

Entwicklungsmöglichkeiten des Huckepackverkehrs*)

VON PETER GOEBEL, KREFELD

Mit den Verkehrsänderungsgesetzen aus dem Jahre 1961 ist der Versuch unternommen worden, die Verkehrswirtschaft an die soziale Marktwirtschaft stärker heranzuführen. Durch einen vermehrten Preiswettbewerb soll eine »beste Verkehrsbedienung« und eine »volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung« ermöglicht werden. Letztere ist dann erreicht, wenn die Produktionsfaktoren in der Verkehrswirtschaft so verteilt sind, daß durch ihre Umgliederung keine Verbesserung in der Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern mehr erreicht wird. Auf solche Weise wird gewährleistet, daß die Verkehrswirtschaft einen bestmöglichen Beitrag zur Maximierung des Sozialproduktes einer Volkswirtschaft leistet.

Es entspricht den Zielen der verkehrspolitischen Neuordnung, neben einem verstärkten Wettbewerb eine engere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern anzustreben, sofern diese Zusammenarbeit zu einer Verminderung der Transportkosten beiträgt. In der verkehrspolitischen Diskussion der letzten Zeit ist allerdings das Thema »Zusammenarbeit« zunehmend in den Hintergrund gedrängt worden. Das »Trennende« wird nachdrücklicher hervorgehoben als die Notwendigkeit der gegenseitigen Ergänzung.

Wenn sich auch augenblicklich zwischen dem Schienen- und dem Straßenverkehr ein schärferer Wettbewerb abzeichnet, so sind dennoch die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit bei beiden Verkehrsträgern durchaus gegeben. Es ist offensichtlich, daß der kombinierte Schiene-Straße-Verkehr — wenigstens in der Bundesrepublik — noch nicht die Förderung gefunden hat, die ihm aufgrund seiner Bedeutung für die volkswirtschaftliche Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zukommt. Gemeint ist hier insbesondere der Huckepackverkehr, dessen Ingangbringung in der Vergangenheit aus rechtlichen, organisatorischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen mancherlei Hemmnissen begegnete. Nicht zuletzt mangelte es häufig auch bei den beteiligten Verkehrsträgern selbst daran, eine Zusammenarbeit nachhaltig zu fördern.

Immerhin kann heute festgestellt werden, daß die Deutsche Bundesbahn seit einiger Zeit zunehmend bemüht ist, die Voraussetzungen für eine Ausweitung des Huckepackverkehrs zu verbessern. An eine Ausdehnung des Huckepackverkehrs mit bundesbahneigenen Lastzügen ist nicht gedacht; die Bundesbahn sieht in solchem kombinierten Verkehr kein Wettbewerbsmittel gegen den Straßengüterverkehr. In dem Bericht des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn über Vorschläge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn vom 1. September 1964 werden dem Huckepackverkehr gute Zukunftschancen eingeräumt; »denn unter dem Gesichtspunkt einer kostengerechten Belastung der Straßenfahrzeuge mit den Wegkosten muß der Huckepackverkehr schon wegen seiner geringeren Inanspruchnahme der Straße zwangsläufig attraktiv werden.«

*) Literaturabhandlung zu: Welche verkehrswirtschaftlichen Gründe haben verhindert, daß trotz der verkehrstechnischen Entwicklung des Huckepackverkehrs dieser noch keine größere Verbreitung gefunden hat? Gutachten, bearbeitet von Prof. Dr. Dr. W. Böttger unter Mitwirkung der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V. (Frankfurt/Main) und U. Krischer (erscheint demnächst im VDI-Verlag Düsseldorf).

Auch der gewerbliche Güterfernverkehr hat sich zunehmend am Huckepackverkehr beteiligt. Die Transportziffern waren: 1963 46 000 t auf 3000 Fahrzeugen, 1964 150 000 t auf 10 000 Fahrzeugen. In Frankreich, wo sich der Huckepackverkehr bedeutend stärker entwickelt hat, wurden im Jahre 1964 460 000 t auf 20 000 Fahrzeugen befördert.

Nicht zuletzt zeigt die am 29. Januar 1965 in Frankfurt/Main erfolgte Gründung einer alle bereits Huckepackverkehr treibenden Transportunternehmen sowie die Verbände des Güterfernverkehrs und des Speditionsgewerbes umfassende »Arbeitsgemeinschaft Huckepackverkehr«, daß jetzt auch in der Bundesrepublik Deutschland der gute Wille besteht, der Entwicklung des kombinierten Verkehrs förderlich beizustehen.

Immerhin erschien es lohnend, den verkehrswirtschaftlichen Gründen nachzugehen, die trotz der inzwischen erfolgreich entwickelten Fahrzeug- und Umladetechnik und der Bereitwilligkeit der Verkehrsträger zur Förderung des Huckepackverkehrs in den letzten Jahren nur eine verhältnismäßig bescheidene Ausweitung des Huckepackverkehrs in der Bundesrepublik zugelassen haben im Gegensatz zu den sehr beachtlichen Huckepack-Verkehrsziffern in Frankreich und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Mit den Hemmnissen, die einem stärkeren Einsatz des Huckepackverkehrs bislang entgegenstanden, hat sich Wilhelm Böttger kürzlich in einem Gutachten ausführlich auseinandergesetzt.

Unter »Huckepackverkehr« wird grundsätzlich jede Beförderung eines Fahrzeuges auf einem anderen Fahrzeug verstanden. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich jedoch auf die Beförderung von Fahrzeugen des Straßengüterverkehrs auf einem Eisenbahnfahrzeug, umfaßt also nur den kombinierten »Schiene-Straße-Verkehr«. Die Vorteile des Huckepackverkehrs lassen sich — in Anlehnung an die Ausarbeitungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) — wie folgt zusammenfassen:

für die Allgemeinheit ergibt sich ein Nutzen durch die Entlastung der Straßen und durch eine Senkung der Aufwendungen für die Unterhaltung und den Ausbau der Straßen;

für die Empfänger und Versender besteht der Nutzen in der Kombination der Vorteile des Schienen- und Straßenverkehrs;

für den Straßenverkehrsunternehmer bestehen die Vorteile darin, daß er sich die Regelmäßigkeit der Eisenbahnbeförderung zunutze machen, eine größere Wirtschaftlichkeit seines Betriebes, und zwar sowohl des Personals als auch der Fahrzeuge, erreichen und eine geringere Abnutzung seiner Fahrzeuge sicherstellen kann;

für die Eisenbahn ist der Nutzen darin zu sehen, daß sie gefährdeten Verkehr halten und verlorenen zurückgewinnen kann.

Böttger stellt das Ziel des Huckepackverkehrs, die Straßen zu entlasten, voran. Unsere Schienenwege sind zur Güterbeförderung noch aufnahmefähig, die Straßen aber durch den Individualverkehr weitgehend überlastet. Tatsächlich ist der Huckepackverkehr durchaus geeignet, die Straßen durch eine Ausweitung des kombinierten Beförderungsverfahrens zu entlasten. Böttger schildert eingehend die verschiedenen Arten des Huckepackverkehrs, die derzeit bei der Deutschen Bundesbahn erprobt werden. Es sind die Systeme »Aachen«, »Siegen«, »Ulm« und »Wuppertal«. Bei den Systemen »Aachen« und »Siegen« werden Sattelaufleger befördert, beim Sattelzug-System »Ulm« und beim Lastzug-System »Wuppertal« werden Huckepackkästen »huckepack« genommen. Die Systeme »Ulm« und »Wuppertal« können folglich als echte Huckepackverkehre angesprochen werden. Die Systeme »Aachen« und »Siegen«, bei denen Sattelaufleger als Wechsel-

kästen befördert werden, sind ein Mittelding zwischen Huckepack- und Behältertechnik. Mit dem Wort »Behälter« bringt Böttger einen modernen betriebswirtschaftlichen Begriff in sein Gutachten, der für die Entwicklung des Huckepackverkehrs von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Der Lastkraftwagen war der erste und ist heute noch der beste Behälter im gewerblichen Güterkraftverkehr und Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen. Mit Recht ist die Frage zu stellen, weshalb der Lastkraftwagen und der Auflieger eines Sattelzuges Behälter sind und weshalb der gedeckte Wagen der Eisenbahn kein Behälter ist. Ein bildlicher Vergleich gibt die Aufklärung: die Ladung in einem Eisenbahnwagen gleicht einem weichen Kern in einer harten Schale; der Eisenbahnwagen verträgt starke Rangierstöße, die Ladung aber meistens nicht. Als Frachttäger gleicht der Lastkraftwagen einer Schale, die ebenso weich ist wie ihr Kern, die Ladung. Ein leichter Rangierstoß wäre für den Lastkraftwagen schon ein Verkehrsunfall. Die Frage, ob mit Hilfe der Diesellok ein stoßfreies Rangiersystem bei der Eisenbahn eingeführt werden könnte, liegt außerhalb der Aufgabe des Gutachters. Hier genügt die Feststellung, daß im Lastkraftwagen und Sattelauflieger auch empfindliche Ware unverpackt befördert werden kann, die Verladung in Eisenbahnwagen aber der Verpackung zumindest in Behältern bedarf. Als Behälter reisen die Spezialfahrzeuge des Huckepackverkehrs rangierstoßfrei; denn die Eisenbahnwagen, auf denen sie im Huckepackverkehr befördert werden, laufen im Knotenpunktverkehr von Güterbahnhof zu Güterbahnhof, ohne unterwegs Verschiebewegungen ausgesetzt zu sein.

Böttger zieht eine unveröffentlichte Schrift der »Pennsylvania Railroad Company« und des »New York Central System« aus dem Jahre 1964 heran, in der die bisherigen Erfolge des »Piggyback-Verkehrs« in den USA geschildert werden. Gegenwärtig haben sich vor allem zwei technische Formen herausgebildet: der Trailer on Flactor (TOFC) und das Flexi-Van-System. Die Verhältnisse in den USA sind der weiteren Lichttraumprofile wegen für den Huckepackverkehr ungleich günstiger als in Frankreich und in der Bundesrepublik. In Frankreich gibt es im Huckepackverkehr zwei Arten: das »Semi-Remorque-System« der »Union des Transport Ferroviaires et Routiers« (CUFR) und das »Känguruh-System« (SNCF-SEGI). Das Känguruh-System scheint aus dem Sattelauflieger vollends einen Behälter zu machen, weil es dessen Hinterachse beim Transport auf der Eisenbahn in einem »Beutel« unterhalb des Bodens des Eisenbahnwagens verschwinden läßt. Auf diese Weise wird das Kraftfahrzeug innerhalb des Lademaßes untergebracht.

In Europa sind die deutschen, französischen, schweizerischen und italienischen Eisenbahnen an einem grenzüberschreitenden Huckepackverkehr besonders interessiert. Wie Böttger in seinem Gutachten zeigt, hat das zu einem regen Gedankenaustausch im Rahmen der ECE geführt. Eine Arbeitsgruppe zur gegenseitigen technischen Prüfung der Huckepack-Systeme wurde in der UIC, dem internationalen Eisenbahnverband, gebildet.

Das Gutachten macht deutlich, daß die wirtschaftliche Entwicklung des Huckepackverkehrs in der Bundesrepublik gegenüber den Fortschritten dieser Beförderungsart in Frankreich und in den USA erheblich zurückgeblieben ist. Zunächst wird auf die unzureichende Verbreitung des Sattelkraftfahrzeugs in unserem Land hingewiesen. Während in den USA die Kombination einer Sattelzugmaschine mit mehreren Sattelaufliegern als Wechselkästen im Güterkraftverkehr schon lange überwiegt, läßt sich für das Bundesgebiet gegenwärtig nur ein Verhältnis von etwa 120 Sattelzügen zu 1000 Lastzügen schätzen. Nach Auffassung des Gutachters ist es dem gewerblichen Güterfernverkehr aufgrund

seiner kleinbetrieblichen Struktur kaum möglich, sich schnell auf Spezialsattelzüge für den Huckepackverkehr umzustellen. Denn 85 % aller Fernverkehrsbetriebe haben ein bis drei Konzessionen. Nur zwei Prozent aller Betriebe verfügen über mehr als 10 Fernverkehrsgenehmigungen. Das Fernverkehrsgewerbe hat die gesunde Struktur mittelständischer Betriebe, denen aber im Huckepackverkehr die Organisation zur überregionalen Zusammenarbeit noch fehlt.

Zu den Grundfragen der Kostendeckung und des Kostenvergleichs legt Böttger ins einzelne gehende exakte Berechnungen vor. Für den Huckepackverkehr stellt die Deutsche Bundesbahn einen Spezialtarif, die »Katteneser Sätze«, zur Verfügung, der gegenüber der RKT-Fracht einen Vorteil bietet. Da die Ladungssätze des RKT und erst recht des DEGT nach der Abtarifierung verhältnismäßig niedrig liegen, ist die Spanne zwischen den »Katteneser Sätzen« und der Normalfracht gering. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Schienenentfernung zwischen Versandort und Empfangsort oft größer ist als die Straßenentfernung. Im Huckepackverkehr kann sich dann eine abträgliche Wirkung zeigen, wenn Vor- und Nachlauf den Gesamtweg Straße—Schiene—Straße verlängern, ohne daß der Frachtsatz erhöht wird.

Die im Huckepackverkehr der Deutschen Bundesbahn bisher zurückgelegte mittlere Entfernung wird mit 440 km errechnet, während in Frankreich der Durchschnitt bei 500 km liegt, in den USA aber bei 1500 km. Die Fahrzeit auf einer Strecke von 1500 km beträgt in den USA 24 Stunden. Das entspricht einem Durchschnitt von mehr als 60 km je Stunde. Solche Reisegeschwindigkeiten werden streckenweise auch in Frankreich erreicht, jedoch bisher nicht in der Bundesrepublik. Wie das Gutachten zeigt, fehlt es dem gewerblichen Güterfernverkehr bisher an geeignetem rollenden Material für den Huckepackverkehr nach den Systemen »Aachen« und »Siegen«. Die Frachtenlage bietet nur einen geringen Anreiz für Anschaffungen, und die Transportwege in der Bundesrepublik sind verhältnismäßig kurz. Nur 1 % der im Güterfernverkehr bewegten Menge rollt über 750 km hinaus. Grenzüberschreitende Transporte könnten dem Huckepackverkehr neuen Auftrieb geben. Beispielsweise würden auf den Strecken Berlin—Genua oder Düsseldorf—Marseille fast schon »amerikanische« Entfernungen erreicht. Hierbei macht sich das Fehlen überregionaler und internationaler Organisation nachteilig bemerkbar.

Wenn Böttger nach Gründen Ausschau hält, die der Entwicklung des Huckepackverkehrs bisher im Wege standen, wird der *numerus clausus* deutlich sichtbar, den die Deutsche Bundesbahn sich und den Unternehmern auferlegte. In § 5 des Huckepack-Vertrages verlangt die Deutsche Bundesbahn, daß für das Zuführen und Abholen der Huckepackfahrzeuge Kraftfahrzeuge mit Genehmigung für den allgemeinen Güterfernverkehr verwendet werden. Im Huckepackverkehr kann also nur ein Güterfernverkehrsunternehmen Vertragspartner der Deutschen Bundesbahn werden. Da in dem Gutachten der Nachweis geliefert wird, daß der Sattelauflieger im »Fahrbehälterverkehr« des Huckepacks das Beförderungsmittel der Zukunft ist, wird § 5 des Huckepack-Vertrages zu einer Formalität. Praktisch kann ein einziger Sattelschlepper an einem Tag mehrere Huckepackzüge beladen. Der ursprüngliche Zweck des Huckepackverkehrs, die Straße zu entlasten und Transporte auf die Schiene zu ziehen, wird nicht erreicht; denn die für den Fernverkehr konzessionierte Sattelzugmaschine wird den ganzen Tag auf der Straße liegen, um im Nahverkehr Sattelauflieger zuzuführen oder abzurollen. Selbst wenn es dabei gelänge, Transporte von der Straße auf die Schiene zu ziehen, würde im Güterfernverkehr Lade-

raum frei, um wieder Güter von der Schiene weg auf die Straße zu bringen. Der § 5 des Huckepack-Vertrages hatte noch einen Sinn, als man seitens der Bundesbahn damit rechnen konnte, einen Lastzug »huckepack« zu nehmen. Die Beförderung von Sattelaufliegern jedoch ist kein Huckepackverkehr, sondern ein »Fahrbehälterverkehr«, wie Böttger an vielen Beispielen instruktiv zeigt.

Im § 1 (3) verpflichten sich Fernverkehrsunternehmer und Deutsche Bundesbahn zu gegenseitigem Interessenschutz, eine Abmachung, die § 3 des Rollfuhrvertrages ähnelt. Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer ist zum Huckepackverkehr nicht zugelassen, obwohl sich die Deutsche Bundesbahn in § 3 des Rollfuhrvertrages verpflichtete, ihn tatkräftig zu fördern und zu unterstützen, sich für sein Geschäft einzusetzen und seinen Wünschen möglichst zu entsprechen; es sei denn, dieser bahnamtliche Rollfuhrunternehmer wäre auch Güterfernverkehrsunternehmer. Zudem dürfte es fraglich sein, daß Güterfernverkehrsunternehmer in großer Zahl ihrem Güterfernverkehr mit dem Huckepackverkehr Konkurrenz machen. Auch die Bereitschaft zu erheblichen privaten Investitionen in eine Kampfmaßnahme der Bundesbahn ist unwahrscheinlich. Meist sind solche Kampfmaßnahmen nicht von langer Dauer. Dem Unternehmer aber würde dann die Beschäftigungsvorsorge für seine Spezialsattelaufleger und Spezialsattelzugmaschinen verbleiben.

Der Fahrbehälterverkehr, der kein Huckepackverkehr ist und vielleicht deshalb in den USA auch nicht »Pickapack« heißt, sondern mit dem Namen »Piggyback« bezeichnet wird, sollte für den Verkehrsbenuer so attraktiv sein, daß man ihn nicht nur als Kampfmaßnahme der Eisenbahn gegen den Straßenverkehr, sondern um seiner selbst willen schätzt.

Im Güterkraftverkehrsgesetz sind der Güterfernverkehr, der Möbelfernverkehr, der Werkverkehr, der allgemeine Güternahverkehr, der Speditionsnahverkehr und der Möbelnahverkehr umfassend geregelt; der Huckepackverkehr wird nicht einmal erwähnt. Auch in § 13 und § 9 GüKG ließe sich mit bestem Willen ein Huckepackverkehr nicht hineindeuten. Wenn im § 1 (2) des Huckepack-Vertrages der Fernverkehrsunternehmer von der Deutschen Bundesbahn verpflichtet wird, diesen Verkehr im Verhältnis zu seinem Auftraggeber nach den Bestimmungen des Güterfernverkehrs abzuwickeln, wird aus dem Huckepackverkehr kein Güterfernverkehr. Nach § 3 GüKG ist Güterfernverkehr jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus. Das geschieht im Fahrbehälterverkehr eben nicht; denn das Kraftfahrzeug — die Sattelzugmaschine — verbleibt im Nahverkehrsbereich, nur der Sattelaufleger, der keiner Fernverkehrskonzession bedarf, wird über weite Strecken befördert. Meinungsverschiedenheiten darüber, ob dieser Fahrbehälter-Huckepack-Verkehr ein Güterfernverkehr ist, gehen in erster Linie den Regierungspräsidenten an, der Fernverkehrskonzessionen erteilt und darüber wacht, ob diese Konzessionen auch genutzt werden. Es ist durchaus denkbar, daß im Einzelfalle vom Regierungspräsidenten die Auffassung vertreten wird, eine Konzession sei nicht genutzt, wenn sie dazu dient, der Schiene Transporte zuzuführen. Sie sei daher zu entziehen oder günstigenfalls in eine Bezirksverkehrskonzession umzuwandeln, weil eben kein Güterfernverkehr betrieben wird.

Sinn der Förderung des Huckepackverkehrs, so stellt Böttger im Schlußwort seines Gutachtens fest, ist eine Rationalisierung des Transportvorganges durch Kombination artverschiedener Transportmittel. Im Vordergrund bei allen Überlegungen zu diesem Problemkreis sollte der Verkehrsnutzer stehen. Bei ihm müssen sich überzeugend fühlbare Vorteile durch die Huckepack-Beförderung bemerkbar machen.

Buchbesprechungen

Jahrbuch Schiene und Straße 1964 — 14. Jg.,
hrsg. v. Leo Brandt und Harald Jürgensen,
Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag, Dortmund,
262 S., DM 19,50.

Die Aktualität der überwiegenden Zahl der 24 Beiträge zur jüngsten Ausgabe des Jahrbuches ist, wie ein Blick in das Inhaltsverzeichnis erkennen läßt, gewährleistet. Daß zahlreiche Fragen nur angeschnitten und nicht diskutiert werden, ist auch der zwangsläufig gebotenen Textbeschränkung zuzurechnen.

Der Bundesverkehrsminister gelangt in seiner das Jahrbuch einleitenden Betrachtung zu einer grundsätzlich positiven Beurteilung der Wachstumschancen des Verkehrssektors. Er glaubt, daß eine sich ständig erhöhende Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu einer Verminderung der »Schärfen« des Wettbewerbs unter den Binnenverkehrsträgern führen wird. Aber auch Seebohm weist nochmals darauf hin, daß im Verkehrsbereich im Gegensatz zu allen anderen Wirtschaftssektoren das Preisniveau tendenziell gesunken ist. Die Gefahren einer reinen Mengenkonjunktur können nur durch aus der interessenpolitisch gefärbten Tagesdiskussion in die systematische Datenerarbeitung verlegte Analysen gemildert bzw. sogar beseitigt werden. Ob langfristig die von Seebohm geforderte Marktzugangsbeschränkung im Güterfernverkehr in der jetzigen globalen und auf sog. objektiven Tatbeständen basierenden Form aufrechtzuerhalten ist, muß bezweifelt werden. E. Eichhoff, der über Funktionen und Arbeitsweise der BAG unter Berücksichtigung der Verkehrsänderungsgesetze von 1961 berichtet, sieht zwar die zukünftige Problematik objektiver Marktzugangsbeschränkungen, hält jedoch — insbesondere bei einer Aufgabe des Festpreissystems im Güterfernverkehr — eine grundsätzliche Änderung der derzeitigen Regulierungsmethoden für nicht wünschenswert.

Die Fragen einer stärker marktwirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik und die Behandlung der das Wettbewerbsverhältnis der Verkehrsträger belastenden Fragen steht auch im Mittelpunkt der Beiträge von P. Bleiss und

— aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn — von J. Gährs und H. Stukenberg. Der Feststellung von Gährs, daß der Bund die Verluste der Bundesbahn nachträglich übernimmt und daher diese nachträglichen Maßnahmen »für den Wettbewerb zu spät« kommen, kann in dieser Form wohl doch nicht zugestimmt werden. Anzuerkennen ist dagegen die Aussage, daß »das Problem der unrentablen Strecken und Bahnhöfe mit schwachem Verkehr durch Stilllegung gelöst werden (kann), wenn die politischen Instanzen nicht aus gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten... widersprechen.«

Die Stellung der Bundesländer im Rahmen einer auf gesamtwirtschaftlichen Größen basierenden Kontingentierungspolitik im Verkehrswesen analysieren die zuständigen Ressortminister von Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen, Böhrnsen und Kienbaum. Die Ausführungen Kienbaums zur Konzeption und zum Stand der Arbeiten am Landesgeneralverkehrsplan lassen ahnen, welchen noch beispiellosen Umfang die Untersuchungen annehmen müssen, um »über die gegenwärtige Verkehrsnachfrage und ihre Entwicklung sowie die Befriedigung der Nachfrage in Gegenwart und Zukunft Aufschluß zu geben.« Ein Generalverkehrsplan hat die — soweit erkennbaren — zukünftigen Strukturwandlungen im Verkehrswesen in Form von Datenvariationen zu berücksichtigen.

Daß die bisherige Verkehrspolitik die seit über 30 Jahren erkennbaren Strukturwandlungen im Güterkraftverkehrssektor kaum als Plan- daten in ihre Konzeption einbezogen hat, stellt G. M. Precht in seinem Beitrag über strukturelle Kräfte, Strukturpolitik und strukturelle Wandlungen heraus. Die zahlreichen verkehrswirtschaftlichen Fehlentwicklungen können, wie Precht hervorhebt, vor allem darauf zurückgeführt werden, daß »die privatwirtschaftlich-betriebsgeostische Forderung zur öffentlichen Strukturpolitik erhoben (wurde), daß die vorhandenen Kapazitäten zunächst ausgenutzt werden müssen, ehe man neue Wettbewerber auf den Markt kommen lassen dürfte«. Auch hier stellt sich erneut die Frage, ob und wie