben, dem dann doch wieder die Tiefe des Gelehrten abgeht, dürfte kaum geeignet sein, ihm in weiten Kreisen des Volkes die nötige Popularität zu verschaffen.»

Und schließlich eine außerkantonale Stimme, die «*Basler Nachrichten*», die schreiben: «Nun ist der Schuß draußen, und der demokratische Kandidat heißt Professor Dr. Marcel Beck, Ordinarius für mittelalterliche Geschichte an der Universität Zürich. Professor Beck ist vor vier Jahren auf den Wogen der Anti-Rheinau-Bewegung in das Zürcher Rathaus getragen worden, wo er im Kantonsrat den Sitz des auf der Strecke gebliebenen früheren Chefredaktors des „Landboten" einnahm. Im Rückblick auf die vierjährige Tätigkeit von Kantonsrat Beck scheint nun die Rechnung ... wenigstens in einem Punkt nicht aufzugehen, nämlich hinsichtlich der Unterstützung durch die Sozialdemokraten. Nachdem der sozialistische Baudirektor, Regierungsrat Meierhans, und Professor Beck im Kantonsrat in ungewöhnlich scharfer Weise und auch reichlich die Klingen kreuzten und die Sozialdemokratische Fraktion einmal geschlossen hinter „ihrem" Baudirektor wegen einer Aeußerung von Professor Beck den Ratssaal verließ, ist nicht anzunehmen, daß die Demokraten von dieser Seite her große Feuerunterstützung erhalten werden.»

Der Ausbau des Flughafens Zürich

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich teilt mit:

Nach dem Einbruch des wärmeren Wetters sind die Ausbauarbeiten auf dem Flughafen Zürich voll in Gang gekommen. Der Ausbau der im August des vergangenen Jahres in Angriff genommenen *südlichen Verlängerung der Blindlandepiste* ist so weit fortgeschritten, daß das neue, 400 m messende Pistenstück voraussichtlich *Ende Juni* dieses Jahres dem *Betrieb übergeben* werden kann. Damit wird die Blindlandepiste eine Länge von 3000 m aufweisen.

Im nördlichen Sektor der Blindlandepiste gehen die umfangreichen Erdarbeiten weiter. Um die notwendige Hindernisfreiheit zu schaffen, müssen nahezu 1,5 Mill. m³ Erdmaterial des flachen *Höhenzuges zwischen Oberglatt und Winkel abgetragen* und zum Auffüllen in das Gebiet der Pistenverlängerung transportiert werden. Rund ein Viertel der Abtragungsarbeiten, die mit modernen Baumaschinen im Werte von über 5 Mill. Fr. bewältigt werden, sind bereits durchgeführt. Mit den eigentlichen Arbeiten an der Piste kann erst begonnen werden, wenn die südliche Verlängerung beendet und dem Betrieb übergeben worden ist.

Mit dem letzten großen Baulos der Tiefbauarbeiten, der *Verlängerung der Westpiste* in der Richtung gegen Rümlang, ist Ende April begonnen worden.

Auch die wichtigsten *Hochbauten der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und der Swissair* sind in diesem Frühjahr in Angriff genommen worden. Es handelt sich um den neuen Bureautrakt des Flughofes, das Flugsicherungsgebäude, das Post- und Frachtgebäude, die neue Heizzentrale, die neue Werft für die großen Düsenverkehrsflugzeuge, die Erweiterung des Swissair-Schulgebäudes, die Lehrlingswerkstätte und das Borddienstgebäude.

Obwohl an allen Ecken und Enden des Flughafens gebaut wird, wickelt sich der Luftverkehr in normalem Rahmen ab. Lediglich der Rundfahrtenbetrieb für Zuschauer mit dem Landibähnli mußte bis auf weiteres eingestellt werden.

Die Arbeiten lassen sich vom *Holberg* aus, wo zur Orientierung des Publikums in der Nähe des Mittelholzer-Denkmals ein *Uebersichtsplan* aufgestellt ist, besonders gut überblicken. Vom Holberg aus kann auch Einblick in die große Kiesgrube genommen werden, in welcher 1,5 Mill. m³ Kies und Sandmaterial für die Hoch- und Tiefbauten gewonnen werden. Wer die besonders interessanten Erdbewegungen bei *Oberglatt* besichtigen will, wird mit Vorteil die Bahn bis zur Station Oberglatt benützen und sich von dort zu Fuß zur Baustelle begeben, die sich östlich des Dorfes befindet.

Stadt Zürich

Der Index der Konsumentenpreise

Das Statistische Amt der Stadt Zürich teilt mit:

Der Zürcher Index der Konsumentenpreise für den *Monat April* zeigt mit *179,3 Punkten* (August 1939 = 100) gegenüber dem Vormonat eine *Senkung um 0,6 Punkte.* Sie geht in der Hauptsache auf eine Abschwächung des Preisniveaus der Gruppe Nahrung und ferner auf Preisabschläge in den Gruppen Bekleidung sowie Heizung und Beleuchtung zurück.

Die Gruppe *Nahrung* ist um 1,1 Punkte auf 193 Punkte gesunken, was bei einer Gewichtung von 40 Prozent eine Senkung im Gesamtindex um 0,4 Punkte verursacht. Ausschlaggebend waren die im Zwölfmonatsdurchschnitt rückläufigen Apfel-, Gemüse- und Kartoffelpreise, ferner die durch ungewöhnlich hohe Anlieferungen bedingte Verbilligung von Inlandeiern sowie weitere Preisabschläge für Zucker. Die im Berichtsmonat neu ermittelte Gruppe *Bekleidung* zeigt gegenüber der Vorerhebung vom Januar 1959 eine Abschwächung um 1 Punkt auf 225,6 Punkte, was bei einer Gewichtung von 15 Prozent zu einer Senkung im Gesamtindex um rund 0,1 Punkt führt. Die Gruppe *Heizung und Beleuchtung* ist als Folge einer Verbilligung des Heizöls um 0,8 Punkte auf 143,8 Punkte zurückgegangen, wodurch bei einer Gewichtung von 15. Prozent der Gesamtindex um gegen 0,1 Punkt sinkt. Die übrigen Indexzahlen wurden unverändert eingesetzt, und zwar *Miete* mit 133,6 Punkten, *Reinigung* mit 219,3 und *Verschiedenes* mit 165,9 Punkten.

Der *Zürcher Gesamtindex* weist mit 179,3 Punkten gegenüber dem Vorkriegsstand eine Verteuerung der Zürcher Konsumentenpreise und des Mietzinsniveaus um durchschnittlich rund 79 Prozent auf gegenüber *80 Prozent im April 1958.* Das Ergebnis der im Gange befindlichen jährlichen Mietpreiserhebung wird für den Berichtsmonat jedoch noch eine nachträgliche Korrektur nach oben bewirken.

Eglise française. *(Korr.)* In der *Kirchgemeindeversammlung* der Eglise française vom 10. Mai nahmen die Kirchgenossen mit großem Bedauern davon Kenntnis, daß Pfarrer Jean Rilliet nach 15jähriger ausgezeichneter Tätigkeit in Zürich Ende April 1960 nach Genf zurückgeht. Die Rechnung für das Jahr 1958 sowie der Kostenvoranschlag für das Jahr 1959 wurden genehmigt. Da alt Direktor Walther Kropf und Pfarrer Jean Rilliet eine Wiederwahl in die Synode ablehnten, wurden für die Amtsdauer 1959 bis 1963 als Mitglieder der Kirchensynode gewählt: Maurice Eindiguer, Pfarrer, Zürich (neu), Prof. Emile Marchand, Zürich (bisher), und Jean-Pierre Zehnder, Direktor, Dielsdorf (neu).

Elizabeth Arden Salon

Zürich, Bahnhofstrasse 1, Telephon 27 28 35

FP 3

Auf diesem Film lebt Ihr Kind

für immer so, wie es gerade mit 6½ Jahren lachte

Mit ILFORD-Film gelingts auch Ihnen

ILFORD COLOUR FILM D 35 mm
20 und 36 Aufnahmen, sofort lieferbar

BEI IHREM PHOTOHÄNDLER

1 Generalvertreter: Ott & Co. Zofingen

Vereinigte Kammgarnspinnereien Schaffhausen und Derendingen

Die Herren Aktionäre werden hiermit zur

53. ordentlichen Generalversammlung

auf Mittwoch, den 27. Mai 1959, 16.00 Uhr, in das Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft, Rheinstraße 5, Schaffhausen, eingeladen.

Traktanden:

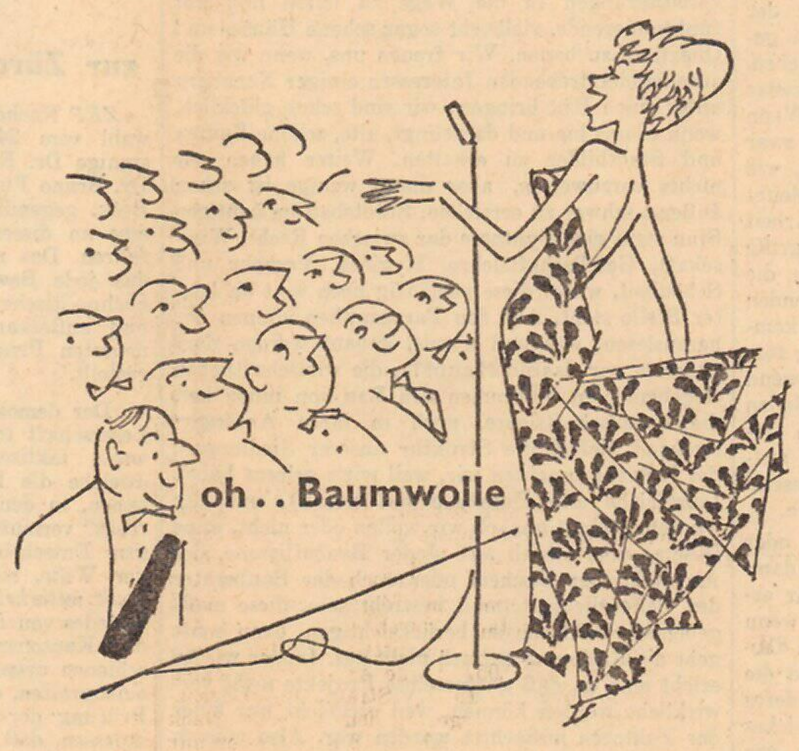
1. Protokoll
2. Abnahme der Jahresrechnung und der Bilanz pro 1958 sowie des Berichtes der Kontrollstelle
3. Decharge-Erteilung an den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung
4. Beschlußfassung über die Verwendung des Jahresergebnisses
5. Wahl der Kontrollstelle

Die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz, abgeschlossen per 31. Dezember 1958, sowie der Bericht der Rechnungsrevisoren liegen vom 16. Mai 1959 ab im Verwaltungsgebäude der Gesellschaft in Schaffhausen zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.

Die Eintrittskarten zur Generalversammlung können vom 16. bis 26. Mai 1959 gegen Einreichung eines Nummernverzeichnisses der vertretenen Aktien auf dem Bureau der Gesellschaft in Schaffhausen bezogen werden. Am Versammlungstage selbst werden keine Eintrittskarten mehr verabfolgt.

Schaffhausen, den 14. Mai 1959.

Der Verwaltungsrat



Ja da staunt man, was alles rund um uns herum aus Baumwolle ist. Das Leben wäre ohne Baumwolle um vieles ärmer – denn fast 70% aller Textilien auf der Welt sind aus Baumwolle. Und warum? Baumwolle ist eine Naturfaser, Baumwollgewebe sind sympathisch, schön und angenehm.

Zweite Nationale Baumwoll-Woche

23. - 30. Mai 1959

By Appointment to Her Majesty the Queen *Gin Distillers* *Booth's Distilleries Limited*

BESSER ALS EIN GIN + TONIC

EIN BOOTH'S + TONIC

Seit 1740 wird Booth's Gin von allen jenen Kennern, die immer das Beste wählen, bevorzugt. Booth's Gin ist sametweich und mild. Seine Qualität ist die Frucht der Erfahrung aus mehr als zwei Jahrhunderten!

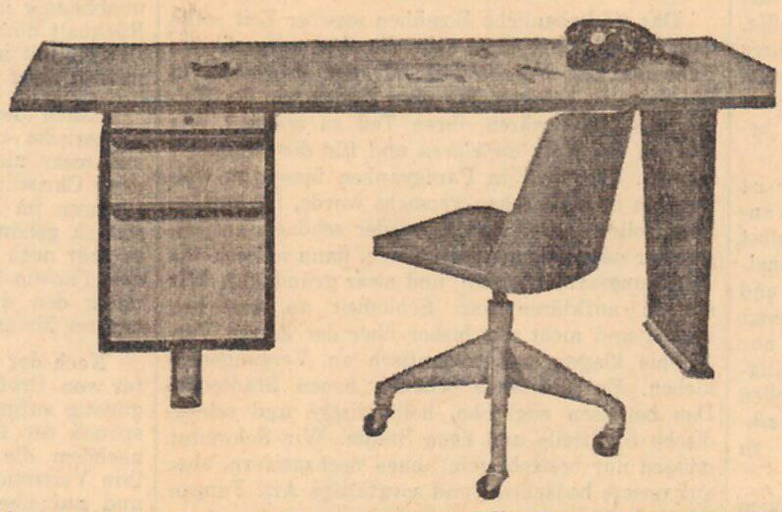
Es gibt nichts Besseres als Booth's — einer der feinsten Dry Gins.

FÜR DIE SCHWEIZ: BERGER & Co., LANGNAU i/E

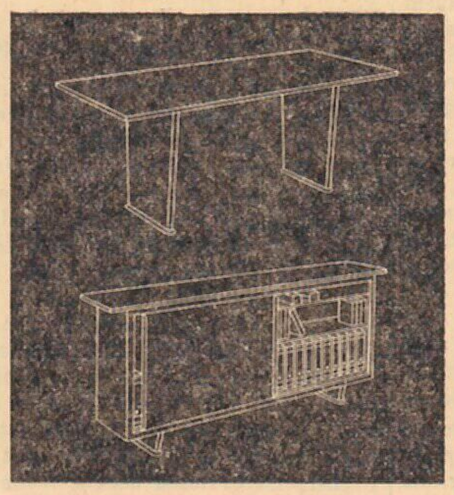
NEU!

Elegante Möbeltypen ins moderne Büro!

Bigla ELEGANT



Immer mit der Zeit gehend, suchten wir bei der Schaffung der Elegant-Büromöbel nach einer Lösung, die das Neuzeitliche der architektonischen Linienführung mit den Wünschen nach einer wohltuenden Atmosphäre verbindet. Die Formen der Elegant-Büromöbel sind schlicht und formschön, die Farben gefällig und frisch. Natürlich sind diese modernen Möbel in der bewährten Bigla-Qualität ausgeführt und mit interessanten, zweckmäßigen Neuerungen versehen.



Oberholzer AG. Zürich Löwenstraße 2
Tel. 051 / 27 58 10

Bigla Stahlmöbel. Büro- und Betriebs-Organisationen

Mit der

SVENSKA AMERIKA LINIEN
SWEDISH AMERICAN LINE

nach **NEW YORK** und **HALIFAX**

Regelmäßiger Liniendienst ab Göteborg, Kopenhagen und **BREMERHAVEN** durch modernste Luxusdampfer mit allem Komfort.

Nächste Abfahrten:

	Göteborg	Kopenhagen	Bremerhaven
KUNGSHOLM	13. 6.	–	14. 6.
GRIPSHOLM	19. 6.	–	–
STOCKHOLM	–	20. 6.	–
KUNGSHOLM	8. 7.	–	9. 7.

Häufig Kreuzfahrten ab New York.
Bitte verlangen Sie Detailprospekt.

Auskünfte und Reservationen durch die Reisebureaux oder direkt durch die Generalagentur.

KUONI

Bahnhofplatz 7, Tel. 28 36 10 — Bellevueplatz, Tel. 47 12 00

Echter Biedermeier-Kirschbaumschrank

(garantiert aus der Zeit)

mit Kommode, dazupassendem Büchergestell, Nachttischchen und anderem Mobiliar. (Alles in Kirschbaum und in einwandfreiem Zustand.)

Umstände halber zu verkaufen.

Anfragen zwischen 18 und 19 Uhr
Tel. (065) 4 64 54

Seltene Gelegenheit!

Nachweisbare Arbeitsüberlastung veranlaßt uns, den bestehenden

Musikautomaten-Park

von total 15 modernen Apparaten en bloc oder einzeln sofort zu verkaufen.

Kapitalrendite ca. 15 %. Solvente Interessenten richten ihre Offerte unt. Chiffre 21581 an Publicitas Olten.

Feuer-Meldeanlagen

bei Brandfällen für alle Betriebe.

Baumann & Cie., Zürich 3
Tel. 33 16 55/56

Günstig zu verkaufen

Opel Kapitän, Modell 1959

6200 km.

Garage zum Delphin, E. Lüthi
Kreuzstr. 53, Zürich 8, Tel. 051/34 44 04

2

en guete Tag mit **BONJOUR**

Schöne alte

Pferdegemälde u. Pferdestiche

sowie bequemer, alter

Schragentisch

und 2 alte, geschnitzte Türen

sind zu besichtigen Scheuchzerstraße 52, Tel. 26 56 06

Fehlerfreies

Tennissystem Bossi

Tages- und Abendkurse. Auskunft Tel. (051) 24 52 39, 34 42 55, Plattenstr. 73, Zürich 7

HÜHNERAUGEN
verschwinden durch RIZINUSÖL

Schluss mit unangenehmen Pflastern und gefährlichen Klingen. Das neue flüssige NOXACORN beseitigt die Schmerzen in 60 Sekunden. Hornhaut und Hühneraugen werden bis zur Wurzel verödet. NOXACORN enthält reines Rizinusöl, Jod und schmerzstillendes Benzocain.
Ein Fläschchen NOXACORN zu Fr. 2.30 befreit Sie von einer wahren Qual. Resultatgarantiert, sonst Geld zurück.

Imp.: PROFAR A.G. - GENF

Gedanken zur zürcherischen Regionalplanung

Von Hans Marti

I.

Die Aufgabe

In den zürcherischen Parlamenten und Tageszeitungen ist in letzter Zeit oft von Regionalplanung die Rede. Die Politiker, die sich speziell mit Baufragen befassen — sei es, daß sie sich um Verkehr, Wohnungsnot, kulturelle Bauten oder Heimatschutz im höheren Sinne bemühen —, sind von der Sorge erfüllt, wie das stetige und so rapide *Wachstum der Stadt Zürich* zu meistern sein wird, wenn die Landreserven der eigentlichen Stadt verbraucht sind. Das wird bald der Fall sein. Alle sind sich einig: Weitere Eingemeindungen wie 1893 und 1934 sollen vermieden werden — wenn immer möglich. «Regionalplanung, das ist die Lösung», so rief neulich ein Mitglied des Zürcher Gemeinderates aus. Regionalplanung ja! Aber wie?

Wir Schweizer sind stolz auf unsern Staat, der sich im Gegensatz zu den meisten andern von unten nach oben aufbaut. In der Gemeinde muß wachsen, was im Vaterland Bestand haben soll. Was die Gemeinden nicht lösen können, lösen die Kantone, was diese nicht lösen, löst der Bund. Dieser Grundsatz darf, wenn Regionalplanung nötig wird, nicht verletzt werden. Sie muß, soll sie schweizerische Prägung aufweisen, *von den Gemeinden ausgehen*, von diesen betrieben und getragen werden. Das ist schwer, denn bis heute sind wir, wenn es sich um Entwicklungsfragen höherer Ordnung handelt, gewohnt, zu warten, bis uns von oben Richtlinien erteilt werden, statt sie uns selbst zu geben. Schwer ist es, diesen so einfachen Gedanken in die Tat umzusetzen. Wenn nämlich Regionalplanung sinnvoll werden soll, so darf sie sich nicht im Gespräch erschöpfen, sondern muß zu *konkreten Lösungen* führen. Deshalb ist es nötig, zunächst abzuklären, was wir unter dem Begriff Regionalplanung verstehen und welchen Inhalt wir ihm geben wollen. Unterlassen wir diese Klarstellungen, so schaffen wir einfach ein neues Wort — ein Wort mehr, um aneinander vorbeizureden, wodurch die Verwirrung nur noch größer wird und mehr Gelegenheiten geschaffen werden, im Trüben zu fischen.

Begriffsklärung

Der Begriff «Regionalplanung» zerfällt in zwei Teile. Der erste umfaßt eine räumliche Größe, der zweite eine Tätigkeit. «Region» zu definieren wäre leicht: ein Ausschnitt des Landes. Versucht man aber, ihn als Bereich zu begrenzen, will man Merkmale herausschälen, die seine Grenzen zwingend und für jedermann verständlich stecken, so ist das außerordentlich schwierig, denn entweder können es landschaftliche, politische, verkehrliche oder auch wirtschaftliche Merkmale sein, je nachdem, von welcher Warte aus gewertet wird. Am leichtesten ist es, die Region aus landschaftlichen Erwägungen zu begrenzen. Das lernten wir im Geographieunterricht. Viele Worte erübrigen sich. Höchstens ist zu sagen: Leider trifft es äußerst selten zu, daß eine *geographische Grenze* mit jenen Grenzen zusammenfällt, die wir *aus andern Gründen* ziehen müssen. Zürich liegt beispielsweise sowohl im Limmat- wie auch im Glatttal, aber auch Furt- und Reppischtal werden gegenwärtig von der Stadtentwicklung erfaßt. Nicht einmal die Kantonsgrenze zwischen Dietikon und Spreitenbach bildet eine unüberwindliche Mauer, wie die enorme Wohnbautätigkeit auf dem Mutschellenpaß und die beabsichtigte Verlegung des Rangierbahnhofes ins aargauische Spreitenbacher Feld eindringlich beweisen. Verkehrlich gehören heute bereits ausgedehnte Flächen in das Einflußgebiet Zürichs, denn täglich strömen unübersehbare Massen von auswärts in unsere Stadt, und täglich fahren auch viele Stadtzürcher nach auswärts zur Arbeit; woher, wohin? In wirtschaftlicher Hinsicht ist es kaum mehr möglich, den Bereich der Stadt abzugrenzen, und gerade diesen sollten wir erfassen, wollten wir die Bedeutung Zürichs in baulicher Hinsicht richtig würdigen.

Zweckmäßig ist es, die Grenze einer Region mit *politischen Grenzen* zusammenfallen zu lassen, zweckmäßig rein verwaltungstechnisch könnten wir Regionen theoretisch abgrenzen; dann würden wir andere Grenzen vorziehen. Wir befinden uns aber nicht im luftleeren, sondern im helvetischen Raum, der in Verwaltungs- und in Regierungseinheiten eingeteilt ist, die von Planern nicht umzukrempeln sind. Wir müssen also bereit sein, hier einen ersten Kompromiß einzugehen, um diese *Realität* zu berücksichtigen, denn mit den politischen Grenzen wechseln auch die Gesetze und die Menschen, die sie handhaben. Planer, die diese Voraussetzung bewußt oder unbewußt vernachlässigen, werden bald nicht mehr ernst genommen. Es ist aber zu hoffen, daß man sich bald über die Grenzen hinweg verstehen wird.

Ist schon der erste Teil des Begriffes das Resultat eines Verständigungswerkes, so muß der zweite, die *«Planung»*, noch viel mehr auf gegenseitigem Verständnis beruhen. Planung klingt schlecht in unsern Ohren, und das, was mit Planung anderorts angefangen wurde — wir denken an Fünf- und andere Jahrespläne, an planmäßige Angriffe und Absetzbewegungen, an Wirtschafts- und Verkehrsplanungen usw. —, läßt Zweifel aufkommen, ob die Tätigkeit des Planens bei uns möglich ist oder, was vielleicht noch wichtiger sein kann, ob sie, auf schweizerische Art betrieben, überhaupt wirkungsvoll wird. Planen ist bei uns bestimmt möglich, wenn wir den Begriff mit dem uns verständlicheren Worte *Einteilen* erklären. Einteilen im Sinne des Haushaltens und Vorsorgens, aber auch einteilen in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht: also Ordnen. Niemand kann sich mit guten Gründen gegen das Haushalten wehren, denn jeder Einzelne, die Familie, die Gemeinde und der Kanton müssen haushalten; Sparen ist einer unserer charakteristischen Züge. (Ueber den Bund wollen wir hier nicht nachdenken — dies ohne Spitze. Der Bund hat ja auch im Bauwesen nur wenig Kompetenzen.) Es kann sich aber auch niemand gegen das Ordnen wehren, weil das Einteilen des Raumes, der Sachen und der Zeit Mittel spart.

Je mehr Menschen im gleich groß bleibenden schweizerischen Raume leben müssen, um so weniger Bewegungsfreiheit bleibt für den Einzelnen übrig. Die Besiedlung wird dichter, und größer werden die Reibungsflächen auch. Das stetige Wachstum des Volkes bringt es einfach mit sich, daß Ordnung gebieterisch gefordert wird. Sachen, die zu ordnen sind, wären die Bauwerke, die wir für die Arbeit, das Wohnen, die Bildung, die Gesundheitspflege, die Erholung und den Verkehr brauchen, Bauwerke, die dem Einzelnen oder der Oeffentlichkeit dienen. In zeitlicher Hinsicht ordnen wir nach der Dringlichkeit und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Bauplanung befaßt sich also nicht mit Bauausführungen, wie oft fälschlicherweise angenommen wird. Sie liefert nur das *geistige Fundament und die technischen Voraussetzungen für kommende Verwirklichungen*, das Programm, die Konzeption oder, mit einem schönen und verständlichen deutschen Wort ausgedrückt, den Entwurf.

Wenn nun angenommen werden darf, die Teilbegriffe und der Begriff «Regionalplanung» seien genügend klargestellt, so wollen wir versuchen, den Inhalt festzulegen, den wir ihm als Schweizer geben wollen, damit wir jederzeit genau wissen, was mir meinen, wenn wir das Wort brauchen. Voraussetzung müßte also das geschilderte Einteilen und Ordnen des Landes ohne Einflußnahme auf die politische Gliederung des Staates, ohne Eingriffe in die wirtschaftliche Struktur, ohne Beschränkungen der Autonomie der Gemeinden und der Freiheiten des Einzelnen sein. Etwas viel verlangt oder wenig, wie man's nimmt. Soll Planung in dieser die Gegebenheiten des Staates und der Wirtschaft berücksichtigenden Art und Weise praktiziert werden, so besteht ohne gründliche Besinnung auf höhere Werte zweifelsohne nicht viel Aussicht, daß sie etwas nützt. Sie kann dann mit Gesprächen auf höherer Ebene verglichen werden, bei denen die Gesprächspartner freundlich lächelnd einander gegenübersitzen und die Faust in der Tasche ballen. Dazu haben wir weder Zeit noch Lust. Man geht nach solchen Konferenzen auseinander mit der festen Absicht, alles beim alten zu belassen, weshalb man sie besser gar nicht einberuft. Wenn wir zur Beratung regionalplanerischer Fragen zusammentreten müssen, so wollen wir doch vorab die Bereitschaft mitbringen, die Nöte der andern zu erforschen, ihre Sorgen abzuwägen und sie mit den unsrigen zu vergleichen, um allenfalls auf eigene Vorteile zu verzichten. Das ist nun viel verlangt, aber für Eidgenossen nicht zu viel! Der Allmendgedanke, der kooperative, ist ja unweigerlich mit unserm Staate durch Jahrhunderte verknüpft, und wir müssen nur gewillt sein, ihn heute für die bauliche Entwicklung unserer zu Schicksalsgemeinschaften verbundenen Regionen neu zu entdecken und anzuwenden. Auch das ist viel verlangt, denn der Materialismus, der jeden einzelnen Bürger beherrscht, beherrscht auch die Träger des Staates und der Gemeinden, der Wirtschaft, des Verkehrs und sogar der Kultur. Trotzdem glauben wir, ein Ideal wird zündend wirken und kleinliches Gewinnstreben zugunsten einer erfreulichen gemeinsamen Leistung in den Hintergrund drängen. Aber — und hier sind wir am Kern — es muß ein *Ideal* sein, ein unverrückbarer Glaube an das Gute, an die bessere Zukunft. Unter diesem Aspekt wird es uns gelingen, trotz größten Schwierigkeiten eine Regionalplanung in schweizerischem Sinne einzuleiten.

Inhalt der Regionalplanung

Inhalt der Regionalplanung müßte die Bereitstellung baulicher Möglichkeiten auf dem Boden verschiedener Gemeinden zum Zwecke der stetigen Verbesserung der Lebensbedingungen sein. Wir müßten uns also vor allem klar sein, welche *baulichen Vorkehren* wir treffen wollen, um den Standard zu heben, das Leben schöner, bequemer, preislich günstiger — kurz, lebenswerter werden zu lassen. Wir müssen uns aber davor hüten, Regionalplanung zu fordern, um irgendwo außerhalb Zürichs neue Häuser zu bauen oder eine bestimmte Verkehrslinie zu verbesern. Das geschieht alles auch ohne Regionalplanung im heutigen Verfahren schlecht und recht. Die Zielsetzung müßte vielmehr sein, sowohl die Gestaltung der Arbeitszonen, der Wohngebiete, der Erholungszonen und der kulturellen Bauten als auch der Verkehrswege mit der Planung anzustreben, also den *Siedlungskörper als Ganzes* zu erfassen und nicht nur seine einzelnen, oft sogar auseinandergerissenen Teile.

Das klingt sehr verständlich und ist einleuchtend. Bei der heutigen Einstellung der am Siedlungsbau auf den verschiedenen Stufen Beteiligten der privaten Initiative und der öffentlichen Hand ist es aber vorläufig kaum erreichbar. Einer sorgt für die Arbeitsplätze, der andere für die Wohnbauten; hier studiert man den Verkehr und dort die Baukörper; jede Gemeinde denkt bis an ihre Grenzen und der Kanton bis an seine; die linke Hand weiß oft nicht, was die rechte tut. Im Grunde sind wir stolz, daß es bei diesem System auch immer noch geht, und wenn es einmal nicht mehr gehen sollte, so finden wir in der Not bestimmt noch eine Lösung. In der Not aber frißt der Teufel Fliegen ... Den Notzustand sollten wir nicht abwarten. Heute ist noch Zeit, zwar wenig, aber doch noch vorhanden, um das Volk und seine Vertreter zu bitten, ernsthafte Planungen einzuleiten. Das Chaos im Verkehr (Zusammenbrüche erfolgen in immer kürzer werdenden Abständen), die Not auf dem Wohnungsmarkt, beim Spitalbettenbestand, bei den Bureaubauten, die Kalamitäten bei den Parkierungsplätzen und andere Warnzeichen auf stadtzürcherischem Gebiet, aber auch die überschäumende und stürmische Entwicklung der Vorortsgemeinden, die immer mehr Wohnbauten bekommen und unter der zunehmenden Last leiden, sollten uns genügen, Regionalplanung ernst zu nehmen. Wer Einblick in die Zusammenhänge bekommen hat, weiß, daß es bereits spät, jedoch noch nicht zu spät ist.

Als vor einigen Jahren die berühmt oder berüchtigt gewordenen *Verkehrsgutachten* in Auftrag gegeben worden waren und als diese dann erschienen, glaubte man so, wie es immer üblich gewesen war, vorgehen zu dürfen und den Verkehr, losgelöst von der Umgebung Zürichs, aber auch losgelöst von der Bebauung, studieren zu können. Den Erfolg dieser Methode sehen wir heute. Man muß sich in Schweigen hüllen. Vor drei Jahren glaubte man, die Bebauung mit neuer, mehrfach geflickter *Bauordnung* in die rechten Wege zu leiten. Heute rufen die gleichen, die für die Kleinhäuschenbauerei waren, nach Aufzonungen. Die mangelnde *Spitalplanung* kommt in Entschlüssen, die die geltende Vergebungsordnung verletzen, deutlich genug zum Ausdruck. Die fehlende Koordination der Aemter wird sogar harmlosen Laien bewußt, wenn sich auf dem Hönggerberg unsere wichtigste Hochschule und die größte Partei einen Kampf auf Biegen oder Brechen liefern, auf dem Hönggerberg, der eigentlich ein großes Reservat für die Erholung, für den Sportler und die erholungssuchenden Spaziergänger wäre! Wenn in der ganzen Stadt nur noch dieser Hügel für die Erweiterung der ETH in Frage kommt (27 ha wurden bereits erworben) und wenn diese letzte Reserve gleichzeitig von der ABZ (Allgemeine Baugenossenschaft Zürich) für einen neuen Stadtteil von rund 10 000 Einwohnern beansprucht wird, obwohl das Gartenbauamt dort oben neue Sportplätze als Ersatz für solche bauen möchte, die dem Verkehr geopfert werden müssen, dann wird es dem Durchschnittlichbegabten klar, daß etwas nicht mehr stimmt.

Aengstliche und kleinmaßstäbliche Planung auf Stadtgebiet und eingeschränkte Teilplanung einzelner Sachbereiche führen, wie wir wissen und bald auch merken müssen, nicht mehr weiter. Das wollten wir mit dem eben angeführten Beispiel beweisen. Wir müssen den Schritt zur zielstrebigen, vielschichtigen Regionalplanung wagen, wir müssen *den Planungsraum erweitern* und diesen erweiterten Raum *gesamthaft* planen dürfen. Die Zeit ist da, um das Gespräch über die Grenzen mit Aussicht auf Erfolg einzuleiten. Es dauert gewiß Jahre, bis dieses Gespräch in Fluß kommt. Diese Zeit ist zu nutzen. Das Thema des Gesprächs oder der sachliche Inhalt des Begriffes Regionalplanung ist reiflich zu überlegen. In dieser Zeit wird ja auch die kantonale Abstimmung über die *Revision des Baugesetzes* zu erwarten sein, die uns die *rechtlichen Grundlagen* für die wirkungsvolle Anwendung planerischer Ideen liefern soll. Somit sind eigentlich die Voraussetzungen für die Einleitung einer neuen Phase der Stadtentwicklung günstig. Trotz allen Fehlschlägen und Ungereimtheiten dürfen wir hoffen, fruchtbare Arbeit leisten zu können, sofern es uns im Einverständnis mit unsern Nachbarn gelingt, den *Aufgabenkatalog* für das beabsichtigte Werk richtig aufzustellen. Es wird also wichtig sein, auf dem Freiwilligkeitsprinzip aufbauend die Sachen festzulegen, die einer Regionalplanung würdig wären. Nach unserer Ansicht kämen hiefür die Begrenzung und Einteilung der Arbeits- und Wohngebiete, die Ausscheidung der Erholungs- und Grüngebiete, das Studium der verkehrlichen Erschließung und Bedienung und das Programm der Bauten der Gesundheitspflege, des höheren Schulwesens und der Bildung und Erbauung in Betracht, wobei im Sinne dieser Aufzählung stufenweise vorzugehen wäre. Es ist natürlich selbstverständlich, daß der Regionalplanungsstoff sorgfältig auszuwählen und mit den Gesprächspartnern abzugrenzen ist, denn keine Gemeinde wird sich überrumpeln lassen wollen.

Nach Festlegung des Begriffes und seines materiellen Inhaltes wäre man so weit, Regionalplanung — jedenfalls ideell — zu betreiben. Man müßte sich dann Gedanken machen, was man und wie man es erreichen wolle. Das ist im folgenden zu untersuchen.

Meine feste Ueberzeugung ist es, daß jede Tätigkeit, die sich auf Liebe und Hilfsbereitschaft gründet, echte Möglichkeiten birgt, den Haß und die Zwietracht zu überbrücken, die im Schatten des Weltkrieges unter den Völkern fortdauern.

Graf Folke Bernadotte

SCHWEIZERISCHES ROTES KREUZ
SCHWEIZERISCHER SAMARITERBUND
Maisammlung 1959

Neue Zürcher Kammeroper

wti. Die sehr freundliche Aufnahme, die letztes Jahr Mozarts «La finta semplice» in der Wiedergabe durch die Neue Zürcher Kammeroper zuteilgeworden war, hat der sympathischen Vereinigung Ansporn zu einem neuen Unterfangen gegeben: eine weitere opera buffa aus *Mozarts* Frühzeit, «La finta giardiniera», ist in Arbeit genommen und am 4. Mai im *Schauspielhaus Zürich* zur Aufführung gebracht worden. Hatte es sich bei der «Verstellten Einfalt» um die mit zwölf Jahren geschriebene erste Oper Mozarts gehandelt, so saß man bei der *«Gärtnerin aus Liebe»* staunend vor einem Werk des Achtzehnjährigen, in dem bereits der Weg zur Meisterschaft sich abzeichnet. In einigen der hier erklingenden Arien und Duette sind Charakter der Rollenträger und gegebene Situation schon ausgezeichnet getroffen, und die dramatische Verve der Ensembles, von denen schon das aus einem Quartett sich prächtig entwickelnde erste Finale hervorgehoben sei, läßt aufhorchen.

Man bekam das Werk in einer sehr gepflegten, liebevoll einstudierten Aufführung vorgesetzt. Ihren musikalischen Teil leitete Armin Brunner an der Spitze eines kleinen Orchesters, das, nachdem eine gewisse Zaghaftigkeit zu Beginn überwunden war, beschwingt und zugriffig musizierte. Da diesmal gesanglich viel größere Aufgaben zu bewältigen waren, standen nicht mehr bloß Nachwuchskräfte im Treffen wie im Vorjahr, sondern zur Hälfte bühnenerfahrene Solisten des Stadttheaters. Der einen prächtigen Humor entfaltende Franz Lechleitner (Podestà) brachte mit seinen auf die verwünschte Liebe und den Ahnenstolz abstellenden komischen Arien vergnügliche musikalische Regsamkeit ins Spiel, war auch eifrig um die als angebliche Gärtnerin in seinen Diensten stehende, von Liebeskummer bedrückte Marchesa besorgt, für die Ingeborg Friedrich, bildhübsch und bezaubernd in Gesang und Spiel, alles mitbrachte, was man sich wünschen konnte. An ihre Seite stellte sich Giacomo Tavoli (Graf Belfiore), sehr geschmackvoll in der Entfaltung seiner tenörlichen Mittel, als Darsteller freilich nicht eben dem bis zur Raserei eifersüchtigen Liebhaber entsprechend, als den ihn die Fama anzeigte. Von Gottlieb Zeithammer, einer weiteren Stütze des Nachwuchses, sei rühmend gesagt, daß er seine komische Begabung ohne übertriebene Schwergewichtsansprüche für Mozart einsetzte. Sehr beweglich und mit frischem Humor führte die talentierte Irene Schwager ihre Soubrettenpartie durch. Die Hosenrolle eines melancholisch-düsteren Amoroso verwaltete mit Geschmack und einem in ihrer Familie zweifellos vererbten Singtalent Paula Smeikal. Etwas farblos wirkte im Spiel Eva Streit-Scherz als Nichte des Podestà, aber ihrem gut geführten hellen Sopran lauschte man gern.

Niklaus Gessners Regie, der Robert S. Gessner mit einem sicher stilisierten, farblich vergnüglichen Bühnenbild assistierte, gab der auf eine Vorlage von Goldoni zurückgehenden herzlich naiven Handlung gerade so viel Bewegung und Akzentuierung, daß Mozarts Musik nicht wesentlich gestört wurde, womit der Aufführung am besten gedient war. — «Nach jeder Aria war allezeit ein erschröckliches Getös mit Klatschen und Viva Maestro schreien», meldete, wie man in dem gepflegten Programmheft der Veranstalter liest, Mozart seiner Mutter nach der Uraufführung der «Finta giardiniera» in München vom 13. Januar 1775. Ganz so hoch gingen die Wogen der Begeisterung anläßlich unserer Zürcher Premiere zwar nicht, aber es herrschte helle Freude, und geklatscht wurde heftig und andauernd.

Kleine Chronik

«Zürcher Chronik». *nr.* Mit dem Beginn des neuen Jahrgangs haben diese Vierteljahrshefte den Untertitel «Zeitschrift für zürcherische Geschichte, Heimatkunde und bildende Kunst» erhalten. Nach wie vor sollen bei den wissenschaftlichen Beiträgen und in der illustrierten Chronik Stadt und Landschaft Zürich gleichermaßen berücksichtigt werden. Das typographische Bild wurde angenehm aufgelockert. Das vorliegende Heft ist in seinem Hauptteil der Namenforschung gewidmet. Der Schriftleiter Dr. Hans Kläui weist auf die engen Beziehungen zwischen «Lokalgeschichte und Namenforschung» hin, wobei er an die wesentlich verfeinerten heutigen Forschungsmethoden erinnert, die manche willkürlichen Etymologien durch zuverlässige Namendeutungen ersetzt haben. Ueberall besteht ein lebhaftes Interesse an Herkunft und Bedeutung der Orts- und Flurnamen. Neben den römischen und alemannischen Namensursprüngen sind in der Lokalgeschichte auch die fränkischen zu berücksichtigen, und die Kenntnis der frühmittelalterlichen Urkunden und Geschichtsverhältnisse vermag oft entscheidende Hinweise zu vermitteln, wie an zahlreichen Beispielen gezeigt wird. Prof. Bruno Boesch berichtet über die vorbereitenden Arbeiten an einem Zürcher Namenbuch. Er greift auch in die Kontroverse über die Herkunft von «Marthalen» ein. Jakob Zollinger untersucht Flurnamen im Zürcher Oberland (Herschmettlen). Die «Zürcher Chronik» erscheint im Verlag Ernst Jäggli, Seen-Winterthur.

«Graphis». *nr.* Aus der dreisprachig kommentierten Bilderfülle des 80. Heftes dieser in Zürich erscheinenden Zeitschrift sei der Beitrag des Basler Biologen Prof. Ad. Portmann hervorgehoben, der von 16 Aufnahmen aus der neuartigen Ausstellung «Kunst und Naturform» begleitet wird. Aus Basel stammt auch die Beispielreihe, an welcher Armin Hofmann seine strenge Methode der formalen Erziehung des Gebrauchsgraphikers erläutert. Neben planmäßig angeordneten Schülerarbeiten erscheinen Schaffensproben zahlreicher berufstätiger Graphiker, die an der Gewerbeschule Basel von Armin Hofmann ausgebildet wurden. Ein graphischer Zug ist auch den auf mehreren Abbildungen vorgeführten, riesigen Glasmalereien eigen, die in einer englischen Kunstschule für die neu erstandene Kathedrale von Coventry geschaffen wurden. — Im 81. Heft zeigt Willy Rotzler gute Beispiele aus dem kunstgewerblichen Schaffen Finnlands, das neben demjenigen der anderen skandinavischen Länder seine Eigenwilligkeit behauptet, und Jaakko Puokka schließt sich mit einer Auswahl gebrauchsgraphischer Arbeiten aus Finnland an. Aufschlußreich sind sodann die 63 Bildbeispiele aus der 37. Ausstellung für Werbegraphik und Illustration in New York und die Bildproben aus der eigenen Reklame amerikanischer Werbeagenturen. Mehrere Bilderseiten weisen auf das von Hans Ed. Meyer (Zürich) verfaßte, sehr nützliche Werk «Die Schriftentwicklung» hin, das dem Schriftgestalter kennzeichnende Beispiele der Schriftarten aller Epochen vorführt.

Bedeutendes Berner Detailgeschäft beabsichtigt einen großen Neubau sowie umfangreiche Umbauten seiner Lokalitäten mitten in bester Geschäftslage Berns und sucht

jungen Diplom-Architekten

zur Vorbereitung der geistigen, budgetären und organisatorischen Planung.

Gedacht ist an das feste Engagement eines direkt der Geschäftsleitung unterstellten Mitarbeiters, für voraussichtlich etwa 1 Jahr, mit der Chance, daß ihm bei gegenseitiger Konvenienz im Team mit später gewählten freien Architekten die Bauführung anvertraut werden kann.

Geboten werden aufgeschlossene Zusammenarbeit mit der Direktion, den leitenden Angestellten und externen betriebsorganisatorischen Mitarbeitern, eigenes Büro im Hause und der Aufgabe angemessene Honorierung.

Erforderlich ist ein an der ETH oder an ausländischen Hochschulen ausgebildeter Fachmann, der, bereits einige Jahre praktisch tätig, über entsprechende Projekt- und Kostensicherheit verfügt sowie mit Phantasie und technischer Begabung sich in das individuelle Problem selbständig rasch einzuarbeiten vermag.

Offerten, die selbstverständlich diskret behandelt werden, mit Lebenslauf, Referenzen, Foto, Handschriftprobe und Gehaltsanspruch erbeten unter Chiffre W 8396 an die Annoncen-Abteilung der Neuen Zürcher Zeitung, Zürich 1.

Bedeutende Bauunternehmung in Thun bietet

BAUINGENIEUR ETH

oder Tiefbautechniker

mit praktischer Ausbildung und Erfahrung im Tief- und Straßenbau, vielseitige und entwicklungsfähige Lebensstelle (Chefposten). Der Mitarbeiter ist der Geschäftsleitung direkt unterstellt. Der Bewerber soll die Firma bei Verhandlungen mit Bauherren und Bauleitungen selbständig vertreten können.

Wohnort: Thun. Pensionskasse. Eintritt nach Uebereinkunft. Die Offerten werden vertraulich behandelt. Handschriftliche Anmeldung mit Lebenslauf, Lichtbild, Referenzangabe, Saläranspruch, Zeugnisabschriften an:

Johannes Pulver, Bern, Muristalden 34

Industrieunternehmen sucht

METALLURGEN oder CHEMIKER

Zur Bearbeitung von metallurgischen Problemen auf dem Gebiete des Stahles suchen wir einen Hochschulmetallurgen oder Hochschulchemiker. Für initiativen, selbständigen Herrn bietet sich sehr gute Gelegenheit, sich mit allen Fragen der Metallurgie des Stahles zu befassen. Wir legen Wert auf eine flotte Zusammenarbeit in einem Team von gut ausgebildeten Herren. Richten Sie Ihre ausführliche Offerte (Curriculum vitae, Bildungsgang, Zeugniskopien, Gehaltsansprüche und Lichtbild) unt. Chiffre M 8436 an die Annoncen-Abteilung der Neuen Zürcher Zeitung, Zürich 1.

Weltfirma sucht für ihre Zweigniederlassung in Zürich

kaufmännischen Mitarbeiter

für die **Verkaufsabteilung.**

Wir erwarten: Abgeschlossene kaufmännische Lehre, einige Jahre Praxis, Interesse am Verkauf und an der Beratung der Kundschaft, initiatives und seriöses Arbeiten.

Wir bieten: Gründliche Einarbeit, systematische Einführung in die Probleme der Verkaufstätigkeit, Verkaufsunterstützung und Werbung. Interessante Stellung mit Entwicklungsmöglichkeiten.

Offerten mit den üblichen Unterlagen sind zu richten unter Chiffre C 8502 an die Annoncen-Abteilung der Neuen Zürcher Zeitung, Zürich 1.

Die Schweizerische Bankgesellschaft Basel

sucht über unser Institut Fühlung mit begabten Nachwuchskräften, die sich in diesem Unternehmen durch Initiative und sachkundigen Einsatz einarbeiten und zu tragenden Kräften entwickeln wollen. Entsprechende Posten sind in folgenden Abteilungen offen:

Börsenhandel
Devisenhandel
Wertschriftenverwaltung
Vermögensverwaltung
Buchhaltung
Kasse, Wechselstube

Wenn Sie über Bankpraxis und Kenntnisse in der französischen und englischen Sprache verfügen, bitten wir um Offerte mit Lebenslauf, Handschriftprobe und Bezeichnung des interessierenden Ressorts. Sie können absolute Diskretion verlangen. Telephonische Auskünfte sind nicht möglich.

INSTITUT FÜR ANGEWANDTE PSYCHOLOGIE
Dr. G. Plattner

Greifengasse 1, Basel

Wir suchen im Auftrage einer alteingesessenen **Baumaschinenfabrik** einen ausgesprochen konstruktiv begabten **Masch.-Ing.**, der als

Oberingenieur

den zurücktretenden bisherigen Inhaber des Postens ersetzen soll. Ihm obliegen: Ausarbeitung produktionsreifer Konstruktionen, Ueberwachung der Fabrikation im In- und Ausland, Führung des technischen Personals sowie Verhandlungen mit Lieferanten und vereinzelt Beratung von Kunden.

Der fortschrittliche, sich stark entwickelnde Betrieb bietet eine weitgehend selbständige, interessante Tätigkeit in angenehmem Arbeitsklima.

Neuzeitliche Anstellungsbedingungen — 5-Tage-Woche.

Bewerber geeigneter Vorbildung und Praxis, die eine ausbaufähige Dauerstelle anstreben, sind gebeten, ihre Offerte mit Photo, Lebenslauf, Zeugnisabschriften, Handschriftprobe (kein Kugelschreiber) und Saläransprüchen zu richten an

Arbeitspsychologisches Institut
Dr. C. Halter
Universitätstraße 69, Zürich 6

Unser Institut gewährt den Bewerbern auf Wunsch volle Diskretion und erteilt zweckdienliche Auskünfte nur mündlich und nach vorheriger tel. Anmeldung 051/26 39 54).

Gedanken zur zürcherischen Regionalplanung

Von Hans Marti

II.*

Die Großstadt in der Region

Die Tatsache, daß Zürich Großstadt wird, es teilweise schon ist, braucht hier nicht weiter erörtert zu werden. Ebensowenig sind wir gezwungen, die räumliche Ausdehnung als sichtbares Merkmal der großen Stadt zu analysieren. Wir wollen uns lieber damit befassen, was zu tun wäre, hätten wir die Möglichkeit, Regionalplanung, so wie sie oben geschildert worden ist, zu praktizieren.

Nach unserer Auffassung müßte das Gespräch auf höherer Stufe vorab dazu dienen, den Charakter der werdenden Großstadt in der Landschaft zu erörtern und klarzulegen, was wir wollen. Wenn Regionalplanung dazu gebraucht würde, Kleinlichkeit oder Spießertum zu fördern, romantischen Vorstellungen vergangener Tage durch falsche Dörflichkeit nachzuleben, dergleichen zu tun, als ob man noch brav und ländlich-sittlich wäre, dann müßte man offen von einem Mißbrauch eines wert- und verheißungsvollen Instrumentes reden. Wenn Regionalplanung von den umliegenden Gemeinden nur dazu gefordert würde, Aufgaben, die ihnen eigentlich zufielen, auf die Stadt abzuwälzen, dann müßte man sich enttäuscht zurückziehen. Wenn Wohnungsuchende, die dem Sog der Großstadt erliegenden Neuzürcher, ihre politische Macht einsetzten, um Wohnungen und nochmals Wohnungen hinaus in die Landschaft zu tragen, dann wäre die Regionalplanung nicht der rechte Ort für solches Treiben. Wir sind davon überzeugt, daß die Regionalplanung Zürichs dazu geschaffen werden muß, den Rahmen einer *echten Großstadt moderner, schweizerischer Gesinnung und Art* abzustecken, einer Großstadt, die in geordneten Kompartimenten aufgelöst und gegliedert im heutigen Zürich und in der umgebenden Landschaft wachsen dürfte, wobei die Autonomie der Gemeinden unter allen Umständen zu wahren ist. Es ist in diesem Zusammenhang an eine Studie von Architekt Dr. h. c. A. Meili zu erinnern, die hier vor Jahren veröffentlicht worden ist. Meili schlug damals den systematischen Bau von Quartiereinheiten überschaubarer Größe rund um Zürich vor. Er forderte gute Verbindungen und klare Organisation. Alle Zeichen der echten Großstadt trug jener Entwurf, vielleicht etwas zu sehr aufgelöst, aber klar in der Konzeption. Der Entwurf wanderte wie so vieles, das Freierwerbende aus freien Stücken auf städtebaulichem Gebiete tun, in die Estriche der Vergessenheit. Was nicht den Stempel eines Amtes trägt, gilt bei uns eben nur wenig. Andere Städte schlugen andere Wege ein. Luzern schuf mit seinen Nachbargemeinden unter Beizug von Architekt Dr. h. c. R. Steiger einen Entwicklungsplan auf weite Sicht, der seine Früchte heute bereits trägt. Das gleiche tat Aarau, ebenfalls unter der fachlichen Leitung Steigers. In Basel schuf der damalige Stadtplaner P. Trüdinger mit dem Leiter der basellandschaftlichen Planungsstelle, W. Arnold, einen Regionalplanungsentwurf für Großbasel. Baden und Umgebung, die Gemeinden am Mutschellenpaß, die aargauischen Gemeinden im Wiggertal, die Stadt St. Gallen mit ihrer Umgebung und neuestens auch die Gemeinden des Birrfeldes, sie alle gaben sich ernsthaft mit dem Problem der den Gemeinden dienenden Regionalplanung ab. In allen Fällen war die Sorge um das Zukunftsbild der städtisch besiedelten Landschaft wegleitend, überall herrschte grundsätzlich die gleiche Not wie hier in Zürich. Unser Kanton schuf ein Bureau für Regionalplanung, welches dem Hochbauamt angegliedert ist. Es entstand auf Initiative des nun scheidenden Kantonsbaumeisters H. Peter und leistete sowohl in praktischer wie in theoretischer Hinsicht unter der Leitung von Architekt M. Werner wertvolle Vorarbeiten. Die Stadt selbst verhielt sich bis vor kurzer Zeit eher passiv, wenn nicht gar ablehnend. Dieser Zustand sollte heute als überwunden bezeichnet werden dürfen. Es ist nur zu hoffen, daß das verlorene Terrain eingeholt werden kann. Im letzten Jahre wurde auf Initiative der Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz und der Zürcher Studiengruppe für Bau- und Verkehrsfragen die *Regionalplanungsgruppe Zürich* ins Leben gerufen, die unter der Leitung von alt Ständerat und alt Stadtpräsident *Dr. E. Klöti* steht. Diese aus sechs Untergruppen zusammengesetzte Organisation wird bald mit ihren Arbeiten beginnen.

Schade ist, daß Meilis Entwurf nicht weiter bearbeitet worden ist. Heute wären wir um eine ausgereifte Vorlage froh. Wir müßten nicht erst mühsam um eine Konzeption ringen, wir hätten sie schon! Nun ist aber zu sagen, daß Politiker, Ingenieure, Juristen und Architekten, dazu weitsichtige Wohnbauproduzenten, Verkehrsspezialisten und Heimatschützler mit Weitblick und Zukunftsglauben mit vereinten Kräften durchaus in der Lage sind, den aufgeschlossenen Zürcher zu einer mutigen Tat zu ermuntern. Wir glauben an den Verstand und die Einsicht des Volkes, doch wartet dieses vorerst noch auf die zündende Idee.

Die aufgelöste, in der Landschaft ruhende, in sich aber gut organisierte Großstadt ist der Gesprächsstoff vieler, die das Problem kennen und die Lösung suchen. Internationale Kongresse über das Wohnungswesen, Verkehrsplanung, Städtebau und Regionalplanung beschäftigen sich eingehend mit der Aufgabe. Das Problem ist kein typisch schweizerisches. Es zeigt sich überall dort, wo Menschen Großstädte bilden, indem sie sich zusammenballen. Ueberall, wo die Dichte so zunimmt, daß Ordnen und Einteilen, Haushalten und Planen dringend geboten sind, stellen sich die Fragen, was und wie es vorzukehren ist. Wir müssen eine schweizerische Lösung suchen, die sich vor allem dadurch von ausländischen Vorbildern zu unterscheiden hat, daß sie der spezifischen Struktur, der politischen, wirtschaftlichen und auch rechtlichen Struktur Rechnung trägt, ohne dabei als Frucht eines neuen Paragraphenwaldes dürftig zu werden.

Industrialisierung in den Vororten

Das Herz der Großstadt, die *heutige Stadt*, wird nach wie vor ihre Bedeutung behalten, ja noch steigern müssen. Sie wird viel Platz für die *zentralen Dienste*, für kulturelle Bauten, für Handel und Verwaltung zur Verfügung stellen müssen. Ihre Verkehrsbahnen müssen entflochten und geregelt sein, nicht nur die Autobahnen und die Expreßstraßen, sondern vorab diejenigen Straßen und Plätze, die dem täglichen Verkehr dienen. Die Bauvorschriften müssen der Großstadtentwicklung angepaßt werden, damit nicht trölerische Einsprachen die Architektenschaft zur Untätigkeit verdammen. Programm und Größe der öffentlichen Bauten sind mit der Entwicklung der Region in Einklang zu bringen. Für die körperliche Ertüchtigung und für die Erholung sind die nötigen Freiflächen in praktischer Distanz anzulegen. Und schließlich — das wollen wir nicht vergessen — sollte auch wieder von städtebaulicher *Schönheit* als Wert gesprochen werden dürfen! Wie ist es heute mit alledem bestellt? Die zentralen Dienste und die kulturellen Bauten verstecken wir dort, wo noch gerade etwas Platz ist; von einer Planung auf weite Sicht kann nicht die Rede sein, wenn sich der Bund, der Kanton und die Stadt gegenseitig in den Haaren liegen. Die Bauten des Handels werden aus der City verdrängt, Verwaltungsbauten irgendwo gebaut. Die Verkehrsbahnen leiden oft an grauenhafter Verstopfung; Entflechtungen werden am Stadtrand, aber nicht im Stadtinnern vorgenommen; Parkflächen fehlen. Die Architekten opfern ihre wertvolle Zeit, um trotz oder entgegen veralteten Vorschriften neuzeitlich bauen zu dürfen. Die Zeit, die sie früher über einem Entwurf brüteten, verbrauchen sie jetzt mit oft fruchtlosem Verhandeln und Antichambrieren auf Kosten der Qualität ihrer Entwürfe.

Wenn das Stadtherz vornehmlich den genannten Zwecken, die nähere und weitere Umgebung der Stadt aber Industrie- und Wohnbauten dienlich würde, so könnten die von der Stadtentwicklung betroffenen Gemeinden zufrieden sein. Bedingung aber wäre: Industrie- und Wohnbauten und nicht wie heute bloß oder fast nur die Wohnbauten. Es wäre auch für die Werktätigen und für die überlasteten Verkehrsanstalten und -einrichtungen sehr viel günstiger, wenn *Arbeits- und Wohngebiete näher beieinander lägen*, als das heute der Fall ist. Industriebauten werden ja jetzt in der Regel so gebaut, daß ihre lästigen Einwirkungen auf die Nachbarschaft nicht allzu weit reichen, und schöner als viele Spekulationskasten sind sie in der Regel auch. Wenn also die *umliegenden Gemeinden mit florierenden Industrien ausgestattet* würden und nicht nur die Lasten der Stadtentwicklung zu fühlen bekämen, würde — davon kann man bei der Aufgeschlossenheit der Gemeinderäte überzeugt sein — der Gedanke einer weitsichtigen Planung auch außerhalb der heutigen Stadt auf fruchtbaren Boden fallen. Man müßte öffentlicherseits so vorgehen, daß man Industrieflächen erwürbe und erschlösse, um die baureifen Parzellen zu tragbaren Bedingungen an unternehmungslustige Industrielle abzutreten — ein einfacher Gedanke, der schon verschiedentlich erwogen, bisher aber nur selten in die Tat umgesetzt worden ist. *Stadt und Kanton* müßten den Gemeinden behilflich sein, die Bereitstellung der Industrieareale zu ermöglichen. Man denkt dabei etwa an *Darlehen*, die später zurückzahlbar wären, oder vielleicht auch an Subventionen à fonds perdu, was aber sehr viel unsympathischer wäre. Gemeinden, die von der städtischen Entwicklung erfaßt und überrumpelt werden, leiden heute, vorab am Anfang der Entwicklung, an Geldknappheit und können die sich ihnen stellenden Aufgaben auf dem Schul-, Sport-, Straßen- und Kanalisationswesen usw. kaum lösen. *Mittel für vorsorgliche Landkäufe* und für die erforderliche Erschließung von Industrieland fehlen in der Regel. Kämen ihnen die Stadt und der Kanton auf die geschilderte Weise entgegen, so wäre das auch ein «Finanzausgleich», aber ein erfreulicher. Er müßte im Rahmen der Regionalplanung ausreifen und wäre — käme er zustande — eine echt schweizerische Lösung, bei der der Starke dem Schwachen hilft und dieser zurückgibt, sobald er kann, nicht daß wie heute Subventionen ohne Gegenleistung gegeben werden.

* Vgl. Nr. 130

Schwurgericht in Winterthur

⚒ Mit der allerdings noch nicht vollständigen Konstituierung und dem «traditionellen» Besuch der Strafanstalt Regensdorf hat am Montag in Winterthur die *vierte Schwurgerichtssession dieses Jahres* begonnen; der Obmann wurde nach einem aus neuester Zeit stammenden Brauch erst am Dienstag, unmittelbar vor Beginn des ersten Prozesses, bestimmt. Der Gerichtshof besteht aus dem ordentlichen Schwurgerichtspräsidenten, Oberrichter *Dr. H. Gut* (Stellvertreter Oberrichter Dr. E. Baur), und den Beisitzern Bezirksrichter R. von Matt, Zürich (Ersatz Bezirksrichter Dr. W. Bindschedler, Zürich) und Bezirksgerichtspräsident A. Bretscher, Dorf (Ersatz Bezirksgerichtsvizepräsident A. Wiesmann, Flurlingen). Als *Geschworne* wurden ausgelost: Fritz Gfeller, Landwirt (Sternenberg); Josef Hekler, Schreinermeister (Zürich); Josef Hollenstein, Kaufmann (Adliswil); Karl Kistler, Chefmetteur (Zürich); Eugen Laux, Redaktor (Winterthur); Ernst Müller, Elektriker (Zürich); Alois Oberholzer, Maschinenmeister (Zürich); Jakob Rinderknecht, kantonaler Beamter (Wallisellen); Josef Spichtig Verwalter (Zürich); Fritz Stäger, Geschäftsführer (Zürich); Walter Wettstein, Schlossermeister (Weißlingen) und Jakob Zindel, Landwirt und Gemeinderatsschreiber (Humlikon). Die Geschwornen haben Josef Spichtig als ihren *Obmann* bestimmt.

Die *«Tagliste»* dieser ungefähr zwei Wochen dauernden Session ist inhaltlich und zahlenmäßig bescheiden; es kommen nur drei Prozesse zur Verhandlung. Einem 23jährigen, aus Deutschland stammenden Molkereigehilfen wird vollendeter *Notzuchtversuch* vorgeworfen; ein drei Jahre jüngeres Kindermädchen, das in der gleichen Landgemeinde tätig war und wohnte, hatte er wiederholt und unter allen möglichen Drohungen, zuletzt unter Vorhalt einer Pistole, der man nicht ansah, daß es nur eine Schreckschußpistole war, zu zwingen versucht, ihm zu Willen zu sein, was am geschickten Ausweichen der Bedrängten gescheitert war. Ein Ohnmachtsanfall des tapfern Mädchens am Morgen nach der letzten Bedrohung rief die Polizei auf den Plan.

Um einen bloßen Prozeßausschnitt handelt es sich beim Verfahren, in welchem einem vierzigjährigen Kaufmann *Erschleichung einer falschen Beurkundung* vorgeworfen wird; vier geständige Mitangeklagte sind bereits durch das Obergericht abgeurteilt worden. Nach der Anklageschrift soll es sich um eine «Schwarzzahlung» bei einem Liegenschaftenkauf handeln, wobei der Zweck darin bestanden hätte, durch den im Grundbuch eingetragenen, zu niedrigen Kaufpreis dem Staat Grundstückgewinn- und Handänderungssteuern zu hinterziehen.

In einem dritten Prozeß schließlich wird einem 36jährigen, mehrmals vorbestraften «Maurer, Bautechniker und Architekten» in einer umfangreichen Anklage vor allem *gewerbsmäßiger Betrug* in der Höhe von etwas mehr als 33 000 Franken vorgeworfen. Verschiedenen Geldgebern, vor allem in der Baubranche tätigen Gewerbetreibenden, soll er fortlaufend unter der schwindelhaften Angabe Darlehen entlockt haben, als selbständiger Architekt verfüge er über Millionenaufträge und könne den Darlehensgebern bei der Ausführung der Bauten entsprechende Aufträge zuhalten; die erhaltenen Darlehen soll der zu dieser Zeit schon immer in Schulden geratene Angeklagte vorwiegend für seinen persönlichen Lebensunterhalt verwendet haben, was seinen Geldgebern durch seine Schwindeleien verheimlicht worden sein soll.

Ein Hilfswerk, das über ausgebildetes Personal und über umfangreiche Materialreserven verfügt, vermag bei Katastrophen und im Kriegsfall der Allgemeinheit große Dienste zu leisten. Das Schweizerische Rote Kreuz und der Schweizerische Samariterbund arbeiten unablässig an dieser Bereitschaft zur Hilfe.

SCHWEIZERISCHES ROTES KREUZ
SCHWEIZERISCHER SAMARITERBUND
Maisammlung 1959

Gerichtssaal

Ein liederlicher Soldat

shd. Ein *26jähriger Füsilier*, Hilfsarbeiter in einer aargauischen Seetalgemeinde, schoß im August 1958 als *Schießpflichtiger* in den vier Uebungen des Bundesprogramms 300 m (Bedingung) *20 Nuller*. In der von der Direktion der Militärverwaltung angeordneten Beweisaufnahme gab der Füsilier zu, nach schlechten Probeschüssen (1, 1, 0, 0) trotz Ermahnungen des Schützenmeisters die 20 Schüsse der Hauptübung in gleichgültiger Stimmung *absichtlich leichtfertig abgefeuert* zu haben, ohne sorgfältig zu zielen und ohne sich um ein anständiges Resultat zu bemühen. Der fehlbare Mann wurde, gestützt auf die durchgeführte Beweisaufnahme und die maßgebenden Erwägungen, wegen Munitionsverschleuderung und Nichtbeachtung von Dienstvorschriften (fremde Dienstwaffe) disziplinarisch mit *15 Tagen scharfem Arrest* bestraft.

Die militärgerichtliche Beweisaufnahme ergab das Bild eines *verlotterten Schießpflichtigen*. Es war für ihn am 24. August 1958 die letzte Gelegenheit zum Abschießen des Bundesprogramms gewesen. Er ließ dem Feuer feuchtfröhlich eine Freinacht ohne Schlaf vorangehen. Er bediente sich des Karabiners eines Kameraden und nicht vorschriftsgemäß seiner eigenen Dienstwaffe. *Die 20 Nuller schoß er absichtlich.* Interessant sind die rechtlichen Erwägungen zum Urteil: Die disziplinarische Erledigung wurde mit großen Bedenken verfügt, denn der Schießpflichtige sieht die Unkorrektheit seines Verhaltens nicht ein, ist vorbestraft, genießt einen denkbar schlechten Leumund, kam aber stets mit Bußen davon, so daß ihm die nun verhängte Freiheitsstrafe endlich den Ernst der Lage klarmachen soll. Eine Befreiung von der Schießpflicht kann nur aus sanitarischen Gründen erfolgen. Voraussetzung hiefür ist aber der Nachweis, daß der Mann trotz ernsthaftem Bemühen bei ausreichendem Training nicht in der Lage ist, ein annehmbares Resultat zu erzielen. Und dieser Nachweis fehlt hier, weist doch alles darauf hin, daß der Schütze aus charakterlichen und nicht aus sanitarischen Mängeln versagte.

Widernatürliche Unzucht. *ag* Das *Bezirksgericht Rorschach* verurteilte einen *Naturarzt aus dem Kanton Appenzell* wegen widernatürlicher Unzucht zu *zwei Jahren Gefängnis*. Er hatte in über zwanzig Fällen mit Burschen im Alter von 16 bis 18 Jahren unzüchtige Handlungen begangen, wobei er sie mit seinem Auto abholte, sie feudal bewirtete und für ihr «Entgegenkommen» bezahlte.

Konzertchronik

Gedenkkonzert Reinhold Laquai

E. Tb. Um den 1894 in Italien als Sohn von Schweizer Eltern geborenen, in Zürich bei A. Knecht, R. Freund, P. O. Möckel, L. Kempter und V. Andreae und hernach in Berlin bei Ferruccio Busoni musikalisch ausgebildeten und lange Jahre als Klavier- und Kontrapunktlehrer am Zürcher Konservatorium tätig gewesenen Reinhold Laquai als Komponist nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, taten sich Freunde und Verehrer des vor zwei Jahren verstorbenen Musikers zusammen, am 8. Mai im Zunftsaal zur Meise eine hübsch zusammengestellte Auswahl aus seinen Werken in Erinnerung zu rufen oder sogar zur Erstaufführung zu bringen. Zum erstenmal hörte man zwei vokale Frühwerke — eine Sopran-Arietta «Mein Ideal?» aus der Oper «Die Revisionsreise» und das kecke Goethe-Lied «Aus dem Spanischen», dieses mit Violine und Klavier, jene mit obligater Flöte — sowie aus der Spätzeit ein eigenwilliges rhapsodisches Stück für Flöte und Klavier, geschrieben für den unvergessenen Zürcher Tonhalle-Flötisten Jean Nada. Die übrigen Stücke des Programms entstammten verschiedenen Epochen seiner Schaffenszeit: ein sehr frühes Klavierquintett, aus dem drei Sätze erklangen, entsteigt etwa der spätromantischen Linie Liszt-Brahms-César Franck; ein ebenfalls frühes zweisätziges «Kleines Werk für Flöte und Klavier» ergeht sich in einem formal gediegenen Duettieren, und die Lieder — zwischen zwei der Früh- und der Spätzeit entstammenden Gruppen von Hesse-Liedern hörte man zwei Gesänge auf Gedichte von Hans Reinhart — zeigten die Entwicklung des Komponisten aus nachromantischem Erleben durch gewisse Klangeinflüsse des Impressionismus bis zur abstrakten Gelöstheit der «Neuen Musik». Damit erschien das Bild des Tonschöpfers aufschlußreich dargelegt. Wir müssen gestehen, daß uns an Ursprünglichkeit des musikalischen Empfindens und an kompositorischer Potenz die früheren Werke, so vor allem das trefflich gearbeitete Klavierquintett und das kleine Flötenwerk, am unmittelbarsten ansprachen.

Der impressionistische Einschlag machte sich vornehmlich bei den meist auffallend ausgesparten und vielfach auf atmosphärisch behandelte Harmonik beschränkten Klavieruntermalungen der in der Gesangslinie expressiv geführten Lieder geltend. In den späteren Werken, die auch ins Atonale hineinreichen, überraschten und erfreuten immer wieder originelle, oft skurrile Einfälle, die aber nicht selten mehr geistvoll gereiht als thematisch und satztechnisch entwickelt und verarbeitet erscheinen (z. B. «Pièce pour Jean Nada»); auch kontrapunktische Auswertung findet sich spärlich und meist nur ansatzweise. Eindruck machte aber die Vielseitigkeit von Laquais musikalischer Ausdrucksweise, die von schönem Empfindungsausdruck (Lieder, Klavierquintett) bis zur Abstraktheit nachexpressionistisch-moderner Aussage reicht. Für die dankenswerte Vermittlung dieser interessanten, der konzertmäßigen Weiterpflege durchaus würdigen Musikererscheinung im schweizerischen Tonschaffen setzten sich mit liebevoller Hingabe und vollem künstlerischem Erfolg ein: vor allem die Gattin des Komponisten, *Clara Laquai* (Klavierbegleitungen), dann die Sopranistin *Anny Good*, die Flötistin *Ursula Burkhard* und das Klavierquartett von *Touty Druey* (Klavier), *Harry Goldenberg* (Violine), *Edmund Jurczek* (Viola) und *Robert Hunziker* (Violoncello).

Lieder- und Duettabend Bettina Brahn und Fritz Etzensperger

-i- Für ihr am 6. Mai im Saal der «Meise» gemeinsam veranstaltetes Konzert hatten die Sopranistin Bettina Brahn und der Baritonist Fritz Etzensperger ein erlesene musikalische Köstlichkeiten bietendes Programm zusammengestellt. Es begann mit der herrlichen Motette für zwei Stimmen «Caro mea vere est cibus» von Antonio Caldara, der vier anmutige, teils auf den heiter beschwingten, teils auf den getragenen Ton gestimmte «Vocal duets» des etwas älteren englischen Barockmeisters Henry Purcell folgten. Wenn die beiden Sänger sich bei der Wiedergabe dieser selten gehörten Vokalkompositionen stimmlich und musikalisch gut ergänzten, so wurde dabei doch bereits ein gewisser Unterschied in ihrem technischen wie gestalterischen Können offenbar, der dann in den Solonummern des Abends noch deutlicher zutage trat. Bettina Brahns an und für sich tragfähige und ansprechend timbrierte Stimme wird unseres Erachtens infolge einer nicht genügend ausgeglichenen Technik in ihrer Wirkung beeinträchtigt; dagegen bewies Etzensperger an diesem Abend wiederum seine technische wie musikalische Sicherheit. Hätte man sich bei den vier von ihm gesungenen Schubertliedern auch das eine oder andere im Ausdruck noch nüancierter gewünscht, so geriet ihm doch vor allem «Im Abendrot» recht stimmungsvoll. Eine anspruchsvolle Aufgabe anderer Art hatte sich die Sängerin mit der Wiedergabe der von Claude Debussy vertonten «Trois poèmes de Baudelaire» gestellt; hier wurde ersichtlich, wie ernsthaft sie an der Expressivität der musikalischen Gestaltung arbeitet. Drei subtil vorgetragene Duette von Robert Schumann bereiteten den zahlreich erschienenen Zuhörern besondere Freude. Den Schluß des Programmes bildeten je ein Zwiegesang von Ernest Chausson und Gabriel Fauré sowie Hector Berlioz' reizvolles Scherzo «Le trébuchet». *Marta del Vecchio* war an diesem Abend den Sängern eine sichere Begleiterin, die wir uns freilich bei Schubert noch sensibler gewünscht hätten.

Kleine Chronik

Schweizer Künstler im Ausland. *Edmond de Stoutz* konzertierte mit dem *Zürcher Kammerorchester* zum drittenmal in der laufenden Spielzeit in Deutschland (unter anderem in Hamburg, Bayreuth und Karlsruhe). In der Saison 1958/59 hat das Orchester über dreißig Konzerte in Deutschland absolviert.

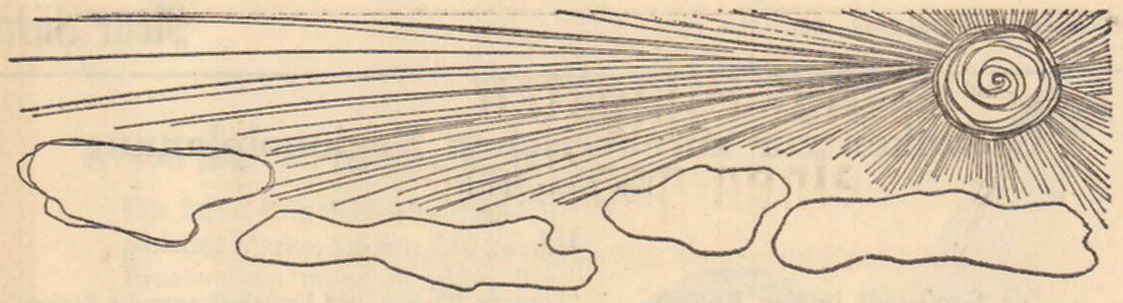
Tootal Broadhurst Lee Co. Ltd., Lausanne

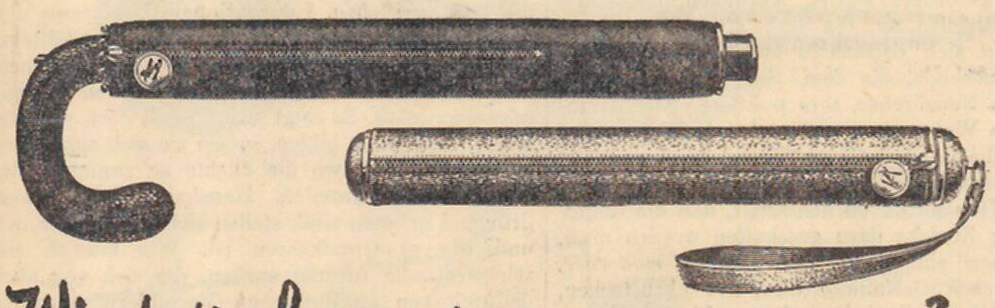
So fröhlich-bunt wie dieser
sind alle Jupes aus
SUN COTTON...
mit der kostbaren
TOOTAL Garantie!

TOOTAL Jupes
für Sonnentage...
besitzen alle Vorzüge eines echten
TOOTAL Fabrikates:

...aus SUN COTTON 100% Baumwollgewebe – waschecht, knitterfrei, «Minimum Iron» (also praktisch bügelfrei). Chic, comme il faut – in echt pariserischen Dessins.

TOOTAL-Jupes finden Sie bei
Müller zur Sommerau, Theaterstraße 8, Zürich 1





Wird die Sonne immer scheinen?

Unser Tip: Führen Sie stets einen Knirps mit!
Er ist der Reisebegleiter, der Sie vor nassen Überraschungen sicher schützt.
Für die **Dame** gibt es die schönen Knirps-Sport-Modelle in hellen, sommerlichen und modischen Farben, passend zu jeder Reisegarderobe.
Und für den **Herrn** stehen der beliebte Herren- und Auto-Knirps in eleganten Ausführungen bereit.

Sicher ist sicher – immer mit

ORIGINAL Knirps — Der mit dem „roten Punkt"

Der meistgekaufte Taschenschirm der Welt.
Der einzige Taschenschirm, der gegen Verlust und Diebstahl versichert ist.

Pause – und ein Coca-Cola!

Darf ich Ihnen einen Rat geben? Machen Sie's wie ich: ab und zu kurz verschnaufen. Etwas ganz anderes denken. Und auftanken. Mit einem Coca-Cola natürlich. Das tut so gut. Da hat man seinen Kopf nachher wieder 100%ig bei der Sache. Und ich wette: man leistet mehr, und die Arbeit fällt einem erst noch leichter. Probieren Sie's!

Jetzt in 2 praktischen Grössen

Normalflasche Familienflasche 7 dl 75 Rp.

S 906 d

Bequem zum Sitzen — leicht zum Stoßen

zusammenklappbar für Auto und Bahn, das sind die Vorteile dieses modernen Fahrstuhles, der auch in Spitälern bevorzugt wird. Er ermöglicht dem Patienten zudem, sich mit Greifreifen selbst fortzubewegen. Sitz und Rückenteil aus Ledertuch. Mit Luftbereifung und Bremse.

Verschiedene Ausführungen, ab Fr. 328.—

Bitte lassen Sie sich alle Modelle unverbindlich bei uns zeigen oder verlangen Sie Prospekt.

Hausmann
Sanitätsgeschäft
Zürich, Uraniastraße 11, Tel. 051/25 77 57

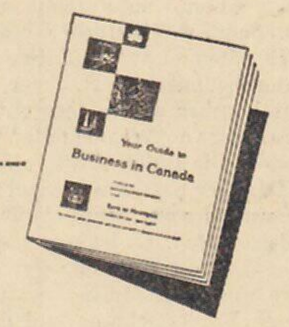
Tonbandgerät
Revere
kompl. mit Mikrophon und Spule in Tragkoffer, 220 V. Bandgeschwindigkeit 9,5 cm/Sek., Doppelspur, tadelloser Zustand, eben revidiert. (Neupreis Fr. 975.—), Occasion nur Fr. 295.—.
Lips, Dolderstr. 2 (Laden), Zürich 7
Tel. 32 61 56

Zu kaufen gesucht
Bentley oder Rolls Royce
nicht unter Jahrgang 1953.
Offerten unter Chiffre A 8575 an die Annoncen-Abteilung der Neuen Zürcher Zeitung, Zürich 1.

Brille tragen Götte fragen
Götte Bahnhofstrasse 48 + 98

Für Geschäfte *in* **KANADA**
brauchen Sie dieses 48 Seiten starke Anleitungsbuch

"Ihr Leitfaden für Geschäfte in Kanada,"
HERAUSGEGEBEN VON DER BANK OF MONTREAL, DAS IHNEN KOSTENFREI UND UNVERBINDLICH ZUGESANDT WIRD.



Der Inhalt umfasst: Formen der Geschäftsorganisation; Eintragung; Steuern; Arbeitsgesetze, Patente, Urheberrecht und andere, für alle, die Geschäfte mit Kanada beabsichtigen, unentbehrlichen Aufklärungen.
Sie werden ferner gebeten, sich zum Zwecke der Auskunft über Probleme besonderer Art an unsere Abteilung zur Entwicklung des Geschäftslebens (Business Development Department) durch Schreiben an eine der unten angegebenen Adressen zu wenden.

BANK OF MONTREAL
Erste Bank in Kanada
HAUPTGESCHÄFTSSTELLE: MONTREAL
LONDON: 47 THREADNEEDLE STREET, LONDON, E.C.2.
PARIS: 10 PLACE VENDÔME, PARIS 1ER.
ÜBER 745 FILIALEN IN GANZ KANADA.
AKTIVEN $3.200.000.000

HSE
THE HULL SCHOOL OF ENGLISH
Tagesschule
Spezialkurse f. intensives Sprachtraining

Drei Stunden täglich (15 Std. pro Woche) vormittags 9–12 Uhr.
1. für Anfänger, die so rasch wie möglich Englisch lernen wollen.
2. für Fortgeschrittene (Sekretärinnen, Kaufleute, Korrespondenten, Dolmetscher), die ihre Englischkenntnisse für Studien- oder Berufszwecke vervollkommnen wollen (Cambridge Certificate als Abschluß).
Jeder Kurs ist systematisch aufgebaut. Nur akademische Lehrkräfte englischer Muttersprache.
Auskunft und Prospekte: THE HULL SCHOOL OF ENGLISH, Obere Zäune 10, Zürich 1, Tel. 47 24 70

Dr. James Hull
Local Secretary University of Cambridge Examinations

Auf Pfingsten einen gepflegten Rasen –

ein Vergnügen mit einem Jacobsen-Motor-Rasenmäher!

Rotary-Turbo-Vac, das Rasen-Heinzelmännchen mit den einzigartigen Vorzügen:

- ✱ spielend leichtes Arbeiten
- ✱ kraftvoller, auffallend leiser Motor
- ✱ im Bruchteil bisher benötigter Zeit ist jeder Rasen, jedes Gras jeder Höhe sauber geschnitten.
- ✱ Gras, Laub, Abfälle, alles wandert in den angehängten Grasfangkorb –

Es ist erstaunlich, wie sauber ein Rasen nach dem Schnitt mit einem Jacobsen-Turbo-Vac aussieht! (Fr. 850.–) Gönnen Sie sich einen Jacobsen-Turbo-Vac, Sie erleben durch ihn mehr Gartenfreuden!

Wir zeigen Ihnen gerne einige Jacobsen-Typen auf Ihrem Rasen – ohne jede Verbindlichkeit für Sie. – **Vorführungen überallhin.** Rufen Sie uns bitte dafür an oder verlangen Sie Prospekte.

Jacobsen-Motormäher schon von Fr. 470.– an. Jacobsen von Samen-Mauser seit 28 Jahren empfohlen!

SAMEN-*Mauser*
RATHAUSBRÜCKE ZÜRICH
TELEPHON (051) 25 26 00

An das musikliebende Publikum!

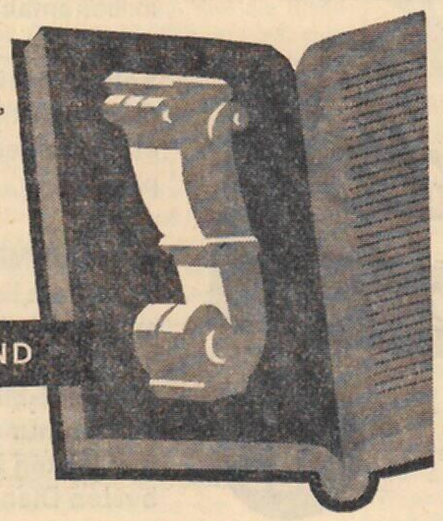
Unser Zürcher Ladengeschäft «Kramhof», Füsslistraße 4, mit den Abteilungen für Klaviere, Schallplatten, Radio und Television, hat keinen Betriebsunterbruch erfahren.

Das durch Brandschaden heimgesuchte Ladengeschäft Limmatquai 28 ist ab Anfang dieser Woche wieder geöffnet. Musiknoten, Saiten, und Instrumente stehen zu Ihren Diensten. Auch schriftliche Aufträge werden sofort ausgeführt. Eine provisorische Telefonverbindung ist in Vorbereitung.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihr Vertrauen auch in Zukunft schenken, und danken herzlich für alle uns nach der Brandkatastrophe erwiesenen Beweise der Sympathie und Anteilnahme.

MUSIKHAUS HUG & CO., ZÜRICH

Möbel,
Polstermöbel,
Vorhänge:
Persönliche
Beratung
durch den
Fachmann



HILTEBRAND

Zürich 1
Oberdorfstr. 24
Tel. 051 / 320897

Kabinenmotorboot

moderne Form, Größe 6.50×2.25 m, 2—3 Schlafplätze, Kermath-Motor, sehr zuverlässig und sparsam, viel Zubehör, äußerst guter Zustand. Sehr vorteilhafter Preis.

Anfragen unter Chiffre L 2514 an Publicitas Glarus, od. abends Tel. (058) 5 10 22.

oh-oh-oh Sinalco! Tafelgetränk mit Fruchtsaft

Bezugsquellennachweis: Trank AG Zürich, Tel. 051/42 10 10

Crédit Foncier Vaudois

Nach der heutigen Auslosung der Obligationen

3% Serie XV, von 1952

gelangen untenstehende Nummern auf den 15. August 1959 zur Rückzahlung. Die Verzinsung hört mit diesem Datum auf. Die Rückzahlung erfolgt gegen Rückgabe der mit allen nicht verfallenen Coupons versehenen Titel.

Titel von Fr. 1000.–

Nrn. 276 bis 300	11951 bis 11975	23776 bis 23800
Nrn. 2001 bis 2025	12376 bis 12400	26001 bis 26025
Nrn. 5076 bis 5100	14526 bis 14550	28626 bis 28650
Nrn. 6401 bis 6425	15876 bis 15900	30251 bis 30275
Nrn. 8676 bis 8700	18001 bis 18025	32751 bis 32775
Nrn. 9201 bis 9225	20626 bis 20650	34576 bis 34600
Nrn. 10826 bis 10850	22801 bis 22825	

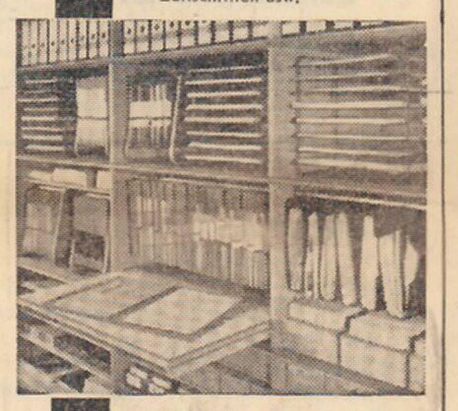
Folgende Obligation wurde noch nicht zur Rückzahlung vorgewiesen: Ziehung von 1958: Nr. 19068.

Lausanne, den 6. Mai 1959

CREDIT FONCIER VAUDOIS

Wohin mit den Tausenden

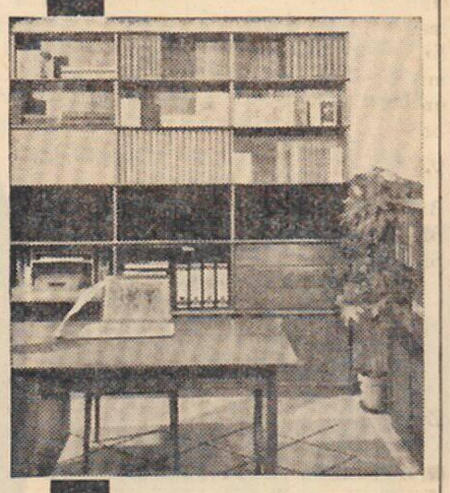
von losen Akten, Büchern, Ausschnitten, Zeitschriften usw.



OSCAR
löst dieses Problem auf neue ideale Art

OSCAR verbindet seine praktischen Vorzüge auf ideale Weise mit einer sehr gediegenen Form.

OSCAR-Auf- und Anbaumöbel geben jedem Raum seine spezielle und individuelle Note.



Dabei können Sie
OSCAR
vollständig zerlegen stets ergänzen und beliebig verwandeln.

7 Elemente, 6 Beiztöne, 5 Höhen, 4 Tiefen, 3 Holzarten, Holz- und Glasschiebetüren . . . spez. Einsätze, wie Sekretär, Bar, Klapptisch, Schubladen, Schränke usw.

An der X. Triennale in Mailand preisgekrönt.

Verlangen Sie Katalog, Preisliste und Anleitungsbuch.

OSCAR
Möbel + Bibliotheken AG.
BASEL
Freiestrasse 1 (beim Marktplatz)
Telephon 23 79 56
ZÜRICH
Limmatquai 116 (Nähe Central)
Telephon 47 37 69

oscar

Adresse: _____

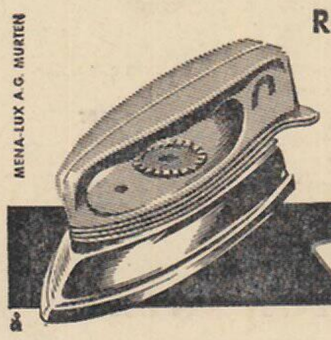
NZZ UT/GR

MENA-LUX A.G. MURTEN

REISE-BÜGELEISEN REXTHERM

Ihr nützlicher Begleiter beansprucht wenig Platz!

Ab Fr. 22.–



Mena-Lux

In sämtlichen Fachgeschäften erhältlich

Interlaken

für schöne PFINGSTFERIEN

Ausgangspunkt für Frühlingsfahrten per Bahn, Schiff und Auto

Hotels	Zimmerpreis je Nacht u. Person von	bis	Pauschalpreis* v. 3 Tg. an je Tag von	bis
Victoria-Jungfrau	10.–	/19.–	31.–	/42.–
Beau-Rivage	9.–	/16.–	26.50	/37.50
Royal-St-Georges	7.50	/14.–	23.–	/34.–
Schweizerhof	7.50	/14.–	23.–	/34.–
Carlton	7.–	/13.–	21.50	/29.50
Du Lac	7.–	/13.–	21.50	/29.50
Krebs	7.–	/13.–	21.50	/29.50
Metropole-Monopole	7.–	/13.–	21.50	/29.50
National	7.–	/13.–	21.50	/29.50

* Umfaßt: volle Pension, Bedienung und Kurtaxe

Hotels	Zimmerpreis je Nacht u. Person von	bis	Pauschalpreis* v. 3 Tg. an je Tag von	bis
Beau-Séjour	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Du Nord	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Eden	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Europe	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Neuhaus	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Oberland	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Splendid	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Regina	6.–	/11.–	19.50	/27.50
Bären	5.–	/ 9.–	18.–	/24.–
Löwen	4.50	/ 7.50	16.50	/22.–

CASINO – KURSAAL: Eröffnet – Sonderanlässe zum 100jährigen Bestehen
SCHUH: Café - Restaurant - Confiserie in neuem Kleid wiedereröffnet

Crédit Foncier Vaudois

Nach der heutigen Auslosung der Obligationen

3% Serie XIV, von 1951

gelangen untenstehende Nummern auf den *15. August 1959* zur Rückzahlung. Die Verzinsung hört mit diesem Datum auf. Die Rückzahlung erfolgt gegen Rückgabe der mit allen nicht verfallenen Coupons versehenen Titel.

Titel von Fr. 1000.—

Nr. 751 bis 775	8026 bis 8050	18301 bis 18325
Nr. 1776 bis 1800	10301 bis 10325	20026 bis 20050
Nr. 2501 bis 2525	11626 bis 11650	21376 bis 21400
Nr. 4426 bis 4450	13176 bis 13200	23151 bis 23175
Nr. 5276 bis 5300	14451 bis 14475	26226 bis 26250
Nr. 6101 bis 6125	15676 bis 15700	29001 bis 29025
Nr. 7451 bis 7475	17251 bis 17275	

Sämtliche an früheren Ziehungen ausgeloste Obligationen sind vorgewiesen worden.

Lausanne, den 6. Mai 1959

CREDIT FONCIER VAUDOIS

Gesucht

antike Porzellanteller

12 tiefe und 12 flache Teller, Limoges oder Vieux Paris Ende 19. Jahrhundert bis Zeit Napoleon III. — Tel. 23 19 22.

UN TABLEAU signé Paul H. Delaroche

année 1844 - pièce très rare - 22×16 cm, à vendre. Ecrire sous chiffre P 2944 V à Publicitas, Vevey. Discrétion.

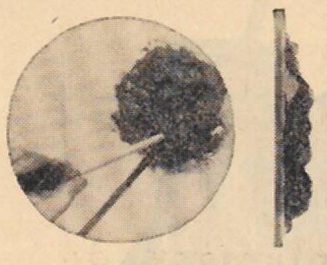
Pfingsten in Heiden

Neuer Kursaal und Hotels geöffnet
Rorschach–Heiden-Bergbahn

Behörden, Gebäudebesitzer, Architekten und Unternehmer!

Wie lange wollen Sie noch Gebäude und Menschen dem Feuer preisgeben?

Geschäftshäuser, Regierungsgebäude, Industrieunternehmen, Baubaracken, Ausstellungsbauten usw. sind allein innert der letzten 10 Tage durch Feuer zerstört worden, darunter Werte, die **durch keine Versicherung schadensmäßig gedeckt werden.**



Denken Sie daran: auch Sie könnten morgen brandgeschädigt sein!

Man fragt sich, warum man eigentlich zuwartet, um Gebäulichkeiten (vor allem solche aus Holz), Dachstöcke, Baracken, Ausstellungsbauten usw. vor der Vernichtung durch Feuer zu schützen.

Die ALBI-Produkte hätten in allen Brandfällen der letzten Tage die Ausbreitung des Feuers verhindert!

Ein halbes Hundert in- und ausländischer Atteste von Behörden, Armeen, Universitäten, Versicherungsgesellschaften und Industrieunternehmungen beweist dies.

Es muß einmal offen gefragt werden: Warum schreiben viele Brandschutzbehörden im Ausland und in manchen Kantonen der Schweiz z. B. für Ausstellungsbauten (Beispiele: Weltausstellung Brüssel 1958, Atomausstellung Genf 1958) ALBI-Produkte vor, und warum fehlt andernorts die Einsicht, daß brandgefährdete Objekte durch diesen Brandschutzbelag wirksam und ohne übermäßige Kosten geschützt werden können?

Und wie lange soll dies noch so sein?

Das obige Bild zeigt **die erstaunliche Wirkung des ALBI-SKK-Brandschutzbelages:** Unter der Einwirkung des Feuers bildet sich blitzartig eine vor Hitze isolierende Schaumschicht; sie isoliert vor der Hitzewirkung, verhindert die Ausbreitung von Bränden oder bewahrt Eisenkonstruktionen vor dem Einstürzen! Die ALBI-Produkte sind als Klarlack, als Farbanstrich, als Lack oder als Imprägniermittel für Textilien erhältlich.

Eine ALBI-Behandlung ist nicht teurer – sie kostet kaum mehr als ein gewöhnlicher Farbanstrich. Jeder Malermeister führt sie aus. Ausführliche Unterlagen sendet Ihnen gerne

VOGELSANG

KURT VOGELSANG AG, Schwerzenbach/Zürich,
Telephon (051) 95 31 81

Albi

das weltbekannte Brandschutzprodukt von ewiger Wirkungsdauer

Von jetzt an ist es anders!

Für Ihren Kugelschreiber, gleich welcher Marke, kaufen Sie keine Ersatzminen mehr, sondern Sie verlangen

Schmidt-Minen!

Fr. 1.-

Fr. 1.-

für Ihren Kugelschreiber

Schmidt Minen

Schmidt-Minen
millionenfach bewährt

Schmidt-Minen =
Garantie-Minen
erstklassiges Markenprodukt

Schmidt-Minen
kopierfest, lichtecht, bank-, amts- und aktenfest

Schmidt-Minen
kosten nur Fr. 1.-
und leisten Ihnen die besten Dienste

Fr. 1.-

Verkauf im Papeterie- und Bürofachgeschäft

Bezugsquellen-Nachweis durch:
Rexel AG, Postfach, Zürich 26

Männer am Pulsschlag der Wirtschaft

Ein schöner Buchtitel ... Aber auch eine Anrede für alle, die verantwortungsvoll nach Produkten Ausschau halten, die ihnen am meisten nützen. Bei Neu- und Umbauten sind das die Renowit-Platten.

Die Renowit-Platten werden aus extraharten Holzfasern unter einem Druck von 350 t gepreßt und nach speziellem Elektroverfahren mit besten Kunstharzen beschichtet.

Die Renowit-Platten sind weitgehend kratz- und schlagfest, hitzebeständig (140 ° C) und gegen Wasser und haushaltübliche Säuren garantiert unempfindlich.

Die Renowit-Platten sind in uni, gestreift, kariert, mosaik usw. erhältlich. Für größere Aufträge sind spezielle Anfertigungen in Zeichnung und Farbe möglich.

Die Renowit-Platten sind preisgünstig. Pro m² uni schon ab Fr. 14.50 unmontiert.

Verlangen Sie die Renowit-Unterlagen. Nehmen Sie unsern unverbindlichen Beratungsdienst in Anspruch. Tel. (071) 8 61 74. So wissen Sie über Renowit in jedem Fall Bescheid.

Wer kocht, braucht Salz, wer baut, braucht Renowit.

RENOwit

COUPON

an RENOWIT AG, Plattenwerk, Goßau SG

Senden Sie mir Muster, Prospekte und Anwendungsbeispiele.

Ich wünsche meinen Fall mit Ihrem Berater unverbindlich zu besprechen.

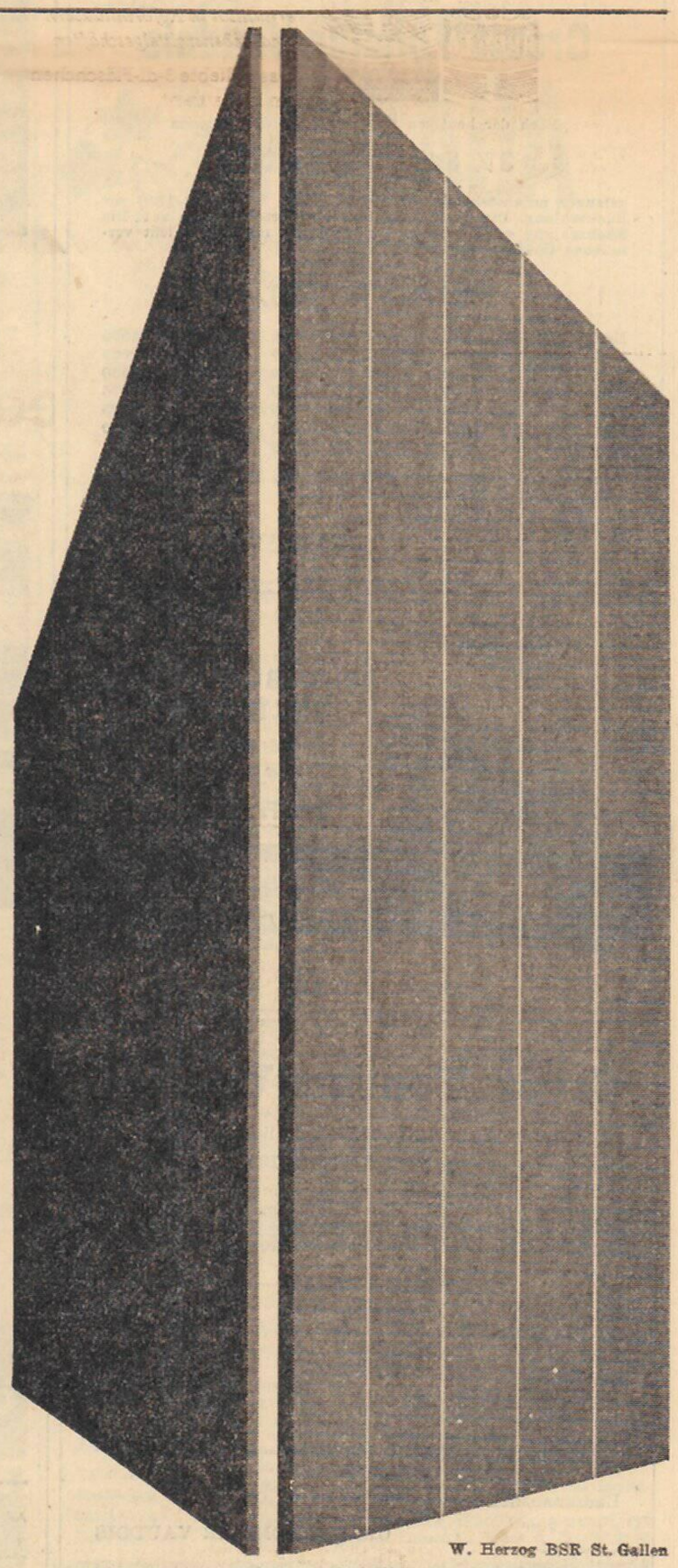
Name (Firmastempel) .....

Ort .....

Straße .....

Zutreffendes unterstreichen
In offenem Couvert mit 5 Rp. frankiert senden

Erstklaßwagen
der mexikanischen Staatsbahnen
Innenausbau mit Renowit



W. Herzog BSR St. Gallen

Fragebogen zur Dokumentation der Judenschicksale

Gemeinde/Kreis:

Angaben über die einzelnen Gemeindeangehörigen und Staatsbürger jüdischen Glaubens oder jüdischer Abstammung
Ortsanwesend: 30. 1. 1933

Familienname: Vornamen:

Geburtstag: Geburtsort:

Beruf:

Religionszugehörigkeit (Glaubensjude, Angehöriger eines christlichen Bekenntnisses):

Konversion zum Christentum (Zeitpunkt, neue Religionszugehörigkeit):

Staatsangehörigkeit:

Eheschließung:

a) Tag: b) Ort:

c) Name des Ehegatten:

d) Religionszugehörigkeit des Ehegatten (Glaubensjude, Angehöriger eines christl. Bekenntnisses mit jüd. bzw. nichtjüd. Abstammung):

e) Namen und Geburtsjahre der Kinder:

Ehe

a) Ehe zwischen Glaubensjuden:

b) Sog. Mischehe zwischen einem Glaubensjuden und einem Christen jüdischer Abstammung:

c) Sog. Mischehe zwischen einem Glaubensjuden und einem Christen nichtjüdischer Abstammung:

d) Scheidung der Mischehe nach 1933 aus politischen Gründen (Rassegesetze):

Sterbedatum (falls in der Gemeinde verstorben):

Todesursache:

Abwanderung bzw. Umzug in eine andere Gemeinde:

a) Zeitpunkt: b) Neue Wohngemeinde:

c) Freiwilliger. Umzug in die neue Gemeinde:

d) Zwangseinweisung in die neue Gemeinde im Zuge der von den nationalsozialistischen Dienststellen verfügten Wohnungszusammenlegung von Juden:

2 Okt. 63 17000