

Berkenkopf, Paul

Article — Digitized Version

Die Forderung nach einer "adäquaten" Verkehrsordnung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Berkenkopf, Paul (1955) : Die Forderung nach einer "adäquaten" Verkehrsordnung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 10, pp. 573-576

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132165>

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.

Die Forderung nach einer „adäquaten“ Verkehrsordnung

Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf, Köln

Die Auseinandersetzung mit meinem Aufsatz „Verkehrsordnung und Marktwirtschaft“ im Mai-Heft 1955 des „Wirtschaftsdienstes“, die Herr Dr. Ziegler im vorstehenden Artikel vornimmt, veranlaßt mich zu einigen kritischen Gegenbemerkungen. Dabei kann ich mich auf die Gesichtspunkte, in denen eine Verschiedenheit der Anschauung zwischen Herrn Dr. Ziegler und mir besteht, und auf die mir besonders eklatant erscheinenden Unrichtigkeiten in seiner Erwiderung beschränken.

In mancher Hinsicht rennt Dr. Zieglers Polemik offene Türen ein, so wenn er darauf hinweist, daß an den Schifferbörsen, etwa der Baltic-Exchange in London, „die Preisbildung im Rahmen strikt geregelter Usancen nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen des freien Marktes“ erfolge. Das habe ich nie bestritten. Ich habe ausdrücklich darauf hingewiesen, daß meine Ausführungen sich auf den innerstaatlichen Verkehr und nicht auf den zwischenstaatlichen erstrecken, in dem naturgemäß staatliche Verkehrsregelungen (von Sicherheitsvorschriften abgesehen) nur sehr schwer, wenn überhaupt durchzuführen sind. Immerhin darf ich bemerken, daß (was Herr Ziegler nicht unbekannt sein dürfte) in der Seeschifffahrt durch private Vereinbarungen zwischen den Beteiligten im Linienverkehr der Großteil der Frachten auch heute wieder in Konferenzen festgesetzt, also dem freien Marktwettbewerb entzogen ist, und daß diese internationalen Konferenz-Vereinbarungen sich immer mehr ausbreiten. Schätzungsweise werden heute 40—50 % aller Güterschiffahrtsleistungen im Liniendienst gefahren, und davon sind die weitaus meisten durch Konferenzraten geregelt.

DIE KOSTEN DER VERKEHRSWEGE

Wenn Dr. Ziegler weiterhin bemerkt, daß die heutige Bundesbahn ihre Verkehrsanlagen ebenso aus Steuermitteln der öffentlichen Hand erbaut habe, wie der Kraftwagen die Straße, so müßte ihm ein wenig Nachdenken zeigen, daß das nicht stimmt. Abgesehen von den ersten Jahrzehnten ihrer Entwicklung haben die Eisenbahnen ihre Wege aus ihren eigenen Überschüssen finanziert; sie haben es zum großen Teil auch dann noch getan, als ihnen ihre Monopolstellung durch den Kraftwagen weitgehend zerstört war. Wenn sie, wie heute die Deutsche Bundesbahn, dazu nicht mehr in der Lage sind, so ist das vorwiegend aus der Tatsache zu erklären, daß ihre Wettbewerbslage vor allem gegenüber dem Kraftwagen durch einseitige Auflagen, die sie zu tragen haben, geschwächt ist. Wenn in diesem Zusammenhang von Herrn Ziegler darauf hingewiesen wird, daß doch auch die Bundesbahn in beträchtlichem Umfang die Straßen benutze (z. B. für den Kuhlemeyer-Roller und etwa 3 700 Autobusse und mit einem Vielfachen an Güterfahrzeugen jeder Art), so darf man doch darauf hinweisen, daß

diese Inanspruchnahme der Straßen durch die Eisenbahn in Deutschland wie auch in anderen Ländern nur einen minimalen Anteil am gesamten Straßenverkehr ausmacht.

Daß Binnenschifffahrt, Straßen- und Flugverkehr die ihnen anzurechnenden volkswirtschaftlichen Kosten heute nicht decken, ist jedenfalls für die Bundesrepublik die übereinstimmende Meinung aller namhaften deutschen Verkehrswissenschaftler. Wenn demgegenüber Herr Dr. Ziegler die Rechnung des „Forums der Verkehrsteilnehmer“, einer reinen Interessentenorganisation der Automobilindustrie und des Kraftverkehrs, anführt, nach der sich für den Kraftverkehr eine Überleistung an Abgaben von 525 Mill. DM im Jahre 1955 ergeben soll, so hat das mit der von Herrn Ziegler vielgerühmten „Objektivität“ nichts mehr zu tun. Herr Ziegler hätte sich zudem mit der durch alle internationalen Untersuchungen der letzten Jahre (in Deutschland, Frankreich, der Schweiz, den USA und anderen Ländern) erhärteten Tatsache auseinandersetzen müssen, daß gerade die die Straßen in besonderem Maße in Anspruch nehmenden schweren Lastwagen und Omnibusse nur einen besonders geringen Teil der durch sie der Gesamtheit durch den Straßenbau und die Straßenunterhaltung erwachsenden Kosten tragen. (Die Ergebnisse schwanken in den einzelnen Untersuchungen zwischen einem Minus von 30 und 60 %.)

Wenn ich in meinem Aufsatz darauf hingewiesen habe, daß auch der Luftverkehr durch die Anlage der Flugplätze, die Flugsicherung usw. praktisch in der ganzen Welt staatlich subventioniert wird und werden muß, weil eine tatsächliche Rentabilität (auch in den USA!) mit wenigen Ausnahmen noch nicht erreicht ist, so ist das eine Tatsache, die Herrn Ziegler bekannt ist. Er irrt aber, wenn er glaubt, daß ich daraus die Folgerung gezogen hätte, man solle diesen Luftverkehr nicht betreiben bzw. nicht entwickeln. Hier ist eben aus den verschiedensten Gründen eine öffentliche Subvention notwendig, bis einmal eine Rentabilität erreicht ist. Manche Linien werden aber auch in Zukunft unterstützungsbedürftig bleiben — und trotzdem erhalten bleiben, weil übergeordnete Gesichtspunkte es als wünschenswert oder notwendig erscheinen lassen —, eine These, die durchaus auf der Linie meiner allgemeinen Ausführungen liegt.

BERECHNUNG DER VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN

Mit Herrn Ziegler bin ich durchaus einer Meinung darüber, daß sich die volkswirtschaftlichen Kosten für jeden einzelnen Transportakt nicht schätzen lassen. Ich habe das auch nie behauptet. Wenn sich auch die Kosten des einzelnen Verkehrsaktes nicht schätzen lassen, so ist doch eine einigermaßen zuverlässige und für die Verkehrspolitik ausreichende volkswirtschaftliche Rechnung über die Kosten und Leistungen der

einzelnen Verkehrsmittel in ihrer Gesamtheit möglich. Die staatliche ausgleichende Verkehrspolitik muß gerade an diese Tatsache anknüpfen und durch möglichste Gleichmachung der volkswirtschaftlichen Kosten der einzelnen Verkehrszweige erst die Voraussetzung für einen echten Wettbewerb schaffen. Dazu ist es aber notwendig, daß offenbar vorhandene Sonderbelastungen bestimmter Verkehrsmittel, die diese allein zu tragen haben (gemeinwirtschaftliche Lasten), oder Ungleichmäßigkeiten in der Tragung der anteilmäßigen Wegekosten seitens der einzelnen Verkehrsmittel durch die staatliche Verkehrspolitik ausgeschaltet werden. Gerade Herr Ziegler als überzeugter Marktwirtschaftler sollte für diese Grundforderung volles Verständnis haben. Sie ist allerdings nicht die Forderung der Automobilindustrie und der Kraftverkehrswirtschaft — aus leicht begreiflichen Gründen.

In seinen Ausführungen über die mangelnde Elastizität des Verkehrsangebotes stimmt Dr. Ziegler weitgehend mit mir überein, während er bei der Nachfrage meinen Ausführungen glaubt widersprechen zu müssen. Dabei gehen seine Bemerkungen aber an meinen Darlegungen vorbei. Ich habe ausdrücklich erwähnt, daß Preisänderungen einzelner Verkehrsmittel durchaus eine Verschiebung der Nachfrage von einem zum anderen Verkehrsmittel mit sich bringen; ich habe nur behauptet, daß die Nachfrageelastizität im Verkehr im ganzen geringer sei als im Durchschnitt der übrigen Wirtschaft. Das gilt im großen gesehen nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr (den Erholungs- und Ausflugsverkehr vielleicht ausgenommen). Es läßt sich auch durch genauere Analyse der Verkehrsstatistiken empirisch nachweisen.

Das Verkehrsfinanzgesetz von 1955 habe ich hier nicht zu verteidigen. Ich halte es sogar für nicht ausreichend und sehe eine höhere Belastung des Straßenverkehrs, vor allem des schweren Lastkraftwagens, im Interesse der Aufbringung der Straßenkosten als notwendig an. Es mutet aber etwas merkwürdig an, wenn Herr Ziegler als Argumentation gegen dieses Gesetz bemerkt, „daß fast alle Verkehre, vor allem aber die Eisenbahn, des Straßenverkehrs nicht entraten können, weil er die Zu- und Abfuhr von Passagieren und Gütern besorgen muß“. Diese Argumentation heißt doch das Kind mit dem Bade ausschütten! Niemand, auch nicht die Deutsche Bundesbahn, hat ein Interesse am Verschwinden des Kraftverkehrs, im Gegenteil wird auch von ihrer Seite seine absolute Notwendigkeit für die Bewältigung des Nah- und Flächenverkehrs anerkannt. Es geht nur darum, ihn an den Stellen und in dem Umfange einzusetzen, wo er unter Tragung seiner vollen volkswirtschaftlichen Kosten (für den ganzen Verkehrszweig gesehen) rationell arbeiten kann. Die ihm durch das Verkehrsfinanzgesetz auferlegten Belastungen genügen meines Erachtens noch nicht, um, wenigstens für den schweren Lastkraftwagen und den schweren Omnibus, die Kosten zu decken. Das ist das tatsächliche Problem.

Widersprechen muß ich Herrn Ziegler auch, wenn er meint, daß das Privatbahnsystem (etwa in den USA) gegen Tarifbindungen sei. Die Eisenbahnen in den USA haben schon seit mehreren Jahrzehnten um die Genehmigung gekämpft, regionale Traffic Associations, das sind Tarifverbände, zu bilden, die den Preiswettbewerb unter den Bahnen der betreffenden Gebiete beseitigen sollten. Nachdem solche Associations lange Jahre hindurch unter stillschweigender Duldung durch die Interstate Commerce Commission gearbeitet haben, wurden sie im Jahre 1948 durch das sog. Reed-Bulwinkle Law legalisiert und damit auch offiziell von dem Monopolverbot des Sherman Act befreit. Heute werden die Eisenbahntarife in den USA durchweg von solchen Organisationen der Interstate Commerce Commission gegenüber vertreten, und nur noch bei Einzelтарifen, besonders Ausnahmetarifen, von den einzelnen Eisenbahngesellschaften direkt. Damit ist praktisch der Tarif-Wettbewerb zwischen den Eisenbahnen in den USA ausgeschaltet. Etwas Ähnliches gilt für den motorisierten Straßenverkehr, wo der gewerbsmäßige Verkehr (im wesentlichen die sogenannten Common Carriers, die Hauptrepräsentanten des gewerblichen Straßenverkehrs) auch überall Tarifverbände gebildet haben, die der Interstate Commerce Commission einheitliche Vorschläge über die Tarifgestaltung für den regelmäßigen Verkehr machen. Das Gleiche gilt für die Tarife der großen Fluggesellschaften (der Trunk-Lines) im nationalen Verkehr, zugleich für den internationalen Verkehr in den auf freiwilliger Basis festgesetzten Preisen der IATA. Auch in den USA gibt es trotz der vielgenutzten Möglichkeit, daß jeder Interessierte bei der Interstate Commerce Commission Einspruch gegen irgendeinen Tarif im innerstaatlichen Verkehr einlegen kann, keine freie Marktwirtschaft auf dem weitaus größten Teil des Verkehrs. Es gibt nur allgemeine Bestimmungen, wonach die Verkehrspreise „just and reasonable“ sein müssen, und darüber hat die Interstate Commerce Commission zu wachen. Die tatsächliche Auslegung dieser Generalklausel zeigt aber immer wieder, daß sie sich keineswegs grundsätzlich an einem „Marktpreis“ für die Verkehrsleistungen ausrichtet. Der ist gar nicht feststellbar, da die Verkehrspreise zum größten Teil in Traffic Associations beschlossen werden und dann der staatlichen Genehmigung unterliegen und nicht im freien Wettbewerb zustande kommen. Es ist auch keineswegs so, daß die Eisenbahnen der USA nach rein kaufmännischen Prinzipien betrieben werden. Auch sie haben gemeinwirtschaftliche Auflagen, wie die Beförderungspflicht, den Tarifzwang, die Betriebspflicht und ein weitgehendes Verbot von Tarifikriminierungen, die an sich durchaus in ihrem „kaufmännischen“ Interesse lägen. Auch in den USA können die Eisenbahnen nur dann unrentable Strecken stilllegen, wenn die Interstate Commerce Commission es gestattet. Mehr als ein dahingehender Antrag ist in den letzten Jahren von dieser Kommission abgelehnt worden,

eben dann, wenn durch die Stilllegung die Verkehrsbedienug des betreffenden Gebietes stark gefährdet wäre.

Widersprechen muß ich Herrn Ziegler auch, wenn er mir vorwirft, ich berücksichtige nicht den technischen Fortschritt, den der Kraftverkehr in das moderne Verkehrssystem gebracht habe. Dieser technische Fortschritt, soweit er ein wirklich echter ist und die Kosten aufbringen kann, die er verursacht, wird von mir durchaus bejaht. Soweit der Kraftwagen wirklich in der Lage ist, volkswirtschaftlich (unter Anrechnung der vollen Kosten, einschließlich der anteilmäßigen Wegekosten, unter Berücksichtigung allerdings auch der Kosten, die durch die hohen Verluste an Menschenleben und an Gütern entstehen, die er durch seine hohen Unfallziffern mit sich bringt) billiger zu arbeiten als die Eisenbahn, wird man diesem echten technischen Fortschritt seine Chance geben müssen — aber auch nur dann und insoweit!

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, dann ist das Gerede vom „Technischen Fortschritt“ eine gedankenlose Phrase im Munde der Interessenten oder derjenigen, die sich bewußt oder unbewußt auf ihre Seite stellen. Wenn Herr Ziegler in diesem Zusammenhang sagt: „Hätten die Postkutscher vor mehr als hundert Jahren ihre Fahrzeuge mit Gummireifen und selbst mit schwer gepolsterten Sitzen versehen, so hätten sie im Zuge des technischen Fortschrittes dennoch nicht die Eisenbahnen in ihrem gewaltigen Aufstieg hindern können“, so unterschreibe ich das hundertprozentig! Es ist nur ein immerhin beträchtlicher Unterschied zwischen der Konkurrenz des Pferdefuhrwerks und der Eisenbahn auf der einen Seite und der Eisenbahn und des Kraftwagens auf der anderen Seite!

MARKTWIRTSCHAFT UND DIRIGISMUS

Ich betone noch einmal die Ausführungen meines Aufsatzes im Schlußkapitel „Staatliche Verkehrsordnung“, wonach der Staat bei seiner Einflußnahme auf den Verkehr im Rahmen des Möglichen markttechnische Mittel anwenden muß, daß er aber dort, wo diese Mittel versagen, auch direkte verwaltungsmäßige Eingriffe durchführen muß. Herrn Ziegler wird der Begriff der „Ordnungstaxe“ aus der Preistheorie bekannt sein, und ebenso die Tatsache, daß der Staat dort, wo sich aus der Marktsituation im Wettbewerb ein echter Marktpreis wegen irgendwelcher Störungen und Hemmungen nicht ergeben kann (und das ist auf dem Verkehrsgebiet wegen der Ungleichheit der Wettbewerbsbedingungen durchaus der Fall), durch Ordnungstaxen sich an den bei freier Konkurrenz und gleichen Kostengrundlagen des Wettbewerbs zustandekommenden Preisen orientieren muß. Der Staat bzw. die staatlichen Verkehrsmittel werden aber oft, wenn es für das Gemeinwohl notwendig ist, auf dem Verkehrsgebiet auch zu „echten“ Taxen, d. h. zu Preisfestsetzungen für bestimmte Verkehrsleistungen unter Zusatzkosten, also zu echten Subventionen greifen müssen, etwa bei Unterkosten-Ausnahmetarifen zum Schutz bestimmter Wirtschaftszweige bzw. -betriebe

und bestimmter notleidender Gebiete. Es ist ein auch in der Theorie überwundener Standpunkt, daß ein „freier“ Markt unter allen Umständen und überall die beste Art der Produktion und Verteilung der Güter und Dienstleistungen garantiere. Es wird immer Gebiete und Teile der Wirtschaft geben, die bei völlig freier Marktwirtschaft gegenüber anderen ins Hintertreffen kämen und bei denen daher staatliche Ordnungseingriffe u. a. auch in die Preisgestaltung notwendig sind. Zu diesen Gebieten gehört auch der Verkehr.

Ein Blick in das verkehrswissenschaftliche Schrifttum dürfte davon überzeugen, daß das die übereinstimmende Ansicht aller namhaften Vertreter der deutschen Verkehrswissenschaft ist. Es ist auch die Praxis in allen Ländern, auch in solchen mit grundsätzlich liberaler Wirtschaftspolitik, wie in den USA. Verschieden ist nur das Maß der staatlichen Lenkungsmaßnahmen.

Man kommt den vielfachen Problemen, die der moderne Verkehr stellt, nicht dadurch auf den Grund, daß man eine „freie, soziale Marktwirtschaft“ einer „dirigistischen Wirtschaftsauffassung“ entgegensetzt. Das wirkliche Leben widerstrebt der radikalen Durchführung des einen wie des anderen Grundprinzips. Es ist viel zu differenziert und vielgestaltig, als daß es sich mit einem einzigen Prinzip auch im Gebiete der Wirtschaft meistern ließe. Auch wenn man, wie ich, grundsätzlich das Prinzip der sozial verpflichteten Marktwirtschaft bejaht, kommt man doch nicht umhin, auf gewissen Gebieten der Wirtschaft zeitweise oder dauernd ergänzend verwaltungsmäßige Eingriffe im Sinne einer Lenkung zur Herstellung einer dem Gesetzgeber vorschwebenden richtigen Ordnung anzuwenden. Das gilt nicht zuletzt für das Gebiet des Verkehrs. Wenn Dr. Ziegler fragt, was ich unter einer dem Verkehr adäquaten Ordnung verstehe, so möchte ich ihm antworten, daß ich darunter eine solche Ordnung verstehe, die die einzelnen Verkehrsmittel so einsetzt, daß sie, jedes in seiner Art und nach seiner Leistungsfähigkeit, in Zusammenarbeit und fairem Wettbewerb für die Gesamtheit das Beste leisten können. Diese Ordnung kann auf Grund der besonderen Gegebenheiten des Verkehrs nicht in einem System freier Marktwirtschaft im Verkehr herbeigeführt werden, sondern nur durch die ordnende Hand des Staates, und zwar soweit wie eben möglich mit „marktmäßigen“ Mitteln, im wesentlichen durch Beeinflussung der Kosten der Verkehrsmittel durch den Staat oder durch Festsetzung von Verkehrspreisen, die (als „Ordnungstaxen“) einem „Gleichgewichtspreis“ entsprechen (der sich am Verkehrsmarkt auf vielen Teilmärkten nicht bei völliger Freiheit der Preisbildung bilden kann). Wenn Herr Dr. Ziegler in seinem Schlußabsatz bemerkt, er sei mit mir darin einig, daß ohne die ordnende Hand des Staates ein moderner Verkehr nicht mehr denkbar sei, daß es aber auf das „Wie“ dabei ankomme, so bestehen Differenzen zwischen ihm und mir nur hinsichtlich der Methoden. Ich bin, wie schon

erwähnt, der Meinung, daß der Staat dabei (soweit eben möglich!) mit markttechnischen Mitteln (vor allem durch Veränderung der Kostenstruktur und -höhe durch Steuern und Abgaben auf der einen Seite, durch Entlastung von Sonderlasten, etwa von politischen Lasten bei der Bundesbahn auf der anderen Seite, aber bei Aufrechterhaltung der grundsätzlichen Freiheit der Verkehrsnutzer in der Wahl des Verkehrsmittels) eine ausgleichende Verkehrspolitik treiben soll. Ich bin allerdings auch der Meinung, daß der Staat u. U. auch zu verwaltungsmäßigen Eingriffen in die Verkehrswirtschaft genötigt wird, wenn an einer bestimmten Stelle die markttechnischen Eingriffe versagen bzw. nicht ausreichen (etwa hinsichtlich einer Einschränkung des Werkfernverkehrs mit Kraftwagen auf das volks- und verkehrswirtschaftlich richtige Maß, oder bei der Preisgestaltung auf Spezialgebieten). Das schwere Geschütz des „Anti-Dirigismus“, das Herr Ziegler zum Schluß seines Aufsatzes gegen mich auffährt, während er sich selbst als Vertreter der „freien,

sozialen Marktwirtschaft“ bezeichnet, schießt ins Leere, weil ich einen allgemeinen „Dirigismus“ weder auf dem Gebiet des Verkehrs noch auf anderen Gebieten der Wirtschaft vertrete, sondern nur dort, wo die ungeordnete Marktwirtschaft und unter Umständen auch die „soziale Marktwirtschaft“ nicht die beste Lösung darstellt. Solcher Gebiete gibt es außer dem Verkehr noch einige andere, wie die Klein-Wohnungs-Wirtschaft, Teile der Landwirtschaft, die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswirtschaft, um nur einige zu nennen. Das sind dann Fragen der reinen Zweckmäßigkeit und nicht der „Weltanschauung“!

Man kann aus einem richtigen Grundsatz einen Fetisch machen, und das geschieht, wenn man die „soziale Marktwirtschaft“ zum Generalprinzip erhebt, ohne Rücksicht auf die besonderen Gegebenheiten und Forderungen bestimmter Teile des gesellschaftlichen Lebens. Wenn Herr Ziegler eine solche Anschauung „Dirigismus“ nennt, dann will ich mich gern als „Dirigisten“ bezeichnen!

Summary: The Demand of an Adequate Transport Order. This is Professor Berkenkopf's reply to the criticisms brought forward in the foregoing article to his contribution to the May edition of this journal. In dealing with the remarks of his critic in detail the author again underlines his demand of an "adequate" ordering of the transport system by the State and emphatically rejects the imputation that he was an advocate of general dirigisme. It was only where a free and socially orientated market-economy was incapable of guaranteeing a reasonable and smooth functioning of the market mechanism that he was in fact advocating a State order, and even administrative measures if necessary, to ensure this smooth functioning. That, however, was the view held by contemporary transport scientists in all countries.

Résumé: Revendication d'une réglementation adéquate des transports. — Dans l'article présent, l'auteur, M. le Prof. Berkenkopf, répond à la critique de M. Ziegler que celui-ci a rédigé après la lecture d'un autre article du Prof. Berkenkopf publié dans l'édition Mai de notre périodique. Nos lecteurs trouveront l'article de M. Ziegler aussi dans l'édition présente. M. le Prof. Berkenkopf fait passer un examen critique aux arguments de M. Ziegler. Il répète sa revendication d'une réglementation « adéquate » des transports par l'Etat, mais il se défend énergiquement contre le reproche d'être partisan d'un dirigisme total. En précisant sa position l'auteur explique qu'il vote pour une intervention de l'Etat seulement dans les circonstances, où l'économie du marché libre et sociale se trouve hors d'état de garantir un fonctionnement sans heurts du marché. C'est uniquement pour des cas pareils qu'il recommande une réglementation par l'Etat et même des mesures administratives. L'auteur souligne qu'avec cette opinion il se trouve d'accord avec la conception moderne des experts de tous les pays.

Resumen: La exigencia de una ordenación de tráfico adecuada. El artículo contiene la replica del Prof. Berkenkopf a la crítica que, en el artículo que antecede, se formula contra su artículo que había sido publicado en la edición de mayo de esta revista. Discutiendo detalladamente las exposiciones de su crítico, el autor vuelve a subrayar la exigencia de una ordenación de tráfico "adecuada" promulgada por el Estado, y rechaza decididamente la afirmación que el sea partidario de un general dirigismo. Solamente, donde una libre y socialmente obligada economía de mercado sería incapaz de garantizar un razonable y libre ritmo de desarrollo del mercado, aboga en favor de una ordenación estatal que garantizaría la libre actividad del mercado, que en caso de necesidad sería garantizada por medidas administrativas. Esto sea la opinión de la actual ciencia de tráfico en todos los países.