

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Ein Gespräch über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit von Tariferhöhungen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1952) : Ein Gespräch über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit von Tariferhöhungen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 539-542

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131587>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Ein Gespräch über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit von Tarifierhöhungen

Eine Gefährdung der Stabilisierungspolitik

Gheimrat Vocke, Vorsitzender des Vorstandes der Bank deutscher Länder, hat kürzlich vor dem Weltwährungsfonds in Mexiko die Leistungen des Zentralbankinstituts, vor allem in der Abwehr einer neuen Inflationsgefahr, herausgestellt. Mit Recht! Denn die Bank deutscher Länder, obwohl ihre staatsrechtliche Stellung vor allem in ihrem Verhältnis zur Bundesregierung noch immer nicht endgültig legalisiert ist, wurde als Wächter der Währung instituiert, und sie hat dieses wichtige Amt mit dem Mut auch zum Unpopulären behauptet. Inflationsgefahren können aus verschiedenen Ursachen entstehen, ohne daß etwa Fehlmaßnahmen einer Notenbank dafür verantwortlich wären. Die Lohn- und Preisbewegung zum Beispiel enthält immer eine solche latente Gefahr, wenn sie nicht rechtzeitig als solche erkannt und entweder spekulatives Interesse oder Gruppenegoismus in die notwendigen Schranken verwiesen werden. Bisher hat die Entwicklung der deutschen Wirtschaft in den letzten drei Jahren gezeigt, daß auch unter dem Druck politischer Ereignisse (Korea) Löhne und Preise im großen und ganzen exzessive Ausbrüche vermieden, wobei nicht nur gesundes Maßhalten in Ansprüchen und Forderungen, sondern auch indirekt die scharfe Kontrolle der Geldbewegung ihre Rolle gespielt haben.

Man täusche sich aber nicht: die Gefahr bleibt latent, und sie droht vielleicht nicht so sehr von seiten der sogenannten freien Wirtschaft als gerade von der Seite, die eigentlich am wenigsten Interesse daran hätte, das Normalgefüge zu zerstören: von der öffentlichen Hand. Genauer gesagt von der Seite solcher Kosten, die wichtige öffentliche

Versorgungsunternehmen zugrundelegen, um damit ihre Preise gegenüber der auf sie angewiesenen Verbrauchermasse zu rechtfertigen. Schon wird offen davon gesprochen, daß die Tarife der Elektrizitäts- und Gaswerke, der Wasserwerke den gestiegenen Kosten nicht mehr gerecht werden, und daß entsprechende Preiserhöhungen — man deutet an um 10—15% — nötig würden. Ganz abgesehen davon, daß damit die öffentliche Hand, die ja zu einem sehr großen Teil über diese Versorgungsunternehmungen verfügt, gegenüber der Wirtschaft, die keine Monopole besitzt, ein schlechtes Beispiel gibt, das Schule machen könnte und das auch bei einer entsprechenden Verteuerung der Lebenshaltungskosten für jeden Verbraucher leicht zu neuen Lohnbewegungen führen kann, resultiert daraus auch der deprimierende Eindruck, daß der Fiskus wie auch auf dem Gebiet der Steuerpolitik seine Macht rücksichtslos ausnutzt, obwohl, was zum Beispiel die Energiewirtschaft angeht, diese ohnehin für ihre Investitionsfinanzierung nicht nur bereits von der amerikanischen Auslandshilfe profitierte, sondern auch bekanntlich erheblich an den Resultaten der Investitionshilfe beteiligt wird. Schon vorher hatte die Bundesbahn eine immerhin von der verladenden Wirtschaft schmerzlich empfundene Tarifierhöhung durchgeführt. Nun will bekanntlich auch die Bundespost eine empfindliche Erhöhung ihrer Tarife erwirken, obwohl gerade sie so eng mit der volkswirtschaftlichen Entwicklung verzahnt ist wie kaum ein anderes Instrument des täglichen Verkehrs.

Niemand verkennt, daß auch die deutsche Post neue erhebliche Investitionen durchzuführen hat, um

der modernen Entwicklung des Fernmeldewesens zu folgen und nicht hinter den Leistungen des Auslands zurückzubleiben. Das haben die Wirtschaft und ihre Organisationen auch prinzipiell anerkannt. Sie sind sich bewußt, daß dafür entsprechende Geldbeträge bereitgestellt werden müssen. Die Frage ist nur, ob man wieder einmal die breite Masse der Bevölkerung durch eine einfache Erhöhung der geltenden Posttarife mit der Aufbringung solcher Mittel belasten soll, was gleichzeitig eine erhebliche Verteuerung der Spesen der Wirtschaft bedeutet, oder ob der Investitionsetat der Post nicht auch durch andere Maßnahmen gestützt werden kann. Beschreitet man den ersteren Weg nach dem Rezept der Post, so muß man sich darüber klar sein, daß die allgemeine Verteuerung der Geschäftsspesen sehr wahrscheinlich zu Lasten der Verbraucherschaft geht, die nicht nur durch höhere Preise als Folge einer solchen Geschäftskostenverteuerung, sondern auch unmittelbar in der privaten Sphäre von höheren Postgebühren betroffen wird, also eigentlich eine doppelte Last auf sich zu nehmen hat. Davon wiederum könnte eine neue Welle von Preissteigerungen und Lohnerhöhungswünschen ausgehen, zumindest solche Tendenzen, die von anderer Seite her gleichzeitig wirken, verstärken. Man kann daher der Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages insofern prinzipiell zustimmen, daß, wenn schon eine begrenzte Erhöhung der Tarife zur Deckung des Investitionsbedarfs nicht ganz zu vermeiden ist, eine Aufteilung dieses Bedarfs auf Eigen- und Fremdmittel im Verhältnis 1:2 erfolgen sollte, so daß nicht mehr 300 Mill. DM, sondern allerhöchstens ein Betrag von rund 100 Millionen DM

durch solche Gebührenerhöhungen aufzubringen wäre. Allerdings ist dieser Kompromiß nur dann möglich, wenn solche Fremdmittel, also Auslandsanleihen, für die Post, tatsächlich zu erhalten wären. Die Berufung auf den Abschluß der Londoner Schuldenkonferenz besagt hier leider vorläufig noch wenig, wenn auch gewisse Besprechungen, die die in Mexiko anwesenden deutschen Minister gehabt haben sollen, die Möglichkeit zur Erlangung einer Weltbankleihe nicht ganz auszuschließen scheinen. Die Ansprüche, die die Post macht und die sich zu einem wesentlichen Teil darauf berufen, daß für die Betriebsrechnung des Jahres 1952/53 ein Reinverlust von 152 Mill. DM geschätzt wird, während immerhin das abgelaufene Jahr 1951 noch einen Reingewinn von 59 Mill. DM erbrachte und 1950 sogar ein Gewinn von 204 Millionen DM gemacht worden ist, haben, wie es scheint, eine etwas hypothetische Grundlage. Denn inzwischen hat sich auch herausgestellt, daß in den ersten drei

Monaten des laufenden Geschäftsjahres die Post eine höhere Einnahme erzielte, als sie jener Hypothese zugrunde lag.

Man sollte daher im Hinblick auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung einer generellen Erhöhung der Posttarife zumindest sehr erhebliche Abstriche an der ursprünglichen Forderung machen und vor allem nur das akzeptieren, was die Gefahr einer allgemeinen Preissteigerung am geringsten macht. In Verhandlungen wäre zu klären, ob Auslandsmittel für ein Investitionsprogramm der Post und eine Modernisierung der Fernmeldetechnik hereingenommen werden können. Endlich sollten sich — es gilt dies nicht nur für die Bundespost — alle öffentlichen Unternehmungen dazu bereit erklären, solche Rationalisierungsmaßnahmen in ihrem eigenen Betrieb durchzuführen, wie sie die private Wirtschaft durchführen muß, wenn sie auf die Dauer rentabel, d. h. für Investition und Absatz kosten- und preisgerecht, bleiben will. (af)

Eine Lanze für Tariferhöhungen im Nahverkehr

Am Beispiel der Hamburger Hochbahn

Wir stehen gegenwärtig in einer Periode der Tariferhöhungen für öffentliche Dienste. Es fragt sich, ob solche Tariferhöhungen notwendig und wirtschaftspsychologisch zu verantworten sind.

Die Tariferhöhungen für öffentliche Dienste hinken meist erst nach verzögernden Parlamentsdebatten der längst davon geeilten Preisspirale der Privatwirtschaft hinterher. Wäre eine automatisch gleichmäßige Anpassung aller Preise und Löhne an den Steigerungsinitiator möglich, so könnte das Problem einer anhaltenden wirtschaftspsychologischen Zermürbung fortfallen. Die Preise würden ja auch wieder gemeinsam sinken, sobald in dieser Richtung ein Hauptweltartikel den Anfang machen würde. Das Pinay-Gesetz der Franzosen versucht, diese parallele Stabilisierung zu erreichen.

Die Weltmarktpreise für Baumwolle, Papier, Kautschuk u. a. sind bereits im Fallen begriffen; Presse und Rundfunk haben weitgehend diese günstige Wirtschaftstendenz

publiziert. Zweifellos liegt eine psychologische Gefahr darin, wenn ausgerechnet staatliche oder gemischtwirtschaftliche Betriebe dieser Tendenz entgegenwirken. Man muß aber berücksichtigen, daß es sich bei den fallenden Preisen um Güter handelt, die in letzter Zeit bereits das Zwei- oder Dreifache von dem gekostet haben, was wir früher für sie bezahlten. Diese Preise liegen trotz fallender Tendenz heute noch zum größten Teil über dem jetzigen Marktpreinsniveau. Wenn man aber die Tarifeinnahmen je beförderte Person von 1932 als Norm nimmt, so ist dieses Niveau in Hamburg jetzt erst wieder erreicht worden. Die Preise für Monatskarten sind heute niedriger, für Wochenkarten etwas höher und für Langstreckenfahrten — z. B. in die Walddörfer — geringer als 1932. Wir stehen also auf der Normzahl 100, so daß man von einer eigentlichen Fahrpreiserhöhung gar nicht sprechen kann.

Bis zum Beginn der Korea-Krise ist es infolge des notzeitbeding-

ten hohen Ausnutzungsgrades der öffentlichen Verkehrsmittel möglich gewesen, auch die gestiegenen Betriebskosten ohne Tariferhöhungen zu bestreiten. Die Tarifreform von 1950, die noch unter dem Fahrpreinsniveau von 1932 lag, hätte bei Stabilität der Weltmarktpreise eine Deckung unserer Betriebs- und Unterhaltungskosten ermöglicht. Jetzt ist aber dieser Punkt überschritten. Im Jahr 1951 konnte sogar noch ein kleiner Gewinn erwirtschaftet werden, weil in dieser Zeitspanne mit Material gearbeitet wurde, das vor der Korea-Krise eingekauft war. Die vollen Auswirkungen der sich dann entwickelnden Preis-Lohn-Spirale machen sich erst in diesem Jahr in empfindlicher Weise bemerkbar.

Auch Betriebsrationalisierungen sind bis zur Grenze des Verantwortbaren durchgeführt worden. Durch entsprechende Maßnahmen werden bei der Hamburger Hochbahn jährlich 5,5 Mill. DM eingespart. 8 Mill. DM fehlen noch.

Als gemeinnütziges Unternehmen muß der Nahverkehr in seiner Fahrpreisgestaltung auch den sozialen Forderungen der Zeit Rechnung tragen. Soweit dies irgendwie möglich ist, geschieht das auch. Laut Gesetz befördern wir die Schwerebeschädigten kostenlos. Ohne staatliches Entgelt entfallen uns hierfür bereits Millionen an Einnahmen. Für Arbeitslose und Werkstudenten wird ein Teil des Fahrgeldes aus staatlichen Mitteln beglichen. Darüber hinaus liegen jedoch noch unzählige Anträge auf ermäßigte Fahrpreise vor — so von Rentnern, Ausgebombten, Flüchtlingen, Heimkehrern, Kurzarbeitern usw. —, kurz von mehr als der Hälfte aller Fahrgäste. Die Dringlichkeit dieser Anträge kann nicht abgesprochen werden. Eine so weitgehende Fahrpreisermäßigung müßte aber in die Normaltarife, die für die restlichen Fahrgäste gelten, einkalkuliert werden, um die Einnahmen zur Deckung der Betriebskosten zu erzielen. Damit würden allerdings Fahrpreise entstehen, die zumindest eine volle Anpassung an die Marktpreisentwicklung zur Folge hätten. Eine Monatsnetzkarte, die 1932 RM 28,00

HAMBURGER FREMDSPRACHENSCHULE

G. m. b. H.

DOLMETSCHER-INSTITUT

Unterricht in allen Sprachen || Deutsch für Ausländer
Nationale Lehrkräfte || Wohn- und Studienheim

HAMBURG 21, KARLSTRASSE 38 (WD) TELEFON 22 35 92

kostete, würde dann also DM 49,00 kosten. Es erscheint wohl überflüssig über die Folgen zu diskutieren. Da die Hamburger Hochbahn keine Subventionen vom Staat erhält, ist sie auch nicht in der Lage, von sich aus Ermäßigungen zu gewähren, weil die Berechnung der Fahrpreise für die Gesamtheit der Fahrgäste in Betracht der uns alle betreffenden Notzeit so niedrig gehalten ist, daß Abstriche nicht mehr möglich sind. Der § 26 des Personenbeförderungsgesetzes verlangt eine Fahrpreisgestaltung, die die Deckung

der Betriebs- und Unterhaltungskosten, der gesetzlichen Abschreibungen und die Verzinsung des Kapitals ermöglicht.

Es wird häufig als Argument gegen die Tariferhöhungen angeführt, daß sie eine halbamtliche Sanktionierung eines allgemeinen Preis- und Lohnauftriebes darstellen. Ein solch schwerer Vorwurf kann aber wohl kaum begründet werden, da bewiesen werden kann, daß die durchschnittlichen Einnahmen je beförderte Person das Tarifniveau von 1932 nicht übersteigen. (W)

die Anlagen der öffentlichen Dienste einen besonders hohen Ausnutzungsgrad auf, so daß es selbst bei Nachhinken der Tarifsätze möglich sein müßte, die Rentabilitätsgrenze zu erreichen. Es soll nicht verkannt werden, daß die Unternehmen für öffentliche Dienste andererseits eine Reihe sozialer Auflagen haben, die sie daran hindern, ihre Kosten auf ein den privaten Unternehmen paralleles Niveau herabzudrücken. Es ist aber die Frage, ob diese Art von Sonderlasten vom Benutzer der Dienste durch Gebührenerhöhung aufgebracht werden soll.

Es ist auch fraglich, inwieweit Investitionen, die durch den kriegsbedingten Nachholebedarf oder durch Erweiterungsvorhaben erforderlich sind, von den Gebühreneinnahmen abgezweigt werden sollen. Auf dem Kapitalmarkt werden sich die Unternehmen für öffentliche Dienste nur schwer Mittel für Investitionen beschaffen können. Dem Benutzer der Dienste kann aber nicht zugemutet werden, überhöhte Gebühren für Anlagenerweiterungen zu zahlen, die die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen sollen. Man hat vielfach auf die volkswirtschaftlichen Gefahren der Selbstfinanzierung durch überhöhte Preise auf dem Sektor der Marktwirtschaft hingewiesen. Da die Träger der öffentlichen Dienste aber alle einen Monopolcharakter haben, muß gegen die Methode der Selbstfinanzierung auf dem Wege verwaltschaftsmäßig festgesetzter Gebühren erst recht Einspruch erhoben werden. Eine solche Finanzierungsmethode würde jede Kontrolle darüber unmöglich machen, ob die Finanzierungsmittel wirklich für rentable Investitionen oder für Rationalisierungsvorhaben verwendet werden. Solange den öffentlichen Diensten der Kapital-

Der gemeinnützige Charakter verpflichtet . . .

Die sogen. öffentlichen Dienste werden heute, wenigstens soweit sie überregional sind oder ihr Arbeitsgebiet in großen Gemeinwesen haben, von Großunternehmen geleistet, die aus dem öffentlichen Haushalt ausgegliedert sind und trotz öffentlicher Kontrolle nach erwerbswirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten. Insofern wird von ihnen auch gefordert, daß sie ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten durch die von ihnen erhobenen Gebühren decken. Andererseits machen es die gemeinnützige Aufgabe und der soziale Charakter dieser Dienste unmöglich, die Tarifordnung der allgemeinen Preisbewegung anzupassen. Tarifänderungen sind infolgedessen im allgemeinen an die Zustimmung der zuständigen parlamentarischen Körperschaften gebunden. So geschieht es, daß in Zeiten allgemeinen Preisauftriebes die Tarife für öffentliche Dienste auf ihrem Stand verharren, während in der Zeit der Preisfestigung oder der Preissenkung die nachhinkenden Tarifsätze heraufgesetzt werden. Dieses Verhalten übt preispsychologisch einen sehr ungünstigen Einfluß aus. Denn die Tariferhöhung bringt für breite Wirtschaftskreise, aber auch für

einen großen Teil der arbeitenden Bevölkerung ein neues Kostenelement, das sich nur zu leicht zu einer neuen Preis- und Lohn-erhöhungstendenz auswirken kann. Außerdem wird mit Recht in jeder Tarifheraufsetzung die amtliche Sanktionierung für ein erhöhtes Kosten- und Preisniveau gesehen.

Bei der gegenwärtig sehr labilen Preislage, die nach einer leichten Preissenkung zu tendieren scheint, sind die heute diskutierten Tariferhöhungen für öffentliche Dienste außerordentlich bedenklich zu beurteilen. Man muß sich die Frage vorlegen, ob trotz aller Bedenken gegen öffentliche Subventionen in einem Zeitpunkt wie dem gegenwärtigen es nicht sinnvoller wäre, einen durch eine konjunkturelle Kostenerhöhung entstandenen Fehlbetrag nicht lieber durch öffentliche Mittel zu decken, soweit diese Kostenerhöhung nicht durch Betriebsrationalisierung aufgefangen werden kann.

Auf dem Gebiet betrieblicher Rationalisierung könnte von den Verwaltungen der öffentlichen Dienste bestimmt noch viel geleistet werden. Infolge der kriegsbedingten Verzögerungen im Ausbau der Anlagen weisen gerade

markt verschlossen ist, müssen die Finanzierungen durch öffentliche Kredite erfolgen, die verzinsbar und rückzahlbar sind.

Ein anderer Nachteil der Tarifierhöhungen ist der, daß mit jeder Erhöhung der Tarif komplizierter wird. Man will den Anschein erwecken, daß der Tarif trotz der Erhöhung sozial bleiben soll, und ist dadurch gezwungen, neue Tarifstaffelungen einzuführen. Dadurch wird beispielsweise im Nahverkehr, aber auch in anderen Sparten öffentlicher Dienste eine vermehrte Kontrolltätigkeit und eine Erhöhung des Kontrollpersonals erforderlich.

Zu Ihrer Umfrage möchte ich in folgedessen abschließend wie folgt

Stellung nehmen: Aus preis- und lohnpolitischen Gründen muß im gegenwärtigen Zeitpunkt jede Tarifierhöhung seitens der öffentlichen Dienste abgelehnt werden. Die Träger der öffentlichen Dienste sollten von solchen Belastungen befreit werden, die in das Gebiet der allgemeinen Sozialpolitik gehören. Die behördlich festgesetzten Tarife sollten nicht versteckte Steuern für die Durchführung von Investitionsvorhaben enthalten. Die Tarife sollten so einfach wie möglich gehalten werden. Dabei ist es in einem geeigneten preispsychologischen Zeitpunkt durchaus möglich, die Durchschnittssätze dem allgemeinen Kostenniveau nach

und nach anzugleichen. Die dringendste Forderung ist aber, daß gerade die Betriebe der öffentlichen Dienste schärfste Rationalisierungsmaßnahmen durchführen, um gegen jeden demagogischen Angriff gefeit zu sein. In Anbetracht der Gemeinnützigkeit der öffentlichen Dienste sollte die öffentliche Hand aber bereit sein, in preispolitischen Ausnahmezeiten vorübergehende Subventionen oder Kredit zu gewähren. Die Wirkung von Tarifierhöhungen sowohl auf die Wirtschaft wie auf den Mann von der Straße darf nicht unterschätzt werden. Sie kann von keiner noch so scharfsinnigen Begründung aufgehoben werden. (h)

Dipl. rer. pol. Helmut Schmidt, Hamburg

Nordwestdeutschland im Rahmen deutscher Verkehrspolitik

Im Zuge der Europäisierungsbestrebungen hat sich auf dem Transportsektor das Schlagwort „Verkehrsintegration“ rasch eingebürgert. Fast zu schnell möchte man sagen, denn zweifellos ist es verfrüht, gerade auf diesem Gebiet voreilige Hoffnungen zu nähren. Trotz der gerade dem Verkehr innewohnenden Kraft, Entfernungen und Grenzen zu überbrücken, befinden wir uns — unbeschadet einiger wirkungsvoller Ansätze, zum Beispiel in der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen — erst im vorbereitenden Stadium einer supranationalen Koordinierung des Verkehrs. Das liegt vor allem an der Tatsache der vielfältigen, widerstreitenden spezifischen nationalen und regionalen Interessen und entsprechender traditioneller verkehrspolitischer Tendenzen, die mit dem Begriff des Protektionismus im weitesten Sinne umschrieben werden können. Ähnliche Tatbestände gibt es auch auf dem Sektor beispielsweise der internationalen Handelspolitik, die durch das gekünstelt komplizierte (aber nicht immer sehr kunstvolle!) Gebäude der devisenrechtlichen Bestimmungen als ihr unvermeidlicher Appendix gekennzeichnet wird. Unabhängig aber von diesem Problem stößt der Versuch der Verkehrsintegration außerdem auf die Tatsache, daß auch innerhalb der einzelnen nationalen Wirtschafts- und Verkehrsgebiete zunächst gewisse Voraussetzungen geschaffen werden müssen, ehe man auf supranationaler Ebene zur „Integration“ schreiten kann; denn — wenn es auch denkbar ist, daß der Zusammenschluß vieler schwacher Einzelner der Gesamtheit Stärke verleiht — eine europäische Verkehrsintegration etwa im Jahre 1952 würde sehr ungleich ausgestattete Partner mit gleichen Ansprüchen und gleichen Rechten an einen Tisch führen, wobei dann die Gefahr besteht, daß die derzeitigen, auf Kriegsfolgen beruhenden und naturgemäß nur vorübergehenden, Schwerpunktbildungen künstlich verewigt würden.

Für diese These ließe sich eine Reihe von Beispielen anführen. Hier soll nur auf die gegenwärtige Verkehrslage Nordwestdeutschlands hingewiesen werden, die dringend einiger wesentlicher Verbesserungen bedarf, ehe man sie etwa im Rahmen der Integration einem internationalen Beschlußgremium anvertrauen könnte. Dabei wäre es durchaus unvollständig, wenn man die Verkehrssituation des nordwestdeutschen Raumes ausschließlich aus der Perspektive jener Forderungen betrachten würde, die sich berechtigterweise für die wirtschaftliche Konsolidierung der deutschen Seehäfen und der deutschen Seeschifffahrt einsetzen; der Tenor dieses Themas darf hier als bekannt vorausgesetzt werden. Vielfach wird indessen übersehen, daß die Bedeutung eines internationalen Seehandelsplatzes, wie z. B. Hamburg, weitgehend auch eine direkte Abhängige seines Wertes für den binnenländischen Verkehr ist. So liegt auch die Verkehrsaufgabe des nordwestdeutschen Küstenraumes mit seinem Gravitationszentrum Hamburg nicht allein im Umschlag der Warenströme aus dem binnenländischen Verkehr in den Überseeverkehr und umgekehrt, sondern auch in der Verteiler-, Sammel- und Durchleitungsfunktion für den innerkontinentalen Nordsüdverkehr aus und nach Skandinavien. Für diese „Drehscheibenfunktion“ weisen die binnenländischen Verkehrssysteme im nordwestdeutschen Raum heute starke Mängel auf, die im folgenden kurz angedeutet werden sollen.

Nordsüdverbindung für den Straßenverkehr

Für den Nordsüdverkehr hat die im Weichbilde Hamburgs noch dazu unterbrochene Autobahnstrecke Bremen—Lübeck nur untergeordneten Wert, da ihr der west- und südwestliche Anschluß an das Autobahnnetz fehlt. Auch nördlich Lübecks ist keinerlei leistungsfähiger Anschluß vorhanden, so daß der dänische und