

von Erdöl umgestellt hat, eine wachsende Bedeutung. Eine Umstrukturierung in Richtung von Verkehrsmitteln, die mit elektrischer Energie auf Basis Kohle und Kernenergie betrieben werden, sollte langfristig angestrebt werden. Darüber hinaus sollte kurz- und mittelfristig eine Einschränkung des Mineralölverbrauchs, bezogen auf die Verkehrsleistung, durch eine kräftige Anhebung des Benzinpreises und durch eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung angestrebt werden, mit dem Ziel der Entwicklung energiesparender Pkw.

Summary

A long-term traffic planning should be decisively influenced by the energy concept. This demanded a reduction of energy consumption and a step towards sources of energy which are in sufficient supply such as coal and atomic power. Specific consumption of energy for the various traffic media related to the traffic efficiency are given for the USA and the Federal Republic and weighted taking the necessary type of energy into account.

Air traffic and private cars driven by fuel come off particularly unfavourable in this weighting, whereas traffic on rails driven by electricity comes off favourably. These perceptions should influence the long-term traffic planning and should also delimit the demand for super-fast traffic media which devour energy.

Résumé

La conception d'énergie devrait influencer d'une façon décisive une planification de la circulation à long terme. Elle exige un amoindrissement de la consommation énergétique en se tournant vers les sources d'énergie suffisamment disponibles du charbon et de l'énergie nucléaire. On y donne pour la RFA et les USA l'usage d'énergie spécifique des différents moyens de transport, vu le rendement de circulation, et on l'apprécie en tenant compte de quelle sorte d'énergie il est besoin. Le trafic aérien et les voitures de voyageurs consommant de l'essence sont particulièrement appréciés défavorablement contrairement au trafic sur rails électriques. Ces constatations devraient influencer la planification de circulation à long terme en limitant aussi les exigences de moyens de transport super-rapides consommant de l'énergie.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal — ein gesamteuropäisches Problem

VON PROFESSOR DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KÖLN

Die Donau hat eine Länge von 2.888 km von der Quelle bis zur Mündung; für die Großschifffahrt befahrbar sind ab Regensburg 2.371 km. Der deutsche Anteil von Regensburg bis zur österreich-deutschen Landesgrenze bis nach Jochenstein ist 177 km. Die Donau berührt das Gebiet von weiteren 7 Staaten: Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien, UdSSR. Demgegenüber beträgt die schiffbare Länge des Rheins von Basel bis Rotterdam 830 km. Das Einzugsgebiet der Donau umgreift 817.000 qkm, das Vierfache jenes des Rheins.

Auf der Donau waren Ende 1971 4.236 Schiffseinheiten eingesetzt mit einer Gesamttragfähigkeit von 2,8 Mill. t. 32% der Gesamttonnage sind für die Schubschifffahrt ausgerüstet. Von der Gesamttonnage hatte die sowjetische Donauschiffahrtsgesellschaft 783.214 t Tragfähigkeit, die jugoslawische Donauschiffahrt 635.531 t. Den kleinsten Anteil davon hatte die Donauschiffahrt der Bundesrepublik mit 72.760 t Tragfähigkeit. Die Menge der auf der Donau transportierten Güter war 1971 54,2 Mill. t¹⁾.

Im Vergleich zur Vorkriegszeit ist das Verkehrsvolumen auf der Donau um mehr als das Sechsfache gestiegen. Vergleichsweise wurden 1970 auf dem Rhein 194 Mill. t transportiert²⁾. Im Hafenumschlag lagen die Häfen der UdSSR (Reni, Ismail, Kilia) mit 16.968 Mill. t an der Spitze. Die Häfen auf der deutschen Donaustrasse (Regensburg, Deggendorf, Passau) verzeichneten im Jahre 1971 4.276 Mill. t Wasserumschlag. Der Umschlag in den österreichischen Donauhäfen betrug 1971 6,36 Mill. t; davon entfielen auf die Häfen Linz (Stadthafen und Werkschiffhafen der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke) 4.233 Mill. t.

Transportiert werden auf der Donau in der Hauptsache Massengüter wie Kohle, Erze, Bauxid, Pyrid, Mineralöle, Eisenerzeugnisse, Düngemittel, Getreide, Baustoffe.

Die Donau ist internationalisiert und wird von der Donaukommission verwaltet. Ihr Sitz ist Budapest. Die Donaukommission ist eine intergouvernementale Organisation, die im Jahre 1949 auf Grund der am 18. August 1948 in Belgrad von Bulgarien, Ungarn, Rumänien, der Tschechoslowakei, der Sowjetunion, der Ukraine und Jugoslawien unterschriebenen Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau gebildet wurde. Österreich ist im Jahre 1960 der Konvention beigetreten. Die Bundesrepublik Deutschland, deren Aufnahme in die Konvention bevorzuzustehen scheint, nimmt an den Sitzungen als Beobachter teil. Die in der Konvention von 1948 geordnete Regelung der Schifffahrt findet auf dem schiffbaren Teil der Donau von Regensburg bis zum Schwarzen Meer — mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal — Anwendung.

¹⁾ Entnommen der Statistik der Donaukommission 1971.

²⁾ Der Hinweis ist berechtigt, da das Rheingebiet vergleichsweise eine erheblich höhere Bevölkerungsdichte und dichtere Industrieansiedlung aufweist.

Das Bratislava-Abkommen, dem die Schifffahrtsgesellschaften aller Donauanliegerstaaten, ausgenommen die COMOS (Continental Motorschifffahrtsgesellschaft Wien) angehören, regelt die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr, die Fragen der Tarife, der Hilfeleistung bei Havarien und der Agentierung.

Die Dringlichkeit des Rhein-Main-Donau-Kanals wird durch den seit 1948 im Einzugsgebiet der Donau recht beträchtlichen Verkehrsaufschwung erhärtet, der in Sonderheit auf die immer weiter fortschreitende Industrialisierung der Donaustaaten zurückzuführen ist. So entfallen bei den österreichischen Transporten allein 90% auf Roh- und Brennstoffe; 60% der Ausfuhr sind Schwergüter. Bei den unteren Donauanliegern hat die bisherige Agrarstruktur einer ständig zunehmenden Industrieproduktion mit stark ansteigendem Verbrauch von Massengütern Platz gemacht. In Ungarn, das wertmäßig eine erhebliche Steigerung der Produktion in Maschinen, industriellen Anlagen und Fertigprodukten verzeichnet, ist die Belegschaftsziffer der an der Donau gelegenen Komitate fast doppelt so hoch wie in den übrigen Komitaten. Auch Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien sind bemüht, die Wahl der Standorte von Handel und Industrie auf die Donau auszurichten.

Die Vollendung der Rhein-Main-Donau-Verbindung wird nach einem zwischen Bund und Bayern abgeschlossenen Vertrag vom 16. September 1966 (sog. Duisburger-Vertrag) bis zum Jahre 1981 erwartet. Stufenweise vollzieht sich die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau. Hervorzuheben ist auf der deutschen Seite die Niederwasserregulierung zwischen Regensburg und Vilshofen. Zusammen mit Österreich wurde die Staustufe Jochenstein gebaut. Österreich verbesserte seinen Flußabschnitt durch mehrere Staustufen — 5 Stufen sind fertig bzw. im Bau, 7 Stufen befinden sich in der Planung. Die Staustufen dienen zugleich der Energieerzeugung. In Jugoslawien wurde die Staustufe am eisernen Tor als jugoslawisch-rumänische Gemeinschaftsarbeit durchgeführt.

Die Donaustaaten erhalten damit die unmittelbare Wasserverbindung nach Westeuropa zum Rheinstromgebiet und zu den Atlantikhäfen. Insbesondere Jugoslawien und Ungarn begrüßen einen durchgängigen Wasserweg zum Rhein; sie erwarten tarifarische Vorteile gegenüber dem bislang üblichen gebrochenen Verkehr. Die Austauschmöglichkeit von Massengütern und industriellen Erzeugnissen zwischen den südosteuropäischen Anliegerstaaten und den Industriestaaten Europas wird erhöht. In Kohle und Erz besteht Abhängigkeit von der UdSSR, die auch die Donaumündung beherrscht.

Unmittelbare Transporte zwischen dem Schwarzen Meer und den Beneluxhäfen wird es auf dem 3.500 km langen Wasserweg wahrscheinlich selten geben. Verkehrsschwerpunkte sind die Seehäfen oder Unterwegshäfen am Strom. Entweder erfolgt unmittelbare Güterbe- oder -entladung in einem Produktionswerk am Wasser, oder Umschlagstätigkeit im gebrochenen Verkehr. Schnelligkeit und Billigkeit der Transporte sind hierbei gewöhnlich Leitmotiv für die Wahl des Verkehrsmittels und des Verkehrsweges.

Die Beobachtung der gegenwärtigen Abhängigkeiten und Erschwernisse bei der Betreuung der Transportströme vermag Anhaltspunkte für die denkbare Weiterentwicklung des Europa-Kanal-Verkehrs zu geben. Dafür ein Beispiel: Die österreichische Schwerindustrie leidet unter der Ungunst ihrer Standortlage. Sie ist transportkostenmäßig erheblich stärker belastet als die Wettbewerbsunternehmen an tarifarisch günstiger gelegenen Standorten. Sie bedarf deshalb billigerer Frachten. So wäre es zu überlegen, ob ein Teil des Warenstromes, der gegenwärtig von Österreich über die Mittelmeerhäfen

verläuft, künftig — sofern günstigere Tarife erstellt werden — den Kanalweg über Rotterdam wählt. Die gleiche Frage stellt sich auch für Ungarn und die Tschechoslowakei. Bei solchen Überlegungen muß man allerdings auch den sich häufig auf die Leistungsqualität stützenden Wettbewerb der Seehäfen untereinander berücksichtigen.

Der Transitverkehr aus und nach dem Südosten über Regensburg und die deutschen Nordseehäfen wird derzeit dadurch abträglich beeinflusst, daß Jugoslawien inzwischen in Bakar an der adriatischen Steilküste einen Hafen geschaffen hat, der Schiffen bis zu 13 m Tiefgang das Anlegen ermöglicht. Vorteilhaft wirkt sich hierbei aus, daß die Überseeschifffahrt heute in der Lage ist, bei großer Ladefähigkeit Fahrten zwischen den Kontinenten ohne Rückfracht wirtschaftlich durchzuführen. So wird Brasil-Erz in Schiffen mit über 100.000 t Ladefähigkeit nach Bakar befördert. An der deutschen Nordseeküste steht ein entsprechend geeigneter Tiefseewasserhafen noch nicht bereit. Auch die früher üblich gewesene Seehafentarifpolitik der Eisenbahnen versagt heute. Die Deutsche Bundesbahn kann nicht in jedem erforderlichen Falle ausreichende Ausnahmetarife für Gütertransporte aus dem Donauhafen Regensburg bieten, weil Tarife, die aus Wettbewerbsgründen zum Schutze der heimischen Seehäfen gegenüber fremden Seehäfen erstellt werden, wettbewerbsverzerrend wirken und deshalb nach dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unzulässig sind. Bei ausgesprochenen Wettbewerbsstarifen im Seehafenzubringer- oder Abholerverkehr wird Kostendeckung vorausgesetzt.

Da die Ostblockländer nicht der EWG angehören, unterliegen sie auch nicht diesen Einschränkungen. Infolgedessen können die Durchfuhrfrachten auf den tschechischen, den polnischen und den DDR-Eisenbahnen wesentlich niedriger sein als die der westeuropäischen Eisenbahnen. Daraus resultiert der Anstieg der Transporte vor allem über die polnischen und DDR-Ostseehäfen. Dem Hamburger Hafen wird ein Teil der mit günstigen Eisenbahntarifen durch das Comecongebiet³⁾ transportierten Güter zugeführt.

Immerhin ist das Streben des Ostblocks nach Erhöhung der Verkehrskraft der eigenen Seehäfen beachtenswert, zumal auch im Hinblick auf die Verbesserung und den Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes. Das Projekt einer Donau-Oder-Verbindung, die dem Donauverkehr auf kürzestem Wege den Ostseehafen Stettin öffnen würde, ist wieder aufgelegt. Die Europäische Verkehrsministerkonferenz hat diesen Plan auf ihrer Gründungstagung in Brüssel im Jahre 1953 in die Liste der 12 Wasserstraßenprojekte aufgenommen, die von europäischem Interesse sind. Die Tschechoslowakei hat dieses Projekt inzwischen zu einer Donau-Oder-Elbe-Verbindung erweitert. Vorgeschlagen wurde eine Liniensführung, die von der Donau ausgehend die March aufwärts führt und als Kanalverbindung über Berau zum Oder-Lewitz-Kanal die Oder erreicht. Bei Berau soll ein Anschluß nach Kardolitz an der Elbe hergestellt werden.

Gewiß ist der Wasserstraßenausbau zur Oder technisch erheblich einfacher als zur Elbe, aber wirtschaftlich bedeutsamer ist die Verbindung zur Elbe. Die Herstellung einer Donau-Oder-Elbe-Wasserstraße würde sich wahrscheinlich über einen langen Zeitraum

³⁾ Hierzu gehören: VR Bulgarien, Ungarische Volksrepublik (UVR), VR Polen, die DDR, SR Rumänien, die CSSR, die UdSSR (VR = Volksrepublik). Albanien arbeitet in diesem Sowjetblock nicht mehr mit, es unterstützt den sogenannten Sino Block (VR China). Jugoslawien ist seit 17. September 1964 assoziiert und arbeitet mit in den Organen des Comecon (Council for Mutual Economic Aid = Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe).

erstrecken. Die Kosten sind erheblich, zumal Elbe und Oder zu vollwertigen Wasserstraßen nach den international geltenden Normen ausgebildet werden müßten. Das setzt die Kanalisierung beider Flüsse voraus⁴⁾.

Polen würde durch einen verstärkten Verkehr auf der Oder eine weitere Belegung des Hafens Stettin herbeiführen können. Ein neuer Oderhafen Swinoport, der den Stettiner Hafen als Teilbereich aufnehmen soll, ist geplant.

Auch für Hamburg kann ein Donau-Elbe-Kanal vorteilhaft sein, zumal bereits jetzt eine beachtliche Zahl tschechoslowakischer Schiffe seinen Hafen benutzt. Die Vollendung des Elbe-Seiten-Kanals und der Rhein-Main-Donau-Verbindung werden fördernd auf die gebotene Kanalisierung der Elbe oberhalb von Magdeburg wirken.

In der DDR sind Berlin und Magdeburg die Mittelpunkte des Binnenschiffsverkehrs. Über den Mittellandkanal wird der Anschluß an die westeuropäischen Binnenwasserstraßen hergestellt. Hamburg und Dresden sind durch den Elbeverkehr verbunden. Vom Seehafen Rostock ab fahren Binnenschiffe an der Küste vorbei bis in die Odermündung und von da ab weiter aufwärts nach Süden. Über den Finow-Kanal und den Oder-Spree-Kanal wird Berlin erreicht⁵⁾. Die Modernisierung der Binnenschiffsflotte durch Selbstfahrer und Schubschiffe ist im Gange.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal wird maßgeblich dazu beitragen, daß die europäischen Binnenwasserstraßennetze stärker aneinanderrücken und die Verkehrsströme sich mehr als bisher verflechten. Osteuropäische Binnenschiffe werden sich zunehmend auf den deutschen Binnenwasserstraßen zeigen. Deshalb ist es notwendig, daß man sich rechtzeitig darüber verständigt, in welcher Weise bei den vorliegenden unterschiedlichen Rechtsverhältnissen eine reibungslose Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann. Der vollkommenen Freizügigkeit auf dem Rhein steht auf der Donau die Beschränkung gegenüber, daß alle Konventionen nur für die Anlieger der Donau gelten. Da die Bundesrepublik bislang nur als Gast an den Donaukommissionssitzungen teilnimmt, nimmt sie an den gegenseitigen vertraglichen Vereinbarungen nicht teil. Ferner ist die Frage der Erhebung von Schiffsabgaben auf dem Kanal zu klären. Die Anwendung der Mannheimer Akte, die der Schifffahrt Abgabefreiheit gewährt, ist nicht möglich, da die Ostblockländer an dieser Akte nicht beteiligt sind. Insoweit entsteht auf dem

⁴⁾ Einzelheiten bei *Jorovec*, Kanalverbindung Donau-Oder-Elbe und Kubec. Der heutige Stand und die Perspektiven der Elbwasserstraße, in: *Hansa*, 107 Jg. (1970), S. 763 ff.

⁵⁾ Die Länge der Binnenwasserstraßen war 1972 2546 km; die schiffbaren Längen der wichtigsten Flußstrecken sind:

Elbe (DDR-Anteil)	566,3 km
Oder (DDR-Anteil)	161,7 km
Untere Havel	148,5 km
Saale	95,0 km

Die wichtigsten Kanäle sind:

Oder-Spree-Kanal	83,7 km, 1,85 m Tauchtiefe, Schleusenzahl 5
Oder-Havel-Kanal	82,8 km, 2,00 m Tauchtiefe, Schleusenzahl 2
Mittellandkanal	62,6 km, 2,00 m Tauchtiefe, Schleusenzahl 1

	Gütertransportmenge in 1000 t	Gütertransportleistung in Mill. tkm	Güterumschlag in den Binnenhäfen in 1000 t
1951	10.950	1.797	6.950
1972	13.242	2.304	15.292

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR 1973.

Main und Donau verbindenden Kanalstück ein vorerst ausschließlich dem Deutschen Binnenrecht zufallender Rechtsbereich⁶⁾.

Auch die Kabotageregelung gebietet Beachtung. Die Inlandsförderung auf dem deutschen Teil des Rheins unterliegt den Vorschriften des Außenwirtschaftsgesetzes vom 28. April 1961 (BGB I, S. 481). Im § 47 der Außenwirtschaftsverordnung vom 22. August 1961 (BGB I, S. 1381), der sich auf § 20 des Außenwirtschaftsgesetzes stützt, ist bestimmt worden, daß im deutschen Binnenverkehr die Beförderung mit Binnenschiffen bzw. das Schleppen durch Binnenschiffe, die nicht in einem deutschen Binnenschiffsregister eingetragen sind, der Genehmigung bedürfen. Ausgenommen ist der Verkehr mit Anfang und Ende im Rheinstromgebiet oder im Wechselverkehr zwischen dem Rheinstromgebiet und den Häfen des westdeutschen Kanalgebietes bis Dortmund und Hamm. Somit können Schiffe der übrigen Rheinuferstaaten und Belgiens im Rahmen dieser Bedingungen am deutschen Rheinverkehr teilnehmen. Es handelt sich allerdings um eine jederzeit widerrufliche Regelung. Bislang hat die Bundesregierung sich auf dem Rhein noch nicht zu dem Prinzip einer allgemeinen Kabotagefreiheit bekannt.

Schließlich heischen die unterschiedlichen Schifffahrtssysteme eine Verständigung. Die Schifffahrt auf dem Rhein wird von recht zahlreichen Reedereien mit ganz unterschiedlicher Größe betreut. Sie tätigen ihre Geschäftsabschlüsse unmittelbar mit dem Verloader. In den Ostblockländern gibt es jeweils nur ein Schifffahrtsunternehmen, ausnahmsweise zwei. In Österreich wird die Binnenschifffahrt zum weitaus größten Teil durch die verstaatlichte Erste Donau-Dampf-Schifffahrtsgesellschaft betrieben. Verhandlungspartner westlicher Verkehrsunternehmen sind im Ostblock ausschließlich staatliche Außenhandelsunternehmen. Die Transportunternehmen sind an die Weisungen des gemeinsamen Frachtenbüros des RGW gebunden. Eine unmittelbare Verhandlung des Verladers mit einem Transportunternehmen ist nicht zulässig. Für den Außenstehenden ist das Verhältnis von Gutspreis und Transportkosten nicht übersehbar. Es fehlen die Voraussetzungen zur Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien und zur Proklamierung freier Schifffahrt.

Verständnisvolle und von dem Bewußtsein gesamteuropäischer Verantwortung getragene Übereinkünfte werden notwendig sein, um das mit dem Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals bezweckte Ziel zu erreichen.

⁶⁾ Vgl. hierzu *Tonic-Sorinj*, der Europakanal – Symbol und Aufgabe, in: Mitteilungsblätter des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau, Nr. 11 (1972), S. 8.

Summary

The considerable increase in traffic on the Danube after World War II was also marked by transformation of the freight pattern. Mass produced goods and heavy consignments today far outweigh agricultural products. When the canal is completed in 1981 there will be a direct connection by water between the Danube states and Western Europe and the Atlantic parts. Redirection of traffic from harbours in Southeastern Europe to those in the Rhine estuary is expected in addition to freight advantages compared with interrupted traffic. A development such as the construction of the Danube-Elbe waterway would also favour Hamburg. The legal

position as regards traffic movements on the Rhine-Main-Danube Canal still awaits clarification. The Federal Republic is not a partner to the Treaty of Bratislava and the Mannheim Document does not extend to countries in the Eastern Bloc. German inland law applies to that part of the canal between the Danube and the Rhine. Cabotage and varying systems of river traffic constitute other central elements.

Résumé

Un changement de structure du chargement fut lié aux forts accroissements de relèvement pour la navigation du Danube après la 2e guerre mondiale. Les charges lourdes et de gros tonnage dominant aujourd'hui vis-à-vis des marchandises agricoles. L'achèvement du canal en 1981 donne aux pays du Danube une voie d'eau directe vers l'Europe Occidentale et les ports de l'Atlantique. Outre des avantages tarifaires vis-à-vis du trafic interrompu, on s'attend à une déportation du trafic des ports de l'Europe du Sud vers les ports de l'embouchure du Rhin. La construction d'une voie d'eau Danube-Elbe favoriserait aussi Hambourg dans ce développement. Les rapports juridiques pour le déroulement du trafic sur le canal Rhin-Main-Danube restent encore à éclaircir: la République Fédérale ne participe pas à la Convention de Bratislava, les »Actes de Mannheim« ne s'étendent pas aux pays du Bloc Oriental. Le droit allemand intérieur est valable pour la partie du canal entre le Danube et le Rhin. Le cabotage et des autres systèmes différents de navigation sont d'autres points principaux du problème.

Buchbesprechungen

VHP M
 R ✓ **Schmidtchen, Dieter, Politische Ökonomie staatlicher Preisinterventionen.** — Dargestellt am Beispiel der »politischen Preise« im Nachrichtenverkehr (= Veröffentlichungen des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, Band 28), Verlag Duncker & Humblot, Berlin 1973, 243 Seiten, Lw. DM 58,60.

Skeptiker vermuten, die moderne Wirtschaftstheorie sei auf gutem Wege, über die »Immunsierung gegen den Einfluß außerökonomischer Faktoren« der Gefahr einer »Immunsierung gegen die Erfahrung überhaupt« zu verfallen. Die Stationen dieses Niedergangs sind immer kompliziertere Konstruktionen »rationaler« Modelle, die Vernachlässigung der Verhaltenswirklichkeit mit postwendender Überweisung in den Bereich der »Imponderabilien« und schließlich die »Ratlosigkeit gegenüber drängenden wirtschaftspolitischen Problemen. Wenn auch die mit stärkerem empirischen Bezug angelegte wirtschaftspolitische Forschung hier in den letzten Jahren eine Neuorientierung erkennbar werden ließ, so bleibt doch die pessimistische Vision Auftrag für die Zukunft. Einen beachtenswerten Beitrag zu einer »politischen Ökonomie«, die »die praktische Wirtschaftspolitik zu erklären« (S. 10) versucht und nicht in den Nebel ideologischer Aggressivität gehüllt ist, liefert die Arbeit von Schmidtchen. Sie greift den theoretisch wie politisch noch völlig offenen Fragenkreis »politisch-administrierter« Preise heraus und weist am konkreten Beispiel des Nachrichtenverkehrs der Deutschen Bundespost (Briefe, Postkarten, Telegramme und Telefon) Möglichkeiten und Grenzen staatlicher Preisinterventionen mit verschiedensten Zielorientierungen nach.

Trotz einiger Einschränkungen im Detail verdient die Untersuchung von Schmidtchen volle Anerkennung:

Wenn auch die Formulierung eines politischen Preismodells noch nicht endgültig gelungen sein dürfte, so wird doch wenigstens der Versuch

einer Integration von staatlicher Preispolitik und Markttheorie unternommen, wobei vor allem die politische Hintergrundanalyse bei Preisentscheidungen interessante Aufschlüsse liefert. Man vermißt jedoch eine kritische Wertung des Demokratie-Modells, dessen Praktikabilität allemal und Gültigkeit bei realistischer Betrachtung in der Staatswirtschaftstheorie zum Teil angezweifelt wird. Ungeklärt bleibt auch der analytische Wert des politischen Preisbildungsprinzips, da aus ihm keine Aussage über Höhe und Struktur der Preise abgeleitet wird und mithin der entscheidungstheoretische Bezug fehlt (S. 81). Die Darbietungen im theoretischen Teil erweisen sich als recht süffig, wenn auch manchen Stellen eine stringendere Deduktion und ein härterer Theorie-Unterbau zu wünschen gewesen wären. Hervorzuheben ist die eingehende Literaturlauswertung, wobei ein klarer Bezug zur politischen Meinungs- und Willensbildung hergestellt wird.

Den zweiten Teil der Arbeit bildet eine ökonomische und ökonometrische Untersuchung der Preisbildung im Nachrichtenverkehr der Bundespost, die mit großer methodischer und empirischer Sorgfalt durchgeführt wird und eine Kenntnislücke schließt. Allerdings beziehen sich die Berechnungen auf den Zeitraum 1964 bis 1966, so daß die Repräsentationsfähigkeit der Ergebnisse für die Gegenwart — nach zahlreichen preispolitischen Anpassungen — nicht ohne weiteres gewährleistet ist. Die Ermittlung der Preiselastizitäten erfolgt aufgrund eines von der herkömmlichen Methodik abweichenden Ansatzes mit kumulierten Mengen (S. 118), dessen Vorteilhaftigkeit nicht unmittelbar einget; die Schwächen werden von Schmidtchen durchaus gesehen (S. 128/129). Bei der Analyse der ökonomischen Wirkung der politisch-bedingten Preisgestaltung, die gut abgesichert wird, werden eindeutige Ergebnisse offengelegt, die die Unzweckmäßigkeit und Fehlleistungen der staatlichen Preispolitik nachweisen. Betrachtet werden hier die Auswirkungen auf Ertragslage, Finanzwirtschaft und unternehmerische Zielsetzung der Bundespost, auf Einkommensverteilung