

Walter Althammer (Hrsg.)

# Transportproblem Nahost

Güterströme suchen ihren Weg

---

**Verlag Otto Sagner München · Berlin · Washington D.C.**

Digitalisiert im Rahmen der Kooperation mit dem DFG-Projekt „Digi20“ der Bayerischen Staatsbibliothek, München. OCR-Bearbeitung und Erstellung des eBooks durch den Verlag Otto Sagner:

<http://verlag.kubon-sagner.de>

© bei Verlag Otto Sagner. Eine Verwertung oder Weitergabe der Texte und Abbildungen, insbesondere durch Vervielfältigung, ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig.

«Verlag Otto Sagner» ist ein Imprint der Kubon & Sagner GmbH. Walter Althammer - 978-3-95479-709-7  
Downloaded from PubFactory at 01/11/2019 09:39:51AM  
via free access

# SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von

WALTER ALTHAMMER

25  
24

---

## Transportproblem Nahost

Güterströme suchen ihren Weg

Die Verkehrsschwierigkeiten des  
Handels mit Südosteuropa und  
dem Vorderen Orient

Schiff — Straße — Schiene

Ergebnisse eines internationalen Expertenseminars

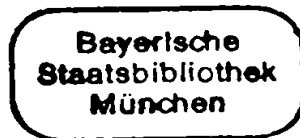
---

EIGENVERLAG DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT  
MÜNCHEN

1976

00064852  
Z 61.42 (25)

*Der vorliegende 23. Band der Südosteuropa-Studien enthält die Referate und Diskussionsbeiträge des am 24. bis 26. Mai 1976 in München durchgeführten internationalen Seminars „Neue Verkehrsströme nach Südosteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten“. Das Seminar wurde von der Südosteuropa-Gesellschaft in Verbindung mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern veranstaltet. An ihm nahmen 163 Verkehrsexperten, Regierungsvertreter, Transportunternehmer und Wirtschaftsfachleute aus elf Ländern teil. Vorbereitet und geleitet wurde das Seminar von Staatssekretär a. D. Dr. Rudolf Vogel.*



**Redaktion: Hans Hartl**  
**Schutzumschlag: Helmut Janz, Penzberg**  
**Druck: Josef Jägerhuber, Starnberg**

# RUDOLF VOGEL ZUM 70. GEBURTSTAG

ANNUAL REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

Ich brauche nicht zu unterstreichen, daß der Freistaat Bayern als *das* deutsche Durchgangsland zum Südosten und Vorderen Orient außerordentlich daran interessiert ist, daß die derzeitigen Verkehrsstauungen aufgelöst werden und daß es zu einem reibungslosen Transportfluß in Richtung Südosten kommt. Sollte es nicht gelingen, die auf diesem Seminar behandelten Verkehrsprobleme in absehbarer Zeit zu lösen, dann würde dies für alle Staaten des Donaupraumes — und nicht allein für sie — empfindliche wirtschaftliche Konsequenzen haben.

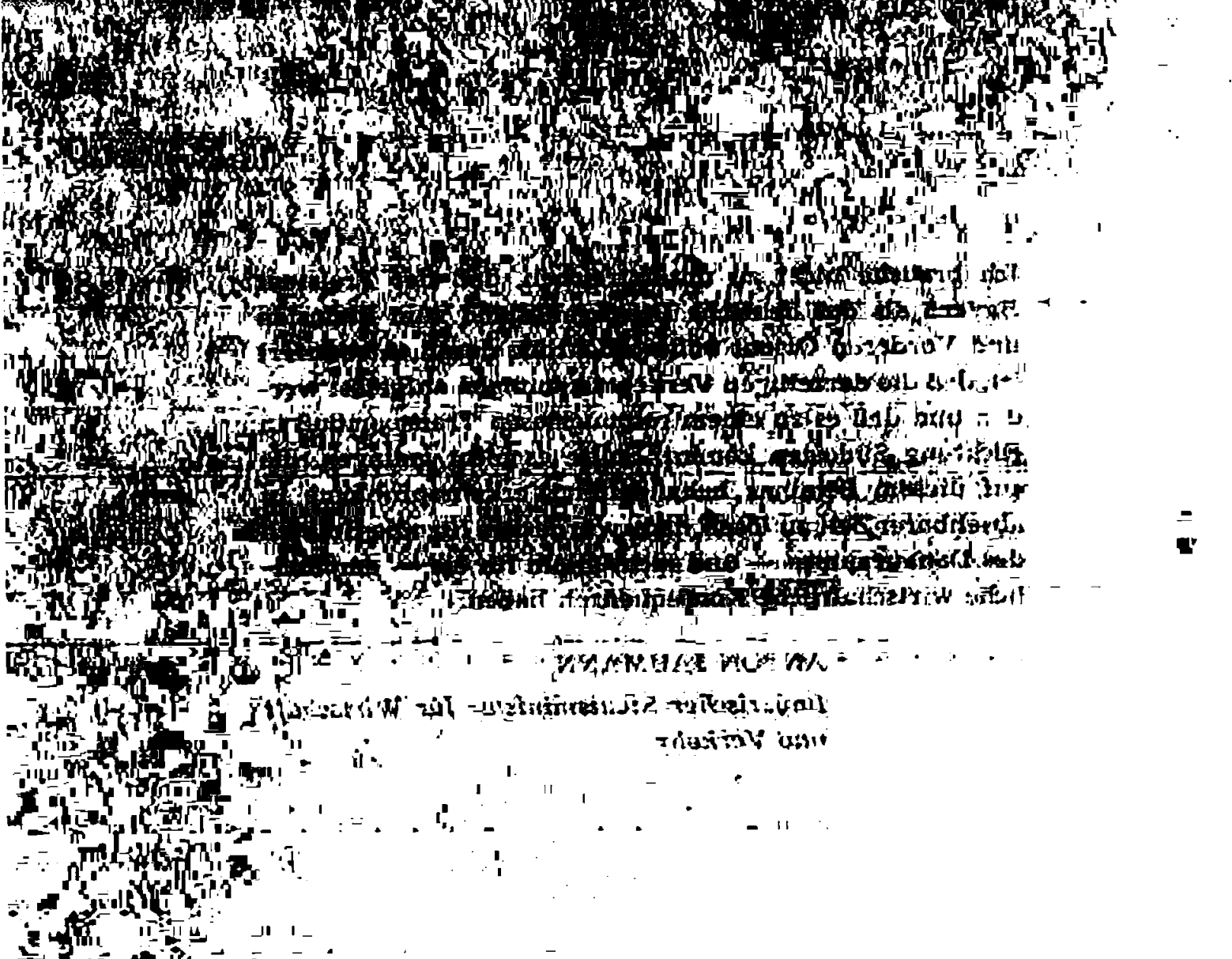
ANTON JAUMANN

*Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft  
und Verkehr*

Die Märkte des Nahen Ostens unter Führung der erdölfördernden Länder haben für unsere Wirtschaft eine zunehmende Bedeutung erlangt, und alles deutet darauf hin, daß ihr Anteil am Außenhandel der Bundesrepublik auch in der Zukunft erheblich über früher gewohnten Quoten liegen wird. Um so notwendiger ist eine breite Untersuchung der Transportprobleme des Warenverkehrs mit Südosteuropa und dem Vorderen Orient.

Dr. Ing. HEINZ NORIS

*Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer  
für München und Oberbayern*



This is a very faint and noisy scan of a document. The text is mostly illegible, but some words are discernible. It appears to be a multi-paragraph document with several lines of text.

THE HUMAN...

This is a line of text, possibly a title or a section header, which is partially obscured by noise.

# INHALT

**DR. WALTER ALTHAMMER, MdB**

Präsident der Südosteuropa-Gesellschaft

Vorwort ..... S. 11

**STAATSSEKRETÄR A. D. DR. RUDOLF VOGEL**

Vizepräsident und Vorsitzender des Kuratoriums

Einführung ..... S. 13

**ANTON JAUMANN**

Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr

Bayern — Südosteuropa — Vorderer Orient ..... S. 17

**DR. ERNST JIRKA**

Auswärtiges Amt Bonn

Der Verkehr als außenpolitischer Faktor ..... S. 22

**PROF. DR. WERNER GUMPEL**

Universität München

Die Entwicklung des Außenhandels  
mit Südosteuropa und dem Vorderen Orient ..... S. 27

**RA CARL-HEINZ LURCH**

Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs

Grundsatzfragen des Güterverkehrs nach Nahost ..... S. 37

**ARNOLD W. R. GENTZKE**

Schenker & Co GmbH

Transportsituation Nahost: See, Schiene, Straße ..... S. 40

**G. HEITZLER**

Direktor der Fa. Kühne & Nagel, Hamburg

Erfahrungen im Warenverkehr mit dem Iran ..... S. 47

**DR. CHRISTIAN WOELKER**

Ministerialdirigent im Bundesverkehrsministerium

Ausbau der internationalen Verkehrswege ..... S. 50

**DIPL.-ING. MARJAN KRAJNC**

Vorsitzender des jugoslawischen Straßenbau-Ausschusses

Die Transjugoslawische Autobahn ..... S. 57

**DR. ISMET ERGÜN**

Universität Hacettepe Ankara

Türkische Verkehrsprobleme ..... S. 63



<b>B. de FONTGALLAND</b> Generalsekretär des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), Paris	
Schienenwege nach dem Vorderen Orient .....	S. 72
<b>DR. ING. GÜNTHER LÜBBEKE</b> Ehem. Eisenbahnexperte der Weltbank	
Erforderliche Verbesserungen der Schienenwege nach dem Vorderen Orient .....	S. 80
<b>DIPL.-ING. RADMILO MILANOVIĆ</b> Berater der Gemeinschaft Jugoslawischer Eisenbahnen	
Transitmöglichkeiten der jugoslawischen Eisenbahnen..	S. 90
<b>HERMANN C. HELMS</b> Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“	
Probleme des Nahost-Schiffsverkehrs infolge der Häfen-Verstopfung .....	S. 96
<b>DIPL.-JUR. ATANASIJE SPASIĆ</b> Sekretär der Seehäfen-Gruppe bei der Wirtschaftskammer Jugoslawiens	
Die Transitmöglichkeiten der jugoslawischen Häfen.....	S. 103
<b>DIPL.-VOLKSWIRT RALF ORLSSNER</b> Deutsche Lufthansa	
Luftfrachtverkehr nach Nahost .....	S. 108
<b>RA HARALD de la MOTTE</b> Oskar Schunck Kommanditgesellschaft	
Versicherungsprobleme des Transitverkehrs .....	S. 115
<b>DISKUSSION</b> .....	S. 121
<b>DR. RUDOLF VOGEL</b>	
Schlußwort .....	S. 155
<b>ANHANG</b>	
Teilnehmerliste des internationalen Verkehrsseminars .....	S. 163

DR. WALTER ALTHAMMER, MdB  
Präsident der Südosteuropa-Gesellschaft

## Vorwort

Die ölproduzierenden Länder des Nahen und Mittleren Ostens haben als Absatzmärkte für die europäische Wirtschaft eine erhebliche Bedeutung erlangt. Ihr wachsender Bedarf an Waren aller Art, insbesondere an Investitionsgütern, wird von weitgesteckten Industrialisierungs- und Entwicklungsprogrammen bestimmt; ihm entspricht eine aus den enormen Einkünften des Ölgeschäfts herrührende solide Kaufkraft. Doch der anschwellende Güterstrom, der aus Zentral- und Westeuropa in diese Länder fließt, staut sich an verkehrstechnischen Hindernissen: die in ihrer Aufnahmekapazität überforderten Entladehäfen sind verstopft, die Transitwege durch Südosteuropa und die Türkei weit überlastet. Wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Diesem Problem war das von der Südosteuropa-Gesellschaft in Verbindung mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern vom 24. bis 26. Mai 1976 durchgeführte internationale Verkehrsseminar „Neue Verkehrsströme nach Südosteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten“ gewidmet. Über 160 Verkehrsexperten, Regierungsvertreter, Transportunternehmer und Wirtschaftsfachleute aus elf Ländern nahmen an ihm teil. Die Referate und Diskussionsbeiträge vermittelten ein nach Beförderungsarten (Straße, Schiene, Schiff) aufgegliedertes Gesamtbild der derzeitigen mißlichen Transportsituation, wie es in dieser Zusammenschau wohl selten geboten wird, sie zeigten aber auch mögliche Lösungen auf, die im allseitigen Interesse einer baldigen Verwirklichung zugeführt werden sollten. Die Bildung einer aus Experten zusammengesetzten Studiengruppe, deren Aufgabe es wäre, konkrete Pläne zur Bewältigung des Transportproblems Nahost auszuarbeiten, erscheint angesichts der auf der Verkehrstagung sichtbar gewordenen Notwendigkeiten einerseits und der Lösungsmöglichkeiten andererseits dringend geboten. Fest steht auch, daß eine großzügige Verbesserung des Straßen- und Eisenbahnnetzes nur auf multilateraler Basis mit Hilfe internationaler Geldinstitute erreicht werden kann.

Die Südosteuropa-Gesellschaft hat mit dem internationalen Verkehrsseminar, dessen Referate und Diskussionsbeiträge in der vorliegenden Publikation zusammengefaßt sind, einen Impuls zu geben versucht — er blieb, wie die ungewöhnlich starke Beteiligung zeigte, nicht ohne Wirkung. Nun ist zu

hoffen, daß dieser Impuls sich in koordinierten Bemühungen zur Lösung der anstehenden Fragen fortsetzt.

Die Planung und Durchführung des internationalen Verkehrsseminars verdankt die Südosteuropa-Gesellschaft ihrem Vizepräsidenten und Kuratoriumsvorsitzenden, Staatssekretär a. D. Dr. Rudolf Vogel, dem sie diese Veröffentlichung als Festschrift zu seinem 70. Geburtstag mit herzlichen Glückwünschen widmet.

STAATSSSEKRETÄR A. D. DR. RUDOLF VOGEL  
Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft  
und Vorsitzender des Kuratoriums

## Einführung

Zweimal befaßte sich die Südosteuropa-Gesellschaft in den letzten Jahren mit Verkehrsproblemen des Südostens. Dabei stand die Donauschiffahrt im Vordergrund, zuletzt vor vier Jahren auf unserer Tagung anläßlich der Eröffnung des Hafens Nürnberg. Wir diskutierten damals die Aspekte der Donauschiffahrt nach der Vollendung des Europakanals.

Diesmal haben wir aus unserem Programm die Donauschiffahrt ausgeklammert. Neue, weitaus aktuellere Probleme sind beinahe über Nacht entstanden. Die Heraufsetzung der Ölpreise durch die OPEC-Staaten, die daraus resultierenden höheren Gewinne aus dem Ölexport nach dem hochindustrialisierten Mitteleuropa ermöglichen den Nah- und Mitteloststaaten gewaltige neue Investitionen. Neue Investitionen aber erfordern Güter aller Art. Seit 1973 rollt eine zuvor nie gekannte Transportwelle durch Österreich, Jugoslawien, Bulgarien und die Türkei nach dem Vorderen und Mittleren Osten.

Das internationale Seminar „*Neue Verkehrsströme nach Südosteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten*“ vom 24. bis 26. Mai 1976 im Palais-Saal des Hotels Bayerischer Hof in München, das die Südosteuropa-Gesellschaft in Verbindung mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern veranstaltete, war meines Wissens der erste Versuch, durch eine derartige Veranstaltung eines der drängendsten und ökonomisch wichtigsten *Regionalprobleme* der Welt einer Lösung näher zu bringen.

Die Auswirkungen der plötzlichen und gewaltigen Steigerung des Handelsverkehrs zwischen Mitteleuropa und dem Nahen Osten rückten erst 1974/75 in das öffentliche Bewußtsein. Die Massenmedien begannen sich dafür zu interessieren. Slogans wie „Todesstraßen“ tauchten plötzlich auf.

Zahlreiche Bemühungen bilateraler Art, z. B. zwischen der BR Deutschland und Jugoslawien, zwischen dem Iran und der Türkei, Verhandlungen zwischen der Weltbank sowie der Europäischen Investitionsbank mit Jugoslawien und der Türkei kennzeichnen die beiden letzten Jahre. An unserem Verkehrs-Seminar beteiligten sich als Beobachter der Weltbank und der Europäischen Investitionsbank die Herren Wouters und Dr. Bruch.

Inzwischen hat sich wohl allgemein die Erkenntnis durchgesetzt, daß das europäisch-nahöstliche Verkehrs- und Transportproblem nicht allein bilateral gelöst werden kann, sondern auf regionaler und multilateraler Grundlage in Angriff genommen werden muß. Alle bisherigen Erfahrungen mit den

Grenzanschlüssen von Autobahnen und noch mehr von grenzüberschreitenden Tunnelbauten bewiesen die außerordentliche Wichtigkeit rechtzeitiger gegenseitiger Abstimmung der Trassenführungen, der Bauten und vor allem auch der Bauzeiten. Alle an diesem Problem beteiligten Staaten sollten von der Überzeugung ausgehen, daß es sich um eine *gemeinsame* Aufgabe handelt, auch wenn sicherlich schwerwiegende nationale Interessen mit berücksichtigt werden müssen.

Wer heute über die Steigerung des Güterfernverkehrs diskutiert, wird dabei wohl keineswegs den auf weite Sicht ebenso wichtigen *Tourismus* außer acht lassen dürfen. Tourismus bedeutet heute eine erstrangige internationale *Industrie* und spielt im Zahlungs- und Devisenausgleich — nicht nur in Europa — manchmal eine ausschlaggebende Rolle. Man hat dies in Jugoslawien, Österreich, Bulgarien, Rumänien und Griechenland längst erkannt, und man beginnt es auch in der Türkei zu würdigen. Indes, Tourismus ohne entsprechend ausgebaute Verkehrswege, Flugplätze, Häfen, Straßen und Eisenbahnen ist in unserer Zeit undenkbar. Sonnenschein und Hotels allein genügen nicht.

Die Zeit drängt, denn alle Vorausschätzungen über das Verkehrs- und Transportwachstum sprechen eine nur zu deutliche Sprache. Unsere Verkehrsprobleme sollten wir nicht nur aus der Sicht einer rein rationalen Betrachtung sehen; es hat auch irrationale Aspekte.

Wenn wir es von seiner rationalen volkswirtschaftlichen Seite ins Auge fassen, gibt uns eine jüngst veröffentlichte Pressemeldung aus Teheran zu denken, wonach der Iran die nationalökonomischen Verluste durch die Wartezeiten in den überfüllten Häfen und an den Zollübergängen, ferner infolge schlechter Verkehrswege, hoher Versicherungslasten usw. für 1975 auf nicht weniger als 900 Mill. Dollar beziffert. Man bedenke, was alle beteiligten Staaten durch die sicherlich mögliche Verringerung oder Einsparung solcher horrender Kosten erreichen könnten! Ob nicht allein schon diese möglichen Kosteneinsparungen ein gutes Äquivalent wären für die Zinsen und Amortisationen künftiger Anleihen zur Schaffung neuer, besserer Transportwege?

Uns allen sind die finanziellen Dilemmata unserer Regierungen bekannt. Ich selbst bin damit vertraut, da ich sechzehn Jahre lang Budgetexperte im Deutschen Bundestag war. Bekannt sind uns auch die Bedingungen der Weltbank und der Europäischen Investitionsbank.

Wer soll Anleihen in der Größenordnung, wie sie hier zur Diskussion stehen, verzinsen und amortisieren? Wird man dies Problem allein durch Gebühren und Abgaben, durch Tarife meistern können? Ich richte diese Frage an die 150 Regierungsvertreter, Verkehrsunternehmer und Experten der zwölf europäischen und nahöstlichen Länder, die an unserem internationalen Seminar teilnahmen, und darüber hinaus an die Länder selbst. Die Frage der Finanzierung hat neben allen Problemen technisch-organisatorischer Natur die gravierendste Bedeutung.

Ich sprach vorhin auch von einem irrationalen Aspekt unseres Themas. Von großen Straßen, Kanälen. Brücken ging in der Geschichte der Völker

und ihrer Verbindungen miteinander immer schon eine Faszination aus. Große Ideen gaben häufig entscheidende Anstöße. Denken wir an die Straßen des Römischen Imperiums, an die Panamerika-Straße, denken wir an die Idee der Verbindung Kairo—Kapstadt; heute diskutiert man bereits das Projekt München—Kalkutta als technisch-finanzielle Möglichkeit. Ende des vorigen Jahrhunderts, in der Epoche der großen kontinentalen Eisenbahnbauten, waren die Bagdad-Bahn und die Transsibirische Bahn zweifellos ungleich größere technisch-finanzielle Unternehmungen als dies heute der Bau einer durchgehenden Autobahn von Mitteleuropa nach dem Nahen Osten wäre.

Von unserem Seminar, das seinen Niederschlag in der vorliegenden Publikation gefunden hat, erhoffen wir uns Impulse auf das angestrebte Ziel hin. Die Gründung einer *Studiengruppe* wäre sehr wünschenswert und ist — nach Maßgabe der Mittel — auch geplant. Es geht nicht allein um eine durchgehende Autobahn nach Teheran oder Basra, sondern ebenso auch um die Verbesserung und den Ausbau der dorthin führenden Eisenbahnstrecken, um das Tunnelproblem unter dem Bosphorus, um die Überwindung des Van-Sees, um die Hafengebauten und die neuen Flugplätze. Bezüglich der Hafengebauten neige ich zu optimistischen Erwartungen: die langen Liegezeiten der Schiffe im Persischen Golf und im Roten Meer haben gewiß eine anspornende Wirkung. Den finanzkräftigen Ölstaaten dürfte im eigenen Interesse daran gelegen sein, für einen beschleunigten Ausbau der Häfen und die Erweiterung ihrer Kapazitäten zu sorgen.

Der Ausbau der Schienenwege mit ihren Tunneldurchbrüchen und Brücken ist langwierig und kostspielig; das geht aus den einschlägigen Referaten und Diskussionsbeiträgen hervor. Ähnliches gilt für den Bau von Autobahnen, und dennoch scheint mir dieser realisierbar, weshalb ich meine, daß ihm in der geplanten Studiengruppe der Vorrang eingeräumt werden sollte. Natürlich müssen *alle* Lösungsmöglichkeiten in Betracht gezogen und sorgfältig untersucht werden, insbesondere kurzfristig erreichbare Erleichterungen wie z. B. das Eisenbahn-Fährschiff-System. Überhaupt sollte die geplante Studiengruppe neben den Langzeitprojekten auch den kurzfristig möglichen Abhilfen ihr Interesse zuwenden.

Diese Studiengruppe sollte nicht zu groß werden. Große Gruppen, das sagt mir meine eigene Verwaltungspraxis und meine langjährige Tätigkeit als Botschafter bei der OECD in Paris, behindern sich selbst. Es sollten Untergruppen gebildet werden für den Straßenbau, den Eisenbahnbau, die Hafengebauten usw. Die „Union Internationale des Chemins de Fer“ (UIC), deren Generalsekretär, Herr de Fontgalland, ein hochinteressantes Referat beisteuerte, hat mit ihrer Studiengruppe bereits wertvolle Vorarbeiten geleistet, so daß sich eine diesbezügliche Abteilung in unserer geplanten Studiengruppe vielleicht als überflüssig erweisen wird.

Im übrigen möchte ich namens der Südosteuropa-Gesellschaft erklären, daß wir als neutrale Organisation die Bildung der Studiengruppe aktiv zu fördern bereit sind. Dabei hegen wir die Hoffnung auf einen Beistand der finanzgewaltigen Weltbank von Anfang an. Welch ein Fortschritt gegenüber

der Vergangenheit, daß es heute internationale Finanzinstitute gibt, die derartigen regionalen und überregionalen Aufgaben entscheidende Hilfen leisten können! Die Finanzierung großer Vorhaben setzt genaue Unterlagen voraus. Exakte Daten zu erarbeiten kostet Zeit, Geld und Experten. Es ist gut angelegtes Geld! Aber es bedarf eines großen antreibenden Impulses.

An unserem internationalen Seminar haben prominente Persönlichkeiten und hervorragende Fachleute teilgenommen. Ich appelliere an sie, die für alle Beteiligten so wichtigen Probleme einer Lösung näherzubringen. Zum Nutzen unserer Nationen, zur Annäherung der Völker! Wir alle wollen mit-helfen an der Verwirklichung eines faszinierenden Zukunftsziels: der Straße des Friedens von Mitteleuropa nach dem Nahen Osten.

ANTON JAUMANN

Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr

## Bayern - Südosteuropa - Vorderer Orient

Namens der Bayerischen Staatsregierung möchte ich Sie in unserer Landeshauptstadt München herzlich willkommen heißen. Aus zwei Gründen freut mich diese Aufgabe besonders: Einmal greift Ihr Seminar über „Neue Verkehrsströme nach Südosteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten“ eines der aktuellsten Probleme im internationalen Handelsaustausch auf, zum anderen unterstreicht die Teilnahme einer so großen Zahl von Regierungsvertretern das lebhafteste Interesse, das alle beteiligten Staaten an einer schnellen Lösung des zur Diskussion stehenden Problems haben.

Der Freistaat Bayern ist an der Erörterung dieser Fragen besonders interessiert, da Störungen in der Abwicklung des Güterfernverkehrs zu gravierenden Handelserschwernissen anwachsen können. Aufgrund seiner ungünstigen wirtschafts- und verkehrsgeographischen Lage ist Bayern im besonderen Maße auf die Pflege seiner Handelsbeziehungen zu den Ländern des Südostens und Süden Europas angewiesen. Dies setzt jedoch eine weiträumige Planung der übergeordneten Verkehrswege voraus, deren Verbesserung durch die von der Natur gesetzten Barrieren im Alpenbereich besonders erschwert werden.

Das Europäische Parlament hat in einer Entschließung vom 15. Juni 1973 die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Alpenübergänge als erst-rangige europäische Aufgabe klassifiziert. Die Arbeitsgemeinschaft Alpenländer hat denn auch in der Vergangenheit bereits eine Reihe von Projekten in ihren Aufgabenkatalog aufgenommen und mit deren Realisierung begonnen.

Wie dringend dies war, hat die Entwicklung der letzten Jahre nachdrücklich bestätigt. Der sprunghaft gestiegene Gütertausch zwischen den westlichen Industriestaaten und den OPEC-Ländern hat schon bald zu einer Verstopfung der Verkehrswege in den Nahen Osten geführt. Die dortigen Häfen sind dem ständig zunehmenden Güterumschlag von ihrer Kapazität und Ausrüstung her nicht gewachsen. Im Schiffsverkehr zum Nahen Osten entstanden daher Wartezeiten bis zu 6 Monaten und mehr, was infolge der Wagenstandgelder, Hafenverstopfungszuschläge, Liegegelder, Lagergebühren usw. zu einer regelrechten Kostenexplosion führte.

Als Folge dieser Entwicklung hat sich in den letzten Jahren der für den Vorderen Orient bestimmte Güterstrom mehr und mehr auf Schiene und Straße verlagert. Vorwiegend betroffen von der Ausweitung des Straßen-



güterverkehrs und dem ständig ansteigenden Touristenstrom in Richtung Jugoslawien, Griechenland und den Ländern der Schwarzmeerküste ist die E 94/E 5 (Klagenfurt—Laibach—Zagreb—Belgrad mit Fortsetzung nach Bukarest—Sofia—Saloniki und Istanbul). Dieser Straßenzug hat darüber hinaus einen erheblichen Anteil an dem in den letzten Jahren zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jugoslawien zunehmenden Warenverkehr zu bewältigen. Im Jahre 1974 erzielte der Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jugoslawien im Versand einen Zuwachs von 90 %. Insgesamt wurden in diesem Jahr auf der Straße 205 100 t Wirtschaftsgüter und Handelswaren nach Jugoslawien ausgefahren, das waren 97 000 t mehr als im Jahre 1973. Der Güterversand nach Jugoslawien auf der Straße hat sich im Zeitraum 1970—1974 fast um 400 % ausgeweitet, der Empfang hat sich im selben Zeitraum nahezu verdoppelt. Rechnet man den privaten Verkehr der Urlauber und Wanderarbeiter hinzu, so ergeben sich gewaltige Zahlen.

### *Die Verkehrslawine wächst weiter an*

Die Notwendigkeit des Ausbaus der Transjugoslawischen Autobahn Karawanken—Gevgelija zeigt sich gerade auch in den seit 1974 weiter stark zunehmenden Verkehrsaufkommen. In den ersten neun Monaten 1975 stieg die Zahl der Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Jugoslawien nach dem Nahen Osten um 72 % gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum an. Die Dynamik des Verkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jugoslawien macht ein Vergleich der Transportmenge 1975 mit dem vom Batelle-Institut in Frankfurt im Jahre 1973 für 1980 geschätzten Daten deutlich. Danach übertraf der grenzüberschreitende Güterverkehr bei Eisenbahn und Lastkraftwagen bereits 1975 z. T. die Prognosen für das Jahr 1980 um das Doppelte und mehr.

Ich brauche nicht zu unterstreichen, daß der Freistaat Bayern als *das* deutsche Durchgangsland zum Südosten und Vorderen Orient außerordentlich stark daran interessiert ist, daß die derzeitigen Verkehrsstauungen aufgelöst werden und daß es zu einem reibungslosen Transportfluß in Richtung Südosten kommt. Schließlich drängen sich auf der Autobahn von München nach Salzburg nicht nur die Lastkraftwagen des Südostverkehrs, sondern sie stoßen dort auch noch auf das gewaltige Verkehrsaufkommen des deutsch-italienischen Güterverkehrs sowie auf den sprunghaft gestiegenen Personenwagenverkehr der deutschen Urlauber sowie der türkischen, jugoslawischen und griechischen Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland.

Wir stehen gerade am Beginn der sommerlichen Reisewelle. Zu den in den Urlaub fahrenden Gastarbeitern werden sich nicht nur Hunderttausende von deutschen Urlaubern gesellen, sondern auch der sich immer stärker ausweitende Strom der niederländischen, belgischen und skandinavischen Urlauber. Diese Zusammenballung in wenigen Monaten kostet leider nicht nur Zeit und Geld, sondern fordert — wie Sie alle wissen — erhebliche Opfer

an Toten und Verletzten. Ein Abflauen dieser Lawine von Privatreisenden ist überhaupt nicht abzusehen. Vielmehr wird sich nach einer Prognose des IFO-Instituts die Gesamtzahl der Reisenden in Pkw und Bussen über die deutsch-österreichische Grenze bis 1985 gegenüber 1970 fast verdoppeln.

Ich begrüße es deshalb außerordentlich, daß dieses Seminar nicht nur den *Straßenverkehr* durchleuchtet, sondern ebenso auch den für den Gütertransport so wichtigen *Eisenbahnverkehr*, und den an Bedeutung zunehmenden *Luftfrachtverkehr* mit einbezieht. Allerdings möchte ich hier nicht auf den UIC-Leitplan vom Herbst 73 oder auf den Ausbau der Wasserwege und die Möglichkeiten des Luftverkehrs eingehen, da hierfür besondere Referate, darunter das des Generalsekretärs der UIC, im Programm vorgesehen sind. Alle diese Bereiche sind für Bayern von großer Bedeutung. Im internationalen Luftverkehr haben die Verkehrsflughäfen München und Nürnberg zunehmende Bedeutung für Reisende von und nach Südosteuropa sowie dem Nahen und Mittleren Osten gewonnen. Was die Wasserwege betrifft, so sei nur auf den Rhein-Main-Donau-Kanal verwiesen, mit dessen Bedeutung sich die Südosteuropa-Gesellschaft bereits bei einer früheren Tagung befaßt hat.

### *Die internationalen Straßenbaupläne*

Dagegen möchte ich einige Worte mehr über die *Straßenbaupläne* sagen, vor allem soweit sie in erster Linie Bayern selbst betreffen. Ich habe mich während meiner wiederholten Besuche in Österreich und Jugoslawien in Gesprächen mit dortigen Vertretern um Lösungsmöglichkeiten des Verkehrsdilemmas bemüht. Die Bayerische Staatsregierung hat bereits seit vielen Jahren eine vertrauensvolle Zusammenarbeit nicht nur mit dem Nachbarland Österreich, sondern auch mit einzelnen jugoslawischen Republiken hergestellt. Wir wissen aber auch, daß die zur Lösung der Verkehrsprobleme erforderlichen gewaltigen Investitionen in Milliardenhöhe nicht von den Transitländern allein in der gebotenen Eile aufgebracht werden können, sondern daß es einer multinationalen Anstrengung aller interessierten Staaten bedarf. Der Weg zu einer integrierten Planung auf internationaler Ebene wirft natürlich immer wieder neue Probleme und Schwierigkeiten auf. Dennoch wurden bereits von verschiedenen internationalen Organisationen — so der Europäischen Gemeinschaft, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister, der Europäischen Raumordnungskonferenz des Europarats, der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) — einige Modelle zur Lösung europäischer Infrastrukturprobleme entwickelt. Hierher gehören auch die „Überlegungen zu einem europäischen Netz großer Verkehrsachsen“, die der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland im Mai 1973 erstellt und der Europäischen Verkehrsministerkonferenz als vorläufiges Denkmodell vorgelegt hat.

Zum Glück verfügen wir heute auch über weltweite und europäische Finanzzusammenschlüsse wie die Weltbank und die Europäische Investi-

tionsbank der EG-Kommission, um an größere Finanzierungsprobleme herangehen zu können. Ich begrüße deshalb hier in unserer Mitte die Beobachter der Weltbank und der Europäischen Investitionsbank ganz besonders. Die Bayerische Staatsregierung hat bereits durch verschiedene Initiativen die Aufmerksamkeit der Europäischen Investitionsbank auf die Projekte alpenüberquerender Verkehrswege gelenkt, um sie für ein finanzielles Engagement zu gewinnen. Darüber hinaus hat sie wiederholt die Finanzierungswünsche anderer Transitstaaten unterstützt, da sie der nachdrücklichen Auffassung ist, daß die Verbesserung der transeuropäischen Verkehrswege vom Norden nach dem Süden als Ganzes gesehen werden muß, und eine wirkungsvolle Lösung nur dann erzielt werden kann, wenn sie nicht auf Teilstrecken begrenzt bleibt.

### *Bayerns Mitbeteiligung*

Als Durchgangsland hat Bayern nicht nur eine Reihe von Wünschen, sondern auch von Anstrengungen und Planungen vorzuweisen, die in diesem Zusammenhang kurz erwähnt sein sollen. Ich denke hier vor allem an den Bau des Autobahntlastungszuges über Regensburg, Deggendorf und Passau zum Anschluß an die E 5 über Linz nach Wien, Budapest, Belgrad etc. Der überregionale Verkehrswert dieses Autobahnabschnittes wird noch erhöht durch die geplante Pyhrn-Autobahn, die bei Sattledt abzweigend über St. Michael nach Graz führen und einen beschleunigten Zugang nach Jugoslawien und West-Ungarn ermöglichen wird. Als umwegfreie Verbindung für den grenzüberschreitenden Güter- und Privatverkehr aus Richtung Frankfurt und Kassel nach Südosteuropa ist die Teilstrecke Regensburg—Passau sowie das Projekt der Pyhrn-Autobahn auch für den Transitverkehr nach dem Vorderen Orient von großer Bedeutung. Die Fertigstellung der bayerischen Strecke (A 3) in einer Gesamtlänge von 125 km und einem Kostenaufwand von rund 800 Mio. DM ist bis 1983 vorgesehen.

Im Hinblick auf eine wirkungsvolle Entlastung des bayerischen Straßennetzes im Transitverkehr (vor allem während der Ferienzeit) kommt auch den beiden geplanten Autobahnverbindungen Regensburg—Landshut—Rosenheim mit Anschluß an die Tauernautobahn und die E 94 sowie der Relation Würzburg—Ulm—Füssen—Fern- und Reschenpaß in Richtung Bozen/Mailand besondere Bedeutung zu. Beiden Verbindungsstrecken ist nach unserer Auffassung im Bedarfsplan für den Ausbau der deutschen Bundesfernstraßen besondere Dringlichkeit einzuräumen, da beide geeignet sind, die nach Südost- und Südeuropa gerichteten Hauptverkehrsströme unter Umgehung des vom Normal- und Wirtschaftsverkehr des Alltags stark beanspruchten Verdichtungsraumes München spürbar zu entlasten. Dem zunächst nur einbahnigen Bau der Trasse Regensburg—Rosenheim (A 93) in einer Länge von 135 km ist im Bedarfsplan z. T. die Dringlichkeitsstufe 1 A (d. h. Fertigstellung bis 1981), z. T. aber nur die Dringlichkeit 1 B (d. h. Fertigstellung zu einem möglichst frühen Termin zwischen 1981 und 1990)

zuerkannt worden. Die Gesamtkosten für den einbahnigen Neubau werden auf 500 Mio. DM veranschlagt.

Alle diese Projekte stehen ebenso wie die Pläne für die Anschlußstrecken in den angrenzenden Ländern — ich möchte hier vor allem den uns besonders interessierenden Bau eines neuen Karawankentunnels erwähnen — unter großem Zeitdruck. Sollte es nicht gelingen, die auf diesem Seminar behandelten Verkehrsprobleme in absehbarer Zeit zu lösen, so besteht die Gefahr, daß sich der Schwerpunkt des Baus überregionaler Verkehrswege von Norden nach Süden mehr und mehr auf die Rheinlinie im Westen verlagert. Für alle Staaten des Donaauraums — und nicht nur für sie allein — würde dies empfindliche wirtschaftliche Konsequenzen haben. Es dürfte sich daher empfehlen, möglichst rasch zu einer gemeinsamen Konzeption für grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen zu gelangen. Die Ergebnisse dieses Seminars sollten deshalb auch so bald als möglich zu Kalkulationsunterlagen für Finanzverhandlungen weiterentwickelt werden. Die bayerische Staatsregierung wird jeden Fortschritt in dieser Richtung dankbar begrüßen.

Ihnen allen möchte ich zum Schluß nicht nur eine Bereicherung Ihres Wissens, die Gewinnung wertvoller menschlicher und sachlicher Kontakte, sondern auch angenehme Tage in der Landeshauptstadt München und seiner reizvollen Umgebung wünschen.

DR. ERNST JIRKA  
Auswärtiges Amt Bonn

## Der Verkehr als außenpolitischer Faktor

Das Seminar „Neue Verkehrsströme nach Südosteuropa und dem Vorderen Orient“ beschäftigt sich mit neuen wirtschaftlichen Entwicklungen aufgrund der plötzlichen starken Steigerung der kaufkräftigen Nachfrage nach westeuropäischen Industriegütern infolge der Erhöhung der Ölpreise. Den daraus sich ergebenden Warenbewegungen zeigten sich die Verkehrs- und Abfertigungseinrichtungen weder in den Empfangsländern (z. B. die Seehäfen) noch in den Transitländern (z. B. Straßen) gewachsen. Manche Zusammenhänge zwischen Produktion, Handel und Transport erscheinen dadurch nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch in einem neuen Licht.

In dem hier betroffenen Raum existieren souveräne Staaten von verschiedensten politischen, sozialen und wirtschaftlichen Systemen und Entwicklungsständen.

Wenn der Verkehr Staatsgrenzen überschreitet, wird er zu einem Teil der Außenwirtschaft und somit auch Gegenstand der Außenwirtschaftspolitik. Diese wiederum ist nicht nur wirtschaftspolitisch, sondern gleichermaßen auch außenpolitisch, und zwar je nach den soeben erwähnten Strukturen, determiniert.

Die Wege, auf denen der Warenaustausch sich abspielt, und die Grundsätze, nach denen er geregelt wird, sind seit altersher ein eminent außenpolitischer Faktor. Gleiches Gewicht wie den Waren selber kommt ihrer Bewegung, dem Güterverkehr, zu, der den Handel zwischen räumlich getrennten Gebieten erst möglich macht. Die Beherrschung, die Kontrolle oder zumindest ungehinderte Benutzung von Straßen, Pässen, Eisenbahnen, Flüssen, Kanälen, Meerengen, Seewegen usw., gehört zu seinen Vorbedingungen. Um sie sind im Laufe der Geschichte Ströme von Geld, Schweiß und Blut geflossen. Das Völkerrecht und das zwischenstaatliche Vertragsrecht haben sich ihrer seit Jahrhunderten mit wechselndem Erfolg angenommen. Der Anspruch der Schwächeren oder Ausgeschlossenen stand und steht gegen den der Mächtigen oder Besitzenden. Verkehrsinfrastrukturen werden so zu Infrastrukturen der Außenpolitik.

Die zunehmende Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft führt von der Produktionsseite her notwendig zu einem Wachstum des Welthandels; eine Umverteilung der Nationaleinkommen verlagert seine Schwerpunkte. Oft sind beide Tendenzen miteinander verzahnt, aber in jedem Fall steigt die Bedeutung des Verkehrs, seiner Wege, Mittel, seiner Rechtsnormen.

Auch von ihm wird immer höhere Effizienz verlangt. Die Instrumente, sie zu gewährleisten, die angestrebten politischen und wirtschaftlichen Ziele zu erreichen, sind vielfältiger und subtiler geworden.

So wird der strikte Bilateralismus, der den internationalen Handel und Wandel jahrhundertlang prägte, mit der zunehmenden Verflechtung der einzelnen Volkswirtschaften seit etwa 150 Jahren zunächst allmählich, in den letzten Dekaden aber immer rascher durch multilaterale Regelungen abgelöst. Sie beruhen auf Kollektivverträgen, zunächst vornehmlich unter europäischen Ländern, in der Folge aber unter Staaten aller Kontinente. Dieser Trend hält weiterhin an. Er hat außerordentlich zur Entwicklung der Weltwirtschaft und dem friedlichen Zusammenleben der Völker beigetragen.

### *Rechtsformen der Verkehrsbeziehungen*

Als eine Art Zwischenform, die sich seit dem Abschluß der Römer-Verträge über die Bildung einer europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahre 1957 entwickelt hat, ist außerdem ein Prozeß in Gang gekommen, der sich nach innen, unter den Vertragsstaaten, durch die Integration von sechs, später neun westeuropäischen Staaten, nach außen durch deren einheitliches Auftreten manifestieren will. Ähnliche Tendenzen, mit oder ohne Integrationsziele, sind auch in anderen geographischen Räumen oder unter politisch gleich orientierten Staaten festzustellen. Vor allem ist hier der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, auch unter der Abkürzung COMECON bekannt, zu nennen.

Internationale Verkehrsbeziehungen von außenpolitischer Relevanz bestehen daher heute:

1. *Bilateral* zwischen zwei souveränen Staaten.
2. *Regional* zwischen den Mitgliedern entsprechender Organisationen (z. B. OECD, ECE und andere regionale Sonderorganisationen der Vereinten Nationen) untereinander und manchmal auch gemeinsam gegenüber Drittstaaten (z. B. EG).
3. *Weltweit* in internationalen Organisationen, in Konferenzen usw.

Die klassische Rechtsform bilateraler Beziehungen war in früheren Zeiten der Freundschafts-, Handels- und Schiffsverkehrsvertrag, welcher u. a. die damals noch relativ unkomplizierten Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Partnern, ausgehend von den Grundsätzen der Gegenseitigkeit, der Meistbegünstigung und eventuell auch der Inländerbehandlung regelte. Mit der Intensivierung und Diversifizierung des Verkehrs sind diese Verträge durch ein oft dichtes Netz von einzelnen Abkommen abgelöst worden. Häufig wird die früher gebräuchliche Einräumung der Meistbegünstigung durch das Verbot der Nichtdiskriminierung oder die Vereinbarung gleicher oder ausgewogener Beteiligung am wechselseitigen Transportabkommen ersetzt, sofern diese Grundsätze nicht ohnehin schon zu festen Bestandteilen der gegenseitigen bilateralen Beziehungen geworden sind.

Zweiseitige Verträge sind aber auch unter einem weiteren Gesichtspunkt aktuell geworden. Während bis zum Ende des 1. Weltkrieges die am Welt-handel und -verkehr teilnehmenden Staaten im allgemeinen nach den gleichen liberalen Ordnungsprinzipien lebten, ist seither neben die Marktwirtschaft die zentrale Planwirtschaft als neues Ordnungsprinzip getreten. In dem einen System ist der sich aus Angebot und Nachfrage bildende Preis, im anderen ein vom Marktgeschehen unabhängiger politischer Wille das Regulativ des Wirtschaftens. Zur Erfüllung hochgesteckter Ziele, die oft jenseits der eigenen Produktivkräfte liegen, sind große Einfuhren nötig. Sie führen zu Defiziten in der Handelsbilanz, die auf längere Sicht die Erfüllung der für manche Länder charakteristischen mehrjährigen Wirtschaftspläne in Frage stellen. Planwirtschaftlich orientierte oder in Entwicklung befindliche Länder versuchen daher, im Dienstleistungssektor Devisen zu sparen oder durch den Export von „invisibles“, z. B. Transport-, Speditions- oder Versicherungsleistungen, zu verdienen. Es kann dann in der Folge zu einem forcierten, unter Umständen zumindest mikroökonomisch zuweilen unwirtschaftlichen Ausbau von Transportkapazitäten, zu einer Bevorzugung eigener oder der Diskriminierung fremder Transportleistungen, durch direkte Eingriffe in die Frachtenvergabe, zur Ausschaltung des Wettbewerbs, zu Ratenunterbietungen, Erhebung von Transportabgaben von ausländischen Anbietern usw. kommen.

### *Politische Aspekte*

Staaten mit einer liberalen Wirtschaftsordnung befinden sich gegenüber solchem Vorgehen in der Regel in einer ungünstigen Lage. Gegenmaßnahmen von gleichem Kaliber könnten u. U. Diskriminierung bedeuten und darüber hinaus den Warenaustausch, das politische Klima und die Bemühungen um Zusammenarbeit und Entspannung beeinträchtigen. Versuche, zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen, haben bisher nicht immer zu befriedigenden Resultaten geführt, so daß Ungleichgewichte und Verzerrungen zu Lasten von Ländern mit einem freien Verkehrsmarkt entstanden. Ob der in der Helsinker Schlußakte der Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa erklärte Wille der Teilnehmerstaaten, „die Entwicklung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zu Lande sowie die Möglichkeiten einer angemessenen Teilnahme an diesem Verkehr auf der Grundlage des gegenseitigen Vorteils zu fördern“, ausreichen wird, um den Verkehr mit den europäischen Staatshandelsländern ausgewogener zu gestalten, muß abgewartet werden. Unter dieser Prämisse ist auch die von westlichen Ländern zugesagte Prüfung des Vorschlags von Parteisekretär Marschall Breshnew, Kongresse für Energie, Umweltschutz und Verkehr abzuhalten, zu sehen.

Verbindliche Abkommen mit europäischen Staatshandelsländern für den Verkehr zu Lande und zur See werden vermutlich ihre Bedeutung behalten. Ihr Abschluß ist zuweilen auch deshalb schwierig, da die erwähnten Länder

oft nicht bereit oder in der Lage sind, den Geltungsbereich solcher Verträge auch auf Berlin (West) zu erstrecken.

Der Zusammenschluß westeuropäischer Staaten zur EG und osteuropäischer Länder im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe — COMECON — bringt neue Elemente in die außenpolitischen Beziehungen, auch soweit sie die internationale Verkehrswirtschaft beeinflussen. Der Vertrag zur Gründung einer Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von 1957 widmet ein eigenes Kapitel der gemeinsamen Verkehrspolitik, die bereits verschiedene Errungenschaften zu verzeichnen hat.

### *EG und COMECON*

Die EG strebt aber auch auf dem Verkehrsgebiet über die Grenzen ihrer Mitgliedstaaten hinaus, so auf dem Gebiet der Rheinschifffahrt, der Verkehrsinfrastrukturen — etwa im Rahmen des europäisch-arabischen Dialogs — in der Frage des Beitritts von Mitgliedstaaten zum Verhaltenskodex für Linienschifffahrtskonferenzen und dergleichen mehr. Es handelt sich hier um eine allmähliche Übertragung außenwirtschaftlicher und außenpolitischer Zuständigkeiten von den Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft und somit um einen Souveränitätsverzicht, der auch auf dem Verkehrssektor nicht leichter fällt als auf anderen Gebieten. Seeschifffahrt und Luftverkehr wurden zudem von der gemeinsamen Verkehrspolitik noch nicht ohne weiteres erfaßt. Von den Zielsetzungen der EG sind die des COMECON verschieden: Im Falle der EG steht, wie bereits gesagt, am Endpunkt der angestrebten Entwicklung ein wirtschaftlich und politisch integriertes Europa, das auch nach außen als Einheit auftritt. Dagegen ist das Bemühen von COMECON vornehmlich auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der einzelnen nationalen Volkswirtschaften durch Koordination gerichtet, ohne daß er sich — wenigstens primär — ein Integrationsziel setzt. Rationalisierung des Verkehrs, Spezialisierung, Umleitung bestehender, Schaffung neuer Verkehrsströme, Öffnung neuer Märkte usw. stehen im Vordergrund.

Infolge der verschiedenen Struktur von EG und COMECON werden bilaterale Beziehungen zwischen beiden voraussichtlich nur unter Überwindung großer Schwierigkeiten zu erreichen sein. Fortschritte könnten jedoch für den Austausch von Transportleistungen interessante Perspektiven eröffnen.

Als dritte Ebene, auf der sich internationale Verkehrsbeziehungen von außenpolitischer Relevanz abspielen, wurden soeben internationale Organisationen und Konferenzen, mehrseitige Verträge und dgl. erwähnt. Derartige Bemühungen, die manchmal sogar zu allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts führten, sind relativ alt. Erinnerung sei an die von dem Holländer Hugo Grotius in seiner 1609 veröffentlichten Schrift „MARE LIBERUM“ zum ersten Mal geforderte „Freiheit der Meere“, die seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts schließlich allgemein anerkannt wurde. Fast ebenso alt, wenn nicht älter, ist das Streben, die Schifffahrt auf *Strömen, welche durch mehrere Länder fließen oder sie trennen*, rechtlich zu regeln.



Die Wiener Kongreßakten von 1815 enthalten Grundsätze für die Handelschiffahrt auf „internationalen Strömen“, auf der dann die Regelungen für verschiedene schiffbare europäische Flüsse, vor allem für Rhein und Donau (revidierte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868 und für die Donau zuletzt die Belgrader Konvention von 1948), fußen. Für die Schiffahrt auf nationalen, seien es natürliche oder künstliche, Wasserstraßen gibt es höchstens Ansätze für eine multilaterale Regelung.

Dem Zwange der technischen Entwicklung folgend, wurden immer mehr Abkommen auf dem Gebiete des Verkehrs geschlossen, entstanden immer neue internationale Organisationen, ohne die ein moderner grenzüberschreitender Verkehr kaum mehr denkbar ist, z. B. Kollektivverträge über den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr, die Luftschiffahrt, den Nachrichtenverkehr, schließlich die Vereinten Nationen mit ihren fachlichen und regionalen Sonderorganisationen, die europäische Verkehrsministerkonferenz u. v. a. m. Es entspricht aber auch der zunehmenden Politisierung zwischenstaatlicher Wirtschaftsbeziehungen, wenn die Antagonismen Ost-West und Nord-Süd oder Sonderprobleme wie der Kampf gegen den Kolonialismus (Zulassung von Befreiungsbewegungen), gegen die Apartheidpolitik Südafrikas oder gegen den Zionismus in die Konferenzsäle Eingang finden und dort häufig die sachliche Arbeit zu überwuchern drohen. Auch ein Trend zur Entliberalisierung ist nicht zu übersehen. Vorsicht gegenüber solchen Tendenzen scheint geboten.

PROF. DR. WERNER GUMPEL

Universität München

## Die Entwicklung des Außenhandels mit Südosteuropa und dem Vorderen Orient

Als das höchstindustrialisierte Land Mitteleuropas und eines der wichtigsten Industrieländer der Welt ist die Bundesrepublik Deutschland, ähnlich wie in der Vergangenheit das Deutsche Reich, einer der wichtigsten Handelspartner der südosteuropäischen Staaten. Auch mit den Ländern des Nahen Ostens verbindet Deutschland eine langjährige Handelstradition. Dennoch sind diese Länder in den vergangenen Jahren ganz besonders in das Blickfeld handelspolitischer Betrachtungen getreten, und zwar in einem Maße, das ihrem Anteil am Gesamtvolumen des deutschen Außenhandels nicht entspricht.

So hatten der *Iran* und *Irak* zusammen im Jahre 1975 nur einen Anteil von 2,2 Prozent an der deutschen Einfuhr und von 3,5 Prozent an der deutschen Ausfuhr. Nicht viel anders ist die Situation bei den südosteuropäischen Staaten. Der Anteil der *Türkei* an der deutschen Ausfuhr belief sich 1975 auf 1,1 Prozent, an der Einfuhr auf 0,3 Prozent. Für *Jugoslawien* lauten die entsprechenden Zahlen: 2,0 Prozent bei der Ausfuhr und 0,9 Prozent bei der Einfuhr. Die entsprechenden Anteile *Bulgariens* liegen unter 0,5 Prozent. Ähnlich unbedeutend ist der Handelsanteil *Ungarns*, nur unwesentlich höher der Griechenlands. Der Handelsanteil des gesamten südosteuropäischen Raums am bundesdeutschen Außenhandel überschreitet bei den Ausfuhren kaum 6 Prozent, bei den Einfuhren liegt er knapp über drei Prozent.

*Anteil einiger südosteuropäischer und Nahost-Länder am  
deutschen Außenhandelsvolumen 1975  
(in Prozenten)*

Land	Einfuhr	Ausfuhr
Jugoslawien	0,9	2,0
Bulgarien	0,1	0,5
Türkei	0,3	1,1
Irak	0,2	1,2
Iran	2,0	2,3

Wenn dem Güterverkehr mit Südosteuropa und dem Nahen Osten dennoch ein hohes Maß an Aufmerksamkeit geschenkt wird, so liegt das einmal daran, daß es sich bei dem genannten Raum um einen riesigen potentiellen

Markt handelt, einen Markt, der, sobald die notwendige Kaufkraft geschaffen ist, eine wichtige Ergänzung des weitgehend gesättigten Marktes der westlichen Industriestaaten darstellt. Zum anderen ist es ein Markt, dessen schnelle Expansion Probleme besonderer Art gebracht hat.

Im Gegensatz zu den südosteuropäischen Staaten ist in den Ländern des Vorderen Orients, unter denen in diesem Zusammenhang und unter der Themenstellung dieser Konferenz nur der Iran und der Irak verstanden werden sollen, durch die energiewirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre die für die Ausdehnung der Wirtschaftsbeziehungen unumgängliche Kaufkraft geschaffen worden. Das findet in einer Zunahme der Güterströme in diese Länder seinen Ausdruck, die zu den bekannten Problemen im Verkehrssektor geführt hat, mit der wir uns auf dieser Tagung auseinanderzusetzen haben. Besonders betroffen von dieser Entwicklung sind neben den Erdölländern Iran und Irak jene südosteuropäischen Länder, die als Transitstaaten Dienstleistungen zu erbringen und ihre Verkehrswege zur Verfügung zu stellen haben, nämlich *Jugoslawien*, *Bulgarien* und die *Türkei*. Auf sie sollen sich, wenn hier von Südosteuropa gesprochen wird, meine Ausführungen beschränken. Besonders betroffen von der Erweiterung des Güterverkehrs sind dabei Jugoslawien und Bulgarien, weil sie als Transitland für mehrere Staaten dienen, Jugoslawien für den Verkehr nach Bulgarien und der Türkei sowie nach den Staaten des Vorderen Orient, Bulgarien als Transitland für den Verkehr mit der Türkei und dem Vorderen Orient.

### *Jugoslawien und Bulgarien*

Die Entwicklung der Außenhandelsbeziehungen zu den hier untersuchten Ländern war in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts vehement. Das betrifft auch die südosteuropäischen Staaten, die steigende Importe nicht durch Rohölverkäufe oder Lieferung anderer Güter mit überdurchschnittlich steigenden Weltmarktpreisen bezahlen können. Die deutschen Ausfuhren nach Jugoslawien haben sich von 1970 bis 1974 kontinuierlich erhöht. Im Jahre 1975 sind sie erstmalig leicht rückläufig gewesen — eine Folge importrestriktiver Maßnahmen der jugoslawischen Regierung, mit denen das bestehende Handelsbilanzdefizit verringert werden soll. Immerhin haben sich die Warenbezüge Jugoslawiens seit 1970 fast verdoppelt, die bundesdeutschen Einfuhren aus diesem Land erfuhren allerdings kein vergleichbares Wachstum.

Wird der mengenmäßige mit dem wertmäßigen Außenhandel verglichen, so zeigt sich, daß die exportierten Gütermengen nicht die gleiche Expansion erfahren haben, wie die wertmäßige Ausfuhr. Bei einer in ihrer Grundzusammensetzung nicht geänderten Güterstruktur der deutschen Exporte schlägt sich hier die inflationäre Entwicklung in der Bundesrepublik nieder. Zweifellos haben aber auch Verlagerungen zu höherwertigen Investitionsgütern stattgefunden. Gans besonders auffallend ist die mengenmäßige Entwicklung der deutschen Einfuhren aus Jugoslawien. Sie haben bei zuneh-

mendem Wert um mehr als die Hälfte abgenommen, ein Zeichen für die Fortschritte, die Jugoslawien in seiner Industrialisierungspolitik erzielen konnte, und die zu einem Wandel in der Güterstruktur der jugoslawischen Exporte geführt haben. Daneben spielen zweifellos auch Preissteigerungen eine Rolle.

Belastend für den deutsch-jugoslawischen Handel bleibt der unverändert große deutsche Außenhandelsüberschuß, der zwar durch die Überweisungen der jugoslawischen Gastarbeiter und die Einkünfte aus dem Tourismus gemildert, aber nicht voll beseitigt wird.

*Bulgarien* ist als Außenhandelspartner für die Bundesrepublik, wie die eingangs genannten Zahlen zeigen, ohne große Bedeutung. Dennoch ist festzustellen, daß sich die deutschen Exporte in dieses Land seit 1970 wertmäßig mehr als verfünffacht haben, während die Einfuhren der Bundesrepublik eine leichte Verringerung erfuhren. Auch hier besteht, wie Tabelle 1 im Anhang zeigt, ein erhebliches Ungleichgewicht in der Handelsbilanz, das durch die Tourismus-Einnahmen des Landes nicht ausgeglichen werden kann. Mengenmäßig haben sich die deutschen Ausfuhren nach Bulgarien im genannten Zeitraum etwas mehr als verdoppelt, machen aber mit nicht ganz 240 000 t nur ein Viertel jener Menge aus, die aus der Bundesrepublik nach Jugoslawien befördert werden. Der mengenmäßige Import aus Bulgarien hat seit 1970 eine Verringerung um ca. 20 000 t erfahren. Er dürfte für die beteiligten Verkehrssysteme keine besondere Belastung darstellen.

### *Türkei, Iran, Irak*

Stark expandiert hat auch der Außenhandel mit der *Türkei*, der sich, bei wesentlich höherem Ausgangsniveau als der bulgarische, seit 1970 verdreifacht hat. Eine besonders starke Erweiterung fanden die deutschen Ausfuhren in dieses Land. Die Erweiterung der in die Türkei entsandten *Gütermengen* blieb zwar hinter dieser Entwicklung zurück, brachte jedoch fast eine Verdoppelung der deutschen Lieferungen. Mit fast 700 000 t im Jahre 1975 handelt es sich hier um eine Beförderungsmenge, die für die beteiligten Verkehrsträger ein erhebliches zusätzliches Aufkommen bedeutet. Erheblich geringer sind die türkischen Lieferungen in die Bundesrepublik, die 1974 fast 500 000 t ausmachten, 1975 aber wieder auf 380 000 t sanken. Für die Transitstrecken Jugoslawiens und Bulgariens stellt jedoch nicht nur der Güterverkehr eine Belastung dar, der ja nur teilweise auf dem Landwege und zum großen Teil auf dem Seeweg abgewickelt wird. Vielmehr ist es besonders der Personenverkehr türkischer Gastarbeiter, der neben der zunehmenden Belastung der Landwege durch den Güterfernverkehr fühlbare Verkehrsprobleme entstehen läßt.

Eine besonders vehemente Entwicklung erfuhren die Außenwirtschaftsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik und den Ländern *Iran* und *Irak*. Die Ausfuhren in den Iran stiegen von 1,2 Milliarden DM im Jahre 1970 auf 5,2 Milliarden DM im Jahre 1975, die Einfuhren von 0,9 Milliarden auf 3,6

*Handelsverkehr (Spezialhandel) der Bundesrepublik Deutschland  
mit besonders genannten Ländern*

Herstellungs- bzw. Verbrauchsland	1970		1974		1975		Januar/März 1975		Januar/März 1976	
	t	Mill. DM	t	Mill. DM	t	Mill. DM	t	Mill. DM	t	Mill. DM
<b>EINFUHR</b>										
Jugoslawien	1 322 146	977	911 094	1 606	505 567	1 597	136 591	401	128 435	450
Griechenland	664 609	660	1 059 530	1 368	1 239 418	1 691	257 703	354	264 066	433
Türkei	386 634	449	498 687	807	379 947	779	97 675	170	99 278	248
Ungarn	765 135	490	708 148	908	652 334	906	115 497	179	232 361	249
Bulgarien	174 068	237	124 013	234	153 731	232	29 965	51	69 243	69
Irak	3 479 725	214	3 575 548	788	1 327 315	295	547 859	116	270 313	70
Iran	8 353 153	871	13 496 133	3 198	13 948 226	3 635	2 291 768	634	3 640 922	1 096
<b>AUSFUHR</b>										
Jugoslawien	701 814	2 323	1 106 139	4 526	988 879	4 461	250 463	1 069	194 664	882
Griechenland	643 499	1 317	549 568	2 204	699 509	2 683	198 821	733	135 191	605
Türkei	361 223	701	689 615	1 827	696 131	2 436	163 310	538	127 720	608
Ungarn	256 800	522	691 781	1 766	572 435	1 417	221 519	406	119 778	335
Bulgarien	115 586	240	218 824	766	237 110	1 023	60 546	217	43 163	212
Irak	24 224	70	228 462	950	354 781	2 565	92 564	686	71 633	559
Iran	278 337	1 177	832 965	2 933	1 165 333	5 192	181 081	870	255 041	1 247

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Milliarden DM. Die mengenmäßige Ausfuhr stieg von 0,3 auf 1,2 Millionen t. Dadurch, daß die Lieferungen des Iran zum ganz überwiegenden Teil aus Rohöl bestehen, vermehrten sich seine Lieferungen von 8,3 auf rund 14 Millionen t.

Noch dynamischer, wenn auch im Volumen geringer, ist die Außenhandelsentwicklung mit dem Irak. Hier stiegen die deutschen Ausfuhren von nur 70 Millionen DM im Jahre 1970 auf fast 2,6 Milliarden DM im Jahre 1975. Die deutschen Ausfuhren haben sich also im Verlauf von 5 Jahren versechsdreißigfach. Mengenmäßig trat dementsprechend eine Steigerung von nur 24 224 t im Jahre 1970 auf 354 800 t im Jahre 1975 ein. Die Entwicklung der Einfuhrseite zeigt dagegen ein erheblich anderes Bild. Die deutschen Bezüge aus dem Irak stiegen im Jahre 1974 stark an, verminderten sich aber 1975 wieder erheblich und liegen heute nur etwa 38 Prozent über denen von 1970. Das Einfuhrvolumen sank von 3,5 Millionen t 1970 auf 1,3 Millionen Tonnen im Jahre 1975.

### *Wird das Handelswachstum anhalten?*

Nach dieser rein quantitativen Darstellung der Außenhandelsentwicklung erscheint die Frage angebracht, ob die dargestellte Expansion anhalten wird und welches die Determinanten der zukünftigen Außenhandelsbeziehungen mit den hier untersuchten Ländern sind. Würde sich erweisen, daß für die Zukunft keine erhebliche Erweiterung oder vielleicht sogar eine Schrumpfung des gegenwärtigen Handelsvolumens zu erwarten ist, so müßte das ebenso Folgerungen für die künftige Gestaltung der Verkehrswege durch Südosteuropa nach sich ziehen, wie umgekehrt die Feststellung, daß eine weitere Expansion zu erwarten ist.

Bei den Ländern Südosteuropas entspricht sich die Situation weitgehend. Ihre Wirtschaftspolitik ist auf *schnelles wirtschaftliches Wachstum* ausgerichtet, mit dem sie aus dem Zustand der Unterentwicklung heraussteuern wollen. Obwohl die hier behandelten drei Länder unterschiedliche Wirtschaftssysteme haben und sich dementsprechend ihr entwicklungspolitisches Instrumentarium voneinander unterscheidet, ist ihnen doch gemein, daß der Staat die Prioritäten der Entwicklungspolitik setzt und selbst zur Erreichung der gesteckten Ziele aktiv wird. Die hochgesteckten Ziele der wirtschaftlichen Entwicklung setzen, wenn sie erreicht werden sollen, umfangreiche Importe von Investitionsgütern aus den westlichen Industriestaaten und besonders aus der Bundesrepublik Deutschland voraus, die zu den Haupthandelspartnern dieser Länder gehört. Jugoslawien plant beispielsweise bis 1985 jährliche Wachstumsraten des Bruttosozialprodukts von 7 Prozent, ähnlich hoch liegen die türkischen Zielvorstellungen (für 1976: 7,5 Prozent). Bulgarien gehört im Ostblock neben Rumänien zu den Ländern, die die höchsten Wachstumsraten verzeichnen. Alle drei Länder weisen ein starkes Bevölkerungswachstum auf, das bei der Türkei mit 2,5 Prozent pro Jahr besonders hoch ist. Für die heranwachsende Generation müssen Arbeitsplätze geschaffen werden, wenn schwerwiegende soziale Spannungen vermieden werden sollen.

Diesen auch auf außenwirtschaftliche Expansion zielenden Entwicklungsnotwendigkeiten stehen einige schwerwiegende *limitierende Hemmnisse* entgegen. Am schwerwiegendsten ist dabei die mangelnde Zahlungsfähigkeit dieser Länder. Aufgrund der noch geringen Wirtschaftskraft und des niedrigen Entwicklungsstandes ist die Kapitalbildungsfähigkeit im Lande gering, das für Exportzwecke zur Verfügung stehende Güterangebot reicht zur Bezahlung der erforderlichen Einfuhren nicht aus. Teure Investitionsgüter aus den Industriestaaten müssen vorwiegend mit niedrigwertigen Rohstoffen, Agrarprodukten oder Textilien bezahlt werden, wobei die erworbenen neuen Technologien, den Anforderungen des modernen Wirtschaftsprozesses in den Industrieländern entsprechend, arbeitssparend sind, so daß bei hohem Kapitaleaufwand nur vergleichsweise wenig Arbeitsplätze geschaffen werden können.

### *Zunehmende Verschuldung der Südoststaaten*

Die aufgezeichnete Problematik führt zu einer zunehmenden Verschuldung der südosteuropäischen Staaten, insbesondere Jugoslawiens und der Türkei. Die Handelsbilanz wird zunehmend passiv. So verzeichnete *Jugoslawien* im Jahre 1975 ein Handelsbilanzdefizit von 3,624 Milliarden Dollar. Es lag zwar um 111 Millionen Dollar unter dem des Jahres 1974, war aber noch immer weit doppelt so groß wie das von 1973. Ein Teil dieses Defizits konnte durch Arbeiterüberweisungen aus dem Ausland und touristische Dienstleistungen ausgeglichen werden. Es blieb aber im Jahre 1975 ein Gesamtdefizit von 950 Millionen Dollar. Ähnlich ist die Situation der *Türkei*. Dort belief sich das Außenhandelsdefizit im vergangenen Jahr auf 3,3 Milliarden Dollar, nach 2,2 Milliarden Dollar im Jahre 1974. Allein im Handel mit der Bundesrepublik Deutschland blieb eine Lücke von mehr als 713 Millionen Dollar. Die Bundesrepublik hat im Durchschnitt der letzten sechs Jahre an der türkischen Einfuhr einen Anteil von 19 und an der Ausfuhr von 20 Prozent und ist damit der größte Handelspartner dieses Landes. Auch hier konnte ein erheblicher Teil des Handelsdefizits vor allem durch Gastarbeiterüberweisungen geschlossen werden. Im letzten Jahr reichten diese Überweisungen aber bei weitem nicht mehr aus, um das Defizit auszugleichen.

Verschärft wird die gegebene Situation durch die *Preisentwicklung auf den Brenn- und Rohstoffmärkten der Welt*, auf die die energieschwachen Länder Jugoslawien und Türkei zunehmend zurückgreifen müssen, bei in nicht gleichem Maße steigenden Preisen ihrer Exportartikel. So muß beispielsweise die Türkei für den Import von Rohstoffen und Ersatzteilen in diesem Jahr (1976) mit 3 Milliarden Dollar um 700 Millionen Dollar mehr aufwenden als 1974.

Von dieser Seite her ist daher zu erwarten, daß die Import-Tätigkeit der genannten Länder in den kommenden Jahren nicht mehr die gleiche Steigerung erfahren kann, wie in der Vergangenheit. Die weitere Entwicklung

wird davon abhängen, in welchem Maße die Industrienationen (und hier besonders die Bundesrepublik Deutschland) in der Lage sind, mehr Produkte der Südost-Staaten zu importieren. Nachdem die Türkei bereits heute 35 Prozent ihrer Exporterlöse für Zins- und Tilgungszahlen aufwenden muß, sind auch einer Kreditfinanzierung weiterer Importe enge Grenzen gesetzt.

Die Strategie Jugoslawiens und der Türkei wird daher weniger auf eine Erweiterung der Importe, als auf Importsubstitution ausgerichtet sein. Darüber hinaus werden auch andere Maßnahmen ergriffen, die Einfuhren abzu-bremsen. So hat die Türkei u. a. verbindliche Vorschriften erlassen, wie hoch der Anteil einheimischer Bestandteile bei einzelnen Erzeugnissen der Montageindustrie sein muß, und hat auf der anderen Seite Ausfuhrerleichterungen verschiedener Art gewährt. Die jugoslawische Regierung erließ Einfuhrbeschränkungen für Lebensmittel und Konsumgüter, aber auch für gewisse Investitionsgüter durch die Einführung neuer Einfuhrbewilligungsverfahren.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß die Lage der beiden Länder durch die hohen Inflationsraten in den Industriestaaten und die noch höheren Inflationsraten im eigenen Lande weiter erschwert wird.

Die Bundesrepublik Deutschland wird von der aufgezeigten Entwicklung der Handelsbeziehungen von Jugoslawien und der Türkei weniger betroffen werden als andere Lieferanten: Aufgrund ihres Angebots, ihrer günstigen geographischen Lage und den damit verbundenen niedrigen Transportkosten und nicht zuletzt aufgrund der historisch gewachsenen Wirtschaftsbeziehungen wird sie ihre starke Stellung in diesen Ländern halten können, wenn sie Wege findet, deren Ausfuhren neue Absatzwege zu öffnen.

### *Der kapitalkräftige Iran*

Die Zahlen über die Entwicklung des Warenverkehrs mit dem Iran und Irak haben gezeigt, daß dort die Situation anders gelagert ist als bei der Türkei und Jugoslawien. Der *Iran* gehört heute zu den Ländern mit den höchsten Sozialprodukt-Wachstumsraten der Welt (in den ersten beiden Jahren des laufenden Fünfjahresplans 33,8 bzw. 41,4 Prozent; für den Rest der Planperiode wird mit einer jährlichen Steigerungsrate von durchschnittlich 26 % gerechnet). Er verfügt darüberhinaus über ein anpassungsfähiges Arbeitskräftepotential, das sich, wenn man Berichten deutscher Firmen folgt, relativ schnell für die industrielle Produktion anlernen läßt, und er verfügt vor allem dank seiner Ölvorkommen über das für den Industrialisierungsprozeß unumgängliche Kapital.

Die Industrialisierungspläne des Landes sind den erwarteten Einnahmen aus den Öl-Verkäufen angepaßt worden. So sah der Fünfjahresplan für die Zeit von 1973 bis 1978 nach seiner im Gefolge der Ölpreis-Erhöhungen erfolgten Aufstockung Investitionen in Höhe von 69,6 Mrd. Dollar vor. Mittlerweile jedoch sind die Einnahmen aus dem Öl-Verkauf fühlbar gesunken, so daß das vorgesehene Industrialisierungsprogramm Abstriche hinnehmen



mußte. Während nämlich die Einnahmen aus dem Erdöl-Geschäft im vorletzten Rechnungsjahr (21. März 1974—20. März 1975) sich auf ca. 18 Mrd. Dollar beliefen, fielen sie im letzten Rechnungsjahr (nach Schätzungen) um etwa 5 Mrd. Dollar niedriger aus. Obwohl der Iran trotz der eingetretenen Entwicklung weiterhin eine umfangreiche Entwicklungshilfe leistet, tätigt er, um seine Pläne im verringerten Umfang verwirklichen zu können, mittlerweile selbst wieder Kapitalimporte. So treten seine Staatskonzerne an den internationalen Finanzmärkten als Kreditnachfrager auf.

Die Zeit der ungestümen Handelsausweitung dürfte daher auch für den Iran vorbei sein, jedenfalls werden die Wachstumsraten des Außenhandels in den kommenden Jahren abnehmen. Das ändert allerdings nichts an der Entwicklungspolitik des Landes, die darauf abgestellt ist, sich von der Erdöl-Ausfuhr unabhängig zu machen, um bei Erschöpfung der Erdöl-Reserven, die in fünfzehn bis zwanzig Jahren erwartet wird, über ein leistungsfähiges industrielles Exportpotential zu verfügen.

### *Iranische Entwicklungsbremsen*

Neben den verminderten Einnahmen aus dem Erdölgeschäft sind es aber auch einige andere Faktoren, die die Außenhandelsmöglichkeiten des Iran limitieren. Es sind dies Faktoren, die das Tempo der industriellen Entwicklung auch dann bremsen werden, wenn die Einnahmen aus dem Ölgeschäft durch vermehrte Exporte oder Preissteigerungen gesteigert werden können. Im einzelnen sind dies:

1. Der Mangel an qualifizierten Fachkräften, die für einen Industrialisierungsprozeß unumgänglich sind. Trotz aller Anstrengungen des Schah und der Regierung reicht der Bildungsstand insbesondere der ländlichen Bevölkerung nicht aus, um den Anforderungen eines modernen Industriebetriebes gerecht werden zu können. Vor allem fehlt die industrielle Erfahrung, die erst mühsam erworben werden muß.

2. Die unzulängliche Infrastruktur des Landes, die zu einer Verstopfung der Häfen und Grenzübergangsstellen führt und die Aufnahmefähigkeit des Landes beschränkt.

Die iranische Regierung ist bemüht, diese bremsenden Elemente zu beseitigen. Im erstgenannten Fall geschieht dies durch Maßnahmen zur Beschleunigung der Berufsausbildung. Da aber auch dies Zeit kostet, werden, zumindest vorübergehend, Gastarbeiter importiert, deren Zahl auf mindestens 50 000 anwachsen soll. Was die Verbesserung der Infrastruktur anbetrifft, so gelten ihr besondere Bemühungen.

Im Zusammenhang mit dem Thema dieser Tagung ist es wichtig zu wissen, daß ca. 80 Prozent des iranischen Außenhandels auf dem *Seeweg* abgewickelt werden. Bei dem immens gewachsenen Güterstrom, der durch die Lieferung militärischen Materials durch die USA erweitert wird, bringt das eine absolute Verstopfung der iranischen Häfen mit Liegezeiten der Frachtschiffe bis zu sechs Monaten und mehr. Der Iran hat nach offiziellen Schät-

zungen in den Jahren 1975/76 allein 800 Mill. Dollar an Liegegebühren für die auf Entladung wartenden fremden Schiffe aufzubringen (vgl. „Neue Zürcher Zeitung“ v. 15. Januar 1976, S. 8). Die Kapazitäten der sieben Seehäfen des Landes wurden zwar in den vergangenen Jahren auf fast das Vierfache erweitert, mit dieser Erweiterung konnte jedoch der Ausbau der Hinterlandsverbindungen nicht Schritt halten, so daß mit dem Ausbau der Häfen allein die Transportprobleme nicht beseitigt sind. Um Devisen zu sparen, folgt dem Ausbau der Häfen der Ausbau der Handelsflotte.

An den Grenzstationen der *Eisenbahnen* und der *Straßen* ergeben sich ähnliche „Pfropfen-Situationen“ wie in den Seehäfen. Das betrifft besonders die sowjetisch-iranische Grenzstation Djulfa und, bei den Lkw-Transporten durch die Türkei, den Übergang Bazarghani. Im Laufe des Entwicklungsplanes für die Jahre 1973 bis 1978 will die iranische Regierung ca. 22 Mrd. DM (80 Mrd. Rial) für den Ausbau und die Modernisierung ihres Eisenbahnnetzes aufwenden, womit die ärgsten Engpässe beseitigt werden dürften. Das alles ändert jedoch trotz der eintretenden Verbesserungen nichts an der Tatsache, daß der Iran, um eine Formulierung der „Neuen Zürcher Zeitung“ zu gebrauchen, „kein Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ ist.

### *Deutsche Überschüsse im Iran-Handel*

Auch der *Irak* konnte durch die Steigerung seiner Einnahmen aus dem Öl-Geschäft den angestrebten Industrialisierungsprozeß beschleunigen. Beliefen sich die Export-Erlöse noch im Jahre 1972 auf wenig mehr als 1 Mrd. Dollar, so stiegen sie im Jahre 1975 auf über 9 Mrd. Für den Zeitraum des 1976 angelaufenen Fünfjahresplans (1976—1980) wird mit einem durchschnittlichen realen Wachstum von mehr als 10 Prozent jährlich gerechnet. Dabei sollen vor allem Industrien errichtet werden, die die Verarbeitung der landeseigenen Rohstoffe ermöglichen, sowie Anlagen zur Metallverarbeitung, für den Maschinenbau und die Industrialisierung der Landwirtschaft. Die erforderlichen Einnahmen sollen aus einer Verdoppelung des Erdöl-Exports von 105 Mill. t im Jahre 1975 auf 200 Mill. t im Jahre 1980 gewonnen werden. Da Irak als das Land mit den zweitreichsten Erdölvorkommen im Nahen Osten (nach Saudi-Arabien) gilt, dürften diese Pläne durchaus zu verwirklichen sein. Damit steigen die Möglichkeiten zur Expansion des Außenhandels.

Auch der Irak schafft durch die Verbesserung seiner Infrastruktur die Voraussetzung für eine Steigerung seiner Einfuhren. Besonders wird auch der Straßenbau forciert, nicht umsonst bestehen 44 Prozent der deutschen Lieferungen in dieses Land aus Straßenfahrzeugen, während Maschinen nur ca. 20 Prozent ausmachen. Etwa 12 Prozent der deutschen Lieferungen bestehen aus Eisen und Stahl.

Auch für den Irak gilt die Arbeitskräfteproblematik, jedoch wurde dieses Problem erkannt, und man versucht es durch eine gezielte Bildungspolitik zu lösen.

Für die weitere Entwicklung der deutsch-irakischen Beziehungen stimmt der wachsende deutsche Außenhandelsüberschuß bedenklich. Die deutschen Erdölbezüge sind von 3,6 Mill. t im Jahre 1974 auf nur noch 1,4 Mill. t im Jahre 1975 gefallen, die Erlöse des Irak aus seinem Handel mit der Bundesrepublik kommen aber zu 97 Prozent aus dem Erdölverkauf. Das bedeutet ein Sinken der Einnahmen von fast 800 Mill. auf nur noch 311 Mill. DM. Gleichzeitig stieg der deutsche Exportüberschuß von 162 Mill. auf 2,3 Mrd. DM an. Zweifellos wird der zu erwartende Wirtschaftsaufschwung hier eine gewisse Änderung bringen, eine Lösung des Problems ist allerdings nicht in Sicht. Bei einer Betrachtung des deutschen Handels mit den Erdöl-Ländern des Nahen Ostens zeigt sich, daß die Bundesrepublik Deutschland über gesteigerte Verkäufe mit am meisten an den höheren Ölpreisen profitiert. Jedenfalls hat sich der Irak zum größten Abnehmer für deutsche Erzeugnisse im arabischen Raum entwickelt. Japan und die USA nehmen nur noch den zweiten und den dritten Platz ein.

### *Zusammenfassung*

Kehren wir zu der Ausgangsfrage nach den Zukunftsaussichten des Handelsverkehrs mit den südosteuropäischen und den Nahoststaaten zurück. Zusammenfassend können wir feststellen, daß in Hinblick auf die südosteuropäischen Staaten weiteren Handelssteigerungen relativ enge Grenzen gesetzt sind, ja daß bei einigen von ihnen kurzfristig sogar mit einem gewissen Rückgang des Handelsvolumens, besonders des deutschen Exportvolumens, zu rechnen ist. Auch beim Iran dürfte die Wachstumskurve des Außenhandels langfristig eine Abflachung erfahren, wengleich im ersten Quartal 1976 wieder eine immense Steigerung der deutschen Ausfuhren in dieses Land zu beobachten war. Ein weiterer Zuwachs der Nachfrage ist, bei Verwirklichung der Erdöl-Exportpläne dieses Landes, vom Irak zu erwarten. Hier ist allerdings eine Erhöhung der deutschen Bezüge eine wesentliche Voraussetzung (im ersten Quartal 1976 sanken die deutschen Einfuhren aus dem Irak gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres um 39 %, die Einfuhren des Irak aus der Bundesrepublik sanken um 18,6 %).

Im Hinblick auf die Fragestellung unserer Tagung bedeutet dies: Die Güterströme durch die südosteuropäischen Länder Jugoslawien, Bulgarien und Türkei werden in unverminderter Stärke anhalten und, soweit sie in den Iran und den Irak fließen, sogar noch zunehmen. Die Frage nach der Leistungsfähigkeit der beteiligten Verkehrssysteme und der Überwindung der bestehenden Engpässe bleibt daher auf der Tagesordnung und muß im Interesse aller beteiligten Länder eine Lösung finden.

RA CARL-HEINZ LURCH

Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs

## Grundsatzfragen des Güterverkehrs nach Nahost \*)

Westeuropa und nicht zuletzt die Bundesrepublik Deutschland spielen heute bei der Belieferung der nahöstlichen Erdölländer eine wesentliche Rolle. Die technisch-kaufmännische Abwicklung des Handels verläuft reibungslos, der Transport hingegen bereitet größte Schwierigkeiten. Die Hindernisse liegen in der Infrastruktur der Verkehrswege. Es gibt uralte Verkehrswege, die den Nahen Osten mit Europa ebenso verbinden wie mit China und dem Norden; sie sind eben im wahrsten Sinne des Wortes Jahrtausende alt und dem Importboom in keiner Weise gewachsen. Die Folge war eine völlige Verstopfung der Häfen am Persischen Golf und eine Überlastung des Schienennetzes. Daraus ergaben und ergeben sich beispiellose Stauungen im Güterverkehr.

Wegen der Verstopfung der Häfen griffen die Verlader verstärkt auf den Lastkraftwagen zurück. Vor der Ölkrise hatte sich der Lkw-Verkehr in den Nahen Osten während der letzten 10 bis 15 Jahre zwar stetig, aber doch recht langsam entwickelt. Die dramatische Entwicklung des Außenhandels führte dazu, daß gegenwärtig eine Flotte von rund 3000 bis 4000 Lastkraftwagen permanent zwischen Europa und dem vorderen Orient unterwegs ist. Es werden sämtliche Waren transportiert, von Konsumgütern und Schwermaschinen bis hin zu gefrorenen Lebensmitteln. Selbst vorfabrizierte Häuser werden von Schweden nach Saudi-Arabien transportiert, über eine Entfernung von 7000 km, ebenso eine komplette Fabrik aus der Bundesrepublik Deutschland nach Kabul in Afghanistan, über 8000 km.

Die Transportunternehmer Westeuropas haben wieder einmal ihre Anpassungsfähigkeit an wechselnde Transportbedürfnisse unter Beweis gestellt. Der Lkw hat sich auch auf so riesigen Entfernungen, die zuvor eine Domäne des Schiffes und der Eisenbahn waren, erneut bewährt. Zur Zeit ist er als Konkurrent der Eisenbahn und des Schiffes zwischen Westeuropa und dem Nahen Osten das schnellste Beförderungsmittel. Industrielle Güter bilden den Großteil der aus Europa in den Nahen Osten exportierten Waren, während die Rückladungen hauptsächlich Datteln, Dörrobst, Baumwolle und Teppiche befördern. Das Verhältnis zwischen dem Export- und Importvolumen beträgt 95:5 Prozent.

Die größten Schwierigkeiten bildet die schlechte Verkehrsinfrastruktur der Durchfahrtländer. Alle Verbindungen zu den Ländern des Nahen Ostens,

---

\*) Der Referent zeigte zu seinem Vortrag einen Farbfilm, der die von ihm geschilderten Straßenverhältnisse des Lkw-Transits durch die Türkei anschaulich illustrierte.

der Iran, Irak, Kuwait, Saudi-Arabien, Syrien und Jordanien bis hin zum Libanon, Pakistan, Afghanistan, führen durch Südosteuropa über unzureichende Straßen. Von Österreich und Italien führt die Fahrt über 1000 km durch Jugoslawien und rd. 400 km durch Bulgarien bis hin zur türkischen Grenze. Zu den „Flaschenhälsen“ auf dem Transport zählen erfahrungsgemäß die Grenzübergangsstellen. Bereits die deutsch-österreichische Gemeinschaftszollstelle beim Autobahn-Grenzübergang Schwarzbach ist dem gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Schon dieses Erkenntnis führt zu der Forderung, die Ausfahrt aus der Bundesrepublik Deutschland und die Einfahrt und den Transit durch Österreich wesentlich zu verbessern, um auf diesen Strecken die Fahrtzeit zu verkürzen. Es besteht Hoffnung, daß in bilateralen Verhandlungen mit Österreich durch Änderung des Fahrtgenehmigungssystems Erleichterungen geschaffen werden.

Auch die Einfahrt nach Jugoslawien ist durch Wartezeiten an den Grenzzollämtern gekennzeichnet. Auf der Transitrelation durch Jugoslawien fehlen ausgebaute Autohöfe, die ein sicheres Parken der Lastzüge und eine Rast der Fernfahrer auf dieser rund 1000 km langen Strecke ermöglichen.

An fiskalischen Abgaben fallen in Jugoslawien normale Beträge an. Das Kontingent für die Transportgenehmigung ist aus deutscher Sicht ausreichend und Regelungen zwischen dem BVM und den jugoslawischen Behörden haben dazu beigetragen, diese Transitrelation erträglich zu machen. Anders sieht es bereits an der bulgarischen Grenze aus. Selbst der Transit von Leergut wird in Bulgarien hoch besteuert. Hier wird versucht, aus dem notwendigen Transit eine Devisenquelle zu machen. Die Abführung dieser Devisen mit den entsprechenden Umwechslungsformalitäten führt oft zu Wartezeiten und zu Schwierigkeiten zwischen Behörden und Transportpersonal. Eine Verlagerung des Transits über Griechenland ist bisher nur in einigen Fällen bekannt.

Die größten Probleme auf der Fahrt in den Nahen Osten ergeben sich beim Transit durch die Türkei. Eine erste Verzögerung tritt an der bulgarisch-türkischen Grenze ein. Die Abfertigung des türkischen Zolls ist langsam und oftmals mit Wartezeiten bis 24 Stunden verbunden. Der Grenzspediteur muß das Warenmanifest in türkische Sprache übersetzen und anmelden. Im Carnet-TIR werden die üblichen Bezeichnungen in französischer und englischer Sprache nicht auf dem Warenmanifest anerkannt, da die türkischen Behörden auf ihre Heimatsprache bestehen.

Mit dem Transit durch die Türkei beginnt für das Fahrpersonal, aber auch für die Fracht der Orient mit seinen Risiken. Die rund 1500 km zwischen Ankara und der Persischen Grenze verlangen vom Fahrpersonal alles an Geschicklichkeit, Wissen, körperlicher Kraft und Mut. Die Straßenverhältnisse sind oftmals sehr schlecht, sofern die Schotterwege mancher Streckenteile überhaupt die Bezeichnung Straße verdienen. Oftmals besteht die Oberfläche nur aus Straßenschotter, manchmal nur aus Sand oder gebrochenem Asphalt. Pässe müssen in einer Höhe von über 2000 m überwunden werden, mit Temperaturschwankungen von 30 Grad Celsius bis zum Ge-

frierpunkt. Es fehlen Stützpunkte, bei denen das Fahrpersonal Hilfe bekommen kann und in denen eine Rast ohne Gefahr gesichert ist.

Der BDF ist zur Zeit dabei, in Zusammenarbeit mit einer türkischen Firma ein Hilfssystem zu installieren, das vor allem jenseits von Ankara den Fernfahrern dienen soll. Eine Fahrt durch die Türkei ist nur im Konvoi zu empfehlen, damit bei Maschinenschäden gegenseitige Hilfe gewährt werden kann.

An der türkisch-persischen Grenze ist der nächste Flaschenhals Bazargan, wo Wartezeiten bis zu 48 Stunden auftreten, bei Temperaturen im Sommer zwischen 30 und 40 Grad Celsius. Von Bazargan sind es 800 km bis Teheran auf einer Straße, die zwar in langen Strecken noch ungepflastert ist, aber weniger Risiken beinhaltet als die Transitstrecke durch die Türkei.

Auch die Verbindungen zwischen Irak—Kuwait—Saudi-Arabien mit einer Länge von 2700 km oder die Strecke Syrien (Libanon)—Jordanien—Saudi-Arabien mit einer Strecke von 3500 km bergen ähnliche Risiken für den Frachtführer und das Fahrpersonal. Wichtig bleibt für den Frachtführer, daß er zuverlässiges Personal mit auf die Reise schickt, Männer, die auf sich allein gestellt handeln müssen und können und in der Lage sind, das ihnen anvertraute Frachtgut gegenüber Eingriffen von außen zu schützen. Mehr als 25 Tage lebt und wohnt der Fahrer in seiner Kabine. Bei Pannen ist er auf sich selbst oder auf die Mithilfe seiner im Konvoi fahrenden Kollegen angewiesen. Geschieht ein Unfall, wird als erstes oft der Lkw-Fahrer verhaftet. Selbst wenn manche Erzählungen des Fahrpersonals übertrieben sein mögen, so braucht es doch eine gute Portion Erfahrung, um in diesem Verkehr bestehen zu können.

Vor einigen Monaten ist ein neues fiskalisches Hindernis zu den Schwierigkeiten hinzugetreten. Die Türkei hat den Weg in den Nahen Osten zu einer kommerziellen Einnahmequelle entwickelt. Seit dem 7. 1. 1976 wurden mit einer Verordnung eingeführt:

- eine Straßenbenutzungsgebühr
- eine besondere Mineralölsteuer und
- eine Gebühr für die Überschreitung der in der Türkei geltenden Achslasten.

Die Straßenbenutzungsgebühr einschließlich Dieselausgleichsabgabe für eine Hin- und Rücktransitfahrt liegt gegenwärtig bei rund DM 2500,—, eine Abgabe, die nicht vom Transportunternehmer, sondern vom Verlader zu tragen ist. Hier wird es sicherlich eine wesentliche Aufgabe der internationalen Organisation, der IRU, sein, gegen diese türkische Prohibitivsteuer anzugehen und vor allem zu vermeiden, daß dieses Beispiel nicht auch andere Transitländer ansteckt.

Über die Zukunft des Straßenverkehrs im Nahen Osten bliebe noch viel zu sagen. Fest steht, daß sich dieser Verkehr weiter entwickeln wird, selbst dann, wenn die Engpässe in den Häfen und Eisenbahnknotenpunkten beseitigt sind. Zuverlässige deutsche Transportunternehmer werden dafür sorgen, daß deutsche Exportgüter dem Handelsvertrag entsprechend zuverlässig in den Nahen Osten befördert werden.

ARNOLD W. R. GENTZKE  
Schenker & Co GmbH

## Transportsituation Nahost: See, Schiene, Straße

Die Bedeutung des Marktes in Nahost bedarf keiner weiteren Erläuterung. Statistiken sind hier ein verlässlicher Maßstab, wobei die Steigerungsraten speziell deutscher Ausfuhren atemberaubend sind, besonders nach den Hauptmärkten Irak, Saudi Arabien und Syrien. Die Bewältigung der dadurch anfallenden Lieferungen stellt Verlader, Frachtführer und Spediteure vor außergewöhnliche Aufgaben.

Die deutsche Groß-Spedition hat auch im Nahen Osten rechtzeitig die Notwendigkeit des Aufbaus von Transport-Organisationen erkannt und durch laufende Erarbeitung von Alternativen wesentlich dazu beigetragen, daß auch besonders der deutschen Verladerschaft im Hinblick auf das grundsätzliche Frachtniveau wie auch die Vielfalt der Transportwege das maximal Erreichbare zur Verfügung steht. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Projektgeschäft Nahost die Gesamtfachtkosten eine bedeutende Rolle spielen und somit im grundsätzlichen Wettbewerb der Lieferanten mitentscheidend sind.

Aufgrund der geographischen Lage der Länder im arabischen Nahen Osten bietet sich eine Vielzahl von Transportwegen an, deren verlässliche Beherrschung, laufende Anpassung und schließlich gezielte Anwendung an den deutschen Groß-Spediteur eine echte Herausforderung darstellt.

### *Seeverkehr*

Der überwiegende Anteil deutscher Ladung wird nach wie vor im Seeverkehr abgewickelt, wobei sich für deutsche Verlader zusätzlich der Vorteil des möglichen Wettbewerbs hinsichtlich Verschiffung von Nord- gegen Südhafen anbietet. Bei Bestimmungshäfen liegt einerseits die fast grundsätzliche Situation einer Verstopfung vor, andererseits die Tatsache, daß in den meisten Häfen durch mangelnde Organisation und mangelnde Infrastruktur, d. h. Mangel an Fahrzeugen, Kränen, Lagerplätzen, Facharbeitern bis hin zur Kompliziertheit des Verzollungsvorganges etc., bedeutende Probleme bestehen. Nachfolgend eine kurze tour d'horizon über die derzeitige Situation der Haupthäfen:

**Mersin/Iskenderun:** Keine Verstopfung, Hafenkranne bis 40 bzw. 25 t, beschränkte Traileranzahl, hohe Anschlußkosten, evtl. wettbewerbsfähig für Bestimmungen im Norden Iraks, wie Kirkuk und Mosol. Bisher noch unbedeutend.

**Lattakia:** Wartezeiten 35—45 Tage, Congestion Surcharge ab Nordhafen 90 %. Schiffe mit unter 300 frt. Ladung Präferenzen. Outsider bieten all-in-Konditionen, die hier eingerechnete Surcharge dürfte etwa die Hälfte ausmachen. Bedeutender Umschlagplatz für Transitladungen nach dem Irak.

**Tartous:** Gleiche Situation wie Lattakia, doch hat sich dieser Hafen besonders auf die Abfertigung von Container- und Ro/Ro-Schiffen spezialisiert. Bestimmungshafen für Lash Service. Bei den syrischen Häfen ist in Betracht zu ziehen, daß zwischen Syrien und Irak Spannungen politischer Art bestehen und als Folge davon z. B. seit einiger Zeit keine syrischen Trailer nach dem Irak zugelassen; dadurch wiederum Gefahr eines Engpasses an Trailern bei großem Tonnageangebot nach Transitländern. Beide Häfen verfügen über je einen Schwimmkran von 100 t Kapazität.

**Beyrouth/Tripolis:** Infolge der Unruhen seit Monaten völlig ausgefallen, durch Beschädigungen an den Hafenanlagen auch auf weitere Sicht bei Besserung der Lage keine Bedeutung, zumindest als Transithäfen, zu erwarten.

**Aqaba:** Mit der Eröffnung des Suezkanals große Bedeutung erlangt, auch im Transitverkehr nach dem Irak, teilweise auch Saudi Arabien; jedoch nur 2 volle Liegeplätze; Wartezeiten etwa 30 Tage bei 27,5 % Congestion Surcharge. Hafenorganisation und Hafendienstleistung unter Berücksichtigung der Größe des Hafens sehr positiv. Bedeutende Hafenausbaupläne werden in Kürze in Angriff genommen.

**Jeddah:** Wohl der zur Zeit am stärksten überlastete Hafen. Wartezeiten 3—4 Monate, Surcharge 82,5 %. Es sollen derzeit rund 180 Schiffe auf Reede liegen. Obwohl Jeddah durch eine Vielzahl von Sonderdiensten wie Ro/Ro, Container und Lash bedient wird, hat sich hier keine einschneidende Besserung ergeben; mangelnde Hafenorganisation, umständliche Verzollungsoperation etc. Ungezählte Ideen wurden zur Verbesserung der Lage erdacht, von „floating pier“ bis zur Entladung per Hubschrauber. Nichts hat auch nur annähernd eine Reduzierung der Wartezeiten gebracht. Aufgrund des ehrgeizigen Fünfjahresplanes muß mit einem Weiterfluß bedeutender Tonnage gerechnet werden, evtl. sogar mit einem weiteren Anstieg.

**Muttrah:** Bedingt durch ein Überziehen des Haushaltes, wurde in den vergangenen Monaten eine Großzahl von neuen Projekten gestoppt, so daß der Hafen derzeit lediglich Wartezeiten von 3—4 Tagen fordert. Keine Congestion Surcharge. Dieser Hafen wurde übrigens von einer deutschen Firma ausgebaut und im vergangenen Jahr fertiggestellt.

**Dubai:** Vergleichsweise großer Hafen mit guter Organisation; hat als Transitplatz für Ladungen nach Pakistan und Indien verloren. Wartezeiten 5—6 Tage. Congestion Surcharge 5 %. Genügend Trailermaterial verfügbar, einfacher Verzollungsvorgang.

**Abu Dhabi:** Wie Dubai, jedoch derzeit weder Wartezeiten noch Congestion Surcharge.

**Doha:** Nur drei Liegeplätze; außerordentlich großer Anfall von Projekt-Ladung, speziell auch aus der BRD. Wartezeiten rund 3 Monate, Congestion Surcharge 70 %. Hafenausbau vordringlich vorgesehen. Früher bedeutender



Umschlagplatz für Ladungen aus Fernost und Indien/Pakistan nach Saudi Arabien, speziell für ARAMCO.

*Dammam:* Völlig überlastet, mit Jeddha vergleichbar. Wartezeiten rund 3 Monate, Verstopfungszuschlag 70 %. Zwei weitere Liegeplätze sollen noch in diesem Jahr fertiggestellt werden. Eine Verbesserung der Situation dürfte mittelfristig unrealisierbar sein. Durch den geplanten Bau weiterer Häfen an der Ostküste Saudi Arabiens, wie speziell Jubail, dürfte frühestens in 3—4 Jahren eine Entspannung der Lage möglich sein.

*Bahrain:* Sieben Liegeplätze, obwohl vergleichsweise gut organisiert, betragen die Wartezeiten rund 4 Wochen. Zuschlag 35 %.

*Kuwait:* Hafen als Statussymbol gewertet; durch frühzeitigen Ausbau auf 21 Liegeplätze bedeutende Kapazität; trotzdem rund 16 Tage Wartezeit und 10 % Zuschlag, und zwar dadurch bedingt, daß der Hafen Kuwait eine bedeutende Rolle spielt als Umschlagplatz für Ladungen sowohl nach dem Irak als auch nach Saudi Arabien.

*Basrah:* Hier hat sich die Situation erheblich verbessert. Derzeitige Wartezeiten nur noch 3—4 Wochen, Verstopfungszuschlag 40 %. Ursache der Verbesserung ist in erster Linie der Bau einer ganzen Reihe von Kai-Anlagen für die Bewältigung von Projektladungen. Nach wie vor verlangt der irakische Staat in Einzelfällen innerhalb von Großprojekten den Bau von direkten Anliegerplätzen im sogenannten Shatt El-Arab, in anderen Fällen zumindest von Anlegestellen für Kähne und Pontons.

### *Eisenbahnverkehr*

Zum Seeverkehr besteht als wesentliche Alternative der direkte Bahnweg. Deutsche Spediteure sind auch in diesem Verkehr als Pioniere tätig gewesen, und zwar besonders zum Ausgleich der sich 1967 ergebenden Situation bei Schließung des Suez-Kanals. Der direkte Bahnweg spielt besonders im Verkehr nach dem Irak und Syrien eine entscheidende Rolle, in bescheidenerem Rahmen auch im sogenannten kombinierten Bahn-Lkw-Verkehr via Irak nach Kuwait und Saudi Arabien bzw. Jordanien via Syrien.

#### Vorteile des Bahnweges:

- direkte Beladung im Werk (bei Gleisanschluß), direkte Entladung der Ware aus dem gleichen Waggon am Bestimmungsbahnhof;
- vergleichsweise günstige Laufzeit, z. B. deutsche Grenze—Baghdad im Normalfall derzeit knapp 3 Wochen;
- da Frachtberechnung auf Gewichtsbasis, ergibt sich günstiges Frachtniveau bei sperrigen Gütern, d. h. Maßgewichtsverhältnisse möglichst über 4:1;
- in geringerem Umfang (von Fall zu Fall zu überprüfen) auch Einsparung an Verpackungskosten.

#### Nachteile des Bahnweges:

- Wegen Überlastung der Strecken und speziell der Fährverbindung am

Bosporus wurde das System der Kontingentierung eingeführt, d. h. pro Transitland genehmigt die Türkei eine bestimmte, vom Westen eingehende, Anzahl Waggons pro Monat.

— In der Vergangenheit zeitweilig totale Annahmesperre und bedeutende Stauungen.

— Ab 1. 4. 1976 weitere Frachterhöhung um durchschnittlich 50 %.

— Bahnverladung bedingt Anpassung an Bahnprofil, d. h. es können sich Probleme ergeben hinsichtlich Colis, besonders mit außergewöhnlichen Breiten und/oder Höhen.

— Verzögerung bei der Entladung am Bestimmungsbahnhof möglich, da auch diese dem gewaltigen Verkehrsfluß nicht gewachsen sind.

### *Der Lkw-Verkehr*

Zu den genannten Alternativen gesellt sich seit wenigen Jahren der direkte Lkw-Verkehr. Dieser Weg hat eine überaus sprunghafte Entwicklung hinter sich und scheint sich immer weiter durchzusetzen. Man spricht derzeit schon von über 2000 Trailerabfertigungen pro Monat aus West-Europa, was immerhin rund 1,2 Millionen Frachttonnen pro Jahr entspricht.

#### Vorteile des Lkw-Verkehrs:

— Direkte Verladung im Werk, direkte Entladung im Lagerhaus oder auf der Baustelle des Empfängers. Voraussetzung ist allerdings die rechtzeitige Klärung der Zollabfertigung. Bei Regierungsaufträgen im Irak hat sich Eingangsabfertigung gegen Garantie erfolgreich durchgesetzt.

— Es entfällt der zusätzliche Umschlag und das zusätzliche Beschädigungsrisiko; somit auch hier von Fall zu Fall evtl. Einsparung an Verpackung möglich.

— Schnelligkeit: Deutsche Grenze bis Baghdad 10—12 Tage, bis Kuwait 12—15 Tage, bis Jeddah 12—15 Tage. Der Lkw-Verkehr ist heute durchgehend möglich bis Dubai, eventuell Muskat/Oman. Oft kann die Zollabfertigung vereinfacht werden, so z. B. gegen Zollgarantie im Irak oder Saudi Arabien, wo bei Einsatz leistungsfähiger Zollagenten Abfertigung am Straßenzollamt meistens innerhalb von 24 Stunden möglich ist.

#### Nachteile des Lkw-Verkehrs:

— Ladung ist in der Regel den Trailer-Abmessungen unterworfen. Nur in Ausnahmefällen Schwertransporte und/oder sogenannte offene Abfertigung auf Carnet-Tir möglich (bis etwa 5 Colis).

— Hohes Frachtniveau.

— Derzeit in der Türkei wieder einmal Probleme im Zusammenhang mit der Einführung von Mineralölsteuer und Straßentaxen. Deren verbindliche Höhe ist derzeit unklar.

— Visa-Schwierigkeiten der Fahrer, besonders nach dem Irak und Saudi Arabien.

— Überlastete Straßen mit Unfallhäufigkeit (und orientalischer Gesetzgebung).

— Direkte Mitführung von legalisierten Dokumenten erfordert Ladebeginn erst nach Abschluß der Legalisierung; dadurch Dispositions-Schwierigkeit.

— Keine Rückladung.

— Sehr viele unerfahrene Unternehmer in diesem Verkehr tätig; somit oft unliebsame Folgen.

Zu diesen quasi Haupt-Verkehrsalternativen kommen seit kurzer Zeit mehrere neue Variationen und Kombinationen. Dazu gehören:

#### a) *Container-Verkehr*

**Nachteile:** Keine Gesetzgebung in den meisten Ländern. Sicher nur auf Spezialtrailern beförderbar, somit große Voraussetzungen an Inlandsorganisation. Schwierige Kontrollmöglichkeit für Rücklauf. Keine Rückladung. Anpassung an Abmessungen. Z. T. Entladenotwendigkeit für Transitzollabfertigung.

**Vorteile:** Präferenz in der Entladung, somit keine Berechnung von Congestion Surcharge bei verstopften Häfen. Gute Laufzeiten bis Bestimmungshafen möglich. Geringes oder kein Beschädigungsrisiko. (Allerdings werden Gesamtreisezeiten bei Abfertigung über einen Transithafen oft zu optimistisch angesetzt.)

#### b) *Ro/Ro-Verkehr*

Auch dieser Verkehr hat sich sprunghaft entwickelt, und viele Experten rechnen hier mit einer bedeutenden Zunahme, ja mit einem gangbaren Weg zur Teillösung der Verstopfungssituation der Häfen. Es gibt Ro/Ro-Reedereien mit eigenem Trailerpark, einschließlich eigener Organisation im Transithafen bzw. im Bestimmungsland. Daneben gibt es solche, die lediglich über sogenannte Mafi-Trailer verfügen. Diese nehmen die Ladung für die Verschiffung auf, eignen sich aber nicht für den anschließenden Landtransport; somit fällt die Notwendigkeit der Umladung im Hafen an.

Zusätzlich bieten z. Zt. Ro/Ro-Reedereien die Mitnahme von normaler Ladung an, d. h. nicht auf eigenen Rädern rollende, die dann von der Reederei zu sogenannten Palettensätzen zusammengezogen werden. Diese z. T. bis 20 t tragenden Paletten werden sowohl am Verschiffungs- als auch am Bestimmungshafen mit reedereieigenen Gabelstaplern bewegt. Heute bieten sich bereits Ro/Ro-Schiffe an, die Ladeeinheiten bis zu rund 160 t transportieren können, bzw. Gesamthöhen von rund 6 m akzeptieren.

Der dominierende *Vorteil* dieses Verkehrs liegt in der Schnelligkeit (z. B. Genua—Jeddah 5—6 Tage, Rotterdam Aqaba 10 Tage, und jeweils Präferenz für die Entlöschung. Die *Nachteile* des Ro/Ro-Verkehrs sind: Die Reisezeit ist schneller als die Zeitspanne für die Besorgung der Dokumente bei notwendiger Legalisierung; z. B. bei Jeddah besteht oft Notwendigkeit der Entladung oder Teilentladung der ankommenden Trailer zwecks Zollkontrolle; keine Gesetzgebung für vorübergehend einzuführende Trailer; kein Versicherungsschutz; keine Abstellplätze im Hafen; keine genügende Anzahl von Zugmaschinen für prompte Weiterleitung, außerdem sind diese

vergleichsweise teuer, da sie nur, und zwar unregelmäßig, innerhalb Ro/Ro-Abfertigung im Einsatz sind.

Trotz dieser Nachteile sind Transportexperten der Ansicht, daß dieser Verkehr speziell für Saudi-Arabien mit der Zeit eine Teillösung bieten kann, d. h. daß die derzeit bestehenden Inlandorganisationsprobleme mit der Zeit lösbar sind. Ro/Ro-Verkehr besteht derzeit regelmäßig ab Rotterdam nach Jeddah und Aqaba, in Kürze auch nach Dammam, des weiteren in unregelmäßigen Abständen nach Muskat, Dubai, Abu Dhabi, seit Anfang des Jahres auch etwa alle 4—6 Wochen ab Bremen, sowohl nach Jeddah als auch nach Kuwait. Welchen Zuspruchs sich dieser Verkehr erfreut, ist daraus zu ersehen, daß die ab Rotterdam eingesetzten Ro/Ro-Abfahrten nach Jeddah auf rund drei Monate ausgebucht sind.

Wie schon erwähnt, wird ein bedeutender Verkehr über Transit-Häfen nach anderen Bestimmungsländern übernommen. In erster Linie handelt es sich hierbei um Tonnage für den Irak, da dieser Verkehrsstrom außerordentlich intensiv, andererseits der Hafen Basrah bei weitem der anfallenden Tonnage nicht gewachsen ist. Als Transithäfen spielen derzeit eine bedeutende Rolle: Lattakia/Tartous, Aqaba und Kuwait. Sonderdienste bestehen quasi quer durch das ganze Gebiet, sowohl von Lattakia nach Riadh, von Jeddah (bedient im Ro/Ro-Verkehr) nach Doha, von Dubai nach Bestimmungen in Oman, etc.

In den eisfreien Monaten bietet der gebrochene *Donau-Schwarzmeerdienst* eine weitere Alternative für Verladungen nach Mittelmeerhäfen. Dieser Dienst empfiehlt sich insbesondere für große Posten (Holz, Zellulose, Papier etc.).

### *Luftfracht*

Hier scheint mir in erster Linie der Hinweis auf Abfertigungsmöglichkeiten per Luftfrachtcharter notwendig, obwohl einige Länder wie Irak und Syrien sich dem freien Verkehr nicht öffnen und diesen Charter-Markt der eigenen Gesellschaft reservieren. Nach anderen Ländern jedoch, wie speziell Saudi-Arabien und den Golfstaaten, fließt ein bedeutender Verkehr in Form von Charterflügen. Dieser bietet sich besonders dann an, wenn dringende Partien und/oder solche, die sehr empfindlich sind, in ihrem Umfang etwa einer Charterpartie entsprechen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Basisrelation im Flugverkehr bei 7:1 liegt und so die Durchschnittswerte für die Raum-/Gewichtskapazität bei 20—40 t/200—310 cbm per Flugzeug liegen. Ein Nachteil ist hier nur wieder der Dokumentenversand bei Legalisierungsvorschrift (mit Empfehlung, Legalisierung vor dem Abflug erledigen).

Aus diesen Ausführungen werden Sie ersehen haben, daß die Transport-situation im Nahen Osten äußerst komplex ist und, wie ich schon sagte, eine Herausforderung an den Groß-Spediteur darstellt. Nur mit einer eigenen und leistungsfähigen Organisation ist es heute möglich, die verlangte Leistung in Nahost zu erbringen.

Leider ist mir im Rahmen dieser Ausführungen nicht möglich, für die diversen Bestimmungen, Warengruppen etc., Frachten zu nennen oder Vergleiche vorzulegen. Das hängt von einer viel zu großen Anzahl von Fragen ab (wie z. B. Standort des Lieferwerkes, Frachtempfindlichkeit der Güter, Dringlichkeit, Warengattung, Abmessungen und Einzelgewichte, Sendungsumfang, Warenwert).

Als Empfehlung darf ich mitgeben, daß sich bei einem Großabschluß nach Ländern, für die verschiedene Transportalternativen bestehen, eine bestmögliche Ausnutzung der Alternativen dadurch erreichen läßt, daß das Akkreditiv keine bestimmte Verkehrsrouten vorschreibt, sondern lediglich Auszahlung gegen Vorlage des Spediteurdokumentes erfolgt, sei es FCR oder Durch-Konossement. In diesem Falle wäre es möglich, Projektladungen je nach sich ergebendem Vorteil auf verschiedene Routen aufzuteilen.

G. HEITZLER

Direktor der Fa. Kühne & Nagel, Hamburg

## Erfahrungen im Warenverkehr mit dem Iran

Mein Thema lautet: Erfahrungen im Warenverkehr mit dem Iran. Etwas präziser, vielleicht auch zugespitzter könnte es lauten: Alternative Transportwege und -mittel als Antwort der Spedition auf konjunkturbedingte Transportschwierigkeiten und Engpässe, aufgezeichnet am Beispiel Iran:

Das von mir behandelte Thema beinhaltet eine Reihe von Fragen, die heute bereits angesprochen bzw. skizziert worden sind. Ein Aspekt der Problematik wurde bisher noch nicht ins Bild gerückt: die Situation im Iran.

Bis vor kurzem schrieb man im Iran die Jahreszahl 1354. Ich möchte nicht behaupten, daß der heutige Iran über 600 Jahre zurückhinkt, aber die Mängel der Infrastruktur, die aufgezeichnet worden sind und die den europäischen Speditionen bzw. den einzelnen Verkehrsträgern in den letzten Jahren zu schaffen machten, haben ihre Wurzeln im Iran selbst.

Konfrontieren wir einmal zum Vergleich einige Zahlen: Die Bundesrepublik Deutschland ist 250 000 qkm groß, der Iran 1,6 Millionen qkm; die Bundesrepublik hat ca. 60 Millionen Einwohner, der Iran mit ca. 34 Millionen; die Deutsche Bundesbahn verfügt über ein Streckennetz von 32 000 km Länge, der Iran dagegen über 3000 km; in der Bundesrepublik gibt es 150 000 km erstklassige Straßen, im Iran knapp 10 000 km; wir haben 4000 km Autobahn, der Iran 45 km; unsere Wasserwege sind 5000 km lang, die des Iran 100 km; wir haben vier große Seehäfen (Lübeck, Bremen, Hamburg, Bremerhaven), der Iran verfügt über einen bedeutenden Hafen (Khorramshar) und weitere zwei Häfen geringerer Größenordnung.

Das sind die Voraussetzungen, die wir angetroffen haben, als sich die OPEC-Länder erinnerten, daß mit Öl einiges anzufangen ist. Daß sie es taten, konnte und kann man ihnen schwerlich verdenken. Wir haben heute bereits gehört, daß 1973 die Einfuhr in den Iran 6,7 Millionen Jahrestonnen betrug; 1974/75 waren es 9,3 Millionen Jahrestonnen, und wenn die Planzahlen für 1980 in Erfüllung gehen, erwartet der Iran in jenem Jahr 28 Millionen Tonnen, also eine Verdreifachung der heutigen Tonnage. Die Exportzahlen der Bundesrepublik in den Iran haben sich seit 1970 mehr als verfünffacht. Dieser Steigerung hielten die traditionellen Transportwege (Schiff, Eisenbahn, Straße) nicht stand, zumal auch der Anpassungsprozeß im Iran selbst nicht so schnell ging, wie man es eigentlich hätte erwarten müssen.

Nun, in der Zwischenzeit wurde einiges getan, um der Güterstromlawine Herr zu werden. Die Spediteure haben mit den betroffenen Eisenbahnver-

waltungen, mit den Staatsspediteuren in Ost und West, sei es in Jugoslawien oder in der Sowjetunion, Verhandlungen geführt, um neue Wege zu öffnen, und zwar möglichst kurzfristig. In den letzten 24 Monaten reiste der Spediteur aus einem Land ins andere, um die einzelnen Glieder der Kette zusammenzufügen, um neue Transportbänder zu bekommen. Auch auf der iranischen Seite hat man die Notwendigkeiten, wenn auch nicht sehr früh, so dennoch nicht zu spät, erkannt. Die Entwicklungsphasen sind angelaufen, die Häfen werden drastisch ausgebaut.

Ich darf hier einige Zahlen nennen: Allein in Basrah werden 28 neue Jets gebaut, in Khorramshar 24; der Bau von 1700 Straßenkilometer ist im Gang, darunter auch Schnellstraßen; 25 Flughäfen sollen geschaffen werden. Sicherlich muß man bei diesen Vorhaben mit Verzögerungen und Realisierungsschwierigkeiten rechnen, aber einiges hat man erreicht. Dazu gehören die alternativen neuen Transportwege von Europa nach dem Iran. Ich denke hier insbesondere an den kombinierten Bahn-Lkw-Verkehr, via Sowjetunion, der den Nachteil hat, daß die für unsere Zwecke wichtigste sowjetische Eisenbahnlinie 8 km vor der iranischen Grenze endet (der Bau der 8 fehlenden Kilometer ist schon in Angriff genommen). Was den Bahnweg über die Türkei betrifft, so kann ich den beteiligten Bahnverwaltungen mein Kompliment machen. Wenn auch spät, so wurde doch in den letzten Monaten einiges entscheidend verbessert, um nicht zu sagen: dieser Weg ist fast wieder normal, wenngleich wir uns als Spediteure wünschen, daß es über den Bosphorus und über die drei Vansee-Fähren in der Türkei etwas schneller gehen möge.

Die kombinierten Seeverkehre, sei es mit Ro-Ro oder mit Lash-Schiffen, sind fast wie Pilze aus dem Boden geschossen und nehmen heute zusätzlich Ladung auf, von den kombinierten See-Lkw-Wegen über die Türkei ganz zu schweigen, wobei die türkischen Häfen Mersin und Izmir, aber auch Samsun und Trapezund an Bedeutung gewonnen haben.

Noch ein Wort zum Kostenvergleich. Sie wissen alle, daß wir als Spediteure nicht die Preise machen, sondern im wesentlichen von den Verkehrsträgern und deren Tarife abhängig sind. Daß hier die Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage, auch unter Berücksichtigung der Güterlawine in den letzten Monaten und Jahren kräftig zugelangt haben, das hat sich in der Zwischenzeit herumgesprochen. Hier eine kurze Zahlenübersicht über die Transportkosten: *Luftverkehr* ca. 4000,— DM pro Tonne, *Bahnverkehr* über die Sowjetunion ca. 500—600,— DM pro Tonne, *Bahnverkehr* über die Türkei ca. 600—700,— DM pro Tonne (die jüngste türkische Bahnfrachterhöhung von 50 % hat sich bekanntlich für diesen Weg sehr negativ ausgewirkt). *Seeverkehr* 500—600,— DM pro Tonne, *Lkw-Verkehr* (nicht zuletzt aufgrund der neuen türkischen Transiterhöhungen) 800—900,— DM pro Tonne.

Es stellt sich die Frage, welche Transportempfehlungen wir als Spediteure geben können: Ein generelles Rezept gibt es nicht. Mein Vorredner erwähnte bereits, daß die Güterart, das Maß-Gewichtsverhältnis, die Laufzeit, der Inlandsplatz im Empfangsland die entscheidenden Kriterien sind, um den

günstigsten Leitweg zu ermitteln. Aber viel wichtiger noch ist, das Transportproblem schon im frühzeitigsten Stadium mit dem Verlader oder dem Empfänger zu klären und nicht zuzuwarten, bis die Lieferung — sei es die kleinste Kiste oder ein komplettes Werk — kurz vor der Verfrachtung steht. Dann ist es zu spät, dann läuft man unweigerlich in Probleme hinein — in Probleme übrigens, die wir Spediteure heute gar nicht mehr als so gravierend ansehen, weil sie unter Kontrolle zu bringen sind. Im einen oder anderen Fall wird man für den Transport sowohl den einen wie auch den anderen Weg, vielleicht einen dritten und vierten wählen, also „mehrgleisig“ fahren, d. h. sich für ein aufeinander abgestimmtes System mehrerer gleichzeitiger Transportarten entscheiden, um am schnellsten das Ziel zu erreichen.



DR. CHRISTIAN WOELKER

Ministerialdirigent im Bundesverkehrsministerium

## Ausbau der internationalen Verkehrswege

Wenn ein Vertreter der staatlichen Verwaltung aufgefordert wird, sich zum Ausbau der Verkehrswege zu äußern, stellt sich beim Zuhörer bzw. Leser sicherlich die Assoziation ein, ihm werde nun ein Konzept für Planung und Ausbau auf Grund einer Kosten-Nutzen-Untersuchung und vor allem für die Finanzierung vorgetragen. Das ist jedoch heute — wie wir aus eigener Erfahrung wissen — schon im nationalen Rahmen sehr schwierig. Wesentlich komplizierter ist es, einen internationalen Konsensus zu finden. Ich konzentriere mich daher auf die Darstellung und Bewertung der Probleme aus staatlicher und auch aus europäischer Sicht.

Der Ausbau der Verkehrswege — auch solcher von internationaler Bedeutung — ist heute überwiegend eine staatliche Aufgabe; das gilt jedenfalls für die Planung. Hinsichtlich der Finanzierung gibt es verschiedene Modelle, die vom einzelnen staatlichen Haushalt über Ergänzungsfinanzierung durch internationale öffentliche Banken bis zur Bildung von Fonds verschiedener Typen reichen. Mehr und mehr hat sich die Einsicht durchgesetzt, daß Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur angesichts ihrer Lebensdauer und ihres hohen Kapitalbedarfs auf einer möglichst langfristigen und verfeinerten Prognose beruhen müssen. Der deutsche Bundesminister für Verkehr hat hier für unser Land konkrete Maßstäbe gesetzt und zugleich nachdrücklich international abgestimmte Prognosen gefordert. Das ist unumgänglich notwendig, wenn man Fehlinvestitionen vermeiden will. Eine einfache Wahrheit in der Theorie, aber höchst schwierig und komplex in der Realisierung.

Prognosen haben es an sich, daß sie oft nicht stimmen. Sie sind, auch wenn sie noch so detailliert sind, ein Wagnis mit Risiken. Aber es ist immer noch besser, über eine Vorstellung von Größenordnungen zu verfügen als eine kostspielige Fahrt ins Blaue zu unternehmen. Wie ist nun die Lage einzuschätzen? Der Handel Westeuropas mit den Ländern Ost- und Südosteuropas wächst, jedoch ziemlich langsam, aus Gründen, die hinreichend bekannt sind: Zahlungsbilanzschwierigkeiten, Struktur der Güterströme, unzureichendes Marketing. Im Unterschied dazu ist ein explosives Anwachsen der Güterströme nach dem Nahen und Mittleren Osten festzustellen, natürlich mit erheblichen Unterschieden von Land zu Land. Persönliche Eindrücke von der Situation im Iran vermitteln, was die Engpässe bei den Verkehrswegen, bei der Grenzabfertigung und in den Häfen einschließlich ihrer Zu- und Abfuhr betrifft, das Bild einer absolut anomalen Situation. Inzwischen hat sich als Folge der sinkenden Ölpreise auch das

Importvolumen dieser Länder normalisiert. Auch haben partielle Infrastruktur- und Verwaltungsmaßnahmen, vor allem in den Häfen, zu einer Entspannung beigetragen.

Die Dynamik der Verkehrsunternehmer findet zwar wieder Wege, um mit Engpässen fertig zu werden; aber das ist kein Ersatz für das Nachdenken und Planen der Regierungen und internationalen Organisationen; denn die erfinderischen Unternehmer müssen oft recht kostspielige Schwierigkeiten meistern, ohne daß freilich eine betriebswirtschaftliche oder gesamtwirtschaftliche Optimierung erreicht wird. Beispielhaft für die bemerkenswerte Fähigkeit zu disponieren, ist die Organisation zahlreicher Roll-on/roll-off-Verbindungen, also von Lastkraftwagen und Anhängern, von Europa nach dem Roten Meer und in den arabisch-persischen Golf. Ein rasches Entladen dieser Schiffe, die im wesentlichen Container, Flats, Baumaschinen und Fahrzeuge transportieren, ist in den meisten Häfen gewährleistet. Außerdem läuft über syrische Häfen und über Akaba in Jordanien ein Verkehrsstrom weiter auf dem Landweg nach dem Irak, Kuwait und Saudi Arabien. Natürlich gibt es auch hier sogenannte administrative Probleme (Einfahrtgenehmigung für die Fahrzeuge, Abholung der Sattelanhänger, Zollabfertigung usw.), die Reibungs- und Zeitverluste verursachen. Ferner wird zunehmend Gebrauch gemacht vom Eisenbahntransport von Europa über die Sowjetunion in den Iran über Djulfa und Täbris, eine Verbindung, die zur Zeit auf iranischer Seite ausgebaut wird. Schließlich werden seit einiger Zeit Beförderungen von Westeuropa über die Donau und mittels Umschlag auf Küstenmotorschiffe nach türkischen Schwarzmeerhäfen durchgeführt; von dort, zum Beispiel von Samsun, weiter mit Lastkraftwagen nach dem Iran. Auch finden vereinzelte Transporte von europäischen Nordseehäfen über Leningrad und das Binnenwasserstraßennetz der Sowjetunion — natürlich nur während der eisfreien Zeit — nach dem Iran statt.

Das Bundesverkehrsministerium hat vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung eine Prognose für den Güterverkehr bis zum Jahre 1990 erstellen lassen. Danach wird der Straßengüterverkehr mit den Ländern Jugoslawien, Bulgarien, Ungarn, Rumänien von 1970 bis 1990 wie folgt wachsen:

Versand der Bundesrepublik Deutschland	um 285 %
Empfang der Bundesrepublik Deutschland	um 135 %
Durchfuhr durch die Bundesrepublik Deutschland	
nach den Balkanländern	um 485 %
aus den Balkanländern	um 975 %.

Überraschend sind die Schätzungen im Eisenbahngüterverkehr. Denn in der Zeit 1970—1990 wird im Verkehr mit Jugoslawien, Bulgarien, Ungarn, Rumänien der Versand der Bundesrepublik Deutschland um 27 %, der Empfang der Bundesrepublik Deutschland um 29 % sinken. Im Personenverkehr, der bei Investitionsentscheidungen in Europa einbezogen werden muß, wird sich der Pkw-Verkehr nach den genannten Ländern mindestens verdoppeln, ja vervielfachen, während der Eisenbahnverkehr wesentlich weniger steigen wird.

Zusammenfassend sollte man davon ausgehen, Prognosen für die Belastung wichtiger Verkehrsverbindungen in Mittel- und Südosteuropa primär auf die eigenständigen europäischen Verkehrsströme aufzubauen, insbesondere auf den engeren Anschluß Griechenlands und der Türkei an die EG. Die Verkehrsbewegungen nach dem Nahen und Mittleren Osten dürfen nicht außer acht gelassen werden, aber sie haben — wie dargestellt — zahlreiche Ausweichmöglichkeiten. In der Organisation internationaler Prognosen gibt es in Westeuropa schon eine gewisse Praxis, zum Beispiel für den Personenfernverkehr in einer gemeinsamen Aktion der OECD und der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT). Im Rahmen der EG ist eine Güterverkehrsprognose im Entstehen. Aber in Richtung Südosteuropa und Asien fehlt es weithin an konkreten Vorschlägen. Somit ist also als erster Schritt zu fordern: Alle interessierten Regierungen an einen Tisch, um über die Zukunft des Güterausstausches und der personellen Mobilität ein möglichst zuverlässiges Bild zu gewinnen.

Nun könnte man der Meinung sein, diese prognostischen Aktivitäten dauern zu lange, so daß man in jedem Falle anfangen sollte, im investiven Bereich tätig zu werden. Dafür spricht einiges; denn schon für den gegenwärtigen Transportbedarf sind die Verkehrswege nach Südosteuropa bis hin zur Türkei — wie allgemein anerkannt — verbesserungsbedürftig. Umso mehr gilt das für den Zukunftsaspekt eines erweiterten Güterausstausches und Personenverkehrs. Allerdings muß man einige Einschränkungen machen; denn die langfristige Entwicklung der Verkehrsströme hängt neben den allgemeinen wirtschaftlichen Faktoren auch davon ab, daß eine Paarigkeit der Ladungen erreicht wird, das heißt, die Beförderungen nicht zu stark nur in einer Richtung laufen.

Werfen wir nun einen Blick auf konkrete Projekte, die einen Ansatz für die Realisierung des generellen Ziels der Verbesserung der Verkehrswege nach Südosten bieten:

### *Straßenbau*

Gehen wir von der Bundesrepublik Deutschland und Österreich aus, die beide schwierige Probleme wegen der Überlastung ihrer Transitstraßen zu lösen haben, so steht die durch Jugoslawien führende Route unter der Bezeichnung E 94/E 5 (künftig E 70, E 75, E 80) im Vordergrund. Die Länge des jugoslawischen Abschnitts beträgt 1200 km; sein Ausbau ist autobahnmäßig (9,9—12 m Breite) geplant. Das wichtigste Teilprojekt ist der Bau eines neuen Karawanken-Tunnels bei Jesenice, da die Karawanken das größte Hindernis im Verkehr zwischen Mittel- und Osteuropa darstellen.

Das jugoslawische Verkehrsministerium erstellt zur Zeit ein Bauprogramm für diese Strecke, das nach Billigung durch die jugoslawische Regierung allen interessierten Partnern in Europa und dem Nahen Osten zur Verfügung gestellt werden soll. Die Gesamtkosten werden auf rd. 5 Mrd. DM geschätzt. Der jugoslawische Verkehrsminister Dimitrijević hat sein Programm anläßlich einer Tagung des Rates der Europäischen Konferenz der

Verkehrsminister (CEMT) am 2. Dezember 1975 erläutert und die Absicht seiner Regierung angekündigt, insgesamt 3900 km internationaler Straßen zu bauen oder auszubauen. Damit würde das jugoslawische Straßenkonzept, so Minister Dimitrijević, integrierender Bestandteil des west- und mitteleuropäischen Straßennetzes sein und gleichzeitig die Verbindung nach der Türkei und nach Asien vermitteln. Schon jetzt beträgt der Anteil der ausländischen Fahrzeuge auf der E 94/E 5 mehr als 30 % und ist fühlbar im Steigen begriffen. Der deutsche Bundesverkehrsminister hat für die jugoslawischen Absichten Verständnis gezeigt und seine Bereitschaft erklärt, Finanzierungsanträge Jugoslawiens bei der Weltbank und der Europäischen Investitionsbank zu unterstützen sowie Prognose-Material zu liefern. Er hat aber zugleich den prinzipiellen deutschen Standpunkt bekräftigt, Transporte über weite Entfernungen auf der Schiene durchzuführen.

Ähnliche Ausbauabsichten hat die türkische Regierung bekanntgegeben. Die Problematik wurde allgemein deutlich, als die Türkei zu Beginn dieses Jahres eine ungewöhnlich hohe Transitsteuer einführte, mit der Begründung, anders die notwendigen Erneuerungsarbeiten an der Durchgangsstrecke, die besonders im Frühjahr jeweils notwendig werden, nicht bewältigen zu können. Inzwischen hat sich die Transportbelastung etwas gemildert; aber unabhängig davon muß für den Transitverkehr erheblich mehr gezahlt werden als früher.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Europa-Straßen nach Südosten steht ein weiteres Projekt zur Diskussion; eine Nord-Süd-Autobahn von Danzig über Warschau, Brünn, Budapest nach Belgrad, wo sie mit den von Westen kommenden Europa-Straßen vereint würde. An den Arbeiten beteiligen sich Polen, Ungarn, die CSSR und Bulgarien. Zunächst sind Studien geplant, die durch ein Planungsbüro, dessen Sitz möglicherweise in Warschau sein wird, durchgeführt werden sollen.

### *Eisenbahnen*

Die europäischen Eisenbahnen sind intensiv bemüht, die Schienenverbindungen nach dem Südosten zu verbessern. Hierzu reichen betriebliche Maßnahmen, z. B. Beschleunigung des Wagenumlaufs, oder die Verstärkung der Fährverbindungen über den Bosphorus und den Van-See, langfristig nicht aus. Die Union Internationale des Chemins de fer (UIC) hat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) im September 1975 ein Projekt unterbreitet. Es enthält einen zweiten Schienenstrang, der den Engpaß Bosphorus vermeidet und über eine Fährverbindung zwischen dem griechischen Hafen Volos und dem türkischen Hafen Izmir (oder auch über eine Fährverbindung von Piräus nach dem türkischen Mersin oder Iskenderon oder nach dem syrischen Lattakie) seine Fortsetzung auf dem vorderasiatischen Festland finden soll. In Europa zweigt der vorgeschlagene Transportweg in Niš von der klassischen Strecke ab; in Asien wird die verkehrsüberlastete Zone von Istanbul und dessen Umgebung umfahren. Die UIC beziffert den

Finanzierungsbedarf für die Fährverbindung über das Ägäische Meer auf 100 Millionen DM.

Im Zusammenhang mit der Option Schiene—Straße sind auch die Bemühungen zu begrüßen, Güterverkehr mit Hilfe des sogenannten kombinierten Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das bedeutet, Lastzüge, Sattelanhänger, Wechselaufbauten über weite Strecken auf Eisenbahnen im sogenannten Huckepackverkehr auf der Schiene zu transportieren. Zur Zeit werden Probeläufe aus der Bundesrepublik Deutschland bis Ljubljana unternommen. Bestrebungen sind im Gange, diese Transportart noch weiter nach Südosten auszudehnen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß eine Wirtschaftlichkeit erreicht wird; denn auch bei dieser Transportform sind Investitionen für Anlagen und Wagenmaterial erforderlich.

### *Binnenschifffahrt*

Als wichtigste Wasserstraßenverbindung in den südosteuropäischen Raum bietet sich die Donau an. Sie ist bekanntlich auch aktuell im Zusammenhang mit dem Projekt Main-Donau-Kanal. Diese Großschiffahrtsstraße wird für Motorfrachtschiffe bis zu 1500 t und für Schubverbände bis zu 2500 t ausgebaut. Nach ihrer Fertigstellung wird die Donau-Rhein-Verbindung auf einer Länge von 3500 km 13 Länder zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer verbinden. Der Zeithorizont für die Vollendung des Kanals, also der etwa 130 km langen Teilstrecke zwischen Nürnberg und Regensburg, liegt in der Mitte der 80er Jahre. Als Kosten für den Bau Nürnberg—Regensburg sind rd. 1,8 Mrd. DM veranschlagt. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Donaustrecke zwischen Regensburg und Jochenstein in Höhe von rd. 1,3 Mrd. DM. Von den Investitionskosten sind noch rd. 2,8 Mrd. DM aufzubringen. Die Finanzierung erfolgt ohne ausländische Beteiligung.

### *Luftfrachtverkehr*

Eine zunehmende Rolle im Nahostverkehr spielt der Lufttransport hochwertiger Güter. Er ist zugleich in vielen Fällen eine Ausweidlösung, wenn im Land- und Seeverkehr Beförderungs- und Abfertigungsschwierigkeiten auftreten. Es wird damit gerechnet, daß größere Investitionen in den in Frage kommenden Flughäfen, besonders an Umschlageneinrichtungen, notwendig werden. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß z. B. aus Israel Zitrusfrüchte mit Fracht-Jumbos nach Europa geflogen werden, kann man sich ein Bild von der Dynamik künftiger Entwicklungen machen.

### *Seeverkehr*

Die nach Meinung vieler Sachkenner letztlich nur temporäre Engpaßsituation in den Häfen des Nahen Ostens, besonders im Iran, hat dazu geführt, daß die Rolle des *Seeverkehrs* zu pessimistisch gesehen wird. Bekannt-

lich wird daran gearbeitet, die Lage in den Häfen wie auch die Zu- und Abfuhr zu verbessern. Man kann davon ausgehen, daß der Hauptanteil des Gütertransports auch in der Zukunft auf die Seeschifffahrt entfallen wird. Dies muß bei den erwähnten Prognosen für den Ausbau der Land-Infrastruktur berücksichtigt werden, das heißt, die oft recht abenteuerlich anmutenden kombinierten Transportwege werden nicht die Masse des Nahostverkehrs zu bewältigen haben. Das mindert natürlich nicht die Notwendigkeit, sie auszubauen.

Angesichts dieses Fächers von Transportmöglichkeiten nach Südosteuropa und dem Nahen und Mittleren Osten ist es schwer, die richtige Wahl zu treffen. Die einzelnen Regierungen können diese Probleme nicht isoliert lösen; hierzu sind multilaterale Zusammenschlüsse erforderlich. Wie sieht das Bild der Kooperation zur Zeit aus? Mit den Infrastrukturfragen beschäftigen sich heute zahlreiche Organisationen staatlicher und nichtstaatlicher Art, die aus Wissenschaftlern, Praktikern und Regierungsvertretern bestehen. Die interessierten Regierungen müssen sich zusammenfinden, ohne die private Initiative auszuschließen. Gleichzeitig muß aber die international oft beklagenswerte Doppelarbeit vermieden werden. Es genügt auch nicht, sich vorzunehmen, dieses Thema auf eine internationale Tagesordnung zu setzen. Man muß konkrete Vorstellungen entwickeln und sich schlüssig werden, welche Elemente man diskutieren will. Sie bieten sich von selbst an: Prognose, Planung, Entscheidungskriterien, Alternativen und schließlich das schwierigste Problem: die Finanzierung. Es zeigen sich heute auf internationaler Ebene vor allem folgende multilaterale staatliche Initiativen:

1. Die *Europäische Konferenz der Verkehrsminister* (CEMT) mit 19 westlichen Mitgliedsländern. Auch Jugoslawien ist Mitglied, so daß der südosteuropäische Korridor bis zur Türkei — allerdings ohne Bulgarien — erfaßt ist. Der Ministerrat wird sich auf seiner Junitagung mit dem Problem befassen, das von einer Arbeitsgruppe behandelt wird. In diese Beratungen ist auch die Förderung des kombinierten Verkehrs mit Huckepack und Containern einbezogen.

2. Zwischen der Europäischen Gemeinschaft der Neun und den Mitgliedsländern der Arabischen Liga ist der *Europäisch-Arabische Dialog* (EAD) in Gang gesetzt worden. Neben Themen wie Handelsbeziehungen, Industrialisierungsmaßnahmen, kultureller und wissenschaftlicher Zusammenarbeit usw. wird auch die Verkehrsinfrastruktur in einer besonderen Arbeitsgruppe behandelt. Zu diesem Themenkreis gehören die Verbesserung von Hafeneinrichtungen und Flughäfen sowie der binnenländische Verkehr der arabischen Länder. Es handelt sich also nicht um ein Gremium, das sich primär mit den südosteuropäischen Verkehrswegen befaßt, jedoch haben diese Aktivitäten natürlich ihre Auswirkungen auf Südosteuropa.

3. In der *UN-Wirtschaftskommission für Europa* (ECE) werden bestimmte Projekte behandelt, insbesondere das Netz der Europa-Straßen sowie technische Fragen im Zusammenhang mit der Rhein-Main-Donau-Verbindung.

4. Gegenstück zum Europa-Straßennetz ist das von der *UN-Wirtschaftskommission für Asien* (ESCAP) betreute Projekt des Asian-Highway-Net-

work, dessen Kern der von Istanbul bis Singapur führende Asian Highway ist. Die Bundesrepublik Deutschland leistet durch Entsendung von Verkehrsexperten zu den Vereinten Nationen für die Bewältigung dieser Aufgaben im Rahmen der Entwicklungshilfe ihren Beitrag.

5. Zwischen Pakistan, Iran und der Türkei ist eine regionale Kommission gebildet worden, die die Verbesserung der Verkehrsverbindungen behandelt.

6. Dazu kommen noch zahlreiche bilaterale Kontakte auf staatlicher und privater Ebene.

Man kann zu folgenden Schlußfolgerungen gelangen:

— Es gibt genügend Organisationen, in denen sich die interessierten Staaten zusammenfinden. Wenn aus politischen Gründen, das heißt wegen der unterschiedlichen geografischen Zusammensetzung der Organisationen, eine Reduzierung nicht möglich ist, dann sollte zwischen ihnen der Kontakt hergestellt und vertieft werden.

— Das Transitproblem kann nicht allein Aufgabe eines einzelnen Staates sein, sondern muß gemeinsam durchdacht und gelöst werden. Mehrere europäische Verkehrsminister haben sich klar dazu bekannt.

— Man muß nach sachlichen Gemeinsamkeiten suchen, die unter dem Stichwort einer Harmonisierung der Prognosen, Kriterien und Entscheidungsfindung zusammengefaßt werden können.

— Ziel muß dabei sein, eine Optimierung des Einsatzes der Investitionsmittel zu erreichen. In der jetzigen Situation erscheint zur finanziellen Bewältigung in erster Linie die Ergänzungsfinanzierung durch internationale Finanzierungsinstitute geboten.

— Bei allen diesen zeitraubenden und mühseligen Anstrengungen muß man darauf vertrauen, daß die Addition der Kräfte zu einer Multiplikation der wirtschaftlichen und politischen Ergebnisse führen wird.

DIPL.-ING. MARJAN KRAJNC

Vorsitzender des jugoslawischen Straßenbau-Ausschusses

## Die Transjugoslawische Autobahn

Der jugoslawische Raum bildet geographisch die Verbindung zwischen West- und Südosteuropa und ist darüber hinaus ein Bindeglied zwischen Europa, Asien und Nordafrika. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich seine diesbezügliche Bedeutung noch verstärkt, wobei folgende Fakten eine Rolle spielten:

— Infolge der neuen Technologie des Transportwesens wird die Welt immer kleiner, die Entfernungen werden geringer, der Zeitaufwand wird verkürzt.

— Länder, die vor dem Zweiten Weltkrieg als Rohstoffbasis für die entwickelte Welt fungierten, werden zu Industrieländern.

— Ihr wachsender Bedarf und ihr steigender Lebensstandard machen immer größere Transportleistungen erforderlich.

— Die Industrialisierung des Fremdenverkehrs in den Tourismus-Ländern übt einen wesentlichen Einfluß auf die Steigerung des Nationaleinkommens aus; in der Saison erreichen die Fremdenverkehrs- und Transportströme die Ausmaße einer Völkerwanderung.

In den letzten fünf Jahren wurde das Gleichgewicht der Weltwirtschaft durch die Energiekrise, die ihren Höhepunkt 1974 erreichte, gestört. Folgende Tatsachen wurden sichtbar:

— Die Länder mit großen Erdölreserven beeinflussen sowohl wirtschaftlich wie auch politisch immer mehr die Entwicklung der Weltwirtschaft.

— Die Kaufkraft dieser Länder ist in einem solchen Maße gestiegen, daß sie einen bedeutenden Faktor in der Produktionsplanung der Industrieländer darstellen.

— Durch den Aufbau ihrer Industrie und ihrer Infrastruktur sowie durch die Steigerung ihres Lebensstandards werden die Edölländer zu neuen Produktions- und Verbrauchszentren, die mit der Welt, insbesondere aber mit der europäischen Wirtschaft verkehren müssen.

— Es ist eine Tatsache, daß ein gutfunktionierendes Kommunikationssystem die Grundlage jeglicher Wirtschaft, zugleich aber auch der kulturellen und gesellschaftlichen Tätigkeit bildet.

Auf die Komplexität der Verkehrsprobleme will ich hier nicht näher eingehen, sondern mich nur mit dem Straßenverkehr, insbesondere mit der jugoslawischen Straße als einer der wichtigsten Verbindungen zwischen Europa, Nahost und Nordafrika befassen.

Ohne Zweifel ist die Realisierung der Verbindung Westeuropas mit Südosteuropa und dem Nahen Osten im Gange, in unserem Lande allerdings



erst in kleinerem Umfang. Die BRD, Österreich und Italien haben moderne Autobahnen. Sie bringen an unsere nördlichen und westlichen Grenzen einen stetig steigenden Verkehrsstrom, dem unsere Straßen nicht gewachsen sind. Weitere Autobahnen sind im Bau oder geplant. Die Tauern-Autobahn wird die nördliche jugoslawische Grenze als erste durchgehende Autobahnverbindung aus West- und Nordeuropa erreichen; sie soll bis 1981 fertiggestellt sein. Parallel zu dieser Strecke wird in Österreich die Pyhrnautobahn gebaut, die über Passau und Graz bei Maribor nach Jugoslawien gelangt. Von Turin bis Triest verläuft die Autobahn A 4. Sie wird bei Sežana Jugoslawien erreichen und sich dann bei Ljubljana der Transjugoslawischen Autobahn anschließen. Auf jugoslawischer Seite wurden von den 79 km dieses Abschnitts bisher 41 km fertiggestellt, 11 km befinden sich im Bau.

Die Transjugoslawische Autobahn als Verlängerung der Tauern-Autobahn soll in Jugoslawien bei Jesenice nach dem Karawankentunnel (Länge 7 km) beginnen. Von der österreichisch-jugoslawischen Grenze bis Ljubljana wird sie auf einer neuen Trasse als vollkommen neues Bauvorhaben errichtet. Nach der Umfahrung Ljubljanas wird sie der bestehenden Straße als deren zweite Ausbaustufe bis Zagreb folgen. Zagreb wird südlich umgangen, dann folgt die Autobahn der Trasse der bestehenden Straße in Richtung Belgrad. Obwohl die gegenwärtige Straße mit ziemlich guten Trassierungselementen ausgebaut ist, wird es sich als notwendig erweisen, eine neue vierspurige Autobahn zu bauen, hauptsächlich wegen der Baufälligkeit des Oberbaues, der plangleichen Anschlüsse usw. Durch Belgrad selbst wurde die Autobahn in einer Länge von 9 km schon dem Verkehr übergeben. Von Belgrad bis Niš und weiter bis Kumanovo folgt die Autobahn der bereits bestehenden Straße. Ein neues Straßenstück von 50 km Länge folgt zwischen Kumanovo und Titov Veles. Bis zur griechischen Grenze deckt sich die Trasse der Autobahn wieder mit der bestehenden zweispurigen Straße. Bei Niš ist die Abzweigung nach Bulgarien und der Türkei geplant; die Autobahn folgt hier teilweise einer neuen Trasse, teilweise der bestehenden Straße.

Die gesamte Länge der Transjugoslawischen Autobahn von der österreichischen bis zur griechischen Grenze wird 1176 km betragen; die Abzweigung Ljubljana—italienische Grenze ist 89 km, die Abzweigung Niš—bulgarische Grenze 110 km lang. Demnach beträgt die Gesamtlänge der Autobahn 1365 km.

Im internationalen Verbindungssystem nach dem Nahen Osten bietet sich die Transjugoslawische Autobahn als die kürzeste Strecke an. Die nachfolgende tabellarische Übersicht über die Transitstrecken macht dies deutlich:

#### München—Athen

a) Wien—Budapest—Bukarest—Sofia	3068 km
b) Ljubljana—Zagreb—Belgrad—Gevgelija	2153 km
c) Wien—Budapest—Belgrad	2246 km

#### Hamburg—Istanbul

a) Berlin—Prag—Wien—Budapest—Bukarest	2909 km
b) München—Ljubljana—Zagreb—Belgrad—Sofia	2688 km
c) Wien—Budapest—Belgrad—Sofia	2746 km

Eine detaillierte Darstellung des Warenaustausches zwischen West- bzw. Nordeuropa einerseits und Südosteuropa mit den Nahostländern andererseits wäre sicher interessant, aber auch sehr zeitraubend. Um zumindest die Umrisse und die Größenordnungen erkennbar zu machen, möchte ich einige Verkehrsdaten wiedergeben. Sie beziehen sich auf das Jahr 1974 und umfassen: a) die Zahl der Lkw und das Frachtgut in Tonnen beim Transit durch die BRD nach Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland, die Türkei und den Nahen Osten; b) die Zahl der Lkw und das Frachtgut beim Transit aus Jugoslawien, Griechenland, Bulgarien und der Türkei durch die BRD; c) die Zahl der Lkw und das Frachtgut nach Jugoslawien, Griechenland, Bulgarien, die Türkei und umgekehrt.

Tabelle A

Herkunftsland	nach Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland, die Türkei und in die Länder des Nahen Ostens	
	Zahl der Lkw	Frachtgut in Tonnen
Belgien	3 795	51 227
Dänemark	552	6 041
Finnland	51	942
Frankreich	2 427	29 261
Großbritannien	3 294	44 607
Luxemburg	234	3 823
Niederlande	6 143	96 078
Norwegen	87	1 345
Schweden	303	2 623
Schweiz	879	11 931
Zusammen	17 765	247 878

Tabelle B

Herkunftsland	nach Westeuropa durch die BRD	
	Zahl der Lkw	Frachtgut in Tonnen
Jugoslawien	4 920	67 658
Griechenland	1 824	26 597
Bulgarien	1 044	13 538
Türkei	1 710	24 121
Zusammen	9 498	131 914

Tabelle C

Aus und in die BRD	Zahl der Lkw	Frachtgut in Tonnen
Jugoslawien	25 945	360 630
Griechenland	12 277	170 648
Bulgarien	5 092	70 779
Türkei	7 638	106 169
Zusammen	50 952	708 226

## Gesamter Transit durch Jugoslawien im Jahr 1974

	Zahl der Lkw	Frachtgut in Tonnen
A	17 765	247 878
B	9 498	131 914
C	50 952	708 226
Zusammen	78 215	1,088 018

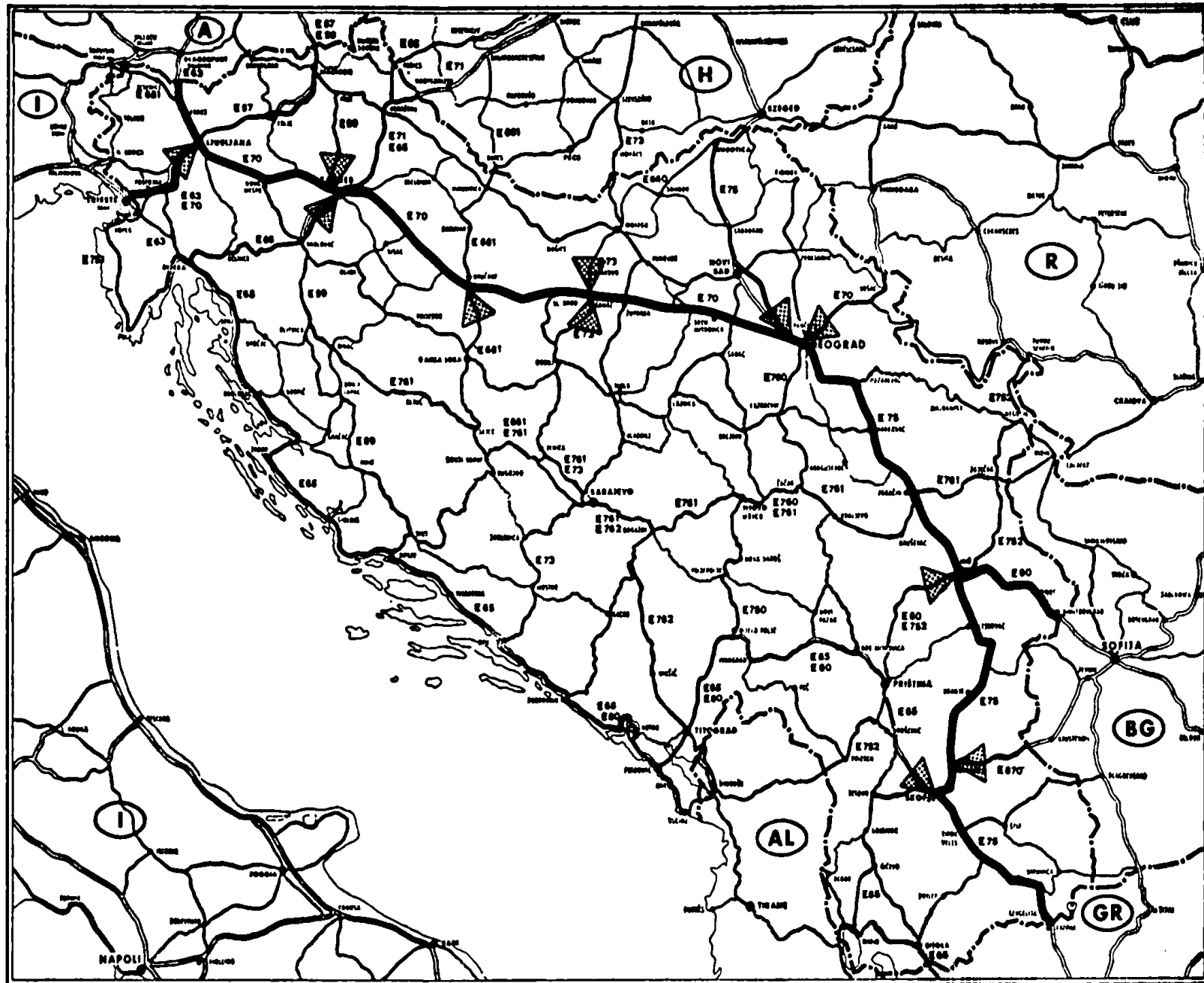
Die Belastung von 78 215 Lkw jährlich oder 214 Lkw täglich im Jahre 1974 macht die Bedeutung der jugoslawischen Transitstrecke deutlich, vor allem wenn man weiß, daß der Verkehr seit 1974 wesentlich gestiegen ist. Im Dezember 1975 wurden von deutscher Seite Angaben veröffentlicht, denen zufolge sich der Verkehr auf der Autobahn München in Richtung Südosteuropa vervierfacht hat. Diese Angaben decken sich mit unseren Beobachtungen. An den österreichisch-jugoslawischen Grenzübergängen wurden im vorigen Jahr in den Monaten Oktober—Dezember pro Monat durchschnittlich 24 000 Lkw (Eintritt und Austritt) registriert. Die tägliche Belastung betrug 700—800 Lkw.

Der Verkehrsstrom, der über die bereits bestehenden Teilstrecken der Transjugoslawischen Autobahn rollt, ist ziemlich konstant, mit logischen Abweichungen in den größeren Städten, wie z. B. in Ljubljana, Zagreb, Belgrad und Skopje. Im Umfang des Verkehrsstroms der einheimischen, insbesondere aber der ausländischen Fahrzeuge treten Oszillationen auf, wobei zu beachten ist, daß die Hauptstoßzeiten in den Monaten Juni bis September liegen.

Den Durchschnittsverkehr pro Tag auf den charakteristischen Abschnitten im Jahre 1975 und die Prognose für die Jahre 1980 und 1990 verdeutlicht die folgende Tabelle:

	1975	1980	1990
Jesenice—Naklo	8 400	10 000	28 000
Ljubljana (Ring)	25 000	39 000	69 000
Novo mesto—Zagreb	9 600	16 000	32 000
Zagreb (Ring)	20 000	34 000	64 000
Okučani—Slav. Brod	11 000	17 000	31 000
Belgrad	36 000	55 000	98 000
Aleksinac—Niš	10 800	16 500	29 300
Kumanovo—Skopje	6 500	11 000	20 300

Die Transjugoslawische Autobahn stellt das Rückgrat des gesamten jugoslawischen Straßennetzes dar. Sie verbindet alle Republiken und Provinzen und ist ein grundlegender Faktor der Wirtschaftsentwicklung dieser Gebiete. Mit dem Ausbau der Autobahn würden die Voraussetzungen für eine bessere Zusammenarbeit der einzelnen Gebiete und ihrer Wirtschaft geschaffen, und das nicht nur im Rahmen der Republiken und Provinzen, sondern auch im europäischen und außereuropäischen Zusammenhang.



Die geplante Transjugoslawische Autobahn

Die gesamte Autobahn, die mit ihren Abzweigungen zur italienischen und bulgarischen Grenze 1365 km lang sein wird, soll nach unseren Berechnungen bis 1990 fertiggestellt werden. Weil genaue Studien der Dringlichkeitsreihung noch nicht ausgearbeitet wurden, haben wir das gesamte Bauvorhaben in drei Zeiträume aufgeteilt: 1. den Zeitraum 1976—1980, 2. den Zeitraum 1981—1985 und 3. den Zeitraum 1986—1990.

Diesen Zeitstufen entspricht auch die angefertigte Planung. Für den Zeitraum 1976—1980 sind fast alle verkehrsökonomischen Studien mit generellen Lösungen, Vorprojekten und den Baureife-Entwürfen ausgearbeitet worden. Auf Grund dieser Studien und Abstimmungsarbeiten zwischen den einzelnen Republiken könnten folgende Teile der Transjugoslawischen Autobahn im ersten Zeitraum erstellt werden:

Abschnitt	km
Österreichische Grenze (Karawankentunnel)—Jesenice	7,8
Naklo—Ljubljana (Nord)	31,0
Ljubljana (Nord)—Ljubljana (Süd)	17,5
Razdrto—Sežana (ital. Grenze)	26,0
Zagreb (West)—Zagreb (Ost)	26,3
Zagreb (Ost)—Okučani	110,6
Kuzmin—Ruma	35,0
Ruma—Grenze der SR Serbien	30,0
Grenze der SAP Vojvodina—Flughafen Belgrad	10,0
Flughafen Belgrad—Belgrad (West)	7,0
Belgrad (Süd)—Ralje	48,0
Ralje—Batočina	50,0
Batočina—Aleksinac	95,0
Niš—Westumfahrung	7,0
Niš—Ostumfahrung	15,0
Umfahrung Bela Palanka	3,0
Umfahrung Pirot	5,0
Kumanovo—Titov Veles	56,0
<b>Im ersten Zeitraum insgesamt</b>	<b>580,2</b>

Die Baukosten des ersten Zeitraumes werden 18 845 Milliarden Dinar bzw. 1048,7 Milliarden Dollar betragen. Die Kosten des gesamten Ausbaus bis 1990 werden auf ca. 43 000 Milliarden Dinar bzw. 2400 Milliarden Dollar geschätzt. Angesichts der internationalen Bedeutung der Transjugoslawischen Autobahn ist eine internationale Beteiligung an ihrer Finanzierung zu erwarten. Die Aufbringung der Mittel stellen wir uns folgendermaßen vor: *Eigenaufbringung* aus Mitteln der selbstverwaltenden Interessengemeinschaft für Verkehrswege, aus Anleihen der Geschäftsbanken, aus vereinigten Mitteln der Wirtschaft; *ausländische Aufbringung* aus Mitteln der Weltbank, der Europäischen Investitionsbank und der Finanzorganisationen der erdöl-exportierenden Länder (OPEC).

DR. ISMET ERGÜN  
Universität Hacettepe Ankara

## Türkische Verkehrsprobleme

Ein gesundes und leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung des Außenhandels; denn die Ausdehnung des Außenhandels stellt zunehmende Anforderungen an das Verkehrssystem. Diese Tatsache ist an den wachsenden Transit-Verkehrsströmen im Handel zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient deutlich zu erkennen: Verstopfungen der Seehäfen, eine Flut von Transporten auf den Straßen, Verkehrsstauungen usw. Nachfolgend sollen die Probleme, die diese zunehmenden Transit-Verkehrsströme mit sich bringen, aus türkischer Sicht behandelt und die Leistungsfähigkeit des türkischen Verkehrssystems sowie das verkehrspolitische Programm der türkischen Regierung im Hinblick auf das wachsende Güteraufkommen dargestellt werden.

Die höheren Öleinnahmen der arabischen Länder haben eine rasche Steigerung ihrer Einfuhren aus den westlichen Industrieländern bewirkt. Im Jahre 1975 betragen die Öleinnahmen der OPEC-Länder rund 30 Milliarden Dollar, wovon durch Einfuhrsteigerung 15 Milliarden wieder in die europäischen Industrieländer, und 6 Milliarden in die USA zurückgeflossen sind. Allein die Ausfuhr der BRD in die arabischen Länder stieg in den Jahren 1974/75 von 7,3 Milliarden DM auf 11,3 Milliarden; das ist eine Ausfuhrsteigerung von 53,8 % in einem Jahr. Diese unvorhergesehene Einfuhrsteigerung der arabischen Länder im Vorderen Orient (besonders des Iran und Irak) führte aber zu einer Flut von Transporten auf Straße und Schiene. Kein Verkehrsweg war auf diesen Ansturm vorbereitet. Die dadurch hervorgerufenen Stauungen stellen die Türkei vor äußerst ernste Probleme.

Der größte Teil der gewerblichen Güter im Handel zwischen Europa und dem Vorderen Orient wird heute auf der Straße transportiert. Dabei wählt die Mehrzahl der ein- und ausführenden Länder die türkischen Transitwege. Insgesamt gibt es zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient vier Verbindungen für den Gütertransport:

- 1) Die Eisenbahn- und Straßenverbindung über die Sowjetunion.
- 2) Die Verbindung über die Seehäfen am Persischen Golf.
- 3) Die Verbindung über die Seehäfen Syriens und des Libanon.
- 4) Die Verbindung über die türkischen Transitwege.

Zu 1): Die Eisenbahn- und Straßenverbindung über die UdSSR kommt nur für den Transit nach dem Iran in Frage. Diese Straßen sind aber wegen der besonderen klimatischen Bedingungen der UdSSR sechs Monate im Jahr

gesperrt. Der Eisenbahnverkehr reicht nicht aus; schon die unterschiedliche Spurweite der europäischen und der sowjetischen Eisenbahnen ist ein großes Hindernis. Auch haben die westlichen Spediteure keinerlei Möglichkeit, den Gütertransport auf den sowjetischen Verkehrswegen zu überwachen. Daraus ergibt sich, daß die Verkehrsverbindung über die UdSSR im Handel zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient nicht sehr effizient ist.

Zu 2): Die Seehäfen im Persischen Golf können in ihrer Entwicklung mit dem seewärtigen Außenhandel bei weitem nicht Schritt halten; sie müssen also unbedingt weiter ausgebaut werden. Aber auch die in Auftrag gegebenen Neubauten werden voraussichtlich hinter dem Außenhandelszuwachs zurückbleiben. Heute müssen die Schiffe für die Löschung ihrer Fracht in den genannten Häfen mit einer Wartezeit von mindestens drei Monaten rechnen.

Zu 3): Ebenso reichen die Seehäfen Syriens und des Libanon für den seewärtigen Gütertransport bei weitem nicht aus, weshalb die Schiffe oft in türkische Häfen dirigiert werden. Selbst der Irak benutzt in vielen Fällen den türkischen Hafen Iskenderun. Außerdem ist zu beachten, daß die ständige Krise im Nahen Osten einen sicheren und reibungslosen Gütertransport nicht zuläßt. Selbst wenn diese Nachteile nicht vorhanden wären, würde der Güterverkehr über die syrischen bzw. libanesischen Häfen wieder einen Straßentransport erfordern, was eine Erhöhung der Transportkosten zur Folge hätte. Experten haben berechnet, daß der Gütertransport von Westeuropa nach den iranischen Konsumzentren Teheran und Täbris über die syrischen Seehäfen genau so viel kosten würde wie der Transport mit dem Flugzeug.

### *Warum Straßentransport bevorzugt?*

Diese vergleichenden Ausführungen zeigen also, daß die türkischen Transitwege im Handel zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient die kürzeste, sicherste und wirtschaftlichste Verbindung sind.

In diesem Zusammenhang ist die Frage interessant, warum der Straßenverkehr gegenüber den anderen Verkehrswegen bevorzugt wird. Diese Frage läßt sich am besten beantworten, wenn man die Importstruktur der arabischen Länder und des Iran analysiert. Diese Länder importieren hauptsächlich Handelswaren, wie etwa Maschinen, Ausrüstungen und Ersatzteile für die Kleinindustrie, Nahrungsmittel, Rohstoffe, Chemikalien, Medikamente usw. Wenn diese Handelswaren mit dem Flugzeug transportiert würden, dann würden die ohnehin schon hohen Transportkosten und damit die Verbraucherpreise noch weiter steigen. Die Eisenbahnverbindung ist aber sehr mangelhaft, vor allem zu langsam. Um nur ein Beispiel zu nennen: Ein Güterwagen braucht von Salzburg bis Istanbul mindestens sechs Wochen. Von dort aus müssen die Waggons mit der Fähre nach Kleinasien gebracht werden, was wiederum die Transportkosten erhöht.

Der Schiffstransport ist in diesem Fall wenig rentabel, weil die jeweilige Menge der Handelswaren für Schiffe meist zu klein ist. Außerdem ist eine

schnelle Beförderung der Waren mit dem Schiff kaum möglich. Ein Schiff braucht z. B. heute von Hamburg bis in die türkischen Häfen — nachdem es unterwegs in verschiedenen Häfen angelegt hat — über einen Monat. Dagegen dauert der Straßentransport von München bis Teheran über die Türkei nur eine Woche, ohne daß die Beförderung unterbrochen wird. Mit dem Straßentransport wird also, im Gegensatz zum Eisenbahn- und Schiffstransport, die Schnelligkeit der Beförderung gewährleistet. Der Straßentransport ist für den Importeur aber auch deshalb vorteilhaft, weil er dabei kleinere Partien kaufen bzw. finanzieren kann, während der Schiffs- oder Eisenbahntransport nur größere Partien zuläßt. Außerdem sind die Vorteile des Straßentransportes bei der Beförderung leicht verderblicher Produkte evident.

### *Transitzahlen und Transitkosten*

Als Ergebnis läßt sich also sagen, daß die Empfindlichkeit des Transportgutes und die Schnelligkeit der Beförderung weitgehend den Ausschlag für die Bevorzugung des Straßentransportes geben. Angesichts der Tatsache, daß der Straßentransport den anderen Verkehrsträgern gegenüber die erwähnten Vorteile aufweist, haben sowohl die Importländer im Vorderen Orient als auch die europäischen Exportländer sich weitestgehend für die Beförderung der Handelswaren mit dem Lkw entschieden. Die Folge war eine Flut von Transporten auf den Straßen. Wie gewaltig die Entwicklung der Transitverkehrsströme war, ist an den folgenden Zahlen deutlich erkennbar: Während 1972 nur 10 261 ausländische Lkws die Türkei passierten, erhöhte sich diese Zahl 1974 auf 24 205 und 1975 auf 70 541. Die Lkw-Zahl ist also von 1972 bis 1975 etwa auf das Siebenfache gestiegen. Für 1976 rechnet man mit einer Steigerung auf über 130 000.

Der Grund für die plötzliche Aktualität der Verkehrsprobleme im Handel zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient liegt nicht nur in dieser Entwicklung, sondern auch in der Tatsache, daß die türkische Regierung die Abgaben für die Benutzung der türkischen Straßen durch den Lkw-Fernverkehr am 7. Januar 1976 von 15 auf 25 kuruş, also um rund 67 % erhöht hat. (Die Einzelheiten der Regelung wurden im Mitteilungsblatt der türkischen Regierung vom 23. 12. 1975 als Regierungsverordnung bekanntgegeben.) Danach müssen sowohl die einheimischen als auch die ausländischen Lkw für die Durchfahrt 25 kuruş pro Tonne und Kilometer bezahlen (bisher 15 kuruş). Allerdings müssen jene Länder, die mit der Türkei noch kein Transitabkommen haben, 40 kuruş pro Tonne und km bezahlen (kuruş: türkische Währungseinheit; 1 Pfennig entspricht zur Zeit 6,4 kuruş). Die von der Regierung erlassene Verordnung sieht ferner vor, daß für die Preisdifferenz von Treibstoff pro Fahrzeug und Kilometer 75 kuruş eingehoben werden.

Nach der Veröffentlichung dieser Verordnung im offiziellen Mitteilungsblatt der türkischen Regierung wurde von seiten einheimischer und ausländischer Spediteure heftige Kritik geübt, jedoch nicht zu recht. Denn als im Jahre 1967 die Abgaben auf 15 kuruş pro Tonne und Kilometer festgesetzt



wurden, war die Dollar-Parität der türkischen Währung 9 Türkische Lira (TL). Folglich bezahlten die ausländischen Spediteure in der Türkei pro Tonne und Kilometer ca. 1,5 Cent (15 kruz entsprachen 1,5 Cent). Zwar wurde jetzt die Benutzungsgebühr der türkischen Transitstraßen um rund 67 % auf 25 kruz pro Tonne und Kilometer erhöht, andererseits aber ist in dem genannten Zeitraum die türkische Währung um etwa 70 % abgewertet worden; die Dollar-Parität beträgt jetzt 16 TL, so daß die ausländischen Spediteure nach wie vor 1,5 Cent pro Tonne und Kilometer bezahlen.

Die Erhöhung der Transitabgaben durch die türkische Regierung bedeutet also für die Türkei keine zusätzliche Deviseneinnahme und für die ausländischen Spediteure keine *zusätzlichen* Kosten. Die neue Transitgebühr ist also auf keinen Fall so hoch gesetzt, wie im allgemeinen geglaubt wird, wenn man bedenkt, daß das Preisniveau in der Türkei seit 1967 um rund 270 % gestiegen ist, ganz abgesehen von Erhöhungen des Erdölpreises durch die OPEC-Länder um ca. 300 % innerhalb von fünf Jahren.

Der Treibstoffbedarf der Türkei wird bekanntlich durch den Import gedeckt. Aus verschiedenen wirtschaftlichen Gründen wird diese Einfuhr vom Staat subventioniert, wodurch Benzin und Dieselöl in der Türkei im Vergleich zu den Industrieländern billig sind. Die ausländischen Spediteure müssen deshalb nach neuer Verordnung der Regierung die Differenz zwischen tatsächlichem und subventioniertem Preis bezahlen. Diese Differenz beträgt pro Fahrzeug und km 75 kruz.

### *Türkische Probleme*

Die gewaltigen Transit-Verkehrsströme, die von diesem ständig wachsenden Fahrzeugaufkommen ausgehen, machen die türkischen Fern- und Transitstraßen schnell reparaturbedürftig. Die Lebensdauer der türkischen Straßen wird normalerweise auf 20 Jahre geschätzt; die schweren und großen Lkw machen aber auf den neuen Straßen schon nach fünf Jahren wieder Ersatzinvestitionen notwendig. Da die Türkei ein hochgelegenes Land mit sehr unterschiedlicher Oberflächengestaltung ist, erfordert der Straßenneubau entsprechend größere Ausgaben. Die Baukosten einer zehn Meter breiten Straße betragen pro Kilometer in bergigem Gelände 6 Mill. Türkische Lira; die Baukosten der Autobahnen erreichen sogar 50 bis 70 Mill. Lira. Es ist deshalb verständlich, wenn die türkische Regierung für den Lkw-Fernverkehr Gebühren erhebt. Trotzdem ist der Finanzbedarf mit den Einnahmen aus diesen Gebühren bei weitem nicht gedeckt. Sie reichen nicht einmal aus, auch nur die Instandhaltung der Straßen zu finanzieren. Es steht fest, daß sich die Divergenzen zwischen Investitionsbedarf und Finanzierungsmitteln auch in den nächsten Jahren noch weiter vergrößern wird. Die Finanzierungsfrage ist also das wichtigste straßenbaupolitische Problem der Türkei.

Der zunehmende Transitverkehr bringt für die Türkei noch weitere ernste Probleme mit sich. Zuerst sei hier die Frage der Sicherheit im Straßenverkehr erwähnt. Mit der Intensivierung des Transitverkehrs nehmen die Un-

fälle auf türkischen Straßen von Jahr zu Jahr in einem bedrohlichen Maße zu. Allein die Schwerlastwagen, die von Westeuropa nach dem Iran unterwegs waren, haben 1975 in der Türkei im Jahre 959 Verkehrsunfälle verursacht, mit 192 Toten und 414 Verletzten; die Sachschäden betragen 49 Mill. Lira.

Es ist weiterhin ein großes Problem, besonders im Sommer, den Reiseverkehr flüssig zu halten. Eine Beschleunigung des zeitweise außerordentlich zähflüssigen Verkehrs wäre nur durch eine Entflechtung der Lastwagenschlangen, vor allem an Steigungen, möglich. Dazu aber müßten viel mehr Streckenabschnitte mehrspurig ausgebaut werden, was wegen der hohen Kosten bis jetzt noch nicht in hinreichendem Maße durchgeführt werden konnte. Durch die bei Stauungen entstehenden Wartezeiten erhöht sich zwangsläufig der Treibstoffverbrauch, was wiederum die zusätzliche Einfuhr von Erdöl notwendig macht. Außerdem bringen die Verkehrsstauungen innerhalb der Türkei kostspielige Zeitverluste und im Gefolge wiederum erhöhte Transportkosten mit sich. Zu beachten ist auch, daß die neuen Verkehrsströme die Einstellung zusätzlicher Zoll- und Polizeibeamter erforderlich macht, was dem türkischen Staat wiederum viel Geld kostet.

### *Ziele der türkischen Verkehrspolitik*

Die auf Grund des verkehrspolitischen Programms der türkischen Regierung erlassene Verordnung hat also — zusammengefaßt — folgende Ziele:

- die zunehmenden Transitverkehrsströme auf türkischen Straßen unter Kontrolle zu bringen;
- erhöhte Sicherheit und einen flüssigen Straßenverkehr zu gewährleisten;
- die Unterhaltung und den Ausbau der veralteten, durch den stärkeren Transitverkehr mitgenommenen Straßen und Infrastruktureinrichtungen zu finanzieren;
- die durch den wachsenden Transitverkehr entstandenen sozialen Mehrkosten zu mindern.

Nach diesen Ausführungen ist es notwendig, über die *Leistungsfähigkeit der türkischen Verkehrswege* Auskunft zu geben, um die Probleme, die der wachsende Transitverkehr mit sich bringt, besser zu verstehen.

Die steigende Nachfrage nach Transportleistungen erfordert in jedem Jahr erhebliche Investitionen. Milliardenbeträge müssen aufgebracht werden, um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die notwendige Beschaffung von Fahrzeugen und Umschlagsanlagen sicherzustellen. Die türkische Regierung hat dem Verkehr in ihren Investitionsvorhaben die Priorität eingeräumt. Der Verkehrsetat ist (im Durchschnitt der letzten drei Jahre 1973, 1974, 1975) mit einem Anteil von 20 % an den Investitionen der zweitgrößte im Investitionshaushalt. Vom öffentlichen und privaten Sektor wurden 1973 bis 1975 etwa 29 Mrd. TL in den Verkehr investiert, bei einem Gesamtinve-

stitutionshaushalt in diesen Jahren von 145 613 Mrd. TL. In den kommenden Jahren wird der Anteil des Verkehrs an den Gesamtausgaben des Staates weiter wachsen.

Der Schwerpunkt der Ausgaben für den Verkehr liegt im Straßenbau. Etwa 50 % der Gesamtausgaben wandern in diesen Bereich. Der Anteil der Ausgaben für den Straßenbau am Staatshaushalt in den Jahren 1950 bis 1973 betrug durchschnittlich 8 %. Trotz der enormen Straßenbauleistungen der vergangenen Jahre reichten die Investitionen bei weitem nicht aus. Hinzu kommt der gewaltige Bedarf an neuen leistungsfähigen Straßen, der sich aus dem wachsenden Verkehr in den nächsten Jahren ergibt.

Das gesamte *Straßennetz* der Türkei umfaßt gegenwärtig etwa 60 000 km. (Zum Vergleich: das Straßennetz der BRD umfaßt etwa 415 000 km.) Der moderne Ausbau des Straßennetzes erfolgte im Wesentlichen nach dem 2. Weltkrieg. Von den 60 000 km Straße haben etwa 16 000 km eine feste Decke. Alle Provinz- und die Mehrzahl der Kreisstädte sind auf Allwetterstraßen erreichbar. Eine Brücke über den Bosphorus (sechsspurig) wurde im Oktober 1973 in Betrieb genommen. Dadurch konnten die gewaltigen Verkehrsströme zwischen der europäischen und der asiatischen Seite vorläufig flüssig gehalten werden.

Auf 1000 qkm entfielen 1973 nur 86 km Straße. Mit dieser Zahl ist die Türkei den meisten asiatischen Ländern weit voraus, liegt jedoch hinter den Vergleichswerten der Industriestaaten Europas deutlich zurück. Auf 1000 qkm entfielen im gleichen Jahr in der BRD 1705 km, in England 1426 km und in Griechenland 258 km Straße. Diese Zahlen zeigen die geringe Dichte des türkischen Straßennetzes.

Private Autobuslinien bewältigen den Großteil des Personenverkehrs. Im Jahre 1974 wurden 91,4 % der gesamten Personenbeförderung auf der Straße durchgeführt. Auch in der Güterbeförderung nimmt der Straßenverkehr die erste Stelle ein: 65 % aller Güter werden heute auf der Straße transportiert. Besonders im Nahbereich wäre ein Verteilerverkehr ohne Lkw nicht mehr denkbar.

### *Verkehrsträger Eisenbahn*

Zweitwichtigster Verkehrsträger in der Türkei ist die *Eisenbahn*. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes knüpfte nach dem 1. Weltkrieg an die ältere Linie der Bagdadbahn an. Die türkischen Eisenbahnen verfügen heute über ein Netz von rund 8000 km Länge. Es ist leicht einzusehen, daß dieses Netz unzureichend ist, insbesondere wenn man bedenkt, daß die BRD auf etwa einem Drittel der Fläche über ein Netz von mehr als 30 000 km verfügt. Auf 1000 qkm entfallen in der Türkei heute etwa 10 km Eisenbahn, während die Vergleichszahl in der BRD 80 km, in England 130 km, in Frankreich 70 km und in Griechenland 18 km beträgt.

Etwa 22,4 % der Güterbeförderung und 7,6 % der Personenbeförderung in der Türkei wurden 1974 mit der Eisenbahn durchgeführt.

Eines der wichtigsten Investitionsprojekte der vergangenen Jahre im Verkehrssektor war der Aus- und Neubau des Streckennetzes. Leider konnten diese Projekte bis heute nicht realisiert werden, und zwar vor allem aus folgenden Gründen:

— Zunächst ist die ungünstige Bodenbeschaffenheit der Türkei zu nennen. Das Land ist sehr gebirgig, der Anteil der über 1000 m hohen Flächen im Gesamtgebiet beträgt etwa 55 %. In einem solchen Land Schienen zu legen, Brücken und Tunnels zu bauen, erfordert enorm hohe Investitionen, die nicht leicht zu finanzieren sind.

— Wegen des Kapitalmangels wird der Bau von Eisenbahnen in vielen Fällen durch Aufnahme von Krediten finanziert, wodurch sich natürlich die Kosten erhöhen.

— Bis in die jüngste Vergangenheit war in der Türkei die Mobilität der Bevölkerung sehr begrenzt. Außerdem sind die Städte und Siedlungen weit verstreut. Diese Situation wirkte sich auf den Eisenbahnbau hemmend aus.

Infolge der Energiekrise hat die Eisenbahn wieder an Bedeutung gewonnen. Die türkische Regierung beschloß, bald mit dem Bau von 1200 km neuer Strecke zu beginnen. Außerdem wird das bestehende Schienennetz weiter ausgebaut und modernisiert. Die Verbindung zur iranischen Bahn wurde schon 1971 mit der Fertigstellung der Strecke Van-Kotur hergestellt.

### *Die Seeschifffahrt*

Die *Seeschifffahrt* hat in der Türkei im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern eine untergeordnete Bedeutung. Etwa 13,6 % der Güterbeförderung und nur 0,3 % der Personenbeförderung werden per Schiff durchgeführt. Die Handelsflotte besteht vorwiegend aus kleineren Einheiten für den Küstenverkehr. Um auch den Seeverkehr dem raschen Strukturwandel anzupassen, hat die türkische Regierung umfangreiche Maßnahmen in die Wege geleitet. Zu diesem Zweck sind im Investitionshaushalt Neubauhilfen für die Handelsflotte vorgesehen. Freilich setzt die schon jetzt bestehende Überbelastung der Häfen dem weiteren Wachstum der Seeschifffahrt Grenzen. Das Gütervolumen wächst durch die Ausdehnung der Handelsbeziehungen so stark an, daß die Hafenskapazitäten für die Abwicklung des anfallenden Verkehrsvolumens teilweise nicht mehr ausreichen. In einigen Häfen müssen die Schiffe eine Zeitlang auf Reede liegen, ehe die Ladung gelöscht werden kann.

Die für den Transitverkehr relevanten türkischen Seehäfen sind:

1) Der Hafen von *Trapezunt*. Er liegt am östlichen Schwarzen Meer und ist mit dem Iran durch eine Transitstraße von 638 km Länge verbunden; eine Eisenbahnverbindung besteht nicht. Die augenblickliche Kapazität des Hafens beträgt 500 000 Tonnen pro Jahr. Eine Kapazitätsausweitung auf 1 Mill. Tonnen pro Jahr ist vorgesehen. Die Kosten für diese Kapazitätsausweitung werden auf 32 500 000 Dollar geschätzt, wobei 23,2 Millionen Dollar für die Erweiterung der Schiffsliegeplätze und 9,5 Millionen Dollar für Kaikräne und

sonstige mechanische Ausstattung vorgesehen sind. Die Bauzeit ist mit 3 bis 5 Jahren veranschlagt.

2) Der Hafen von *Samsun*. Auch dieser Hafen ist ein Schwarzmeerhafen und mit dem Hinterland sowohl durch Eisenbahn als auch durch Straßen verbunden. Die Länge der Straße bis zur iranischen Grenze beträgt 1145 km. Die vorhandene Kapazität liegt bei 1,5 Mill. Tonnen pro Jahr. Eine zusätzliche Kapazitätsausweitung um 600 000 Tonnen pro Jahr ist vorgesehen, die Kosten werden auf 19,5 Mill. Dollar geschätzt. Davon entfallen 11,5 Mill. Dollar auf die Infrastruktur und 8 Mill. Dollar auf die Beschaffung der mechanischen Ausstattung. Die Bauzeit wird auf 3 bis 4 Jahre geschätzt.

3) Der Hafen von *Hopa*. Er liegt direkt an der russischen Grenze und ist durch eine Straße mit dem Iran verbunden. Die derzeitige Kapazität liegt bei 400 000 Tonnen pro Jahr. Es ist eine Kapazitätsausweitung um 200 000 Tonnen pro Jahr geplant, deren Kosten auf 11 Mill. Dollar geschätzt werden, die Bauzeit wird mit 3 Jahren veranschlagt.

4) Der Hafen von *Iskenderun*. Dieser türkische Mittelmeerhafen ist ein wichtiger Umschlagplatz für die Länder des Nahen Ostens. Mit dem Hinterland ist er durch mehrere Straßen und eine Eisenbahnlinie verbunden. Die jetzige Kapazität beträgt 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr und soll um 600 000 erweitert werden. Die geschätzten Kosten betragen 39 Mill. Dollar, wovon 31 Mill. auf die Infrastruktur und 8 Mill. auf Kaikräne und sonstige mechanische Ausstattung entfallen. Die Bauzeit wird auf 3 bis 5 Jahre geschätzt.

Zur Kostenschätzung der vorgesehenen Kapazitätsausweitung der genannten Häfen ist anzumerken, daß die Schätzungen auf dem gegenwärtigen Preisstand basieren. Wenn die Bauzeit länger dauern sollte, werden sich entsprechend der allgemeinen Preissteigerung auch die Baukosten erhöhen.

### *Die Kapazität hält nicht Schritt*

Ein Blick auf die vorhandenen Kapazitäten zeigt, daß sie in ihrer Entwicklung mit dem seewärtigen Außenhandel bei weitem nicht Schritt halten können. Der Gesamtumschlag dieser vier Häfen ist geringer als der zwanzigste Teil des Umschlags des Hamburger Hafens. Die türkische Hafenwirtschaft muß sich auf die neuen Transporttechniken umstellen (z. B. Container). Die Schiffsliegeplätze müssen erweitert, neue Kaikräne errichtet, Spezialkais angelegt werden.

Aus obigen Ausführungen geht hervor, daß die Leistungsfähigkeit der türkischen Verkehrswege mit dem Wachstum des Außenhandels nicht Schritt halten kann. Daraus folgt, daß der Ausbau der Verkehrswege unbedingt beschleunigt werden muß, wenn er den zunehmenden Anforderungen des Außenhandelszuwachses gerecht werden soll. Ausbau und Modernisierung des Verkehrswesens erfordern aber enorme Investitionen. Es versteht sich von selbst, daß man diese Investitionen nicht von der Türkei allein verlangen kann: Sie sollten durch internationale Zusammenarbeit, insbesondere der interessierten Länder, geleistet werden, gegebenenfalls unter Beteiligung der Weltbank.

## TABELLENANHANG

*Türkische Verkehrsinvestitionen*  
(auf der Preisbasis von 1971, in Mill. türkischen Lira)

	1. Fünfjah- resplan		2. Fünfjah- resplan		3. Fünfjah- resplan		Gesamt	
	1963—1967		1968—1972		1973—1977			
	%		%		%		%	
Straßenbau	9 900	72	18 900	73	17 600	52	46 400	63
Eisenbahn	2 400	17	4 900	19	7 600	22	14 900	20
Seeschifffahrt	1 200	9	1 400	5	4 200	12	6 800	9
Luftfahrt	300	2	800	3	4 400	14	5 500	7
<b>Gesamt</b>	<b>13 800</b>	<b>100</b>	<b>26 000</b>	<b>100</b>	<b>33 800</b>	<b>100</b>	<b>73 600</b>	<b>100</b>

\*Öffentliche und private Investitionen zusammen, einschließlich Verkehrsinfrastruktur

\*\*1 DM  $\approx$  6,4 TL

*Verteilung der Investitionen 1973, 1974 u. 1975*  
(in Prozenten)

	Privater Sektor	Öffentl. Sektor	Insgesamt
Landwirtschaft	13,70	9,20	11,50
Bergbau	0,64	5,71	3,13
Fertigung	36,35	23,50	30,02
Energie	0,59	13,60	6,99
Verkehr	13,95	26,44	20,09
Tourismus	1,54	1,03	1,29
Wohnungsbau	30,23	1,55	16,12
Erziehung	0,20	7,46	3,77
Gesundheit	0,15	2,07	1,10
Sonstige Dienste	2,65	9,44	5,99
	100,00	100,00	100,00

*Anteil der einzelnen Verkehrsträger an der gesamten Güter-  
und Personenbeförderung 1974*  
(in Prozenten)

Verkehrsträger	Güterbeförderung	Personenbeförderung
Straßenverkehr	64,0	91,4
Eisenbahn	22,4	7,6
Luftfahrt	—	0,7
Seeschifffahrt	13,6	0,3
	100,0	100,0

B. de FONTGALLAND

Generalsekretär des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), Paris

## Schienenwege nach dem Vorderen Orient

Mit großer Freude habe ich der lebenswürdigen Einladung der Südosteuropa-Gesellschaft Folge geleistet, an diesem Seminar über die Entwicklung neuer internationaler Verkehrsströme teilzunehmen. Der Internationale Eisenbahnverband wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, den internationalen Eisenbahnverkehr zu fördern und zu verbessern, ein Ziel, dem er sich seit nunmehr 54 Jahren aktiv widmet. Es freut mich, Ihnen in diesem Zusammenhang sagen zu können, daß vor einigen Tagen eine Tagung auf höchster Ebene der UIC auf Einladung der DB in München stattgefunden hat und eines der Hauptthemen der Tagesordnung die Erleichterung des internationalen Güterverkehrs war.

Der Güterverkehr zwischen Europa und dem Vorderen Orient, der in den zurückliegenden Jahren verhältnismäßig gering war, erfuhr plötzlich einen unverhältnismäßig raschen Aufschwung. Der Grund hierfür ist bekannt: Er liegt hauptsächlich darin, daß die Staaten des Vorderen Orients öffentliche Investitionen und Industrialisierungsprogramme sehr großen Umfangs eingeleitet haben, deren Verwirklichung dadurch ermöglicht wurde, daß diese erdölproduzierenden Länder durch eine erhebliche Steigerung des Erdölpreises große Mehreinnahmen erzielen konnten. Diese unvermittelte Verkehrsentwicklung brachte für alle Verkehrsträger Engpässe und Streckenkapazitätsprobleme mit sich. Engpässe ergeben sich hauptsächlich in den Häfen, wo es nicht selten vorkommt, daß Lastschiffe mehrere Wochen liegen. Kapazitätsprobleme der Strecken wirken sich vor allem negativ auf die Landtransporte, das heißt auf Straße und Schiene aus.

In diesem Referat werden die Probleme des Eisenbahntransitverkehrs zwischen Europa und dem Vorderen Orient behandelt und die derzeitige Situation sowie die kurzfristig eingeleiteten Maßnahmen dargelegt. Abschließend werden langfristige Vorhaben behandelt, die auf eine der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung angepaßten Lösungen abzielen.

Legen wir das Problem zuerst unter dem Gesichtspunkt der Transportentfernung dar. Wenn die Eisenbahnstrecke zwischen München und Istanbul ungefähr 2000 km beträgt, so liegen zwischen München und Bagdad 4700 km und zwischen München und Teheran 5200 km. Allein die türkische Strecke zwischen der bulgarischen und der iranischen Grenze beläuft sich auf über 2000 km, das heißt doppelt so viel wie die Transitstrecke durch Jugoslawien, die längste Europas. Der Eisenbahntransport zwischen Westeuropa und dem Vorderen Orient entspricht daher in seiner Dimension dem Transport zwi-

schen der Ost- und der Westküste des Nordamerikanischen Kontinents und kann mit den Transportentfernungen zwischen dem europäischen Teil der UdSSR und Ostsibirien verglichen werden.

Weiter sei daran erinnert, daß die durchgehende Eisenbahnverbindung bis Teheran und Bagdad erst seit kurzem besteht. Eine durchgehende Normalspurverbindung zwischen der Türkei und dem Iran wurde erst 1972 verwirklicht. Zwar besteht bereits seit langem eine Verbindung zwischen Europa und dem Iran über die UdSSR, die aber den Nachteil eines zweimaligen Spurwechsels hat und außerdem für einen Teil Europas länger ist als die Strecke über die Türkei.

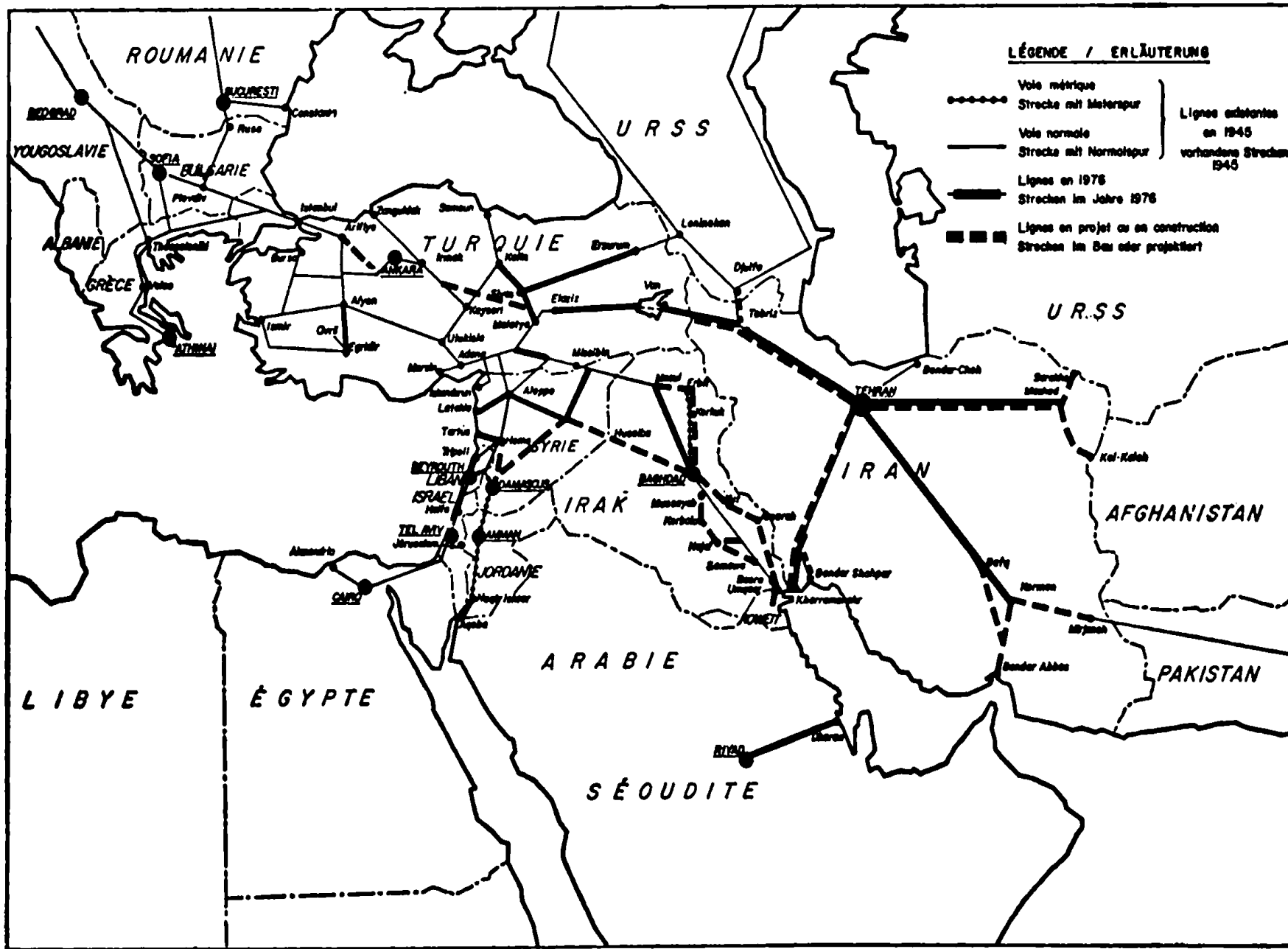
Das wesentliche Kennzeichen der Schienenverbindung zwischen Europa und dem Vorderen Orient besteht darin, daß die Strecke ab Südost-Jugoslawien nur eingleisig ist und teilweise ein schwieriges Profil hat und außerdem durch die Überquerung des Bosphorus bei Istanbul und die des Vanses an der Grenze zum Iran unterbrochen wird. Ferner wurden den türkischen Eisenbahnen in den letzten Jahren nur beschränkte Investitionsmittel gewährt, wodurch es ihnen nicht möglich war, ihre großen Leitungswege umgehend zu modernisieren. Diese Situation entwickelt sich allerdings schnell. Die türkischen Eisenbahnen gründeten vor einigen Jahren ein Werk für den Bau von dieselelektrischen Lokomotiven in Eskisehir. Dieses Werk stellt zur Zeit jährlich ungefähr 50 Lokomotiven her. Dadurch war es im Jahre 1975 möglich, fast alle Ferngüterzüge mit Dieselizehkraft zu befördern, wodurch gleichzeitig die Transitzeit verkürzt und das Zuggewicht erhöht werden konnte.

### *Der Transit durch die Türkei in Zahlen*

Einige Zahlen ermöglichen es, den raschen Anstieg des internationalen Transitverkehrs durch die Türkei zwischen 1970 und 1974 zu erfassen. Die Tonnage stieg von 250 000 auf 835 000 Tonnen, was einer 334prozentigen Steigerung und einer fast 400prozentigen Zunahme der beladen in das Streckennetz eintretenden Wagen entspricht. Der Anstieg der Kilometer-tonnen ist noch spektakulärer, da er innerhalb von 5 Jahren über 800 % erreichte. Wie groß auch immer die Unzulänglichkeiten der heutigen Situation sein mögen, so mußten dennoch diese Zahlen, für die es in Europa in den letzten Jahren kein Gegenbeispiel gibt, einmal genannt werden, um den Umfang der von den türkischen Bahnen vollbrachten Anstrengungen zu ermessen.

Zur Zeit bildet die 2 km lange Überquerung des Bosphorus in Istanbul den ersten Engpaß. Die Eisenbahn-Fährschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von 15 Wagen, die diese Überquerung im Pendelverkehr besorgen, verkehren Tag und Nacht, was es ermöglicht, täglich zwischen 4500 und 5000 Bruttotonnen in beiden Richtungen zu befördern. Die Lage der beiden Endbahnhöfe Istanbuls, die auf europäischer und asiatischer Seite inmitten der Stadt gelegen sind, erschwert das Rangieren und Abstellen der Wagen.





Vorhandene, im Bau begriffene und projektierte Eisenbahnstrecken des Vorderen Orient

Einen zweiten Engpaß, der lediglich in der Verbindung mit dem Iran besteht, bildet das Überqueren des Vansees. Fährschiffe gleicher Kapazität überqueren den Vansee in 4 Stunden. Drei Fährschiffe sind zur Zeit in Betrieb, wodurch eine Kapazität von ungefähr 1300 t täglich erreicht wird. Ein viertes Fährschiff soll dieses Jahr in Betrieb genommen werden, die Kapazität würde damit auf ungefähr 2000 t pro Tag ansteigen.

In Richtung Syrien und Irak gibt es diesen Engpaß nicht. Ferner ist das Streckenprofil ab dem Süden der Türkei ausgezeichnet, wodurch Züge mit 1500 bis 200 Bruttotonnen verkehren können.

Alle Eisenbahnen des Vorderen Orients sind, wie auch die europäischen Bahnen, Mitglied der UIC. Daher hat die UIC — ihren Zielvorstellungen gemäß — beim ersten Auftreten der Schwierigkeiten versucht, Maßnahmen einzuleiten, um Abhilfe zu schaffen.

### *Schrittweise Kapazitätserhöhung*

Seit Ende 1974 zeigte es sich, daß die derzeitige Transportnachfrage die Transitkapazität der Türkei übersteigt. Deshalb war die UIC bestrebt, in einer ersten Phase diese Transitknappheit zu regeln, indem die zur Verfügung stehende Kapazität anteilmäßig auf die verschiedenen Versandländer aufgeteilt wurde. Zu diesem Zweck wurde eine ad-hoc-Gruppe gegründet, in der alle interessierten Bahnen vertreten sind. Sie legte die Verladequoten pro Versandbahn auf der Grundlage des Verkehrs im Jahre 1974 fest.

Im März 1975 betrug die von den Türkischen Bahnen festgelegte tägliche Übernahmequote 3000 Bruttotonnen im Zulauf aus Bulgarien, dazu 300 Bruttotonnen im Zulauf aus Griechenland. Diese Übernahmekapazität wurde mit 67 % der Sendungen für den Irak, mit 21 % für den Iran und mit 12 % für Syrien verteilt; die Transporte nach der Türkei unterliegen keiner Kontingentierung.

Die schrittweisen Verbesserungen am türkischen Netz ließen Anfang 1976 eine Erhöhung der Übernahmequote auf 4360 Tonnen zu, das heißt eine Steigerung von ungefähr 40 %. Ferner zeigt sich seit einigen Monaten eine gewisse Verlangsamung des Verkehrs, und dieser Tatbestand im Zusammenhang mit einer ständigen Verbesserung der Betriebsmittel der Türkischen Eisenbahnen, ermöglichte es diesen, jegliche Kontingentierung nach Syrien und dem Irak ab 1. Mai 1976 aufzuheben und lediglich ein Kontingent von 1300 Tonnen pro Tag nach dem Iran aufrecht zu erhalten. Damit ist der derzeitige Verkehrsbedarf gedeckt.

Die Situation hat also innerhalb eines Jahres eine wesentliche Verbesserung erfahren, und die Transportdauer wurde spürbar herabgesetzt. In diesem Zusammenhang sollte daran erinnert werden, daß einige recht pessimistische Zahlen, die bisweilen als Beispiel angeführt wurden und aus denen hervorging, daß die Transportdauer manchmal mehrere Wochen betrug, nicht genau den Tatsachen entsprechen. Es kommt nämlich häufig vor, daß die Wagen bei ihrer Ankunft in Teheran oder in Bagdad ziemlich lange ste-

hen, bevor ihre Ladung verzollt und den Empfängern zur Verfügung gestellt wird. Hier handelt es sich jedoch um ein Problem, das nichts mit der Eisenbahn zu tun hat und auch im Straßenverkehr auftritt. Natürlich ist es für die Bahnen von größtem Interesse, den Umlauf ihrer Fahrzeuge zu beschleunigen.

### *Entwicklung von Sonderverkehren*

Vorstehende Ausführungen betreffen den allgemeinen Verkehr. Die UIC hat aber auch versucht, gewisse Sonderverkehre zu entwickeln. Insbesondere hat die Interfrigo-Gesellschaft, eine Tochtergesellschaft der europäischen Eisenbahnen, für die Beförderung unter Temperaturbeeinflussung in den letzten Jahren einen „Vollständigen Transportdienst Vorderer Orient“ mit 5 homogenen Maschinenkühlgruppen entwickelt, deren Wagen alle mit eigener Maschinerie versehen sind. Mit diesen Wagengruppen werden hauptsächlich leicht verderbliche Güter befördert, und dieser Verkehr, der zur Zeit noch von bescheidenem Umfang ist (4000 Tonnen im Jahr 1975) nimmt rasch zu.

Der Einsatz der Transcontainer wird ebenfalls von den Bahnen über ihre gemeinsame Tochtergesellschaft Intercontainer aufmerksam untersucht. Der Transcontainerverkehr wirft zwischen Europa und dem Vorderen Orient allerdings zahlreiche Probleme auf. Eine große Anzahl von Ausrüstungsgegenständen, wie Lastkraftwagen, mechanische Geräte, Pipelinerohre, schwere Maschinen usw., kann nämlich nicht in Containern befördert werden. Diese Transporte können nur auf offenen Wagen durchgeführt werden. Für den Containerverkehr stellt sich ferner das Problem der Terminals. Zur Zeit werden beachtliche Anstrengungen unternommen, um die großen Empfangsbahnhöfe, insbesondere Teheran und Bagdad, mit Transcontainerterminals zu versehen, und eine Verbesserung der Situation kann in nächster Zeit erwartet werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die derzeitige Situation zwar nicht voll befriedigend ist, sich jedoch rasch verbessert und alle Bahnen ihre Bemühungen im Hinblick auf dieses Ziel intensiviert haben. Vor allem schlossen sich die Bahnen der 5 Länder des Vorderen Orients, die durch die Schiene mit Europa verbunden sind, nämlich die Türkei, der Iran, der Irak, Syrien und der Libanon, im Rahmen der UIC zu einer „Gruppe beschränkter Anwendung“ zusammen — entsprechend einer Formel ähnlich der der „Gruppe der Neun“, in der die Mitgliedsbahnen der Europäischen Gemeinschaften vertreten sind —, um ihre Vorhaben besser aufeinander abzustimmen.

Eine der ersten gemeinsam festgelegten Zielsetzungen der Bahnen des Vorderen Orients besteht in der Aufstellung eines integrierten Investitionsprogramms in Form eines „Leitplans der Bahnen des Vorderen Orients“, der sich an den von der UIC im Jahre 1972 erstellten „Leitplan der europäischen Eisenbahnen“ anlehnt.

Hauptgedanke dieses Plans ist die Förderung der Industrialisierung und des Außenhandels aller Länder des Vorderen Orients. In diesem Zusammenhang ist es interessant festzustellen, daß alle betroffenen Regierungen begriffen haben, daß ohne die Eisenbahn die Industrialisierung eines Landes nicht zu verwirklichen ist. Was vor 150 Jahren für Europa und für Nordamerika galt, wo die Eisenbahn das Hauptwerkzeug der industriellen Revolution war, erweist sich daher immer noch als gültig. Daher beschlossen die Regierungen des Vorderen Orients in den letzten Jahren, die Entwicklung ihrer Eisenbahnnetze vorrangig zu behandeln. Umfangreiche Arbeiten wurden bereits durchgeführt.

Das erste Ziel bestand darin, die Häfen zu entwickeln und durch moderne, leistungsfähige Schienenwege mit dem Innern des Landes zu verbinden. So wurde vor einigen Jahren Bassorah an Bagdad und das übrige Netz des Vorderen Orients durch eine Strecke mit Normalspur, die die Strecke mit metrischer Spurweite ersetzte, angeschlossen. Seit einigen Wochen besteht eine vollkommen neue Verbindung zwischen Syrien und dem Irak durch die Eröffnung einer 750 km langen Eisenbahnstrecke, die von Lattakia nach Aleppo und der irakischen Grenze führt. Diese neue Strecke bietet eine Alternativlösung, da durch sie der Transit durch die Türkei umgangen werden kann. Im Iran werden die Arbeiten an der Verbindung des neuen Hafens Bandar-Abbas mit dem Landesinnern durch eine zweigleisig ausgebaute und elektrifizierte Strecke weitergeführt, und die Erneuerung der ehemaligen „transiranischen“ Strecke zwischen Khorramshar und Teheran soll in Angriff genommen werden.

### *Völlig geänderte Lage in zehn Jahren*

An der großen Achse Istanbul—Teheran werden ebenfalls umfangreiche Arbeiten vorgenommen, die ihre Kapazität sehr wesentlich erhöhen sollen. Der Bau einer neuen zweigleisig angelegten und elektrifizierten Direktverbindung Istanbul—Ankara, mit der die derzeitige Entfernung um mehr als 150 km verkürzt wird, wurde eingeleitet. Im Osten Ankaras sind ähnliche Arbeiten zum Bau einer ebenfalls zweigleisigen elektrifizierten Strecke geplant. Im Iran wird die Strecke Tabriz—Teheran vollständig erneuert, mit zweigleisiger Streckenführung versehen und elektrifiziert, wobei ein neuer Streckenabschnitt gebaut werden soll, mit dem die Entfernung um ungefähr 100 km verkürzt wird.

Der Vordere Orient hat also beispiellose Eisenbahninvestitionen unternommen, und es steht außer Zweifel, daß die Lage in 10 Jahren vollkommen verändert sein wird.

Inzwischen werden aber weitere substantielle Verbesserungen im Transitverkehr Europa—Vorderer Orient durch die Entwicklung des kombinierten Schienen-Seetransports erwartet. Wir haben mehrmals die Eisenbahn-Fährschiffe über den Bosphorus und den Vansee erwähnt, die eine in Europa, insbesondere für die Verkehrsverbindungen mit den britischen Inseln und

Skandinavien wohlbekannte kombinierte Transporttechnik einsetzen. Die zur Zeit übliche Technik besteht im Einsatz von Schiffen mittlerer Kapazität, einigen Dutzend Wagen, einem einzigen Eisenbahndeck, mit denen meistens gleichzeitig auch Passagiere, Pkw, Omnibusse und Lkw befördert werden.

Es ist jedoch möglich, ausschließlich für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen angelegte Großraumschiffe zu bauen. Um 1930 wurden zwischen der Südküste der USA und Kuba auf einer ungefähr 1000 km langen Strecke Eisenbahn-Fährschiffe mit mehreren Decks mit einer Kapazität von 100 Drehgestellwagen eingesetzt, in denen hauptsächlich Zucker befördert wurde. Eine ähnliche Formel wurde von einer deutschen Firma in der 1100 km langen Ostsee-Verbindung Travemünde—Hango (Finnland) vor kurzem realisiert, und zwar durch Einsatz des Eisenbahn-Fährschiffes „Railship 1“ mit 3 Decks und einer Kapazität von 90 Achswagen.

Nach Ansicht der UIC eignet sich eine derartige Formel ganz besonders zur Lösung des Problems der Verbindungen zwischen Europa und dem Vorderen Orient. Ein auf den Transport von Güterwagen spezialisiertes Schiff, bei dem die mit der Beförderung von Passagieren über große Entfernungen verbundenen kostspieligen Auflagen wegfallen, ist viel wirtschaftlicher als die derzeitigen Mehrzweck-Fährschiffe. Da die Schifffahrt darüber hinaus ein sehr billiger und besonders energiesparender Verkehrsträger ist, kann man Seestrecken von mehr als 1000 km in Erwägung ziehen. Außerdem sind das Mittelmeer und die Ostsee Meere ohne Gezeiten, wodurch die Kosten für Endeinrichtungen beachtlich gesenkt werden.

### *„Die UIC blieb nicht untätig“*

Die UIC hat den interessierten Bahnen und Regierungen bereits 1975 insbesondere im Rahmen der Konferenz der europäischen Verkehrsminister solche Möglichkeiten aufgezeigt. Die Anregungen wurden sehr positiv aufgenommen, und auch Privatfirmen interessieren sich dafür. Ich glaube also sagen zu können, daß die Einrichtung einer ersten auf dieser Technik beruhenden Verbindung kurzfristig ins Auge gefaßt werden kann. Abgesehen von ihrer eigentlichen kommerziellen Bedeutung würde die Verwirklichung einer oder mehrerer derartiger kombinierter Verbindungen Seeweg—Schiene auch den beachtlichen Vorteil aufweisen, Ersatzleitungswege zu schaffen. In den nächsten 10 Jahren wird nämlich der Großteil der 4000 km langen Strecke zwischen Belgrad und Teheran oder Bagdad noch eingleisig sein. Neben dem Parameter Kapazität würden daher die Parameter Sicherheit und Planmäßigkeit des Transports durch die Inbetriebnahme der Verbindungen Schiene—Seeweg erheblich verbessert.

Ich hoffe, mit meinen Ausführungen bewiesen zu haben, daß die in der UIC zusammengeschlossenen Eisenbahnen Europas und des Vorderen Orients angesichts des durch das sprunghafte Ansteigen der Transportnachfrage geschaffenen Problems nicht untätig geblieben sind. Konnte man die Lage im vergangenen Jahr noch als unzulänglich ansehen, so hat sie sich dank der

Bemühungen aller beteiligten Bahnen rasch und substantiell verbessert. So wird die nahe und die ferne Zukunft von allen Bahnen gemeinsam untersucht, und aus meiner Darlegung geht hervor, in welche Richtung die Bemühungen gehen.

Selbst wenn die jüngste Konjunktur Zweifel am Realismus eines so weit angelegten Programms aufkommen lassen kann, so genügt doch ein Blick auf die Landkarte, um festzustellen, welche Rolle dem Vorderen Orient als Bindeglied zwischen Europa, der UdSSR, dem Indischen Subkontinent und Afrika zukommt. Die ungeheuren Bodenschätze dieser Länder können nur dann voll genutzt werden, wenn ein leistungsstarkes und modernes Netz vorhanden ist. Es handelt sich also nicht um überflüssige Investitionen.

Im Verlauf der kommenden zehn Jahre werden übrigens noch weitere Entwicklungen erwartet, darunter die Verbindung Iran—Pakistan, zu deren Fertigstellung noch 400 km fehlen. Damit wird die durchgehende Schienenverbindung zwischen Europa und dem indischen Subkontinent hergestellt sein. Um eine Vorstellung von der Größenordnung zu vermitteln, genügt eine Zahl: die Entfernung London—Kalkutta mit dem Zug wird ungefähr 11 000 km betragen.

Weiterhin hat Afghanistan — eines der wenigen asiatischen Länder, die heute noch keine Eisenbahnstrecken haben — eine Studie über ein Netz durchführen lassen, auf dem der Hauptverkehr im Innern des Landes abgewickelt werden soll, und das ebenfalls die Verbindung mit dem Iran und Pakistan herstellt. So wären neue internationale Eisenbahnverbindungen möglich.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Vordere Orient heute einer der Schwerpunkte der weltweiten Eisenbahnentwicklung ist, was die unzerstörbare Lebensfähigkeit der Eisenbahn beweist. Die von der UIC angestrebte Koordination und Vereinheitlichung ermöglichen es außerdem allen Bahnen, auf allen Gebieten die Normen der europäischen Eisenbahnen anzunehmen, wodurch der Austausch von Fahrzeugen erleichtert und eine ständige Abstimmung im Hinblick auf eine gemeinsame Lösung der Betriebsprobleme erreicht wird.

DR. ING. G Ü N T H E R L Ü B B E K E  
Ehem. Eisenbahnexperte der Weltbank

## Erforderliche Verbesserungen der Schienenwege nach dem Vorderen Orient

Der wirtschaftliche Aufschwung der Staaten des Vorderen Orients und ihr dadurch gestiegener Importbedarf hat Verkehrsströme hervorgerufen, von denen wir uns vor 10 Jahren noch nichts hätten träumen lassen. Diese Verkehrsströme überschreiten die Kapazität der traditionellen Verkehrswege zum Vorderen Orient zu Lande und zu Wasser an zahlreichen Engpässen bei weitem. Die Folge sind Verzögerungen und Verluste, wie in den Vorträgen dieses Seminars ausgeführt wurde.

Eine weitere Folge ist auch, daß Länder wie Jugoslawien und die Türkei größte Schwierigkeiten mit der Bewältigung des Transitverkehrs auf der Straße haben und deshalb zu beträchtlichen Investitionen gezwungen sind, die sie für ihren eigenen Verkehr nicht oder nur teilweise benötigen würden. Es liegt deshalb nahe, einen größeren Anteil des Transitverkehrs zum Vorderen Orient über die vorhandenen Schienenwege laufen zu lassen, als es heute geschieht.

Ich möchte nun hier darüber sprechen, welche Verbesserungen und Ergänzungen an dem kürzesten, heute vorhandenen Schienenweg von München nach Basra mit einer Abzweigung nach Teheran notwendig sein werden, um einen zusätzlichen Transitverkehr von — sagen wir — ein, zwei oder mehr Mill. Nettotonnen pro Jahr aufnehmen zu können. Der Schienenweg von München nach Basra über Belgrad—Istanbul und die alte Baghdad-Bahn ist 4920 km lang, nach Teheran sind es rd. 5200 km. Das klingt gewaltig für eine Eisenbahnverbindung; aber der Schienenweg von New York nach San Francisco ist etwa 4500 km lang; Eisenbahnfrachten legen diesen Weg in etwa 6 Tagen zurück. Beförderungszeiten von 10 bis 12 Tagen sollte man auch zum Vorderen Orient erreichen können, wenn man den längeren Weg und den Aufenthalt für die Zollabfertigung an 4 bis 5 Grenzen berücksichtigt. Bis es aber dazu kommen kann, sind schwierige technische, organisatorische und finanzielle Aufgaben zu lösen und Investitionen in Milliardenhöhe erforderlich. Ich kann hier zu diesem Riesenprojekt, das ja auch noch mit parallelen Aufgaben im Straßenbau zu koordinieren wäre, aus meiner langjährigen Erfahrung im Stabe der Weltbank sprechen, einer Institution, die einige Erfahrung in der Realisierung solcher Projekte besitzt. Ich möchte jedoch betonen, daß ich hier nicht als Vertreter der Weltbank spreche und deshalb auch nichts zur Finanzierung der Projekte sagen kann. Ich muß mich

deshalb darauf beschränken, einen Überblick über die für einen verstärkten Transitverkehr erforderlichen Investitionen an den Schienenwegen zu geben, und zwar vorwiegend für den Güterverkehr, da die Eisenbahnen im Personenverkehr auf diese großen Entfernungen gegenüber dem Luftverkehr nicht konkurrenzfähig sind. Zum Schluß werde ich Ihnen noch einiges darüber sagen, in welchen Schritten dieses große Projekt der Realisierung nähergebracht werden könnte.

### *Die kürzesten Schienenwege München—Basra—Teheran*

Die große Rollbahn beginnt in München. Sie verläuft dann auf österreichischem Gebiet ab Salzburg über Bischofshofen—Bad Gastein—Villach bis zur Grenze bei Rosenbach und weiter auf jugoslawischem Gebiet von Jesenice über Ljubljana—Zagreb—Belgrad—Nis bis zur Grenze bei Dimitrovgrad. Von dort verläuft die Rollbahn auf bulgarischem Gebiet über Sofia bis Svilengrad und dann in der europäischen Türkei von Kapikule bis Istanbul. In Istanbul ist der Schienenweg auf 4 km durch den Bosphorus unterbrochen, der heute durch eine Eisenbahnfähre überbrückt wird. Auf der asiatischen Seite geht es weiter von Haydar Pasha über Eskişehir auf der vor 1900 gebauten Anatolischen Bahn bis Konya, das damals als Stadt bedeutender war als Ankara. Von Konya verläuft die Rollbahn über die historische Bagdad-Bahn über Adana—Toprakale (Abzweigung nach Iskenderun)—Fevzi Pasha (Abzweigung nach Aleppo)—Narli—Karkamish bis zur syrischen Grenze bei Nusaybin. Die Bagdad-Bahn wurde von 1903—1916 von einer deutschen Gesellschaft unter Führung der Deutschen Bank erbaut. Ursprünglich verlief die Bagdad-Bahn von Fevzi Pasha nach Süden in Richtung Aleppo (mit Anschluß nach Damaskus und der Hedjazbahn) und von dort nach Karkamish. Durch die Grenzziehung von 1919 ging der Türkei die Strecke über Aleppo verloren. Es wurde deshalb 1924 die vorerwähnte Verbindung von Narli nach Karkamish hergestellt. In naher Zukunft wird eine Alternative für die Führung der Rollbahn von Fevzi Pasha über Aleppo und von dort über die z. Zt. von den Russen gebaute Bahn nach Kamishly (hart an der türkischen Grenze bei Nusaybin) oder nach Mossul möglich sein. Diese Alternative ist jedoch erheblich länger als der Weg über türkisches Gebiet über Narli—Karkamish nach Nusaybin—Kamishly.

Von Kamishly verläuft die Rollbahn weiter auf der alten Bagdad-Bahn 75 km über syrisches Gebiet bis zur Grenze zum Irak und dann weiter über Mossul nach Bagdad. Die frühere Schmalspurstrecke von Bagdad nach Basra ist vor einigen Jahren auf Normalspur umgebaut worden. Von Basra wäre eine Fährverbindung zum Anschluß an das ebenfalls normalspurige Bahnnetz im Iran. Damit bekämen auch Plätze wie Abadan und Bandar Schapur und dortige Industriegebiete Anschluß an die große Rollbahn.

Die nördliche Fortsetzung der Rollbahn nach dem Iran zweigt in Eskişehir von der Anatolischen Bahn ab. Sie verläuft dann über Ankara und weiter mit beträchtlichen Umwegen über Kayseri—Sivas—Malatya nach Tatvan.



Dort ist der Schienenweg heute noch durch den Van-See unterbrochen. Es besteht ein Fährbetrieb mit z. Zt. drei Schiffen über den 96 km langen See bis Van. Damit können in jeder Richtung etwa sechzig zweiachsige Wagen pro Tag befördert werden. Es ist geplant, südlich des Van-Sees eine etwa 160 km lange Umgebungsbahn zu bauen. Diese Strecke führt durch gebirgiges Gelände und würde bauliche Schwierigkeiten bereiten. Von Van besteht dann wieder eine durchgehende Schienenverbindung über Kopiköy an der iranischen Grenze und weiter über Täbris nach Teheran und weiter.

Die Längen der einzelnen Rollbahnabschnitte in den beteiligten Ländern und die auf diesen Strecken für erforderlich gehaltenen Investitionen sind auf der anhängenden Tabelle zusammengestellt. Dabei ist angenommen, daß ein zusätzlicher Transitverkehr von etwa 1 Mill. Tonnen in der West-Ost-Richtung und dazu ein gewisser Gegenverkehr und der Rücklauf leerer Wagen zustande kommt.

### *Die erforderlichen Investitionen*

In der Tabelle sind für die Rollbahnabschnitte in Jugoslawien und der Türkei die von mir für erforderlich gehaltenen Investitionen eingesetzt, und zwar auf Grund meiner Kenntnis des Zustandes der Strecken und der Betriebsverhältnisse. Investitionen auf Strecken außerhalb der Transitwege sind nicht berücksichtigt. Die in der Tabelle aufgeführten Investitionen schließen auch solche ein, die für den Binnenverkehr der betroffenen Länder erforderlich sind, — d. h. solche, die zwar dem Transitverkehr dienen, aber nicht durch ihn verursacht werden. Es besteht also das Problem der Zuordnung der erforderlichen Investitionen zum Transit- und zum sonstigen Verkehr, worauf ich hier nicht näher eingehen kann. Für die Streckenabschnitte in Bulgarien und Syrien sind nur Merkposten eingesetzt. Was auf diesen relativ kurzen Abschnitten im einzelnen erforderlich ist, müßte noch untersucht werden. Von den Ölländern Iran und Irak, die ja die Empfänger der Güter im Transit der anderen Länder sind, kann angenommen werden, daß sie notwendige Verbesserungen aus eigenen Mitteln ausführen, ebenso von der Bundesrepublik Deutschland und Österreich.

Zur Notwendigkeit der beträchtlichen Investitionen in der Türkei muß man sich vergegenwärtigen, daß ein zusätzlicher Transitverkehr von einer Million Tonnen von Industrieprodukten pro Jahr oder 3300 t/Tag, oder 350 bis 450 Wagen/Tag eine Belastung der Strecken mit 8 bis 10 zusätzlichen Zügen pro Tag in beiden Richtungen ausmachen würde. Das ist für eine gut ausgebaute zweigleisige Strecke nicht viel. Auch in Jugoslawien dürfte es keine größeren Schwierigkeiten mit der Aufnahme zusätzlichen Transitverkehrs dieser Größenordnung geben. Für die eingleisigen Strecken der TCDD würde es jedoch besonders im östlichen Anatolien schon recht schwierig werden, selbst wenn man berücksichtigt, daß sich die 8 bis 10 Züge pro Tag östlich von Eskisehir auf zwei Strecken verteilen, den nördlichen Weg über Ankara nach dem Iran und den südlichen Weg über die alte Baghdad-Bahn. Besonders schwierig wird es auf den Streckenabschnitten, wo sich der Tran-

sitverkehr mit dem für die Türkei lebensnotwendigen schweren Erz- und Kohleverkehr überschneidet, z. B. zwischen Sivas und Cetinkaya und zwischen Topsakale—Fevzi Pasha und Narli. Diese Abschnitte müßten eingehend untersucht werden. Hierfür wäre eine genauere Kenntnis der zu erwartenden Verkehrsmengen im Transit- und sonstigen Verkehr notwendig.

In der Tabelle der erforderlichen Investitionen ist für alle Abschnitte eine Position „Fernmeldeanlagen für die Überwachung des Transitverkehrs“ aufgeführt. Damit ist folgendes gemeint:

Während in Jugoslawien und im größten Teil Anatoliens das Fernsprech- und Fernschreibnetz der Eisenbahnen gut entwickelt ist, ist das Netz in der europäischen Türkei noch rückständig. Vor allem sind die Fernsprechverbindungen zwischen der TCDD und den Nachbarbahnen noch mangelhaft. Eine über die Landesgrenzen hinausgehende Überwachung des Laufs der Transitwagen ist deshalb nur schwer möglich. Für den Verlager von Industriegütern würden sich diese Kommunikationslücken so auswirken, daß ein Wagen, der die Grenze bei Dimitrovgrad Richtung Sofia passiert hat, so lange verschwunden ist, bis er nach Tagen (oder Wochen) beim Empfänger wieder auftaucht. Für diese langen Transportwege mit 5 bis 6 Grenzübergängen müßten Informationen über das Passieren von bestimmten „Vorrangwagen“ an Grenzübergängen und ausgewählten Kontrollpunkten in abfragbaren Computern gespeichert werden, damit jederzeit feststellbar ist, wo sich ein bestimmter Wagen befindet. Derartige Einrichtungen sind in den USA bereits im Gebrauch. Bei den europäischen Bahnen sind sie wenigstens in Ansätzen vorhanden.

Eine andere Frage ist, in welchem Zeitraum die in der Tabelle aufgeführten Investitionen getätigt werden müssen. Der Bosphorus-Tunnel und die Van-See-Umgebungsbahn erfordern ohnehin eine Bauzeit von 5 Jahren oder mehr. Man darf sich deshalb nicht vorstellen, daß an einem Tage X die eine Million Tonnen Transitgut zu laufen beginnen, und daß dann alles fertig sein muß und kann. Es müßte also ein Zeitplan für die Investitionen und die schrittweise zu erreichende Steigerung der Streckenleistung aufgestellt werden.

### *Kosten der erforderlichen Investitionen*

Ich habe gezögert, in diesem kurzen Vortrag überhaupt geschätzte Kosten der Investitionen anzugeben, da ich nicht die Möglichkeit hatte, örtliche Erhebungen anzustellen. Die Schwierigkeit beruht u. a. darin, daß ein großer Teil der erforderlichen Investitionen in Jugoslawien und in der Türkei Überhänge aus früheren und verzögerten Programmen darstellen, z. B. die Gleiserneuerung, Signalanlagen und anderes. Es war deshalb der verbleibende Rest der Arbeiten zu schätzen und dieser mit heutigen Preisen zu bewerten. Das konnte natürlich nur eine ganz grobe Annäherung ergeben. Ich möchte Ihnen damit nur einen ungefähren Begriff geben, in welcher Größenordnung der Kosten wir uns bewegen, wenn wir von der Verbesserung

*(Fortsetzung Seite 87)*

## Übersicht

*über die mit Transitverkehr zum Vorderen Orient belegten Streckenabschnitte in den beteiligten Ländern, erforderliche Investitionen und grob geschätzte Kosten:*

Land	Bahn	Strecke	Länge	Erforderliche Investitionen	Grob geschätzte Kosten Mill. DM
BR Deutschland	DB	München— Salzburg	153	Rbf. München und einzelne Verbesserungen	nicht eingesetzt
Österreich	OeBB	Salzburg— Rosenbach (Grenze)	226	zweigl. Ausbau Tauernbahn Südrampe und einzelne Verbesserungen	nicht eingesetzt
Jugoslawien	JZ	Jesenice (Grenze) - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Dimitrovgrad (bulgarische Grenze)	994	vollständige Fertigstellung des Modernisierungspro- gramms 1964 und des zwei- gleisigen Ausbaus Zagreb— Novska und Lapovo—Nis; Elektrifizierung und einzelne Verbesserungen auf der Strecke Nis—Dimi- trovgrad; Beschaffung von Lokomotiven und Güter- wagen, Fernmeldeanlagen zur Überwachung des Transitverkehrs	250
Bulgarien	BG	Dragoman (Gr.) - Sofia - Svilengrad (türkische Grenze)	388	im einzelnen nicht bekannt, u. a. Fernmeldeanlagen für die Überwachung des Tran- sitverkehrs; <b>Merkposten</b> an Stelle nicht abschätzbarer Kosten	100
Türkei	TCDD	1) <b>Europäischer Abschnitt</b> Kapikule - Edirne - Pelivanköy - Istanbul	319	Linienverbesserung Pelivanköy—Istanbul; Signal- und Fernmelde- anlagen und Streckenblock einschl. Anlagen zur Über- wachung des Transitver- kehrs; Umgestaltung der Bahnanlagen in Istanbul	110

### Bemerkungen:

- 1) Die Kosten der erforderlichen Investitionen in der BR Deutschland, in Österreich, im Irak und im Iran sind in der Tabelle nicht eingesetzt, da angenommen werden kann, daß diese Länder die anfallenden Kosten aus eigenen Mitteln tragen können.
- 2) Merkposten für die Streckenabschnitte in Bulgarien und Syrien und für die Bosphorusüberquerung in der Türkei wurden nur der Vollständigkeit halber eingesetzt. Da hierfür Pläne nicht vorliegen, sind die Kosten nicht abschätzbar und können nur in der etwaigen Größenordnung angegeben werden.

Land	Bahn	Strecke	Länge	Erforderliche Investitionen	Grob geschätzte Kosten Mill. DM	
Türkei (Forts.)	TCDD	2a) <b>Bosporus-Tunnel</b> für Güter- und S-Bahn-Verkehr	rd. 5,5	etwa 2,5 km Unterwassertunnel, 2 x 1,5 km Tunnel unter Land, beiderseitige Streckenanschlüsse; <b>Merkposten an Stelle nicht abschätzbarer Kosten</b>	600 bis 800	
		2b) <b>Alternative zum Bosporus-Tunnel</b>		4—5 neue Fährschiffe größerer Tragfähigkeit; neue Fähranlagen in Istanbul und Haydar Pasha; <b>Merkposten an Stelle nicht abschätzbarer Kosten</b>	100	
		<b>Asiatischer Abschnitt</b>	rd. 1798	Umgestaltung der Bahnanlagen in Haydar Pasha; Forts. d. zweigl. Ausbaus bis Arifye, Linienverbesserung zw. Arifye und Eskisehir und zw. Afyon und Konya. Maßnahmen zur Leistungssteigerung auf dem Abschnitt Osmanyen—Fevzi Pasha—Narli, rd. 1200 km Gleiserneuerung, Signalanlagen und Streckenblock von Eskisehir bis Nusaybin einschl. Überwachungsanlagen für Transitverkehr	530	
		3a) <b>Rollbahn nach Basra</b> Haydar-Pasha - Arifye - Eskisehir - Afyon-Konya - Adana - Osmanyen - Fevzi-Pasha - Narli - Karkamis - Nusaybin (Syrische Grenze)				
		3b) <b>Abzweig nach dem Iran</b> Eskisehir - Ankara - Kayseri - Sivas - Malatya - Tatvan - Van - Kapiköy (Iranische Grenze)	rd. 1850 (einschl. Van-See-Umgehung)	Rangieranlagen in Eskisehir und Ankara, verschiedene Linienverbesserungen und Erweiterung von Bahnhöfen rd. 700 km Gleiserneuerung, 160 km Umgehungsbahn für den Vansee, Signalanlagen und Streckenblock von Ankara bis Kapiköy einschl. Anlagen für Überwachung des Transitverkehrs	1010	
		4) <b>Fahrzeuge für das gesamte Netz von TCDD</b>		Erweiterte Fahrzeugbeschaffung für den Transitverkehr: zusätzlicher Bedarf etwa 50 Streckenlokomotiven, 10 Rangierlokomotiven, 500 Güterwagen	140	

Land	Bahn	Strecke	Länge	Erforderliche Investitionen	Grob geschätzte Kosten Mill. DM
		Zusammenfassung: Kapikule - Istanbul - Eskisehir - Nusaybin (syrische Grenze) und Eskisehir - Kapiköy (iranische Grenze) ohne Bosporustunnel oder Fähre	rd. 3970	wie oben	1790
Syrien	Syrische Staats-Bahn	Kamishli (türk. Grenze) - Telfi Köcek (irakische Grenze)	75	Einzelheiten nicht bekannt; u. a. Fernmeldeanschluß für die Überwachung des Transitverkehrs; Merkposten an Stelle nicht abschätzbarer Kosten	10
Irak	Irakische Staats-Bahn	Telfi Köcek - Mossul - Bagdad - Basra	1133	Einzelheiten nicht bekannt; u. a. Fernmeldeanlagen für die Überwachung des Transitverkehrs erforderlich	nicht eingesetzt
Iran	Iranische Staats-Bahn	Kotur (türk. Grenze) - Täbris - Teheran	rd. 957	Einzelheiten nicht bekannt; u. a. Fernmeldeanlagen für die Überwachung des Transitverkehrs erforderlich	nicht eingesetzt
<b>Zusammenfassung</b>	München - Basra		rd. 4920	Jugoslawien Türkei	250 1790
				hierzu Merkposten	zus. 2040
	München - Teheran		rd. 5200	Bulgarien Syrien Bosporus-Tunnel	100 10 800
					zus. 910
				<b>Gesamtbetrag der Investitionen</b>	<b>2950</b>

der Schienenwege zum Vorderen Orient zur Aufnahme eines stärkeren Transitverkehrs sprechen. Das Ergebnis sieht nun nach der beiliegenden Tabelle folgendermaßen aus:

*Der abschätzbare Investitionsbedarf beträgt etwa*

in Jugoslawien	( 988 km)	rd.	250 Mio. DM
in der Türkei	(3951 km)	rd.	1790 Mio. DM

*Hierzu Merkposten für nicht abschätzbaren Bedarf*

in Bulgarien	( 413 km)	rd.	100 Mio. DM
Bosporus-Tunnel		rd.	800 Mio. DM
in Syrien	( 75 km)	rd.	10 Mio. DM

zus. Merkposten: rd. 910 Mio. DM

Damit würden für die Verbesserung der Schienenwege zum Vorderen Orient zwischen Jesenice und der irakischen bzw. iranischen Grenze

insgesamt rd. 2950 Mio. DM

aufzuwenden sein.

Die Frage, wieviel von diesen rd. 3 Milliarden DM dem Transitverkehr und wieviel dem internen Verkehr der beteiligten Länder anzulasten wäre, ist kaum zu beantworten. Wenn nämlich im östlichen Anatolien der für die Türkei lebenswichtige Erz- und Kohleverkehr infolge des schlechten Gleiszustandes und fehlender Sicherungsanlagen ins Stocken kommt, wird sicherlich auch der Transitverkehr nicht laufen. Nach meiner Meinung müßte das Netz für beide Verkehre durchlässig genug gemacht werden. Hierfür wird man Investitionen in der angegebenen Größenordnung nicht vermeiden können.

Eine andere Betrachtung ergibt sich beim Bosporus-Tunnel. Dieser würde außer dem Transit- und Inlandgüterverkehr auch dem S-Bahn-Verkehr zwischen den europäischen und anatolischen Stadt- und Vorortgebieten von Istanbul dienen und damit eine sehr erwünschte Entlastung der Bosporus-Wasserstraße vom Fährbetrieb herbeiführen. Es könnte deshalb gerechtfertigt sein, nur einen Teil der Kosten des Bosporus-Tunnels den Kosten der Verbesserung des Schienenweges zum Vorderen Orient zuzurechnen.

### *Wege zur Realisierung des Projekts*

Zum Schluß wäre noch etwas darüber zu sagen, was zur Realisierung dieses Riesenprojekts der Verbesserung der Schienenwege zum Vorderen Orient getan werden könnte und sollte. Zunächst ist einmal festzustellen: Wir wissen nicht genug. Wir wissen z. B. nicht, welche Verkehrsmengen in näherer oder fernerer Zukunft über die Schienenwege in den Vorderen Orient laufen werden, wenn entsprechende Leistungsfähigkeit und Beförderungszeiten garantiert werden könnten. Wir wissen auch nicht, ob mit einem nennenswerten Rückverkehr gerechnet werden könnte oder ob es sich in der

Ost-West-Richtung hauptsächlich um den Rücklauf leerer Wagen und Container handeln würde. Wir kennen auch zahllose technische Einzelheiten nicht. Wir wissen nicht, ob die Fertigstellung der Überhänge aus früheren Programmen bereits finanziell gesichert ist oder ob sie in das hier besprochene Programm aufzunehmen sind. Also wäre der erste Schritt eine Vorstudie oder besser eine Gruppe von Vorstudien mit folgender Zielsetzung.

### *Zielsetzung der Vorstudien*

#### I. Gruppe: *Verkehr*

- (1) Zu erwartendes Verkehrsaufkommen nach Güterarten von Mittel- und Westeuropa nach den Ländern des Vorderen Orients und in der Gegenrichtung für 1990, 2000 usw.
- (2) Aufteilung der Verkehrsmengen auf die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt (= modal split) und dieses wieder für die beiden Fälle
  - a) mit verbesserten Schienenwegen
  - b) mit Schienenwegen im heutigen Zustand
- (3) Zu erwartender Anteil des Containerverkehrs auf den verbesserten Schienenwegen.

Zu 2 und 3 wäre eine Befragung der Verloader durchzuführen.

#### II. Gruppe: *Eisenbahnbetrieb und Bahnanlagen*

- (1) Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte der Rollbahn in Zügen pro Tag in jeder Richtung. Es sollten wenigstens die folgenden Fragen geklärt werden:
  - a) Wieviele zusätzliche Züge des Transitverkehrs können von den Streckenabschnitten im heutigen Zustand aufgenommen werden?
  - b) desgl. in einem Zwischenstadium nach provisorischen Verbesserungen.
  - c) desgl. im endgültigen Zustand nach Durchführung aller erforderlichen Verbesserungen.
- (2) Welche Beförderungszeiten von Grenze zu Grenze können die beteiligten Bahnen garantieren?
  - a) im heutigen Zustand
  - b) in einem Zwischenstadium
  - c) nach Durchführung aller erforderlichen Verbesserungen.
- (3) Katalog der betrieblichen Engpässe.
- (4) Katalog der die Betriebsabwicklung störenden Mängel der Bahnanlagen, z. B. schlechter Zustand des Oberbaus, fehlende Signalanlagen, Mängel des Fahrzeugparks.

Die Angaben müßten von den beteiligten Bahnverwaltungen gemacht, sollten aber von unabhängigen Sachverständigen überprüft werden.

### III. Gruppe: *Vorläufiges Investitionsprogramm*

- (1) Die Kataloge der betrieblichen Engpässe und der Mängel der Bahnanlagen wären in ein vorläufiges Investitionsprogramm umzusetzen und
- (2) hierfür eine Kostenschätzung aufzustellen, die hinreichend genau sein muß, um als Grundlage für Verhandlungen über die Finanzierung des Gesamtvorhabens zu dienen.
- (3) Zeitplan für das Gesamtprogramm.

Ich schätze, daß diese drei Studien einschließlich der Vorbereitungszeit 1½ bis 2 Jahre erfordern und — sagen wir vorsichtig — einige Millionen DM kosten würden.

Als zweiten Schritt sollte man ein Konsortium der an einem gut funktionierenden Schienenweg interessierten Länder zusammenbringen, und zwar der exportierenden, der importierenden und der am Transitverkehr beteiligten. Diese drei Gruppen sollten auf ihre Finanzierungsbereitschaft abgetastet werden.

Mit der Skizzierung dieser ersten Schritte zur Verbesserung der Schienenwege zum Vorderen Orient möchte ich diesen Vortrag abschließen. Wie es dann weitergeht, kann erst gesagt werden, wenn die Ergebnisse der ersten und zweiten Stufe vorliegen. Es wird also noch viel Wasser die Isar und den Euphrat hinunterfließen, bis Sendungen auf der Schiene von München nach Basra in schöner Regelmäßigkeit in nicht mehr als 10 Tagen ihr Ziel erreichen.



Dipl.-Ing. R A D M I L O M I L O V A N O V I Ć  
Berater der Gemeinschaft Jugoslawischer Eisenbahnen

## Transitmöglichkeiten der jugoslawischen Eisenbahnen

Der Eisenbahnverkehr aus Europa in Richtung Irak, Iran, Syrien und Libanon läuft über zwei Balkan-Strecken: über Jugoslawien auf der Relation Belgrad—Sofia—Istanbul, über Rumänien auf der Relation Bukarest—Sofia—Istanbul. Engpässe auf dieser Relation sind in erster Linie die Trajektverbindungen über den Bosphorus und den Vansee, die begrenzten Transportkapazitäten der Türkischen Staatseisenbahn und die ebenfalls begrenzten Umschlag- und Lagerungskapazitäten in den Ländern des Mittleren Ostens.

Diese Kapazitätsprobleme behinderten 1974/75 die Transitlieferungen über die Strecken der Türkischen Eisenbahnen. Die Folge war 1974 die zeitweilige Einstellung der Übernahme von Lieferungen für den Irak, Iran und Syrien; 1975 wurde die Kontingentierung der Beförderung verfügt. Angesichts dieser Situation waren auch die Jugoslawischen Eisenbahnen gezwungen, zeitweilige Beförderungsbeschränkungen einzuführen, um die Kontrolle und den gleichmäßigen Fluß der Transporte sowie die Überwachung der Kontingente sicherzustellen.

Im November 1975 haben die Türkischen Staatseisenbahnen die Kontingente vergrößert, gleichzeitig war ein gewisser Rückgang der Transportnachfrage zu verzeichnen. Diese Entwicklung hat die Schwierigkeiten der Güterbeförderung auf dieser Relation vermindert. Die Türkischen Staatseisenbahnen teilten mit, daß sie ab 1. Mai 1976 bis auf weiteres die Beförderungsbeschränkungen im Verkehr mit dem Irak und Syrien aufgehoben haben; in Richtung Iran blieb die Beförderungsbeschränkung von täglich 1300 Bruttotonnen in Kraft. Die Jugoslawischen Eisenbahnen haben ihrerseits ab 1. Januar 1976 alle Beförderungsbeschränkungen für den Gütertransit nach Nahost aufgehoben.

Wegen der 1974 aufgetretenen Schwierigkeiten gründete im gleichen Jahr der Geschäftsführende Ausschuß des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) eine ad-hoc-Sondergruppe, die sich aus Vertretern der europäischen Eisenbahnverwaltungen und der Eisenbahnverwaltungen der Türkei, Syriens, des Irans und Irak zusammensetzt. Aufgabe dieser Sondergruppe ist die Untersuchung der Schwierigkeiten im Schienenverkehr durch die Türkei, die Regelung bzw. Steuerung dieses Verkehrs durch eine entsprechende Transportplanung. Das vereinbarte Planungsabkommen soll nur im Falle größerer Schwierigkeiten im direkten Eisenbahnverkehr mit den Nahostländern Anwendung finden.

Das Tarifsysteem für die Beförderung von Gütern auf dem Schienenweg nach Nahost ist ziemlich kompliziert. Wegen der Inflation, der Steigerung der Beförderungskosten und der Erhöhung der Brennstoffpreise stiegen in den letzten Jahren auch die Transitpreise im Eisenbahnverkehr erheblich an. Zwecks Vermehrung der Transitfrachten in die Länder des Mittleren Ostens werden Tarifvergünstigungen insbesondere für kombinierte Eisenbahn-Straßen-Transporte in Betracht gezogen. Die europäischen Eisenbahnen prüfen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Transportorganisationen die Möglichkeiten dieses kombinierten Beförderungssystems.

Ende 1975 fand in Sofia eine Beratung von Vertretern der Jugoslawischen Eisenbahnen, der Bulgarischen Staatseisenbahnen, der Griechischen Eisenbahnen und der Gesellschaft „Intercontainer“ mit dem Ziel statt, die Voraussetzungen für den kombinierten Schiene-Straße-Großcontainerverkehr zu prüfen. Neben kommerziellen Fragen wurde auch die Frage der Umlade-Terminals in Bulgarien behandelt; diesbezügliche Einrichtungen gibt es in den Terminalen Filipovo und Dimitrovgrad. Die Hauptempfänger des Container-Verkehrs werden der Iran und Irak sein. Erörtert wurden auch die Möglichkeiten für die Organisation kombinierter Container-Transporte über Griechenland.

Die Gesellschaft „Intercontainer“ hat eine Umfrage bei einer Reihe von Absendern durchgeführt. Danach kann man für die erste Zeit mit der Beförderung von 50—60 Containern pro Woche rechnen, später auch mit mehr, wenn sich die Qualität der Beförderungsleistungen und die Beförderungskosten als konkurrenzfähig erweisen.

### *Kombinierte Transportarten*

Auf Anregung seitens einiger Transportorganisationen, der Deutschen Bundesbahn und der französischen Eisenbahnen sind Untersuchungen über die Einführung von Zügen für den Lkw-Transport im kombinierten Eisenbahn-Straßenverkehr nach Nahost im Gange. Geprüft werden auch die Möglichkeiten zur Einführung von Sonderzügen für die Lkw-Beförderung (Huckepack-System) auf den Relationen bis Niš bzw. Pirot und von dort weiter im Straßenverkehr. Diese Sonderzüge sollen dem Frachtverkehr aus England, den Benelux-Ländern, der BR Deutschland, der Schweiz und Österreich nach dem Nahen Osten dienen. Es wurden bereits einige Probefahrten mit Sonderzügen auf der Relation Köln—Ljubljana—Moste mit guten Resultaten durchgeführt.

In der Zusammenarbeit mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und der Transportgesellschaft „Kombiverkehr“ werden die technischen und kommerziellen Möglichkeiten für die Einführung eines wöchentlichen Zuges geprüft. Auch für Einführung von Zügen für die Beförderung beladener Sattelaufleger (Känguruh-System) sind im Gespräch. Diese Züge würden Sendungen aus England, Frankreich und Italien nach Nahost bis Dimitrovgrad bzw. Pirot befördern, von wo aus der Weitertransport auf der Straße

erfolgen soll. Nach unserer Meinung sollte man die Verlängerung der Laufstrecke dieser Züge nach Bulgarien ins Auge fassen.

Die Transittransporte von Gütern für die Länder des Mittleren Ostens belasten in steigendem Maße die internationalen Straßen. Aus diesem Grunde legen Jugoslawien und andere europäische Länder großen Wert auf die kombinierten Schiene-Straße-Transporte, aber auch auf den Eisenbahn-Seeverkehr. Was den letzteren betrifft, sei auf die Möglichkeiten zwischen den griechischen Häfen Volos bzw. Thessaloniki und den türkischen Häfen Izmir bzw. Iskenderum verwiesen. Eine Nutzung dieser Möglichkeiten würde den Bosphorus-Übergang entlasten und überdies die Beförderungskapazitäten Westeuropa—Nahost ganz allgemein erhöhen. Zu erkunden wäre auch die Variante einer Trajektverbindung zwischen Piräus und einem Mittelmeerhafen der Türkei (Mersin oder Iskenderum) oder Syriens (Latakia). Von diesen Häfen aus bieten sich Landverbindungen in den Iran und Irak an.

Das Generalsekretariat des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) hat den Eisenbahnverwaltungen eine Dokumentation zugestellt, die sie von der Firma Hubertus Goer in der BR Deutschland erhalten hat. (Vgl. Diskussionsbeitrag H. Goer — Die Red.) In dieser Dokumentation werden Möglichkeiten für die Einführung von Trajektverbindungen über die Häfen Triest bzw. Koper und den türkischen Häfen Mersin bzw. Iskenderum dargestellt. Das UIC-Sekretariat ist der Meinung, daß die Ausarbeitung einer technisch-ökonomischen Studie über dieses Projekt seitens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen von Nutzen wäre.

Die Lösung der Probleme des Eisenbahnverkehrs auf der Relation Europa—Mittlerer Osten machen Investitionen in die Infrastruktur, in die Modernisierung und die Vergrößerung der Transportkapazitäten der magistralen Eisenbahnstrecken erforderlich. Dementsprechend hat der Geschäftsführende UIC-Ausschuß die Ausarbeitung von Studien über ein langfristiges Entwicklungsprogramm der europäischen Eisenbahnen beschlossen. Diese Studien sollen den Transportbedarf, die Konkurrenz anderer Transportmittel, die Aufgaben und Funktionen der Eisenbahn in der Gesellschaft der Zukunft sowie die Möglichkeiten der Anwendung neuer Technologien umfassen. Ihr Hauptziel ist die Verbesserung der Qualität der Transportleistungen im Eisenbahnverkehr und die rationellere Nutzung der verfügbaren Transportmittel.

### *Projektstudien „Balkan-Achse“ und „Adria-Achse“*

Im Jahre 1974 haben die Jugoslawischen Eisenbahnen gemeinsam mit den türkischen, griechischen, bulgarischen, rumänischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen die Ausarbeitung einer gemeinsamen Studie über die „Balkan-Achse“ in Angriff genommen. Diese Studie umfaßt die magistralen Eisenbahnstrecken Ljubljana—Belgrad—Sofia—Istanbul, Budapest—Belgrad—Niš—Skopje—Athen. Die genannten Strecken sind in die UIC-Studie „Der perspektive Entwicklungsplan der Eisenbahnen Europas“ einbezogen;

außerdem wurde beantragt, in der Studie auch die Strecke Istanbul—Ankara zu behandeln, jedoch muß dieser Antrag im Einvernehmen mit den Türkischen Staatseisenbahnen noch besprochen und geregelt werden. Die Ausarbeitung der Studie soll voraussichtlich bis Ende 1977 abgeschlossen sein.

Die magistrale Eisenbahnverbindung „Balkan-Achse“ stellt die Verlängerung der magistralen Eisenbahnverbindung „Tauern-Achse“ München—Salzburg—Jesenice—Ljubljana dar. Für die perspektivische Entwicklung der „Tauern-Achse“ werden die Deutsche Bundesbahn, die Österreichische Bundesbahn und die Jugoslawischen Eisenbahnen eine gemeinsame Studie erstellen.

Alle genannten Studien zielen auf die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen ab, wobei die Erneuerung und Modernisierung der bestehenden Strecken, der Bau neuer Strecken, die Erhöhung der Geschwindigkeiten und der Verkehrssicherheit, die Einführung moderner Signalanlagen usw. angestrebt werden. Auf den Magistralverbindungen sind die Geschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h im Reisezugverkehr und bis zu 100 km/h im Güterzugverkehr, die Erhöhung des Achsdruckes auf 20—22 Tonnen, Elektrifizierung der Strecken und die Einführung moderner Signal- und Sicherungsanlagen geplant.

Eine weitere Studie betrifft die zweite Balkanverbindung auf der Relation Budapest—Bukarest—Sofia—Istanbul. Die Jugoslawischen Eisenbahnen arbeiten außerdem gemeinsam mit den Ungarischen Staatseisenbahnen an einer Studie für die Entwicklung magistraler Eisenbahnstrecken zwischen Budapest und den jugoslawischen nordadriatischen Häfen Rijeka, Koper, Ploče und Bar (sogenannte „Adria-Achse“).

### *Parole: Modernisierung*

Die Hauptziele der Entwicklung und der Modernisierung der Jugoslawischen Eisenbahnen sind die technisch-technologische Modernisierung aller Anlagen, die Verbesserung der Qualität der Transportleistungen und eine bessere Effizienz des Eisenbahnverkehrs sowohl technisch wie wirtschaftlich. Trotz aller Schwierigkeiten und Verzögerungen des Modernisierungsprogramms wurden bisher doch auch bedeutende Resultate erzielt. Die Jugoslawischen Eisenbahnen haben im Vergleich zum Entwicklungsstand der anderen Eisenbahnen Europas einiges aufgeholt und bemühen sich um weitere Verbesserungen. Bisher wurden über 2500 km Normalspurstrecken elektrifiziert, d. i. ein Viertel des Gesamtnetzes. Elektrifiziert ist auf ihrer gesamten Länge die magistrale Eisenbahnverbindung von Jesenice und Sežana bis Skopje. Größtenteils ausgebaut und in Betrieb genommen sind auch die Hauptträngierkapazitäten der Jugoslawischen Eisenbahnen. Mit der Inbetriebnahme neuer Diesel- und Elektrotraktionsmittel wurde die Struktur der gesamten Traktion wesentlich verbessert, und auch der Güterwagenpark ist durch neue Vierachser von großer Tragfähigkeit bereichert worden.

Die Magistralstrecken gewährleisten nach ihrer Modernisierung eine reibungslose Transitleistung in Richtung Naher Osten, und zwar sowohl im

direkten wie auch im kombinierten Verkehr. Auf dem Programm der Jugoslawischen Eisenbahnen stehen weitere Elektrifizierungen, so die Streckenabschnitte Skopje—Gevgelija, Indija—Subotica und Niš—Dimitrovgrad, in einer Gesamtlänge von 558 Kilometer. Die bisherigen Modernisierungen und Erneuerungen wurden größtenteils mit eigenen Finanzmitteln durchgeführt, z. T. wurden auch ausländische Kredite, besonders Anleihen der Weltbank, in Anspruch genommen.

### *Die Modernisierungsziele bis 1980*

Bis 1980 sollen folgende Hauptziele der Modernisierung und Entwicklung erreicht werden:

— Modernisierung und Ausbau des Grundstreckennetzes in einer Gesamtlänge von 2000 km für höhere Geschwindigkeiten und für einen Achsdruck von 20—22 Tonnen; damit Steigerung der Durchlässigkeit dieser Strecken (einschließlich Ausbau des zweiten Gleises auf bestimmten eingleisigen Strecken; vollständiger Ausbau der Rangierkapazitäten und deren Ausrüstung mit modernen Mitteln; ergänzender Bau von Anschluß- und Verbindungsstrecken).

— Elektrifizierung von weiteren 1200 km des Grundstreckennetzes; Dieseltraktion auf dem restlichen Teil des Eisenbahnnetzes und totale Einstellung der Dampftraktion in den nächsten Jahren.

— Radikale Modernisierung des Güterwagenparks (Vierachser) und Modernisierung des Personenwagenparks (besserer Komfort, mehr Schlaf- und Liegewagen).

— Verstärkter Ausbau des Systems der Containerisierung und der kombinierten Transporte.

— Entwicklung und Förderung des Informationssystems und Erweiterung dieses Systems auf das Gebiet der Fernsteuerung.

— Verwirklichung der Langzeitprojekte „Tauern-Achse“, „Balkan-Achse“ und „Adria-Achse“.

Die Grundprinzipien der gemeinsamen Politik für die langfristige Entwicklung der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien sehen für den nächsten Zeitabschnitt die Reaffirmation der Rolle und der Funktion der Eisenbahn im Inlandverkehr und im internationalen Bereich vor. Eine solche Entwicklung ist angesichts der Energiekrise und einer notwendigen rationalen Verkehrs-Arbeitsteilung erforderlich. Für die Entwicklung und Modernisierung der Jugoslawischen Eisenbahnen mit dem Ziel ihrer Integration in das Netz der europäischen Eisenbahnmagistralen werden neben eigenen Finanzmitteln auch ausländische Anleihen und Kredite benötigt.

Zusammenfassend ergeben sich hinsichtlich der Beförderung von Gütern im Eisenbahnverkehr Europa—Mittlerer Osten über die Strecken der Jugoslawischen Eisenbahnen nachstehende Schlußfolgerungen:

1. Die Balkan-Eisenbahnverbindung stellt die kürzeste natürliche Verbindung zwischen West- und Mitteleuropa einerseits und den Ländern des

Mittleren Ostens andererseits dar. Sie verfügt über ausreichende Kapazitäten für die Befriedigung der Transportnachfrage auf dieser Relation. Wegen der Überlastung der Straßen wäre es zweckmäßig und notwendig, diese Eisenbahnverbindung für den direkten und kombinierten Gütertransit bevorzugt zu benutzen.

2. Die Planung der Transporte im direkten Güterverkehr auf der Relation Europa—Mittlerer Osten über die Strecken der Türkischen Staatseisenbahnen sollte durch eine Sondervereinbarung zwischen den Eisenbahnverwaltungen Europas und des Mittleren Ostens geregelt werden. Diese Sondervereinbarung bräuchte nur im Falle größerer Schwierigkeiten im Eisenbahnverkehr und der Kontingentierung der Transporte Anwendung finden.

3. Die tariflichen Bedingungen für die Beförderung von Gütern auf dem Schienenweg Europa—Mittlerer Osten sollten aus Konkurrenzgründen attraktiver gestaltet werden.

4. Die begrenzten Kapazitäten des Eisenbahn- und Straßenverkehrs wie auch der Seehäfen in Nahost nötigen zu kombinierten Beförderungsarten (Eisenbahn—Straßenverkehr, Eisenbahn—Seeverkehr, Containersystem usw.).

5. Die Probleme des direkten Eisenbahnverkehrs auf der Relation Europa—Mittlerer Osten haben einen langfristigen Charakter. Deswegen kann man eine dauerhafte Lösung dieser Probleme nur durch Investitionen in die Infrastruktur, die Modernisierung und Vergrößerung der Transportkapazitäten (besonders auf der magistralen Balkan-Eisenbahnverbindung, auf den Strecken der Türkischen Staatseisenbahnen und auf den Strecken des Mittleren Ostens) gewährleisten.

6. Die Jugoslawischen Eisenbahnen bemühen sich angestrengt um die Modernisierung ihres Streckennetzes und ihrer technischen Einrichtungen, nicht zuletzt im Interesse des Gütertransits Westeuropa—Nahost. Sie benötigen hierfür auch das finanzielle Engagement des Auslandes in Form von Anleihen und Krediten.

HERMANN C. HELMS

Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“

## Probleme des Nahost-Schiffsverkehrs infolge der Häfen-Verstopfung

Ich bin Vorstandsmitglied einer deutschen Reederei, die, seitdem in den Persischen Golf mit Schiffen gefahren wird, dieses Fahrtgebiet bedient, und zwar erstmals in den dreißiger Jahren. Einen direkten Seeverkehr von Europa zum Persisch-Arabischen Golf gibt es vereinzelt seit etwa 1928, regelmäßig seit den dreißiger Jahren. Vorher wurde alle Ladung in Bombay umgeschlagen, was politisch zu verstehen ist, denn der Persische Golf stand unter dem Protektorat der Britisch-Indischen Regierung. Die Häfen, die damals im Persischen Golf von Bedeutung waren, sind heute kaum noch im Gespräch. Die damals wichtigsten Häfen waren Linga und Bushire, daneben auch Sharja. Außerdem gab es schon damals die Transitwege durch Mesopotamien sowie eine Verbindung über Rußland zum Schwarzen Meer.

Heute hat sich das Bild völlig gewandelt. Da gibt es zunächst den Eisenbahnweg, der Ihnen mit seinen Licht- und Schattenseiten bekannt ist, und daneben die Lkw-Route. Diese hat mich persönlich immer besonders fasziniert, und ich habe sie selbst abgefahren, von Triest bis nach Abadan-Khorramshar. Auf diesen 6000 km habe ich festgestellt, daß die Straßen in der Türkei wesentlich besser sind, als unsere Illustrierten sie schildern. Von den 6000 km, die ich abgefahren habe, waren 500 km schlecht, die anderen 5500 km tadellos. Im übrigen wird an den 500 km schlechten Straßenstücken überall gebaut, und es wird sicherlich nicht allzulange dauern, bis auch sie in Ordnung sind. Dabei sollten wir uns im klaren sein, daß der Straßenbau nicht so sehr unserem europäischen Transitverkehr, sondern dem Zweck dient, die Länder Pakistan, Iran und Türkei zu einer wirtschaftspolitischen Zone zusammenzuführen.

Ein anderer interessanter Weg, den ich nicht persönlich untersuchen konnte, ist der kombinierte See-Fluß-Weg mit russischen Schiffen über Leningrad, Wolga und Don ins Kaspische Meer nach Bandar Palevi. Dieser Dienst nimmt uns zeitweilig sehr viel Ladung weg, aber andererseits funktioniert er nur im Sommer, da die Kanäle im Winter zufrieren. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß wir uns vor einigen Jahren erkundigten, ob auch wir diese Transitroute benützen könnten. Wir haben auf die Verhältnisse auf Rhein und Weser hingewiesen, wo ja jedes russische oder andere Ostblockschiff verkehren kann. Uns ist gesagt worden, daß wir im Prinzip wohl die Kanäle befahren könnten, aber nur mit russischer Mannschaft,

denn die „Sprachschwierigkeiten“ seien zu groß. Wir sind also ganz glatt abgeblitzt worden.

Dies sind nur einige kurze Ausführungen zu einigen mir wichtig erscheinenden Transitwegen. Luftfracht und gebrochener Verkehr übers Mittelmeer wurden auf dieser Tagung schon diskutiert und werden heute nochmal diskutiert; ich möchte mich darüber nicht weiter äußern. Alle Transitwege sind natürlich nicht nur von finanziellen Überlegungen abhängig, sondern auch insbesondere von den politischen Beziehungen der durchquerten Länder untereinander.

### „Lash-System“ und „Container-System“

Nun zu den Bereichen, von denen ich persönlich etwas mehr verstehe: zu den Seetransportsystemen. Ich möchte dabei auf die Frage eingehen, welches System für die Überwindung der Hafenverhältnisse am besten ist. Mein Thema lautet: „*Probleme des Schiffsverkehrs infolge der Verstopfung der Häfen*“, und so gehe ich also von der Frage aus, welcher Art die verschiedenen Seetransportsysteme sind, die zur Zeit im Direktverkehr zum Persisch-Arabischen Golf Anwendung finden.

Das letzte System, das hier eingeführt wurde, ist das *Lash-System*. Ich glaube, ich darf in diesem Kreis voraussetzen, daß der Begriff bekannt ist. Ich persönlich fürchte, daß dieses System für den Persisch-Arabischen Golf, für den ganzen Mittleren Osten langfristig nicht geeignet ist: es ist zu teuer. Meines Erachtens können nur die staatlich subventionierten amerikanischen Reedereien diesen Verkehr betreiben. Denn alle Schifffahrts-Systeme haben ja ein Problem gemeinsam: daß nämlich der Verkehr zum Mittleren Osten ein Ein-Weg-Verkehr ist. Je teurer ein Transportsystem in der Investierung und im laufenden Betrieb ist, um so schwerer wird sich dieses System tun, im Ein-Weg-Verkehr konkurrenzfähig zu sein. Darum glaube ich eben, daß das Lash-System als Ein-Weg-Verkehr wegen der unverhältnismäßig großen Investitionen nicht rentabel ist. Im übrigen muß noch bewiesen werden, ob die gelöschten Lash-Leichter nicht die Häfen auch noch zusätzlich verstopfen und dort lange herumliegen. Ich selbst habe in den Häfen des Irans große Mengen von nicht behandelten Lash-Leichtern gesehen und mich davon überzeugen können, daß sie das nächste Schiff auf der nächsten Fahrt nicht erreicht haben. Das sind die Erfahrungen der Central-Gulf-Line. Ob die Erfahrungen der Waterman-Line besser sind, kann ich im Moment noch nicht sagen.

Als nächstes nun das *Container-System*. Ich persönlich glaube, daß es eine Vollcontainerisierung, aus ähnlichen Gründen wie die für Lash skizzierten, zum Persisch-Arabischen Golf und zum Roten Meer nicht geben wird. Ich meine Vollcontainerisierung im Sinne der Ostasienfahrt oder der Nordatlantikkfahrt. Selbst in diesen Fahrtgebieten hat man die Vollcontainerisierung, die mit großem Schwung und riesigen Investitionen begonnen wurde, nicht komplett durchgeführt. Die Linien, die auf dem Nordatlantik oder



nach Ostasien konventionell fahren, finden auch heute noch ein interessantes Ladungsangebot. Ich glaube, daß dies für den Persisch-Arabischen Golf und das Rote Meer noch stärker der Fall sein wird. Die Containerisierung wird voranschreiten, es wird eine Teilcontainerisierung stattfinden, aber es wird immer einen bedeutenden Anteil von konventionellen oder Ro-Ro-Schiffen geben. Man denke bei einer Vollcontainerisierung an die vielen leeren Container, die zurückkommen, man denke an die vielen Investitionsgüter, die in einem Container nicht unterzubringen sind, und man wird einsehen, daß eine hundertprozentige Containerisierung nicht möglich sein wird.

### *Vorteile des Ro-Ro-Dienstes*

Nun zu einem anderen System, das zur Zeit fast wie eine Krankheit grassiert: der *Ro-Ro-Dienst*. Man kann heute keine Transportzeitschrift mehr aufschlagen, ohne darin ein flammendes Plädoyer für den Ro-Ro-Dienst zu lesen. Auch wir sind um diese Erkrankung nicht herumgekommen, auch wir glauben, daß der Ro-Ro-Dienst im Mittleren Osten eine größere Chance hat als der Lash-Dienst oder der Vollcontainer-Dienst. Wir glauben, daß eine Ladung, die auf ein Ro-Ro-Schiff gebracht wird und im Arabisch-Persischen Golf ankommt, in einer Reihe von Häfen den Endempfänger schneller erreicht als irgend eine andere Ladung. Wir haben ein Schiff gechartert, ein finnisches Schiff, und fahren mit diesem nun schon ein halbes Jahr, und ich muß sagen: mit sehr gutem Erfolg. Wir haben vier große Ro-Ro-Schiffe bestellt, die in einem guten Jahr in Dienst gestellt werden. Wir würden diese Rieseninvestition nicht auf uns nehmen, wenn wir nicht überzeugt wären, daß sie richtig ist.

Wir glauben, daß für die Ro-Ro-Dienste vor allem die immer häufiger werdende „selbstfahrende Ladung“ — die also Räder hat — in Frage kommt, außerdem auch Ladung in Containern und auf Trailern. Diese Ladung glauben wir mit Ro-Ro-Schiffen schneller an Land und durch die Häfen bringen zu können. Voraussetzung ist freilich, daß die Häfen geeignet sind, daß die Behörden mitspielen, und daß die Ro-Ro-Reederei eine große Investition vornimmt, um eine vernünftige back-up-area zu schaffen, damit die Ladung aus dem Schiff durch den Hafen rollt und an den Empfänger ausgeliefert wird.

In der Regel nehmen wir jetzt auf unserem Ro-Ro-Schiff — und so tun es auch unsere Konkurrenten soweit es geht — nur solche Ro-Ro-Ladung an, von der wir wissen, daß die Import-Papiere vollkommen in Ordnung sind. Wer mit dem Iran und Arabien zu tun hat, der weiß, wie problematisch dies ist: Zwar wird einem immer wieder versprochen, daß die Importpapiere vollkommen in Ordnung sind und die Ladung sofort vom Schiff durch den Hafen rollen kann, doch das ist dann oft nicht der Fall. Die Behörden geben einem Ro-Ro-Schiff nur dann einen „preferential berth“, wenn es seine Ladung sofort loswerden kann. Es kann also passieren, daß man 2000 t für einen Hafen hat und alle Papiere in Ordnung wähnt, daß sich aber dann heraus-

stellt, daß für 50 t die Importpapiere nicht in Ordnung sind. In einem solchen Falle müssen alle übrigen Empfänger warten, bis die Papiere für die 50 t in Ordnung gebracht worden sind. Das bringt zusätzliche Wartezeit und erhöhte Liegekosten für das Schiff, und darum wird ein Ro-Ro-Dienst langfristig nur dann Erfolg haben, wenn die Reederei bereit ist, die nötige Infrastruktur hinter den Häfen zu schaffen.

Ich glaube, es ist wichtig, diese Problematik im Auge zu behalten, das Ro-Ro-Schiff allein bringt die Lösung nicht. Gewiß, wenn die Papiere in Ordnung sind, braucht das Schiff nur wenige Stunden, um seine Ladung loszuwerden. Das von uns gecharterte finnische Ro-Ro-Schiff löscht seine Ladung in zehn Stunden; für die gleiche Ladung würden wir auf einem konventionellen Schiff sechs bis sieben Tage brauchen. Das Ro-Ro-System ist in der Geschwindigkeit unschlagbar, nur der Hafen muß in der Lage sein, die Ladung durchlaufen zu lassen.

### *Die Konferenzlinien „schlafen“ nicht*

Soviel zu diesen verschiedenen neuen Transportsystemen. Daß das konventionelle Schiff bleibt und weiter eine große Zukunft im Verkehr zum Mittleren Osten hat, ist unsere feste Meinung. Ganz egal, ob dieses konventionelle Schiff innerhalb oder außerhalb der bestehenden Frachtkonferenzen fährt, wird es weiterhin den größten Teil der Ladungen in den Mittleren Osten fahren. Und damit wäre ich beim Thema Outsider-Konferenz.

Die *Konferenzlinien* im Verkehr von den USA und vom Nordkontinent zum Persischen Golf haben in der Vergangenheit den Löwenanteil des über den Seeweg laufenden Verkehrs abgewickelt: Ich möchte glatt behaupten, daß es 80 oder 90 % waren. Das ist seit etwa zwei Jahren nicht mehr der Fall. Der Anteil der „outsider“, also der nicht konferenzgebundenen Reedereien, hat gewaltig zugenommen.

Diese Entwicklung hat viele Gründe. Ich persönlich sehe den Hauptgrund in dem im allgemeinen niedrigen Chartermarkt und der Tatsache, daß relativ gute Schiffe, seien es konventionelle oder Ro-Ro-Schiffe, auf dem freien Chartermarkt von jedermann günstig gechartert werden können. Es ist oft die Kritik zu hören, daß die Konferenzlinien „schlafen“, daß sie nicht zeitgemäß mitgehen, nicht genügend Tonnage stellen und nicht genügend Abfahrten bieten. Dazu kann ich Ihnen nur sagen, daß diese Information falsch ist: Die Konferenzlinien haben wesentlich mehr Abfahrten gestellt und wesentlich mehr Ladung abgefahren als vorher, dennoch sind die „outsider“ sehr stark geworden, und zwar einfach deswegen, weil der Verkehr als ganzes so stark gestiegen ist. Nun könnte man natürlich sagen: Dann hätten die Konferenzlinien diese volle Steigerung mitmachen müssen. Aber das war ökonomisch nicht möglich.

Auf die Verstopfung der Häfen komme ich gleich mit konkreten Zahlen zurück. Zuvor ein Wort über die *menschlichen Probleme*, die hierbei auf den Schiffen entstehen. Man denke daran, was an Bord eines Schiffes menschlich

los ist, wenn es sich im Persischen Golf statt der üblichen 20 bis 30 Tage 150 oder 200 Tage aufhält. Der Rekord war bei unserer Reederei, die „Stolzenfels“, die 222 Tage im Persisch-Arabischen Golf herumlag, die meiste Zeit inaktiv. Die Schiffe haben zwar air condition, so daß die Besatzung nicht direkt körperlich zu leiden braucht, aber die Mehrzahl der 222 Tage war das Schiff nicht im Hafen, sondern lag auf der Reede. Die Mannschaften können zur Freizeitgestaltung kaum etwas tun, sie sind immer auf sich selbst angewiesen; sie dürfen wegen der Haifische nicht einmal schwimmen; sie haben keinen Landgang, und es ist auch nichts „los“ an Land, es lohnt sich oft gar nicht, an Land zu gehen. So bleibt uns also nichts übrig, als ungeheuerere Flugkosten zur Freude der Fluggesellschaften aufzuwenden, um unsere Mannschaft ratenweise zu einem Heimaturlaub abzuholen und wieder hinzufliegen. Unsere Flugkosten sind auf diese Weise in den letzten zwei Jahren um 200 % gestiegen, doch nur so ist es möglich, an Bord ein einigermaßen gutes Betriebsklima zu sichern.

### *Die Wartezeiten in den Häfen*

Und nun zu den *Häfen* selbst. Wie lang sind die Wartezeiten? Diese Frage wird oft gestellt. Ich habe vorhin bewußt gesagt: Die „Stolzenfels“ hielt sich 222 Tage im Persisch-Arabischen Golf auf. Sie hat nicht 222 Tage gewartet, sondern nur einen Teil dieser Zeit im eigentlichen Wartestand verbracht. Man kann ein Schiff, wenn es einem verstopften Hafen zusteuert, dort anmelden: Es wird registriert, und dann bleibt es dem Reeder, dem Kapitän überlassen, ob das Schiff die vollen Tage auf der Reede dieses Hafens liegt und wartet, oder ob es einen anderen Hafen anläuft. So wird das Schiff sich zuerst in einem Hafen registrieren lassen, wo die Wartezeit 50 Tage beträgt, um zwischendurch einen Hafen mit 20 Tagen Wartezeit und anschließend einen Hafen mit 10 Tagen Wartezeit anzulaufen. Auf diese Weise beträgt die totale Wartezeit nicht 80 Tage, sondern 50 Tage. Diese Handhabung des Registrierungssystems birgt allerdings zwei große Probleme in sich: Das eine Problem ist, daß das Schiff wieder im ersten Hafen sein muß, wenn seine Nummer an der Reihe ist — gelingt ihm dies aus irgend einem Grund nicht, dann bekommt es eine neue Nummer und fängt mit 50 Tagen wieder von vorne an. Das andere Problem ist, daß die Schiffe so gestaut sein müssen, daß in dem Hafen, in dem sie sich registrieren lassen, die jeweilige Ladung sofort greifbar ist — und das erfordert eine genau durchdachte Vorausplanung, von deren Kompliziertheit sich nur ein Bild machen kann, wer in den Laderaum eines Großfrachters hineingesehen hat.

Nun zu den Wartezeiten in den Häfen. Unser Hauptsorgekind ist schon seit langem *Khorramshar*, der Hafen des Iran. Dort gibt es verschiedene Präferenzen, die zu begreifen weder unseren dortigen Agenten, noch den dortigen Behörden, noch uns selbst möglich ist. Die Präferenzen ändern sich alle paar Tage. Gegenwärtig muß ein gewöhnliches Schiff damit rechnen, erst in 8 Monaten einen Liegeplatz zu bekommen; für ein Konferenzschiff

beträgt die Wartezeit je nach Präferenzladung etwa drei Monate; wenn die Ladung über Leichter gelöscht wird, verkürzt sich die Wartezeit auf 30 Tage. Die Wartezeit für Khorramshar liegt also zwischen einem Monat und acht Monaten. In *Basrah* beläuft sich die Wartezeit gegenwärtig auf etwa 50 Tage, aber viele Empfänger von Großobjekten arrangieren es so, daß die Ladung nicht in Basrah in Empfang genommen wird, sondern in einem der Satellitenhäfen von Basrah, auf dem Shatt-al-Arab, wo man in der Regel einen prompten Liegeplatz bekommt. *Kuwait* war ebenfalls ein Sorgenkind, aber hier haben sich die Hafenverhältnisse wesentlich gebessert, die Wartezeit beträgt 4—5 Tage.

Ich möchte nicht auf alle anderen Häfen im Persisch-Arabischen Golf eingehen, sondern mich nun dem Roten Meer zuwenden. In *Aqaba* beträgt die Wartezeit für konventionelle Schiffe 25—35 Tage, in *Djeddah*, unserem Hauptsorgekind im Roten Meer, für normale Tonnage zur Zeit 138 Tage. Die Konferenzlinien haben zwei Präferenzliegeplätze und werden bevorzugt abgefertigt, sie haben gegenwärtig eine Wartezeit von 50 Tagen. Auch Ro-Ro-Schiffe müssen eine Wartezeit von 5—6 Tagen in Kauf nehmen, weil es schon so viele Ro-Ro-Schiffe nach Djeddah gibt, daß nun bereits ein Ro-Ro-Schiff auf das andere wartet. Und dennoch: was sind schon 5 Tage gegen 50 Tage!

Die derzeit gültigen *Frachtzuschläge* für den Mittleren Osten sind: für Basrah 40 %, für Khorramshar 50 %, für Dammam 70 %, für Aqaba 27,5 % und für Djeddah 40 %. So unangenehm diese Frachtzuschläge für den Ablader und Empfänger auch sein mögen, so sind sie für uns keineswegs kostendeckend, denn die normale Rundreisedauer eines Schiffes liegt bei 100 bis 110 Tagen, und wenn es die gleiche Anzahl von Tagen in den dortigen Häfen zubringt, dann kann man sich vorstellen, daß der Zuschlag eigentlich nicht 40 %, sondern 80 oder 90 % sein müßte. Aber wenn wir die Zuschläge weiter erhöhen würden, dann würden wir damit unseren Konkurrenzwegen helfen bzw. die Verstopfung der Konkurrenzwege noch verschlimmern.

### *Wie kann die Lage verbessert werden?*

An das Ende meiner Ausführungen möchte ich zwei Fragen stellen, nämlich: Was kann die Schifffahrt und was müssen die Empfangsländer tun, um die Verhältnisse zu bessern?

Die Schifffahrt selbst sollte unnötige Konkurrenz untereinander einschränken; sie sollte sich mehr konzentrieren und sollte vor allem dafür sorgen, daß möglichst viel Ladung auf möglichst wenig Schiffen eintrifft, um dadurch ein rationelleres Entladen möglich zu machen. Es ist schon jetzt ein Problem für die Kapitäne, einen Platz auf der Reede, geschweige denn in diesen Häfen selbst zu finden, weil auch die Reeden so verstopft sind, daß es für den Kapitän oft ein unverantwortliches Risiko bedeutet, dort mit ihrem Schiff zu warten. Die Schiffe der Hansa-Linie, die nach Khorramshar wollen, warten zur Zeit vor Kuwait, weil die Reede vor dem Shatt-al-Arab völlig verstopft ist; es gibt dort kein Frischwasser, und auch die Postzustellung funktioniert

nicht. Diese Situation könnte erleichtert werden durch eine Konzentration der Abfahrten; außerdem müßten die Reedereien beim Ausbau der Umschlageeinrichtungen und der Häfen mithelfen, auch sollten die Schiffe vernünftig ausgerüstet sein mit ordnungsgemäßem Lade-Geschirr und ähnlichen Dingen. Außerdem dürfen die Reedereien sich nicht einer Teilcontainerisierung und den neuen Ro-Ro-Diensten verschließen. Wir müssen neue Investitionen auf uns nehmen und unsere Flotten verbessern. Das ist meines Erachtens, was wir selber tun sollten.

Was sollten nach unserer Meinung die Empfangsländer tun? Hier handelt es sich um Probleme der gesamten Infrastruktur und der Mentalität. Die Mentalität zu ändern, kann nur in Generationen möglich sein. Daß die Infrastruktur und der Verkehr dieser Länder nicht mitgekommen ist mit der Industrialisierung, ist das andere Problem. So müßte denn zunächst einmal der Ausbau und die Modernisierung der gesamten Infrastruktur vorangetrieben werden. Notwendig ist aber auch eine wesentliche Vereinfachung der Zollabfertigungsformalitäten, ferner müssen Lagerkapazitäten direkt hinter den Häfen und im Binnenland geschaffen werden, damit die Häfen selbst wirklich wieder Transithäfen werden und die Schuppen im Hafen wieder Transitschuppen und nicht Lagerschuppen sind, wie das jetzt der Fall ist.

In den meisten Ländern des Mittleren Ostens ist es so, daß die Ladung aus dem Schiff in den Transitschuppen geht und von dort an den Basar verkauft wird. Solange ein vernünftiger Zwischenhandel und eine moderne Zwischenlagerung nicht aufgebaut wird, sondern die Ware mitunter viele Monate liegenbleibt, solange kommen die Häfen nicht in Ordnung. Jene Kräfte im Iran und in Saudi-Arabien, die verhindern, daß die Lagergebühren in den Häfen erhöht werden, haben bewirkt, daß es für den Importeur vorteilhafter ist, seine Ware im Transitschuppen liegen zu lassen, bis er sie im Basar verkaufen kann. Das ist eines der Hauptprobleme. Und da in diesen Hafengremien natürlich die lokalen Importeure Sitz und Stimme haben, werden sie immer dafür sorgen, daß die Lagergebühren in den Transithäfen nicht steigen. Dieser Teufelskreis müßte durchbrochen werden.

Dann wäre natürlich die Vergrößerung der Häfen selbst notwendig. Aber was nützt der schönste und größte Hafen, wenn die Ladung nicht abgefahren wird in die eben geforderten Transitlager im Binnenland. Völlig unzureichend ist auch die Schulung der Hafendarbeiter: Eine richtige Ausbildung, wie wir sie in den europäischen Häfen kennen, findet überhaupt nicht statt. Wir müssen sie zur Forderung erheben, insbesondere eine spezielle Ausbildung der Vorarbeiter und der mittleren Führungskräfte. Das gilt nicht allein für die Häfen, sondern für das gesamte Verkehrsgewerbe im Mittleren Osten. Darüber hinaus liegt es auch im Interesse des Iran und der arabischen Länder, wenn sie sich zumindest im Bereich des Verkehrswesens den Zeitbegriffen und sonstigen Notwendigkeiten des Industriezeitalters anpassen würden. Denn ohne diese Anpassung bliebe vieles im Argen.

DIPL. JUR. A T A N A S I J E S P A S I Ć

Sekretär der Seehäfen-Gruppe bei der  
Wirtschaftskammer Jugoslawiens

## Die Transitmöglichkeiten der jugoslawischen Häfen

Die drei jugoslawischen Häfen *Rijeka*, *Koper* und *Ploče*, zusammen mit dem neuen Hafen *Bar* am südlichen Ende der jugoslawischen Adriaküste, der ebenfalls Ambitionen zeigt, sich in Kürze als Transithafen durchzusetzen, sind die Anfangs- und Endpunkte der magistralen Landverkehrswege Jugoslawiens. Auch der Hafen *Split* und mit ihm die kleineren Nachbarhäfen *Sibenik* und *Zadar* möchten sich den Transitströmen anschließen, und auch sie haben Verbindungen zum magistralen Straßennetz.

Der Gesamtware transit durch die jugoslawischen Seehäfen erreichte 1975 rund 5,9 Millionen Tonnen. (Vgl. hierzu Tabellenanhang.) Die Transitbewegungen über die jugoslawischen Häfen in den letzten fünf Jahren sind ermutigend, denn sie wurden in einer Zeit der wirtschaftlichen Rezession in Europa und unter den ungünstigen Bedingungen der Schließung des Suezkanals bis Mitte des Jahres 1975 erreicht.

Dennoch können die jugoslawischen Häfen, besonders *Rijeka*, mit der Gütergrundstruktur des Transits nicht zufrieden sein, denn es überwiegen niedrig tarifierte Massengüter. Einen hohen Anteil hat das Eisenerz aus Brasilien nach Österreich über die für Massengüter spezialisierten Umschlagseinrichtungen des Hafens *Bakar*.

Am Transit über die jugoslawischen Häfen haben die drei Donauländer ohne Meereszugang (Österreich, Tschechoslowakei und Ungarn) den höchsten Anteil, aber auch andere europäische Länder (Rumänien, Bulgarien, BR Deutschland, DDR, Schweiz, Polen u. a.) leiten einen Teil ihrer Import- und Exportgüter über diese Häfen. Die drei erstgenannten Staaten waren 1974 am Transit wie folgt beteiligt:

	Österreich	Tschecho- slowakei (in 1000 Tonnen)	Ungarn	BRD
Gesamttransit	2296	1406	1218	81
a) Import	1952	1129	1060	62
b) Export	344	277	158	19
Transit in Richtung Südosteuropa, Nah- und Mittelosten und umgekehrt	330	610	534	23
a) Import	235	411	460	11
b) Export	95	199	74	12

Vorläufige *Container-Terminals* haben die jugoslawischen Häfen 1972 eröffnet, mit Anwendung klassischer Umschlageeinrichtungen und technologischem Verfahren. Terminals dieser Art gibt es in den Häfen Rijeka, Koper und Ploče. Die bisherigen Resultate im Transit von Containern sind bescheiden. Im Jahre 1975 transitierten durch jugoslawische Häfen 5847 Container, davon durch Rijeka 2585, durch Koper 3156 und durch Ploče 106. Zwei Jahre zuvor, 1973, betrug die Gesamtzahl der Container im Transit durch jugoslawische Häfen nur 1406. In zwei Jahren wurde also eine fast fünffache Erhöhung erreicht. Dieser rasche Zuwachs ist ermutigend. Die jugoslawischen Häfen unternehmen daher auch alle nötigen Maßnahmen, um sich technisch und technologisch für diese moderne Transportform zu rüsten.

Auf das *Roll-on-Roll-off-System*, das sich besonders in den letzten Jahren als günstigstes System im kombinierten Land-Seeverkehr bewährte, haben sich die jugoslawischen Häfen ebenfalls eingestellt. Sie treffen intensive technische, technologische und organisatorische Vorbereitungen für eine breite Anwendung. Die Resultate, die in Koper mit der Anwendung des Ro-Ro-Transportes erreicht wurden, sind ermutigend; sie berechtigen zu der Erwartung, daß die jugoslawischen Häfen in naher Zukunft Anschluß an die Transitströme nach dem Ro-Ro-System finden werden. Nach operativen Angaben gingen allein durch den Hafen Koper 1975 etwa 8000 Lkw im Ro-Ro-Verkehr.

Wie einleitend erwähnt, sind fünf jugoslawische Häfen am Transitverkehr besonders interessiert: Rijeka, Koper, Ploče, Bar und Split. Für den Transit Westeuropa—Südosteuropa—Naher Osten haben diese jugoslawischen Häfen, zusammen mit den italienischen Adria Häfen, eine sehr günstige geographische Lage, die ihnen, wenn sie die technischen und technologischen Bedingungen erfüllen, eine bedeutende Rolle ermöglicht. Wir glauben, daß die westlichen Länder und teilweise auch Nordeuropa interessiert sein werden, einen Teil ihrer Güter nach Südost und Nahost über die jugoslawischen Häfen zu leiten, da diese den Zielgebieten viel näher liegen als die Häfen der Nord- und Ostsee. Die beschleunigte Entwicklung des Handels zwischen den Industrieländern und den Entwicklungsländern rechtfertigen die optimistische Erwartung der jugoslawischen Häfen, daß sich ihre Bemühungen um einen engeren Anschluß an den Transitverkehr in naher Zukunft lohnen werden.

Über die Grundkapazitäten der jugoslawischen Transithäfen Ende 1975 gibt die Tabelle im Anhang Auskunft. In allen diesen Häfen gibt es Zentren und Filialen zahlreicher Speditions- und Agentenhäuser mit gutem Renommée auf dem europäischen Verkehrsmarkt; sie sorgen für einen qualifizierten, kompletten Güter- und Schiffsservice. Außerdem bestehen auch spezialisierte Organisationen für die Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Güter, für Schiffsausrüstungen usw.

Alle jugoslawischen Transithäfen — vorläufig noch mit Ausnahme des Hafens Bar — sind mit der transversalen Eisenbahnstrecke und der magistralen Straße Jugoslawiens (Jesenice—Gevgelija—Dimitrovgrad) verbunden, damit zugleich auch mit dem gesamten europäischen Eisenbahn- und Stra-

Bennetz. Die Eisenbahnstrecken nach Rijeka, Koper und Ploče sind elektrifiziert. Die Verbindung der jugoslawischen Häfen mit dem Eisenbahnnetz West- und Mitteleuropas führt über neun Grenzübergänge, von denen für den kombinierten Eisenbahn-Seeverkehr in der Richtung Nordwest-Südost und umgekehrt die Übergänge bei Sezana (nach Italien) und bei Jesenice und Maribor (nach Österreich) die wichtigsten sind. Zufriedenstellend sind auch die Anschlüsse an das europäische Straßennetz; alle Straßen, die zu diesem Netz hinführen, haben moderne Fahrbahnen. Einige Straßenteile nach Rijeka und Koper haben bereits die Elemente von Autobahnen. Selbst schwerste Lastkraftwagen können für den An- und Abtransport eingesetzt werden, sei es für die klassische Verladung oder für den kombinierten Ro-Ro-Transport.

Die jugoslawische Handelsflotte, die Ende des Vorjahres 117 Linienschiffe mit 623 000 BRT zählte, und die Schiffe von 30 ausländischen Schiffahrtsgesellschaften verkehren regelmäßig zwischen den Adriahäfen und allen Welthäfen. Neben Triest und Venedig ist Rijeka einer der Hauptlinienhäfen der Adria. In den letzten Jahren schaltet sich aber auch Koper immer mehr in den Linienservice ein, besonders für den Container- und Ro-Ro-Verkehr. Die anderen drei jugoslawischen Transithäfen haben keinen ständigen eigenen Liniendienst, aber sie werden von Schiffen aller Adria-Linien angelaufen, sofern entsprechende Gütermengen für den Linientransport vorhanden sind.

Es würde den Rahmen dieses Referates sprengen, alle Linien aufzuzählen, die die jugoslawischen Seehäfen mit den größeren Welthäfen verbinden. Erwähnt sei, daß Rijeka monatlich ungefähr 100 Abfahrten von Linienschiffen verzeichnet. Linienschiffe laufen immer öfter auch den Hafen Koper an, dessen hauptsächlicher Umschlag aus Stückgut besteht. Eine besondere Bedeutung zur Entlastung des Landverkehrs in der Richtung Nordwest—Südost—Nahost und umgekehrt haben folgende Container- und Ro-Ro-Linien (Stand Anfang März 1975):

**Containerlinie:**

Adria—Israel: wöchentlicher Service. Diese Linie wird von der israelischen Company „ZIM“ betrieben. Abfahrt ab Koper.

**Ro-Ro-Linien:**

Adria—Naher Osten: Zehntägiger Service mit drei Schiffen. Diese Linie wird von „Jugolinija“ betrieben. Abfahrt ab Koper und Rijeka.

Adria—Libyen: Zehntägiger Service mit zwei Schiffen, wovon eines Fahrzeuge und das andere Container auf Trailern aufnimmt. Diese Linie wird von „Lisinjska plovidba“ betrieben. Abfahrten ab Koper und Rijeka.

Adria—Naher Osten: Zehntägiger Service mit drei Schiffen. Transportiert werden ausschließlich Fahrzeuge aus der BRD. Diese



Linie wird von „Eftimiadis“ betrieben. Abfahrt ab Koper.

Adria—Israel: Zehntägiger Service. Diese Linie wird von „ZIM“ betrieben. Abfahrt Koper.

Die Wiedereröffnung des Suezkanals bietet den jugoslawischen Häfen gute Möglichkeiten, sich den Gütertransitströmen schneller anzuschließen. Sie sind sich der Tatsache bewußt, daß sie diese Gelegenheit nicht nutzen können, wenn sie weiterhin technisch und technologisch hinter den entwickelten europäischen Häfen zurückbleiben. Deswegen hat man in den letzten Jahren beschleunigte Maßnahmen getroffen, um durch Spezialisierung, Modernisierung und dem Bau neuer moderner Hafenobjekte, durch gegenseitige Zusammenarbeit der jugoslawischen und durch Zusammenarbeit mit den italienischen Adriahäfen den Rückstand aufzuholen.

Der in Angriff genommene Fünfjahresplan (1976—1980) sieht für die besonders günstig gelegenen Häfen Rijeka und Koper folgende Ausbauten vor:

#### *Hafen Rijeka:*

— Bau eines neuen vorläufigen Container-Terminals im bestehenden Hafenbecken mit 17 350 m<sup>2</sup> Stapelflächen, mit einer Container-Umladebrücke und einem Container-Überträger (Fertigstellung voraussichtlich Ende 1977).

— Bau und Ausrüstung des neuen Container- und Ro-Ro-Terminals in Bakarac (1. Phase) mit folgenden Kapazitäten: Kailänge 400 m, Stapelflächen 50 000 m<sup>2</sup>, Fläche für den Ro-Ro-Verkehr 30 000 m<sup>2</sup>, geschlossener Lagerraum 7000 m<sup>2</sup>, Kai-Containerbrücke, Containerversetzer und allen nötigen Mechanisationseinrichtungen (Fertigstellung Ende 1980).

— Kaiverlängerung und Montage eines modernen Schiffsausladers in dem spezialisierten Betrieb Bakar, wodurch die Kapazitäten mehr als verdoppelt werden.

— Bau eines geschlossenen Lagerraums von 60 000 m<sup>2</sup> im unmittelbaren Hinterland Rijekas (Skrijevo).

— Bau und Ausrüstung eines Kühlhauses für 1000 Waggon.

#### *Hafen Koper:*

— Bau und Ausrüstung eines modernen Container-Terminals, der in der 1. Phase einen Umschlag von 40 000 Containern pro Jahr (Fertigstellung 1978) und in der 2. Phase von 100 000 Containern (Fertigstellung 1985) ermöglicht wird. Im Rahmen des Container-Terminals sind auch der Ausbau eines Lagerplatzes für die Container-Beladung und dreier Schiffsverbindungen für Ferryboot und Ro-Ro-Verkehr vorgesehen. Schon im Laufe des Jahres 1976 soll die Kapazität 20 000 Container umfassen.

— Bau eines geschlossenen Lagerraums von 10 800 m<sup>2</sup> für Stückgüter.

— Bau eines Terminals für Massengüter und eines Silos von 30 000 t, spezialisiert für Viehfutter.

— Bau eines Kühlhauses für 5400 Tonnen.

— Bau eines Terminals für Phosphate, mit einer Kapazität von 2 Millionen Tonnen jährlich.

— Bau eines neuen modernen Terminals für Holz mit einer jährlichen Kapazität von 400 000 Tonnen (Ausbau in Etappen bis 1985).

In der Planperiode 1976—1980 werden alle jugoslawischen Transithäfen ihre Zoll-Freizonen erweitern, in denen Güter ohne Zollformalitäten für den Markt vorbereitet werden können (Handelsbearbeitung und Veredelung, industrielle Bearbeitung und Umarbeitung). Man erwartet, daß die ausländischen Benutzer Interesse daran finden werden, die Hafenzonen besser auszunutzen, was den Gütertransit über die jugoslawischen Häfen vergrößern wird. Gleichzeitig mit dem Ausbau und der Modernisierung der Hafenkapazitäten werden auch die Zufahrtswege (Eisenbahn und Straßen) modernisiert. Laut Fünfjahresplan soll das Eisenbahn- und Straßennetz, das Jugoslawien mit den europäischen Ländern verbindet, modernisiert werden. Die daran interessierten Länder zeigen sich geneigt, günstige Kredite zu gewähren.

*Umschlag ausländischer Transitgüter in den jugoslawischen Häfen  
1971—1975  
(in 1000 t)*

Gesamtransit		davon			
		Rijeka	Koper	Ploče	Andere Häfen
1971	3620	2846	695	18	61
1972	3588	2806	738	39	5
1973	4377	3258	892	130	97
1974	5372	4103	913	304	52
1975	5461	4199	1031	215	16

*Grundkapazitäten der jugoslawischen Transithäfen  
(Ende 1975)*

	Rijeka	Koper	Ploče	Bar	Split
Kailänge über 6 Meter tief (in m)	4526	1098	1968	1424	2721
Geschlossener Lagerraum (in 1000 m <sup>2</sup> )	206	155	23	60	32
Kühlhäuser (in 1000 t)	—	4	—	13	—
Getreidesilos (in 1000 m <sup>2</sup> )	32	3	—	—	—
Offene Lagerplätze (in 1000 m <sup>2</sup> )	139	189	149	34	258
Speziallager für Massengüter (in 1000 t)	300	3	—	—	—
Zahl der Kaikräne	53	3	16	10	6
Zahl der Schwimmeinheiten	26	9	2	1	11
Zahl der leichtbeweglichen Mittel der Hafenmechanisation	617	283	142	73	71
Zahl der pneumat. Einrichtungen	4	3	—	—	—
Zahl der Spezialeinrichtungen für Massengüter	2	—	—	—	—

Dipl.-Volkswirt R A L F O E L S S N E R  
Deutsche Lufthansa

## Luftfrachtverkehr nach Nahost

Bei den Vorbereitungen für dieses Seminar fand ich eine Notiz, die meines Erachtens besonders deutlich die Situation im Luftfrachtverkehr zwischen Westeuropa und dem Nahen Osten widerspiegelt. In dieser, von der Lufthansa herausgegebenen Presseinformation heißt es: „Fertighäuser sind in Saudi-Arabien so dringend gefragt, daß sie in größerem Umfang per Luftfracht geflogen werden. In einer Charterkette flog deshalb die Lufthansa eine Serie von Fertighäusern von Frankfurt nach Riad.“ Diese Meldung, die noch vor einigen Jahren ungläubiges Kopfschütteln hervorgerufen hätte, rückt vor allem zwei Aspekte in den Vordergrund:

1. Der derzeitige Nachfrageboom im Nahen Osten zwingt alle am Güterversand in dieses Gebiet Beteiligten, bisher angewandte Versandkonzeptionen zu überdenken und sich gegebenenfalls von überkommenen Vorstellungen zu lösen.

2. Die Luftfracht hat — einmal mehr — bewiesen, zu welchen Leistungen sie auf technischem und wirtschaftlichem Gebiet bei der Bewältigung von Transportproblemen in der Lage ist.

Daß auch der Luftfrachtverkehr von der wirtschaftlichen Entwicklung in Nahost profitieren würde, war abzusehen. Trotzdem dürfte die jetzige, in Teilbereichen sicher exzessive Lage auf dem Luftfrachtmarkt selbst manchen Planungsexperten der Luftverkehrsgesellschaften überrascht haben. Das unmittelbare Zusammentreffen dreier Faktoren muß als Hauptursache für die zur Zeit exorbitante Nachfrage nach Luftfrachtkapazitäten auf der Relation Westeuropa—Nahost angesehen werden:

1. Der allgemeine Exportboom in den Nahen Osten im Gefolge der Ölpreisexplosion von 1973/74.

2. Die bestehenden Abfertigungsprobleme in Nahost bei Gütern, die mit den Oberflächenverkehrsträgern Lkw, Bahn und Schiff exportiert bzw. importiert werden.

3. Auftretende Kapazitätsengpässe bei den genannten Oberflächentransporten.

Lassen Sie mich anhand einiger weniger Zahlen verdeutlichen, welche Expansionsphase der Luftfrachtverkehr mit dem Nahen Osten zu durchlaufen hat bzw. durchläuft.

Allein 1973—1974 stieg beispielsweise das Luftfrachtaufkommen aus der BRD nach Nahost — ohne den Iran — auf ca. 7500 t, was einer Zuwachsrate

gegenüber dem Vorjahr von 62 % entspricht. Der Iran, mit Abstand größter Luftfrachtimporteur in diesem Gebiet, konnte seine Luftfrachteinfuhren ex BRD von 1972 bis 1974 bei jährlichen Zuwachsraten von 48 bzw. 60 % von ca. 1400 t auf ca. 3300 t ausdehnen.

Angesichts der nun vielleicht aufkommenden Gefahr, bei den eben zitierten Zuwachsraten in eine Art Luftfrachteuphorie zu verfallen, sollte jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß heute im Durchschnitt immer noch mehr als 99 % der Gesamtgütertonnage im Export nach Nahost im Oberflächenverkehr transportiert werden. Und selbst bei den internationalen westeuropäischen Luftfrachtcarriern dürfte das Nahostgeschäft nur im Einzelfall mehr als 10—15 % der Gesamtumsätze ausmachen.

Soweit in kurzen Zügen die Luftfracht-Situation, wie sie sich zur Zeit im Verkehr mit Nahost darstellt. Wie sieht aber die Prognose für morgen und übermorgen aus?

Selbst bei einer äußerst optimistischen Einschätzung des Transportbedarfs Europa—Nahost in den nächsten Jahren läßt sich ein Abbau der skizzierten Luftfrachtsteigerungsraten unschwer vorhersehen. Als Indikatoren hierfür lassen sich bereits heute ins Feld führen:

1. Eine zu erwartende deutliche Abschwächung der Importexpansion in den Ölförderstaaten des Nahen Ostens. Einer Studie des US-Finanzministeriums zufolge werden die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von 33 % in 1975 auf 16 % bis 1980 und auf weniger als 10 % bis 1985 zurückgehen.

2. Eine fortschreitende Verbesserung der Infrastruktur in den Nahoststaaten, was auch zu einer merklichen Entspannung der zur Zeit sicherlich den Luftfrachtversand begünstigenden Abfertigungssituation bei Land- und Seeimporten führen wird.

3. Eine Anpassung der von den Oberflächenverkehrsträgern angebotenen Frachtraumkapazitäten an die tatsächliche Nachfrageentwicklung.

### *Welche Möglichkeiten bietet der Luftfrachtversand?*

Welche Rolle wird nun die Luftfracht bei den sich ändernden Marktverhältnissen spielen? Oder, in Abwandlung des Seminarthemas gefragt: Welche Möglichkeiten bietet der Luftfrachtversand auf mittel- und langfristige Sicht nach Nahost im Vergleich zu den Oberflächenverkehrsträgern Lkw, Bahn und Seefahrt?

Wenden wir uns zunächst der technisch-operationellen Seite dieser Frage zu. Bereits heute bieten die internationalen Luftverkehrsgesellschaften ein dichtes, breit gefächertes Netz von Frachtliniendiensten auf der Relation Westeuropa-Nahost an. Ein Großteil dieser Dienste wird mit Nur-Fracht- bzw. Großraumflugzeugen durchgeführt, was bedeutet, daß ein Containerverkehr per Luft der verladenden Wirtschaft schon jetzt in erheblichem Umfang offeriert werden kann. Der Trend zu immer größeren Flugzeugein-

heiten wird sich mit Sicherheit auch im Nahostverkehr verstärkt fortsetzen. Ich denke hierbei insbesondere an die Nurfrachtversion der Boeing 747, die von der Lufthansa erstmalig 1972 auf dem Luftfrachtmarkt eingeführte B 747 F. Dieses Flugzeug verfügt mit 670 cbm/100 t über das dreifache Frachtvolumen der heutigen Düsenfrachter und besitzt damit die Fähigkeit, Güter zu transportieren, die bisher wegen ihrer Abmessungen oder ihres Gewichtes noch auf Oberflächenverkehrsträger angewiesen waren. Selbst der Transport von Großcontainern der Größenordnung 10, 20 und sogar 40 Fuß hat hierdurch auf der Relation Europa—Nahost bereits Einzug gehalten und wird in absehbarer Zeit sicher auch im Nahostverkehr zum normalen Luftfrachtalltag gehören.

In einem engen Zusammenhang mit dem reinen Lufttransport steht die Abfertigung der Luftfracht am Boden. Hier wird es bestimmt noch einiger Anstrengungen bedürfen, um der Luftfrachtkundschaft auch auf allen Flughäfen des Nahen Ostens den Abfertigungsstand garantieren zu können, den sie z. B. in Westeuropa gewohnt ist. Da der überwiegende Teil der Abfertigungsarbeiten in den Händen staatlicher oder halbstaatlicher Institutionen liegt — Zoll, Lagerhausgesellschaften etc. — entzieht sich dieser Bereich leider weitgehend der direkten Einflußnahme durch die Luftverkehrsgesellschaften. Gegenüber den Oberflächentransporten können die Bedingungen für den Luftfrachtversand, zumindest was diesen Sektor des Frachthandlings anbelangt, vergleichsweise aber noch als relativ günstig angesehen werden.

### *Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit*

Neben der technischen Seite erfordert der *wirtschaftliche* Aspekt des Nahost-Luftfrachtverkehrs in Zukunft unsere ganz besondere Aufmerksamkeit. Dieses einmal aus dem Blickwinkel der Nutzer, d. h. der nach Nahost exportierenden Wirtschaft, und zum anderen aus der Sicht der um Kostendeckung ihrer Dienste bemühten Carrier.

Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Luftfrachtversandes zielt — auch im Nahostverkehr — früher oder später automatisch immer wieder auf das Problem der Tarifgestaltung ab. Hierbei stoßen wir im Luftfrachtverkehr Europa—Nahost auf ein Phänomen, das in seiner Ausgeprägtheit wohl einmalig sein dürfte. Durchschnittlich mehr als 80 % der Luftfrachtumsätze im Verkehrsgebiet Europa—Nahost — wobei ich den Begriff Nahost auf die Erdöl fördernden Länder exklusive Iran begrenzen möchte — stammen aus Transportleistungen in west-östlicher Richtung, also von Europa nach Nahost. Oder anders gesagt: Während die Carrier ihre Flugzeuge nach Nahost gut auslasten können, fliegen sie in Gegenrichtung praktisch leer. Die Auswirkungen auf die Frachttarifgestaltung ergeben sich zwangsläufig. Um die Frachtdienste Europa—Nahost in *beiden* Richtungen wirtschaftlich operieren zu können, muß auf dem frachtintensiveren Sektor nach Nahost ein Transportpreis quotiert werden, der auch die Kosten des so gut wie leeren Rückfluges decken kann.

Zu einem grundlegenden preispolitischen Umdenken bei der Tariffestsetzung Europa—Nahost wird es demzufolge erst kommen können, wenn die Rückflüge nach Europa besser ausgelastet werden können. Gedämpfter Optimismus ist in dieser Hinsicht sicherlich am Platz, da mit fortschreitender Industrialisierung im Nahostraum auch dort das für den Export nach Europa bestimmte Warenangebot ständig größer werden wird.

Dem soeben geschilderten Manko bei der Preisgestaltung können die Carrier weitgehend durch ein flexibles, den Marktbedürfnissen angepaßtes Tarifsysteem begegnen. Bereits heute existieren von allen Wirtschaftszentren Europas zu allen bedeutenden Plätzen in Nahost eine große Anzahl von Spezialraten, die, für genau spezifizierte Warengruppen eingeführt, bis zu 50 % Ermäßigung gegenüber den vergleichbaren, unspezifizierten Normalraten aufweisen. In enger Zusammenarbeit von verladender Wirtschaft und Luftverkehrsgesellschaften wird diese Spezialratenstruktur ständig erweitert. Sie wird mit Sicherheit auch in Zukunft dem Luftfrachtpotential Europa—Nahost entscheidende Impulse geben können.

### *Vorteile und Nachteile*

Auf eine weitere Besonderheit des Luftfracht-Tarifsystems, die gerade bei der Entscheidung See- oder Luftversand von entscheidender Bedeutung sein kann, soll an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich hingewiesen werden. Während die Seefracht in den meisten Fällen schon nach dem Volumen berechnet wird, wenn das Verhältnis Volumen zu Gewicht die Relation 1:1 überschritten hat, liegt die vergleichbare Grenze bei der Luftfracht heute noch bei 7:1. Dieses bedeutet, daß in vielen Fällen Waren mit einer vergleichsweise niedrigen Dichte durch den Luftfrachtversand wesentlich begünstigt werden können.

Und auf noch etwas möchte ich in diesem Zusammenhang nachdrücklich aufmerksam machen: Wenngleich in den meisten Fällen der größte Einzelposten bei einer Transportkostenkalkulation, so stellen die reinen Frachtkosten doch nur einen Kostenfaktor unter vielen anderen dar. Kosten für Verpackung, Vor- und Nachtransport, Versicherung, Lagerhaltung, Kapitalbindung während der Transportzeit, Montage bzw. Aufbereitung der importierten Waren gehören in jedem Fall zu einer Gesamtkostenbetrachtung. In der Addition können allein die genannten Transportnebenkosten die reinen Frachtkosten oft um ein Vielfaches übersteigen.

Daß Luftfracht bei den reinen Frachtkosten in der weit überwiegenden Zahl aller Fälle Nachteile gegenüber anderen Verkehrsträgern aufweist, ist eine nicht wegzudiskutierende Tatsache. Daß Luftfracht andererseits aber erhebliche Vorteile bei den soeben zitierten Transportnebenkosten bietet, die aufgrund der Erfahrungen der Lufthansa-Frachtberatung im Nahostverkehr bis zu 5 % höhere reine Frachtkosten — insbesondere bei hochwertigen und somit kapitalbindungsintensiven Gütern ausgleichen können —, ist auch heute leider noch vielen Exporteuren in unzureichendem Ausmaß

bekannt. Berechnungen der Lufthansa zufolge wird heute noch im Oberflächenverkehr nach Nahost ein bedeutender Prozentsatz von Waren transportiert, die allein aufgrund des Warenwertes — und hier sehen wir zur Zeit einen Wert pro Kilogramm von USD 15,— als eine Art Schallgrenze an — für einen regelmäßigen Luftfrachtversand infrage kommen.

### Überlegungen zur „Marketingstrategie“

Gerade im zukünftigen Nahost-Geschäft — unter dem Aspekt der Engpässe bei See- und Bodentransport und den immens gestiegenen Versicherungskosten — werden derartige Überlegungen in Verbindung mit der Erstellung von Distributionskonzepten eine überragende Rolle spielen. Die bereits erwähnte Abschwächung der Import-Zuwachsraten einerseits und eine sich abzeichnende Verlagerung der Import-Nachfrage vom heute noch dominierenden Investitionsgüter- zum Konsumgütermarkt andererseits werden den Wettbewerb im Nahen Osten bestimmt nicht erleichtern. Im Gegenteil: Mit Sicherheit werden nur dann noch Anbieter auf diesem Markt bestehen können, die außer einem qualitativ hochstehenden Produkt auch einen Service offerieren, der sich beispielsweise durch eine hohe Lieferbereitschaft, einen effizienten Ersatzteilservice, ein breit gefächertes Sortiment etc. auszeichnet. Von den vielfältigen Möglichkeiten wie Luftfracht sich positiv auf Kosten- und Ertragsüberlegungen innerhalb eines Nahost-Marketingkonzeptes auswirken kann, möchte ich im folgenden nur diejenigen anführen, an die *in jedem Fall* bei der Erstellung einer entsprechenden Marketingstrategie gedacht werden sollte:

1. Die durch den schnellen Luftfrachttransport möglichen Verkürzungen bei den Beschaffungszeiten.
2. Die durch Luftfracht erreichbare größere Flexibilität bei der Anpassung an durch Nachfrageverschiebungen oder Konkurrenzdruck hervorgerufene veränderte Marktsituation.
3. Die verminderte Gefahr von Engpässen oder Störungen im Produktions- bzw. Verkaufsbereich, verursacht durch Unregelmäßigkeiten im Transportbereich. Dieses sowohl im Hinblick auf die Zeit als auch auf mögliche Beschädigungsrisiken. Insbesondere bei den infrastrukturellen Gegebenheiten im Oberflächenverkehr nach Nahost dürfte gerade diesem Faktor auch mittel- und langfristig noch überragende Bedeutung zuzumessen sein.
4. Das Vermeiden kapitalintensiver Großlager in Nahost, da Luftfracht eine schnelle, problemlose Lagerauffüllung ermöglicht.
5. Ein generell beschleunigter Rücklauf der im Nahostgeschäft eingesetzten Geldmittel, da Luftfracht zu einer wesentlich verkürzten Durchlaufzeit von der Beschaffung bis zum Verkauf der Produkte führen kann.

Der sinnvolle Einbau der Luftfracht in ein Gesamtmarketingkonzept für Nahost kann unserer Auffassung nach der europäischen Exportindustrie dazu verhelfen, auch gegenüber Exportgiganten aus Amerika oder Fernost

auf den Nahostmärkten zu bestehen. Dieses gilt in besonderem Maße für relativ kleine Unternehmungen, die es sich nicht leisten können, mit einer aufwendigen Vertriebsorganisation inklusive kostspieliger Lagerhaltung in Nahost präsent zu sein. Die Luftverkehrsgesellschaften haben gerade für diese Gruppe ein oft kostenloses Service-Paket parat, das weit über die reine Transportleistung hinausgeht. So wird beispielsweise von der Luft-hansa-Frachtberatung eine Distributionsberatung angeboten, die von der Vermittlung von Geschäftsbeziehungen in Nahost über Messeberatungen bis hin zur Erstellung von Transportkostenanalysen „Haus-Haus“ und Vorschläge für komplette Distributionskonzepte reicht.

### *Zusammenfassung*

Lassen Sie mich abschließend die wesentlichsten Punkte und Gedanken meines Referates noch einmal zusammenfassen:

1. Ausgelöst durch den gewaltigen Nachfrageboom in Nahost, sowie verstärkt durch Kapazitäts- und Abfertigungsprobleme bei den Oberflächenverkehrsträgern Lkw, Bahn und Schiff, erlebt der Luftfrachtverkehr von Europa nach Nahost augenblicklich eine überaus stürmische Wachstumsphase.

2. Durch den Einsatz modernsten Fluggerätes hat die Luftfrachtindustrie bewiesen, daß der Luftfrachtversand nach Nahost nicht mehr allein mit dem Schlagwort „Schnelligkeit“ gleichzusetzen ist, sondern mittlerweile eine leistungsfähige Kombination aus Schnelligkeit, Kapazität und demzufolge auch Wirtschaftlichkeit darstellt. Luftfracht ist heute im Nahostverkehr in der Lage, selbst bei außergewöhnlichen Sendungsgrößen und weitgehend auch im Containerverkehr eine echte Alternative zu den Oberflächentransporten zu bieten.

3. Auf preispolitischem Gebiet, d. h. bei der Festsetzung der Luftfrachttarife Europa—Nahost sehen sich die Carrier heute zumeist der Notwendigkeit gegenüber, mit den Frachtverkäufen *nach* Nahost so gut wie sämtliche Operationskosten für Hin- und Rückflug decken zu müssen. Diesem Handicap wird durch die vermehrte Schaffung von Spezialfrachtraten begegnet, die in Höhe und Beschreibung flexibel den jeweiligen Markterfordernissen angepaßt werden können. Diese Flexibilität bei der Tarifgestaltung wird sich mit zunehmendem Güteraufkommen in der Gegenrichtung, also von Nahost nach Europa, in Zukunft noch verbessern lassen.

4. Die derzeitigen Zuwächse im Luftfrachtaufkommen Europa—Naher Osten werden in absehbarer Zeit deutlich niedrigeren Steigerungsraten Platz machen.

5. Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Luftfrachtverkehrs mit dem Nahen Osten kann heute — und in noch stärkerem Maße auch in Zukunft nicht durch einen Tarifvergleich Luftfracht—Oberflächenverkehr allein beantwortet werden. Selbst ca. fünfmal höhere reine Luftfrachtkosten können



im Nahostverkehr oft durch Vorteile bei den Transportnebenkosten ausgeglichen werden.

6. In zukünftigen Marketing-Konzepten für den Nahen Osten werden Transportfragen von überragender Bedeutung sein. Hierbei kann der sinnvolle Einsatz der Luftfracht zu entscheidenden Wettbewerbs- und Kostenvorteilen führen. Dieses insbesondere: a) beim regelmäßigen Transport hochwertiger Waren (z. Z. diskutabler Wert pro kg ca. 15,— USD); b) bei der Einführung neuer Produkte im nahöstlichen Raum (keine Notwendigkeit eines kostspieligen Lagersystems); c) bei der Einrichtung eines leistungsfähigen Service-Netzes (Ersatzteil-Dienste, Sortimentsbreite).

7. Diese Palette wird insgesamt relativiert durch die rein mengenmäßigen Restriktionen der Luftfracht, d. h. die genannte Relation von 1 % Luftfracht zu 99 % Bodentransport. Hiermit sind auch eindeutig die Grenzen einer Unterstützung bzw. Entlastung des Gesamtverkehrs durch Luftfracht gesetzt.

Ich glaube, abschließend von der gesamten, im Verkehr mit Nahost engagierten Luftfrachtindustrie sagen zu können, daß von ihr alles aufgeboten und angeboten wird, um den Sprung nach Nahost so leicht und so wirtschaftlich wie möglich zu machen.

RA HARALD de la MOTTE  
Oskar Schunck Kommanditgesellschaft

## Versicherungsprobleme des Transitverkehrs

Wir nähern uns dem Ende dieses Seminars und kommen zum letzten Fachreferat, das den Versicherungsproblemen gewidmet ist. Es ist kein Zufall, daß die Versicherungsfragen am Schluß behandelt werden. Nicht, daß die Versicherung die Hauptsache beim Gütertransport wäre; die Assekuranz ist Hilfgewerbe der Wirtschaft und Hilfgewerbe des Verkehrs. Aber ohne Versicherung geht es nicht. Man kann über Gütertransport nicht sinnvoll sprechen, wenn man dabei an die Versicherung nicht wenigstens denkt. Sprechen wir also über die Versicherung bei den neuen Verkehrsströmen nach Südosteuropa.

### *Transport-Versicherung*

In erster Linie geht es bei der Transport-Versicherung um Güter, um den Schutz von Eigentum und Interesse der verladenden Wirtschaft, also um die eigentliche Transportversicherung.

Die verschiedensten Personen können die verschiedensten Interessen an den zu befördernden Gütern haben. Um alle sich auf die Güter beziehenden Interessen aller in Betracht kommenden Personen zu decken, ist es wichtig, die Versicherung für Rechnung wen es angeht abzuschließen. Sie muß auch von Haus zu Haus durchgehen; eine Versicherung nur bis oder ab Grenze ist sinnlos, weil man verdeckte Schäden nicht der zuständigen Versicherung zuordnen kann. Schließlich muß das Transportgut richtig bezeichnet und mit dem vollen Wert zur Versicherung angemeldet sein.

Zur Klarstellung sei hervorgehoben, daß die Transportversicherung sich auf die Güter bezieht, also nur Sachschaden am Gut ersetzt, keinen Vermögensschaden.

Beim sachlichen Inhalt des Versicherungsschutzes ergeben sich keine Schwierigkeiten. Welche Gefahren sollte man versichern? Antwort: alle. Das ist wörtlich gemeint. Die Transportversicherung ist wie keine sonst in der Lage, alle Gefahren zu versichern, die transportspezifischen wie die atypischen.

Freilich gilt keine Regel ohne Ausnahme, und gewisse Ausschlüsse vom Versicherungsschutz gibt es schon. Aber die sind unmittelbar einleuchtend. Da ist einmal das Kriegsrisiko, das auf Landreisen weltweit nicht versichert wird. Da ist ferner das Kernenergieisiko, das allerdings bei über Europa

hinausreichenden Landtransporten und bei Seetransporten überhaupt mit-versichert werden kann. Schließlich folgt aus der Natur der Sache, daß nicht versichert werden können Schäden durch inneren Verderb oder natürliche Beschaffenheit und Schäden infolge mangelhafter Reisevorbereitung, z. B. durch mangelhafte Verpackung. Ansonsten ist alles versicherbar, auch Speiseeis und Tiefkühlgut im Thermoswagen nach Saudi-Arabien. Das ist ein praktischer Fall, auf den ich nachher nochmals zu sprechen komme.

Gerade dieser Fall zeigt allerdings, wo die Schwierigkeit liegt. Der Exporteur weiß im allgemeinen, wie er ein Gut seemäßig zu verpacken hat. Er weiß auch, wie die Verpackung beschaffen sein muß, damit das Gut den Aufenthalt im überseeischen Hafen und die Nachreise ins Binnenland heil übersteht.

Woran der Exporteur sich aber erst gewöhnen muß, ist dies: Güter, die sonst nur innerhalb Westeuropas gehandelt und befördert wurden, strömen neuerdings auch in noch in der Entwicklung begriffene Länder und Gebiete. Deren Verkehrsverhältnisse im weitesten Sinne des Wortes sind, wie wir im Verlaufe dieses Seminars gehört haben, natürlicherweise nicht mit den Verhältnissen in Westeuropa zu vergleichen. Ich nenne nur Straßenzustand, Werkstätten, Tankstellen, Grenzabfertigung, Abstell- und Lagermöglichkeit usw. Man ist es gewöhnt, innerhalb Deutschlands oder auch innerhalb Westeuropas die Teile eines Fertighauses mit Lastzug zur Bau- und Montagestelle zu fahren. Wenn nun Fertighäuser in den Iran befördert werden sollen, wird man in bewährter Weise den Lastzug beladen und auf die Reise schicken. Lkw-Beförderung ist aber nicht gleich Lkw-Beförderung. Man muß sich erst darauf einstellen, daß das Gut für eine Reise in den Südosten eben doch anders verpackt, verladen und verstaut werden muß als innerhalb Deutschlands.

Auch die Versicherer müssen sich mit ihrer Prämienkalkulation erst darauf einstellen, daß in diese Gebiete ganz neuartige Güter befördert werden, anders als früher. Die Reparaturmöglichkeiten sind wesentlich schlechter. Ich denke da an eine Sendung Bau- und Installationsmaterial nach Afghanistan. Einige Heizkörper und Rohre waren beschädigt angekommen. Es war nicht möglich, den Schaden an Ort und Stelle zu beheben, weil weder das Material, noch das Werkzeug, noch der Handwerker dafür vorhanden waren. Dann ist man natürlich schnell in der unangenehmen Lage, über die Behauptung eines Totalschadens verhandeln zu müssen. Erste Erfahrungen haben die Beteiligten gemacht. Es ist aber noch manches zu lernen.

### *Verkehrshaftungs-Versicherung*

Wir haben über die Versicherung der Güter gesprochen. Wenden wir uns nun dem Gegenstück zu, der sog. Verkehrshaftungs-Versicherung, also der Versicherung der Spediteure und Frachtführer. Ihnen wird fremdes Gut anvertraut, und sie sind dafür nach bestimmten Haftungsordnungen verantwortlich. Um die Versicherung dieser Haftung geht es.

Für den allgemeinen Versicherungsmarkt steht dabei im Vordergrund des Interesses der Straßenfrachtführer, der im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr transportiert. Die Haftungsordnung beruht auf einem Staatsvertrag, den man abgekürzt mit CMR bezeichnet. Diesem internationalen Abkommen sind alle westeuropäischen Staaten beigetreten, ferner die DDR, Polen, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien. Für Transporte aus diesen Staaten oder in diese Staaten gilt also die CMR. Die anderen Staaten und ihre Gerichte erkennen die CMR durchweg an, wenn nicht zwingendes nationales Recht entgegensteht. Auf Anhieb wird Ihnen niemand sagen können, wie es sich in den einzelnen Ländern damit genau verhält. Die Praxis geht auch souverän über diese Fragen hinweg. Warum sollte man es sich schwer machen, wenn man es einfach haben kann?

Man kann es einfach haben. Das deutsche Rechtssystem und der deutsche Versicherungsmarkt bringen die günstigsten Voraussetzungen für die Versicherung der CMR-Haftung mit. Die deutschen Fernverkehrsunternehmer müssen, ehe sie ihre Konzession erhalten, den Abschluß der Güterhaftpflichtversicherung gemäß KVO nachweisen. Diese Versicherung für innerdeutsche Beförderungen kann man also bei allen Lkw-Unternehmern voraussetzen. Dann ist es ein leichtes, den Versicherungsschutz auf grenzüberschreitende Transporte freiwillig auszudehnen. Davon machen so gut wie alle deutschen Fernverkehrsunternehmer Gebrauch. Praktisch besitzen also alle deutschen Fernverkehrsunternehmer eine CMR-Versicherung. Das ist international bekannt.

Nun sind ja im Südosteuropa-Verkehr nicht nur deutsche Straßenfrachtführer tätig, sondern mehr und mehr Ausländer. Diese Entwicklung hat sich seit der Ölkrise noch verschärft. Die wenigsten ausländischen Frachtführer besitzen eine eigene CMR-Versicherung. Der Verlader möchte aber vielfach auf eine solche Versicherung des Frachtführers nicht verzichten. Hier kann der deutsche Versicherungsmarkt in gewissem Umfang helfen.

Wenn es sich, wie das häufig der Fall ist, um geradezu fahrplanmäßig organisierte Linienverkehre handelt, ist das leicht zu bewerkstelligen. Der deutsche Spediteur schließt eine sog. Fremdunternehmer-CMR-Police ab, d. h. er versichert die CMR-Haftung der von ihm eingeschalteten Fremdunternehmer im Wege einer Versicherung für fremde Rechnung. Aus den abgerechneten Frachten wird die Prämie ermittelt und gezahlt. Um die Haftung braucht man sich nicht juristisch zu kümmern. Es wird ein CMR-Frachtbrief ausgestellt, und jedermann ist froh, die CMR als verlässliche Vertragsgrundlage zu haben. Nach türkischem, afghanischem, kuwaitischem, saudi-arabischem Recht fragt niemand, man wendet einfach die CMR an.

Bei von deutschen Spediteuren ausgehenden Güterströmen — zumal im eingespielten Linienverkehr — funktioniert das in der Tat zufriedenstellend. Aber die Güterströme verlaufen ja nicht alle in der Linienfahrt, sondern, wenn wir im Bild von der Seeschifffahrt bleiben wollen, immer häufiger auch in Trampfahrten, individuell im Einzelfall verschieden. Und es gehen keineswegs alle Verkehrsströme von Deutschland aus.

Der eingangs erwähnte Fall von dem Tiefkühlgut nach Saudi-Arabien war von Großbritannien ausgegangen. Ein englischer Thermoswagen hatte das Gut mit der Fähre bis Rotterdam gebracht. Hier übernahm es ein deutscher Spediteur, der zugleich Fernverkehrsunternehmer ist, und brachte es mit seinem Fahrzeug bis zur Grenze nach Helmstedt. Dort übernahm es ein bulgarischer Unternehmer, der es durch den Balkan, die Türkei bis nach Kuwait beförderte. Hier wurde umgesattelt auf eine kuwaitische Zugmaschine, die das Gut nach Riad brachte. Bei der Ankunft war alles aufgeweicht und verdorben. Um so hinderliche Dinge wie Übernahme von Gut und Frachtbrief, Quittung, Vorbehalt, Kontrolle des Gutes, des Kühlaggregates usw. hat sich niemand gekümmert. Jedenfalls ist nichts darüber bekannt. Wußten die Fahrer, wie man mit dem Kühlaggregat umgeht? Bis wann hat es überhaupt gearbeitet? Das weiß kein Mensch. Wer haftet nun für den Schaden? Welche Versicherung tritt dafür ein?

Alle Beteiligten hatten sich darauf verlassen, daß der deutsche Spediteur, der nicht am Anfang der Transportkette gestanden hatte und nicht Gesamt-Organisator war, eine CMR-Versicherung besaß. Er besaß auch eine Fremd-unternehmerpolice, aber die tritt nur für von diesem Spediteur beauftragte Frachtführer ein, nicht für beliebige andere in einer beliebigen Transportkette.

Kann man das im Wege einer Haftpflichtversicherung überhaupt decken? Ich habe große Zweifel. Haftpflichtversicherung setzt Haftung voraus, also Recht, das geprüft und beurteilt werden muß und will. Aber welches Recht gilt hier?

### *Schlußfolgerung*

Ich glaube, hier ist noch einige Aufklärungsarbeit zu bewältigen. Und damit komme ich zum Schluß.

1. So umfassend und zugleich so preiswert wie eine Transportversicherung kann keine andere Versicherung die Interessen der Verladerschaft schützen. Jede Haftungsversicherung, auch die CMR-Versicherung, ist weniger umfassend und zugleich teurer. Die Transportversicherung fragt im Schadenfall nur: Was ist passiert? Die Haftungsversicherung muß zusätzlich noch nach der Haftungsordnung fragen, muß das prüfen und darüber nachdenken. Nachdenken kostet Geld! Die Verladerschaft sollte sich also auf die Waren-Transportversicherung konzentrieren.

2. Die Verkehrsträger, Spediteure und Frachtführer sollten für klare, überschaubare Auftrags- und Vertragsverhältnisse sorgen und an jeder Übergangsstelle innerhalb der Kette Gut und ggf. Fahrzeug kontrollieren und das schriftlich in den Papieren festhalten.

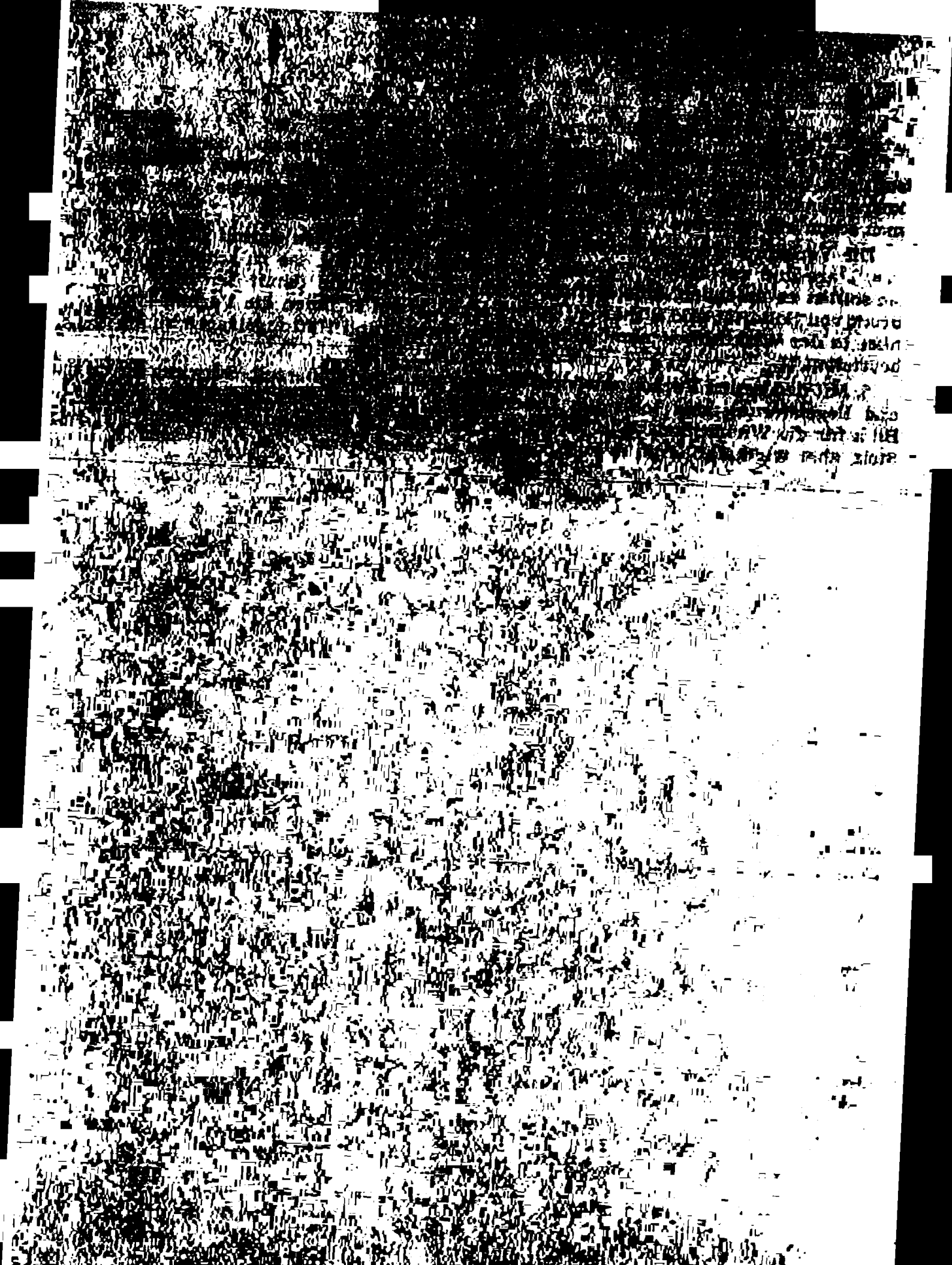
3. Aber seien wir uns darüber klar: Das ist Utopie! Welcher westeuropäische Spediteur, Expedient, Unternehmer, Kraftfahrer spricht bulgarisch, wer versteht türkisch, wer kennt die griechischen Buchstaben, wer kann arabische oder persische Schriftzeichen von einem Teppichmuster unterscheiden? Umgekehrt ist das nicht anders.

#### 4. Was bleibt als Schlußfolgerung?

Die Transportversicherer sollten in ihrer Prämienkalkulation berücksichtigen, daß die ohnehin nicht fetten Regreßmöglichkeiten bei diesen Verkehrsströmen häufig genug noch magerer sind. Aussichtslose Regresse sollte man schon aus Gründen der Kostenersparnis einstellen.

Die Verkehrshaftungsversicherer sollten bei ihren Kunden darauf drängen, klare und verlässliche Vertrags- und Haftungsverhältnisse zu schaffen, sie sollten es ablehnen, eine Haftpflicht zu versichern, und damit den Eindruck von Solidität und Sicherheit zu erwecken, wenn es ihnen die Verhältnisse in der Wirklichkeit unmöglich machen, Rechts- und Haftungsfragen zu beurteilen.

5. Mit den neuen Verkehrsströmen erleben wir eine Pionierzeit. Schwung und Begeisterung sind lebendig. Lebendig sei aber auch der ungetrübte Blick für die Wirklichkeit. Wir Versicherer bejahen das Risiko, das ist unser Stolz, aber wir kalkulieren es auch, und das ist unser Beruf.



## DIE DISKUSSION

Im Nachfolgenden werden die Diskussionsbeiträge von Teilnehmern des Internationalen Verkehrsseminars wiedergegeben. Da die meisten von ihnen nicht an bestimmte Referate allein anknüpfen, sondern jeweils mehrere thematische Aspekte behandeln und z. T. den Charakter von Kurzreferaten haben, ließen sie sich bei der Drucklegung nicht den einzelnen Vorträgen zuordnen. Daher wurden sie von diesen gesondert zusammengefaßt und nach ihrem inhaltlichen Bezugsverhältnis gegliedert.





# Straße

## Transit Türkei

M E T E O R E R

Direktor der Koordinationsabteilung im türkischen Verkehrsministerium

Ich möchte hier einige Erklärungen über die türkischen Verkehrsverhältnisse abgeben. Die Länge der transtürkischen Verkehrslinie von der bulgarischen zur iranischen Grenze entspricht der Entfernung München—Istanbul, an deren Ausbau ungefähr fünf Staaten beteiligt sind. Die Türkei kann es sich nicht leisten, den Warentransit anderer Länder zu finanzieren, die dazu wohlhabender sind als wir. Über türkisches Gebiet geht ein reger Transitverkehr von den europäischen Staaten in diejenigen Länder, die Öl für EURO-Dollars liefern und dafür wieder in Europa Waren einkaufen. Die Türkei zieht keinerlei Nutzen daraus. Wie in einem Vortrag gestern bereits erwähnt wurde, bereiten die Lkw-Fahrer ihre Mahlzeiten selbst und schlafen auch in ihren Fahrzeugen. Das heißt, es werden nur die Straßen benützt, die wir in erster Linie für Zwecke *unserer* Volkswirtschaft geplant haben. Wir verfügen nicht über die Mittel, um für Extrakapazitäten aufkommen zu können. Wenn das Ausland diese unbedingt benötigt, muß es dafür bezahlen. Dabei sollte im Auge behalten werden, daß das System der freien Marktwirtschaft auch die freie Wahl der Verkehrswege beinhaltet; wem unsere Straßen nicht genehm sind, der kann andere Wege wählen (nach Latakia an der syrischen oder nach Basrah an der irakischen Küste, usw.). Werden dennoch unsere Straßen bevorzugt, so müssen auch die Vorschriften meiner Regierung eingehalten werden.

Wie Sie wissen, bin ich Experte für den technischen Bereich und betrachte das Problem auch aus der Sicht des Ingenieurs. Die Eigennutzung unserer Straßen ist relativ niedrig, im östlichen Teil unseres Landes ist das Straßennetz deshalb wenig ausgebaut. Die ausländischen Fahrzeuge, deren Gewicht 8 t und die bei uns übliche Länge überschreiten, zerstören unsere Straßen, deren Ausbesserung wegen des starken Verkehrsaufkommens unmöglich ist. Im letzten Winter mußten entlegene Dörfer auf Versorgung warten, da die Schneeräumer für deutsche Transit-Lkw eingesetzt wurden. Der westliche Landesteil ist zwar weiter entwickelt, doch ist dort auch das Verkehrsaufkommen und der Transitstrom wesentlich stärker. Das bedeutet eine Verminderung von Sicherheit und Geschwindigkeit. Auf das Konto der Türkei gehen daher Unfälle, die unter normalen Bedingungen nicht geschehen würden. Hinzu kommt noch der Zeitverlust. Ich könnte die Beispiele über die Auswirkungen des Transitverkehrs auf die türkische Volkswirtschaft endlos fortsetzen.

Die Sicherheitsvorkehrungen für den Verkehr sind unzureichend. Wir verfügen nur über wenige Streifenwagen und andere Kontrolleinrichtungen. Diese werden vorwiegend zum Nutzen der ausländischen Lkw eingesetzt. Wir erheben nur Anspruch auf Rückerstattung der Unterhaltskosten. Das soll

nicht heißen, daß wir gegen den Transitverkehr sind. Nur sollten die Nutznießer auch entsprechende Kredite unter günstigen Konditionen bereitstellen und die besonders schwierigen Umstände in unserem Land berücksichtigen.

Auch im Bereich des Eisenbahnverkehrs können wir nur für unseren Eigenbedarf aufkommen. Wenn jemand darüber hinaus über Mittel zur Unterstützung verfügt, erörtern wir bereitwillig die Bedingungen.

Die Türkei hat nicht vor, ihre Monopollage auszunützen, sondern nur den nationalen Bedürfnissen den Vorrang einzuräumen. Der Iran z. B. ist ein befreundetes Land, und wir haben nicht die Absicht zu verhindern, daß dieses Land weiter an Einfluß in der Welt gewinnt.

Für neue Verkehrseinrichtungen, die der Transithandel sowie unser eigenes Land benötigt, sind wir bereit, unseren Anteil zu zahlen; ist dies jedoch nicht der Fall, d. h. kommt die Verbesserung allein oder überwiegend dem Warentransit zugute, sollen die Transitländer allein für die Kosten aufkommen.

Wenn infolge eines starken ausländischen Verkehrsaufkommens große Investitionen im Straßenbau notwendig werden, und zwar fünf Jahre früher als geplant, so bedeutet das für uns einen Kapitalverlust. Ein anderer Gesichtspunkt kommt hinzu: Wenn wir Straßen für die Zukunft bauen, so wünschen wir ein garantiertes Mindestaufkommen. Der Iran wird aber nicht immer Güter in dem Maße einführen, wie dies zur Zeit der Fall ist. Außerdem befinden sich dort drei große Häfen in Bau, was zu einer Veränderung des Verkehrsflusses führen und damit die Rentabilität unserer Investitionen in Frage stellen kann.

Im übrigen planen wir bereits eine Erweiterung unseres Fährschiffsystems, wobei auch der Iran seinen Beitrag leistet. Insgesamt aber ist der Iran immer noch im Vorteil. Wir selbst unternehmen natürlich Anstrengungen, um die ärmeren Landesteile der Türkei zu erschließen und das niedrige Pro-Kopf-Einkommen zu heben. Wir halten es aber für ungerecht, wenn das türkische Volk mit seinen Steuern die Verbesserung der Verbindung über den Van-See zum Nutzen des Transitverkehrs finanzieren soll.

Ähnlich sieht die Situation in unseren Häfen aus. Aufgrund geringen know-hows und wenig entwickelter Technologie sind die Dienstleistungskosten sehr hoch. Diese müssen deshalb durch Erhebung von Gebühren gedeckt werden.

Zum Schluß möchte ich noch eine erfreuliche Mitteilung machen. Es wird geplant, einen Tunnel unter dem Bosphorus zu bauen (wenn möglich dreispurig). Außerdem sind wir im Begriff, unser Eisenbahn- und Autobahnssystem für den nationalen Bedarf zu erweitern.

Ich möchte aber noch einmal hervorheben, daß die Befriedigung der nationalen Interessen den Vorrang genießt und daß das Ausland für zusätzliche Leistungen entsprechende Zahlungen erbringen bzw. günstige Anleihen zur Verfügung stellen muß. Der türkischen Wirtschaft wird auferlegt, Investitionen vorzunehmen, welche für den einheimischen Verkehr nicht notwendig sind. Investitionen, die vorgenommen werden ohne das Prinzip zu beachten,

daß Transportinvestitionen in Entwicklungsländern auf einem Minimum gehalten werden müssen, werden eine wesentliche Abnahme der Wachstumsrate der nationalen Wirtschaft zur Folge haben. Die türkische Wirtschaft sieht sich ernstlichen Engpässen knapper Ressourcen gegenüber. Daher sollten solche Ressourcen in einer möglichst effizienten Weise eingesetzt und genutzt werden.

Die türkische Investitionskapazität in dieser Beziehung ist im internationalen Interesse erweitert worden ohne an dem resultierenden Nutzen teilzuhaben. Darüber hinaus ist die Nutzung von Kapital für solche, die keinen Beitrag geleistet haben, ein Verlust und in Konflikt mit den Interessen derer, die einen Beitrag geleistet haben.

Als *Schlußfolgerungen* möchte ich festhalten:

1. Der Transitverkehr wird die nationalen Verkehrswege physisch zerstören. Daher werden Erhaltungs- und Reparaturausgaben und Kosten zunehmen.

2. Wegen der hohen äquivalenten PCU-Werte wird der Transitverkehr die Nutzungsrate des nationalen Straßennetzes und das Serviceniveau vermindern.

3. Die Verminderung des Serviceniveaus wird den vorher bestimmten Beitrag der Straßen zur wirtschaftlichen Aktivität durch erhöhte Verwaltungskosten reduzieren.

4. Die Abnahme der Geschwindigkeit wird eine wesentliche Steigerung der Transportkosten verursachen, die ihrerseits nachteilige Wirkungen haben werden.

5. Die Nutzung von Überschußkapazitäten ohne wirtschaftliche Vorteile in Rechnung zu ziehen, wird Engpässe bei der Bereitstellung von Kapital hervorrufen.

6. Solche Aktivitäten werden die Verteilung der Dienstleistungen im nationalen Rahmen verzögern.

7. Der Transitverkehr erfordert Investitionen, die für die türkische Wirtschaft unnötig sind. Er wird eine Verschwendung knapper Ressourcen verursachen.

8. Es wird solchen Investitionen Vorrang eingeräumt werden müssen, die erst in späterer Zeit vorgenommen worden wären, und das wird die Wachstumsrate der Wirtschaft beeinflussen.

9. Der Devisenanteil solcher Investitionen wird im Interesse von Personen und nicht im Interesse der Nation verbraucht.

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Punkte könnte die zu praktizierende nationale Politik wie folgt zusammengefaßt werden.

A) Verkäufer und Käufer von Transitgütern sollten zur Verbesserung des türkischen Transportnetzes beitragen, wenn sie eine bessere Nutzung dieses Netzes verlangen. Solch ein Beitrag könnte in Form von Krediten für rentable Vorhaben und in Form von Geschenken für nicht rentable geschehen.

B) Die Dauer des Transitverkehrs sollte garantiert werden und Transitgebühren erhoben werden auf der Basis festgesetzter Werte. Dies sollte auch dann geschehen, wenn der Verkehr die gesetzten Werte nicht erreicht und der Türkei für diese Projekte Kredite gegeben wurden.

C) Die Türkei sollte in der Lage sein, den Transitverkehr zu beschränken, um ihrem eigenen Verkehr Priorität zu geben, für den Fall, daß der Transit die vorgesetzten Grenzen auf den Straßen, die mit solchen Krediten und Geschenken erbaut wurden, überschreitet.

D) Transportsubsidien, die auf Türken angewendet werden, sollten Ausländern nicht zugute kommen und Minustarife sollten nicht angewendet werden.

**PROF. DR. WERNER GUMPEL**

Universität München

Ich habe einige Bemerkungen zu den sehr interessanten Ausführungen von Herrn Dr. Ergün zu machen. Ihnen sind einige Aspekte hinzuzufügen, denn er hat besonders im Hinblick auf die Abgaben, die auf den türkischen Straßen zu entrichten sind, vor allen Dingen Kostengesichtspunkte angeführt. Ich bin der Meinung, daß hier noch weitere Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen.

Da steht an erster Stelle die Marktsituation. Man kann es einem Land nicht verwehren (besonders dann, wenn es eine solche geographische Lage hat wie die Türkei) eine gegebene Monopolsituation auszunutzen und in dieser Situation zu nehmen, was der Markt gibt. Entweder wir sind Marktwirtschaftler oder wir sind keine. Die Türkei ist in dieser Hinsicht übrigens sehr gemäßigt, sie nutzt ihre Position bisher nicht übergebührlich aus. Bei der Diskussion zum Themenkreis Gebühren sind gerade in der Bundesrepublik in der Vergangenheit Äußerungen der Empörung laut geworden, besonders zu dem Zeitpunkt, als die Türkei ihre Gebühren erhöht hatte. Jeder Unternehmer, ganz gleich ob es sich um den Güterfernverkehr, die Automobilindustrie oder um den Uranbergbau handelt (letzterer soll zur Zeit mit Gewinnspannen von ca. 100 Prozent arbeiten) nutzt eine gegebene Marktsituation aus. Insofern würde ich es für ganz natürlich halten, wenn die Türkei ihre Gebühren erhöht. Man kann nicht auf der einen Seite sagen, wir sind Marktwirtschaftler, aber in dem Moment, wo sich der Markt zu unseren Ungunsten verändert, nach staatlichen Interventionen rufen. Wir können dann nicht sagen, jetzt wollen wir staatliche Interventionen, jetzt muß unsere Regierung handeln, sie muß wenn möglich politischen Druck auf die Türkei oder ein anderes Land ausüben.

Das ist die eine Ergänzung; die zweite ist diese: Wir haben sowohl von Herrn Dr. Ergün als auch auf den Bildern von Herrn Lurch gesehen, welche schwierige Situation sich für die Türkei im Hinblick auf die Kapazität ihres Verkehrsnetzes, vor allen Dingen ihres Straßennetzes ergibt. Man muß also,

wenn die Türkei hohe Gebühren erhebt, diese auch als eine Art Schutzgebühr beurteilen. Man muß ja erkennen, daß die Türkei zum gegebenen Zeitpunkt gar kein Interesse an einer Ausdehnung der Verkehrsströme, wie sie zur Zeit stattfindet, haben kann. Man muß verstehen, daß sie den Verkehrsstrom hemmen will. Die erhobenen Gebühren haben also auch prohibitiven Charakter. Sicherlich, in dem Moment, wo die Straßen unter Umständen mit internationaler Hilfe gebaut worden sind (und nur internationale Hilfe würde den Ausbau bei der gegebenen Finanzsituation garantieren), entfällt dieses Argument. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch, das ist meine Meinung, muß es aus volkswirtschaftlichen Gründen durchaus hingenommen werden, wenn ein Land sich durch hohe Gebühren schützt.

**KARLHEINZ DÄHN**

Fa. Reibel AG (Spedition/Schiffahrt)

Als Praktiker aus der mittelständischen Spedition besonders für den Lkw-Straßenverkehr sind mir doch in den letzten zwei Tagen und auch heute einige Vorträge zu sehr von der Theorie geprägt gewesen. Ich darf darauf noch einmal hinweisen. Vielleicht erinnern Sie sich an den Filmvortrag des Herrn Rechtsanwalts Lurch vom BDF. Es gibt aufgrund der Vielzahl der Probleme noch keineswegs eine Alternativlösung, auch wenn die beteiligten Transitländer gewisse Konzepte zum Straßenausbau haben. Jugoslawien z. B. will die Anbindung der Autobahn an Bulgarien und Griechenland bis 1990 geschafft haben. Prof. Ergün hat zwar für die Türkei viele Zahlen genannt, aber ein Konzept fehlt. Ebenfalls war ein Konzept auch nicht aus dem Iran zu hören, dem zu entnehmen wäre: Hier werden Straßen im großen Stil gebaut. Es gibt keinen definitiven Vorschlag der Autobahnanbindung Jugoslawien—Bulgarien und Bulgarien—Türkei. Herr Prof. Ergün z. B. ließ zwischen den Zeilen erkennen, daß die Türkei nicht scharf sei auf diese Transittransporte und er nichts dagegen hätte, wenn diese nicht vonstatten gehen würden. Nun, speziell die Türkei sollte ein Interesse daran haben, denn ein Ausbau der Straße bringt neue Infrastruktur und neue Arbeitsplätze. Die Geschichte hat gezeigt, was aus Ländern werden kann, an denen Verkehrsströme vorbeigehen.

Auch stimmt es von der Praxis her nicht, daß aufgrund der Währungsparitäten z. B. den deutschen Unternehmern keine Mehrkosten entstehen. Dies ist eine Milchmädchenrechnung, verzeihen Sie, wenn ich das hier sage. Die Mehrkosten sind nachweisbar zwischen DM 2000 und DM 3000. Es geht auch hier im Endeffekt nicht darum, wie hoch diese Straßensteuern sind, solange diese im Grunde genommen gleich für alle berechnet werden, damit nicht im voraus wieder eine Wettbewerbsverzerrung entsteht, und daß diese Steuern, sei es in der Türkei, sei es im Iran, sei es in Jugoslawien und wo auch immer, für den Straßenbau verwendet werden. Die Praxis sieht allerdings auch so aus, daß ein sich gut auskennender Transportunternehmer oder

dessen Fahrer an der türkischen Grenze die Hälfte des offiziellen Zolles zahlt und dafür keine Quittung bekommt. Die Alternative hieraus sehe ich im weiteren schleppenden und schwierigen Ablauf des Lkw-Verkehrs. Auf dieser Relation und mindestens in den nächsten 10—15 Jahren dürfte sich eine konkrete Verbesserung nicht ergeben.

So pessimistisch dies klingt, müssen wir mit diesen Problemen leben und mit ihnen fertig werden. Es hilft auch nichts, wenn Herr Prof. Dr. Gumpel diese Maßnahmen der Türkei unterstützt, wenn man sagt, die Türkei habe ein Monopol, und dies nütze sie eben aus. Ausnützungenmonopol haben in der heutigen Zeit keinen allzu guten Klang. Es gäbe hierzu allerdings noch sehr viel zu sagen, was aber aus Zeitgründen wohl nicht angebracht ist. Es ist keine Alternative für eine freie Marktwirtschaft, wenn ein Diskussionsbeitrag in der DVZ aus jugoslawischer Sicht den Vorschlag macht, daß sämtliche Güter an der jugoslawischen Grenze in jugoslawische Lkw übernommen werden und an der bulgarischen Grenze von bulgarischen. Dies würde ich nicht einmal den Staatshandelsländern aus dem COMECON empfehlen, da dies keine Entlastung der Straße bringt und die Grenzen nur noch mehr verstopft. Ausschlaggebend für den Warenverkehr des Nahen und Mittleren Ostens dürfte der Ausbau der Häfen sein, aber auch die Frage, ob der Importboom dieser Länder in den nächsten Jahrzehnten anhält.

## Transit Jugoslawien

MILORAD DJINIĆ

Leiter der Verkehrsabteilung in der Belgrader Bundeshandelskammer

Unter dem Titel „*System eines Relais-Transports*“ wurde vom „Institut für Verkehrsökonomie Kirilo Savić in Belgrad im Mai 1976 eine Studie veröffentlicht, deren Resultate für die europäische Verkehrspolitik sicherlich von Bedeutung sind. In ihr werden Vorschläge zur Lösung von Problemen im Gütertransport am Beispiel Europa — Naher Osten gemacht und es werden technisch durchführbare sowjet wirtschaftlich und sozial zweckmäßige Wege aufgezeigt, die eine rationelle und gerechtere Entwicklung des internationalen Warenverkehrs auf dem Straßenwege ermöglichen. Das geschah im Rahmen und unter Berücksichtigung der bestehenden Richtlinien für die Entwicklung der zwischenstaatlichen Beziehungen in Europa (siehe Schlußdokument der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, Helsinki 1974, Artikel 4 und 6).

Der in dieser Studie eingeführte Begriff „Relais-Transport“ zeichnet ein neues organisatorisch-technologisches Konzept des internationalen Warentransportes, nämlich die „Nationalisierung“ der Zugmaschinen, das heißt *Austausch des Fahrpersonals an den Grenzübergängen oder Austausch des*

*Fahrpersonals und der Zugmaschinen* in beiden Fällen ohne Umladen der Ware. Der Studie liegen zwar vornehmlich die nicht übertragbaren jugoslawischen Verhältnisse zugrunde, sie dürfte aber auch für andere Länder von Interesse sein. Untersucht werden folgende Gesichtspunkte:

### *1. Die verbesserte Nutzung von Straßen als Wirtschaftsfaktoren*

Bei der Realisierung des Relais-Systems würde die ungleiche Behandlung von inländischen und ausländischen Transporten bezüglich der Steuern und Gebühren aufgehoben, da der den Transport übernehmende inländische Transportunternehmer die Gebühren nach den jeweils für Inländer geltenden Vorschriften zu entrichten hat. Das würde — gemessen am Straßenverkehr von 1974 und unter Zugrundelegung der jetzigen Regelungen — für Jugoslawien einen positiven Saldo an Mautgebühren und Treibstofflöh von circa 35 Millionen Dinar pro Jahr ergeben. In jedem Falle aber wäre für den internationalen Verkehr ein geringerer Energieverbrauch durch die Reduzierung der Leerfahrten die Folge.

### *2. Rationelle Nutzung der verkehrsgeographischen Lage der einzelnen Länder und des jeweiligen Verkehrssystems*

Die wirtschaftliche Berechtigung der Einführung eines Relais-Systems liegt — für jugoslawische Verhältnisse — in der Tatsache, daß ausländische Fahrzeuge in Jugoslawien mehr Kilometer zurücklegen und mehr Ware transportieren als jugoslawische Transportunternehmer im Ausland. Ein sich durch dieses System für Jugoslawien ergebender höherer Arbeitsanfall würde daher auch ein höheres Einkommen erbringen. Bei Anrechnung internationaler Tarife in diesem Relais-System hängt die Einkommenssteigerung vom Ausmaß der Leistung ab; der Gewinn kann sich aber auch durch Organisationsfehler oder qualitativ schlechte Leistung reduzieren. Ein Rückgang des Straßen-Transitverkehrs kann aber bei gleichbleibend hohem Warenaustausch durch eine Steigerung des Bahntransits ausgeglichen werden, so daß die Interessen der einheimischen Wirtschaft gewahrt bleiben.

### *3. Steigerung des Nutzungskoeffizienten von Fahrzeugen und Ausschaltung einer schädigenden Konkurrenz*

Durch die transportrechtliche Gleichstellung fremder und inländischer Fahrzeuge bzw. ihrer Ladekapazität wird ein inländisches Transportunternehmen die für die Ausfuhr bestimmte Ware erst dann selbst laden, wenn kein geeignetes ausländisches Fahrzeug zur Verfügung steht. Dadurch verringert sich die Zahl von Leerfahrten und dementsprechend sinken die Kosten Tonne pro Kilometer. Ebenso wird der Fahrzeugeinsatz durch eine Änderung des Verhältnisses von realer Arbeitszeit zu Wartezeiten intensiviert, was eine Produktivitätssteigerung ermöglicht.

Da in einem solchen System auf Pool-Basis gearbeitet wird, also in Form von Arbeitsgemeinschaften, würde das auch die derzeit bestehende Konkurrenzsituation grundlegend ändern. Anstelle von individueller Konkurrenz der Einzelunternehmen tritt dann innerhalb des internationalen Pools die



Konkurrenz der nationalen Transportverbände, die sich in den Geschäftsbedingungen — wie Transportsätzen, Service etc. — auswirkt. Je entwickelter dieses System ist, desto größer wird auch durch die erhöhte Fahrzeugnutzung und Änderung der Konkurrenzverhältnisse die Produktivitätssteigerung, wodurch die Transportpreise günstig beeinflußt werden. Eine Produktivitätssteigerung von 10 % hieße zum Beispiel für Jugoslawien (unter den Verhältnissen von 1974) eine Einnahmensteigerung von 100 Millionen Dinar.

#### *4. Ausschaltung einer künstlichen Konkurrenz zwischen Straßen- und Schienenverkehr bzw. anderen Beförderungsarten*

Unbestreitbar gefährdet — in Jugoslawien — die Entwicklung des internationalen Straßentransportes die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahn (1964—1974: 0,4 % Zunahme des internationalen Warentransportes per Bahn, aber 12 % Zunahme auf der Straße). Beim grenzüberschreitenden Straßentransport resultieren derzeit die Gewinne der konkurrierenden Transportunternehmen aus dem Warenumsatz aus der Häufigkeit des Einsatzes ihrer Transportmittel sowie der Länge der Transportwege insbesondere auch über ausländisches Territorium. Dagegen resultieren die Einkünfte der Bahn aus dem grenzüberschreitenden Güterverkehr nur aus den auf inländischem Territorium erbrachten Leistungen.

Es liegt im Interesse eines jeden Landes, Transitsendungen per Bahn abzuwickeln, da die Beförderungssätze hier international am niedrigsten liegen; allerdings wird bei regelmäßigen Warenlieferungen häufig der Straßentransittransport zur Bedingung gemacht.

Die Gewinnaufteilung aus dem Straßentransport findet im Relais-System in derselben Weise statt wie im Bahnverkehr. Die Lage im Transportgewerbe ändert sich insofern, als auch hier Gewinn nur aus Leistungen auf dem eigenen Territorium gezogen wird.

#### *5. Erhöhung der Sicherheit*

Das Relais-System bringt schon allein durch die Reduzierung der Zahl der Fahrzeuge auf den Haupttransportwegen eine höhere Verkehrssicherheit, ebenso aber auch durch den Einsatz inländischer Fahrer mit besonderer Streckenkenntnis in den jeweiligen Ländern.

#### *6. Verbesserung der sozialen Bedingungen für die im internationalen Gütertransport Beschäftigten*

Durch dieses System werden soziale Schäden infolge langer Trennung der Fahrer von ihren Familien verhindert.

#### *7. Reduzierung der administrativen Formalitäten im internationalen Straßenverkehr*

Bezüglich der derzeit umfangreichen, uneinheitlichen und sich häufig widersprechenden Verwaltungsvorschriften im Transportwesen bringt das Relais-System wesentliche Änderungen. Sie betreffen das Transportrecht

bzw. die Zulassung zum Transportgewerbe. Durch die „Nationalisierung der Zugmaschinen“, durch eine gerechtere Verteilung der Gewinne aus den internationalen Transporten findet eine Gleichstellung inländischer und ausländischer Transporteure statt, so daß die Gründe für viele administrative Maßnahmen zum Schutze der inländischen Unternehmen entfallen (z. B. Festsetzung des Transportkontingentes, Genehmigungen, verschiedene Straßengebühren, Transportverbote auf inländischem Gebiet). Behördliche Maßnahmen wie Zoll-, Veterinär-, pflanzenpathologische und sanitäre Kontrollen sowie technische Kontrollen der Fahrzeuge werden durch das Relais-System ebenfalls erleichtert.

### *8. Anwendung des Relais-Transportsystems*

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, daß sich dieses System in beiden Varianten (entweder mit oder ohne Austausch der Zugmaschinen) vom technischen, rechtlichen, wirtschaftlichen und im weitesten Sinne gesellschaftlichen Standpunkt im Internationalen Transportverkehr verwirklichen läßt, und zwar besonders im Interesse derjenigen Länder, über deren Transportwege der Transitverkehr abgewickelt wird.

## Schiene

HOF RAT DR. KARL ZACH

Österreichische Bundesbahnen

Ich bin Verkaufsdirektor der Österreichischen Bundesbahnen und beobachte natürlich die Situation, wie sie sich in Österreich und im Südost- und Osteuropaverkehr darstellt, sehr genau. Erlauben Sie mir daher, von meinem Standpunkt aus einige Bemerkungen zu machen.

Zuerst allgemein zum Transit über Österreich. Ich muß Ihnen ehrlich gestehen, daß dieser tatsächlich schon ein Problem ist. Es ist weder heute noch gestern die wirklich problematische Seite dieses Transitverkehrs angeschnitten worden, nämlich die menschliche Seite. Sie müssen sich vorstellen, daß sich auf der am meisten frequentierten Straße zwischen Salzburg und Spielfeld über das Enns-, Palten-, Liesing- und Murtal eine Verkehrslawine bewegt, die gigantisch ist. Die letzte Zahl aus 1975 am Grenzübergang Spielfeld-Straß lautete: fast 185 000 Lastwagenzüge im Übergang. Die Zahl des 1. Vierteljahres von 1976 im Vergleich zu 1975 bedeutet fast eine 20%ige Erhöhung dieser Anzahl der aus- und eingetretenen Lastkraftwagen, so daß man heuer bereits mit einer Steigerung auf ca. 200 000 Fahrzeuge im Grenzübergang Spielfeld-Straß rechnet. Ich betone ganz ausdrücklich Grenzübergang Spielfeld, weil für Österreich die Tauernautobahn derzeit kaum eine Entlastung für die erwähnte Straßenverbindung bedeutet. Es ist aufgrund die-

ser Zahlen auch verständlich, daß sich die Bevölkerung in den betroffenen Gebieten — und das sind zum Großteil Bergtäler, in denen man dieser Verkehrslawine nicht ausweichen kann, in denen man diese Masse von Straßenfahrzeugen einfach passieren lassen muß — langsam unruhig wird, und das merken auch die Politiker. Das heißt, daß in Österreich diese Frage langsam auch ein politisches Problem wird. Das nur als kurze Schilderung der allgemeinen, vor allem der menschlichen Probleme des Transitverkehrs in Österreich und gerade auf der Route Salzburg—Spielfeld.

Nun, vom Standpunkt der Eisenbahn aus gesehen, muß ich folgendes sagen: Die Eisenbahn könnte in Österreich noch einiges an Transitverkehr bewältigen. Es ist nur die Frage, wie es dann weitergeht. Wir haben über Österreich zwei Möglichkeiten des Transits. Eine — ich spreche das vereinfacht aus — über die Türkei Richtung Iran, Irak, Syrien und eine über die Sowjetunion mit Grenzübergang Dsulfa. Über die Sowjetunion nach dem Iran können wir den Transit sowohl über die tschechoslowakischen Staatsbahnen als auch über die ungarischen Staatseisenbahnen durchführen. Für diese Grenzübergänge sind Kontingente von der Sojuzvneshtans an verschiedene Unternehmen in West- bzw. Osteuropa ausgegeben. Soweit es Österreich betrifft, kann ich sagen, daß die ÖBB über Ungarn ein Kontingent von 80 Wagen pro Woche zur Verfügung haben, dieses Kontingent allerdings nicht ausgenützt wird. Über die CSD haben die ÖBB ein Kontingent von 28 Wagen pro Woche, auch dieses ist nicht ausgenützt. Ein weiteres Kontingent haben die ÖBB auch über Polen, das mit 35 Wagen festgesetzt ist, aber nicht ausgenützt wird.

Zur Variante über die Türkei wäre folgendes zu sagen: Derzeit bestehen keine Beschränkungen nach dem Irak und nach Syrien. Hier werden von seiten der Eisenbahn alle Sendungen übernommen. Gesperrt ist derzeit der Transport nach dem Iran, wobei allerdings gewisse Ausnahmen zugestanden sind, beispielsweise für Österreich 30 Brottotonnen pro Tag; allerdings wird diese Möglichkeit derzeit nicht ausgenützt. Ich möchte auch eine kurze Bemerkung zu der Feststellung machen, daß ein Wagen von Salzburg bis Istanbul 6 Wochen gedauert hat. Ich glaube, dieser Wagen ist von einer Annahmesperre betroffen worden. Denn ansonsten, meine Damen und Herren, dürfte das wirklich nicht möglich sein. Es ist richtig, daß bis zum 30. April l. J. Annahmesperren für den Südosten verhängt waren und dadurch Wagen tatsächlich sehr lange zum Stehen gekommen sind. Aber wie gesagt, das war eine Ausnahmesituation, die sich aus der Situation in der Türkei ergeben hat, und da mag es sein, daß einmal ein Wagen tatsächlich so lange unterwegs war. Aber der Regelfall ist das nicht.

Wir haben versucht, im Rahmen einer Transportsteuerung das Problem der Güterbeförderung nach dem Iran bzw. Irak und Syrien in die Hand zu bekommen. Leider haben sich die Eisenbahnen hierüber nicht einigen können. Wir waren der Meinung, daß wir in diesem Falle eine ähnliche Regelung hätten treffen können, wie wir sie in den Jahren 1972, 73 und 74 im Italienverkehr zur Bewältigung des Transportanfalles getroffen hatten. Ich glaube, damals konnten wir den Transport, insbesondere soweit es sich um den

Nord-Süd-Verkehr gehandelt hat, sowohl über die Strecken der ÖBB als auch über die Strecken der SBB tatsächlich in die Hand bekommen und im wesentlichen sind alle Transporte durchgeführt worden.

Die Frage, was macht Österreich bzw. vor allem die Österreichischen Bundesbahnen, um den Verkehr nach dem Iran bzw. Irak und Syrien besser in die Hand zu bekommen, kann ich folgendermaßen beantworten: Die günstige Verbindung ist ja über Salzburg—Rosenbach—Jesenice. Sie wissen wahrscheinlich, daß der zweigleisige Ausbau der Tauernstrecke von den ÖBB sehr vorangetrieben wird. Es ist natürlich eine sehr schwierige und eine sehr kostspielige Angelegenheit, die Tauernstrecke zweigleisig auszubauen, aber im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen wird das von den Österreichischen Bundesbahnen gemacht. Ein Nadelöhr auf dieser Strecke, der Bahnhof Schwarzach-St. Veit, wird derzeit umgebaut und nach dem Umbau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Tauernbahn sehr beitragen.

Sehr am Herzen liegt uns der zweigleisige Ausbau des Karawankentunnels. Nach einer im heurigen Frühjahr stattgefundenen Zusammenkunft der beiden Verkehrsminister Österreichs und Jugoslawiens ist der Ausbau des Karawankentunnels auf zwei Gleise in die Nähe gerückt. Von seiten Österreichs werden die entsprechenden Planungen durchgeführt. Dies bedingt allerdings auch den Ausbau des Bahnhofs Jesenice, der derzeit teilweise noch nach veralteten Regeln betrieben wird, d. h. man hat dort noch Handstellweichen, also die Bedienung der Weichen mit Hand, was natürlich auf die Schnelligkeit des Verkehrs drückt.

Was machen die Österreichischen Bundesbahnen noch, um hier gewisse Abhilfe für den Transit von Gütern nach Südosten zu schaffen. Wir sind dabei, mit der Deutschen Bundesbahn bzw. mit den Jugoslawischen Staats-eisenbahnen einen Hucke-Pack-Verkehr vorerst über den Tauern aufzuziehen; die Probeläufe sind, wie bereits erwähnt wurde, durchgeführt. Es ist natürlich auch ein wirtschaftliches Problem, denn, wie gesagt, ohne eine entsprechende Kostendeckung ist ein Hucke-Pack-Verkehr nicht durchzuführen. Ich glaube aber doch, daß hiemit eine Möglichkeit der Entlastung der Straße gegeben sein wird.

Die Untersuchungen laufen nicht nur für den Verkehr Köln—München—Ljubljana, sondern sie laufen auch für die Relation München—Ljubljana bzw. München—Ljubljana Richtung Dimitrovgrad, was beispielsweise auch interessant für die Schweizer ist; es haben sich hiefür Interessenten vor allem aus dem Basler Raum gefunden. Die Verhandlungen über die Einrichtung solcher Verkehre laufen jedenfalls. Die Österreichischen Bundesbahnen sind der Meinung, daß man die Überlastung der Straße teilweise auch mit Sattel-Auflieger bzw. Wechselkasten bewältigen sollte, was zweckmäßigerweise eine enge Zusammenarbeit Straße, Spediteur und Eisenbahn erfordert. Ich glaube, daß hier eine sehr wesentliche Möglichkeit der Zusammenarbeit der Verkehrsträger Straße—Eisenbahn besteht und zwar, wie ich glaube, zum Vorteil beider. Das, meine Damen und Herren, waren einige Bemerkungen aus der Sicht der Österreichischen Bundesbahnen.

**DIREKTOR NORBERT HIEN****Bundesbahndirektion München**

Ich bin Güterzugfahrplandezernent der Bundesbahndirektion München und habe bei der Grenzlanddirektion München unmittelbar mit dem Transit nach Süden und Südosten zu tun. Vorweg möchte ich zunächst einige ergänzende Anmerkungen machen.

Wir fahren von München-Süd nach Hamburg im Nachtsprung, ohne jede Umstellung. Vielleicht weiß das Herr Lübbecke nicht mehr. Aber das sind auch neue Errungenschaften in der Transportkette. Ich muß das sagen, damit die Bahn nicht so schlecht wegkommt, wenn wir auch für die Zukunft sehr skeptisch sind. Wir machen demnächst eine Direktzugbildung nach Hamburg auf, wir sind also am übernächsten Morgen in Hamburg und an allen Anschlüssen des Hafens. Wenn der Rangierbahnhof Maschen fertig ist, fahren wir auch in der Gegenrichtung direkt nach München.

Nun zu den Weichen: Wir können natürlich einen durchlaufenden Zug, der einen Bahnhof durchfährt, mit voller Geschwindigkeit fahren, vorausgesetzt, daß die Weiche signalabhängig ist. Diese Signalabhängigkeit bezieht sich aber nur auf das Stellwerk des Bahnhofs, nicht unbedingt auf die Strecke. Das ist eine Frage für sich, wieviel man ohne Streckenblock fahren kann. Aber dieses Problem müßte mit bescheidenen Mitteln lösbar sein. Wir wollen ja Weit-springerzüge haben, die möglichst wenig umgestellt werden, und auf den weiten Entfernungen in Kleinasien, da spielt halt die Fahrzeit dann doch eine große Rolle. Wir müssen nicht 100 Stundenkilometer fahren; 80 oder 60 Stundenkilometer wären ja auch schon etwas.

Ich möchte dazu gleich noch sagen, daß wir schon vor einigen Jahren von München aus eine Direktzugbildung nach Jesenice aufgenommen haben, mit fünf Abfahren. Wir fahren also praktisch in Salzburg und Villach durch, mit recht kurzen Wagenuntersuchungszeiten, und das hat sich ausgezeichnet bewährt. Wir sind dabei, Direktzugbildungen von München auch nach Thessaloniki und Sofia mit wöchentlich ein bis zwei Abfahren vorzubereiten. Wenn wir mehr Fracht hätten, könnten wir natürlich alle Tage fahren. Zur Beschleunigung des Gutes wird daran gedacht, eine weitere Zugbildung München—Niš aufzunehmen, für Frachten über Jugoslawien hinaus. Wir fahren also dann von München bis Niš durch, an das andere Ende Jugoslawiens. Dann brauchen wir keinen Rangierbahnhof mehr für diese Frachten, und sie werden enorm beschleunigt. Die Frage ist nur, wann das Frachtaufkommen ausreicht. Ich möchte dazu sagen, daß die Deutsche Bundesbahn in enger Zusammenarbeit mit ihren Nachbarverwaltungen, den ÖBB und den Jugoslawischen Eisenbahnen, alle Voraussetzungen für einen stärkeren Verkehr nach Südosteuropa und in den Mittleren Orient erfüllen könnte . . .

Im Interesse einer marktwirtschaftlichen Konferenzierung der Verkehrsträger kann die Frage nicht lauten: entweder Straße oder Schiene, sondern nur: Straße und Schiene und zwar gleichzeitig. Zu dieser Frage würde die Ansicht der Spediteure, der Staatsregierungen, der Weltbank und vielleicht anderer Geldgeber interessieren.

## DR.-ING. WALDEMAR BINGMANN

Essen

Der von Herrn Dr. Lübbecke sehr realistisch veranschlagte Kostenaufwand für den leistungsfähigen Ausbau der Eisenbahnstrecken nach dem Iran, dem Irak und nach Syrien ist so erheblich, daß sowohl die baldige Durchführung wie auch die Wirtschaftlichkeit dieses Großvorhabens in Frage gestellt sein mag. Auch die von Herrn Dr. Lübbecke vorgeschlagenen Studien werden noch ihre Zeit brauchen. Diese Studien sollten nicht zuletzt auch auf die Frage ausgerichtet werden, welche Verbesserungen unabdingbar sind oder besonders rentabel sein mögen und somit Vorrang haben sollten. Von den verschiedenen Vorhaben in diesem großen Programm erscheinen prima vista vordringlich die Beschaffung bzw. der Bau

- a) von leistungsfähigen Lokomotiven
- b) von größeren Fährschiffen
- c) der Umfahrung des Van-Sees (für den Mittel offenbar schon gesichert zu sein scheinen).

Bei der Verbesserung der Linienführung ist die Entwicklungstendenz der Eisenbahnen zu bedenken, zumal auf dieser Tagung auch andere, konkurrenzierende Verkehrsmittel und -wege behandelt wurden. Der hohe Aufwand für die Verbesserung der Infrastruktur sollte unbedingt auch unter diesem Aspekt gesehen werden. Dabei ist zu bedenken, daß die Linienführung der Eisenbahnstrecken dem auf dieser Tagung behandelten Güterverkehr im allgemeinen durchaus gerecht wird, so wenig sie mancherorts dem Reiseverkehr genügen mag. Grundsätzlich erscheint jedwede Verbesserung der Linienführung nur sinnvoll, wenn der Betrieb und die Zugförderung die Ausnutzung dieser höheren Geschwindigkeiten gewährleisten können. Wenn hier und anderwärts eine Ausbau-Geschwindigkeit von

160 km/h für Reisezüge und

100 km/h für Güterzüge genannt wurden,

so ist vor allem die Frage zu stellen, ob diese Geschwindigkeiten durchweg gefahren werden sollen — also auch im Bergland oder gar im Gebirge — oder nur im Flachland unter tragbaren Bedingungen. Die Linienverbesserung auf 160 km/h ist jedenfalls im Bergland außerordentlich kostspielig und kommt im Gebirge dem Neubau der Strecke gleich, ist wirtschaftlich fragwürdig und bringt oft nicht die erhoffte Verkürzung der Fahrzeiten. Bei den auf dieser Tagung zitierten Gütertransportzeiten von München nach dem Nahen und Mittleren Osten auf dem Schienenweg von zwei Wochen und mehr würde selbst eine Beschleunigung der Güterzüge um 10 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit doch nur einen Gewinn von etwa einem Tage erwarten lassen und das erst nach hohen Investitionen.

Der Oberbau ist meines Wissens stellenweise recht verbesserungsbedürftig. Die Schienen sollen allerdings nicht nur nach ihrer Liegezeit beurteilt werden — bei geringer Betriebsbelastung ist ihre Abnutzung auch nach vielen Jahren nicht übermäßig groß. Von erheblicher Bedeutung ist natürlich

der Unterhaltungszustand des Oberbaus auf diesen Fernstrecken, eine der unabdingbaren Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit und Sicherheit. Hierfür wie auch für die anderen wichtigen Voraussetzungen eines guten und sicheren Eisenbahnverkehrs von Europa nach dem Nahen und Mittleren Osten sollte es nicht an den erforderlichen Mitteln fehlen.

## Schiff

M. S A D E G H I - P G U R

Iranisches Ministerium für Transport und Straßen

Dieses Seminar hat sich als sehr nützlich erwiesen hinsichtlich eines Gedankenaustausches über Warenaustausch und Transport. Ich bin sicher, daß alle während des Seminars erwähnten Probleme schon jedem Teilnehmer vorher bekannt waren, es war jedoch sehr aufschlußreich, diese Probleme aus dem Blickwinkel der einzelnen Länder aufgezeigt zu bekommen.

Einige Länder bemängeln die Unzulänglichkeiten der Entwicklungsländer, wie z. B. bezüglich des Ent- und Beladens von Schiffen; um hier aber zu einem gerechten Ergebnis zu kommen, sollten entsprechende Überlegungen von allen Ländern gemeinsam angestellt werden und nicht von einzelnen allein, da der Warenaustausch Zusammenarbeit von seiten der beteiligten Länder erforderlich macht.

Einige Länder — zum Teil auch hier auf dem Seminar vertreten — können aufgrund ihrer geringen Staatseinnahmen nur geringen Warenaustausch aufweisen; die ölproduzierenden Länder hingegen stehen in regem Gütertausch mit den Industrieländern. Meiner Meinung nach lassen sich einige der Probleme auf mangelnde Leistungsfähigkeit zurückführen, wie die mangelnde Ausstattung in Häfen der Entwicklungsländer, einschließlich der ölproduzierenden Länder, wie z. B. des Iran, zeigt. Wir sollten aber nicht ausschließlich diese Länder für die Verstopfung der Häfen und Straßen verantwortlich machen. In Herrn Helms Vortrag haben wir den Vorwurf an die Länder des Persischen Golfs gehört, daß die Vorrichtungen in den betreffenden Häfen unzureichend sind für die Wareneinfuhr, für den Transport vom Schiff zum Hafen und vom Hafen ins Landesinnere.

Was nun den Iran betrifft, so möchte ich erwähnen, daß die Hafenkazität sich momentan auf 6 Mill. Tonnen pro Jahr beläuft. Wir entladen im Jahr 13 Mill. Tonnen. Die Schiffsladungen werden von Transportbooten an Land gebracht. Wir unternehmen große Anstrengungen, und ich glaube, daß wir leistungsfähig sind bei der Entladung von Schiffen. Die Wartezeit in unseren Häfen beträgt durchschnittlich 100 Tage für die diversen Schiffe, in bestimmten Fällen jedoch nur 5—10 Tage. Viele Schiffe sind mit eigenen Kränen ausgestattet. Die Leistungsfähigkeit der Hafentarbeiter ist daher nicht von kardinaler Bedeutung. Der wirkliche Engpaß liegt meines Erachtens im

Straßensystem. Es ist mit großen Schwierigkeiten verbunden, das Straßennetz innerhalb kurzer Zeit zu vergrößern; für 1000 km Neuanlegung benötigen wir 5—6 Jahre.

Der Schiffsverkehr beinhaltet ein weiteres Problem: Einige Unternehmen beladen ihre Schiffe mit verschiedenen Gütern für mehrere Länder des Persischen Golfes; so läuft ein Schiff z. B. zuerst in Saudi-Arabien ein, um sich zum Entladen registrieren zu lassen, und fährt dann weiter nach Kuwait zum Entladen, dann hat es noch weitere Ladung für den Iran, und wir werden dann für die Wartezeit in anderen Häfen belangt. Das ist unfair!

Die Transportdokumente erreichen uns oft erst 3—4 Monate nach Ankunft der Ladung. Der Exporteur in dem betreffenden Industriestaat weiß dann nicht, ob seine Ladung angekommen ist oder nicht. Den Reedereien, deren Schiffe den Persischen Golf anlaufen, sind die damit verbundenen Probleme bekannt; sie sollten also eine entsprechende Konzeption für den Transport in die Anliegerländer parat haben!

Es wird nicht zur Problemlösung beitragen, wenn jedes Land nur seine Probleme sieht, vielmehr sind gemeinsame Anstrengungen notwendig.

Abschließend eine Richtigstellung von Zahlen über das iranische Verkehrsnetz in einem vorhergehenden Vortrag: qualifizierte Straßen: 13 500 km, Autobahn 45 km, Schienen 4500 km. Ich bestätige, daß die fehlenden 8 km der Schienenverbindung über die Sowjetunion nach Asterah noch nicht fertiggestellt sind.

## HELMUT BRANDENBURG

Kraftwerk-Union AG Erlangen

Wir haben, glaube ich — die Herren Kollegen aus der Industrie werden das sicher bestätigen —, immer wieder die Erfahrung gemacht, daß von seiten der Verkehrsführer, der Speditionsunternehmer aner kennenswerte Pionierarbeit geleistet wird — findig genug sind sie ja alle, es werden immer wieder neue Wege aufgetan. Diese Wege stehen zunächst einmal unter dem Motto „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“, d. h. der macht auch das große Geschäft. Aber es hat sich immer wieder ganz klar erwiesen, daß auch diese neu erschlossenen Verkehrswege innerhalb von wenigen Monaten wieder zu sind. Ich bin der Ansicht, daß nicht darüber zu diskutieren ist, wie man in das betreffende Land kommt, sondern man sollte darüber diskutieren, wie wir unser know how — und da spreche ich die ministeriellen Institutionen in erster Linie an — beispielsweise eines modernen Hafens oder das Wissen um die verkehrsstrukturellen Dinge auf dem Gebiet der Eisenbahn, das Wissen auf dem Gebiete des Straßenbaus in Zusammenarbeit mit dem den staatlichen Stellen der Empfangsländer weitergeben können. Ich glaube, da sollte unsere Hilfe in erster Linie ansetzen. Es hat keinen Sinn, Güterströme in ein Land zu bringen, dessen Empfangshafen eine Löschkapazität hat, die völlig



unzureichend ist, sondern man sollte gleichzeitig die Löschkapazitäten erhöhen und die Einrichtungen hierfür modernisieren. Man wird sonst im Binnenland niemals eine reibungslose Verkehrsabwicklung bekommen. Ich würde von den ministeriellen Stellen gerne hören, inwieweit mit den Wasserbauinstitutionen zusammengearbeitet wird, beispielsweise der europäischen Universitäten, wo überall Wasserbauinstitutionen vorhanden sind, inwieweit hier ein know how weitergegeben wird.

H. SPINDLER

Mare, Schifffahrtskontor GmbH & Co., München

Es wurden alle Verkehrsmethoden aufgezeigt, wobei sich die Spedition sowohl als Pfadfinder als auch als Pionier bewiesen hat! Wir hörten von Flaschenhälsen und sahen menschliche wie materielle Strapazen und Risiken. Immer zeigt es sich, daß jede Kette — auch die des Transportes — nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied. Auch ich möchte annehmen, daß die Transitländer bei ihrem sicher zunehmenden Defizit letzten Endes diese enormen Güterströme nicht kostenlos passieren lassen werden.

Andererseits, welcher Lieferant ist nicht in Verzug oder will nicht zumindest kostbare Zinsen sparen und so schnell wie irgend möglich seine Ware am Bestimmungsort haben? Also ist der Spediteur, wenn nicht Prügelknabe, so doch auf den schnellsten und risikolosesten Weg angewiesen, das heißt: — Haus/Haus via ro/ro! Ohne Umladungen und/oder ebenso aufwendige Wartezeiten.

Bei den ro/ro-Verkehren haben die Schiffe praktisch nur noch Fährfunktionen und befördern á la Huckepack: Auflieger, rollendes Material, notfalls auch Container (ein Unsinn bei unpaarigem Verkehr), oder Reederei-eigene Trailer für Stückgut. Welche Attraktivität diese ro/ro-Verkehre bereits haben, zeigen die zunehmenden Bekanntmachungen über laufend neue operators — sogar schon unter den Spediteuren selbst —, besonders von den Südhäfen, von Marseille bis Koper, einschließlich je drei italienischen Häfen im Tyrrhenischen Meer und der Adria. Das Ergebnis ist auch, wie nicht anders zu erwarten, die ständige Bewegung in den ro/ro-Transport-Kosten.

Wenn wir uns z. B. die schon zahllosen Verbindungen nach Jeddah anschauen: Man fing vor ca. einem  $\frac{3}{4}$  Jahr zaghaft an bei 300,— Dollar p. lfd. m (beladen nach Jeddah und leer zurück), ging dann langsam auf 350,— Dollar, geregelt durch Angebot und Nachfrage zwischen Frachtraum und Tonnage. Dieser sich abzeichnende, ruinöse Ratenkampf muß in kostendeckende Frachtabsprachen und zuverlässige Gemeinschaftsdienste — wie jüngst in der Ostsee — zum Wohle aller enden! Und zwar hier nicht nur zur Levante und zum Roten Meer, sondern sicher auch eines Tages zum Persisch-Arabischen Golf. Gerade im Persisch-Arabischen Golf gehen meines Erachtens die vorgestern bereits erwähnten Hafenprojektionen eben von gestern aus! Aber die Zukunft

gehört wohl auch in diesem Fahrtgebiet dem ro/ro-Schiff, mit weniger aufwendigen Hafenanlagen, auch einfacher in der Konstruktion als der zehn Jahre alte Container-Verkehr.

Die vorerwähnten ro/ro-Gemeinschafts-Dienste bieten dann auch endlich der Spedition die dringend erforderliche Abfahrtsfrequenz, denn es ist uninteressant, wenn der beladene Auflieger nach der Landung in wenigen Tagen abgefertigt und sogar leer ist, daß er dann noch 10, 14 oder gar mehr Tage auf die Rückverfrachtung warten muß. Dieser derzeitige verteuernde Faktor muß ebenso ausgeschaltet werden seitens der ro/ro Reeder, wie es für die Spedition erforderlich wird, in den Löschhäfen einen ausreichenden Park von Zugmaschinen zu stationieren, um die Auflieger zügig zu bewegen. Herumstehen kostet Geld, und das will der Verloader verständlicherweise nur ungern ausgeben.

Damit wären wir wieder bei der Organisation des Güterablaufes vom Bestimmungshafen, bei ihrem Thema, Herr Brandenburg, das die Spedition — vielleicht hier und da auch mit Hilfe ministerieller Unterstützung — lösen muß und wird.

Und noch ein Wort an den Herrn vom iranischen Verkehrsministerium: Ihr Schah und Kaiser will mit bewundernswerter Energie seinem iranischen Volk Wohlstand schaffen und sichern, auch wenn die für Sie segensreichen Ölquellen eines Tages versiegt sind. Dabei steht, wie auch vorgestern von Herrn Minister Jaumann hervorgehoben, der Mensch im Vordergrund! Die Basis für Wohlstand ist: Produktion und Transport! Hoffen wir also, daß Ihre erwähnten Pläne zur Verbesserung der Infrastruktur bald Realität werden, um einen flüssigen Transportmittel-Einsatz und damit einen zügigen Güterumlauf zu gewährleisten!

**HUBERTUS GOER**

Wasa-Waggon Walldorf b. Frankfurt

Zu meiner Person in bezug auf den Nahost-Verkehr kann ich kurz auf-führen, daß ich schon seit längerer Zeit damit beschäftigt bin, eine private Eisenbahnfährschiffverbindung zwischen der nördlichen Adria und dem türkischen Hafen Mersin aufzubauen. Wie vielleicht einige von Ihnen wissen, bin ich auf diesem Gebiet nicht ganz unbekannt. Ich war vor Jahren derjenige, der die Idee hatte, zum ersten Mal über eine Entfernung von 1000 km eine Eisenbahnfährschiffverbindung zwischen Lübeck-Travemünde und Hangö-Finnland einzurichten. Auf dieser Verbindung verkehrt seit Februar 1975 als größtes Eisenbahnfährschiff der Welt die Railship I, die auf diese Idee zurückgeht. Bekannt ist, daß sich trotz anfänglicher Schwierigkeiten, u. a. versucht durch die Rezession, durch Verschiebung der Warenströme, durch technische Probleme mit verschiedenen Spurweiten etc., die Wirtschaftlichkeit dieser Fährlinie bis heute kontinuierlich verbessert hat.

Mit den durch diese Initiative gewonnenen Erfahrungen und Kenntnissen wird von der WASA/HAGA zur Zeit besonders ein Projekt verfolgt, das eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Westeuropa und den Ländern des Nahen Ostens bewirken könnte. Es handelt sich um die Einrichtung einer Eisenbahnfährrverbindung nach dem Vorbild der Railship I zwischen Triest oder Venedig bzw. Koper einerseits und Mersin in der Türkei andererseits.

Wegen fehlender Rückladungsmöglichkeiten, wegen Dispositionsschwierigkeiten und wegen der bisher fehlenden Spezialisierung der Privatwaggongesellschaften auf Nahostverkehre ist aber kaum damit zu rechnen, daß die Kapazität eines reinen Eisenbahnfährrschiffes durch westeuropäische Privatwaggons hinreichend ausgelastet werden könnte. Der Einsatz eines Frachtfährrschiffes in Form einer reinen Eisenbahnfähre wäre daher auf der beabsichtigten Route nur dann sinnvoll, wenn durch Zusagen der an der Nahostfahrt interessierten Bahnverwaltungen, also entweder Italiens oder Jugoslawiens und der Türkei die Mitnahme von bahneigenen Waggons sowie die Aufnahme dieser Verbindung in den internationalen CIM-Verkehr unterstellt werden könnte.

Es erscheint außerdem ratsam, ein kombiniertes Lkw/Eisenbahnfährrschiff einzusetzen, weil einerseits im Nahostverkehr die Bedeutung des Straßengüterverkehrs der letzten Jahre mindestens erhalten bleiben dürfte und andererseits mit dem schnellen Bau von notwendigen Hafenanlagen nicht gerechnet werden kann. Die geplante Fährrverbindung würde eine zusätzliche Transportalternative zu den bestehenden Verkehrsverbindungen zwischen beiden Regionen darstellen und träte in Konkurrenz zum Seeschiffverkehr (also Mittelmeerfahrt und Persischer Golf), zum Eisenbahngüterverkehr (einmal über den Balkan und zum anderen über die Sowjetunion) und zum Straßengüterverkehr über die Ostroute Balkan/Türkei.

Um den Konkurrenzanspruch erfüllen zu können, sollen die geplanten Schiffe neben Stückgut aller Art, Container und Lkw, *vor allem* Eisenbahnwaggons befördern können. Sie sollen außerdem in einem festen Fahrplan verkehren. Aus diesem Grunde sind die Schiffseinrichtungen für das Be- und Entladen sowie die Dienstgeschwindigkeit, aber auch die Landeeinrichtungen so auszulegen, daß eine Rundreise auf der geplanten Strecke einschließlich der Hafenliegezeit nicht länger als 6 Tage dauert. Eine echte Alternative zu den bisherigen Verkehrswegen wird jedoch erst dann gegeben sein, wenn jeden Tag eine Abfahrt angeboten wird, so daß also in relativ kurzer Zeit mindestens 6 Schiffe die Strecke Triest—Venedig oder Koper nach Mersin befahren müßten.

Die Schiffe sollen dem Typ entsprechen, der von der Rickmers-Werft, Bremerhaven, als Roll-on-Roll-off-Eisenbahngüterfährrschiff gebaut und heute als Railship I im Güterverkehr Finnland—Westeuropa auf der Ostsee eingesetzt ist. Die Daten dieses Schiffes: Länge ca. 150 m, Breite ca. 22 m, Größe ca. 7200 BRT. Man denkt an drei Waggondecks, davon das mittlere über eine landseitige Spezialrampe direkt befahrbar und das obere und untere durch Doppelstocklifts zu erreichen. Das Schiff verfügt über eine nutzbare Gleislänge

von 1300 m, das entspricht einer Kapazität von ca. 90 zweiachsigen Eisenbahngüterwagen. Die Bewegung der Waggon erfolgt durch schiffseigene Loks. Als reines Gitterfährschiff darf es lediglich 12 Passagiere mitnehmen. Die Fahrtgeschwindigkeit beträgt ca. 20,5 Knoten.

Um die neue Verbindung für die Kundschaft attraktiv zu machen, müssen Frachtenpreise angeboten werden, die unter denjenigen liegen, die auf den heutigen Verbindungen zu zahlen sind. Aufgrund unserer für realistisch gehaltenen Prämissen errechneten wir Rundreisekosten in Höhe von DM 207,— je Meter Stellänge. Hieraus lassen sich auf einfachste Weise die Kosten je Ladeguteinheit, also je Tonne, Container, Trailer, Lkw, Waggon etc. berechnen.

Bei diesem Preis sind wir von einer insgesamt 50prozentigen Auslastung ausgegangen, pro Rundreise also 100 %, wobei wir annehmen, daß etwa 80 % in Richtung Osten und 20 % in Gegenrichtung erreicht werden müßten. Jede Verbesserung dieser sehr vorsichtigen Schätzung wirkt sich unmittelbar positiv auf den Frachtpreis aus.

Unsere Frachtkostenvergleiche ergeben ein außergewöhnlich günstiges Ergebnis gegenüber den Preisen auf den herkömmlichen Wegen. Auf der Basis heute gültiger Tarife und Kurse kostet z. B. ein zweiachsiger Güterwagen von ca. 14 m LÜP, beladen mit 18 t Stahlrohren:

1. In der Relation *Düsseldorf—Teheran*: a) über die Ostroute (Balkan) DM 12 723,—, b) über die neue Fährlinie via Venedig—Mersin DM 9441,—. Dies bedeutet eine Ersparnis von DM 3282,— bzw. über 25 %.

2. In der Relation *Düsseldorf—Baghdad*: a) über die Ostroute (Balkan) DM 12 168,—, b) über die neue Fährlinie via Venedig—Mersin DM 8314,—. Das bedeutet also eine Ersparnis von DM 3854,— bzw. über 31 %.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß die Gruppe WASA/HAGA überzeugt davon ist, daß mit der Verwirklichung des geschilderten Projektes ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Westeuropa und dem Nahen Osten geleistet würde:

— Mehrere tausend Kilometer z. Teil schwieriger Landweg mit zahlreichen Grenzübergängen würden problemlos überbrückt.

— Der Engpaß Bosphorus wäre umgangen, so daß der Verkehr mit der Türkei, Syrien, Libanon und dem Irak schneller und zuverlässiger abgewickelt werden könnte.

— Zusätzliche Transportkapazität zu günstigen Frachtkosten würden geschaffen.

— Trotz schnellerem und sichererem Transport könnten Frachteinsparungen zwischen 10 und 35 % erreicht werden.

— Für die Länder des Nahen Ostens — insbesondere für die Türkei — bedeutete dieser Fährweg eine wertvolle Exporthilfe für die Ausfuhr von Agrumen, Baumwolle und Chromerz.

Die WASA/HAGA hat ihre Vorstellungen und Studien den verantwortlichen Herren bei Bahnen und Transportministerien in Italien, Jugoslawien und in der Türkei vorgelegt. Eine Verwirklichung hängt allein von der Be-

reitschaft dieser Stellen ab, die geplante Fährlinie als internationale CIM-Verbindung anzuerkennen und die erforderlichen Hafenanlagen zu schaffen. Sollten alle Beteiligten eine positive Entscheidung treffen, ist die Gruppe WASA/HAGA bereit, die erforderlichen Fährschiffe zusammen mit interessierten und geeigneten Partnern vorzuhalten und schon ab Mitte 1977 zum Einsatz zu bringen. Eine weitere Voraussetzung für die Verwirklichung dieses Projektes ist die Gewährung eines Bundeszuschusses.

**DR. HORST ERBGUTH**

Bayerischer Lloyd

Die Donau, die ab Regensburg etwa 2300 km schiffbar ist, ist eine im Laufe der Zeit immer mehr ausgebaute gute Wasserstraße. Die nächsten Jahre werden noch weitere Verbesserungen bringen, so daß dann ein voll leistungsfähiger Transportweg Richtung Südosteuropa zur Verfügung steht. Aber schon heute ist die Donau ein wichtiger Transportweg, der dem Wettbewerb mit dem internationalen Eisenbahnweg durchaus standhält, und zwar sowohl in preislicher Hinsicht wie auch in der Transportzeit, die nicht länger, sondern kürzer ist als auf der Eisenbahn.

Die Donau als Transportweg bietet sich über Südosteuropa hinaus auch in Richtung Naher und Mittlerer Osten an. Ab Regensburg hat sich ein sogenannter Donau-See-Verkehr entwickelt, der gerade heute eine beachtliche Steigerung erfuhr: Man kann damit rechnen, daß 1976 rd. 75 000 Tonnen Güter aus dem bayerischen, aber auch aus dem norddeutschen Raum in Regensburg umgeschlagen, durch Binnenschiffe bis an die Donaumündung befördert und dort in Seeschiffe umgeladen werden. Die Transportzeiten bis Teheran liegen bei 6 bis 7 Wochen. Wir sehen in diesem Weg eine interessante zusätzliche alternative Richtung Vorderer Orient und auch einen interessanten Weg für die Transporte nach den Ländern Südosteuropas und von dort zurück.

## Transportprobleme allgemein

**DR. HUGO HARTMANN**

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr

Entsprechend der Anregung von Herrn Staatssekretär Dr. Vogel, nichts zu bringen, was bereits gesagt wurde oder noch auf dem Programm steht, möchte ich mich auf eine kurze Stellungnahme zu zwei statistischen Details beschränken:

Herr Dr. Woelcker hat bereits auf die Problematik verkehrswissenschaftlicher Prognosen hingewiesen. Ich kann das durch ein Beispiel unterstreichen:

Im Jahre 1973 hat ein renommiertes Institut in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1980 Verkehrsströme zwischen Deutschland und Jugoslawien vorausgesagt, die bereits 1975 übertroffen worden sind. Die Prognose für den Versand der Bundesrepublik nach Jugoslawien auf der Schiene lautet für 1980: 408 000 t. Bereits 1975 wurden jedoch 780 000 t erreicht. Im Empfang steht einer Prognose für 1980 von 198 000 t ein Volumen von 220 000 t für 1975 gegenüber. Noch ausgeprägter ist die Abweichung im Straßengüterverkehr. Während für Versand und Empfang zusammengenommen für 1980 ein Gütervolumen von 124 000 t prognostiziert wurde, wurden bereits 1975 375 000 t zwischen Jugoslawien und Deutschland befördert. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht die — durch die Energiekrise verstärkte — Dynamik des Verkehrs zwischen Mittel- und Südosteuropa.

Herr Krajnc hat in seinem Referat statistische Angaben über die Zahl der Lastkraftwagen und der beförderten Tonnen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den wichtigsten Staaten des europäischen Südostens genannt. Auch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr hat diese Verkehrsströme auf der Straße untersucht. Wir haben auf der Grundlage deutscher Statistiken errechnet, welche Straßengüterverkehre für die E 94 in Betracht kommen. Obwohl wir dabei offenbar von anderen Quellen ausgingen, sind wir, wie Herr Krajnc, zur Feststellung einer Lkw-Zahl von rd. 50 000 gelangt. Die Tonnageangaben differieren nur unwesentlich (600 000 gegenüber 700 000 t).

Wer häufig mit Statistiken zu tun hat, weiß, wie bemerkenswert eine derartige Übereinstimmung zweier Daten ist, die aus verschiedenen Quellen stammen. Über die Verkehrsströme zwischen Jugoslawien und Deutschland auf der Straße dürfte damit bis auf weiteres Klarheit herrschen.

Daß die in den Bereichen der Tagungsteilnehmer vorhandenen Daten und Prognosen für den Südostverkehr ausgetauscht und miteinander verglichen werden können, betrachtet das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr als einen besonderen Vorteil dieses Seminars. Erst der Vergleich des Grundlagenmaterials in einer derartigen Bestandsaufnahme läßt es zu, sich ein einwandfreies Bild darüber zu verschaffen, wo die gravierendsten Probleme liegen und wie sie am zweckmäßigsten angefaßt werden.

Was aus der Sicht bayerischer Verkehrspolitik weiter zu sagen ist, hat gestern bereits Herr Staatsminister Jaumann ausgeführt. Ich darf nur noch ergänzend betonen, daß Bayern — in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr — in intensivem Kontakt mit einem Teil der vom Südostverkehr berührten Länder steht. Es gibt eine serbische-bayerische, eine slowenisch-bayerische und eine kroatisch-bayerische Kommission, in denen nicht zuletzt die Fragen des Südostverkehrs laufend behandelt werden. Ähnliche Kommissionen bestehen mit Salzburg und mit Oberösterreich. Die Bayerische Staatsregierung ist auch mit der Europäischen Investitionsbank wegen eines Finanzierungsbeitrags für die Verkehrswege im Südosten im Gespräch. Der Ausbau dieser Verkehrswege wird ferner ein Hauptthema der Konferenz der Länder und Regionen des Alpenraums darstellen, die im September dieses Jahres in München stattfinden wird.

Wir sind der Südosteuropagesellschaft für diese Initiative dankbar, für diese Zusammenschau der Probleme. Und wir sind sicher, daß uns dieses Seminar bei der Bewältigung der vor uns liegenden großen Aufgaben einen guten Schritt weiterbringen wird.

**WOLFGANG FILZMAIER**

Daimler-Benz AG

Unter dem Eindruck der Referate hatte ich während des Seminars Gelegenheit, Gedanken mit einer Reihe Kollegen auszutauschen. Setze ich die Referenten, die Diskussionsredner, aber auch den Kreis der Seminarteilnehmer in Relation zu den letztlich Leidtragenden der bisherigen, aber auch in der Struktur noch fortbestehenden Verkehrsmisere nach Nah- und Mittelost, so kann ich nicht umhin, mit einigen Worten auf die Zielvorstellungen der exportierenden Wirtschaft einzugehen, und zwar in der Form nachfolgender Thesen:

1. Wir erwarten — sofern die Situation sich neuerlich aus welchen Gründen auch immer verschärfen sollte — von den Frachtführern klare und vor allen Dingen rechtzeitige Aussagen über die sich entwickelnden bzw. bereits eingetretenen Verhältnisse.

2. Wir erwarten eine schnellere Reaktion, mehr Gemeinsamkeit bei der Erarbeitung von Möglichkeiten zur Problemlösung, keine zeitaufwendigen Parallelverhandlungen, eine optimal punktuelle Diskussion aller am in Frage stehenden Verkehr beteiligten Frachtführer, Spediteure und Vertreter der exportierenden Wirtschaft.

3. Wir erwarten kein föderalistisches oder übertriebenes konkurrenzbezogenes Denken. Frachtführer und Spediteur haben beide aus ihren volkswirtschaftlichen Aufgaben heraus die Verpflichtung, der Wirtschaft in besonderem Maße zu helfen. Die Bewältigung von Krisensituationen setzt Gemeinsamkeit voraus.

4. Wir erwarten ein auffälligeres Engagement von staatlicher Seite. Es darf nicht übersehen werden, daß gerade die aus Nah- und Mittelost 1974/75 gekommenen wirtschaftlichen Impulse dazu beitrugen, daß die Rezession stagnierte, was der Regierung die Möglichkeit zur Feststellung des Silberstreifens am Horizont gab.

5. Wir erwarten, daß man hieraus nicht nur Verpflichtungen gegenüber der exportierenden Wirtschaft ableitet, sondern auch gegenüber den Transitländern.

6. Wir erwarten von den Transitländern, daß diese mit realistischen Vorstellungen an die Sicherung der Verkehrswege herangehen und sich nicht von unrealistischen Projekten leiten lassen, die unter Umständen erst in Jahrzehnten wirksam werden können.

7. Wir erwarten eine Tarifpolitik, die sich mit den Erfordernissen der westeuropäischen Industrie vereinbaren läßt. Es darf nicht übersehen wer-

den, daß die exportierende europäische Wirtschaft letztlich einem permanenten Druck des außereuropäischen Wettbewerbs ausgesetzt ist, daß aber nur marktgerechte Preise zu einer Kontinuität der Liefergeschäfte führen. Frachterhöhungen von 40, 50 oder 60 Prozent können von vielen Güterarten nicht verkraftet werden. Eine Drosselung des Transitvolumens mittels Heraufsetzen von Frachtkonditionen ist und kann keine gute Politik sein, wenn hierdurch Verkaufschancen zunichte gemacht werden.

8. Wir erwarten Fairneß von den Transitländern, daß nämlich ihre noch bestehende Schlüsselposition nicht durch am Markt vorbeigehende Bedingungen ausgenutzt wird.

9. Wir regen an, daß auf nationaler Basis ein Fachgremium aus Verladerschaft, Frachtführern, Spediteuren und staatlichen Stellen, auf welcher Plattform auch immer, sich kurzfristig konstituiert zur Analyse der derzeitigen Transportsituation und zur Ausarbeitung einer zukunftsorientierten, realistischen Konzeption.

## H. GIANNOPOULOS

Griechisches Verkehrsministerium

Nachdem in vorhergehenden Vorträgen die Arbeit der ECE schon mehrmals erwähnt wurde, möchte ich etwas näher auf die Bemühungen eingehen, die in Genf von der ECE in diesem Bereich seit der Deklaration über den Bau von internationalen Hauptverkehrsstrecken im Jahre 1950 unternommen wurden. Das Transport-Komitee hat ein Arbeitsprogramm zusammengestellt, in dessen Rahmen sich Experten treffen, um die Inlandsprobleme der Wasserwege, des Eisenbahn-, Container- und Straßenverkehrs zu erörtern. Mittlerweile befaßt man sich schon mehrere Jahre mit den Problemen des Transports in den Nahen Osten.

Die Entwicklungen der letzten Jahre führten zu ad-hoc-Treffen: eines befaßte sich mit europäischen Nord-Süd-Autobahnverbindungen (darauf werde ich noch kurz eingehen), ein anderes mit der Entwicklung des internationalen Straßennetzes in Südosteuropa. Ferner ist eine internationale europäische Studiengruppe zur Erforschung des Verkehrs in den Nahen Osten eingerichtet worden; es fällt in den Aufgabenbereich dieser Gruppe, auszuarbeiten, welche Infrastruktur und Verkehrsanlagen notwendig sind. Es besteht eine enge Zusammenarbeit mit der UNO, die einen Entwicklungsplan aufgestellt hat, der sich mit dem südosteuropäischen Raum und dem Nahen Osten im Zusammenhang mit der nationalen Verkehrsplanung und der Entwicklung dieser Gebiete befaßt.

Vor kurzem fand in Genf auf Initiative der ICI und UNDP ein Treffen statt. Es wurde vereinbart, Studien über die Nutzungsmöglichkeiten für den Güterverkehr in die osteuropäischen Länder auf den Wasserwegen, Straßen und Schienen anzufertigen. In den einzelnen Studien soll die Situation auf den betreffenden Verkehrswegen erfaßt werden, einschließlich der Kapazitäten und Verbesserungen, die für die kommenden 10 Jahre übersehbar sind.



Die Studien konzentrieren sich auf folgende Länder: Bulgarien, Griechenland, Ungarn, Rumänien, Türkei und Jugoslawien. Andere Länder werden gebeten, Informationsmaterial zu liefern über Ursprung und Ziel des Warenverkehrs. Das gesammelte Material wird 1977 untersucht und weitere Schritte geplant werden.

Die Nord-Süd-Autobahn befindet sich im Planungsstadium; sie soll den Norden und Süden Europas verbinden, um so eine Verbindung zwischen der Ostsee, dem Mittelmeer, der Adria und dem Schwarzen Meer und somit allen angrenzenden Gebieten herzustellen.

Es sind kürzlich Studiengruppen mit Mitgliedern aus 10 Ländern gebildet worden, betreut mit Sonderplanungen, generellen Infrastrukturbedürfnissen für Transporteinrichtungen, Baukosten, Investitionsplanung und anderen technischen Problemen.

Ein Plenartreffen aller betroffenen Seiten wird im Januar 1977 abgehalten werden. Zunächst möchte die ECE bezüglich der beiden Projekte, über die ich gerade gesprochen habe, Informationsmaterial von so vielen Seiten wie möglich sammeln und hofft in fortgeschrittenem Arbeitsstadium auf aktive Hilfe von seiten europäischer Länder und internationaler Organisationen. Nicht direkt zum Plenum gehörende Länder sowie Organisationen, die an den Projekten interessiert sind, können über nationale Verkehrskomitees an dem Plenartreffen teilnehmen. Die ECE hält es für besonders wichtig, mit so vielen Seiten wie möglich Kontakt zu unterhalten, um Nutzen aus den verschiedenen Bemühungen zu ziehen, die zur Lösung dieses Problems in den folgenden Hauptgebieten unternommen werden: Verkehrspolitik, Bau von verschiedenen Verkehrsnetzen, Investitionsprogramme für zukünftige Projekte.

**ING. MICHAEL A. R. BERNHARD**

Ec. Affairs Officer der Economic Commission for Europa, Genf

Die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) der Vereinten Nationen hat sich mit den Transportproblemen in Europa seit vielen Jahren beschäftigt, Das Arbeitsprogramm des Inlandtransport-Komitees der ECE befaßt sich mit Problemen, die sich auf alle Arten von Inlandstransporten, wie Bahn-, Straßen-, Wasser- und kombinierten Transporte, beziehen. Unter seinen verschiedenen Tätigkeiten sind die folgenden von direktem Interesse für die Entwicklung des europäischen Straßennetzes und die Verbesserung seiner Nutzung.

Schon 1950 bereitete es eine Erklärung über den Bau von internationalen Hauptverkehrsadern vor, die durch das Europäische Übereinkommen über die Hauptverkehrsadern (AGR, unterschriftsreif am 15. November 1975) ersetzt wurde. Dieses schließt Südosteuropa ein, wie auch viele andere Konventionen und Vereinbarungen, die sich auf die Erleichterung des Gütertransports beziehen — etwa die TIR-Konvention, um nur eine zu nennen — und die die besonderen Probleme des Verkehrs zwischen Europa und dem Nahen und Mittleren Osten zum Inhalt haben.

Ein vom Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) und der ECE gemeinsam betreutes Treffen ist kürzlich abgehalten worden; Sachverständige der direkt betroffenen Länder, namentlich Bulgariens, Griechenlands, Ungarns, Rumäniens, der Türkei und Jugoslawiens, haben vereinbart, eine Untersuchung über den Güterverkehr in Südosteuropa durchzuführen, um die von diesem benutzten verschiedenen Transportmittel und deren Leistungsfähigkeit festzustellen sowie die für die nächsten fünf oder zehn Jahre vorhersehbaren Verbesserungen. Außer den oben erwähnten werden noch eine Anzahl anderer Länder gebeten werden, Auskunft über Ursprungs- und Bestimmungsorte des Güterverkehrs nach oder vom Nahen und Mittleren Osten zu geben. Die Auskunft wird 1977 geprüft; weitere Aktionen könnten geplant werden, je nachdem, zu welchen Resultaten man kommt.

Ein Projekt wird zur Zeit diskutiert, das eine transeuropäische Nord-Süd-Straße betrifft, welche die Ostsee-, Mittelmeer-, Adria- und Schwarzmeergebiete verbinden würde. Gruppen aus den zehn betroffenen Ländern sind innerhalb einer gemeinsamen UNDP/ECE ad-hoc-Zusammenkunft gebildet worden, um alle Probleme zu untersuchen, die sich auf die Entwicklung dieses internationalen Motorweges beziehen. Andere interessierte Länder und internationale Organisationen werden eingeladen, um sich an diesen Untersuchungen zu gegebener Zeit zu beteiligen.

Es scheint von großer Bedeutung zu sein, daß alle nur möglichen Kontakte aufrechterhalten werden, um aus den Bemühungen der verschiedenen interessierten Instanzen Nutzen zu ziehen. Es wird nützlich sein, Informationen aus allen Quellen zu erhalten und zu koordinieren. Wenn die Arbeit genügend vorangekommen ist, wird es erwünscht sein, die aktive Beteiligung aller Mitgliedsländer der ECE und internationalen Organisationen auf folgenden Hauptgebieten zu erhalten:

- Transportpolitische Maßnahmen in Südosteuropa.
- Verbesserung und Bau der internationalen Haupttransportnetze.
- Investitionsprogramme für zukünftige Projekte.
- Erleichterung des internationalen Gütertransports.

Ich hoffe, daß diese Erklärung mit den Zielen Ihrer Organisation übereinstimmt, und ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um Ihnen noch einmal für Ihre Einladung, an diesem sehr interessanten und wichtigen Seminar teilzunehmen, zu danken.

**DR. UDO STEINBACH**

Direktor des Deutschen Orient-Instituts Hamburg

Ich wollte keinen Diskussionsbeitrag zur Sache liefern, ich möchte nur darauf hinweisen, daß das Deutsche Orient-Institut eine Studie angefertigt hat, die in den nächsten Wochen erscheinen wird über die Probleme des Transportwesens im Nahen Osten. Sie haben heute gehört, wie verschieden selbst ganz elementare Dinge sind, etwa die Länge des Straßennetzes, die Hafenskapazitäten, die Länge des Eisenbahnnetzes usw. Wir haben versucht,

auf der Basis der uns zur Verfügung stehenden schriftlichen Quellen in verschiedenen Sprachen mit unserer Studie eine Art Grundlage zu liefern für die weitere Diskussion. In der Studie wird die Transportsituation in den Ländern zwischen der Türkei und dem Iran beschrieben, d. h. die Türkei wird lediglich als Transitland mit den spezifischen Transitproblemen aufgefaßt. Daneben werden dann beschrieben: die Situation in Syrien, im Libanon, in Jordanien, in Ägypten, aber insbesondere auch die Situation im Irak, in Saudi-Arabien und im Iran.

Ich glaube, es ist zum ersten Mal, daß eine Aufstellung über das Transportwesen in diesen genannten Ländern über die Länge des Straßen-, des Schiennetzes, die Kapazität der Häfen usw. gegeben wird. Darüber hinaus wird versucht, in die organisatorischen Zusammenhänge im Verkehrswesen der betreffenden Länder etwas Licht zu bringen. Das deutsche Orient-Institut ist sich bewußt, daß eine solche Studie nur vorläufig sein kann, weil sich die Dinge ja sehr rasch ändern. Wir haben gehört, welche enormen Pläne hier bestehen. Aber ich glaube, daß eine solche Aufstellung nützlich ist im Hinblick auf gerade das, was eben gesagt worden ist, vor allem im Hinblick auf die Prüfung der Möglichkeiten, die wir in der BRD und in Westeuropa haben, an der Verbesserung der bestehenden Probleme teilzunehmen. Die größte Schwierigkeit bei der Erstellung dieser Studie — auch das ist vielleicht ganz interessant — bestand in der Materialbeschaffung. Wir hatten nicht die Möglichkeit, uns monatelang von den Schwierigkeiten zu überzeugen. Wir haben versucht, in direkten Kontakt zu treten mit verschiedenen Organisationen in den betreffenden Ländern selbst, etwa den Verkehrsministerien, den Planungsministerien und den verschiedenen Behörden und privaten Organisationen, die sich mit Verkehr befassen. In den meisten Fällen war leider die Antwort negativ. Das bezieht sich sowohl auf die Türkei, aber insbesondere auch auf die arabischen Staaten. Hier ist es also schwierig, von den Beteiligten Informationen zu bekommen. Die Antwort war entweder: „Wir haben keine Informationen über unsere Details“, oder: „Wir geben keine Angaben heraus“, oder eine dritte Form der Antwort war: „Wir haben selbst große Verkehrsstudien in Auftrag gegeben, insbesondere bei den Vereinten Nationen, Projekte, die drei bis vier Jahre dauern sollen.“ Solche Dinge sind im Moment wohl noch nicht bearbeitet und werden dann, wenn sie bearbeitet sind, tatsächlich nur einem kleinen Kreis zugänglich sein. Insofern glaube ich tatsächlich, daß diese Arbeit des Deutschen Orient-Instituts, die letzten Endes dann auf der Basis der schriftlichen Quellen (statistische Jahrbücher, Entwicklungspläne usw.) gemacht worden sind, vorerst jedenfalls eine Lücke füllen wird.

# Transit Österreich

PROF. DDR. KURT WESSELY

Österreichisches Ost- und Südosteuropainstitut, Wien

Die Kaufkraftsteigerung der Erdölländer, welche zu einer Überforderung der Transportwege in den Nahen Osten führt, hat auch für Österreich Folgewirkungen, da seine Transporte davon ebenso betroffen werden wie die anderer westlicher Industriestaaten. Allerdings lassen sich die österreichischen Lieferungen nach dem Nahen Osten nicht im entferntesten mit jenen aus der Bundesrepublik vergleichen und auch ihre Steigerungsrate ist wesentlich niedriger als bei den westdeutschen Lieferungen. Sie haben sich 1970—1975 mengenmäßig in die Türkei, den Iran und Irak nur etwas mehr als verdoppelt, in die übrigen nahöstlichen Erdölstaaten stiegen sie um das 1,4fache und in den nahöstlichen Gesamtraum um 118 %. Ein Grund für dieses Zurückbleiben in der Steigerungsrate der österreichischen Lieferungen besteht nicht zuletzt darin, daß Österreich dank seiner Holzexporte seit jeher in der Levante bis hinein in den Persischen Golf mengenmäßig eine verhältnismäßig starke Lieferposition hat.

Die Erwartung freilich, daß sich durch die Öffnung des Suez-Kanals diese Lieferungen wesentlich vermehren ließen, hat sich bisher trotz überraschender Exporterfolge im nahöstlichen Raum nicht voll erfüllt, nicht zuletzt wegen der dort herrschenden Verkehrskalamitäten. Immerhin ist es Österreich gelungen, in Zusammenarbeit mit der sowjetischen Schifffahrt die Donau als neuen Exportweg in den Nahen Osten und in die Levante zu erschließen, auf dem 1974 über 200 000 t, im vergangenen Jahr aber durch den Wegfall von Düngelieferungen in die Türkei nur etwa 160 000 t befördert werden konnten, was zur Entlastung anderer Transportwege diente. Es bestehen gute Aussichten auf einen Ausbau dieses Verkehrsweges, für den die in der Talfahrt nicht ausgenutzten Schleppkähne zur Verfügung stehen, die Massengüter aus der Sowjetunion nach Österreich bringen. Der Bau des rumänischen Donau-Schwarzmeer-Kanals und andere Projekte werden den Übersee-Verkehr ebenso fördern, wie sie ähnlichen Erwartungen der bayerischen Donauschifffahrt zugute kommen werden.

Kaum erwähnt in der Diskussion wurde der Landweg, der über die Sowjetunion nach dem Iran führt, der aber auch unter der Überlastung der Bahnverbindungen leidet. Süddeutsche Verfrachter sind in dieser Richtung in erster Linie auf den Bahntransit durch Österreich angewiesen, doch ist auch die Möglichkeit nicht auszuschließen, das Kaspische Meer auf sowjetischen Binnenschiffahrtsstraßen zu erreichen.

Der Transit auf der österreichischen Donau von oder nach der Bundesrepublik Deutschland, der im Jahre 1975 insgesamt 914 943 t erreichte, bezog sich dagegen, soweit die Statistiken erkennen lassen, noch ausschließlich auf Südosteuropa und die Sowjetunion. Immerhin erreicht dieser Transit bereits 11 % der gesamten Eisenbahntransitleistung durch Österreich, die

im Jahre 1975 rund 8,4 Mill. t betrug, das ist knapp die Hälfte der im internationalen Verkehr Österreichs in der Ein- und Ausfuhr auf der Bahn beförderten Gütermenge (16,4 Mill. t). Wenn auch der starke Brennerverkehr auf der zweiten Nord-Süd-Achse der EG (neben den Schweizer Alpenbahnen) den Transit durch Österreich bestimmt, so entfallen nicht weniger als  $\frac{1}{3}$  des ganzen Bahn-Transitverkehrs auf die Bahnübergänge an der östlichen und südöstlichen Grenze (ČSSR, Ungarn und Jugoslawien), wobei insbesondere der austretende Verkehr nach Jugoslawien hervorzuheben ist, auf dem 16 % aller im Transit beförderten Güter entfallen. Hier, aber auch in einigen Verkehren über Ungarn, sind auch die Exporte aus der Bundesrepublik in die Türkei und darüber hinaus in den Nahen Osten auf dem Bahnweg mit enthalten. Insgesamt transitierten durch Österreich im eingehenden Verkehr aus Ost- und Südosteuropa 2,5 Mill. t, im ausgehenden Verkehr 2,7 Mill. t.

Weniger exakt lassen sich die Transitleistungen auf der Straße erfassen, die aber gerade im Hinblick auf den verstärkten Lkw-Einsatz für Transporte in die Türkei und darüber hinaus erhöhte Bedeutung erlangt haben.

Kaum beachtet wird die Bedeutung Österreichs als Transitland im Ölleitungsverkehr, der durch die Transalpine Ölleitung (TAL) erbracht wird. Über diese Leitung, welche auch über eine Abzweigung nach Wien verfügt (AWP) und mit Karlsruhe verbunden ist, wurden seit ihrer Eröffnung im Jahre 1967 rund 200 Mill. t Öl befördert, davon in die Bundesrepublik bis Mitte 1976 rund 165 Mill. t. Obwohl 1975 durch die allgemeine Rezession die Transportleistung geringer war als in den Vorjahren, wurden doch durch sie ab Triest 12,8 Mill. t nach Ingolstadt und 4,8 Mill. t nach Karlsruhe befördert, wobei neben Nordafrika und Nigeria vorwiegend der Irak, Syrien, Saudi-Arabien, Kuwait und der Iran als Lieferländer aufschienen.

Der TAL kommt demnach für die Energieversorgung Süddeutschlands, insbesondere von Bayern, eine entscheidende Bedeutung zu, doch findet auch noch ein weiterer Transit über sie statt, weil 0,6 Mill. t Öl von Triest nach Wien über diese Ölleitung und von hier zu Schiff nach Preßburg und nach Szöny transitierten, ein Transport, der aber heuer nicht mehr fortgesetzt werden dürfte. Er findet jedenfalls sein Ende, wenn einmal die Adria-Pipeline von Rijeka bis Preßburg ihren Betrieb aufnehmen wird.

Nicht genug damit, es wird auch Österreich in den internationalen Erdgastransport aus dem Iran nach Westdeutschland eingeschaltet, nachdem bereits russisches Gas über Österreich-Gemona nach Frankreich transitiert. Die neue WAG-Erdgasleitung, für die bereits Bauvorbereitungen getroffen werden, wird von der Slowakei her das nördliche Österreich durchquerend, den Raum Nürnberg erreichen und damit ebenfalls zur Energieversorgung Bayerns beitragen. Ein weiteres Projekt hingegen, in Gemona algerisches Gas, das verflüssigt nach Monfalcone befördert werden soll, über die sogenannte Moka-Leitung (Monfalcone—Karlsruhe) über Österreich nach Süddeutschland zu leiten, scheint sich nicht zu verwirklichen, da ja das iranische Gas zur Verfügung steht. Damit könnten aber auch die Projekte, in Monfalcone einen Großhafen zu errichten, einen ernsten Rückschlag erleiden.

Wenn zunächst hier von österreichischen Transitleitungen gesprochen wurde, so sind nun die weiteren Infrastrukturvoraussetzungen für den Transit von Trockengut zu untersuchen. In Ergänzung der für den Ausbau der jugoslawischen Bahnen gemachten Angaben ist darauf hinzuweisen, daß Österreich beträchtliche Vorleistungen zur Steigerung der Durchlaßfähigkeit seiner Transitbahnen teils bereits gemacht hat, teils noch plant. Hier seien erwähnt der Ausbau des Rangierbahnhofes Salzburg-Gnigl und die Pläne für weitere Großrangierbahnhöfe bei Villach und in Wien-Kledering, die beide den Transitverkehr erleichtern werden. Das gleiche gilt für die aus räumlichen Gründen nur beschränkte Möglichkeit, die Tauernstrecke mit einem zweiten Gleis auszurüsten (der Tauerntunnel wird bereits zweigleisig befahren und dient überdies als Autoschleuse) und die Legung des zweiten Gleises im Karawankentunnel im Einvernehmen mit Jugoslawien. Die eben erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Ostbahn Wien—Hegyeshalom ermöglicht einen durchgehenden elektrischen Betrieb von Nordwesteuropa bis weit hinein nach dem Südosten.

Neben den Studien für den Ausbau anderer Transitstrecken und der Konzentrierung des Verkehrs auf leistungsfähige Bahnen wird auch, vor allem seitens Italiens, eine grundsätzliche Erneuerung und Begradigung der Transitstrecken von Salzburg nach Triest studiert, wobei letzten Endes Basistunnel sowohl die Karnischen Alpen als auch die Tauern unterfahren und weitere Tunnel in Friaul den Weg abkürzen sollen. Dadurch wäre es möglich, die Strecke Triest—München, die jetzt auf der kürzesten, aber wenig befahrenen Strecke über Assling 524 km beträgt, auf 330 km zu verkürzen. Dieses Projekt käme aber auch den Vorstellungen Jugoslawiens entgegen, weil ein Teil dieser verkürzten Strecke in Kärnten auch zur Verbindung mit Jugoslawien verwendet werden könnte (Prof. Paolo Pellis). Diese Projekte werden zwar studiert, aber ihre Realisierung ist kaum in absehbarer Zeit zu erwarten, da sie sich auch mit anderen Projekten kreuzen, etwa mit der Doretissima von München nach Oberitalien.

Weitaus realer sind dagegen die Ausbaupläne des österreichischen Autobahnnetzes, wozu für Transitstrecken, abweichend von der generellen Regelung zwecks beschleunigter Aufbringung der erforderlichen Mittel für Mauten (auch für Inländer) eingerichtet werden, die nicht als fiskalische Transitgebühren aufgefaßt werden dürfen. Dabei steht im Vordergrund der Ausbau der Tauernautobahn, deren Scheitelstrecke bei Unterfahrung des Radstädter Tauern- und des Katschberg-Passes (52 km) bereits einspurig in Betrieb ist, ebenso eine 37 km lange Strecke ab Salzburg. Die 15 km lange Umfahrung von Spittal a. D. wird noch im Jahre 1976 befahrbar sein. Bis 1979 wird die Gesamtstrecke von Salzburg bis Spittal a. D. benützbar sein, für die restlichen 37 km nach Villach steht eine gute Straße zur Verfügung.

Der Autobahnausbau ist ebenso wie der Anschluß an die jugoslawische Transitautobahn durch das Rosental geplant, wozu aber ein neuer Karawanken-Tunnel gebaut werden muß, worüber bereits eine Fühlungnahme mit Jugoslawien besteht. Der Bau der Tauern-Autobahn wird unter bewußter Zurückstellung der vorwiegend nur dem innerösterreichischen Verkehr von

Wien in den gleichen Raum dienenden Südautobahn vorangetrieben. In ihrer Verkehrsprognose rechnet die Tauern-Autobahn AG für das Jahr 1982 einen Gesamtverkehr von 8140 Kraftfahrzeugen im Tagesdurchschnitt, wovon mehr als die Hälfte, nämlich 4610, auf ausländische Fahrzeuge entfallen werden, die natürlich nicht nur dem Transitverkehr dienen werden.

Der Transit durch Österreich dient nicht nur dem zu Land durchlaufenden Bahn- und Straßenverkehr nach Südosteuropa, wozu noch durch die Einschaltung des „Luftkreuzes Südost“ in Wien-Schwechat Flugverbindungen nach allen Hauptstädten Ost- und Südosteuropas mit Ausnahme von Tirana kommen, sondern auch zur Alimentierung der nordadriatischen Häfen.

Über die jugoslawischen Häfen ist bereits von den jugoslawischen Vertretern ausführlich berichtet worden; hier sei nur noch auf Triest als eine Alternative verwiesen (Venedig dient in erster Linie dem inneritalienischen Massengüterverkehr). Die große Bedeutung von Triest für den Erdöltransit nach Süddeutschland wurde bereits hervorgehoben. Infolge seiner Randlage zu Italien und gewisser lokaler Transporte, die in Monfalcone durchgeführt werden, ist aber auch der Trockengüterumschlag in Triest vorwiegend auf sein Hinterland im Donauraum ausgerichtet. Die 1918 entstandenen neuen Grenzen, die insbesondere auch die transalpine Bahnlinie (Wocheiner-Bahn) zerschnitten, haben den Hafenumschlag schwer beeinträchtigt. Davon konnte sich Triest bis heute nicht erholen. Die Konkurrenz der jugoslawischen Häfen, die in der Zwischenkriegszeit noch gering war, hat die Masse des österreichischen, tschechoslowakischen und ungarischen Transitverkehrs auf sich gezogen. Wenn daher der Triester Hafenumschlag 1975 rund 32,4 Mill. t erreichte, so entfielen allein 28,1 Mill. t auf den Ölverkehr, der auch entscheidend für den Transit in die Bundesrepublik war. Denn nur rund 1 % des Gesamttransites in die Bundesrepublik (17,6 Mill. t), nämlich 182 050 t, wurden nicht über die Ölleitung befördert, bei Österreich waren es immerhin 715 000 t Trockenfracht.

Der Transitverkehr wird, wie in allen adriatischen Häfen, durch den Mangel von Binnenwasserstraßen behindert, so daß auch dem Lash-Verkehr keine Zukunft vorauszusagen ist. Wohl aber könnte sich der Ro-ro-Verkehr günstig entwickeln, auch denkt man an einen Eisenbahnfährdienst wie zwischen Lübeck und Finnland in den Nahen Osten. Vordringlich ist aber ein Anschluß an das mitteleuropäische Autobahnnetz. (Ausbau der Autobahn Richtung Tawvis („Pontebbana“) mit Plöckentunnel, Richtung Felbertauern.)

Im jugoslawischen Fernbahnprojekt ist auch eine Abzweigung nach Sežana am Stadtrand von Triest vorgesehen, von wo nicht nur die jugoslawischen Häfen, sondern auch Triest bedient werden können. Obwohl der Transitverkehr in den jugoslawischen Häfen wesentlich größer ist als in Triest, so hat dieser durch den Ausbau der Mole VII für den Containerverkehr eine bedeutsame technische Unterstützung erfahren. Hier wurden drei große Containerbrücken aufgestellt, von denen die erste eben in Betrieb genommen wurde. Tatsächlich konnten auch bereits im Vorjahr, nur mit provisorischen Einrichtungen, bereits 33 645 Container umgeschlagen werden — das Vier-

fache aller jugoslawischen Häfen —, und man hofft, durch die Einrichtung einer neuen Gemeinschaftslinie nach dem Fernen Osten Triest noch stärker in den internationalen Containerverkehr einbinden zu können.

Bisher reicht jedoch die Abfahrtsdichte weder in den jugoslawischen Häfen noch in Triest aus, um trotz der kürzeren Entfernung die Vorteile der Suez-Kanal-Route im Nah- und Fernostverkehr gegenüber den nordwesteuropäischen Häfen voll ausspielen zu können. Vom österreichischen Verkehr mit Asien (in der Ausfuhr 463 000 t) gingen im Vorjahr auf der Eisenbahn noch immer 92 000 t über die Bundesrepublik und kamen demnach vorwiegend Hamburg und Bremen zugute. Das waren mehr als zwei Drittel (69 %) jenes Umschlages, der für die jugoslawischen und italienischen Häfen zur Verfügung stand. Ähnlich verhält es sich auch mit dem Straßenverkehr. Die weitere Entscheidung wird daher von der Konkurrenzfähigkeit dieser Häfen, der gesamten Infrastruktur und den Fazilitäten abhängen, die sie neben ihren Tarifen den Spediteuren bieten. So bestehen ernste Bedenken über die weitere Beaufschlagung der TAL infolge einer Transitgebühr von 140 Lire/t, die von ihren Benützern für umso weniger als gerechtfertigt gehalten wird, als ihre eigenen Umschlagskosten in Triest nur 55 Lire/t betragen (Renato Di Monda, Generaldirektor der TAL, Triest).

Im Vorjahr haben Italien und Jugoslawien zur endgültigen Bereinigung ihrer Differenzen in der Triestiner Frage den Vertrag von Ancona (Osimo) geschlossen, in dem auch eine Koordinierung ihrer nordadriatischen Häfen vorgesehen ist. Allerdings wird es sich dabei nicht um kartellmäßige Absprachen handeln, wie versichert wird, sondern nur um eine gewisse Abstimmung der Ausbaupläne und spezieller Einrichtungen. Man hat aber auch das kühne Experiment einer auf den Karst vorverlegten gemeinsamen italienisch-jugoslawischen Freizone beschlossen, die gleichmäßig auf beiden Seiten der Grenze bei Sežana eingerichtet wird, wo bereits der italienische Lkw-Bahnhof Fernetti liegt und von wo günstige Verbindungen nach Triest (35 km), Koper und Rijeka bestehen. Ob sich daraus wesentliche Erleichterungen für den Transitverkehr ergeben — man könnte von hier aus Lkw-Fracht leichter nach den Abfahrten der einzelnen Häfen disponieren —, läßt sich heute noch nicht sagen. Auch wird die Errichtung von Industriebetrieben im Karst keine einfache Sache sein, so daß sich in Wirtschaftskreisen beider Länder eine gewisse Skepsis über die hier liegenden Entwicklungsmöglichkeiten zeigt.

Die Einrichtung dieser Zone, die auch ein Novum für die EG darstellt (EG-Freizone in unmittelbarer Verbindung mit dem Zollausschluß eines Nichtmitgliedstaates) sollte aber ein Beweis für die Möglichkeit eines gut-nachbarlichen Zusammenlebens in einem Wetterwinkel Südost-Europas bilden. Gerade die jüngste Erdbebenkatastrophe hat einen weiteren Beweis für eine solche veränderte Einstellung geboten: Bei Unterbrechung der Zugverbindung durch das Kanaltal konnten auch die D-Züge ohne jede weitere Grenzformalität und vorherige vertragliche Vereinbarung von Österreich über das jugoslawische Gebiet und die sonst gemiedene direkte Wocheinerbahn nach Italien geleitet werden. Das eröffnet Aussichten darauf, daß die



Verkehrsbedingungen in diesem Raum wesentlich verbessert werden und daß auch manche scheinbaren Utopien über die Sanierung der Infrastruktur im Nahen Osten doch nicht ganz so abwegig sind, wie sie heute erscheinen mögen.

**DR. HERBERT GEYER**

**Österreichisches Bundesministerium für Verkehr**

Ich darf eine kurze Ergänzung zum Diskussionsbeitrag des Herrn Prof. Wessely aus Wien bringen. Herr Prof. Wessely hat seinen Beitrag ausdrücklich als seine Privatmeinung deklariert, und ich glaube, daß Sie auch Anspruch haben, zu hören, was im Verkehrsministerium in Wien vorgeht. Zur Frage Fertigstellung Tauernautobahn darf ich ergänzen, daß in gemischten Kommissionen zwischen Österreich und Jugoslawien Gespräche stattfinden, und zwar wurden zwei Unterausschüsse eingesetzt. Der eine für wirtschaftliche und technische Fragen für den Ausbau des Karawankentunnels, für die Straßenverbindung von Österreich nach Jugoslawien, der zweite beschäftigt sich mit den rechtlichen Fragen und mit den Fragen der Grenzabfertigung. Bezüglich der Trassenführung standen etliche Varianten zur Diskussion. Man hat sich zwischen der österreichischen und der jugoslawischen Delegation auf die Variante Nr. 14 geeinigt. Die Fragen rechtlicher Natur werden in einer Sitzung Anfang Juli weiterbehandelt werden. Ebenso wird über die technischen und wirtschaftlichen Fragen Anfang Juli in Villach eine Besprechung stattfinden.

Bezüglich des zweigleisigen Ausbaus der Tauern-Autobahn, vor allem durch den Karawankentunnel, darf ich ergänzen, daß zwischen den österreichischen Bundesbahnen und den jugoslawischen Staatsbahnen Gespräche im Gange sind, einerseits um den zweigleisigen Ausbau der Tunnelstrecke zu erreichen, zweitens, um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bahnhof Jesenice herbeizuführen. Herr Direktor Zach hat bereits gestern darauf hingewiesen, daß es in diesem Bahnhof noch handgestellte Weichen gibt und daß daher die Verkehrsabwicklung noch etwas schleppend vor sich geht. Herr Prof. Wessely hat auch erwähnt, daß Österreich nicht daran denkt, eine Transitsteuer einzuführen. Ich darf das bestätigen. An eine Transitsteuer ist nicht gedacht. Ich darf jedoch auch darauf hinweisen, daß in der Regierungserklärung vom 5. November 1975 die österreichische Bundesregierung folgendes festgestellt hat:

Österreich liegt an einem Schnittpunkt wichtiger Verkehrslinien Europas. Der Transitverkehr mit schweren Lastkraftwagen vom Osten und Südosten Europas nach den europäischen Ländern im Norden und Westen wird immer intensiver. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, daß auch diese Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz herangezogen werden. Die Gesundheit seiner Bürger, der Schutz der Umwelt, die nur beschränkt ausweitbare Kapazität seines Straßennetzes und dessen hohe Bau- und Erhaltungskosten zwin-

gen Österreich, auf eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene überall dort zu drängen, wo diese zur Übernahme in der Lage ist.

Das Problem des Transitverkehrs und der Wegekosten liegt so: Der Bundesstraßenbau und der Ausbau der Bundes-Autobahnen in Österreich wird ja bekanntlich aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer aufgebracht. Dazu kommt, daß die Transitentfernungen durch Österreich teils so kurz sind, daß Lastkraftwagen diese kurzen Transitstrecken ohne zu tanken durchfahren können, d. h. der Transit benützt die Transitstrecken praktisch unentgeltlich. Es zählt aber auch die Infrastruktur zu den Produktionsfaktoren. Wir überlegen daher, einen durchaus marktkonformen Weg zu finden, etwa in der Form einer Wegebenützungsabgeltung. Diese Abgeltung soll keineswegs fiskalischen Charakter haben, sie soll aber sicherstellen, daß dieser Produktionsfaktor auch abgegolten wird. Selbstverständlich suchen wir nach einer Lösung, die sich im Einklang befindet mit den internationalen Verträgen, die bestehen, sei es bilateraler Art, sei es auf internationaler Basis. Ich glaube, daß wir den Transitverkehr von der Straße — nicht zuletzt auch im Interesse des Fremdenverkehrs — auf die Bahn verlagern sollten.

DR. RUDOLF VOGEL

## Schlußwort

Wir sind am Ende unseres Seminars angelangt und ich möchte Ihnen sehr herzlich dafür danken, daß Sie sich bis zum Schluß so ungewöhnlich vollzählig eingefunden haben. Normalerweise bröckelt der Besuch bei Tagungen von einem Tage zum anderen ab, und es ist eine der erstaunlichsten Erfahrungen, die ich bis jetzt bei unseren Seminaren und Tagungen gemacht habe, daß diesmal so viele bis zum Ende teilgenommen haben. Vielleicht gelingt es Ihnen morgen — morgen ist ja Christi Himmelfahrt, und das ist der Herrenausflugstag, meine Herren — sich von den Strapazen dieser drei Seminartage hier im schönen Bayern zu erholen. Mit dem Dank an Sie alle für Ihre Diskussionsbeiträge verbinde ich auch den Dank an unser eigenes Personal, das ein ungewöhnliches Maß an Arbeit aufbrachte, um sich diesen Ansturm aus so vielen Ländern gewachsen zu zeigen, und ich hoffe, daß Sie mit den Diensten, die Ihnen zur Verfügung standen, zufrieden waren. Ich möchte in diesen Dank ganz besonders auch unsere Dolmetscherinnen einschließen, die es nicht einfach hatten.

Lassen Sie mich am Schluß den Versuch unternehmen, zusammenzufassen und zu dem Punkt zu kommen, der auch der Ausgangspunkt meiner Einleitungsrede war. Uns fehlte leider hier ein Beitrag *Bulgariens*. Dies liegt nicht an uns, wir haben uns die denkbar größte Mühe gegeben, um auch einen bulgarischen Referenten bei uns zu haben. Er ist uns auch eigentlich zugesagt worden. Ebensogern hätten wir einen Sprecher aus *Ungarn* gesehen.

Auch darüber haben ausführliche Verhandlungen und Vorbesprechungen stattgefunden: Dies nicht zuletzt aus dem Grunde, weil wir ja alle — wir sind ja hier unter Fachleuten — wissen, daß die staatlichen Transportunternehmen Bulgariens und Ungarns eine sehr erhebliche Rolle als Devisenbringer für ihre Länder in dem Verkehr zwischen Mitteleuropa und dem Nahen Osten spielen.

Zuwenig behandelt wurde nach meiner Überzeugung, wenn ich von dem dankenswerten Beitrag und Hinweis von Herrn Helms absehe, das Problem der Zollabfertigungen. Da ich selber an einer Grenze groß geworden bin, verbinde ich immer mit dem Begriff „Zoll“ eine besondere Kindheitserinnerung. Ich muß offen gestehen, daß ich immer mit einer gewissen Verlegenheit Zollgrenzen passiere, weil ich nie weiß: bin ich wirklich völlig „zollfrei“, oder habe ich vielleicht — wie jetzt im italienischen Grenzverkehr — ein paar Lire zuviel dabei usw. Wenn wir uns, meine Damen und Herren — und dies ist ein sehr dringender Appell, er ist auch von Herrn Dähn hier vorgebracht worden — im Verkehr mit dem Nahen Osten doch mindestens vielleicht darüber verständigen könnten, z. B. Formulare in mehreren Sprachen zu verwenden. Bei der OECD, bei der ich vier Jahre lang als Botschafter amtierte, gab es Spezialausschüsse, die eine überaus segensreiche und in der Öffentlichkeit beinahe unbekannte Arbeit darin leisteten, für solche Probleme internationale Normen zu schaffen. Jedenfalls hat man durch eine stille, zähe Regierungsarbeit zwischen den beteiligten Nationen viel vereinfachen können, was bedeutet, daß die Prozeduren beschleunigt und Kosten gespart werden. Ich möchte deshalb an alle hier beteiligten Regierungen den Appell richten, mitzuhelfen, die Zollschwierigkeiten zu vereinfachen und damit Unkosten für alle Beteiligten zu sparen.

Auch die Frage der *Transitgebühren* ist ja am Schluß noch einmal aufgegriffen worden. Sie hätte vielleicht noch mehr diskutiert werden sollen. Trotz meiner Bitte an Sie, die ich gestern noch einmal geäußert habe, sind leider meiner Meinung nach zuwenig Vorschläge gemacht worden, wie man sehr rasch zu Verbesserungen vielleicht schon innerhalb der nächsten zwei Jahre kommen könnte. Ich habe den Eindruck, daß vor allem die Transporteure und Spediteure unter Ihnen von diesem Seminar hier in dieser Beziehung mehr erwartet hätten, als vorgebracht worden ist, und daß sie auch in dieser Erwartung hierher gekommen sind. Vielleicht würde ein Appell an Sie nutzen, derartige Vorschläge an die Südosteuropa-Gesellschaft nachzureichen. Ich bin gerne bereit, sie bei der Drucklegung zu berücksichtigen.

Ein Wort noch zu den Diskussionsbeiträgen von Herrn Ozer seitens der Türkei. Ich sagte ihm gestern, er habe ein so außerordentlich liebenswürdiges Wesen, daß man ihm dieses „You have to pay“ so häufig gebracht, daß man es höchst ungern hörte. Ich habe volles Verständnis für die türkische Zahlungsbilanz. Bei der OECD hatten wir ein Türkei-Konsortium, dem ich angehörte, und ich kenne daher die Finanzsituation der Türkei sehr genau. Wir wissen, daß ein solches Vorhaben, wie es uns hier vorschwebt, nämlich die Straßen- und Schienenverbesserung, nur zustande kommen kann mit *internationaler Hilfe*. Meine Damen und Herren, wozu sind so gewaltige

neue Finanzinstitute wie die Weltbank und die Europäische Investitionsbank gegründet worden, wenn nicht auch zu diesem Zweck. Und wir können froh sein, daß wir heute über eine Kapitalzusammenballung in diesen Instituten verfügen, die es durchaus möglich erscheinen läßt, daß in diesem Falle auch der Türkei und Jugoslawien geholfen wird, dieses Problem zu lösen.

Nur möchte ich einen Vorbehalt machen: Es klang hier immer so durch, als ob diese neuen Bauten nur dem alleinigen Nutzen des Transitverkehrs dienen würden. Das stimmt einfach nicht! Das muß mit allem Nachdruck hier ausgesprochen werden. Die Türkei kann ihren von uns allen hier gewünschten Modernisierungs- und Industrialisierungsprozeß nur dann erfolgreich durchführen, wenn es ihr gelingt, im eigenen Lande ein modernes Verkehrsnetz zu schaffen. Auch werden Sie mit mir übereinstimmen, daß das Argument; die Baghdadbahn sei aus rein militärischen Gründen gebaut worden, nicht zutrifft. Im Jahre 1880 hat im Kaiserreich niemand daran gedacht, ein Expeditionskorps nach Bashra zu entsenden. Der Bau erfolgte damals im Zeichen der großen Pionierbauten der Eisenbahn in der ganzen Welt. Wenn Sie wollen, war das damals ein unternehmerisches finanzielles Risiko der Deutschen Bank. Der deutsche Sparer und Kapitaleigner hat übrigens nie einen Pfennig von den dort investierten Millionen wiedergesehen.

Was ich als erfreulich empfand in unserer freimütigen Aussprache, das waren die Informationen über den *raschen Hafenausbau* und über die Anstrengungen zur Beseitigung der Kalamitäten in den einzelnen Häfen des Iranischen Golfs, der arabischen Küstenländer, des Roten Meeres usw. Hier können wir wohl einen gewissen Optimismus wagen. Im übrigen stimme ich mit Herrn Brandenburg und anderen Rednern überein, daß wir zu einem besseren „know how“ für die Prozedur nach dem Ausladeprozeß beitragen sollten. Erfreulich fand ich auch die Darlegungen des Generalsekretärs der UIC über die enge Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen. Mich hat — lassen Sie mich das offen sagen — sehr beeindruckt, daß es in der Türkei gelungen ist, zwischen 1970 und 1975 auf dem gleichen Schienenstrang den Transport um 600 % zu steigern — eine beachtliche Leistung! Als erfreulich darf ich auch die Mitteilung hervorheben, die wir von Herrn Orer erhielten, daß ein *Tunnelbau unter dem Bosphorus* in — wenn ich vorsichtig sagen darf — Planung begriffen ist. Ein gewaltiges Projekt! Wir hörten dazu die Schätzungen von Herrn Lübbecke, eines Fachmanns auf diesem Gebiet: über 800 Millionen DM. Lassen Sie mich als alten Haushaltsexperten gleich dazu sagen: Wenn ich die ersten Schätzungen über Brücken- und Straßenbauten erhielt, wonach sie eine Milliarde kosten würden, dann habe ich immer gleich gesagt, sie kosten zwei Milliarden und mehr. Denn die Erfahrung lehrt, daß es nie bei solchen Vorausschätzungen bleibt, sondern daß sie immer mit Sicherheit weit überschritten werden. Aber wir alle wissen, was von diesem Tunnelbau abhängt, und wir wünschen der Türkei, daß es ihr gelingen möge, dieses Projekt möglichst bald zu verwirklichen.

Eine generelle Anmerkung noch: Wir hörten von Professor Gumpel zu Anfang auch eine Vorschätzung der künftigen Handelsströme als einer Voraussetzung der Verkehrsströme. Jeder, der sich jemals volkswirtschaftlich

mit Vorausschätzungen befaßt hat, weiß, wie risikoreich derartige Voraussagen sind. Bei der OECD habe ich leider einmal erfolglos angeregt, man möge eine Statistik der falschen Voraussagen anfertigen, um diejenigen, die sie wagten, daran zu erinnern, wieviel Risiko darin liegt. Trotzdem scheinen mir bestimmte Faktoren für die von uns hier behandelten Probleme sicher zu sein. Als gesichert nehme ich an:

1. Einen überdurchschnittlich raschen *Bevölkerungszuwachs* in den meisten der angesprochenen Länder, vor allen Dingen in der *Türkei* und im *Iran*, und ein solcher Bevölkerungszuwachs führt automatisch zu einer Transport- und Verkehrssteigerung, vor allen Dingen, wenn diese Länder sich in einem sehr raschen Industrialisierungsprozeß befinden. Eine derartige Industrialisierung erschöpft sich niemals in der Anlieferung der ersten Maschinen und Güter, sondern sie ist ein Prozeß, der fortlaufend die Lieferung immer neuer Ersatzteile und neue Verbesserungen bedingt. Bedenken Sie bitte, welche Bevölkerungsmassen hier zu versorgen sind im Vergleich mit europäischen Ländern, z. B. mit Spanien. Die Türkei hat bereits mehr Einwohner als Spanien, der Iran nähert sich auch rasch dieser Größe. Unschwer können wir jetzt schon den Zeitpunkt voraussehen, an dem sowohl die Türkei wie auch der Iran eine größere Volkszahl haben werden als z. B. Frankreich.

2. Ich wage vorauszusagen: Der Ölbedarf der Welt wird sicherlich trotz Krisen, wie wir sie 1974/75 erlebten, weiter *steigen*. Eine andere Frage allerdings ist, aus welchen Ländern dieses Öl bezogen werden wird. In der Bundesrepublik kann die Regierung den großen Erdölgesellschaften nicht vorschreiben, woher sie ihr Öl beziehen sollen. Das kann zu einer unbequemen Diskrepanz führen zwischen unseren Exportwünschen in das betreffende Land — nehmen wir z. B. den Irak als besonders prägnantes Beispiel — und den Möglichkeiten des Zahlungsausgleichs durch gesteigerten Ölbezug auf der anderen Seite. Generell kann man also mit Sicherheit weiter voraussetzen, daß die Ölförderung und der Ölbedarf weiter steigen werden. Aufgrund des *Bevölkerungswachstums*, der *Industrialisierungsprozesse*, des *steigenden Öleinkommens* in den Nahostländern darf man davon ausgehen, daß Verkehrsinvestitionen zwischen Mitteleuropa und diesen Ländern gut angelegtes Geld sind und wir in der Zukunft keine Entwertung dieser Anlagen zu befürchten haben. Dies scheint mir von außerordentlicher Bedeutung für alle weiteren Zukunftsplanungen, auch hinsichtlich der pessimistischen Befürchtungen, die Herr Ozer für die Türkei geäußert hat, man könne nach 10 Jahren evtl. auf einer leeren Autobahn sitzenbleiben. Diese Furcht scheint im Falle der Türkei unbegründet.

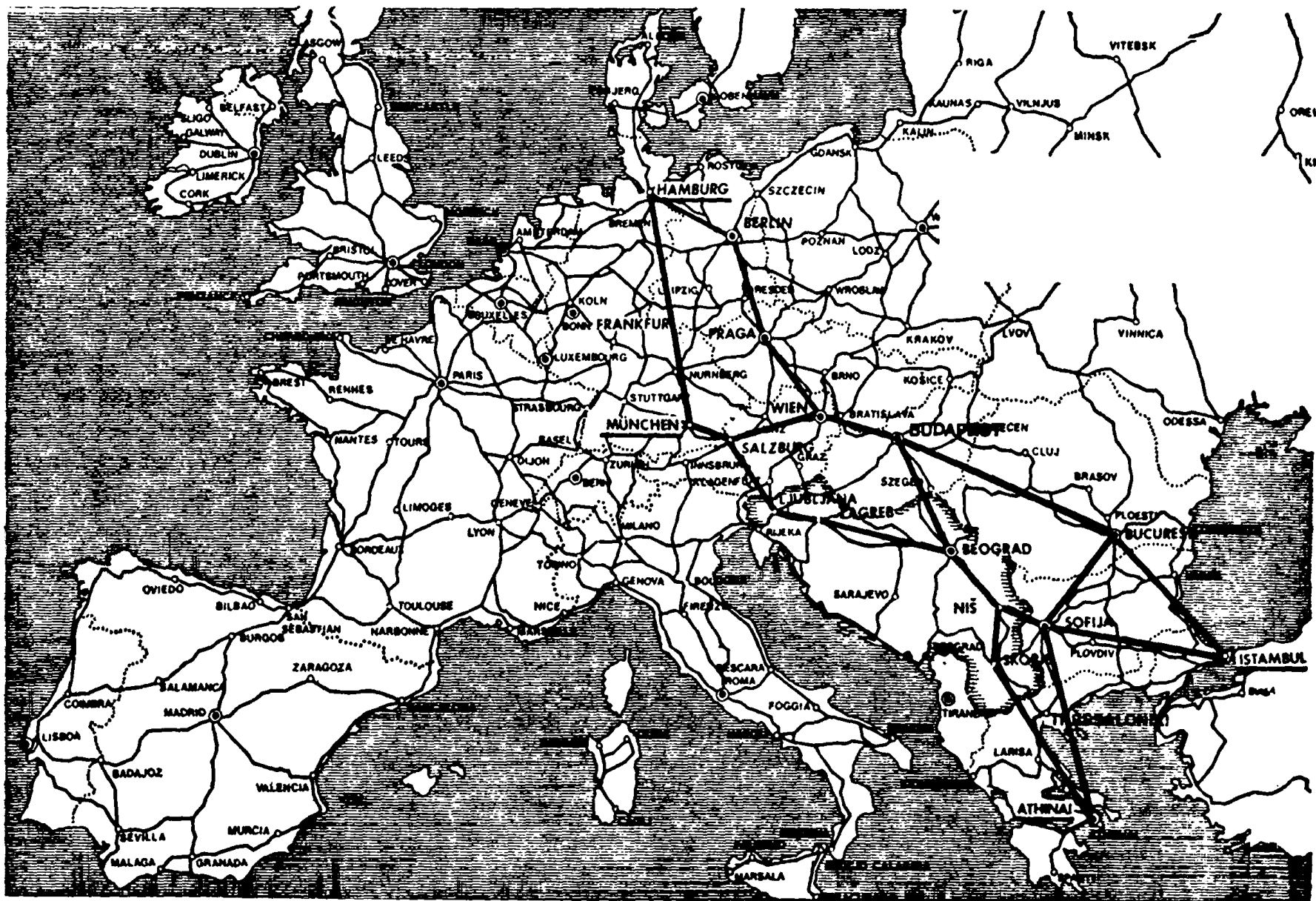
Lassen Sie mich am Schluß meine am Beginn geäußerte Anregung wiederholen, eine Studiengruppe zu gründen. Wir werden Ihnen das Seminarergebnis so schnell wie möglich gedruckt vorlegen. Es ist an uns der Wunsch herangetragen worden, wir möchten einen solchen Druck auch in Englisch herausbringen. Ich muß Ihnen leider gestehen, daß die Südosteuropa-Gesellschaft dazu finanziell außerstande ist. Falls irgendwelche Institutionen, sei es die Weltbank, sei es die Europäische Investitionsbank, sei es irgend ein Land, ein Interesse daran hat, das Tagungsergebnis auch in Englisch in die

Hand zu bekommen, sind wir gerne bereit, diese Arbeit zu leisten, aber nur gegen Erstattung unserer Unkosten.

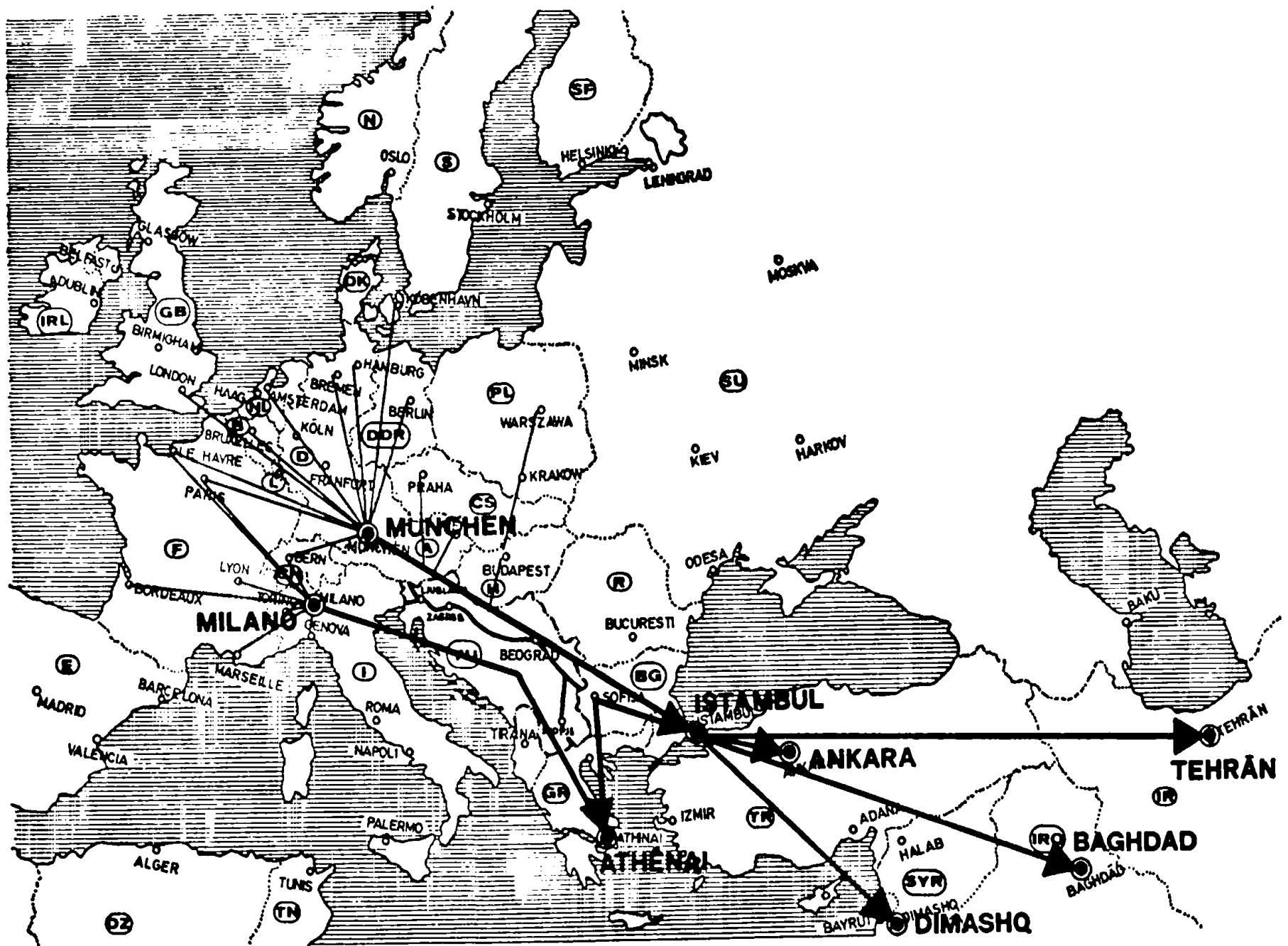
Sagen Sie uns bitte, wieviele Exemplare Sie von diesen Drucken haben möchten, und sagen Sie uns das möglichst bald, damit wir die Höhe der Auflage rechtzeitig festsetzen können. Wenn uns dieser Druck vorliegt, darf ich mir vielleicht erlauben, an einen begrenzten Kreis von teilnehmenden Experten heranzutreten zwecks einer Besprechung über die *Gründung einer Studiengruppe*. Wir können eine solche Studiengruppe nur dann mit Erfolg ins Leben rufen — das sage ich mit aller Offenheit — *wenn ihre Finanzierung gesichert ist*. Sinnlose Konferenzen liegen mir nicht. Wenn wir uns also zusammensetzen, müssen wir wissen, ob wir mit einer Finanzierung rechnen können oder nicht. Können wir damit rechnen, wird die Südosteuropa-Gesellschaft gern ihre guten Dienste zur Verfügung stellen, um weiter zu konkreten Ergebnissen zu kommen, und dies Arbeit, so gut sie es vermag, mit Hilfe der Regierungen zu beschleunigen. Ich glaube, wir alle stehen, das haben ja unsere Beratungen hinreichend gezeigt, unter *großem Zeitdruck*, und was wir tun können, um zu helfen, das wollen wir von unserer Seite aus gerne unternehmen.

Ein letztes Wort hier noch in eigener Sache für die *Südosteuropa-Gesellschaft*, die ich mitgegründet habe und die zu vertreten ich die Ehre habe. Diese Gesellschaft erhält ihre Zuschüsse vom Auswärtigen Amt und zu einem kleinen Teil vom Lande Bayern, aber auch wesentliche Beiträge von der deutschen Wirtschaft. Ich bin als Vorsitzender des Kuratoriums immer auch in der etwas unglücklichen Situation, mit dem Hute in der Hand um Beiträge bitten zu müssen. Das ist für mich nicht sehr angenehm, aber leider notwendig. Ich habe den Teilnehmern einen Brief beigelegt, in dem ich sie auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht habe, die Mitgliedschaft des Kuratoriums zu erwerben. Bitte prüfen Sie diesen Brief daheim in aller Ruhe, und ich würde mich sehr freuen, wenn als Ergebnis dieses Seminars auch das Kuratorium eine entsprechende Vergrößerung erreichen könnte.

Damit bin ich am Ende. Ich danke Ihnen noch einmal allen, die Sie zu dieser Tagung durch Ihre Referate und Ihre Diskussionsbeiträge mit beigetragen haben.



*Mögliche Autobahnen-Trassenführung Hamburg—Prag—Budapest—Bukarest—Istanbul und München—Wien—Belgrad—Athen/Istanbul (vgl. Referat M. Krajnc S. 58)*



*Schematische Darstellung der Transitbelastung Jugoslawiens im Güterverkehr Westeuropa—Vorderer Orient*





# Anhang

## TEILNEHMERLISTE

*des internationalen Verkehrsseminars 24.—26. 5. 1976*

- Engin ACIKSÖS, Stellvertr. Generaldirektor für Verkehrswesen, Türkisches Verkehrsministerium, Ankara
- Dr. Walter ALTHAMMER MdB, Präsident der Südosteuropa-Gesellschaft, Widenmayerstr. 49, 8000 München 22
- M. ASSIMATIS, Consulting Engineers, Odomichanikoi, 38 Arditoistr. Athens/Griechenland
- Dr. Wolfgang BADER, Rhein-Main-Donau-AG, Leopoldstr. 28, 8000 München 40
- Dipl.-oec. H. BAKTAI, Stellvertr. Handelsrat, Botschaft der VR Ungarn, Hardefuststr. 7, 5000 Köln
- Walter BECK, Motoren-Werke Mannheim, Postfach 1563, Mannheim
- Ing. Michael A. R. BERNHARD, Ec. Affairs Officer der Economic Commission for Europe, Vereinte Nationen, Palais des Nations, Genève
- Boco BEVANDA, Mitglied der Regierung, Sarajevo/Jugoslawien
- Dr.-Ing. W. BINGMANN, Ruhrallee 46, 4300 Essen 1
- Direktor Ivan BORČIĆ, Firma Transjug Rijeka/Jugoslawien
- Helmut BRANDENBURG, Kraftwerk-Union AG, Abt. KVsdE, Hammerbacherstr. 12 u. 14, Erlangen
- Harald BRENDL, C. H. Boehringer Sohn, Postfach 200, 6507 Ingelheim a. Rhein
- Dipl.-Volkswirt Guido BRUCH, Europäische Investitionsbank 2, Place de Metz, Luxemburg
- Direktor Hans-Joachim BUHR, Deutsche Bank, Promenadeplatz, 8000 München 2
- Mladen BULJEVAĆ, Sekretariat für Verkehr, Gruska/22, Zagreb/Jugoslawien
- H. BUSCHKE, Firma TBT, Internationale Spedition, Domagkstr. 24, 8000 München 40
- M. BUTKOVIĆ, Jugoslawisches Fernsehen, Belgrad
- Ioannis CAMBAS, Handelsattaché, Griechisches Generalkonsulat, Prinzregentenstr. 78, 8000 München 22
- Asim CAVUŞOĞLU, Direktor für Planung bei der Generaldirektion für Straßen und Chausseen im türkischen Ministerium für Öffentliche Arbeiten, Ankara/Türkei
- H. CENER, Firma ISKRA, Kotnikova 6, Ljubljana/Jugoslawien
- Dr. CORDEMANN, Kreditanstalt für Wiederaufbau, Palmengarten 5—9, 6000 Frankfurt a. M.

- Karlheinz DÄHN, Firma Reibel A. G. Nfl. Spedition/Schiffahrt,  
Dachauer Str. 4, 8000 München 2
- Klaus A. DANIEL, Gerling-Konzern, Abt. Transport/Planung,  
von-Werth-Str. 4—14, 5000 Köln 1
- Milorad DJINIĆ, Leiter der Verkehrsabteilung, Wirtschaftskammer  
Jugoslawiens, Terazije 23, 11001 Belgrad
- Dr. Dipl.-Ing. H. DOBERLET, Ljubljana/Jugoslawien
- Z. DURKOVIĆ, Jugoslawisches Fernsehen, Belgrad
- Dr. Horst ERBGUTH, Bayerischer Lloyd Schiffahrts-AG, Budapester Str. 20,  
8400 Regensburg
- Dr. Ismet ERGÜN, Nenehatun cad. 45/5, Gaziosmanpasa-Ankara/Türkei
- H. FERDERBER, Hafen Rijeka, Rijeka/Jugoslawien
- Wolfgang FILZMAIER, Daimler-Benz AG, Postfach 202, 7000 Stuttgart 60
- Siegfried FINGER, Leiter der Abteilung Abwicklung, Klöckner-Industrie-  
Anlagen GmbH, Klöcknerhaus, 4100 Duisburg
- Dipl.-Kfm. Robert FISCHER, Industrie- und Handelskammer für München  
und Oberbayern, Max-Joseph-Str. 2, 8000 München 2
- B. H. de FONTGALLAND, Generalsekretär der Union Internationale des  
Chemins de fer — UIC, 14—16, rue Jean Rey,  
F - 75015 Paris/Frankreich
- Hans GAFFAL, Firma FRIGORIENT Spedition GmbH, Bonner Platz 1,  
8000 München 40
- Arnold W. R. GENTZKE, Prokurist, Leiter der Zentralstelle Nah- und  
Mittelost, Firma Schenker & Co., GmbH, Mannheimer Straße,  
6000 Frankfurt/Main
- Milan GEORGIJEVIC, Generalkonsul, Jugoslawisches Generalkonsulat,  
Böhmerwaldplatz 2, 8000 München 86
- Dr. Herbert GEYER, Sektionsrat, Bundesministerium für Verkehr,  
Elisabethstr. 9, 1010 Wien/Österreich
- Direktor H. GIANNOPOULOS, Griechisches Verkehrsministerium, Athen
- Hubertus GOER, Firma Hubertus Goer GmbH, Nordendstr. 24, 6083 Walldorf
- Dipl.-Kfm. GORIŠEK, Ljubljana/Jugoslawien
- Anton GOSAR, Wirtschaftsgeographisches Institut der Universität München,  
Ludwigstraße 28, 8000 München 22
- H. GREGORC, Ljubljana/Jugoslawien
- H. GRENZEBACH, Fa. Grenzebach Maschinenbau, 8854 Baumenheim
- Prof. Dr. Hermann GROSS, Vizepräsident der Südosteuropa-Gesellschaft,  
Widenmayerstr. 49, 8000 München 22
- Aleksander GUDMAN, JOGOKOMORA, Kaufingerstr. 26, 8000 München 2
- Prof. Dr. Werner GUMPEL, Seminar für Wirtschaft und Gesellschaft Südost-  
europas an der Universität München, Akademiestr. 1,  
8000 München 40

- H. HAHN, Institut für Wirtschaftsforschung, Poschingerstr. 5,  
8000 München 86
- Hans HARTL, Leiter der Abt. Gegenwartskunde im Südost-Institut,  
Güllstr. 7, 8000 München 2
- Ministerialrat Dr. HARTMANN, Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft und Verkehr, Prinzregentenstr. 28, 8000 München 22
- Direktor G. HEITZLER, Firma Kühne & Nagel, Raboisen 40, 2000 Hamburg 1
- Hermann C. HELMS, Vorstandsmitglied der Deutschen Dampfschiffahrts-  
Gesellschaft „Hansa“, Schlachte 6, 2800 Bremen
- Dipl.-Ing. Peter HERRMANN, Firma Dorsch Consult, Ingenieur GmbH,  
Postfach 210 243, 8000 München 12
- Direktor Norbert HIEN, Bundesbahndirektion München, Fahrplanbüro,  
Postfach, 8000 München 3
- Frau HOČEVA, Handelskammer der Republik Slowenien, Ljubljana/Jugosl.
- Direktor Dipl.-Ing. Helmut HOFFMANN, Firma Siemens AG, Wittelsbacher-  
platz 1, 8000 München 1
- J. P. HOFMANN, Geschäftsführender Gesellschafter, Firma Schier,  
Otten & Co., Am Karlsbad 15, 1000 Berlin 30
- Ivica HRIKO, Jugoslawisches Fernsehen, Belgrad/Jugoslawien
- Anton HUBER, Wacker-Chemie GmbH, Prinzregentenstr. 22,  
8000 München 22
- Peter INQUART, Rhenania Schiffahrts- und Speditions-GmbH, Friedenstr. 22,  
8000 München 80
- H. IPSIĆ, Firma Transjug Rijeka, Rijeka/Jugoslawien
- Anton JAUMANN, Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Bayerisches  
Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Prinzregenten-  
str. 28, 8000 München 22
- Oberregierungsrat Klaus JASPER, Bayerisches Staatsministerium für  
Wirtschaft und Verkehr, Prinzregentenstr. 28, 8000 München 22
- Marija JEGER, APB Ilijic Zagreb, Mažuranićev trg 13/II, Zagreb/Jugoslawien
- Direktor a. D. Arnold JEBENS, Bucheneckweg 3, 2427 Malente-Gremsmühle
- Dr. Ernst JIRKA, VLRI Auswärtiges Amt, 5300 Bonn
- Karl-Heinz KALBE, Fa. Hoechst AG, Abteilung Verkehr und Auftrags-  
abwicklung, Postfach 800 320, 6230 Frankfurt 80
- Horst KEMNIT, Leiter der kaufm. Abteilung Versand K Vsd F, Firma  
Kraftwerk Union AG, Berliner Str. 297—299, 6050 Offenbach
- Generaldirektor Lothar KNOLL, Danzas GmbH - Internationale Transporte,  
Mainzer Landstr. 52, 6000 Frankfurt a. M.
- W. KORPJUHN, Ascania Internationale Speditions GmbH, Südfluggelände,  
7000 Stuttgart 23
- Vladimir KOS, Straßenbaubehörde der Stadt Zagreb, Vončinina 3,  
Zagreb/Jugoslawien

**Dr. KRAMBERGER, Hafen Koper/Jugoslawien**

**Dipl.-Ing. Marjan KRAJNC, Vorsitzender des jugoslawischen Straßenbau-  
Ausschusses, Na jamj 5, 61000 Ljubljana/Jugoslawien**

**Gerhard KREBS, Siemens AG, ZDF 4, Wittelsbacherplatz 2, 8000 München 1**

**Milos KRSTIC, Botschaftsrat der SFR Jugoslawien, Schloßstr. 1,  
5300 Bonn-Bad Godesberg**

**Heinz KÜHLEIS, Wacker-Chemie GmbH, Prinzregentenstr. 22,  
8000 München 22**

**Dr.-Ing. Ljubiša KUZOVIĆ, Institut für Straßenbau, Belgrad**

**H. KYRIAKIDIS, Olympia Airways Athen, Athen/Griechenland**

**Direktor Ioannis LAMBROS, Griechische Eisenbahn, Athen/Griechenland**

**Prof. Dr. Dipl.-Ing. Stjepan LAMER, Institut für Verkehrswissenschaften an  
der Universität Zagreb, Graška 22/I, Zagreb/Jugoslawien**

**Dr.-Ing. Günther LÜBBEKE, Roseneggerstr. 14, 8011 Großhelfendorf**

**Rechtsanwalt Carl-Heinz LURCH, Hauptgeschäftsführer, Bundesverband  
für den Deutschen Güterfernverkehr, Breitenbachstr. 1,  
6000 Frankfurt 93**

**Generaldirektor MAGAJNER, Hafen Koper/Jugoslawien**

**Günther MALKOWSKY, Bundesverband Spedition und Lagerei**

**H. MARKOVIĆ, Handelskammer der Republik Kroatien, Zagreb**

**Direktor Eberhard MARX, Dresdner Bank AG, Gallusanlage 7—8,  
6000 Frankfurt a. M.**

**Dr. Victor MEIER, Auslandskorrespondent der Frankfurter Allgemeinen  
Zeitung Wien, Bankgasse 8, A-1010 Wien/Österreich**

**Hans-Joachim MEYER, Redakteur der Deutschen Verkehrszeitung,  
Nordkanalstraße 36, 2000 Hamburg 1**

**Dr. Wolfgang MEYER, Leiter der Verkehrsabteilung des Deutschen Industrie-  
und Handelstages, Adenauerallee 148, 5300 Bonn**

**Frau METZ, Jugoslawienreferat des Westdeutschen Rundfunks,  
Wolfkehlstraße 1, 8000 München 80**

**Dipl.-Ing. Radmilo MILOVANOVIĆ, Berater in der Gemeinschaft Jugosla-  
wischer Eisenbahnen, Nemanjina 4, 11000 Belgrad, Jugoslawien**

**Rechtsanwalt Harald de la MOTTE, Prokurist, Oskar Schunck KG,  
Leopoldstr. 20, 8000 München 40**

**Carl-Heinz MÜLLER, Navitrans-Speditions-Ges. für Übersee- und Land-  
transporte mbH, Gaissacher Str. 18, 8000 München 70**

**Direktor M. MÜLLER-CAJAR, Knorr-Bremsen GmbH, Moosacher Str. 80,  
8000 München 40**

**Herbert MÜLLER, Firma TBT, Internationale Spedition, Domagkstr. 24,  
8000 München 40**

**Hermann MÜSER, Huta-Hegerfeld AG, Ernestinenstr. 60, 4300 Essen**

- B. MULDERINK**, stellvertr. Abteilungsleiter des Niederländischen Verkehrsministeriums, Plesmanweg 1, Den Haag/Niederlande
- H. MUHLERDT**, Firma TBT, Internationale Spedition, Domagkstr. 24, 8000 München 40
- Horst NEUSSER**, Wasa-Waggon GmbH, Nordendstr. 24, 6083 Walldorf
- H. NJEMČIĆ**, Generalvertretung der Jugoslawischen Eisenbahnen
- Dr.-Ing. NORIS**, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Max-Joseph-Str. 2, 8000 München 40
- Dr. Mohammad NOURI**, Planungsexperte des Iranischen Ministeriums für Transport und Straßen, Teheran/Iran
- Dipl.-Volkswirt Ralf OELSSNER**, Leiter der Fracht-EDV-Abteilung der Deutschen Lufthansa AG, Von-Gablenz-Str. 2—6, 5000 Köln 21
- Yücel ÖZDEN**, Staatliches Planungsamt, Ankara/Türkei
- Mete ORER**, Leiter der Koordinationsabteilung im türkischen Verkehrsministerium, Ankara/Türkei
- Jura ORLOVAČ**, Jugoslawisches Fernsehen, Belgrad/Jugoslawien
- S. PAPADOPOULOS**, IFO-Institut München, Poschingerstr. 5, 8000 München 86
- Balthasar PAPP**, Amtsspedition der Großmarkthalle, Postfach 750 780, 8000 München 75
- H. PETERSEN**, Montan Transport GmbH, Ballindamm 17, 2000 Hamburg
- H. PETROPOULOS**, Direktor des Griechischen Koordinationsministeriums, Athen/Griechenland
- Dipl.-Ing. Viktor PIPAN**, Fa. Alpetour, koroška c. 5, 64000 Kranj/Jugoslawien
- Nikolas PSECHAS**, Inspektor, Griechische Eisenbahn, Athen/Griechenland
- Petar RADKOV**, Verkehrsattaché der Botschaft der VR Bulgarien, Lindenstr. 37, 5300 Bonn 1
- Oberbaurat RAHN**, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Karl-Scharnagl-Ring 60, 8000 München 22
- Harald RAU**, Firma M.A.N. (Abt. GMP), Postfach, 8900 Augsburg
- Anton RITZER**, Sachverständiger für Transportschäden, Regina-Ullmann-Str. 69, 8000 München 81
- Eberhard RIHM**, Motoren-Werke Mannheim AG, Postfach 1563, 6800 Mannheim 1
- Rudolf RÖHRL**, Schenker & Co., Zweigniederlassung München, Arnulfstr. 31, 8000 München 2
- Kapt. L. F. ROSENHAGEN**, J. H. Poll & Co. N. V., Haifastraat 5, B-2000 Antwerpen/Belgien
- Wolfgang ROSSBACH**, U. B. A. E. Union de Banques Arabes et Européennes S. A., Große Gallusstr. 15, 6000 Frankfurt/Main 1
- Dipl.-Ing. Burkart RÜMELIN**, Ordentl. Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau-AG, Leopoldstr. 28, 8000 München 40

- Prof. Dr. Karl RUPPERT, Wirtschaftsgeographisches Institut der Universität München, Ludwigstr. 28, 8000 München 2
- Mahmoud SADEGHI, Planungsexperte des Iranischen Ministeriums für Transport und Straßen, Teheran
- Direktor Dipl. oec. Milovan SAVOVIĆ, Jugoslawische Investitionsbank, Eschensheimer Landstr. 68, 6000 Frankfurt am Main
- Edgar SCHINNER, Alte Leipziger Versicherungs AG, Postfach 360, Lahnstraße 25, 6370 Oberursel 1
- Walter SCHIRMER, Firma Georg Noell, GmbH, Postfach 6260, 8700 Würzburg
- Ekkehard SCHMID, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Postfach 80 1220, 8000 München 80
- Dr. Roland SCHÖNFELD, Weiße Marter 3, 8411 Wenzelnbach
- Dieter SCHORFHEIDE, BASF AG, Abr. VVG/L, 6700 Ludwigshafen
- Dipl.-Kfm. Burkhard SCHUCHMANN, Bayerische Elektrizitäts-Werke, Akademiestraße 7, 8000 München 40
- Christoph SCHUMACHER, Redakteur des Münchner Merkur, Bayerstr. 57, 8000 München 2
- H. J. SEIFERT, Iranisches Verkehrs-Syndikat, Teheran/Iran
- Marijan SILOVIS, Firma Balthasar Papp, Amtsspedition der Großmarkthalle, Postfach 750 780, 8000 München 75
- Rolf SIPPLIE, Spedition Pracht KG, Siemensstr. 1, 8044 Lohhof
- Hans SÖLCH, Fa. Militzer & Münch GmbH, 8670 Hof/Saale
- Lorenz SÖNICHSEN, Chefredakteur der Deutschen Verkehrszeitung, Nordkanalstraße 36, 2000 Hamburg 1
- Dipl. oec. Branko SOK, Jugoslawische Eisenbahn, Moše Pijadejeva 39, Ljubljana/Jugoslawien
- Dipl. jur. Atanasije SPASIĆ, Sekretär der Seehäfen-Gruppe der Wirtschaftskammer Jugoslawiens, Generale Zdanova 13—15, 11000 Belgrad
- Hubertus O. SPINDLER, Hafenvertretung Venedig, Christophstr. 1, 8000 München 22
- Direktor Dr. Udo STEINBACH, Deutsches Orient-Institut, Mittelweg 150, 2000 Hamburg 13
- Horst STIEGLER, Union Transport-Betriebe, Niederlassung München, Postfach 99, 8000 München 45
- Karl STÖCKL, Frigorient Speditions GmbH, Bonner Platz 1, 8000 München 40
- Dr. Holm SUNDHAUSSEN, Geschäftsführer der Südosteuropa-Gesellschaft, Widenmayerstr. 49, 8000 München 22
- Tihomir TEPAVČEVIĆ, Institut für Straßenbau, Belgrad/Jugoslawien
- Roman TERZAN, Fa. Alpetour, partizanska 41, Škofja loka/Jugosl.
- Klaus TEUBNER, Robert Kukla KG, Internationale Spedition, Kochelseestraße 8—10, 8000 München 70

G. THIEL, Ascania Spedition, Südfluggebäude, 7 Stuttgart 23

Dražen TOPOLNIK, Institut für Bauwesen, Zagreb

Dr. Rudolf VOGEL, Staatssekretär a. D., Vizepräsident und Vorsitzender des Kuratoriums der Südosteuropa-Gesellschaft, Widenmayerstr. 49, 8000 München 22

Rasim VOLIĆ, Centro-Trans Belgrad, Cvijiceva 24, Belgrad/Jugosl.

L. P. VOS, NSU Scheepvaart, von Vollenhofenstraat 3, Rotterdam

Jürgen WARNER, Deutscher Transport-Vers.-Verband e. V., Rödingsmarkt 16, 2000 Hamburg 11

Prof. DDr. Kurt WESSELY, Österreichisches Ost- und Südosteuropa-Institut, Josefsplatz 6, A-1010 Wien/Österreich

Fritz WESTNER, Panalpina Welttransport GmbH, Hohenlindener Str. 8, 8000 München 80

G. WINTERHOLLER, Institut für Wirtschaftsforschung, Postfach 860 460, 8000 München 86

Ministerialdirigent Dr. rer. pol. Christian WOELKER, Bundesministerium für Verkehr, Kennedyallee 72, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1

Victor WOUTERS, Senior Transport Economist der Weltbank, 1818 H street, N. W., Washington D. C. 20433, U. S. A.

Dr. jur. Karl ZACH, Hofrat, Verkaufsdirektor der Österreichischen Bundesbahnen, Gauermannngasse 2—4, A-1010 Wien

H. ZAREVIĆ, Firma Transjug Rijeka, Rijeka/Jugoslawien

Hans ZECH, Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Postfach 80 1220, 8000 München 80

Dr. Ing. ZEMLJIĆ, Ljubljana

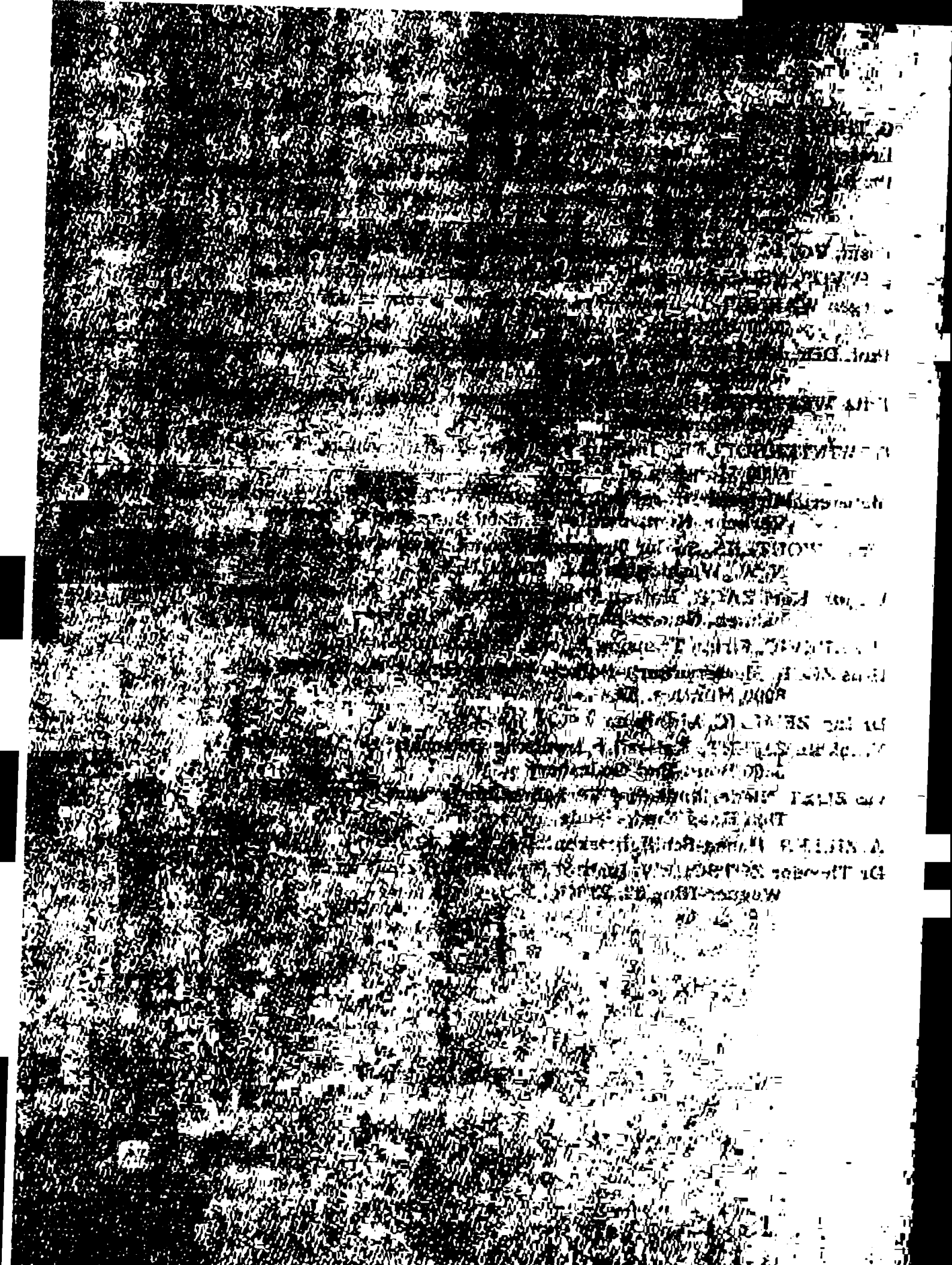
Youakhin ZIFERT, Kaiserlich Iranische Botschaft, Hochkreuzallee 1, 5300 Bonn-Bad Godesberg

van ZIJST, Niederländisches Verkehrsministerium, Plesmanweg 1, Den Haag/Niederlande

A. ZILLER, Hansa-Schiffahrtskontor m. b. H. Kratzerstr. 1, 8000 München 19

Dr. Theodor ZOTSCHER, Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Wagner-Ring 82, 23 Kiel





# Südosteuropa-Gesellschaft

München 22, Widenmayerstraße 49, Telefon 29 44 02

## **PRÄSIDIUM:**

Präsident: Dr. Walter ALTHAMMER, MdB

## Vizepräsidenten:

Josef ERTL, Bundesminister

Ludwig FELLERMAIER, MdB

Prof. Dr. Hermann GROSS

Dr. Rudolf VOGEL, Staatssekretär a. D.

Schatzmeister: Direktor Joachim BUHR

## Mitglieder des Präsidiums:

Prof. Dr. Mathias BERNATH

Prof. Dr. Klaus-Detlev GROTHUSEN

Prof. Dr. Werner GUMPEL

Redakteur Hans HARTL

Dir. Dipl.-Ing. Helmut HOFFMANN

Dr. Hamilkar HOFMANN

Dr. Ing. Hans LECHNER, Landeshauptmann

Dr. Hans-Peter LINSS

Dipl.-Kfm. Burkhard SCHUCHMANN

Prof. Dr. Emanuel TURCZYNSKI

## **KURATORIUM:**

Vorsitz: Dr. Rudolf VOGEL, Staatssekretär a. D.

## **WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT:**

Vorsitz: Prof. Dr. Werner GUMPEL

Sekretariat: Prof. Dr. Gerhard GRIMM

## **Abteilung Geisteswissenschaften:**

Prof. Dr. Mathias BERNATH, Südost-Institut, München

Prof. Dr. Walter BIEMEL, Aachen

Prof. Dr. Maximilian BRAUN, Göttingen

Prof. Dr. Klaus-Detlev GROTHUSEN, Hamburg

Prof. Dr. Stanislaus HAFNER, Graz

Prof. Dr. Erwin KOSCHMIEDER, Vaterstetten

Prof. Dr. Reinhard LAUER, Göttingen

Prof. Dr. Josip MATEŠIĆ, Mannheim

Prof. Dr. K.-H. POLLOK, Regensburg

Prof. Dr. Gotthold RHODE, Mainz

Prof. Dr. Isidora ROSENTHAL-KAMERINEA, Bochum

Priv.-Doz. Dr. Helmut SCHALLER, München

Prof. Dr. Magnus SCHMID, 8011 Vaterstetten

Prof. Dr. Günther STÖKL, Köln

Prof. Dr. Emanuel TURCZYNSKI, Bochum

Doz. Dr. Robert WILDHABER, Basel

**Abteilung Rechts-, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften**

Dr. Wolfgang BADER, Rhein-Main-Donau AG, München  
Prof. Dr. Arnold BEUERMAN, Braunschweig  
Prof. Dr. Podromos DAGTOGLOU, 8711 Hillohe  
Dipl.-Kfm. Robert FISCHER, München  
Prof. Dr. Georg GEILKE, Hamburg  
Prof. Dr. Hermann GROSS, München  
Frau Dr. Hanna GÜLICH-BIELENBERG, 2350 Neumünster-Wittdorf  
Prof. Dr. Werner GUMPEL, München  
Redakteur Hans HARTL, Südost-Institut, München  
Prof. Dr. Walter HILDEBRANDT, 4973 Vlotho  
Prof. Dr. Franz MAYER, Regensburg  
Prof. Dr. Johannes PAPALEKAS, Bochum  
Prof. Dr. Hans RAUPACH, München  
Prof. Dr. Franz RONNEBERGER, Nürnberg  
Prof. Dr. Karl RUPPERT, München  
Dr. Gerhard TEICH, Kiel-Kronsberg  
Prof. Dr. Dr. Fritz VOIGT, 5331 Thomasberg  
Prof. Dr. W. ZORN, München  
Doz. Dr. Theodor ZOTSCHER, Kiel-Pries

**KULTURBEIRAT:**

Vorsitzender: Prof. Dr. Maximilian BRAUN, Göttingen  
Stellv. Vorsitzender: Ministerialdirigent Prof. Dr. Dr. Walter KEIM, München  
Sekretariat: Dipl.-Kfm. Burkhard SCHUCHMANN, München

**GESCHÄFTSFÜHRER:**

Dr. Roland SCHÖNFELD

# Veröffentlichungen der Südosteuropa-Gesellschaft

## SÜDOSTEUROPA-JAHRBÜCHER

Im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von Wilhelm Gülich †, ab 4. Band von Rudolf Vogel, ab 7. Band von Walter Althammer

1. Band: SÜDOSTEUROPA ZWISCHEN OST UND WEST — München 1957. 224 S., Ganzleinen DM 15,80
2. Band: IDEOLOGISCHE, KULTURELLE UND WIRTSCHAFTLICHE WANDLUNGEN IN SÜDOSTEUROPA — München 1958. 199 S., Ganzln. DM 15,80
3. Band: WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND VOLKLICHE EIGENSTÄNDIGKEIT IN SÜDOSTEUROPA — München 1959. 245 S., Ganzleinen DM 15,80
4. Band: DER GEGENWÄRTIGE STAND DER WIRTSCHAFTLICHEN UND KULTURELLEN BEZIEHUNGEN ZU SÜDOSTEUROPA — München 1960. 191 S., Ganzleinen DM 15,80
5. Band: DIE DONAU IN IHRER GESCHICHTLICHEN, WIRTSCHAFTLICHEN UND KULTURELLEN BEDEUTUNG — München 1961. 187 S., Ganzleinen DM 15,80
6. Band: DIE VOLKSKULTUR DER SÜDOSTEUROPÄISCHEN VÖLKER — München 1962. 216 S., Ganzleinen DM 18,—
7. Band: DEUTSCH-SÜDOSTEUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSPROBLEME — München 1966. 138 S., Ganzleinen DM 32,—
8. Band: DIE STADT IN SÜDOSTEUROPA — STRUKTUR UND GESCHICHTE — München 1968. 183 S., Ganzleinen DM 48,—
9. Band: WIRTSCHAFTS- UND GESELLSCHAFTSGESCHICHTE SÜDOSTEUROPAS IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT — München 1970. 217 S., Ganzleinen DM 52,—
10. Band: KUNST UND GESCHICHTE IN SÜDOSTEUROPA, 9. Internationale Hochschulwoche, Verlag A. Bongers, Recklinghausen 1973. Ganzleinen, Kunstdruck, Bildtafeln, Großformat 188 Seiten, DM 110,—

## SÜDOSTEUROPA-SCHRIFTEN

Im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von Wilhelm Gülich †, ab 2. Band von Rudolf Vogel, ab 7. Band von Walter Althammer

1. Band: VÖLKER UND KULTUREN SÜDOSTEUROPAS — Kulturhistorische Beiträge — München 1959. 284 S., broschiert DM 22,—
2. Band: WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT SÜDOSTEUROPAS — Gedenkschrift für Wilhelm Gülich — München 1961. 600 S., Ganzleinen DM 48,—
3. Band: AUFSÄTZE UND ABHANDLUNGEN ZUR GESCHICHTE SÜDOSTEUROPAS UND DER LEVANTE I von Franz Babinger — München 1962. 474 S., Ganzleinen DM 56,—
4. Band: WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTLICHE SÜDOSTEUROPAFORSCHUNG — Grundlagen und Erkenntnisse — Ausgewählt und redigiert von Theodor Zotschew — München 1963. 280 S., Ganzleinen DM 36,—
5. Band: PRIMUS TRUBER von Mirko Rupel, deutsche Übersetzung von Balduin Saria — München 1965. 332 S., Ganzleinen DM 52,—
6. Band: DIE KULTUR SÜDOSTEUROPAS, IHRE GESCHICHTE UND IHRE AUSDRUCKSFORMEN, Balkanologentagung 1962, Verlag Harrassowitz, Wiesbaden-München 1965. 337 S., 13 Bildtafeln, Ganzleinen DM 58,—

7. Band: VOLKSMUSIK SÜDOSTEUROPA — Balkanologen-Tagung 1964, München 1966, 167 S., Ganzleinen DM 32,—
8. Band: AUFSÄTZE UND ABHANDLUNGEN ZUR GESCHICHTE SÜDOST-EUROPAS UND DER LEVANTE II von Franz Babinger — München 1966. 310 S., Abb., Ganzleinen DM 56,—
9. Band: DIE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE MONARCHIE ALS WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT von Krisztina Fink. Mit drei farbigen Karten. Verlag Dr. Dr. Rudolf Trofenik — München 1968. 88 S., Ln. DM 38,—

### SÜDOSTEUROPA-STUDIEN

Im Namen der Südosteuropa-Gesellschaft herausgegeben von Rudolf Vogel,  
ab 8. Heft von Walter Althammer

1. Heft: Franz Ronneberger: VORSCHLÄGE ZUR EINORDNUNG DER SÜDOST-EUROPA-FORSCHUNG IN DIE AUFBAUPLÄNE DER DEUTSCHEN HOCHSCHULEN — München 1962. 30 S., broschiert DM 4,—
2. Heft: DIE DONAU — Ein Verzeichnis des in der Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel vorhandenen einschlägigen Schrifttums — Zusammengestellt von Max Gamst und Gerhard Teich — München 1960. 69 S., broschiert DM 8,—
3. Heft: Stefan Varga: WESEN UND FUNKTION DES GELDES IM SOZIALISMUS, München 1962. 38 S., brosch. DM 6,—
4. Heft: Gert Ziegler: GRIECHENLAND IN DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT — München 1962. 110 S., broschiert DM 10,—
5. Heft: Muhlis Ete: PROBLEME DER ASSOZIIERUNG DER TÜRKEI MIT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT — München 1963. 106 S., broschiert DM 10,—
6. Heft: Karl Förster: DIE BEDEUTUNG DER RHEINREGION FÜR DEN DONAURAUM UND DES DONAURAUMES FÜR DIE RHEINREGION — München 1964. 28 S., broschiert DM 6,—
7. Heft: Cornel Irimie: DAS HIRTENWESEN DER RUMÄNEN, München 1965. 60 S., 31 Abbildungen, broschiert DM 12,—
8. Heft: DAS BANK- UND DEVISENRECHT IN SÜDOSTEUROPA, München 1965. 160 S., broschiert DM 28,—
9. Heft: Constantin Daicoviciu: DIE HERKUNFT DES RUMÄNISCHEN VOLKES IM LICHT DER NEUESTEN FORSCHUNGEN UND AUSGRABUNGEN — München 1967. 21 S., broschiert DM 6,—
10. Heft: Franz Ronneberger: SÜDOSTEUROPA IN DEN INTERNATIONALEN POLITISCHEN BEZIEHUNGEN DER GEGENWART — München 1968. 89 S., broschiert DM 16,—
11. Heft: Dieter Meier: LEITUNG, BESTEUERUNG UND FINANZIERUNG DER JUGOSLAWISCHEN INDUSTRIEUNTERNEHMUNGEN IM VERGLEICH MIT DEUTSCHEN AKTIENGESELLSCHAFTEN — München 1968. 116 S., broschiert DM 18,—
12. Heft: Rudolf Bicanic: JUGOSLAWIENS STELLUNG IN DER WELTWIRTSCHAFT UND DAS AUSLANDSKAPITAL IN JUGOSLAWIEN — München 1968. 30 S., broschiert DM 8,—
13. Heft: Claus-Dieter Rohleder: DIE OSTHANDELSPOLITIK DER EWG-MITGLIEDSTAATEN, GROSSBRITANNIENS UND DER USA GEGENÜBER DEN STAATSHANDELSLÄNDERN SÜDOST-EUROPAS — München 1969. 137 S., broschiert DM 20,—

14. Heft: DIE DONAU ALS VERKEHRSWEG SÜDOSTEUROPAS UND DIE GROSSCHIFFFAHRTSSTRASSE RHEIN-MAIN-DONAU, München 1969. 128 S., DM 26,—
15. Heft: DIE EUROPÄISCHE WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT UND DER HANDEL MIT SÜDOSTEUROPA, München 1970. 34 S., broschiert DM 12,—
16. Heft: Theodor Zotschew: DER AUSSENHANDEL ALS FAKTOR DES WIRTSCHAFTLICHEN WACHSTUMS DER SOZIALISTISCHEN STAATEN SÜDOSTEUROPAS — München 1971. 30 S., broschiert DM 8,—
17. Heft: DER TOURISMUS UND SEINE PERSPEKTIVEN FÜR SÜDOSTEUROPA — München 1971. 189 S., broschiert DM 24,—
18. Heft: Hans-Joachim Pernack: PROBLEME DER WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG ALBANIENS. UNTERSUCHUNG DES ÖKONOMISCHEN UND SOZIOÖKONOMISCHEN WANDLUNGSPROZESSES VON 1912/13 BIS IN DIE GEGENWART — München 1972. 214 S., broschiert DM 24,—
19. Heft: SYMPOSION DES WISSENSCHAFTLICHEN BEIRATES DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT VOM JUNI 1971. ERGEBNISSE UND PLÄNE DER SÜDOSTEUROPA-FORSCHUNG IN DER BRD UND ÖSTERREICH — München 1972. 200 S., broschiert DM 20,—
20. Heft: Theodor D. Zotschew: STRUKTURWANDEL IN WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT SÜDOSTEUROPAS. EINE SOZIAL-ÖKONOMISCHE UND STATISTISCHE ANALYSE ANLÄSSLICH DES 20JÄHRIGEN BESTEHENS DER SÜDOSTEUROPA-GESELLSCHAFT. München 1972. 113 S., broschiert DM 20,—
21. Heft: ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN DER DONAUSCHIFFFAHRT, München 1973. DM 12,—
22. Heft: DEUTSCH-RUMÄNISCHES COLLOQUIUM JUNGER HISTORIKER, KULTURHISTORIKER UND ZEITGESCHICHTLER. Juni 1972 in der BR Deutschland, Dezember 1973 in der SR Rumänien, 152 S., DM 25,—
23. Heft: DAS GASTARBEITERPROBLEM: ROTATION? INTEGRATION? ARBEITSPLATZVERLAGERUNG? (Jugoslawien, Griechenland, Türkei), 168 Seiten, München 1975, Preis 25,— DM

