

TECHNISCHE HOCHSCHULE STUTTGART

REDEN UND AUFSÄTZE

27

REDEN

BEI DER REKTORATSÜBERGABE

AM 8. MAI 1961

MAX-ERICH FEUCHTINGER ZUM GEDENKEN

OTTO CRANZ ZUM GEDENKEN

GEORG MEYER ZUM GEDENKEN

Ne
7232,9
7339,8
9648
7328,5

INHALT

REKTORATSÜBERGABE

Bericht des abgehenden Rektors	
Professor Dr. phil. Hellmut Brederock	
über die Studienjahre 1959/60 und 1960/61	3
Dankworte des neuen Rektors	21
Antrittsrede des neuen Rektors	
Professor Dr.-Ing. Walther Lambert	
»Der Verkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemein- schaft«	22

MAX-ERICH FEUCHTINGER ZUM GEDENKEN

Ansprachen bei der akademischen Trauerfeier für Pro- fessor Dr.-Ing. habil. Max-Erich Feuchtinger	
Rektor Professor Dr. phil. Hellmut Brederock ...	37
Professor Dr.-Ing. habil. Johannes Schlums	42

OTTO CRANZ ZUM GEDENKEN

Rede des Rektors	
Professor Dr. phil. Hellmut Brederock	
bei der Einäscherung von Professor Otto Cranz	53

GEORG MEYER ZUM GEDENKEN

von Dr.-Ing. Egmont Hiller	57
----------------------------------	----

1961

GEDRUCKT IN DER OFFIZIN CHR. SCHEUFELE STUTTGART



Bericht des abgehenden Rektors
Professor Dr. phil. Hellmut Bredereck
über die *Studienjahre 1959/60 und 1960/61*

Herr Ministerpräsident!

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Ihnen allen, die Sie so überaus zahlreich unserer Einladung gefolgt sind, entbiete ich Gruß und Dank für Ihr Kommen.

Im besonderen habe ich die Ehre und Freude, willkommen zu heißen Herrn Ministerpräsidenten Kiesinger, Herrn Landtagsvizepräsidenten Gehring, Herrn Stellv. Ministerpräsidenten Justizminister Dr. Haußmann, Herrn Kultusminister Dr. Storz, Herrn Wirtschaftsminister Dr. Leuze, Herrn Oberbürgermeister Dr. Klett, Herrn Landesbischof D. Dr. Haug, Herrn Domkapitular Prälat Dr. Hufnagel, zahlreiche Abgeordnete des Landtags, insbesondere den Leiter des Kulturpolitischen Ausschusses: Herrn Abgeordneten Brachat, zahlreiche Mitglieder des konsularischen Corps, an ihrer Spitze Herrn Generalkonsul Dr. Koch, die Herren Präsidenten von Bundes- und Landesbehörden, die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister zahlreicher Städte unseres Landes, den Herrn Standortkommandanten von Stuttgart-Ludwigsburg, den Herrn Präsidenten der Westdeutschen Rektorenkonferenz, Magnifizenz Leussink, den Herrn Vorsitzenden der Baden-Württembergischen Rektorenkonferenz, Prorektor Professor Bachof, die Magnifizenzen und Prorektoren der Universitäten Freiburg, Heidelberg, Saarbrücken und Tübingen, sowie der Technischen Hochschulen Braunschweig, Darmstadt, Karlsruhe und München, der Landwirtschaftlichen Hochschule Hohenheim und der Wirtschaftshochschule Mannheim, sowie in großer Zahl Ehrenbürger, Ehrensensatoren und Ehrendoktoren unserer Hochschule, unter denen ich stellvertretend für alle den früheren Landtagspräsidenten Keil nennen möchte.

Eine verpflichtende akademische Tradition bürdet dem scheidenden Rektor die schwerste Bürde in der letzten Stunde seiner Amtszeit auf. Zu unzähligen Malen aus freudigem und ernstem Anlaß sprach ich stellvertretend für die Hochschule, dabei Inhalt und Sätze formend nach eigener Vorstellung, nach eigenem Vermögen. Heute ist mir im Inhalt der Weg gewiesen: Chronist zu sein der Ereignisse während einer zweijährigen Rektoratszeit, Chronist zu sein meines eigenen Tuns und Wollens wäh-

rend dieser Zeit. Ich bitte um Ihr Verständnis, wenn ich immer und immer wieder versuche, das mir damit auferlegte, mir ungewohnte Joch abzuschütteln. Den wachen Hütern akademischer Tradition unter Ihnen aber darf ich zurufen: Ich werde dieses Joch trotz allem bis zur letzten Minute tragen.

In dieser Stunde kehren meine Gedanken zurück zu jenem 2. Mai 1959, da mir mein Vorgänger die goldene Kette umlegte, damit Verpflichtung und Würde zugleich auf mich übertragend. Nicht wenige, die damals noch unter uns weilten, hat inzwischen jener Genius mit gesenkter Fackel – die Gestalt des Todes in der bildenden Kunst des Altertums – in diese andere Welt geleitet. Mögen sie auch heute noch einmal unter uns weilen, wenn ich nunmehr mit ihren Namen das Gedenken an sie in uns wachrufe.

Es verstarben

1959: Dipl.-Ing. RAINER MUNZ, wissenschaftlicher Mitarbeiter,
Ehrensensator OTTO KUNZ,
SIEGFRIED ESENWEIN, Student der Mathematik,
Ehrenbürger Minister a.D. Professor Dr. phil. Dr. med. h. c.
ALFRED DEHLINGER,
ALBRECHT HEYD, Student des Maschinenbaus,
Ehrensensator Brauereibesitzer CARL DINKELACKER,
Dipl.-Phys. KARL BRUDER,
Verwaltungsdirektor a.D. HEINRICH DONNER,
Ehrensensator und Ehrendoktor Fabrikant HERMANN HELLER,
apl. Professor Dr. phil. JULIUS BAUM,
Ehrenbürger Professor Dr.-Ing. Dr. rer. nat. h. c. WALTER BAUERSFELD, der
väterliche Freund meiner Familie,
Ehrendoktor Direktor Dr.-Ing. E. h. OTTO VORWERK,
GERT WECKENMANN, Student der Biologie;

1960: Honorarprofessor Dr.-Ing. RUDOLF BERTHOLD,
Ehrensensator Fabrikant GOTTLIEB WOLFER,
Regierungsobersekretär a.D. ERNST SCHMID,
Ehrendoktor Professor KARL MAYBACH,
Ehrenbürger Staatssekretär a.D. Dr. h. c. KARL STIELER,
Ehrendoktor Staatssekretär a.D. KARL SAUTTER,
Ehrendoktor ERNST SIGLE,

emer. Professor KARL GOTTWEIN,
Ehrensensator Regierungsdirektor i. R. PAUL HEINKELE,
Ehrendoktor Professor Dr. phil. JULIUS WALLOT,
ord. Professor für Straßenbau und Straßenverkehr Dr.-Ing. habil.
MAX-ERICH FEUCHTINGER,
Ehrendoktor Professor Dr.-Ing. KARL PFLEIDERER,
Ehrensensator Professor Dr. phil. ERWIN ACKERKNECHT,
emer. Professor Dr.-Ing. EGON ELÖD,
NIKOLAS KANELIS, Student des Maschinenbaus,
Ehrensensator Dr.-Ing. PAUL EBERSPÄCHER;

1961: Ehrensensator Dr. med. h. c. MAX ANDERLOHR,
Ehrensensator Professor FREDERICK HEUSER,
ord. Professor für Fördertechnik, Getriebelehre und Baumaschinen
OTTO CRANZ,
Ehrensensator Direktor i. R. PAUL GEBHARDT,
emer. Professor Dr.-Ing. GEORG MEYER,
HERMANN HAEBERLE, Student der Chemie.

Lassen Sie mich in dieser Stunde aber auch eines akademischen Freundes gedenken,
mit dem ich, zusammen mit den übrigen Rektoren unseres Landes, mich eng verbunden fühlen durfte, des im vergangenen Jahr so unerwartet verstorbenen Rektors unserer Nachbaruniversität Tübingen, Professor Dr. ALFRED NITSCHKE.

Die Toten mahnen uns an die Begrenztheit alles Irdischen.

Nach ewigen, ehrenen,
Großen Gesetzen
Müssen wir alle
Unseres Daseins
Kreise vollenden.

So anerkennt Goethe das ewige Sittengesetz in seinem Gedicht »Das Göttliche«.
Sie haben stehend der Verstorbenen gedacht – ich danke Ihnen.

Mehr als jedem anderen wird dem amtierenden Rektor dieses *πάντα ῥεῖ* fast zu etwas Selbstverständlichem. Wie oft habe ich diese Zeilen aus einem lyrischen Gedicht von Platon in mir wachgerufen, aus ernstem Anlaß auch laut gesprochen:

Der Strom, der neben mir verrauschte, wo ist er nun?
Der Vogel, dessen Lied ich lauschte, wo ist er nun?

Nicht nur dem Verrauschen des Stromes zu lauschen, war mir gegeben – ich durfte zu unzähligen Malen auch dort sein, wo er entsprang, wo seine Quelle war. Es gehörte zu meinen schönen Aufgaben, in jedem Semester junge Studenten zu immatrikulieren, jeden einzelnen, auch wenn es tausend oder mehr waren, mit Handschlag als akademischen Bürger bei uns aufzunehmen. Es gehörte nicht minder zu den erfreulichen Aufgaben des Rektors, neu berufene Kollegen in unserer Mitte zu begrüßen. Es wurden an unsere Hochschule berufen und haben den Ruf angenommen:

Dozent Dr. rer. nat. ALFRED SEEGER
zum außerordentlichen Professor für Festkörperphysik,
Dozent Dr. rer. techn. ULRICH HÜTTER
zum außerordentlichen Professor für Flugzeugbau,
Dr. phil. REINHART SCHULZE
zum ordentlichen Professor für Technische Optik,
Dozent Dr. phil. WOLFGANG MECKELEIN
zum ordentlichen Professor für Geographie,
Professor Dr. phil. EDUARD GOTTFRIED STEINKE
zum ordentlichen Professor für Kernphysik,
Dozent Dr. rer. nat. HERMANN HAKEN
zum ordentlichen Professor für Theoretische Physik,
Professor Dr. phil. GOLO MANN
zum ordentlichen Professor für Wissenschaftliche Politik,
Professor Dr. rer. nat. HEINZ KREBS
zum außerordentlichen Professor für Anorganische und Analytische Chemie,
Dr.-Ing. KURT PETRIKAT
zum außerordentlichen Professor für Wasserbau II,
Dozent Dr.-Ing. ALFRED LOTZE
zum ordentlichen Professor für Elektrotechnik,
Professor Dr. D.Sc. D.E. F.R. Ae.S. JOHN H. ARGYRIS
zum ordentlichen Professor für Statik und Dynamik der Flugkonstruktionen,
Dozent Dr. phil. habil. AUGUST NITSCHKE
zum außerordentlichen Professor für Geschichte,
Dozent Dr. phil. Dr. techn. HEINRICH BRAUNER
zum ordentlichen Professor für Mathematik,

Professor Dr.-Ing. habil. KARL WELLINGER
zum ordentlichen Professor für Materialprüfung, Werkstoffkunde und Festig-
keitslehre,
Dr. med. h. c. HORST LINDE
zum ordentlichen Professor für Städtebau I und Entwerfen,
Professor Dr.-Ing. FRANZ BOSNJAKOVIĆ
zum ordentlichen Professor für Thermodynamik der Flugtriebwerke,
Professor Dr.-Ing. habil. JOHANNES SCHLUMS
zum ordentlichen Professor für Straßen- und Verkehrswesen.

Die genannten Herren bedeuten nach Zahl und Gewicht ihrer Persönlichkeit eine große Bereicherung unserer Hochschule. Ich darf ihnen auch in diesem weiten Kreise noch einmal ein »Herzlich Willkommen« zurufen.

Zu Ordinarien wurden ernannt die außerordentlichen Professoren unserer Hochschule

WILHELM TIEDJE,
Dr.-Ing. RUDOLF QUACK,
HANS BRÜLLMANN,
Dr.-Ing. CURT SIEGEL,
ROLF GUTBROD,

zum persönlichen Ordinarius der außerordentliche Professor

Dr. rer. nat. WERNER MEYER-KÖNIG.

Zu Honorarprofessoren wurden ernannt die Herren

Professor Dr.-Ing. RUDOLF BERTHOLD (†),
Landgerichtspräsident Dr. jur. HANS NEIDHARD,
Professor Dr.-Ing. GEORG SEGLER.

Emeritiert wurden die Herren Professoren

Dr.-Ing. WUNIBALD KAMM,
Dr.-Ing. HERMANN REIHER,
Dr.-Ing. AUGUST WEWERKA,
Dr.-Ing. RICHARD DÖCKER,
Dr. phil. ERWIN FUES.

Als ehemalige Angehörige anderer Hochschulen wurden als Emeriti in den Verband unserer Hochschule aufgenommen die Herren Professoren

Dr. sc. pol. KARL BRÄUER,

Dr.-Ing. EGON ELÖD (†).

Ehrenvolle Rufe an andere Hochschulen haben zu unserer Freude abgelehnt die Herren

Professor Dr.-Ing. habil. JOACHIM DOSSE

auf den ordentlichen Lehrstuhl für Technische Physik der Technischen Hochschule München,

apl. Professor Dr. rer. nat. KONRAD ZOLLER

auf den außerordentlichen Lehrstuhl für Technische Mechanik der Technischen Hochschule Karlsruhe.

Einen Ruf an eine auswärtige Hochschule haben angenommen

der Dozent Dr. rer. nat. DIETER GAIER

auf den außerordentlichen Lehrstuhl für Mathematik der Universität Gießen,

der ordentliche Professor Dr. rer. techn. habil. OTHMAR BAIER

auf den ordentlichen Lehrstuhl für Geometrie der Technischen Hochschule München,

der außerordentliche Professor Dr.-Ing. FRIEDRICH SEEL

auf den ordentlichen Lehrstuhl für Anorganische Chemie der Universität Saarbrücken.

Einen Ruf hat weiterhin erhalten

der Abteilungsleiter Professor Dr.-Ing. GUSTAV WEIL

auf den ordentlichen Lehrstuhl für Baustoffkunde und Baukonstruktionslehre der Technischen Hochschule Aachen.

Ich hoffe, daß die Bindemittel, mit denen er sich u. a. in der Materialprüfungsanstalt für das Bauwesen befaßt, genügend Bindekraft besitzen, um ihn auch weiterhin an unsere Hochschule zu binden.

Groß ist die Zahl der Herren, die zu außerplanmäßigen Professoren ernannt wurden, die die *venia legendi* erhielten, die zu Diätendozenten und zu Wissenschaftlichen Räten bestellt wurden. In dieser großen Zahl zeigt sich die Tendenz, daß gleich den

Universitäten auch an unserer Technischen Hochschule ein Teil des Nachwuchses seinen Weg über die akademische Stufenleiter nimmt.

Auch in den vergangenen beiden Jahren machte die Hochschule von ihrem Recht Gebrauch, hervorragende wissenschaftliche, technische, künstlerische oder organisatorische Leistungen ehrend zu würdigen. Die höchste Ehrung – Verleihung der Ehrenbürgerschaft – wurde zuteil

Herrn Professor Dr.-Ing. Dr. rer. nat. h. c. Dr.-Ing. E. h. CARL WURSTER,
Vorsitzer des Vorstands der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen.

Zu Senatoren Ehren halber wurden ernannt die Herren

Generaldirektor PHILIPP LÄHR, Stuttgart,
Fabrikant LUDWIG WEBER, Reutlingen,
Finanzminister a.D. Dr. jur. Dr. med. h. c. KARL FRANK, Ludwigsburg,
Wirtschaftsminister a.D. Dr. rer. nat. E. h. HERMANN VEIT, Karlsruhe,
Fabrikant Dipl.-Ing. WOLFRAM WANDEL, Reutlingen,
Direktor Dr. phil. HANS KRAMER, Leverkusen,
Konsul WALTER ZIEHR, Stuttgart.

Die Würde eines Doktor-Ingenieurs Ehren halber wurde verliehen an

Nobelpreisträger Professor Dr. phil. D. Sci. Dr. jur. h.c. MAX BORN,
Bad Pyrmont,
Fabrikant KARL F. NÄGELE, Stuttgart,
Professor Dipl.-Ing. HEINRICH BUSCHMANN, Eßlingen/N.

Groß ist die Zahl der Angehörigen unserer Hochschule, denen akademische Ehrungen zuteil wurden oder die durch Ernennung zu Mitgliedern wissenschaftlicher Vereinigungen geehrt wurden.

Nach diesem Überblick über die persönlichen Veränderungen darf ich nunmehr auf die bauliche Situation unserer Hochschule eingehen. Ich bitte um Verständnis, wenn ich auch hier die nüchterne Sprache des Vertreters einer exakten Naturwissenschaft spreche.

Fertiggestellt wurden in der Berichtszeit

im Stadtgartengebiet

das große Kollegiengebäude für die Fakultät für Bauwesen,
das zweite Elektrotechnische Institut,

das Institut für Fördertechnik,
das Institut für Dampfkesselwesen und Feuerungen und
das Institut für Uhrentechnik, Zeitmeßkunde und Feinmechanik;

im Azenberggebiet

der Erweiterungsbau des Instituts für Organische Chemie, zugleich mit einem
neuen Hörsaalgebäude,
im Rahmen des Max-Planck-Instituts für Metallforschung das Institut für
Sondermetalle;

im Pfaffenwald

die Forschungs- und Materialprüfungsanstalt für das Bauwesen – Otto-Graf-
Institut – mit den Abteilungen Stahl und Stahlbeton, Beton, Steine und Binde-
mittel sowie Holz, Glas und Kunststoffe,
das Institut für Aerodynamik und Gasdynamik,
das Heizkraftwerk (I. Ausbaustufe) für die dortigen Institute.

Im nächsten Monat werden wir die neue Bibliothek beziehen können, die ein neues
Zentrum unserer Hochschule darstellen wird.

Im Bau befinden sich

das Kollegiengebäude der Abteilung für Maschinenbau, das 1963 oder 1964,
also etwa drei Jahre nach der Geburt des ersten Hochhauses, fertiggestellt sein
wird. In diesem Zusammenhang sah ich mich gezwungen, bei der kürzlichen
Einweihungsfeier für das erste Hochhaus meinen Kollegen und anderen
Trägern höchster Ämter ein Kolleg über die Definition »Zwillinge« zu halten,

die Institute

für Industrielle Fertigung und Fabrikbetrieb,
für Werkzeugmaschinen und
für Umformtechnik,

im Pfaffenwald

das Maschinenlaboratorium mit dem Institut für Flugtriebwerke,
der weitere Ausbau der Heizzentrale sowie
im Rahmen der Materialprüfungsanstalt die Abteilung für Teer und Bitumen
sowie Erd- und Grundbau.

Noch in diesem Jahr wird begonnen mit dem Bau eines Kernphysikalischen Praktikums und mit dem Bau eines Isotopenlaboratoriums.

Eine stattliche Reihe fertiggestellter und im Bau befindlicher Institute! Es mag daher als Undank erscheinen, wenn ich nunmehr zur künftigen baulichen Entwicklung ernste Sorgen ausspreche. Es sind Sorgen um die Bereitstellung der erforderlichen Grundstücke. Der Raum ist begrenzt, auf jeden Fall in den beiden innerhalb der Stadt gelegenen Flächen, im Stadtgartengebiet und im Azenberggebiet. Im letzteren ist lediglich noch Raum für ein Institut von 3000 qm. Im Stadtgartengebiet werden, abgesehen von der Bibliothek und dem zweiten Kollegiengebäude, noch ein Hörsaalgebäude und das Auditorium maximum, sowie Hörsaal- und Verbindungsbauten zur Hochhausgruppe entstehen. Es besteht die Hoffnung, daß wir von der Stadt im Tausch gegen staatliches Gelände den sogenannten Feuerwehrblock, ca. 85 a, bekommen werden und so im Anschluß an die drei Fertigungsinstitute in der Hegelstraße weitere Institute errichten können.

Das eigentliche Sorgenkind ist jedoch die Geländebeschaffung im dritten Schwerpunkt im Pfaffenwald. Von dem für die Zwecke der Hochschule festgelegten Interessengebiet mit insgesamt 149 ha verbleiben nach Abzug des unter Landschaftsschutz stehenden und des nicht bebaubaren Geländes nur noch ca. 80 ha. Hinter dieser beim ersten Hören nicht kleinen Zahl verbergen sich jedoch mehrere Schwierigkeiten. Einmal befindet sich von den verbleibenden 80 ha fast die Hälfte noch im Privatbesitz. Hier hat sich zwar in der letzten Zeit eine gewisse Bereitschaft – ich will nicht sagen Freudigkeit – der Privateigentümer gezeigt, Grundstücke zu verkaufen. Dennoch würden bei der derzeitigen Verkaufsneigung Jahrzehnte erforderlich sein, um das notwendige Gelände zu erwerben.

Eine zweite Schwierigkeit liegt darin, daß sich hier die Interessen des Landes bzw. der Hochschule und die der Stadt Stuttgart überschneiden. Wir sind daher auf die Mithilfe der Stadt angewiesen. Hier sei festgestellt, daß die Stadt Stuttgart, die ja selbst ein gerüttelt Maß an Baulandsorgen hat, die räumlichen und baulichen Notwendigkeiten der Hochschule voll anerkennt und uns auch für den Ausbau im Pfaffenwald ihre Hilfe in Aussicht gestellt hat. Ich möchte an dieser Stelle Ihnen, Herr Oberbürgermeister Dr. Klett, und Ihren Mitarbeitern, insbesondere Herrn Generalbaudirektor Professor Hoss, in aller Öffentlichkeit herzlich danken. Sie haben uns schon einmal an entscheidender Stelle geholfen bei der Errichtung der beiden Hochhäuser, von denen wir das erste kürzlich eingeweiht haben.

Eine dritte Schwierigkeit möchte ich nur andeuten. Die Fläche von 80 ha reicht,

selbst wenn sie voll im Besitz des Landes wäre, nicht aus. Fakultäten, Abteilungen und Lehrstühle haben mir vor wenigen Wochen ihre Raumbedürfnisse, sowohl die sofortigen wie die innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre auftretenden, übergeben. Sie belaufen sich auf 249 000 qm Nutzfläche. Dazu kommen noch ca. 60 000 qm für Hörsäle, Mensa und Studentenheime, insgesamt mithin 310 000 qm. Davon ist heute in fertigen und im Bau befindlichen Gebäuden noch nicht die Hälfte vorhanden. In den genannten Zahlen sind jedoch keine evtl. künftig auftretenden Schwerpunkte enthalten. Wenn ich nur einige Begriffe der letzten 10 bis 15 Jahre herausgreife, einem jeden von Ihnen verständlich: Atomspaltung, Kunststoffe, Automatisierung, die alle ihren Niederschlag gefunden haben in Lehrstühlen und damit in Raum, so wird Ihnen verständlich, daß eine verantwortliche Hochschulführung solche heute noch nicht zu übersehenden Schwerpunkte einkalkulieren muß. Wir werden daher rechtzeitig nach einer Erweiterung des Bebauungsgeländes Umschau halten müssen.

Universitäten und Hochschulen, und damit Lehre und Forschung, waren lange Jahre Stiefkinder ihrer Zeit. In den letzten Jahren, vornehmlich seit den Empfehlungen des Wissenschaftsrates, ist hier auch in der Öffentlichkeit ein Wandel eingetreten. Vor sieben Jahren noch ein Stiefkind, war unsere Hochschule glücklich, als ihr damals im Pfaffenwald Gelände zur Errichtung von Instituten zur Verfügung gestellt wurde. Heute besitzen mehrere bereits vorhandene Lehrstühle keine Räume. Damit ist auch für keinen der vom Wissenschaftsrat empfohlenen Lehrstühle Raum vorhanden. Ich bitte daher um Verständnis, wenn wir eine Reihe der vom Wissenschaftsrat empfohlenen Lehrstühle vorerst nicht beantragen werden. Die Errichtung technischer und naturwissenschaftlicher Institute und damit die Möglichkeit naturwissenschaftlich-technischer Forschung bedeutet – man verzeihe mir die Pointierung – einen Beitrag für die notwendige Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft unseres Volkes und damit der Erhaltung der uns eigenen Lebensformen. Nur so muß man unsere dringende Bitte sehen, nunmehr unverzüglich die Bereitstellung des Geländes in Angriff zu nehmen.

In diesem Zusammenhang einige Worte zur Organisation unserer großen Bauplanungen. Die eigentliche Bauausführung liegt, wie an allen Hochschulen, in den Händen des Hochschulbauamtes. Ich möchte seinem Leiter, Herrn Baurat Sack, und seinen Mitarbeitern herzlich Dank sagen. Die stattliche Zahl der fertiggestellten und im Bau befindlichen Gebäude zeugt für das Geleistete. Wir sind uns bewußt, daß entscheidenden Anteil daran haben aus unserem Kollegenkreis die Professoren Gutbier, Siegel, Tiedje, Volkart und Wilhelm. Ihnen namens der Hochschule dafür

zu danken ist für mich eine besondere Freude. Die Sichtung der Raumbedarfs-
wünsche und -pläne, die Aufstellung der Dringlichkeitsfolge, eine Reihe technischer
Fragen, vor allem aber die Raumverteilung auf die einzelnen Lehrstühle, ist Aufgabe
der ehrenamtlich tätigen akademischen Baukommission. Es hat sich nun mit aller
Deutlichkeit herausgestellt, daß diese Kommission wohl in all diesen Fragen ent-
scheiden kann und muß, daß sie aber nicht mehr in der Lage ist, das vielschichtige
Material selbst zu erstellen. Die Bereitstellung dieses schon im Zusammenhang mit
der Beschaffung des Baulandes besonders umfangreichen Materials, die Erarbeitung
zahlreicher technischer Einzelfragen soll in Zukunft die Aufgabe eines technischen
Büros beim Rektoramt sein. Ich bin Ihnen, Herr Ministerialdirigent Dr. Autenrieth,
dankbar, daß Sie die dringende Notwendigkeit eines solchen Büros anerkannt haben
und für die Aufnahme der Planstellen in den Haushaltsplan eintreten werden.

Ich habe im Mai vergangenen Jahres ausführlich u. a. über die Kapazität der deut-
schen Hochschulen gesprochen, über die eventuelle Größe jeder Hochschule – für
Stuttgart 6500 Studenten – und über die Errichtung neuer Hochschulen. Sie wissen,
daß der Herr Ministerpräsident unseres Landes bereits ein Jahr vor dem Erscheinen
der Empfehlungen des Wissenschaftsrates für die Errichtung einer weiteren Uni-
versität Konstanz vorgeschlagen hat. In der letzten Unterredung zwischen dem Herrn
Ministerpräsidenten und den Rektoren des Landes wurde von letzteren dieser Plan
unterstützt, nachdem die Stadt Konstanz ein geeignetes Gelände zur Verfügung
stellen will. Ich glaube, man sollte sich nunmehr über die Struktur dieser Hochschule
unterhalten. Sie wissen, daß ich persönlich neben den bestehenden klassischen Tech-
nischen Hochschulen die Angliederung technischer Fakultäten an die klassischen
Fakultäten der Universitäten befürworte – ein Vorschlag, den bereits einer meiner
Vorgänger auf dem Rektorstuhl, Professor Schmoll von Eisenwerth, 1929 gemacht
hat. In der Denkschrift zur Gründung der Universität Bremen wird dieser Vorschlag
als allgemein wegweisend für künftige Neugründungen bezeichnet. Es ist peinlich,
daß die gleiche Denkschrift dann vorschlägt, aus Kostengründen für Bremen davon
abzusehen. Ich glaube, man wird mich nicht einer materialistischen Auffassung
bezichtigen, wenn ich aus der Verantwortung für unsere Zukunft heraus klar die
Forderung erhebe, naturwissenschaftlich-technische Lehrstühle mit besteingerich-
teten Instituten zusammen mit den Lehrstühlen der geisteswissenschaftlichen, juri-
stischen und volkswirtschaftlichen Disziplinen zu errichten, aber nicht die letzteren
allein, nur weil sie weniger kostspielig sind.

Und nun zur inneren Struktur der Hochschulen, insbesondere unserer eigenen. Eine
zweijährige Rektoratszeit hat mir mit aller Klarheit gezeigt, daß die Verwaltungs-

struktur unserer Hochschulen auf die Dauer so nicht aufrechterhalten werden kann. Eine Struktur, die für eine Hochschule von 1000 Studenten mit vergleichsweise bescheidenen Raumflächen noch möglich, vielleicht noch angemessen war, ist es für 6000 Studenten und, was entscheidend ist, einer Vielzahl hochtechnisierter Gebäude und einer Vielzahl hochspezialisierter Fachkräfte nicht mehr. Unsere Hochschule hat heute über 2000 Beamte, Angestellte und Arbeiter, das ist auf industrielle Verhältnisse übertragen schon fast ein Großbetrieb. Hier ist ein System mit einem alle Jahre, vielleicht alle zwei Jahre wechselnden Rektor als allein verantwortlicher Spitze nicht mehr vertretbar. Bedenkt man, daß der Rektor gleichzeitig Inhaber eines Lehrstuhls ist und daß er nicht selten noch Leiter eines großen Instituts mit großen Lehr- und Forschungsaufgaben ist, so erhellt daraus die Notwendigkeit einer Reorganisation. Als Vertreter einer exakten Naturwissenschaft habe ich es bedauert, durch die Fülle der Aufgaben nicht selten zu einer oberflächlichen Behandlung der Probleme gezwungen gewesen zu sein. Das neue Hochschulgesetz sieht das Kanzler- oder Kurator-System für die Hochschulen vor. Wir werden uns in nächster Zeit mit diesen Organisationsfragen zu befassen haben.

An dieser Stelle sei ein nicht minder wichtiges, die Hochschulen belastendes Problem berührt, das ich in folgende Frage kleiden möchte: Sind die allgemeinen Verwaltungsrichtlinien, wie sie für die allgemeine staatliche Verwaltung gelten, für die Aufgaben, die eine Hochschule zu erfüllen hat, überhaupt sinnvoll? Sollte man hier nicht zu neuen Vorstellungen kommen müssen? Auf Grund einer Kleinen Anfrage im Landtag hat das Kultusministerium eine Kommission berufen, bestehend aus Angehörigen seines Ministeriums und des Finanzministeriums sowie einer Reihe von Hochschullehrern, die sich des weiten Gebietes der Hochschulverwaltung annehmen wird. Hier wird sich z.B. eine Unterkommission mit Tarif-Fragen befassen. Es ist doch offensichtlich, daß die Tätigkeitsmerkmale, die für die Einstufung der Angestellten und Arbeiter im öffentlichen Dienst zugrunde liegen, im Bereich der Hochschulen in der Regel nicht anwendbar sind. Hier müssen beispielsweise Hilfskräfte der Forschungslaboratorien der Hochschule denen der Forschungslaboratorien der Industrie gegenübergestellt werden. Ich glaube, die Ergebnisse dieser Kommission können – es sei in ehrlicher Überzeugung gesagt – nicht revolutionär genug sein. Habe ich bisher einige der wichtigsten materiellen Strukturelemente der Hochschule, mit denen ich mich in den letzten beiden Jahren befassen mußte, kurz angedeutet, so möchte ich mich nunmehr zwei mehr im Geistigen liegenden Fragen kurz zuwenden.

Zunächst zur Neuordnung des Unterrichts auf der Oberstufe des Gymnasiums:

Diese Neuordnung, nicht allein ein Reservat der Schule – nein, zumindest in gleichem Maße ein Anliegen all derer, denen diese Abiturienten zur fachlichen und allgemein geistigen Bildung anvertraut werden, in erster Linie mithin der Hohen Schulen! Ich rufe ins Gedächtnis zurück, daß die Neuordnung eine Reduzierung der Fächer vorsieht. Für alle Richtungen sind, gleich ob sprachlich oder mathematisch-naturwissenschaftlich ausgerichtet, verbindlich die Fächer Deutsch, eine Fremdsprache, Geschichte, Religion und Turnen. Ohne die Bildungsaufgabe und Persönlichkeitsprägung auch nur eines dieser Fächer in Zweifel ziehen zu wollen, ist der Senat unserer Hochschule gleich der Westdeutschen Rektorenkonferenz der Ansicht, daß Mathematik und zumindest ein naturwissenschaftliches Fach ein integrierender Bestandteil jeder schulischen Ausbildung und geistigen Bildung sein müssen. Naturwissenschaft und Technik diktieren heute, mag man es begrüßen oder verdammen, den Ablauf des Geschehens. Damit aber werden sie mit zum Gestalter der Geschichte. Aus einem Brief des Schweizer Diplomaten und großen Humanisten Carl Jacob Burckhardt an Hugo von Hofmannsthal lese ich einen Satz vor: »Die eigentliche europäische Geisteskraft, aus so vielen Quellen gespeist, ist heute in den exakten Wissenschaften konzentriert«, das schrieb er 1919. Ich glaube, es gilt auch heute noch. Wir richten daher an den Herrn Kultusminister die Bitte, bei der späteren Einführung der Neuordnung für alle Gymnasien die Abwählbarkeit von Mathematik und Naturwissenschaft aufzuheben. Mit einer gewissen Erleichterung haben wir gehört, daß in den 12 Versuchsschulen unseres Landes 80% der Schüler mathematischen und naturwissenschaftlichen Unterricht erhalten. Der geringe Anteil der Abiturienten ohne Mathematik in den beiden Oberklassen hat, und das ist eine schmerzliche Folge, keine Aussicht, im Rahmen des von uns durchgeführten Ausleseverfahrens (numerus clausus) an unserer Hochschule zum Studium eines naturwissenschaftlichen oder technischen Faches zugelassen zu werden.

In wacher Erinnerung sind uns allen die durch die Stellungnahmen des Herrn Ministerialdirigenten Dr. Autenrieth ausgelösten Diskussionen. Ich möchte nicht im Substantiellen diese Dinge, die in der Öffentlichkeit ein so weites und zwiespältiges Echo gefunden haben, erneut hervorzerren. Wenn ich als Vertreter der betroffenen Hochschule zum ersten Male vor einer Öffentlichkeit dazu spreche, so nur zu einer Geraderückung gewisser Äußerungen und damit im Interesse der Wahrheit. Es will scheinen, als ob mit zunehmender Entfernung von Stuttgart der Drang zur Wahrheit in der Berichterstattung abnimmt. Wenn man in einer Zeitung Sätze liest wie: »Die in ihrem Fach gewiß sehr tüchtigen Maschinenbauer, Elektrotechniker und Quantenphysiker der Stuttgarter Technischen Hochschule . . . meinen, sie müßten

ihre Entscheidung right or wrong gegen die Verwaltungsbürokratie durchkämpfen«, oder den anderen Satz: »Da sie aber dies alles nicht wußten, entschlossen sich die Techniker, dem philosophischen Kollegen im Namen der Lehrfreiheit, der Hochschulautonomie, der Gelehrtensolidarität usw. durch dick und dünn zu folgen und ihn vor allem gegen die einsichtslose Ministerialbürokratie durchzuboxen«, wenn man solche Sätze liest, so mag das für die Ohren derer, die die geistigen Führer von Naturwissenschaft und Technik auf das ihnen eigene Gebiet beschränken, für allgemein geistige Probleme aber als nicht zuständig ansehen möchten, melodisch klingen, mit Wahrheit hat es aber nichts zu tun. Ich möchte es als ein Glück für uns alle ansehen, daß diese Techniker – wie despektierlich muß dieses Wort dem Leser des Aufsatzes erscheinen –, mögen sie nun Brücken, Türme, Maschinen oder Atomreaktoren bauen, mögen sie neue Kunststoffe oder Arzneimittel entwickeln oder herstellen, sich in *ihrem* Metier mit mathematischer Akribie allein von der Exaktheit und damit der Wahrheit leiten lassen. Der Große Senat unserer Hochschule hat sich, es sei das ohne irgendeine Überheblichkeit gesagt, in einer nach Inhalt und Sprache hochstehenden Diskussion mit dem Problem befaßt und mich mit den weiteren Verhandlungen mit dem Herrn Kultusminister betraut. Der Herr Kultusminister wird bestätigen können, daß ich, um in der Sprache dieses Journalisten zu sprechen, nicht in Boxhandschuhen erschienen bin, daß diese Unterhaltungen, und dafür bin ich Ihnen, Herr Kultusminister, dankbar, sich stets durch eine strenge Objektivität ausgezeichnet haben. Ich glaube aber, im Positiven haben diese Auseinandersetzungen doch gezeigt, wie tief in weiten Schichten das Gefühl für die Freiheit des Wortes, für die Freiheit der Lehre und die Notwendigkeit, offen dafür einzutreten, verwurzelt ist, oder, im Blick auf die Vergangenheit, besser gesagt, Wurzeln gefaßt hat. Nicht leicht die Grenzziehung zwischen Freiheit des Wortes und Beachtung der Verfassung unseres Staatswesens! Der Landtag von Baden-Württemberg hat dankenswerterweise für unsere Hochschule ein weiteres Ordinariat für Philosophie und Pädagogik bewilligt. Ich darf der Vollständigkeit halber bemerken, daß die Hochschule, ursprünglich aus anderen Motiven, schon vorher einen Lehrstuhl für Pädagogik und Philosophie beantragt hatte.

In den soeben geschilderten Diskussionen hat die Studentenschaft, zumindest Teile davon, nicht abseits gestanden. Im Rahmen der ihr gegebenen Möglichkeiten hat sie sich mit der ihr eigenen Leidenschaft eingeschaltet. Dieser eine Fall darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß große Teile der Studentenschaft die Jahre ihres Studiums allein unter dem Blickwinkel ihres Fachstudiums sehen und sich in diesen Jahren, wo sie am aufgeschlossensten sein sollten, nicht oder nur wenig ihrer höheren

Verpflichtung bewußt sind. Sie, und damit wende ich mich nicht zuletzt an die anwesenden Studenten, haben kürzlich in der Presse gelesen, daß die Rektoren unseres Landes, veranlaßt durch den Präsidenten der Westdeutschen Rektorenkonferenz, Magnifizenz Leussink, dem Herrn Ministerpräsidenten vorgeschlagen haben, mit Unterstützung des Landes eine deutsche Voruniversität im Iran zu gründen, um dort junge iranische Studenten bis zu einem ersten Examen auszubilden, das ihnen die Möglichkeit geben soll, ihr Studium in Deutschland fortzusetzen. Ich will nicht auf die speziell bei diesem Einzelfall auftretenden Fragen eingehen. Ich glaube, hier verbindet sich mit dem materiellen vor allem ein geistiges Helfen. Diese Art einer Entwicklungshilfe, eine Bildungshilfe, will mir wertvoller als ein nur materielles Geben erscheinen. Ich will es auch nicht nur als eine politische Aufgabe ansehen, ich glaube, in einem solchen materiellen und geistigen Helfen offenbart sich zugleich eine ethische und moralische Pflicht eines kulturell und zivilisatorisch begünstigten Volkes. Politische und wirtschaftliche und nicht zuletzt moralische und ethische Aufgaben liegen heute nicht nur innerhalb der Grenzen des eigenen Landes, sie liegen heute und in Zukunft mit Schwerpunkt draußen, vornehmlich dort, wo Not und Armut noch groß! Ein Mahnen, vornehmlich an Sie, meine jungen Kommilitonen, sich zugleich mit Erlernung der fachlichen Voraussetzungen dieser größeren Aufgabe bewußt zu sein!

Ich möchte an dieser Stelle die stets guten und vertrauensvollen Beziehungen zu dem Vorstand des Allgemeinen Studentenausschusses, im 1. Jahr zu Herrn Zeyfang, im 2. Jahr zu Herrn Stieglitz, hervorheben. Und damit komme ich zu den menschlich-persönlichen Bindungen und Kontakten, die mich während meines zweijährigen Rektordaseins banden. Es sei in dieser Stunde mit Dankbarkeit gedacht meiner Mitarbeiter im Rektoramt. Für sie, die wenigen, trifft die Feststellung zu: Damit viele weniger arbeiten können, müssen wenige mehr arbeiten. Durch ein Übermaß an Arbeitsleistung – ich weiß, nicht selten kennen sie keinen freien Sonntag, geschweige denn einen freien Samstag –, haben sie bis heute noch eine geordnete Verwaltung der Hochschule ermöglicht. Dekane und Abteilungsleiter haben mir stets helfend und ratend zur Seite gestanden, vor allem aber auch die Herren Altrektoren, deren Rat für mich stets besonderes Gewicht hatte. Mein besonderer Dank gilt Ihnen, Herr Prorektor Professor Senger. Aus Ihrer humanistischen Grundhaltung heraus haben Sie mich bei zahllosen Gelegenheiten mit Ihrer unübertrefflichen, fundierten Eloquenz unterstützt, haben mir ratend und helfend zur Seite gestanden in einem stets freundschaftlich-vertrauensvollen Verhältnis.

Eine Aufgabe, der ich zu Anfang nicht ohne Sorge entgegensah, waren die reprä-

sentativen Pflichten, die ich stellvertretend für die Hochschule übernahm. Wenn auch ihre Zahl Legion war und ich an einem mir in Erinnerung gebliebenen Tage drei Festessen absolvieren mußte, so wurden sie doch immer mehr zu den angenehm empfundenen Pflichten, ja schließlich zu erwartungsfrohen Stunden der Entspannung. Vielen unter Ihnen, insbesondere den Damen und Herren des konsularischen Corps, zahlreichen Ehrensensatoren, Ehrendoktoren und Freunden unserer Hochschule zugleich für meine Frau dafür zu danken, bedeutet für mich zugleich ein freudiges Sicherinnern.

In unserem Land bedurfte es nicht erst der Empfehlungen des Wissenschaftsrates, um damit im Ideellen und Materiellen die Verpflichtung für Lehre, Wissenschaft und Forschung zu wecken. Schon seit einigen Jahren weiß man um diese Verpflichtung. Dieses Land hat als erstes seine Bereitschaft erklärt, die Empfehlungen des Wissenschaftsrates zu erfüllen. In der vorgesehenen Frist von fünf Jahren wird sich, ich deutete es schon an, an unserer Hochschule nur der kleinere Teil der Empfehlungen durchführen lassen, es wird sich mithin der Aufbau auf einen längeren Zeitraum erstrecken. Ich darf dankbar feststellen, daß sich sowohl der Herr Ministerpräsident als auch der Herr Kultus- und der Herr Finanzminister dieser besonderen Not-situation bewußt sind. Sie, Herr Ministerpräsident, haben in zahlreichen offiziellen und inoffiziellen Aussprachen mit den Rektoren des Landes ihre stets vom Geiste des Helfenwollens getragene Verbindung mit den Hochschulen dieses Landes und damit mit seinen geistig-schöpferischen Werten bekundet. Nehmen Sie dafür unseren Dank entgegen. Ex officio sind Sie, Herr Kultusminister, und die Herren Ihres Ministeriums die ersten Gesprächspartner der Hohen Schulen. Die zahlreichen Unterredungen mit Ihnen, Herr Minister, waren nie vom Geiste dieses ex officio getragen, vielmehr immer von einem menschlichen Verstehenwollen und somit stets von Erfolg. Dafür danke ich Ihnen. Ich möchte auch dankbar vermerken, daß zumindest für den Verkehr zwischen Kultusministerium und unserer Hochschule Bürokratismus sich schon häufig anstelle des Amtsschimmels eines Fahrrads, ja gelegentlich schon eines Motorrads bedient. Die Technik bietet noch weitere Möglichkeiten. Mit dankbarer Freude darf ich feststellen, daß sowohl der letzte Finanzminister, Herr Dr. Frank, wie auch der derzeitige, Herr Dr. Müller, den von uns angemeldeten Erfordernissen weitgehend entsprochen haben. Ich darf an dieser Stelle auch den beiden Wirtschaftsministern, Herrn Dr. Veit und Herrn Dr. Leuze, danken, die sich stets die Förderung der Luftfahrtforschung sowie zahlreicher Disziplinen der angewandten Forschung im Rahmen unserer Hochschule haben angelegen sein lassen. Lassen Sie mich hier aus der Reihe der Legislative zwei Namen nennen, deren Träger sich seit

vielen Jahren für die Hochschulen eingesetzt haben, den Abgeordneten und Leiter des Finanzausschusses, Herrn Generaldirektor Dr. Möller und den Herrn Abgeordneten Angstmann.

Man hat gelegentlich die Frage gestellt, wozu ein Dank an die Herren der Exekutive, die Bereitstellung der benötigten Mittel ist eine selbstverständliche Aufgabe. Zweifellos: Keiner der Herren Minister würde sich der Notwendigkeit von Lehre und Forschung entziehen und verschließen können! Aber was ich bei ihnen fand, war nicht nur ein Genügetun einer amtlichen Pflicht. Selbst einst Studenten einer unserer Hohen Schulen, wissen sie aus eigenem um Not und Notwendigkeit von Lehre und Forschung. Nicht zuletzt in der gewandelten Gesellschaft von heute sind sie mit uns Rufer und Mahner um diese höchsten geistigen und damit gleichzeitig auch sehr realen Werte. Wenn zu diesen sachlichen Übereinstimmungen in diesen Jahren ein Verstehen im Menschlichen getreten ist, so darf ich Ihnen, einmal für mich, zugleich aber auch für meine Hochschule, aufrichtig Dank sagen.

Zwei Jahre Tätigkeit als Rektor haben mir eine Fülle ideeller und materieller Werte beschert. Mit Freuden denke ich z. B. an die unvergeßlichen Tage der europäischen Rektorenkonferenz in dem gastlichen Dijon mit dem abendlich-nächtlichen Besuch bei den Chevaliers du Tastevin, an die Weltrektorenkonferenz in Mexiko, an die anschließend auf Einladung des State Department erfolgte Rundreise durch die Vereinigten Staaten, an die Jubiläumstage mehrerer Universitäten, an die bei all diesen Gelegenheiten so zahlreichen menschlichen Begegnungen. All das wird in der Erinnerung noch leuchtender erscheinen, die nicht selten übergroßen physischen Belastungen, sie werden verblassen.

Jetzt aber endiget, seeligweinend,
Wie eine Sage der Liebe,
Mir der Gesang, . . .

Mit diesen Zeilen eines Großen dieses Landes, bei dem sich griechischer und deutscher Geist, antiker Formwille und mythische Gestaltungskraft in einem einzigartigen Bunde verbanden, Friedrich Hölderlin, schlage ich das Buch der Chronik zu.

Und nunmehr darf ich Sie, Herr Professor Lambert, zu mir bitten. Am 18. Januar dieses Jahres hat der Große Senat unserer Hochschule Sie zum Rektor für das Jahr 1961/1962 gewählt. Die Verfassung schreibt mir meine letzte Amtshandlung vor: Sie mit Handschlag auf die Verfassung unserer Hochschule zu verpflichten und Ihnen als äußeres Zeichen der Gewaltenüberleitung, zugleich als *signum honoris*,

die goldene Kette umzulegen. Lassen Sie mich als ersten Sie beglückwünschen. Möge Ihnen stets die geistige und physische Kraft Begleiter sein auf dem nicht selten steinigen Weg zur Erhaltung und Mehrung der geistigen und materiellen Güter unserer Hochschule.

Erlauben Sie mir noch einige Worte im menschlichen Bereich: Vielleicht wäre es nach zwei Jahren einer geistigen und physischen Hohezeit verständlich, wenn ich gleich dem größten Sohn meiner Heimatstadt bekennen würde:

»Ach, ich bin des Treibens müde,
was soll all' der Schmerz und Lust?
Süßer Friede,
komm, ach komm in meine Brust.«

Verständlich solches Denken, vielleicht, doch mir noch nicht gegeben! Magnifizienz, Ihnen und der Hochschule bereit zu helfen in dem Geiste, den einst Plato und seine Schüler in dem dem Gotte Akademos geweihten Haine pflegten, sei mir Los und Losung.

Dankworte des neuen Rektors

Sehr verehrter Herr Prorektor, lieber Herr Kollege Bredereck!

Sie haben mir soeben die Amtskette des Rektors auf die Schultern gelegt und mich feierlich verpflichtet. Während zweier langer Jahre haben Sie diese Amtskette getragen, und sie ist Ihnen bei den ungewöhnlich starken psychischen und physischen Beanspruchungen nie zu einer lästigen Bürde geworden. Wir alle freuen uns, daß Sie Ihre so erfolgreiche, aber auch schwere Zeit des Rektorats gesund überstanden haben. Wir hoffen sehr, daß Sie sich nunmehr ohne allzu große Abhaltungen wieder Ihren wissenschaftlichen Arbeiten widmen und zu Ihrer geliebten Chemie, Ihrem großen Institut sowie Ihren Mitarbeitern und Studenten zurückkehren können.

Ich schätze mich glücklich, daß gerade Sie mir als Prorektor ratend und unterstützend zur Seite stehen werden. Gleichwohl werde ich mich bemühen, Ihre gern gewährte Bereitschaft nicht über Gebühr zu beanspruchen. Dabei wäre ich glücklich, wenn es mir gelingen würde, das Amt in Ihrem Sinne weiterzuführen, in der gesunden Synthese zwischen Idealismus und Realismus.

Mir ist heute die ehrenvolle Aufgabe gestellt, Ihnen für die mit Sorge und uneigennütziger Mühe geleistete Arbeit den aufrichtigen Dank des Senats und der Studentenschaft unserer Hochschule auszusprechen. Sie waren unserem Kollegium auch in kritischen Situationen ein großartiger Rektor und haben sich um unsere Hochschule sehr verdient gemacht.

Antrittsrede des neuen Rektors

Professor Dr.-Ing. Walther Lambert

Der Verkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Wenn ich in dieser akademischen Stunde aus meinem Arbeitsgebiet berichten darf und als Thema das Problem des Verkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wähle, geschieht dies nicht allein der Aktualität wegen. Ich meine, Ihnen damit auch einen Einblick in den Arbeitsbereich eines Bauingenieurs geben zu können, der aus der verkehrswirtschaftlichen Schule Carl Piraths kommt und sich dem Verkehrsgeschehen verschrieben hat. Sie mögen daraus ersehen, wie weitgehend ein auf diesem Arbeitsgebiet tätiger Ingenieur neben technischen auch vor ökonomische Fragen gestellt wird.

Vor wenigen Wochen schrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung, die Schwierigkeiten, die Verkehrspolitik in den sechs Mitgliedsländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf einen Nenner zu bringen, würden erst nach und nach deutlich. Die Bundesrepublik sei keineswegs das einzige Land mit umfangreichen staatlichen Reglementierungen. Als gutes Beispiel wird von einer Auskunft berichtet, die das französische Verkehrsministerium kürzlich auf eine Anfrage aus Bonn erteilte: Sollte ein ausländischer Fruchtsaftproduzent auf den abwegigen Gedanken verfallen, seine Produkte mit eigenen Lastkraftwagen nach Frankreich zu befördern, muß er nicht etwa bei den französischen Straßenverkehrsbehörden eine Genehmigung einholen, nein, er muß seinen Antrag bei dem Verband seiner französischen Fruchtsaft-Konkurrenten in Paris einreichen.

Bei dem Ausmaß an Verkehrsreglementierung im eigenen Lande sind wir wenig berechtigt, uns über den Interventionismus in anderen EWG-Ländern aufzuregen. Jedoch geben die geradezu mittelalterlich anmutenden Zunftgedanken ein kleines Beispiel, wie unterschiedlich die verkehrspolitischen Vorstellungen in den einzelnen Ländern sind und welche Widerstände es auf dem dornigen Weg zu einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik zu überwinden gilt. Wir sind damit bereits mitten in der Problematik, denn ohne eine gemeinsame Verkehrspolitik ist es nicht möglich, Westeuropa zu einer Großraumwirtschaft zusammenzufassen.

GRUNDGEDANKEN ZUR EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT UND VERKEHRSPOLITIK

»Der Friede der Welt kann nicht gewahrt werden ohne schöpferische Anstrengungen, die der Größe der Bedrohung entsprechen.« Morgen werden es 11 Jahre, daß der damalige Außenminister der Französischen Republik, Herr Schuman, diese historische Erklärung abgegeben hat. Auf dem Wege über die Montan-Union wurde schließlich am 25. März 1957 der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von den sechs Mitgliedsstaaten unterzeichnet, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg. Die EWG hat sich als Ziel gesetzt, durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes eine harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens innerhalb der Gemeinschaft zu fördern, eine beständige und ausgewogene Wirtschaftsausweitung, eine größere Stabilität und eine beschleunigte Hebung der Lebenshaltung zu erreichen und die soziale Gerechtigkeit zu verbessern. Das Instrument der Gemeinschaft ist der einheitliche Binnenmarkt für industrielle und landwirtschaftliche Erzeugnisse mit gemeinsamen Hoheitsorganen. Der vorläufige Weg führt über eine Zollunion, durch die spätestens im Jahr 1974 alle Zollgrenzen zwischen den Mitgliedsstaaten und die heutigen mengenmäßigen Beschränkungen im zwischenstaatlichen Handel beseitigt sein sollen.

Im Hinblick auf die EFTA und die OECD sei gesagt, es ist nicht Sinn der EWG, in Europa einen Block zu bilden. Die Regierungen wirken im europäischen Verkehr – den politischen Bedingungen Rechnung tragend – heute bereits auf drei Ebenen zusammen: in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) mit Beteiligung der Ostblockstaaten, in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) für einen Kreis von 17 Mitgliedsstaaten (OECD) und in der EWG für den Zusammenschluß der Sechs. Die Assoziierung Griechenlands, die Erwägungen in England und jüngst auch in Dänemark und Norwegen, der EWG beizutreten, sind ebenfalls gute Zeichen.

Nun zur Einbeziehung des Verkehrs in die Integration, wie in der EWG-Sprache alle Bestrebungen bezeichnet werden, die über die Staatsgrenzen hinausreichen. Verständnisvoller Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen könnte man meines Erachtens auch sagen. Mit der wirtschaftlichen Integrierung sollen die Barrieren zwischen den einzelnen Staaten abgebaut werden, um einen unbehinderten Güter- austausch und rationellere Produktionsstandorte zu erreichen. Wenn dazu die bisherigen Regulative der Außenhandelspolitik, wie Devisenbewirtschaftung, Zölle

und mengenmäßige Beschränkungen ausgeschaltet werden, könnte die Versuchung naheliegen, das alte Ziel auf anderen Wegen zu erreichen. Eine mit Diskriminierungen behaftete national ausgerichtete Verkehrspolitik könnte einer dieser Wege sein. Die gemeinsame Verkehrspolitik ist aber nicht nur in den EWG-Vertrag aufgenommen worden, um eventuelle Wettbewerbsverfälschungen auszuschalten, sondern auch wegen der schon immer starken integrierenden Kräfte des Verkehrs.

Die Integrierung erstreckt sich dem Vertrag nach vorläufig nur auf den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Den Luftverkehr und die Seeschifffahrt einzu- beziehen ist der bereits bestehenden, weitreichenden internationalen Vereinbarungen wegen noch umstritten. Daß der Rohrleitungsverkehr nicht einbezogen wurde, ist seiner künftigen Bedeutung wegen zu bedauern. Der Ansicht des Bundeswirtschafts- ministeriums, Rohrleitungen selbst von Hunderten von Kilometern Länge nicht als selbständigen Verkehrszweig, sondern als eine Art innerbetrieblichen Transport an- zusehen, muß an dieser Stelle entschieden entgegengetreten werden.

Die Ziele des Vertrages zu verwirklichen, verlangt eine gesunde Verkehrswirtschaft. Voraussetzung ist, daß der heute vielfach kranke Verkehrsmarkt innerhalb der ein- zelnen Länder geordnet, also koordiniert wird. Weiter wird zu berücksichtigen sein, daß der Verkehr innerhalb der einzelnen Mitgliedsstaaten eine recht unterschiedliche Struktur besitzt, mehr in organisatorischer, weniger in technischer Hinsicht.

DIE AUSGANGSLAGE FÜR DIE INTEGRATION DES VERKEHRS

Entwicklung des Verkehrswesens

Zunächst ein kurzer Blick in die Verkehrsgeschichte, um die heutige Situation zu verstehen. Straße und Wasserweg waren jahrhundertlang die einzigen Verkehrs- träger. Dann kam die Eisenbahn, die größere Mengen befördern konnte als das Pferdefuhrwerk und dazu noch schneller und billiger war. Auch der damaligen Schifffahrt gegenüber war die Eisenbahn überlegen; sie konnte praktisch alle Wirt- schaftsräume erreichen. Da eine Eisenbahnstrecke im Gegensatz zum Wasserweg und zur Straße aber nur von einem Unternehmer betrieben werden kann, kam es zum Monopol, dessen sich die Eisenbahnen sehr bald bewußt wurden.

Liest man in der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen in Europa und Amerika nach, versteht man, daß die Regierungen sehr bald gezwungen wurden, Handel, Gewerbe und die Öffentlichkeit durch einschneidende Maßnahmen vor Mißbräu- chen dieses Monopols zu schützen. Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarif-

pflicht wurden eingeführt, und es entwickelte sich die Theorie und die Praxis des Verkehrs als öffentlicher Dienst, das gemeinwirtschaftliche Prinzip, durch das die Verkehrsinteressen den allgemeinen Interessen untergeordnet wurden. Die Eisenbahntarife wurden ein Instrument der Wirtschafts- und Sozialpolitik. Die Güter wurden beispielsweise durch den Wertstaffeltarif in Klassen eingeteilt, wobei hochtarifizierende Fertigprodukte die Beförderung der Grundstoffe, wie Kohle und Erz, subventionierten. Der Wertstaffeltarif einerseits und die Tarifgleichheit im Raum andererseits ermöglichten überhaupt erst Grundstofftransporte nach revierfernen Gebieten. Es blieb dabei nicht aus, daß die Tarife auch dem Druck von Pressure Groups ausgeliefert waren, so daß im Laufe der Zeit Ausnahmetarife in bedeutendem Umfange eingeführt wurden. Auch heute stehen hinter ideologisch aufgeblähten Konzeptionen nicht selten sehr reale wirtschaftliche Absichten von Interessengruppen.

Sicher war dieses Tarifsystem zur Zeit der beginnenden Industrialisierung ein wesentlicher Faktor für eine gesunde Raumordnung; auch der Landwirtschaft wurden wesentlich bessere Absatzmöglichkeiten geboten. Die Sozialtarife für den Berufsverkehr ermöglichten, Arbeitskräfte aus ländlichen Gebieten in die Zentren hineinzubringen, womit letztlich bestimmte Wirtschafts- und Verwaltungszweige subventioniert wurden. Dieses System konnte den Eisenbahnen wirtschaftlich zugemutet werden, solange sie dank ihres Monopols die Einnahmeverluste der Unterstützungs- und Sozialtarife durch Überschüsse aus den anderen Transporten ausgleichen konnten.

Dieser wirtschaftliche Ausgleich wurde aber in dem Augenblick gefährdet, in dem das Monopol angetastet wurde. Dies geschah in den zwanziger Jahren, als der Straßenverkehr in Form des Kraftfahrzeugs seinen früheren Platz zurückzuerobern begann. Das Kraftfahrzeug befand sich dabei in einer guten Ausgangsposition: individuelle Verkehrsbedienung, direkte Haus-Haus-Verkehre und räumliche Ungebundenheit. Günstig für ihn war auch das Tarifsystem der Eisenbahnen mit dem einheitlichen Frachtsatz, insbesondere aber der Wertstaffel, also hohe Tarife für Fertigprodukte. Der Kraftwagen konnte sich um diese hochtarifizierenden Güter mit steigendem Erfolg bemühen. Bei den Eisenbahnen kam es zu einer Gewinnabschöpfung. Ihnen verblieben in zunehmendem Maße wenig ertragreiche oder sogar unrentable Verkehre, während sie auch weiterhin die ihr auferlegten traditionellen Lasten ihrer öffentlichen Aufgaben zu tragen hatten und nach wie vor für den Unterhalt ihrer Anlagen voll aufkommen mußten.

Vorwiegend aus der zwischen den Kriegen herrschenden schweren Depression der

Wirtschaft heraus ist es zu erklären, daß die Möglichkeiten des neuen Verkehrsmittels Kraftfahrzeug nicht positiv genutzt wurden. Ein Hauptanliegen der öffentlichen Hand war es, Eisenbahnen und Binnenschifffahrt vor der Konkurrenz des Lastkraftwagens zu schützen und darüber hinaus den Wettbewerb innerhalb eines jeden Verkehrsträgers zu bremsen. So kam es zu weiteren dirigistischen Maßnahmen. In der Binnenschifffahrt wurde ein Festfrachtensystem und eine gleichmäßige Verteilung des Transportguts eingeführt und in vielen Ländern wurde die Zahl der Lastkraftwagen und der Schiffe kontingentiert. Mit diesen, man kann sagen, negativen Koordinierungsmaßnahmen wurde das damals gesteckte Ziel nur unvollkommen erreicht. Heute, in einer ganz anderen Wirtschaftsperiode, der Marktwirtschaft, darf der Straßenverkehr nicht mehr als störendes Element angesehen werden. Auf Grund seiner Anpassungsfähigkeit, auch in den verkehrsarmen Gebieten, muß er eher als eine wertvolle Ergänzung der Eisenbahnen gewertet werden, der es diesen ermöglicht, sich von ihren überholten Monopolverpflichtungen zu lösen. In echtem öffentlichen Interesse müßte man sich heute bei der Vielzahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel für einen Wettbewerb im Verkehr aussprechen, einen Wettbewerb auf der Basis der gleichen Startbedingungen und der objektiven volkswirtschaftlichen Selbstkosten der einzelnen Verkehrsträger.

Verkehrspolitische Situation

In die Analyse für die Ausgangslage der Integration wären neben der von Gebiet zu Gebiet verschiedenen Struktur der Raumerschließung noch die Leistungsfähigkeiten und die tatsächlichen Transportleistungen der einzelnen Verkehrsmittel einzubeziehen. Darauf kann ich aber hier nicht eingehen. Auch sind diese Strukturunterschiede weniger gravierend als die mannigfaltigen Einwirkungen des Staates auf die einzelnen Verkehrsträger, durch die Betriebs- und Beförderungspflicht bei den Eisenbahnen, die Konzessionen und Kontingente im Güterkraftverkehr, oder das Manipulieren mit der Beförderungssteuer, Umsatzsteuer und den Zöllen. Demgegenüber aber geradezu virtuos ist die Einflußnahme des Staates durch die Tarifpolitik, die besonders bedeutsam ist für die gesamte Wirtschaft als Kostenfaktor, für den Wirtschaftszweig Verkehr als entscheidendes Element der Rentabilität, für die gesamte Verkehrswirtschaft als Koordinierungsfaktor und für den Staat, um wirtschaftspolitische, handelspolitische und sozialpolitische Ziele zu verwirklichen.

Wenn im Bereich der EWG alle am Verkehr interessierten Stellen sich bevorzugt um die Tarifpolitik bemühen, ist das bei dem Gewicht, das diesem Fragenkomplex zukommt, sehr verständlich. Innerhalb der Mitgliedsstaaten der EWG bewegen

sich die verkehrspolitischen Konzeptionen zwischen zwei Auffassungen, die einander diametral gegenüberstehen. Der ideenmäßige Gegensatz wird vielfach stark vereinfachend und leider nicht immer exakt durch die Begriffe Gemeinwirtschaftlichkeit – Eigenwirtschaftlichkeit oder auch Dirigismus – Liberalismus gekennzeichnet – Ideologien, hinter denen sehr reale wirtschaftliche Interessen stehen. Ein Überblick der tarifpolitischen Lage in den sechs Ländern der Gemeinschaft zeigt, daß praktisch alle Systeme vertreten sind von einer nahezu völlig freien Gestaltung der Preise bis zum veröffentlichten Festtarif. Exponent des ersten Systems sind die Niederlande, Exponent des zweiten Systems ist die Bundesrepublik.

Die Niederlande haben für die drei konventionellen Verkehrsträger die am weitesten gehende wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit verwirklicht. Gleichwohl darf nicht übersehen werden, daß auch dort keineswegs Freiheit im Verkehr besteht. Der Konzessionszwang für den Straßengüterverkehr und Teile der Binnenschifffahrt unterstreichen, daß auch in den Niederlanden das freie Spiel von Angebot und Nachfrage den notwendigen wirtschaftlichen Ausgleich im Verkehrsgebiet allein nicht zu regeln vermag. Im Gegensatz zur Bundesrepublik jedoch sind die niederländischen Eisenbahnen eine privatrechtliche Aktiengesellschaft. Ein Tarifzwang besteht praktisch nicht, weil die festgesetzten Höchsttarife aus Wettbewerbsüberlegungen in der Form nicht veröffentlichter Sonderabmachungen jederzeit ohne Genehmigung und ohne Pflicht zur Veröffentlichung unterboten werden können. Zu diesen geheimen Sondervereinbarungen werden mindestens 80 % des Eisenbahnverkehrs abgewickelt. Je fester allerdings eine Regierung durch Konzessionszwang den Zugang zum Verkehrsmarkt in der Hand hat, um so leichter kann sie auch Zugeständnisse in der Tariffreiheit machen.

Demgegenüber weist die Bundesrepublik innerhalb der sechs Länder der Gemeinschaft wohl am ausgeprägtesten ein gegensätzliches System auf. Die Deutsche Bundesbahn unterliegt der staatlichen Reglementierung, wobei das gemeinwirtschaftliche Prinzip besonders betont wird. Das zeigt sich vor allem in den einheitlichen und gleichen Tarifen sowohl in wirtschaftsstarken als auch in wirtschaftsschwachen Gebieten wie darin, daß bestimmte Bevölkerungsschichten und Wirtschaftszweige durch Sozial- und Unterstützungstarife begünstigt werden. Allgemein gelten für die Eisenbahn, den Straßenfernverkehr und die Binnenschifffahrt im Binnenverkehr veröffentlichte Festtarife, die jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden sind und die durchweg der staatlichen Genehmigung unterliegen.

VERWIRKLICHUNG DER INTEGRATION

Der bisherige Bericht möge die Schwierigkeiten erkennen lassen, die sich der Integration noch entgegenstellen. Er sollte gleichzeitig aufzeigen, daß die Integration des Verkehrs sich neben der gemeinsamen Lösung verkehrstechnischer Fragen besonders auf eine Abstimmung der Tarifsysteme erstrecken muß.

Verkehrstechnik

Wer heute mit dem Auto oder im Zug durch Europa fährt, wird allzuoft die in der Vergangenheit betriebene nationale Verkehrspolitik feststellen müssen. Autobahnen enden an den nationalen Grenzen und münden in dörferübersäte Mäander, bei den Eisenbahnen wechseln Stromsysteme oder man fährt auf der einen Seite mit elektrischen Triebfahrzeugen und auf der anderen noch mit Dampflokomotiven.

Um dem abzuhelpen, hat die EWG-Kommission ein zusammenhängendes Programm für ein europäisches Verkehrsnetz entworfen. Das Hauptaugenmerk gilt einem klassifizierten europäischen Wasserstraßennetz mit einheitlichen Abmessungen und Verbindungskanälen zwischen den nationalen Schifffahrtssystemen, den großen Fernverkehrsstraßen, den Europastraßen und dem Ausbau sowie der Synchronisierung des europäischen Eisenbahnnetzes. Die Entwicklung der wirtschaftlich zurückgebliebenen Regionen soll dabei besonders berücksichtigt werden. Die EWG-Kommission sorgt ferner dafür, daß auch die Verkehrswege mit dritten Ländern, insbesondere denen der EFTA, in die Ausbaupläne einbezogen werden. Kritikern der angeblichen Blockbildung durch die EWG kann in diesem Zusammenhang vor allem das zur Zeit laufende hervorragende Projekt der sogenannten Vogelfluglinie entgegengehalten werden, das Skandinavien enger mit dem europäischen Festland verbinden wird. Die wichtigsten, wohl auch kostspieligsten Projekte liegen im Schifffahrtsbereich, wo die Kommission neben der schon laufenden Kanalisierung der Mosel eine Verbindung zwischen Rhone und Rhein, eine Vertiefung des Rheinbetts zwischen Mainz und St. Goar, die Verbindung Rhein-Main-Donau, den Ausbau des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee und den Ausbau der Elbe vorsieht. Im Straßenbau stehen neben zahlreichen Verbindungen über nationale Grenzen hinweg die Europastraßen Rosenheim-Verona, Brüssel-Paris, Nancy-Karlsruhe und Metz-Saarbrücken-Mannheim im Vordergrund. Bei der Elektrifizierung von Eisenbahnen wird der Deutschen Bundesbahn die größte Aufgabe zufallen. Sie ist an der Strecke Paris-Lüttich-Köln und Paris-Saarbrücken-Mannheim beteiligt, ferner muß sie die rechtsrheinische Strecke und die Nordsüdverbindung von Hamburg

und Bremen über Hannover nach Frankfurt für elektrische Zugförderung einrichten.

Die bedeutenden Vorleistungen, mit denen die Eisenbahnen auf den verschiedensten Gebieten des Baues und Betriebes in die technische Integration gehen, sollen an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Bei der bisher betont nationalstaatlichen Einstellung wird es heute allzuleicht als selbstverständlich angesehen, daß große Teile des Wagenparks und der Triebfahrzeuge grenzübergangsfähig sind. Dabei sind die erforderlichen technischen Voraussetzungen zu bedenken, wie die Einheit des Lichtraumprofils und der Achslasten, der Kupplungen und Puffer, der Beleuchtungs- und Heizsysteme, der Bremsapparate und der signaltechnischen Einrichtungen. Man denke auch an die TEE-Züge und an die Trans-Europ-Express-Züge für den Güterverkehr sowie die 200 000 EUROP-Güterwagen, die von den EWG-Eisenbahnen zusammen mit den Staatsbahnen Österreichs, der Schweiz und Dänemarks zur uneingeschränkten gemeinsamen Benutzung in die Europäische Güterwagengemeinschaft eingebracht wurden. Das alles ist eine seit Jahrzehnten geleistete hervorragende Pionierarbeit der Eisenbahnverbände und ein vorbildliches Beispiel der Zusammenarbeit.

Gleichwohl bleibt dem Ingenieur auch auf dem Sektor des Eisenbahnwesens noch ein weites Feld der Betätigung offen. Nur einiges soll hier angeführt werden: verstärktes Vorantreiben der Elektrifizierung der Strecken und des Betriebes mit Diesellokomotiven, Rationalisierung des Triebfahrzeug- und Wagenparks, Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung, verstärkte Automatisierung im Sicherungswesen und in den Rangierbahnhöfen und weitere Mechanisierung der Gleisunterhaltung. Im Straßenverkehr werden sich die künftigen Arbeiten vorwiegend auf folgende Gebiete erstrecken müssen: vergleichende Untersuchungen über Stärke und Verlauf der künftigen Verkehrsströme als Unterlage für Netzgestaltung, Klassifizierung und Reihenfolge der Straßenbauten, einheitliche Maßnahmen für Verkehrsregelung und Sicherheit, Standardisierung und Mechanisierung des Straßenbaus, Verringerung der Typenzahl der Lastkraftfahrzeuge und Austauschbarkeit der Anhänger durch einheitliche Anhängerkupplungen und Bremssysteme. Im Bereich der Binnenschifffahrt haben folgende Aufgaben den Vorrang: Untersuchungen über die Kosten sowie die direkten und indirekten Vorteile von neuen Wasserstraßen, Ausbau der Häfen und Modernisierung der Hafentechnik, dem europäischen Schiffstyp mit 1350 t Tragfähigkeit angepaßt, Begrenzung der Typenzahl, Normung des Schiffskörpers, der Motoren und der Ausrüstung und Entwicklung der Schubschifffahrt. Wenige Stichworte klangen hier an, die dem Ingenieur zeigen, welche vielfältigen Aufgaben seiner warten und wieviel Neuland dabei zu betreten sein wird.

Verkehrspolitik und Tarifsysteem

Die Aufgaben auf dem Gebiete der Verkehrstechnik sind vielfältig und nicht einfach zu lösen. Die Integrierung auf dem verkehrspolitischen und tarifarischen Gebiet jedoch ist unvergleichlich schwieriger. Das ist oft so, wenn die Probleme von der naturwissenschaftlich-technischen Ebene in die der Politik hinüberwechseln. Hier, in der Atmosphäre einer Technischen Hochschule, darf ich das ruhig sagen. In der Verkehrspolitik stehen sich zwei Auffassungen gegenüber. Eine sieht im Verkehrswesen ein Instrument der Wirtschafts- und Sozialpolitik nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip, die andere fordert weitgehend ein marktwirtschaftliches Konkurrenzverhältnis zwischen den Verkehrsträgern.

Verkehr und Marktwirtschaft

Die Forderung nach einer mehr marktwirtschaftlichen Orientierung des Verkehrs setzt einen Blick auf die Eigenart des Verkehrsmarktes voraus. Im Gegensatz zur industriellen Produktion lassen Verkehrsleistungen sich nicht auf Vorrat erzeugen. Einerseits sind nicht genutzte Betriebsleistungen vertan und andererseits Nachfragespitzen nicht durch Rückgriffe auf Lager zu decken. Die Unpaarigkeit der Verkehrsströme zwingt dazu, die Kapazität eines Verkehrsmittels auf den stärksten Verkehrsstrom abzustellen. Gleiches gilt für die saisonalen und täglichen Verkehrsspitzen. Diesen Besonderheiten des Verkehrsmarktes zufolge neigt der Verkehr weit mehr dazu, mit Grenzkosten zu arbeiten, als die Industrie. Auf einem völlig freien Verkehrsmarkt ohne Kontingentierungen und Preisbindungen würde sich ein besonders scharfer Wettbewerb mit ausgeprägter Tendenz zu ruinöser Konkurrenz ergeben. Das würde außerdem eine steigende Differenzierung der Tarife in räumlicher Hinsicht mit sich bringen; Räume mit großem Verkehrsaufkommen würden zwangsläufig tarifarisch bevorzugt. Für die privaten Verkehrsunternehmer könnte der freie Wettbewerb eine Schlechterstellung bedeuten, denn die nicht bankrottfähigen und in bestimmten Verkehren unentbehrlichen Unternehmen der öffentlichen Hand würden einen ruinösen Wettbewerb am längsten aushalten. Freunde einer bedingungslosen Freiheit im Verkehr seien noch auf Großbritannien hingewiesen. Dort besteht volle Freiheit; die Ergebnisse sind aber nicht ermutigend.

Im Verkehr keinen freien, sondern auch künftig einen regulierten Wettbewerb als zweckmäßige Ordnungsform anzusehen, führt zu der Frage nach den Institutionen, die eine Ordnung gewährleisten könnten. Zulassungsbeschränkungen einerseits und Preisbindungen andererseits bieten sich an. Nur müssen im Gegensatz zu den bis-

herigen Methoden neue Formen gefunden werden. Die Verkehrsunternehmen bedürfen einer beweglicheren Gestaltung der Tarife, um sich künftig einer Änderung der Kosten ihrer Einzelverkehre und auch neuen Transportaufgaben besser anpassen zu können.

Tarifpolitik

Das Tarifsystem ist der wichtigste Faktor, um einmal die Verkehrsträger zu harmonisieren, zum anderen die verschiedenen Verkehrsträger zu koordinieren und auf diesem Wege schließlich den europäischen Verkehr zu integrieren. Dabei bedeutet Harmonisieren, auf der Basis der unterschiedlichen Selbstkosten der verschiedenen Verkehrszweige innerhalb eines bestimmten Verkehrsträgers Ordnung zu schaffen. Koordinieren der verschiedenen Verkehrsträger heißt, den Wettbewerb zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße innerhalb eines Landes auf der Basis gleicher Startbedingungen zu regeln. Bei einer gemeinsamen Verkehrspolitik kann heute kein europäisches Land seine augenblickliche Verkehrskonzeption unverändert weiter verfolgen – eine an sich glückliche Ausgangslage. Wie soll diese künftige gemeinsame Verkehrspolitik, insbesondere die Tarifpolitik, aussehen? Soll sie wie in der Bundesrepublik zur staatlichen Reglementierung neigen, oder den liberalen Charakter der Niederlande tragen, der mehr den Motiven der Wirtschaftsgemeinschaft entspricht?

Vor dem Ausschuß für Verkehrsfragen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl gab Herr Paul J. Kapteyn, ein Niederländer, 1957 einen sehr beachtenswerten Bericht. Sachverständige der drei Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiff und Lastkraftwagen aus verschiedenen Ländern unterstützten ihn bei seiner Arbeit. Dieser Bericht gibt meines Erachtens einen wesentlichen Beitrag für eine künftige Synthese der derzeitigen verkehrs- und tarifpolitischen Konzeptionen der Einzelstaaten ab. Kapteyn vertritt die Ansicht, die künftigen Tarife von jeder künstlichen Beeinflussung freizuhalten und das Spiel des Wettbewerbs bei ihrer Bildung mitwirken zu lassen. Deshalb setzt auch er sich dafür ein, daß die objektiven Selbstkosten der einzelnen Verkehrsmittel der Preisbildung zugrunde gelegt werden. In einer Koordinierung, die von den Selbstkosten ausgeht, so meint er weiter, ist kein Raum mehr für ein Manipulieren mit Tarifsyste-men, um soziale, wirtschaftliche oder nationale Belange zu fördern. Er spricht somit gegen eine autoritäre Festsetzung der Transportpreise. Wozu eine andere Auffassung führe, erzählt Herr Kapteyn in einer netten Geschichte. Einer seiner Freunde saß bei einem Abendessen neben einem Verkehrsminister und fragte diesen höflichkeitshalber, was denn zu seinem Ressort

gehöre. »Alles was sich bewegt und ein Defizit hat«, war die klare Antwort des Ministers. Herr Kapteyn fügt dieser Geschichte am Schluß noch hinzu: »So ergeht es einem Minister in einem Lande, wo nicht die Selbstkosten und die Marktlage die Frachtpreise bestimmen.« In seinem Bericht jedoch setzt er sich im Gegensatz zum derzeitigen holländischen System für eine Veröffentlichung der Tarife ein. Der Ver-
lader müsse vor allem im Gemeinsamen Markt in der Lage sein, die Wahl zu treffen, die ihm die meisten Vorteile bietet. Das war damals für einen Holländer als Vertreter der liberalen Richtung neu. Der Kapteyn-Bericht wurde vom Ausschuß des Europäischen Parlaments zur Grundlage seiner weiteren Arbeiten genommen.

Die Situation in der Bundesrepublik dieser Konzeption gegenüber richtet unsere Aufmerksamkeit vornehmlich auf die Entwicklung in der jüngsten Vergangenheit. Das im Jahre 1960 erstattete Gutachten der vom Bundestag zur Sanierung der Bundesbahn eingesetzten unabhängigen Kommission, das sogenannte Brand-Gutachten, wäre hier zuerst zu nennen. Diese Kommission schlägt hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Tarifpolitik weitgehende Erleichterungen vor. Die Bundesbahn, die Binnenschifffahrt und der Straßenfernverkehr sollen die Tarife wieder selbst bestimmen können und nicht ein außenstehender Dritter. Die Beförderungspflicht der Eisenbahn bis zu Entfernungen von 100 km sei aufzuheben. Unter Einbeziehung privater Lastkraftwagenorganisationen müsse der Knotenpunktverkehr auf der Schiene gefördert werden.

Auch im Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium haben wir uns für eine starke Auflockerung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips ausgesprochen. Die Produktionsstätten den allgemeinen Interessen entsprechend im Raum zu dezentralisieren, schien uns bei der heutigen und künftigen Marktsituation als wichtigste Aufgabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen übrigzubleiben. Durch die Aufrechterhaltung der Gleichheit der Tarife im Raum kann die Deutsche Bundesbahn dazu auch weiter einen wesentlichen Beitrag leisten. Nur muß unserer Ansicht nach dieses Prinzip künftig weniger starr gehandhabt werden, eine mäßige Abschwächung ist erforderlich. Die Auswirkungen der Tarifgleichheit auf die wirtschaftsschwachen Gebiete sind sehr zu begrüßen, und die Verluste werden der Bundesbahn vielfach auch zumutbar sein. Unerwünschte Wirkungen aber ergeben sich auf den verkehrsdichten Strecken, die gerade das finanzielle Rückgrat der Bundesbahn für einen Ausgleich bilden sollen. Aus dem Prinzip der Gleichheit der Tarife im Raum ergibt sich der Zwang, die Tarife im Gesamtnetz auf einem Mittelwert zu halten. Das bedeutet bei kostengünstigen Verkehren zwischen Knotenpunkten und beim Transport großer Mengen in einem Zug, daß die Bundesbahn einerseits

die Kostenvorteile ihres großströmigen Verkehrs nicht in vollem Umfang ausnutzen kann und andererseits Transporte im Flächen- und Verteilerverkehr ausführen muß, die besser und billiger vom Lastkraftwagen abgewickelt würden. Der Beirat empfiehlt daher ebenfalls, die Tarife an den Selbstkosten zu orientieren, um künftig die natürlichen Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel im Tarif zum Ausdruck zu bringen.

Im Gegensatz zur derzeitigen holländischen Tarifgestaltung und zu den Vorschlägen der Brand-Kommission, aber in Übereinstimmung mit dem Kapteyn-Bericht lehnt der Beirat nicht veröffentlichte Sondervereinbarungen ab. Wir möchten die Verladener gleichmäßig behandelt wissen, die Markttransparenz wahren und einen unregulierten Wettbewerb verhindern. Um der Tarifgestaltung in gemessenen Grenzen Bewegungsfreiheit zu geben, empfehlen wir, für alle Verkehrsträger anstelle der Festtarife Tarife mit Höchst- und Mindestsätzen einzuführen, also ein Tarifband, auch Margentarif genannt. Mit dem Tarifband bleibt durch den Höchstsatz der Schutz des Verkehrskunden vor überspannter Preissteigerung und durch den Mindestsatz der Schutz des Wettbewerbs vor übertriebener Unterbietung erhalten. Das Tarifband ermöglicht auch, die bisherige enge Bindung des Kraftwagentarifs an den Eisenbahntarif zu lockern. Damit könnte die Entwicklung eines arteigenen Kraftwagentarifs angebahnt werden. Aus vielfältigen Gründen, nicht zuletzt der Entlastung der Fernstraßen wegen, muß auch von der Tarifseite her ein Anreiz geschaffen werden, daß der Kraftwagen sich mehr dem Flächenverkehr, die Eisenbahn sich mehr dem großströmigen Verkehr widmet.

Das Ziel unserer Verkehrspolitik müßte sein, daß jedes Verkehrsmittel sich auf den Verkehrsgebieten betätigt, auf denen seine technischen und wirtschaftlichen Vorzüge sich am besten auswirken. Die Tarifgleichheit nicht grundsätzlich aufzuheben, sie aber durch die Einführung von Margentariifen wesentlich abzuschwächen, scheint uns ein erster guter Schritt auf diesem Wege zu sein. Die vorher in Schlaglichtern wiedergegebene Analyse der derzeitigen Gesamtsituation im EWG-Raum zeigt, daß diese Konzeption und gerade die selbstkostenorientierten Margentariife sich in die Zielsetzung der EWG-Verkehrspolitik gut einfügen würden. Damit wäre die Basis für eine vernünftige Synthese der beiden grundsätzlichen Möglichkeiten im volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Sinn gegeben. Vor wenigen Tagen wurde in der CDU/CSU-Fraktion des Bundestags für die umstrittenen Fragen bei der Verkehrsreform ein Kompromiß vereinbart, der die geplanten Margentariife praktisch ablehnt. Das ist meines Erachtens recht bedauerlich, um so mehr, wenn man bedenkt, daß eine kleine Gruppe aus falscher Einschätzung heraus dem wettbewerbsfreund-

lichen Kurs der jüngsten deutschen Verkehrspolitik Steine in den Weg legte, gerade eine Gruppe, deren Land daraus erheblichen Nutzen gezogen hätte. So bleibt vorerst nur als Trost, daß auf politischer Ebene ausgehandelte Beschlüsse nicht immer ein langes Leben haben müssen.

Zur heutigen Situation bei der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ist zu sagen, daß die EWG-Kommission dem Ministerrat in Kürze den Entwurf einer gemeinsamen Verkehrspolitik überreichen wird. Ihre Vorschläge beruhen auf den Grundsätzen der gleichen Behandlung aller Verkehrsmittel, der Finanzautonomie und Aktionsfreiheit der Verkehrsunternehmen, der freien Wahl der Verkehrsnutzer und der Koordinierung der Investitionen. Der Leitgedanke des Entwurfs ist, im europäischen Verkehr unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse des Verkehrswesens ein »Maximum an Freiheit« zu schaffen.

ERGEBNIS

Auf der Linie des Kapteyn- und Brand-Berichts und des Beirat-Gutachtens habe ich versucht, die Richtung einer möglichen Lösung aufzuzeigen. Dabei möchte ich keineswegs verhehlen, daß es äußerst schwierig sein wird, sich auf eine gemeinsame Verkehrspolitik zu einigen. Doch muß auch festgestellt werden, daß nicht nur Trennendes, sondern auch schon viel Gemeinsames da ist, mehr vielleicht, als ein erstes Ansehen erwarten ließ.

Wir stehen am Beginn eines neuen Abschnitts europäischer Verkehrspolitik. Mit dem Mut zu neuen Wegen, aber auch mit der Bereitschaft zu Abstrichen müssen wir eine elastische Politik im Verkehr betreiben. Wir sollten nicht vereinheitlichen, wo dieses unzweckmäßig und daher abzulehnen ist, aber auch nicht nur negative Kritik üben und im nationalen Denken verhaftet bleiben. Es geht doch um etwas Größeres, um das zu ringen es sich lohnt, ein vereintes Europa.

Die Wissenschaften, insbesondere die Verkehrswissenschaften als überstaatlich betriebene Disziplinen, können zur Lösung der Verkehrsintegration einen guten Teil beitragen, sei es durch den geistigen Austausch von Erkenntnissen, sei es durch Versachlichung der Interessenpolitik, sei es durch die Weiterentwicklung der Technik, oder sei es durch die internationale Zusammenarbeit der verkehrswissenschaftlichen und verkehrstechnischen Organisationen.

Die Verkehrstechnik und Verkehrswirtschaft ist mehr als nur ein Haufen von Bauwerken und Maschinen. Friedrich List, unser Reutlinger Landsmann und deutscher Eisenbahnkönig, sah das schon vor 130 Jahren. Er, der die Tyrannei der Kleinfürsten als Parlamentarier fürchterlich erlitten hatte, sah in der Eisenbahn die Erlöserin aus

dieser Enge. Er sah in der Lokomotive, und diese steht heute stellvertretend für alle Verkehrsmittel, nicht bloß ein kuriozes, rauchendes und puffendes Fahrzeug, gut genug, eine Last zu schleppen, er wußte, daß viel tiefere Möglichkeiten in diesem Gebilde schlummern, stark genug, das Leben der Völker zu verändern, stark genug, das Leben der Völker zu verbessern.

Literatur: KAPTEYN: »Bericht über die Koordinierung des europäischen Verkehrs« Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, November 1957. – Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn: »Bericht über die Deutsche Bundesbahn« (Brand-Gutachten) Januar 1960. – Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: »Grundsätze zur Verkehrspolitik« Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 9, Bad Godesberg, Oktober 1960.