

Heft 3

58. Jahrgang

# Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft – ÖZV

(bis 1989 Verkehrsannalen)

Gedruckt mit Unterstützung unserer Kuratoriumsmitglieder sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Medieninhaber und Herausgeber: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG);  
1090 Wien, Kolingasse 13/7, Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43/ 1 / 585 36 15

Redaktion:      Chefredakteur:           Univ.- Lektor Prof. Mag. Dr. Gerhard H. Gürtlich  
                  Chefredakteur Stv.:       Univ.- Lektor DI Dr. Markus Ossberger  
                  Redaktion:                 DI Ruth Hierzer  
                  Redaktionsbeirat:        Ao.Univ.Prof. Dr. Günter Emberger, Univ.-Prof. Dr. Norbert Ostermann,  
  Ass.-Prof. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier, Univ.-Prof. Dr. Klaus Rießberger,  
  Univ.-Prof. Dr. Gerd Sammer, Dr. Sepp Snizek, Dr. Csaba Szekely,  
  Dr. Helmut Zolles  
  alle 1090 Wien, Kolingasse 13/7

Hersteller:       **OUTDOOR PRINT-MANAGEMENT**  
                  Getreidemarkt 10, 1010 Wien

## Bezugsbedingungen:

Der Bezug der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist an die Mitgliedschaft bei der ÖVG gebunden.

### Jahresbeitrag:

für Jungmitglieder	€ 18,—
für ordentliche Mitglieder (Einzelpersonen)	€ 37,—
für fördernde Mitglieder	€ 190,—
für Unternehmensmitglieder unter 100 Mitarbeiter	€ 450,—
für Unternehmensmitglieder über 100 Mitarbeiter	€ 900,—
für Kuratoriumsmitglieder	€ 2.500,—

Darüber hinaus kann die Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft zu einem Kaufpreis von € 8,00 je Einzelheft zuzüglich Versandkosten erworben werden.

Auskünfte erteilt das Sekretariat der ÖVG, 1090 Wien, Kolingasse 13/7,  
Telefon: +43 / 1 / 587 97 27, Fax: +43 / 1 / 585 36 15  
E-Mail: [office@oevg.at](mailto:office@oevg.at), Homepage: [www.oevg.at](http://www.oevg.at)

Die österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erscheint viermal jährlich.

Manuskripte müssen druckfertig, wenn möglich in einem gängigen Textverarbeitungssystem, verfasst sein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Über die Annahme eines Beitrages entscheidet die Redaktion.

Der Nachdruck von Artikeln ist, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Offenlegung gemäß Mediengesetz:

Ziel der Österreichischen Zeitschrift für Verkehrswissenschaft ist es, die Verkehrswissenschaft zu fördern, verkehrswissenschaftliche, -technische und -politische Themen zu behandeln, Lösungen aufzuzeigen sowie neue Erkenntnisse der verkehrswissenschaftlichen Forschung bekannt zu machen.

# Das Verkehrsarchiv 1938–1945\*

Maria STAGL

## 1. Die Vorgeschichte und Entwicklung des Archivs<sup>1</sup>

### 1.1. Die Entwicklung der verschiedenen „Bau-Archive“ bis zur Errichtung eines „Eisenbahnarchivs“ im Jahr 1897

Bereits kurze Zeit nach Beginn des Staatsbahnbaues – gegen Ende der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts – hatte sich gezeigt, dass die Bauunterlagen der ehemaligen Generaldirektion für Staatseisenbahnen (1842–1848) nur sehr unvollständig oder überhaupt nicht mehr auffindbar waren. Aus diesem Grund wurde im August 1850 durch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ein eigenes Bauarchiv bei der Generalbaudirektion eingerichtet, um „die aus früherer Zeit fehlenden Karten, Pläne und sonstigen Zeichnungen aufzufinden und sie zur weiteren Aufbewahrung in das Bauarchiv abgeben zu können“.<sup>2</sup>

Doch dieser Dienststelle war nur eine kurze Lebensdauer beschieden. Die Angelegenheiten des Eisenbahnbaues wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wie ein Ball zwischen verschiedenen Institutionen hin- und her geschoben. Mit der Auflösung der Generalbaudirektion im Jahr 1852 gingen die Agenden des Eisenbahnbaues an die neu errichtete Zentralkommission für Eisenbahnbauten über.<sup>3</sup> Nach deren Liquidierung mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1859 wurden ihre Geschäfte dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten übertragen.<sup>4</sup> Aber noch im Herbst des Jahres 1859 übernahm wiederum das Ministerium für Finanzen diese Angelegenheiten.<sup>5</sup> Von diesem Zeitpunkt an bis etwa 1870 befasste sich keine staatliche Stelle mit der systematischen Sammlung von Eisenbahnplänen; der Gesamtbestand wurde zerstreut.

Die dem Handelsministerium untergeordnete k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, bei der seit 1871<sup>6</sup> die Projektunterlagen abzugeben waren, beantragte in der Folge unverzüglich beim Ministerium die Einrichtung eines Archives bei der Bauabteilung,<sup>7</sup> um eine ordnungsgemäße Aufbewahrung und Evidenzhaltung der bereits vorhandenen und noch einlangenden Projekte zu gewährleisten. Am 1. Oktober 1871 nahm dieses Archiv seine Tätigkeit auf.

Die Agenden des Staatseisenbahnbaues wurden von der Bauabteilung der Generalinspektion auf

die mit 16. August 1875 errichtete Direktion für Staatseisenbahnbauten übertragen.<sup>8</sup> Bei dieser und der nachfolgenden Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen – errichtet im Zuge einer Neuorganisation 1884<sup>9</sup> –, wurden umfangreiche Planbestände der vom Staat gebauten sowie der nach dem Jahr 1882 verstaatlichten Privatbahnen gesammelt und in einem eigenen Archiv verwahrt.

Nach der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896<sup>10</sup> stellte die Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen am 31. Juli 1896 ihre Tätigkeit ein. Das Eisenbahnministerium teilte durch eine Verfügung den gesamten Planbestand der Generaldirektion auf die Generalinspektion und die Staatsbahndirektion auf.<sup>11</sup> Ein Großteil dieser der Staatsbahndirektion übergebenen Unterlagen ist verloren gegangen.

### 1.2. Der Weg vom „Eisenbahn-Archiv“ (1897) zum „Archiv für Verkehrswesen“ (1920) und die Jahre bis 1938

Im Jahre 1897 errichtete das Eisenbahnministerium das Eisenbahnarchiv,<sup>12</sup> das ab diesem Zeitpunkt die Bauvergebungs- und Abrechnungsoperatere der vom Staat errichteten Bahnen als Beilagen zur Urkundengruppe verwahrte. Alle anderen Unterlagen wurden vom Archiv der Generalinspektion archiviert. Mit Dezember 1897 wurde auch das k. k. Museum der österreichischen Eisenbahnen dem Eisenbahnministerium eingegliedert.<sup>13</sup>

Da sich die Archivierung von Plänen an zwei unabhängigen Stellen als äußerst unzweckmäßig erwies, beantragte das Eisenbahnarchiv im Jahr 1903, in Anbetracht der Zusammengehörigkeit der Archivalien diese gemeinsam bei einer Stelle archivieren zu lassen. Der Vorstand des Eisenbahnarchivs war sogar bereit, die in seinem Archiv verwahrten Pläne an die Generalinspektion abzugeben, um eine einheitliche Verwaltung sicherzustellen.<sup>14</sup> Dieser Antrag blieb ebenso unberücksichtigt wie ein weiterer aus dem Jahr 1911, in dem sogar das Eisenbahnministerium dafür plädierte, im Interesse der Einheitlichkeit der Verwaltung bzw. der Leitung des Archivdienstes das Archiv der Generalinspektion dem Eisenbahnarchiv einzugliedern.<sup>15</sup>

Nach der Auflösung der Generalinspektion mit Wirkung vom 1. Jänner 1920 gingen deren Aufgaben an das Staatsamt für Verkehrswesen

über.<sup>16</sup> Die Weiterführung des Planarchivs der aufgelösten Generalinspektion wurde ab 1. Mai 1920 dem Eisenbahnarchiv übertragen.<sup>17</sup>

Im Zuge der Neuorganisation der staatlichen Verwaltung wurde das Eisenbahnarchiv in „Archiv für Verkehrswesen“ umbenannt und sein Geschäftsbereich bedeutend erweitert. Es war ab diesem Zeitpunkt auch für die Verwahrung der alten Registraturen der obersten Post- und Telegraphenverwaltung, der Luft- und Schifffahrt sowie des Kraftfahrlinienwesens zuständig.<sup>18</sup>

Zur Vereinfachung und Effizienzsteigerung wurde dem „Archiv für Verkehrswesen“ mit 1. September 1925 das Eisenbahnmuseum verwaltungs-technisch angegliedert. Beide fungierten nun als „Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst“ unter einer gemeinsamen Leitung, dem Archivvorstand, im Rahmen des Ministeriums.<sup>19</sup>

### 1.3. Das Verkehrsarchiv als Dienststelle der Deutschen Reichsbahn

Der „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im Jahre 1938 führte vorerst zu keinen Änderungen. Der „Verkehrswissenschaftliche Fachdienst“ verblieb zunächst im Rahmen der Verkehrssektion und später im Verband der „Überleitenden Verkehrssektion“ des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit.<sup>20</sup> Mit Verordnung vom 9. Februar 1939<sup>21</sup> übernahm der Reichsverkehrsminister die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse über die Eisenbahnen in Österreich. Er wurde ermächtigt, diese Befugnisse auch nachgeordneten Behörden zu übertragen. In der Folge wurde mit sofortiger Wirksamkeit die „Überleitende Verkehrssektion“ des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Aufgabenkreis Wirtschaft, aufgelassen. Das in deren Wirkungskreis fallende Referat „Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst, Eisenbahnarchiv und Museum“ wurde von der Reichsbahndirektion Wien übernommen<sup>22</sup> und der Abteilung 1 (Administratives) als Büro unterstellt. Bei der Bezeichnung herrschte zunächst Uneinigkeit; einmal wurde das Referat als „Eisenbahnarchiv“, dann wiederum als „Verkehrsarchiv“ oder „Archiv- und Museumsleitung“ bezeichnet. Dies führte wiederholt zu Verwechslungen mit reinen, gleichfalls den Namen „Eisenbahnarchiv“ führenden Registraturen. Über Antrag des Leiters wurde daher im Jahre 1942 der Name „Archiv für Verkehrswesen“ festgelegt.<sup>23</sup>

Dieses „Archiv für Verkehrswesen“, in weiterer Folge meist nur als „Verkehrsarchiv“ bezeichnet, nahm gegenüber den anderen in Wien bestehenden Zentralarchiven eine Sonderstellung ein. Diese (Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Hofkammerarchiv, Kriegsarchiv und das Archiv des Innern und der Justiz) waren zwar alle bis zum

„Anschluss“ dem Bundeskanzleramt unterstellt, wurden aber selbständig verwaltet. Die Bestrebungen in der Zwischenkriegszeit, diese Archive, einschließlich des dem Unterrichtsministerium unterstehenden Unterrichtsarchivs, unter eine gemeinsame Leitung zu stellen, konnten jedoch erst nach dem „Anschluss“ realisiert werden. Mit Erlass des Reichsministeriums des Innern vom 28. Oktober 1939 wurden das Haus-, Hof- und Staatsarchiv, das Hofkammerarchiv, das Archiv des Innern und der Justiz und das Unterrichtsarchiv zum „Reichsarchiv Wien“ zusammengefasst und dem Reichsministerium des Innern direkt unterstellt.<sup>24</sup> Das Kriegsarchiv unterstand nunmehr als „Heeresarchiv Wien“ dem Oberkommando des Heeres.<sup>25</sup>

Was geschah nun mit dem Verkehrsarchiv? Dieses wurde aus dem Verband des Reichsverkehrsministeriums herausgelöst und der riesigen Organisation der Deutschen Reichsbahn unterstellt. Auf den ersten Blick lässt diese Situation vermuten, dass das doch eher kleine, aber nicht unbedeutende Verkehrsarchiv in der großen Organisation der Deutschen Reichsbahn „verloren ging“, was aber nicht der Fall war. Von Seiten der Deutschen Reichsbahn erkannte man schnell die immense Bedeutung der Archive (nicht nur im ehemaligen Österreich), unter anderem natürlich wegen der Wichtigkeit der technischen Unterlagen der Eisenbahnstrecken für die eigenen und auch für militärische Zwecke, und versuchte, diesen einen besonderen Schutz zu verschaffen.

## 2. Die personellen Veränderungen nach 1938

Mit der Angliederung des „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes, Eisenbahnarchiv und Museum“ an die Reichsbahndirektion Wien trat keine Änderung in der Leitung ein, es wurde von dem schon seit 1924 mit der Leitung betrauten Dr. Karl Feiler (1887–1982) durch alle Wirrnisse der Kriegsjahre sehr umsichtig geführt.

Im Jahre 1938 gehörten weiters folgende Personen dem Archiv an: Bahnrat Dr. Franz Garbeis, Kanzleidirektor Eduard Hermann, Revident Adolf Kraus, Dipl. Ing. Friedrich Beitler (im Werkvertrag mit dem Ministerium) und der Amtsgehilfe Alois Binder.<sup>26</sup>

Im Jahr 1939 kann aus einem Schreiben über die „Belehrung der Bediensteten zur Spionageabwehr“ folgender Personalstand abgeleitet werden: Hofrat Dr. Karl Feiler, Oberinspektor Dr. Franz Garbeis, Ing. Friedrich Beitler, Kanzleidirektor Eduard Hermann, die Reichsbahnsekretäre Emilie Paar, Adolf Kraus und Josef Lehmann, der Amtsgehilfe Alois Binder und der Betriebsarbeiter Wilhelm Berger.<sup>27</sup>

Mit Beginn des Jahres 1940 schied Ing. Beitler aus, da er zum Werkstättenbüro der Reichsbahndirektion Wien versetzt wurde. Eduard Spitzer kam als Botenmeister und Hauswart hinzu, Mitte des Jahres wurde dieses Team noch durch die Reichsbahnassistenten August Freiberger und Johann Fraisl sowie die Scheuerfrauen Leopoldine Plott, Ernestine Spitzer und Maria Wagner ergänzt.<sup>28</sup> 1941 wurde Franz Prandl als Amtshelfe aufgenommen. Im Jahr 1943 wechselte Wilhelm Berger zur Dienststelle Wien Süd, an seine Stelle trat Betriebsassistent Rudolf Brichta.<sup>29</sup>

Ein Verzeichnis vom Oktober 1943 jener Bediensteten, die als Einsatzkräfte im erweiterten Selbstschutz ihres Bereiches tätig waren, nennt folgende Namen: Dr. Karl Feiler, Dr. Franz Garbeis, Eduard Spitzer, Marie Wagner, Josef Lehmann, Franz Prandl, August Freiberger und Rudolf Brichta. Die Bediensteten Adolf Kraus, Alois Binder und Johann Fraisl waren dauernd nach Schloss Krumbach abgeordnet, wohin umfangreiche Aktenbestände ausgelagert werden mussten.<sup>30</sup> Für kurze Zeit hatten auch Eduard Spitzer, Maria Wagner und Leopoldine Plott bei der Verlagerung mitzuhelfen.<sup>31</sup> Des Weiteren wurde ein Arbeitsverteilungsplan für das Archiv für Verkehrswesen und das Historische Eisenbahn-Museum erstellt und genaue Aufgabengebiete für jede Person festgelegt.<sup>32</sup>

Im Jahr 1944 wurde die personelle Situation noch prekärer, da durch die weiteren Auslagerungen von Archivbeständen in das Martinschloß bei Klosterneuburg auch Personal dorthin abgezogen werden musste. Es waren dies Dr. Franz Garbeis, Josef Lehmann und August Freiberger. In Wien verblieben außer dem Leiter Dr. Karl Feiler nur Emilie Paar und Franz Prandl.<sup>33</sup> In diesem Jahr sollten an die Deutsche Wehrmacht Bedienstete bis zum Jahrgang 1897 abgegeben werden. Aufgrund der Weisung des Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Wien mussten für den Bau des Ostwalles Josef Lehmann, Johann Fraisl und Alois Binder zur Verfügung gestellt werden. Als Folge davon waren die Ausweichstellen in Krumbach und Klosterneuburg nur mehr von je einem Bediensteten besetzt. Im Herbst 1944 wurde für Krumbach Frau Johanna Kraus als Kanzlei- und Reinigungskraft aufgenommen, was auch vom Standpunkt des Luftschutzes her günstig war, weil nun wieder zwei Bedienstete anwesend waren.<sup>34</sup> Für den im Oktober ausgerufenen Deutschen Volkssturm wurden ausnahmslos auch die Jahrgänge 1884 bis 1928 herangezogen und einige der Bediensteten mussten für das II. Aufgebot gemeldet werden. Josef Lehmann wurde im November 1944 bei der Musterung zum Volkssturm als tauglich befunden,<sup>35</sup> Adolf Kraus erhielt im Jänner 1945 die UK-

Stellung (Unabkömmlichkeitsstellung), für Josef Binder konnte eine Z-Karte (Zuteilungskarte) bei der Kreiskommission für den Deutschen Volkssturm bei der Kreisleitung der NSDAP beantragt werden.<sup>36</sup>

### **3. Die räumliche Unterbringung des Verkehrsarchivs und die Sicherungsmaßnahmen für die Bestände**

Seit dem Jahr 1932 war das „Archiv für Verkehrswesen“ im Gebäude des ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Stubenring 5, untergebracht. Mitte März 1938 erfolgte die Beschlagnahme von fünf dem Archiv gehörigen Arbeitsräumen durch die Abwehrstelle des Heeresgruppenkommandos Wien. Es bestand sogar die Gefahr, dass auch die anschließenden Lager Räume beansprucht würden. Der Leiter des Archivs drängte bei den zuständigen militärischen Stellen auf eine baldige Rückgabe der Räumlichkeiten, da die sieben Bediensteten in dem einzigen verbliebenen Zimmer nicht das Auslangen finden konnten. Außerdem befanden sich in den abgetretenen Räumen für den Dienstbetrieb dringend erforderliche Nachschlagebehelfe. Da die Eisenbahnunterlagen für die militärischen Dienststellen von großer Bedeutung waren, musste eine Lösung gefunden werden.<sup>37</sup> Da ohnedies beabsichtigt war, das Archiv innerhalb der nächsten zwei Jahre in das neue Gebäude der Reichsbahndirektion Wien zu übersiedeln, lehnte Feiler eine vorübergehende Übersiedlung ab und beharrte auf der Rückstellung der Räume. In einem Schreiben an das Präsidium des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit verwies er auf die seit dem Anschluss erhöhte und unaufschiebbare Inanspruchnahme des Verkehrsarchivs sowohl für Zwecke des Generalstabs als auch für dringende Eisenbahn- und -neubauten. Aus diesem Grund würde eine Übersiedlung als „äußerst störend empfunden werden“.<sup>38</sup>

Von einer in Betracht gezogenen Übersiedlung des Verkehrsarchivs in das Gebäude Wallnerstraße 6 im 1. Bezirk riet der Archivleiter ab, weil einerseits die Tragkraft der Decken zu gering war und andererseits für die Unterbringung der Bestände das ganze Gebäude gebraucht worden wäre, Teile davon aber noch durch das Hauptarchiv der NSDAP und eines Philatelistenvereins belegt waren.<sup>39</sup>

Bereits am 18. März 1938 beauftragte die Reichsstatthalterei, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, den Archivvorstand Dr. Feiler unter seiner persönlichen Verantwortung Vorsorge zu treffen, dass an den Beständen des Archivs und an den Registraturen der Verkehrs-

*ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr und der ehemaligen Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen keinerlei Veränderungen vorgenommen und vor allem von unverantwortlichen Personen keine Akten entfernt oder vernichtet werden.*

In den genannten Ressorts wurde daraufhin angeordnet, dass alle in Betracht kommenden Dienststellen sofort einen geeigneten Beamten mit diesen Angelegenheiten zu betrauen hätten. Es durften keine Geschäftsstücke ohne Aushebeschein ausgefolgt werden und es war dafür zu sorgen,

*dass alle seinerzeit ausgehobenen und gegenwärtig nicht unbedingt benötigten Geschäftsstücke an die Stellen, aus deren Bestand sie entliehen wurden, ungesäumt zurückzustellen sind.*<sup>40</sup>

Anlässlich der Neuordnung der österreichischen Landesregierung, der damit einhergehenden Auflösung einiger Zentralstellen und der Neuregelung der Zuständigkeiten wies im Juni 1938 das Amt des Reichsstatthalters in Österreich, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, neuerlich auf die Schutzmaßnahmen für die Registraturbestände der ehemaligen Ministerien hin.<sup>41</sup>

Mit Kundmachung des Reichsstatthalters in Österreich vom 25. Juli 1938<sup>42</sup> wurde das Luftschutzrecht des Reiches auch in Österreich eingeführt. Das Amt des Reichsstatthalters in Österreich, Direktion des Staatsarchivs des Innern und der Justiz, verfügte mit Schreiben vom 20. September, dass

*die Archive zu jenen Stellen gehören, für welche nach § 2/4 der ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz vom 4. Mai 1937 der erweiterte Selbstschutz in Betracht kommt.*

Die Archive wurden angewiesen, im Einvernehmen mit ihrer vorgesetzten Dienststelle zu veranlassen,

*dass der erweiterte Selbstschutz vom örtlichen Luftschutzleiter anerkannt wird und ferner alle in den genannten Kundmachungen vorgesehenen Verfügungen zu treffen.*<sup>43</sup>

Das Platzproblem war allerdings auch im Dezember 1938 noch nicht gelöst, weil die Heeresverwaltung die Räume nicht freigegeben hatte. Daher wurde doch an eine Verlegung des Archivs gedacht. Im Einvernehmen zwischen dem Ministerium, der Reichsstatthaltereie und dem Archivleiter wurde als geeignete Lokalität das voraussichtlich im Februar 1939 frei werdende Nebengebäude des Palais Cumberland gefunden, „das dank der besonderen Tragfähigkeit der

*Zimmer den Gesamtbestand des Archivs aufnehmen könnte.*<sup>44</sup>

Doch auch das Jahr 1939 brachte keine Verbesserungen in der räumlichen Unterbringung. Es wurden zwar Ersatzzimmer für die Bediensteten zuerkannt, diese aber wiederum für übernommene Archivbestände benötigt.<sup>45</sup>

Die Planungen für einen Neubau des Direktionsgebäudes der Reichsbahndirektion Wien erstreckten sich über einen langen Zeitraum. Archivleiter Feiler erläuterte zwar die Bedingungen, unter denen das Archiv und das Eisenbahnmuseum gemeinsam untergebracht werden könnten, skizzierte den gesamten Raumbedarf, die Lage und Anordnung der Archiv- und Museumsräume, die besonderen baulichen Voraussetzungen und die technischen Einrichtungen, sparte aber nicht mit Kritik an dem Vorhaben unter Hinweis darauf, dass das Archiv in den vorangegangenen beiden Jahrzehnten dreimal übersiedelt sei und dadurch vereinzelt große Schäden entstanden seien. Er plädierte im „Interesse der ungeschmälernten Erhaltung und Benützbarkeit des unter Denkmalschutz stehenden Quellstoffes“ dafür, eine Übersiedlung des Archivs, „das derzeit sehr zweckmäßig untergebracht ist“, möglichst zu vermeiden, „außer es wäre diese Übersiedlung in das neue Reichsbahngebäude endgültig und mit jener des Eisenbahnmuseums durchführbar.“<sup>46</sup>

Im Frühjahr 1940 übersiedelte das Archiv dann doch, aber nicht in das Palais Cumberland, sondern in das ehemalige Direktionsgebäude der Eisenbahn Wien-Aspang, in der Aspangstraße 33 im 3. Bezirk, wo bis Ende 1939 die Elektrisierungsdirektion der Staatsbahnen untergebracht gewesen war.

Da das Archiv aber nun allein in einem Gebäude untergebracht war, musste es auch selbst für die erforderlichen Schutzmaßnahmen sorgen. Der Schutz gegen Einbruch, Spionage und Brandgefahr musste in Eigenregie organisiert werden. Wegen des geringen Personalstandes bereitete dies große Schwierigkeiten, weil im Alarmfalle nur drei Bedienstete (einschließlich des Archivvorstandes) den abwechselnden Nachtdienst bestreiten konnten. In jedem Stockwerk wurden automatische und Handfeuerlöschgeräte aufgestellt, Teile des Personals wurden in Luftschutzkursen der Deutschen Reichsbahn für eine Brandbekämpfung bei Fliegerangriffen ausgebildet, und es wurde für eine Überwachung des Gebäudes auch zur Nachtzeit vorgesorgt. Im dritten Stock des Gebäudevordertraktes adaptierte man einige Zimmer, die wegen ihrer zu geringen Tragfähigkeit für Depotzwecke nicht geeignet waren, als Privatwohnung für den Reichs-

bahnsekretär Adolf Kraus. Sandsäcke, Wasserbottiche, Schneelöcher und Petroleumlampen wurden angeschafft und die Vermauerung von Kellerfenstern und die Herstellung von Mauerdurchbrüchen zu den Nachbarhäusern veranlasst. Für die erste Abwehr eines Brandschadens standen der Portier und Kraus zur Verfügung, im Falle eines durch Fliegerangriff hervorgerufenen Brandes konnte der Luftschutzdienst des nahe gelegenen Bahnhofs Wien der Eisenbahn Wien-Aspang herangezogen werden.<sup>47</sup>

Im November 1942 wurde Feiler angeboten, wertvolles Archivgut in den Kellerräumen des Stiftes Klosterneuburg vor Luftangriffen in Sicherheit zu bringen.<sup>48</sup>

Ein Rundschreiben der Reichsbahndirektion Wien vom 4. Jänner 1943 an alle Dezernenten, Hilfsarbeiter und Bürovorstände gab genaue Anweisungen für die Aktenrettung bei Brandgefahr. Aus den sehr detaillierten Richtlinien für die Arbeitsvorgänge soll hier das Wichtigste zitiert werden, weil daraus erkennbar ist, dass die Erhaltung von Akten im Vordergrund stand.

- 1) *Jeder Beamte hat die in seiner Verwahrung befindlichen Akten zu sichten und wichtige Einzelstücke, die nicht ersetzt werden können, auszusondern.*
- 2) *Diese Einzelstücke sind in besonderen Mappen aufzubewahren. Auf diese Mappen ist der Name des Beamten, sein Arbeitsanteil, das Stockwerk und die Zimmernummer in deutlicher Schrift sichtbar zu machen. Diese Mappen sind bei Dienstschluss in unversperrten Schränken oder offen aufzulegen. Solche Einzelstücke hat der zuständige Bearbeiter auch aus den in Hauptakteien aufbewahrten Akten auszuscheiden. Die Leiter der Hauptakteien haben diese ausgeschiedenen Einzelstücke in geeigneten Behältern (Körbe oder sonstige Sammelbehälter) leicht zugänglich und sichtbar aufzubewahren.*
- 3) *Geheimakten sind in den eisernen Kassen zu belassen. Um ein Verkohlen möglichst zu verhindern, ist in die eiserne Kasse ein Behälter mit Wasser zu stellen. Vertrauliche wichtige Akten, die nicht ersetzt werden können, sind womöglich in eisernen Kassen zu verwahren. Wo dies ausgeschlossen ist, sind sie in verschlossenen Umschlägen mit der Aufschrift „vertraulich“ bereitzulegen.*
- 4) *Besonders beauftragte Beamte werden sodann die Mappen, Körbe usw. durch rot-weiss-rote Zettel mit der Aufschrift „Bei Brandgefahr retten“ auffallend kennzeichnen. Ebenso werden sie die Schränke und die Türen*

*jener Zimmer, aus denen derartige Einzelstücke zu bergen sind, mit solchenzetteln kennzeichnen.*<sup>49</sup>

Mit Dienstanweisung vom 19. Jänner 1943 erließ die Reichsbahndirektion Wien weitere Vorschriften zum Schutz ihrer Behördengebäude. So verfügte sie nun neben den schon geltenden Maßnahmen noch die Verdunkelung aller Räume, die Entleerung der Dachböden von brennbarem Material aller Art, die Überprüfung der Ausrüstung der für den erweiterten Selbstschutz bestimmten Luftschutzgeräte und eine allfällige Anschaffung von solchen, sowie die „Sicherung schwer zu beschaffender Gegenstände und Unterlagen, die im Dienstbetrieb benötigt werden.“ Nach dieser Weisung sollten

*in den untersten Geschossen oder in Kellergeschossen möglichst von vornherein vorsorglich untergebracht werden: Zeichnungen, Akten, Archive, Vervielfältigungsgeräte, Maschinen, Karteikästen, Kassen- und Rechnungsbücher etc.*

Dies war wegen der räumlichen Gegebenheiten zum Teil nicht so einfach durchzuführen. Immerhin konnte Feiler bereits am 4. Februar die Vollzugsmeldung an die Reichsbahndirektion Wien senden mit dem Hinweis, dass mit Ausnahme der Aufstellung von Splitterschutzwänden, sämtliche vorbereitende Maßnahmen getroffen worden seien.<sup>50</sup> Einerseits wurden die wichtigsten historischen Stücke, soweit diese wenig benutzt wurden, in vierzig Kisten im Keller des Gebäudes Trattnerhof 2 in Wien 1 untergebracht, die häufig gebrauchten, besonders wertvollen Archivalien jedoch in die unteren Stockwerke umgelagert.<sup>51</sup>

Ein weiteres Rundschreiben vom 7. Juli 1943, diesmal verfasst vom Archivleiter auf Weisung des Reichsbahn-Präsidenten, hatte folgenden Betreff: „Abwehrmaßnahmen, Gebarung mit aktlichen Dienstbehelfen von dauerndem Wert“. Dieses Schreiben war in Bezug auf den Archivalienschutz von großer Bedeutung. Es wurde festgestellt, dass

*die Gebarung mit Behelfen militärvertraulichen Inhaltes [...] nicht durchwegs mit jener Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt erfolgt, die durch die Interessen der Landesverteidigung unbedingt geboten ist,*

und daran erinnert, dass Unberufenen jeder Einblick in Behelfe (Pläne, Schriftstücke, etc.) unmöglich sein müsse. Besondere Aufmerksamkeit sollte auf die Aufbewahrung all jener Stücke verwendet werden, die in die Obhut des Archivs gehörten und seinerzeit aus dem Archiv entlehnt worden waren. Der Archivvorstand ordnete an,

dass die Anforderung von Archivbehelfen während des Krieges nur bei dienstlichem Bedarf und ausschließlich zum amtlichen Gebrauch zu erfolgen habe und bereits entlehnte Unterlagen, sofern diese nicht mehr benötigt werden, unverzüglich zurückzustellen seien.

*Vor Ausscheidung von Geschäftsstücken, Urkunden, Plänen und sonstiger Behelfe militärischer, rechtlicher, technischer oder historischer Bedeutung ist ausnahmslos das Einvernehmen mit dem Archiv für Verkehrswesen zu pflegen. Ebenso ist das Archiv von der allfälligen Auffindung wertvollen Schriftenstoffes unbekannter Herkunft unverzüglich zu verständigen.*<sup>52</sup>

Anlässlich einer Besprechung Feilers beim Luftschutzkommando Polizeigruppe Mitte am 27. Juli 1943 wurden die unzulänglichen Luftschutzvorsorgen für das Archiv erörtert und der Verfügungsberechtigte in Angelegenheiten des Feuerschutzes für den Bahnhof Wien 4 Ewa (Eisenbahn Wien-Aspang) verpflichtet „auf unbedingte Erhaltung der Archivbestände hinzuwirken und Hilfeleistungen für den Aspangbahnhof auf jeden Falle hintanzusetzen.“<sup>53</sup>

Infolge der immer häufiger werdenden Luftangriffe sah sich die Archivleitung gezwungen Aktenausweichstellen in weniger gefährdeten Gebieten zu errichten. So wurde schon im Spätsommer 1943 mit der Verlagerung in das Schloss Krumbach bei Aspang begonnen. Der größte Teil des Planarchivs und die Schriftengruppe kamen dorthin. Der Transport erfolgte bis Edlitz-Grimmenstein in Güterwagen der Eisenbahn, danach weiter mittels Autotransport in das hochgelegene, abseits der Verkehrsstraße liegende Schloss, in dem eine ständige Dienststelle eingerichtet wurde.<sup>54</sup>

Im November/Dezember 1943 wurden die Urkundensammlung, die Bücherei und besonders wertvolle Gegenstände des Eisenbahnmuseums in die Burg Greifenstein, im Frühjahr 1944 die jüngeren Schriftregistraturen und das Betriebsarchiv in das Martinschlößl bei Klosterneuburg ausgelagert.<sup>55</sup> Auch an diesen Auslagerungsorten mussten Luftschutzvorsorgen getroffen werden. Da die Burg Greifenstein nur von einer Beschließerin behütet wurde, forderte der Archivleiter den Ausbau der Sicherungsmaßnahmen. Es sollten alle noch benötigten Luftschutzgeräte bereitgestellt und bei einer Luftwarnung auf die Dauer des Alarms zwei Bahnbeamte von der nahegelegenen Station Greifenstein zur Burg beordert werden.<sup>56</sup>

Diese teilweise doch sehr abgelegenen Ausweichquartiere stellten das Personal vor neue Probleme. So musste etwa für Schloss Krum-

bach, das achtzehn Kilometer von der Zugangstation Edlitz-Grimmenstein entfernt liegt, wegen der Einstellung des Autobusverkehrs ein Pferd angeschafft werden, um den dienstlichen Austausch von häufig benötigten Akten- und Planbeständen zwischen diesem Ort und den verschiedenen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und der Militärverwaltung weiterhin abwickeln zu können.<sup>57</sup>

Am 8. Dezember 1944 teilte die Reichsbahndirektion Wien dem Archivleiter mit, dass der straßenseitige Keller des Archivgebäudes in der Aspangstraße mit dem 30cm starken Ziegelgewölbe als Luftschutzraum für geeignet erachtet wurde, die Decke des hofseitigen Kellers aber viel zu schwach sei. Dieser Raum sollte nicht genutzt werden.<sup>58</sup>

Am 11. Dezember 1944 kam es in Folge eines Luftangriffes auf Wien auch zu Schäden im 3. Bezirk, wobei u. a. auch der Dachstuhl des Archivgebäudes in der Aspangstraße von fünf Brandbomben durchschlagen wurde, die jedoch auf dem Ziegelestrich des Dachbodengeschosses liegen blieben. Dank des raschen Eingreifens von drei Angehörigen der im Amtsgebäude vorläufig untergebrachten „Verbindungsstelle des Generals des Transportwesens Südost“ und des Hauswartes Spitzer, die noch während des Luftangriffes aus dem Luftschutzkeller in das stark verqualmte Dachgeschoss eilten, konnten die Brandbomben entfernt und die Brände gelöscht werden. Durch das rasche Eingreifen blieben die Schäden relativ gering.<sup>59</sup>

Angesichts des ständigen Näherrückens der Front auf Schloss Krumbach und der davon ausgehenden Gefahr für die Bestände bemühte sich Feiler zu Beginn des Jahres 1945, ein neues Ausweichquartier zu finden. Es sollte dies das Schloss Leiden bei Weiteneegg in der Wachau sein. Für diese neuerliche Übersiedlung wurden alle Vorbereitungen getroffen. Im März 1945 suchte er bei der Wehrmachts-Fahrbereitschaft dringend um die Bereitstellung der erforderlichen Lastwagen an, da ein Transport mit der Eisenbahn wegen der Zerstörungen nicht mehr möglich war und auch zu gefährlich gewesen wäre. Durch das Vordringen der feindlichen Panzer Ende März im Bereich Klein Wolkersdorf über die Aspangbahn wurden diese Übersiedlungspläne hinfällig.<sup>60</sup>

Zuvor kam es aber noch zu einer kritischen Situation: Beim Rückzug der deutschen Truppen vor der näher rückenden Roten Armee verlangte eine Einheit der SS am 29. März 1945 die restlose Vernichtung der gesamten Bestände in Krumbach. Die auf sich allein gestellten Bediensteten Kraus und Fraisl konnten nur durch die Anwen-

dung einer List (Vortäuschen einer Evakuierung nach Oberösterreich) dieses Vorhaben verhindern. Nach dem Einzug der Roten Armee am 31. März 1945 wurde das Schloss Krumbach stark geplündert. Fraisl wurde bei der Verteidigung der Archivbestände tödlich misshandelt und mit dem Erschießen bedroht. Nach einer gewissen Beruhigung der Lage gab der sowjetische Militärkommandant in Aspang die Absicht bekannt, den gesamten Archivbestand samt dem Personal in die Sowjetunion zu deportieren. Um diese eigenmächtige Anordnung zu verhindern, brach Fraisl mit einem ausführlichen Lagebericht in der Nacht zum 7. Mai zu Fuß nach Wien auf, wo er nach Überwindung verschiedener Gefahren und Schwierigkeiten am nächsten Tag einlangte. Tatsächlich konnte nur

*durch die Intervention höherer Stellen, die bis dahin von diesen Ereignissen noch nicht informiert waren, die drohende Verschleppung dieser für den Wiederaufbau des österreichischen Eisenbahnnetzes dringend benötigten Archivbestände verhindert werden.*<sup>61</sup>

Am 12. Juli informierte Adolf Kraus die Direktion in Wien, dass die Rote Armee auf Schloss Krumbach alle Pferde und Fahrzeuge beschlagnahmt und abtransportiert hätte. Da auch die Post in Edlitz-Grimmenstein keine Fahrzeuge zur Verfügung hatte, war es der Dienststelle Krumbach nicht möglich, die oft sehr umfangreiche Dienstpост zu befördern.<sup>62</sup>

Einige Teile der in der Burg Greifenstein ausgelagerten Archivbestände fielen Plünderungen zum Opfer. Die Direktion der Österreichischen Eisenbahnen bemühte sich, das wertvolle Archivgut wieder nach Wien bringen zu lassen, scheiterte aber, weil von der russischen Delegation der Direktion Beschränkungen auferlegt und kein Benzin für die Lastautofahrten zur Verfügung gestellt wurde. So wandte sich Feiler an das Reichsarchiv Wien mit der Bitte um dringende Abhilfe in dieser Situation, wenn möglich um die Bereitstellung einer Wache und die Überlassung eines kleinen Lastautos. Die Staatskanzlei suchte daraufhin am 15. Juni bei der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit um eine Bewachung für das Schloss Greifenstein an, bis das wertvolle Archivgut abtransportiert sein würde. Gleichzeitig wurde das Staatsamt für Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr um Bereitstellung eines Lastwagens ersucht, was von diesem allerdings abgelehnt wurde.<sup>63</sup>

Nach neuerlichen Einbrüchen in Greifenstein und der Verwüstung und Vernichtung von Urkunden, veranlasste der Archivbedienstete Scholz im August 1945 die Verlagerung des gesamten in der Burg befindlichen Aktenmaterials in einen Raum in der Bahnstation Greifenstein, wo dieses unter Aufsicht gehalten werden konnte.<sup>64</sup>

Mit Schreiben vom 28. September 1945 setzte Feiler die Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen in Kenntnis, dass das Archivgebäude in der Aspangstraße aufgrund der Kampfhandlungen im vergangenen Herbst und Winter derart gelitten hätte, dass eine Rückübersiedlung der Bestände ohne vorherige Behebung wenigstens der Hauptschäden undurchführbar wäre. Die Schäden lagen im Bereich des Daches, der Portierloge und eines Zimmers im 3. Stock, außerdem gab es zahlreiche Spuren von Artilleriebeschuss im hinteren Trakt des Gebäudes. Neben der Ausbesserung von Dach, Fenster- und Türstöcken sowie stellenweise der Mauerung wären auch die seinerzeit mit Trockenmauern und Betonblöcken verkleideten Kellerfenster und -türen wieder freizulegen. Um die aus dienstlichen Gründen schon sehr notwendige Rücküberführung spätestens im nächsten Frühjahr sicherzustellen, betonte Feiler die Dringlichkeit der Instandsetzungsarbeiten.<sup>65</sup>

Nach einer Verstärkung der Lagerräume für die im Herbst 1945 bevorstehende Übernahme der Zentralen Aktenablage der ÖBB stand auch der Rückübersiedlung der Bestände aus den Ausweichquartieren ab dem Frühjahr 1946 nichts mehr im Wege.

Das Verkehrsarchiv verblieb auch nach der Eingliederung in das Österreichische Staatsarchiv im Jahr 1947 bis zu der im Jahr 1987 erfolgten Übersiedlung in das Gebäude des Zentralarchivs (Nottendorfer Gasse 2) an der angestammten Adresse in der Aspangstraße.

#### **4. Die Entwicklung der Bestände: Zuwächse, Abgaben, Verlagerungen, Schäden und Verluste**

##### **4.1. Bestandszuwächse**

Im April 1938 übergab das Ministerium für Handel und Verkehr im Zuge seiner Auflösung das von der Abteilung EN (Eisenbahnneubau) gesammelte Projektmaterial zahlreicher Lokalbahnen im In- und Ausland an das Archiv, das diese Unterlagen in das „Planarchiv“ einreichte.<sup>66</sup>

Zu Beginn des Jahres 1939 übernahm das Archiv die Aktenjahrgänge 1923–1933 der Verkehrssektion des ehemaligen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die Jahrgänge 1934–1937 folgten im März 1943.<sup>67</sup>

Vom Ministerium für Wirtschaft und Arbeit erfolgte im September 1939 die Übergabe von 23 Konvoluten von Plänen der Projektkonkurrenz für den Neubau der Reichsbrücke über die Donau in Wien.<sup>68</sup>



Nach der Angliederung des Archivs für Verkehrswesen an die Reichsbahndirektion Wien und der Auflösung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde das im Jahr 1928 errichtete Betriebsarchiv der Generaldirektion zu einem Urkundenarchiv der Reichsbahndirektion Wien, das ab diesem Zeitpunkt vom Verkehrsarchiv geführt wurde. Auch das alte Urkundenarchiv der Reichsbahndirektion Wien wurde dem Verkehrsarchiv angeschlossen.<sup>69</sup>

Gemäß einer Verfügung des Amtes des Reichsstatthalters vom 23. September 1939 hatte das Eisenbahnarchiv das Archivgut rückzuübernehmen, das in den 1930er Jahren als Folge des Friedensvertrages von St. Germain und auf Grund des Prager Abkommens vom 18. Mai 1920<sup>70</sup> an die tschechoslowakische und polnische Regierung abgegeben worden war.<sup>71</sup> Es handelte sich dabei ca. um 200000 Akten, die zuvor von Feiler und Kraus in Prag gesichtet und einer Skartierung unterzogen wurden. Diese Akten sollten wieder in die Ursprungsbestände eingereiht werden. Die umfangreichen Unterlagen aus der Tschechoslowakei wurden im Dezember 1941 und im August 1942 von Expeditionen mit Möbelwagen nach Wien transportiert.<sup>72</sup>

Nach der Errichtung des Generalgouvernements im ehemaligen Polen forderte der Leiter der deutschen Archivkommission in Wien die Archivbestände zurück.

Von polnischer Seite anerkannte man die Rechtmäßigkeit des Anspruchs, und so ließ die dortige Archivdirektion im März 1940 durch das Archivamt in Warschau zunächst 206 Pakete Akten aus den Beständen des Handels- und Eisenbahnministeriums wieder nach Wien bringen. Das war aber nur ein Teil der seinerzeit abgegebenen Archivalien. Der größere Teil, der Pläne des „Planarchivs der Generalinspektion“ sowie Urkunden und Planbücher enthielt (insgesamt 517 Pakete und 88 Bücher), wurde einstweilen im Neuen Archiv in Warschau belassen. Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau vertrat den Standpunkt, dass diese Unterlagen

*wegen des jetzt im Zuge befindlichen Ausbaues der polnischen Linien dringend gebraucht werden und daher die Rückstellung an das Verkehrsarchiv in Wien nach dem Kriege durchgeführt werden soll.*<sup>73</sup>

Die Generaldirektion der Ostbahn konnte die vorläufige Weiterbelassung dieses Bestandes im Generalgouvernement zu ihrer Verfügung erwirken. Feiler blieb nichts anderes übrig, als diesem Deal zuzustimmen, er bekräftigte aber ausdrücklich den Eigentumsanspruch des Verkehrsarchivs auf diese Akten.<sup>74</sup>

Ähnlich war es auch mit den Archivmaterialien der Eisenbahnstrecken in Gebieten Kärntens, Krains und der Untersteiermark, die wieder an das Deutsche Reich gekommen waren. Das Reichsverkehrsministerium gab am 3. Dezember 1941 bekannt, dass die

*italienische Staatseisenbahnverwaltung der Herausgabe des benötigten Schriften- und Planstoffes an die Reichsbahndirektionen Wien und Villach zugestimmt und die italienische Eisenbahndirektion Laibach bereits angewiesen hat, den beteiligten deutschen Reichsbahndirektionen die beanspruchten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.*<sup>75</sup>

Die Kommissionsarbeiten, an denen seitens des Archivs Dr. Karl Feiler und Adolf Kraus teilnahmen, sollten sich auf einen Zeitraum von sechs bis acht Wochen erstrecken, um die Materialien in Laibach zu sichten. Da sich wider Erwarten das Material als äußerst umfangreich erwies, dauerten diese Arbeiten wesentlich länger und konnten erst nach mehreren Aufenthalten in Laibach und Belgrad Mitte des Jahres 1943 abgeschlossen werden. Hierfür mussten immer wieder die Ausreisebewilligungen erneuert und um Devisenzuteilung angesucht werden. Dabei wurden im April 1942 vier Kisten Archivmaterial fast ausschließlich für die Direktion Villach und im Juli 1942 fünfundzwanzig weitere Kisten, die sowohl auf das Archiv und die Reichsbahndirektionen Wien und Villach aufgeteilt werden sollten, aussortiert und verpackt. Weiters konnte auch Einsicht in das sehr umfangreiche Zentralaktenarchiv der ehemaligen Staatsbahndirektion Laibach genommen werden, von dem ebenfalls zahlreiche Archivalien an die Reichsbahndirektionen Wien und Villach abgetreten wurden; genaue Angaben darüber sind nicht zu finden.<sup>76</sup>

Feiler bemühte sich auch, die schon vorhandene Nachlasssammlung durch den Ankauf von weiteren Verlassenschaften von Fachleuten, die für die österreichische Eisenbahngeschichte von Bedeutung waren, zu vergrößern. Im Mai 1940 wurden aus dem Nachlass des Direktors der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft Dipl. Ing. Hans Steffan<sup>77</sup> umfangreiche Schrift-, Druck- und Bildwerke sowie Originalzeichnungen und -pläne aus der Zeit ab 1840 erworben, im Jahr 1943 und 1944 Unterlagen aus dem Nachlass des Baudirektors der Südbahngesellschaft, Wilhelm Pressel,<sup>78</sup> außerdem eine umfangreiche Sammlung von „Lebenserinnerungen“ des letzten Eisenbahnministers der Monarchie Dr. Karl Freiherr von Banhans<sup>79</sup> sowie aus dem Nachlass des an der Hochschule für Bodenkultur tätig

gewesenen Professors Dr. Gustav Adolf Koch<sup>80</sup> einige technische Gutachten und Unterlagen der Alpenbahnen.<sup>81</sup>

Josef Sames,<sup>82</sup> Bundesbahn-Oberinspektor i. R., bot im August 1940 dem Eisenbahnarchiv seine in vier Jahrzehnten angelegte umfangreiche Sammlung von Korrespondenzen, Bild-, Schrift- und Druckwerken sowie Originalzeichnungen und Plänen von eisenbahngeschichtlich bedeutsamen Eisenbahnlinien des In- und Auslandes zum Kauf an, der im September 1940 abgewickelt wurde.<sup>83</sup>

Es folgten weitere Ankäufe von nachkonstruierten Plänen des ersten Südbahnzuges sowie von drei Aquarellen und Fotogravuren der Kahlenbergbahn von Werkstättendirektor a. D. Hofrat Ing. Karl Kontrus, von Lichtbildern vom Bau der Nordwestbahn, der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und der Dalmatiner Staatsbahnen, von Unter- und Oberbaunormalplänen der Galizischen Transversalbahn und auch zahlreicher Bücher für die Handbibliothek von diversen Buchhandlungen und Verlagen.<sup>84</sup>

Von den Reichsbahndirektionen Wien, Linz und Augsburg erfolgte die Abgabe von Unterlagen von verstaatlichten Privatbahnen der Strecken Fehring-Fürstenfeld-Hartberg (1885–1936), der Strecke Reutte-Schönbichl (1907–1942), der Eisenbahn Wien-Aspang und der Schneebergbahn (1881–1941), von Präsidialakten der Böhmisches Kommerzial-Bahnen (1882–1909) sowie von verschiedenen Brückenplänen und von der Deutschen Reichsbahn/Oberste Bauleitung für Elektrisierungen eines Konvolutes von Stromlieferungsverträgen der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen (1933–1938).<sup>85</sup>

Das Staatsarchiv des Innern und der Justiz übermittelte die bei Ordnungsarbeiten aufgefundenen Projektunterlagen von Eisenbahnlinien im ehemaligen Fürstentum Serbien und Verzeichnisse aus den Jahren 1878 und 1879 von wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten, die im Kriegsfall als unentbehrlich zu gelten hatten.<sup>86</sup>

Der Vorstand der Lehrkanzel für Straßen-, Eisenbahn- und Tunnelbau der Technischen Hochschule in Wien, Professor Dipl. Ing. Ladislaus von Rabcewicz,<sup>87</sup> überließ dem Archiv eine sehr umfangreiche Handbücherei von einigen tausend Bänden.<sup>88</sup>

## 4.2. Abgabe von Akten

Als Folge des Übergangs der Angelegenheiten der Zivilluftfahrt im Lande Österreich auf den Reichsminister der Luftfahrt in Berlin musste mit Erlass des Ministeriums für Handel und Verkehr

vom 12. April 1938 das gesamte die Luftfahrt betreffende Aktenmaterial an die in Hinkunft zuständigen Stellen abgetreten werden.<sup>89</sup>

In der Folge waren die Akten des Luftamtes der ehemaligen Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die sich damals noch in der Aktenablage des Ministeriums befanden, an das Reichsluftfahrtministerium in Berlin abzugeben.<sup>90</sup> Des Weiteren wurden Pläne und Urkunden der Zivilluftfahrt an das in Wien errichtete Luftamt des Luftgaukommandos XIX zur Weitergabe an das Reichsluftfahrtministerium ausgehändigt.<sup>91</sup> Nach der Errichtung der „Kriegswissenschaftlichen Abteilung des Generalstabs der Luftwaffe, Zweigstelle Wien“ im Oktober 1938, die mit der Verfassung der Geschichte der österreichisch-ungarischen Militär-Luftfahrt betraut war, gingen zahlreiche Luftfahrtakten aus früherer Zeit an diese Stelle über.<sup>92</sup>

Mit der Angliederung des Verkehrsarchivs an die Reichsbahndirektion Wien erfolgte die Rückbildung zu einem reinen Eisenbahnarchiv. Im Dezember 1938 trat man die Bestände der obersten Postverwaltung der Jahre 1824–1859 und der Schifffahrtsakten des Handelsministeriums (1856–1867) – insgesamt 329 Faszikel und 124 Bände Geschäftsbücher – an das Staatsarchiv des Innern und der Justiz ab.<sup>93</sup> Heute werden diese Bestände in der Abteilung „Allgemeines Verwaltungsarchiv“ verwahrt.

## 4.3. Verlagerungen, Schäden und Verluste an den Archivbeständen

### 4.3.1. Verlagerungen der Bestände

Vom Spätsommer bis Dezember 1943 erfolgten die Verlagerungen der Archivbestände. Der größte Teil des Planarchivs und die Altbestände der Schriftengruppe konnten auf Vermittlung von Dr. Garbeis in das Schloss Krumbach bei Aspang gebracht werden. Diese Auslagerung stellte das Archivpersonal vor große Probleme, da besonders die umfangreiche Plangruppe wegen der zahlreichen Anforderungen von Brückenplänen durch Bahndienststellen und für Zwecke der Deutschen Wehrmacht leicht zugänglich aufgestellt werden musste. Zur Beschleunigung und Erleichterung der Dienstabwicklung verblieben lediglich die ständig gebrauchten Akten der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr der Jahre 1934–1937, die Geschäftsbücher des k. k. Eisenbahnministeriums aus dem Zeitraum 1896–1918 und jene des Bundesministeriums für Verkehr für 1919–1923 im Archiv. Im November/Dezember 1943 wurden die Urkundensammlung, die Bücherei und besonders wertvolle Gegenstände des Eisenbahnmuseums in die Burg Greifenstein, im Frühjahr 1944

die jüngeren Schriftregistraturen, zusammen mit den zuerst in Wien verbliebenen Geschäftsbüchern der Ministerien von 1896–1937 und das Betriebsarchiv in das Martinschloß bei Klosterneuburg ausgelagert. In den Ausweichstellen, die auch personell besetzt waren, lagerten schließlich fast 90 Prozent des Gesamtbestandes.<sup>94</sup>

#### 4.3.2. Schäden und Verluste

Die in Klosterneuburg gelagerten Bestände blieben völlig unversehrt, hingegen kam es auf der Burg Greifenstein zu starken Plünderungen. Besonders betroffen war davon im April, Mai und August 1945 der Bestand der Konzessionsurkunden von Eisenbahnen. Wegen des überschätzten Materialwertes der anhängenden Siegelkapseln (diese waren meistens aus Messing oder bestenfalls vergoldet) wurde die ganze Sammlung in Mitleidenschaft gezogen. Eine große Anzahl wurde stark beschädigt, einige Stücke verschwanden überhaupt spurlos.<sup>95</sup>

Das Historische Planarchiv, dessen Pläne – alle aus der Zeit vor 1870 stammend – in offenen Schubkartons verwahrt wurden, litt vor allem bei den Verlagerungs- und Rücktransporten, da viele Pläne durch Herausrutschen beschädigt wurden und einige auch verloren gingen. Der Bestand musste komplett neu geordnet werden.<sup>96</sup> Auch die anderen Plansammlungen erlitten durch die dreimalige Übersiedlung innerhalb von sechs Jahren so manche Schäden und mussten ebenfalls einer Neuordnung unterzogen werden.

Verluste erlitt das Archiv auch durch die aus dem Planarchiv in Krumbach von dem russischen Major Rumianov entwendeten Archivalien<sup>97</sup> sowie durch Entlehnungen, hauptsächlich von Plänen an ausländische Dienststellen der Deutschen Wehrmacht und an Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, die nicht mehr zurückgestellt werden konnten. So sind z. B. einige Pläne der Arlbergbahn bei einem Luftangriff in Augsburg verbrannt, aber auch bei der Beschädigung des Direktionsgebäudes in der Nordbahnstraße 50 und beim Brand des Direktionsgebäudes der Reichsbahndirektion Wien auf dem Schwarzenbergplatz 3 fielen nicht nur viele Akten des Verkehrsarchivs, sondern auch fast der ganze Aktenbestand der Direktion Wien dem Feuer zum Opfer. Umfangreiche Planbestände von ehemals polnischen Eisenbahnstrecken, die im Jahr 1939 an die 5. Abteilung des Generalstabes in Berlin entlehnt werden mussten, konnten schon nach Urgezen im Jahr 1942 nicht mehr zurückgestellt werden, da sie für den Chef des Transportwesens beim Heeresarchiv in Potsdam in sogenannte „Streckenhefte Polen“ eingearbeitet wurden und man sie daraus nicht entnehmen konnte oder wollte.<sup>98</sup> Über ihren Verbleib nach Kriegsende ist nichts bekannt.

Ein weiterer großer Verlust sind die Luftfahrtakten, Pläne und Urkunden, die 1938 an den Generalstab der Luftwaffe und an das Luftgaukommando XIX gelangten, und die umfangreichen Akten des Luftamtes der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die an das Reichsverkehrsministerium in Berlin übersendet worden waren. Auch über das Schicksal dieser Unterlagen war nach Kriegsende nichts mehr in Erfahrung zu bringen.

#### 5. Die archivische und wissenschaftliche Tätigkeit des Archivs

Die Benützung des Archivs für Verkehrswesen, vor allem die persönliche Benützung und die Anzahl der schriftlichen Anfragen nahmen ab dem Jahr 1938 kontinuierlich ab. Die Schwerpunkte lagen hauptsächlich auf folgenden Gebieten: Beantwortung von Anfragen zu verschiedenen eisenbahngeschichtlichen Belangen und Gedenkjahren, Teilnahme an Ausstellungen (u. a. „100-Jahr Feier Franz Anton Ritter von Gerstner“ in Prag 1940 und „100 Jahre Eisenbahnen in Ungarn“ 1944), Hilfestellungen bei Dissertationen über bedeutende Eisenbahner und verkehrsrelevante Themen, Auskunftserteilungen zum Zwecke der Familien- und Ahnenforschung, häufig in Bezug auf den Ariernachweis und die Klärung von Rechtsverhältnissen, die anlässlich des Baues der Eisenbahnen entstanden sind, wie z. B. die Erhaltungspflicht von Wegen oder Eisenbahnbrücken.

Ein weiterer großer Aufgabenbereich umfasste die Entlehnungen hauptsächlich von Plänen und Urkunden an verschiedene Dienststellen der Deutschen Reichsbahn (z. B. Reichsbahndirektionen Wien, Linz, Villach, Augsburg und Breslau, Reichsbahn-Betriebsämter in Böhmen und Mähren, Generaldirektion der Ostbahn in Krakau, Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht in Oppeln) sowie auch an viele militärische Dienststellen (z. B. Generalstab des Heeres, Oberkommando des Heeres – Chef des Transportwesens, Luftflottenkommando), für die zahlreiche Unterlagen heraus gesucht und meist mittels Amtspost versendet werden mussten. Ebenso erforderte die Evidenzhaltung dieser Entlehnungen und die Übermittlung von Urgezen bezüglich der Rückstellungen einiges an Arbeitsaufwand.

Weitere Anfragen, aber in geringerem Ausmaß, wurden seitens verschiedener Gemeinden und Landesbehörden oder auch von Gerichten gestellt.

Die wissenschaftliche Tätigkeit führte Archivleiter Dr. Feiler weiter, aber doch in eingeschränktem Ausmaß, da die archivischen Angelegenheiten

wie die räumliche Unterbringung, die Erhaltung der Bestände und deren Verlagerungen im Vordergrund standen und sehr zeitintensiv waren.<sup>99</sup>

## **6. Die Situation nach Kriegsende bis zur Normalisierung des Archivbetriebes**

Eine Liste vom Juni 1945 gibt Auskunft über den Personalstand nach Kriegsende: Dr. Karl Feiler als Vorstand, Dr. Franz Garbeis als dessen Stellvertreter, verantwortlich für das Planarchiv war Adolf Kraus, für das Aktenarchiv Karl Lachmann und für das Urkundenarchiv Johann Fraisl. Kanzlei- und Aufseherdienste versahen Alois Binder, Franz Prandl und Eduard Spitzer, weiters gab es drei Reinigungsfrauen. Die Sekretärin Emilie Paar wurde wegen illegaler Zugehörigkeit zur NSDAP entlassen, Sekretär August Freiberger war im Jänner 1945 verstorben, Josef Lehmann hatte sich noch nicht wieder zum Dienst zurückgemeldet. Im September meldete er sich schriftlich aus Saalfelden, wohin es in verschlagen hatte, und konnte nach Erhalt einer für ihn ausgestellten Reisegenehmigung und eines Dienstschreibens über die Rückberufung nach Wien zurückkehren.<sup>100</sup> Wegen der Rücküberführung der Bestände aus den drei Ausweichquartieren, die komplett neu geordnet werden mussten, und der zu erwartenden Liquidierung, wurde um die Zuteilung von weiteren Hilfskräften angesucht. Ebenso wies Feiler wegen des fortgeschrittenen Alters der beiden leitenden Archivbeamten auf die Dringlichkeit der Einstellung eines Akademikers mit Archivarsausbildung hin.<sup>101</sup> Der Entwurf eines Postenplanes vom Dezember 1945 nennt erstmals Dr. Paul Mechtler, der später Dr. Feilers Nachfolger als Archivdirektor wurde, als Vertragsangestellten.<sup>102</sup>

In den ersten Wochen nach Kriegsende galt, wie schon oben beschrieben, das hauptsächliche Augenmerk der Sicherung der Bestände vor Plünderungen, der Behebung der Schäden an dem Gebäude in Wien, um eine baldige Rückübersiedlung der Bestände zu ermöglichen, und der Organisation der Rücktransporte, da wegen der Benzinknappheit kaum Fahrmöglichkeiten zur Verfügung standen.

Die russische Militäreisenbahnbehörde bei der Eisenbahndirektion Wien unter der Führung von Major Sboischentkov besichtigte am 7. Mai 1945 unter Beiziehung des Archivvorstandes diese Sammlung und forderte die Abgabe sämtlicher Brücken- und Unterbaupläne, der Längenprofile und der Hochbau- und Situationspläne aller Eisenbahnlinien der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Unterlagen sollten innerhalb von sechs Wochen bereitgestellt werden. Am 10. Juli um 20 Uhr erschien Major Rumianov in Krumbach, um das angeforderte

Material abzuholen. Eine mehrstündige Aussprache mit dem Archivvorstand brachte folgendes Ergebnis: Das bisher vorbereitete Material sollte am 12. Juli mittels eines Übergabeprotokolls übergeben werden. Weiters mussten auch Längenprofile der österreichischen Hauptlinien, so weit sie zur schweizerischen, italienischen und süddeutschen Grenze führen, bereitgestellt werden. Feiler berichtet über diese Besprechung:

*Darüber hinaus beharrte der russische Vertreter trotz aller Einwendungen seitens des Archivvorstandes (zwischenstaatlich bedingte Notwendigkeit der ungeschmälernten Erhaltung des ja rein historischen und daher überalterten Archivbestandes für Zwecke aller Nachfolgestaaten ...) mit Nachdruck auf einer sofortigen Bereitstellung der bereits am 7. Mai 1945 angeforderten Pläne; dem vom Archivvorstand [...] neuerdings gestellten Antrag einer befristeten, nur leihweisen Übergabe des geforderten Materials nahm Major Rumianov zur Kenntnis, ohne sich irgendwie zu äussern. Weitere Einzelheiten hierüber sollen der morgigen Aussprache anlässlich der Übergabe des bereitgestellten Materials vorbehalten bleiben.*

*Auf Grund der gleichzeitigen Intervention der österreichischen Eisenbahn direktion Wien bei der russischen Militäreisenbahnbehörde hat der Leiter der ausländischen Militärstelle, General Goriamof, am 11. Juli einen schriftlichen Befehl an den Major Rumianov ausgestellt, wonach diesem jedes Fortschaffen von Archivalien aus der Ausweichstelle untersagt wird. Dieser Befehl wird vom Archivvorstand morgen dem Major persönlich eingehändigt werden.<sup>103</sup>*

Major Rumianov erschien aber bereits am 11. Juli nachmittags in Krumbach unter Hinweis auf die Dringlichkeit seiner sofortigen Rückreise nach Wien und bestand auf der augenblicklichen Ausfolgung des geforderten Planmaterials. Der dort anwesende Alois Kraus musste die Pläne unter Zwang ausfolgen und erhielt eine formlose Bestätigung mit der falschen Datierung 12. Juli 1945. Feiler, der am nächsten Vormittag termingemäß erschien, wurde dadurch die Möglichkeit genommen, den Befehl von General Goriamof an Major Rumianov auszuhändigen. Der überstürzt abreisende Major soll aber noch eine Mitteilung über eine eventuelle Rückstellung der Archivalien hinterlassen haben.<sup>104</sup> Feiler informierte das Wiener Reichsarchiv i. L., das wiederum die Staatskanzlei, Amt für Auswärtige Angelegenheiten, verständigte. Dieses antwortete am 26. Juli 1945 dem Reichsarchiv,

*dass die Angelegenheit durch eine direkte Auseinandersetzung zwischen der Generaldirektion und der russischen Eisenbahnbehörde schnell-*

ler und wirkungsvoller bereinigt werden könnte, als auf dem der russischen Militärbehörde gegenüber noch nicht ganz eingespielten diplomatischen Weg. [...] Die Staatskanzlei, Amt für die Auswärtigen Angelegenheiten, möchte daher dem Wiener Reichsarchiv anheim stellen, die Eisenbahndirektion im obigen Sinne zu verständigen und ihr ein direktes Einschreiten bei Generalmajor Goriamof nahezu legen.<sup>105</sup>

Laut dem in der angeführten Aktenzahl einliegenden Übergabeverzeichnis der entwendeten Archivalien, kann festgestellt werden, dass diese von der russischen Militärverwaltung nicht mehr dem Verkehrsarchiv zurückgegeben worden sind.

Auch die aus Polen und der Tschechoslowakei rückübernommenen Akten mussten wieder abgegeben werden. So erhielt schon im Jahr 1948 das Polnische Amt für Revindikation (Polnische Restitutionsmission) 237 Aktenbündel retour, die zuerst durch die Britische Restitutions-Abteilung freigegeben worden waren.<sup>106</sup> In Durchführung des Prager Archivprotokolls vom 20. September 1946 sowie des Wiener Archivprotokolls vom 12. Oktober 1949 wurden auch die Archivalien (1246 Faszikel) an die Tschechoslowakei restituiert.<sup>107</sup>

Ebenso wurden die Akten und Pläne, die aus der Amtstätigkeit der Staatsbahndirektion Laibach der Reichsbahndirektion Wien überlassen worden waren, in den Jahren 1948 und 1949 der jugoslawischen Restitutionskommission zurückgegeben.<sup>108</sup>

Die Übersiedlung der Bestände aus den verschiedenen Auslagerungsorten war zum Großteil im Jahr 1946 abgeschlossen, die letzten Rücktransporte fanden aber erst im Jahr 1950 statt. Die Bediensteten waren in den folgenden Jahren aber nicht nur mit der Neuordnung und Neuaufstellung der Bestände und der Verzeichnung in neuen Archivbehelfen beschäftigt, sondern auch mit der Übernahme von umfangreichen Aktenbeständen, die im Zuge der staatlichen Umwälzungen an das Archiv abgegeben wurden. Es waren dies der Jahrgang 1938 der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, die Privatbahnaufsicht der Reichsbahndirektion Wien von 1939–1945 und die Zentrale Aktenablage der ÖBB mit den Beständen der Generaldirektion von 1923–1938 und einiger verstaatlichter Privatbahnen.<sup>109</sup>

Auf Grund des Verbotsgesetzes von 1945<sup>110</sup> ordnete der Bundesminister für Verkehr am 2. März 1946 an, dass „alle Bediensteten aus dem Stand der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, die Mitglieder oder Anwärter der NSDAP gewesen waren“, vom Dienst vorläufig enthoben

werden müssten.<sup>111</sup> Durch diese Verfügung sollte aber der Entscheidung der Sonderkommission nicht vorgegriffen werden. Der Archivleiter hatte dieses Schreiben den Bediensteten Garbeis, Fraisl, Kraus und Lachmann auszufolgen.<sup>112</sup> Dr. Garbeis, Johann Fraisl, Adolf Kraus und Karl Lachmann wurden daraufhin mit 6. März 1946 vom Dienst im Verkehrsarchiv enthoben.<sup>113</sup>

Das Verkehrsarchiv wurde 1945 dem Generalsekretariat der Österreichischen Staatseisenbahnen eingegliedert und mit Wirkung vom 1. Jänner 1947 dem Bundesministerium für Verkehr als Abteilung 4 der Zentralsektion angeschlossen.<sup>114</sup>

Die bereits im Jahr 1944 von Archivleiter Feiler beabsichtigte Eingliederung des Verkehrsarchivs in den Verband des Reichsarchivs<sup>115</sup> konnte schließlich doch realisiert werden. Denn die bereits im Behördenüberleitungsgesetz vom 20. Juli 1945 vorgesehene Eingliederung in das 1945 neu errichtete Österreichische Staatsarchiv als selbständige Abteilung trat mit Erlass des Bundeskanzleramtes vom 9. Juli 1947 am 1. September 1947 in Kraft. Feiler wurde mit der weiteren Leitung des Archivs betraut.<sup>116</sup> Mit Zustimmung des Bundeskanzleramtes blieben die jeweiligen Archivleiter aber trotz Übernahme des Archivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs weiterhin mit der Leitung des „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes“ im Bundesministerium für Verkehr betraut.<sup>117</sup> Das Eisenbahnmuseum wurde jedoch von diesem „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst“ gelöst und dem Generalsekretariat der Österreichischen Bundesbahnen unmittelbar unterstellt.<sup>118</sup> Eine organisatorische und personelle Entflechtung des Verkehrsarchivs vom Bundesministerium für Verkehr erfolgte erst im Jahr 1986.

## 7. Biographisches

**Dr. Karl Feiler** wurde am 25. Dezember 1887 in Bruck an der Leitha geboren und trat am 4. November 1907 in den Dienst der k. k. Staatsbahn direktion Wien ein. Nach seiner Promotion zum Doktor der Philosophie am 11. Juli 1919 und auf Grund seines geschichtswissenschaftlichen Studiums und der eisenbahnfachlichen Ausbildung (Telegraphen-, Verkehrs- und Kommerzielle Prüfung) wurde er Ende des Jahres 1919 in das Eisenbahnarchiv des Staatsamtes für Verkehrswesen einberufen und mit 4. Februar 1924 zu dessen Leiter bestellt. 1925 wurden ihm auch die Agenden des Eisenbahnmuseums zugewiesen. Erst durch diese Maßnahme war er in der Lage, die eigentlichen Aufgaben des Archivs und des Museums, die Erschließung und Nutzbarmachung der zusammenhängenden Quellen,

einheitlich wahrzunehmen und für die dauernde Sicherstellung der zahlreichen im Außendienst vorhandenen Bestände von eisenbahngeschichtlichem Wert vorzusorgen. Mit Entschließung des Bundespräsidenten vom 29. September 1925 wurde ihm der Titel „Staatsarchivdirektor“ verliehen, 1927 wurde er zum Oberstaatsarchivar ernannt und erhielt im Jänner 1934 den Titel eines Hofrates. Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn bekam er den Titel Oberreichsbahnrat und hatte nur mehr eine dem mittleren Direktionsdienst gleichwertige Stelle. Für die erfolgreich durchgeführte Liquidierung des an die Deutsche Reichsbahn abzugebenden Schrift- und Planbestandes der Eisenbahndirektion Laibach wurde ihm im September 1943 das Kriegsverdienstkreuz 2. Klasse verliehen.<sup>119</sup>

Laut Gauleitung Wien war er

*seinerzeit Mitglied der deutschen Verkehrsgewerkschaft und stand während der Verbotszeit der nationalsozialistischen Bewegung sympathisierend gegenüber, seit dem Umbruch zustimmend.*

Er war Mitglied in mehreren Vereinen, hatte aber keinen aktiven Einsatz für die Bewegung geleistet. Seine „charakterlichen Eigenschaften, Berufsauffassung und kameradschaftliches Verhalten“ wurden als einwandfrei bezeichnet.<sup>120</sup>

Laut eidesstattlicher Erklärung vom 15. Februar 1947 war er nicht Mitglied der NSDAP. Er war Anwärter bei der Betriebs-SA des Ministeriums für Handel und Verkehr. Von dieser wurde er automatisch zu einem SA-Sturm überstellt, hatte aber dort keinen Dienst gemacht, sondern sich beurlauben lassen und kurze Zeit darauf seine Außerstandbringung mit der Begründung beruflicher Verhinderung erbeten. Einige Wochen später wurde er mit 2. August 1938 entlassen, wie auch die Staatseisenbahndirektion Wien in einem Schreiben an das magistratische Bezirksamt, Meldestelle zur Registrierung für NS, bestätigte. Er galt daher als politisch unbelastet. Dies ergaben auch die Erhebungen des Bundesministeriums für Inneres, des magistratischen Bezirksamtes und der Polizeidirektion Wien in den Jahren 1947 und 1948.<sup>121</sup>

Mit der Überleitung des Verkehrsarchivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs mit 1. Juli 1947 wurde Feiler mit der weiteren Leitung des Archiv betraut. Nach der Übernahme der Beamten durch das Bundeskanzleramt mit 1. Jänner 1948 führte Dr. Karl Feiler wieder den Titel „Oberstaatsarchivar“. Mit Entschließung des Bundespräsidenten vom 30. Juni 1949 wurde er zum „wirklichen Hofrat“ ernannt. Nach dem Tod des Direktors des „Allgemeinen Verwaltungsar-

chivs“, wirklichen Hofrates Dr. Jakob Seidl, wurde ihm mit 24. September 1951 auch die Leitung dieser Abteilung übertragen. Mit 31. Dezember 1952 erfolgte der Übertritt in den Ruhestand. Die Generaldirektion des Staatsarchivs hatte zwar auf Bitten der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen um die Aufschiebung der Ruhestandsversetzung angesucht, diese wurde jedoch nicht bewilligt.<sup>122</sup> Hofrat Dr. Karl Feiler verstarb am 18. März 1982 in Wien.<sup>123</sup>

**Dr. Franz Wolfgang Garbeis**, geboren am 8. Juli 1887 in Wörgl, trat mit 2. Jänner 1909 in den Dienst der Südbahn-Gesellschaft ein. Er war sowohl dort, wie auch ab 1924 bei der Bundesbahndirektion Wien und ab 1932 bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen jeweils im Kommerziellen Dienst tätig. Neben seiner Beamten-tätigkeit studierte er an der Wiener Universität Philosophie und wurde am 20. März 1922 promoviert. Ab dem Wintersemester 1925/26 wirkte er bis zum Sommersemester 1944 als Dozent für Geschichte der Philosophie an der Universität Wien, bis 1938 war er auch als Vortragender an der Wiener Urania und in Volksbildungsheimen tätig. Im Juni 1937 wurde er zum Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr (Verkehrsarchiv) überstellt.<sup>124</sup>

Laut Gauleitung Wien war er Mitglied der Großdeutschen Volkspartei, des Eisenbahnbeamtenvereines Wien, der deutschen Verkehrsgewerkschaft, des Deutschen Schulvereines, der Philosophischen Gesellschaft an der Universität Wien, der Kant-Gesellschaft Berlin und des Verbandes der deutschen Hochschullehrer. Er meldete sich mit Mai 1938 als Anwärter zur NSDAP, wurde aber zunächst mangels Betätigung abgelehnt, doch zugleich angewiesen, seine Bewerbung zu wiederholen, worauf er im Mai 1940 die rosa Mitgliedskarte mit der Nummer 7677489 erhielt. Seine charakterlichen Eigenschaften, Berufsauffassung und kameradschaftliches Verhalten wurden als einwandfrei bezeichnet. Laut eigenen Angaben war er trotz NS-Parteizugehörigkeit jederzeit streng wissenschaftlich eingestellt, wurde seit dem „Anschluss“ zur Mitarbeit im Volksbildungswesen fortan ebenso wenig eingeladen, wie er auch weder im Eisenbahndienst noch an der Universität für eine Beförderung als geeignet befunden wurde. Wegen dienstlicher Überlastung und seiner Tätigkeit als Dozent an der Universität Wien leistete er keine Mitarbeit in einer Ortsgruppe. Im Jahr 1941 wurde er zum Reichsbahnrat ernannt.<sup>125</sup> Ab dem Sommersemester 1945 hielt er wieder Vorlesungen. Im Juni 1945 vom Dekan der philosophischen Fakultät zunächst als politisch vollkommen einwandfrei beurteilt, wurde er allerdings im August 1945 mit einer Anzahl von ande-

ren Dozenten wegen seiner Parteimitgliedschaft von seiner Tätigkeit enthoben.<sup>126</sup> Auf Grund des Verbotsgesetzes von 1945<sup>127</sup> ordnete der Bundesminister für Verkehr am 2. März 1946 an,

*dass alle Bediensteten der Generaldirektion der Österreichischen Staatseisenbahnen, die der NSDAP angehört hatten und deren Dienstverhältnis lösbar ist, aus dem Dienst zu entfernen sind, d. h. dass gegen sie mit der Kündigung vorzugehen ist.*<sup>128</sup>

Daraufhin wurde Dr. Garbeis mit 6. März 1946 auch vom Dienst im Verkehrsarchiv enthoben<sup>129</sup> und in den Sonderstand Wien Aspangbahnhof in Stand und Verrechnung überwiesen bzw. versetzt. Er erhielt ab 1. April 1946 die jeweils für die nicht in Verwendung genommenen Bediensteten vorgesehenen Bezüge. Er wurde nach den Bestimmungen des NS-Gesetzes 1947 als minderbelastet eingestuft und mit 1. August 1947 in den dauernden Ruhestand versetzt.<sup>130</sup> Im März 1947 stellt er ein Ansuchen um Nachsicht der Sühnfolgen,<sup>131</sup> das im Juni 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehört und die Sühnfolgen mit 6. Juni 1948 enden, abgeschlossen werden konnte.<sup>132</sup> Angeblich wurde er ab 10. Februar 1949 wieder im Referat „Archiv und Museum“ verwendet, in welcher Funktion ist aber unklar.<sup>133</sup> Dr. Franz Wolfgang Garbeis verstarb am 18. September 1978.<sup>134</sup>

Obwohl **Dr. Paul Mechtler** erst mit Dezember 1945 seinen Dienst im Verkehrsarchiv aufnahm, soll doch kurz auf seinen Lebenslauf eingegangen werden, da er maßgeblich an den Neuordnungs-, Neuaufstellungs- und Erschließungsarbeiten der Archivbestände nach der Rückübersiedlung und auch wesentlich an der Erarbeitung des „Inventars des Verkehrsarchivs“ beteiligt war.

Er wurde am 11. September 1916 in Wien geboren und am 8. Juli 1938 an der Universität Wien zum Dr. phil. promoviert. Am 15. Juli 1939 legte er die Staatsprüfung am Österreichischen Institut für Geschichtsforschung ab. Er war Mitglied im NS-Studentenbund, aber nie Mitglied der NSDAP, wie dies im Gauakt angegeben ist. Von Oktober 1939 bis Kriegsende war er bei der Deutschen Wehrmacht im Fronteinsatz. Mit 1. Juli 1943 wurde er vom Reichsminister des Innern zum Archivreferendar ernannt und dem Reichsarchiv Danzig zugewiesen, hat dort aber seinen Dienst nie angetreten. Nach der Rückkehr aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft wurde er mit 26. November 1945 in den Dienst der Österreichischen Staatsbahnen aufgenommen und dem Generalsekretariat (Archivwesen) zugewiesen, das ihn dem Verkehrsarchiv zuteilte. 1948 wurde auch er in den Personalstand des Österreichischen Staatsarchivs übernommen. Nach

der Pensionierung von Dr. Karl Feiler wurde er mit Dekret vom 24. Jänner 1953 zuerst zum provisorischen Leiter und mit 1. Jänner 1954 zum definitiven Leiter bestellt. Mit 1. Juli 1962 bekam er den Titel Oberstaatsarchivar und mit 1. Juli 1969 den Titel „Wirklicher Hofrat“. Seine Pensionierung erfolgte mit 31. März 1980. Er verstarb am 10. Juni 2007 in Wien.<sup>135</sup>

**Adolf Kraus**, geboren am 10. März 1902 in Wien, trat am 5. Juli 1917 als Kanzlist in den Dienst des k. k. Eisenbahnministeriums ein und wurde 1919 dem Verkehrsarchiv zugeteilt. Nach der Errichtung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ im Jahr 1923 stand er als Bundesbahnbeamter extra statum in weiterer Verwendung im Verkehrsarchiv bzw. Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und bekam 1924 die Betreuung des Planarchivs übertragen. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen und 1943 in die Ausweichstelle Krumbach abgeordnet. Er trat zwar der NSDAP bei (Mitgliedsnummer 6391399), hatte aber dort keine Stellung darin und übte auch keine Funktion aus. Er zog keinen Nutzen aus seiner Parteizugehörigkeit und brachte immer wieder seinem Vorgesetzten Dr. Feiler gegenüber seine Enttäuschung über das Regime und Bedauern über seinen unüberlegten Beitritt zur NSDAP zum Ausdruck. Seinem Einsatz war es zu verdanken, dass die in Schloss Krumbach untergebrachten Archivbestände vor der von deutschen Militärstellen bereits befohlenen und durch Sprengkommandos auch mehrfach versuchten Vernichtung gerettet werden konnten.<sup>136</sup> Mit 6. März 1946 wurde er auf Grund des Verbotsgesetzes 1945 vom Dienst enthoben<sup>137</sup> und in den Sonderstand Wien Aspangbahnhof in Stand und Verrechnung überwiesen bzw. versetzt. Er erhielt ab 1. April 1946 die jeweils für die nicht in Verwendung genommenen Bediensteten vorgesehenen Bezüge. Sein Ansuchen um Nachsicht der Sühnfolgen konnte im August 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehört, abgeschlossen werden, wobei sein persönlicher Einsatz für die Erhaltung der Bestände in Schloss Krumbach besondere Berücksichtigung fand.<sup>138</sup> Daraufhin wurde seine Versetzung in den Ruhestand mit 31. Jänner 1949 widerrufen und Kraus ab 1. Februar 1949 wieder in den Personalstand der Generaldirektion der ÖBB übernommen. Am 7. Februar 1949 meldete er sich zum Dienstantritt im Verkehrsarchiv, wo er bei der Rückübersiedlung sowie der Ordnung, Neuaufstellung und Inventarisierung besonders der Bestände des Planarchivs wertvolle Arbeit leistete. Mit Ablauf des 30. Juni 1959 wurde er in den Ruhestand versetzt. Er verstarb am 1. November 1968 in Wien.<sup>139</sup>

**Johann Fraisl** wurde am 24. November 1898 in Wien geboren und trat am 17. Juni 1920 als Drucker in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen ein. Ab 1931 war er Kanzlist beim Rechtsbüro der Bundesbahndirektion Wien und später Assistent. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Mit 1. Februar 1941 wurde er dem Verkehrsarchiv als Reichsbahnsekretär zugeteilt und im Jahr 1943 in die Ausweichstelle Krumbach abgeordnet. Kurz vor Kriegsende und danach konnte er zusammen mit Kraus die in Krumbach lagernden Aktenbestände vor der Vernichtung durch die abziehende SS und vor Plünderungen sowie vor der Verbringung in die Sowjetunion retten. 1945 erfolgte die Übernahme in den Personalstand der ÖBB. Mit 6. März 1946 wurde auch er auf Grund des Verbotsgesetzes 1945 vom Dienst enthoben.<sup>140</sup> Ab 4. September 1946 stand er in aushilfsweiser Verwendung beim Verkehrsarchiv, wurde mit 1. März 1948 in überzähliger Eigenschaft zum Wiener Aspangbahnhof versetzt, gleichzeitig aber weiter im Verkehrsarchiv verwendet.<sup>141</sup> Sein Ansuchen um Nachsicht der Sühnefolgen konnte im Juli 1948 mit der Feststellung, dass er zum Personenkreis der Minderbelasteten gehöre, abgeschlossen werden, wobei auch sein persönlicher Einsatz für die Erhaltung der Bestände in Schloss Krumbach besondere Berücksichtigung fand.<sup>142</sup> Bei der Rückübersiedlung der Bestände, deren Ordnung, Neuaufrichtung und Inventarisierung leistete er besonders bei der Urkundensammlung und in den Beständen der Generaldirektion der ÖBB wertvolle Arbeit. Mit Ablauf des Jahres 1963 wurde er in den dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 29. Oktober 1976 in Wien.<sup>143</sup>

**Alois Binder** wurde am 19. Juni 1889 in Frohsdorf bei Wr. Neustadt geboren und trat am 27. Dezember 1912 als Aushilfsarbeiter in den Dienst der Österreichischen Staatsbahnen ein. Nach seiner Militärdienstzeit von 1916 bis 1918 kam er wieder zu seiner alten Dienststelle am Nordbahnhof in Wien als Güterschuppenführer. Seit 1929 stand er im Verkehrsarchiv in der Plan- und Schriftengruppe in Verwendung. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Amtswart in den Personalstand des Bundeskanzleramtes übernommen und 1950 zum Oberaufseher ernannt. Mit 31. Juli 1953 wurde er in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 1. März 1964 in Wien.<sup>144</sup>

**Josef Lehmann** wurde am 23. Dezember 1892 in Wien geboren und trat nach seiner Teilnahme am 1. Weltkrieg mit Jänner 1919 zuerst in den Dienst des Militärliquidierungsamtes und später in den Dienst des Handelsministeriums ein. Mit

1. Jänner 1921 wurde er zum Kanzlisten im Bundesministerium für Handel, Gewerbe, Industrie und Bauten ernannt und wurde für die Aktenliquidierung herangezogen. 1925 wurde er in die Kanzlei der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und ab März 1939 dem Verkehrsarchiv zugeteilt. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Kanzleioberoffizial in den Personalstand des Bundeskanzleramtes übernommen und mit 31. Dezember 1957 in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 2. Dezember 1970 in Wien.<sup>145</sup>

**Rudolf Brichta** wurde am 4. April 1892 in Wien geboren, stand ab 7. Februar 1912 bei der Post- und Telegraphenverwaltung in Verwendung, war vom November 1916 bis November 1918 im Kriegseinsatz und wurde mit 30. Juni 1920 zum Bundesministerium für Verkehr (ab 1923: Bundesministerium für Handel und Verkehr) versetzt. 1939 wurde er von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mit 1. Juni 1943 zum Verkehrsarchiv abgeordnet, 1945 von der Generaldirektion der ÖBB übernommen und ab 1946 ständig dem Verkehrsarchiv zugeteilt. Nach der Eingliederung des Verkehrsarchivs in das Österreichische Staatsarchiv wurde er als Amtswart in den Personalstand des Bundeskanzleramtes übernommen und mit 30. Juni 1953 in dauernden Ruhestand versetzt. Er verstarb am 3. Mai 1980.<sup>146</sup>

#### Literatur- und Quellenverzeichnis:

- 1) Die im Folgenden gebotene Geschichte des Verkehrsarchivs im Zeitraum von 1938–1945 wurde zum überwiegenden Teil aus den sogenannten „Kurrentakten“, also jenen Akten, die aus der Verwaltung und der Tätigkeit des Archivs selbst hervorgegangen sind, erarbeitet. Grundlegend Mechtler, Paul: Inventar des Verkehrsarchivs, Wien 1959 (Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs. Hg. von der Generaldirektion, II. Serie: Inventare österreichischer Archive Bd. IX). (In Hinkunft: Inventar des VA).
- 2) Österreichisches Staatsarchiv (in Hinkunft: ÖStA), Allgemeines Verwaltungsarchiv (in Hinkunft: AVA), Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten (in Hinkunft: MfHGuöB), Zl. 3595/1850.
- 3) RGBl. Nr. 181/1852.
- 4) ÖStA, AVA, MfHGuöB/Präs, Zl. 1988/1859.
- 5) RGBl. Nr. 193/1859.
- 6) Verordnung des Handelsministeriums vom 4. Februar 1871, RGBl. Nr. 8/1871.
- 7) ÖStA, AVA, Handelsministerium/Präsidium (in Hinkunft: HM/Präs), Zl. 448/1871.
- 8) ÖStA, AVA, HM/Präs, Zl. 1244/1875 und Zl. 1306/1875.
- 9) RGBl. Nr. 102/1884.
- 10) RGBl. Nr. 16/1896.



- 11) ÖStA, AVA, Eisenbahnministerium (in Hinkunft: EM), Zl. 7224/IV/1897.
- 12) Mechtler: Inventar des VA, S. 3-5 und ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 2202/1897 und Zl. 3460/1897 (beide Akten liegen nicht ein).
- 13) ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 3460/1897 und 907/1898 (beide Akten liegen nicht ein).
- 14) Eisenbahnarchiv (in Hinkunft: EBA), Kurrentakt (in Hinkunft: KA), Zl. 5/1903.
- 15) ÖStA, AVA, EM/Präs, Zl. 823/1911.
- 16) Verordnung des Staatsamts für Verkehrswesen (in Hinkunft: StAV) vom 21. Oktober 1919, StGBI. Nr. 495/1919.
- 17) ÖStA, Archiv der Republik (in Hinkunft: AdR), Bundesministerium für Verkehr (in Hinkunft: BMfV)/Präs, StAV, Zl. 1671/1920.
- 18) Dienstanweisung des StAV vom 9. September 1920; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, StAV, Zl. 1970/1920. Zborowski, Victor: Das Eisenbahnarchiv in Österreich, seine Entwicklung und Ausgestaltung zum Archiv für Verkehrswesen. In: Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen 62/3 (1922), S. 48-51.
- 19) Vgl. Geschäftseinteilung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr (in Hinkunft: BMfHuV); ÖStA, AdR, BMfHuV/Präs, Zl. 14235/1925, Sign. 3c1, GrdZl. 12933/1925.
- 20) GBl. für Österreich Nr. 340/1938.
- 21) GBl. für Österreich Nr. 204/1939.
- 22) ÖStA, AdR, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (in Hinkunft: BMfWuA)/Präs, Zl. 12126/1939, Sign. 20, GrdZl. 11128/1939.
- 23) ÖStA, VA, KA, 137/1942.
- 24) Sechste Verordnung über die Übertragung von Aufgaben und Befugnissen des Reichsstatthalters in Österreich (Österreichische Landesregierung) vom 11. Jänner 1940; RGBl. I, S. 52-55, § 9.
- 25) Inventar des Kriegsarchivs, Wien 1953 Bd. 1 (Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs. Hg. von der Generaldirektion, Inventare österreichischer Archive Bd. VIII), S. 12 und S. 19.
- 26) ÖStA, VA, KA 469/38, 699/1938. Siehe auch S. 310 ff.
- 27) ÖStA, VA, KA 295/1939.
- 28) ÖStA, VA, KA 215/1940 und 342/40.
- 29) ÖStA, VA, KA 186 und 187/1943.
- 30) ÖStA, VA, KA 339/1943.
- 31) ÖStA, VA, KA 351/1943. Siehe auch S. 303 f.
- 32) ÖStA, VA, KA 346/1943.
- 33) ÖStA, VA, KA 131/1944.
- 34) ÖStA, VA, KA 162/1944, 175/1944, 180/1944, 191/1944 und 193/1944.
- 35) ÖStA, VA, KA 197/1944, 221/1944 und 213/1944.
- 36) ÖStA, VA, KA 235/1945 und 241/1945.
- 37) ÖStA, VA, KA 389/1938.
- 38) ÖStA, VA, KA 453/1938.
- 39) ÖStA, VA, KA 638/1938.
- 40) ÖStA, VA, KA 198/1938, 203/1938 und 227/1938.
- 41) ÖStA, VA, KA 465/1938.
- 42) RGBl. für das Land Österreich Nr. 315/1938.
- 43) ÖStA, VA, KA 552/1938.
- 44) ÖStA, VA, KA 560/1938.
- 45) ÖStA, VA, KA 471/1939.
- 46) ÖStA, VA, KA 578/1940.
- 47) ÖStA, VA, KA 275/1940 und 460/1940, 61/1942, 361/1942, 67/1942 und 275/1943.
- 48) ÖStA, VA, KA 394/1942.
- 49) ÖStA, VA, KA 49/1943.
- 50) ÖStA, VA, KA 65/1943.
- 51) ÖStA, VA, KA 238/1943.
- 52) ÖStA, VA, KA 254/1943.
- 53) ÖStA, VA, KA 275/1943.
- 54) ÖStA, VA, KA 322/1943, 25139/1947.
- 55) ÖStA, VA, KA 365/1943, 52/1944, 133/1944 und 25139/1947.
- 56) ÖStA, VA, KA 134/1944.
- 57) ÖStA, VA, KA 151/1944.
- 58) ÖStA, VA, KA 226/1944.
- 59) ÖStA, VA, KA 237/1945.
- 60) ÖStA, VA, KA 245/1945 und 246/1945.
- 61) ÖStA, VA, KA 78/1946, 25139/1947, S. 7 und KA 46142/1964.
- 62) ÖStA, VA, KA 44/1945.
- 63) ÖStA, VA, KA 11/1945 und 13/1945.
- 64) ÖStA, VA, KA 97/1945.
- 65) ÖStA, VA, KA 122/1945.
- 66) ÖStA, VA, KA 249/1938.
- 67) ÖStA, VA, KA 44/1939, Akquisitionsjournal des VA, Eintragung Nr. 141 und 166.
- 68) ÖStA, VA, KA 410/1939.
- 69) Mechtler: Inventar des VA, S. 128 f.
- 70) StGBI. Nr. 479/1920.
- 71) ÖStA, VA, KA 471/1939 und 623/1938 i. b. 36273/1954 (mit Vorakten 1938–1942).
- 72) ÖStA, VA, KA 266/1940, 296/1942, 334/42, 36273/1954.
- 73) ÖStA, VA, KA 429/1940, 229/1941, 177/1942 (i. b. 329/1942 i. b. 35633/1948).
- 74) ÖStA, VA, KA 429/1940, 229/1941 (i. b. 329/1942 i. b. 35633/1948), 534/1940, 234/1943.

- 75) ÖStA, VA, KA 367/1941.
- 76) ÖStA, VA, KA 197/1942, 129/1942, 226/1942, 238/1942, 298/1942, 375/1942, 399/1942, 77/1943, 239/1943, 240/1943 und 241/1943.
- 77) 1877–1939; ab 1900 Lokomotivkonstrukteur bei der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft; vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Hans\\_Steffan](http://de.wikipedia.org/wiki/Hans_Steffan) (30.3.2009).
- 78) 1821–1902; Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950 (in Hinkunft: ÖBL) 8 (1983), S. 268.
- 79) 1861–1942; ÖBL 1 (1957), S. 48.
- 80) 1864–1921; ÖBL 4 (1969), S. 15.
- 81) ÖStA, VA, KA 207/1940, 52/1943, 250/1943, 205/1944 und 16/1944 (l. b. 25467/1947).
- 82) 1862–1945; ÖBL 9 (1988), S. 409.
- 83) ÖStA, VA, KA 424/1940, 430/1940 und 454/1940.
- 84) ÖStA, VA, KA 395/1940, 453/1940, 551/1940, 556/1940, 85/1942 und 336/1942.
- 85) ÖStA, VA, KA 277/1941, 5/1942, 99/1942, 376/1942, 332/1942 und 163/1943.
- 86) ÖStA, VA, KA 328/1943 und 166/1943.
- 87) 1893–1975; [http://de.wikipedia.org/wiki/Ladislaus\\_von\\_Rabcewicz](http://de.wikipedia.org/wiki/Ladislaus_von_Rabcewicz) (08.04.2009).
- 88) ÖStA, VA, KA 168/43 und 186/1943.
- 89) ÖStA, AdR, BMfHuV/Präs, Zl. 12876/1938, Sign. 3c1, l. b. GrdZl. 11012/1938.
- 90) ÖStA, AdR, BMfHuV/VS, Zl. 40235/1938 und Zl. 45997/1938, l. b. Zl. 47566/1938.
- 91) ÖStA, VA, KA 685/1938.
- 92) ÖStA, VA, KA 633/1938.
- 93) ÖStA, VA, KA 702/1938.
- 94) ÖStA, VA, KA 322/1943, 365/1943, 366/1943, 52/1944, 133/1944 und 25139/1947, Mechtler: Inventar des VA, S. 8-10.
- 95) Ebenda, S. 107; ÖStA, VA, KA 11/1945.
- 96) Mechtler: Inventar des VA, S. 117.
- 97) Vgl. Seite 307 ff.
- 98) ÖStA, VA, KA 256/1943, 267/1943 und 270/1943.
- 99) Österreichische Eisenbahngeschichte im Spiegelbild des Historischen Eisenbahn museums. V. Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn, die erste Dampfeisenbahn Österreichs. In: Verkehrswirtschaftliche Rundschau, Jg. 1938, Heft 3, Wien 1938, S. 8-11; Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Ostmark. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 32, Heft 30, Berlin 1938, S. 369-372; Die geschichtliche Entwicklung der sudetendeutschen Eisenbahnen im Habsburgerstaate. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 33, Heft 4, Berlin 1939, S. 33-37; Die historische Bedeutung des Böhmischemährischen Raumes für den Verkehr Großdeutschlands. In: Verkehrstechnische Woche, Jg. 34, Heft 3/4, Berlin 1940, S. 15-20; Franz Anton Ritter von Gerstner. Zu seinem hundertsten Todestage. In: Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn, Jg. 1940, Nr. 14-15, hg. vom Reichsverkehrsministerium Berlin, Berlin 1940, S. 134-147 (auch Festvortrag in Prag am 10. April 1940); Geschichtliches über die Linz-Budweiser Pferdeisenbahn, die älteste deutsche Schienenstraße. Verfasst im Jahr 1940, In: Blätter für Technikgeschichte, Heft 8, Wien 1942, S. 42-54; Das Archiv für Verkehrswesen in Wien als Forschungsinstitut für mitteleuropäische Eisenbahngeschichte. In: Die Reichsbahn. Jg. 1941, Nr. 8/9, Berlin 1941, S. 67-77; Die Gründungsgeschichte der Eisenbahn Wien-Wiener Neustadt. Zur hundertjährigen Wiederkehr ihrer Eröffnung. In: Die Reichsbahn, Jg. 1941, Nr. 24-26, Berlin 1941, S. 231-245; Die österreichische Südbahn. Ein geschichtlicher Rückblick auf Grund des Wiener amtlichen Quellenstoffes (bis zum Weltkrieg). In: Archiv für Eisenbahnwesen, 64. Jg., Berlin 1941, S. 929-994.
- 100) ÖStA, VA, KA 189/1945.
- 101) ÖStA, VA, KA 14/1945.
- 102) ÖStA, VA, KA 197/1945.
- 103) ÖStA, VA, KA 29/1945 und 29b/1945.
- 104) ÖStA, VA, KA 44/1945.
- 105) ÖStA, VA, KA 50/1945.
- 106) ÖStA, VA, KA 35633/1948.
- 107) ÖStA, VA, KA 36273/1954.
- 108) ÖStA, VA, KA 35558/1949, 35860/1949.
- 109) Mechtler: Inventar des VA, S. 11.
- 110) StGBI. Nr. 13.
- 111) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 10329/1946, Sign. 4b.
- 112) ÖStA, VA, KA 66/1946.
- 113) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, l. b. 10329/1946, Sign. 4b.
- 114) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 19019/1946; ÖStA, VA, KA 25097/1947 und 25963/1947.
- 115) ÖStA, VA, KA 107/1944 und 116/1944.
- 116) ÖStA, VA, KA 25373/1947; ÖStA, AdR, BKA Zl. 23004-1b/1947 l. b. 20463/1948 Sign. 4.
- 117) ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl, Zl. 23807-1/1947; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 15387/1947, l. b. GrdZl. 11378/1947, Sign. 4a3.
- 118) ÖStA, VA, KA 25334/1947.
- 119) ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf.
- 120) ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Feiler Karl 263375.
- 121) ÖStA, VA, KA 25055/1947 und ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl.
- 122) ÖStA, VA, KA 25363/1947; ÖStA, AdR, BKA Pers A Feiler Karl; ÖStA, Generaldirektion (in Hinkunft: GD), Personalakt Feiler Karl.
- 123) ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 3325-030607, Skj. 2013.
- 124) ÖStA, AdR, Österreichische Bundesbahnen (in Hinkunft: ÖBB-GD, 91000/2337/1938
- 125) ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf; ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Garbeis Franz 222963.

- 126) ÖStA, AdR, BMU Zl. 900/1945 und 3243/1945, 4C1 koll.
- 127) StGBI. Nr. 13.
- 128) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 10329/1946, Sign. 4b.
- 129) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, I.b. 10329/1946, Sign. 4b.
- 130) ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Garbeis Franz, Zl. 1-109934.
- 131) § 27 Verbotsgesetz 1947, BGBl. Nr. 25/1947; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 14582/1947, Sign. 4b.
- 132) BGBl. Nr. 99/1948 „Vorzeitige Beendigung der Sühnefolgen für minderbelastete Personen“; ÖStA, AdR, BKA NFG, Zl. 203856-2N/1948.
- 133) ÖStA, VA, KA 35157/1949 (Akt liegt nicht ein, daher kann dies nicht verifiziert werden).
- 134) ÖStA, VA, KA 18 210/1978 Partezettel; Archiv der Universität Wien, PH RA 5161 und Senat S 265.5.34 Garbeis Franz; Nachruf in: Das Studienjahr 1977/78. Hg. Universitätsdirektion der Universität Wien. Wien 1979, S. 238. Ein Kryptonachlass befindet sich innerhalb des Nachlasses von Robert Reininger, der von der „Forschungsstelle und Dokumentationszentrum für österreichische Philosophie in Graz“ im Jahr 2000 übernommen wurde.
- 135) ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Mechtler Paul 284724; ÖStA, VA, KA 25516/1947, 160/1953, 186/1953, 1560/1953; ÖStA, GD, Personalakt Mechtler Paul.
- 136) ÖStA, AdR, Inneres, Gauakt Kraus Adolf 99498; ÖStA, VA, KA 15/1945 Lebenslauf; KA 78/1946 und 89/1946.
- 137) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, I.b. 10329/1946, Sign. 4b.
- 138) ÖStA, VA, KA 35048/1948; ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12601/1948, Sign 4b; BKA NFG Zl. 204969-2N/1948.
- 139) ÖStA, VA, KA 35375/1952; ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Kraus Adolf, Zl. 1-143699.
- 140) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 12138/1946, Sign. 4b, I.b. 10329/1946, Sign. 4b.
- 141) ÖStA, VA KA 35191/1948 I.b. 35813/1949.
- 142) ÖStA, AdR, BMfV/Präs, Zl. 13212/1948, Sign. 4b.
- 143) ÖStA, VA, KA 46142/1964; ÖBB/Dienstleistungsgesellschaft GmbH/Archiv, Personalakt Fraisl Johann, Zl. 1-150868.
- 144) ÖStA, GD, Personalakt Binder Alois; ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 63-6310, Skj. 1994.
- 145) ÖStA, GD, Personalakt Lehmann Josef, ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 2054-160703, Skj. 2033.
- 146) ÖStA, GD, Personalakt Brichta Rudolf; ÖStA, AdR, Bundespensionsakt 63-6306, Skj. 2010. Von den anderen Bediensteten Eduard Hermann, Emilie Paar, Wilhelm Berger, August Freiberger, Eduard Spitzer, Franz Prandl und Karl Lachmann konnten keine Personalunterlagen aufgefunden werden.
- (\*) Nachdruck aus: Österreichs Archive unter dem Hakenkreuz, Wien 2010; (MÖStA 54) S. 285-317; mit freundlicher Genehmigung der Generaldirektion des ÖStA

# Das Verkehrsarchiv 1945–1986 und der Aufgabenwandel des Verkehrsministeriums\*

Gerhard H. GÜRTLICH

## 1. Grundlegende Bemerkungen

Die Wirtschaftsgeschichte der Eisenbahnen und die historische Entwicklung des Verkehrsministeriums<sup>1</sup> sind unter anderem durch die schrittweise Abkehr von öffentlichen Interessen gekennzeichnet („schleichende Aufgabenerosion“):

- Ihrem ökonomischen Kern nach ist die Erfüllung öffentlicher Interessen auf die bloße Kostendeckung ausgerichtet, mögliche Gewinne sind unerwünscht oder sogar verboten.
- Aufgrund normativer Vorgaben werden bestimmte Aktivitäten als vorteilhaft für bestimmte Wirtschafts- und Gesellschaftsbereiche angesehen (definiert, politisch vorgegeben), deren Realisierung wird als „besonders wünschenswert“ dargestellt oder zur Pflicht erhoben.
- Die ökonomische Sinnhaftigkeit derartiger Aktivitäten wird kaum hinterfragt (in vielen Fällen sogar tabuisiert).<sup>2</sup> Beispiele im Bereich der Eisenbahnunternehmen sind die Führung von Nostalgiezügen, der Betrieb von Lokalbahnen, der Auf- und Ausbau eines Eisenbahnmuseums und die Führung einer öffentlichen Eisenbahnbibliothek.

Entsprechende Aktivitäten sind auch im Bereich der öffentlichen Verwaltung zu finden und waren auch im Bereich des Verkehrsministeriums anzutreffen. Zusätzlich zu den Aufgaben als Eisenbahnbehörde und zur Wahrung der Eigentümerinteressen an Eisenbahnunternehmen wurde die Vorhaltung eines Verkehrsarchivs und der Betrieb eines (eisenbahn-)verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes als im öffentlichen Interesse gelegen angesehen und durch das Verkehrsministerium vierzig Jahre hindurch wahrgenommen.

Vordergründig begann die Abkehr von der Erfüllung öffentlicher Interessen durch die Eisenbahnunternehmen mit der Richtlinie der EG 91/440.<sup>3</sup> Keines der nunmehr auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG verkehrenden Drittunternehmen würde eine öffentlich zugängliche Eisenbahnbibliothek führen oder ein Eisenbahnmuseum (Lokomotivsammlung) für die Allgemeinheit betreiben, es sei denn, mit diesen Aktivitäten können einzelwirtschaftliche Ziele erfüllt, d.h. jährliche Gewinne zur angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals für die Eigentü-

mer garantiert werden (unbedingtes Gewinnerzielungspostulat).

Auch die Eisenbahnverwaltung ist durch eine „schrittweise Abkehr“ von der Erfüllung öffentlicher Interessen gekennzeichnet, die schon vor Erlassung der Richtlinie EG 91/440 begann, die jedoch unspektakulärer und von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt verlief. Vordergründig wird nunmehr eine fundierte Diskussion über weitere Reformen im Bereich der Eisenbahnverwaltung von einer allgemeinen Föderalismusdiskussion überlagert.

## 2. Die langjährige Zwitterstellung des Verkehrsarchivs

Die Darstellung des Verkehrsarchivs von Maria Stagl beschäftigt sich aufgrund der vorgegebenen Themenstellung mit dem Zeitraum 1938–1945, endet jedoch mit einigen weiterführenden Feststellungen:<sup>4</sup>

- Das Verkehrsarchiv wurde im Jahre 1945 dem Generalsekretariat der Österreichischen Staatseisenbahnen eingegliedert und mit Wirkung vom 1. Jänner 1947 dem Bundesministerium für Verkehr als Abteilung 4 der Zentralsektion angeschlossen. Trotzdem konnte die bereits im Jahr 1944 beabsichtigte Eingliederung des Verkehrsarchivs in den Verband des Reichsarchivs bzw. Staatsarchivs realisiert werden. Denn die im Behördenüberleitungsgesetz vom 20. Juli 1945 vorgesehene Eingliederung des Verkehrsarchivs in das im Jahr 1945 neu eingerichtete Österreichische Staatsarchiv als selbständige Abteilung trat mit Erlass des Bundeskanzleramtes<sup>5</sup> am 1. September 1947 in Kraft.
- Allerdings blieben mit Zustimmung des Bundeskanzleramtes die jeweiligen Leiter des Verkehrsarchivs trotz Übernahme des Archivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs mit der Leitung des „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes“ im Bundesministerium für Verkehr betraut.
- Das Eisenbahnmuseum wurde aus diesem „Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst“ herausgelöst und dem Generalsekretariat der Österreichischen Bundesbahnen direkt unterstellt.

- Eine organisatorische und personelle Entflechtung von Verkehrsarchiv und Bundesministerium für Verkehr erfolgte erst im Jahr 1986.

Die Zwitterstellung des Verkehrsarchivs entstand durch einen „verwaltungstechnischen Kunstgriff“, da durch eine einfache Verwaltungsverfügung (Erlass) eine gesetzliche Anordnung „neu interpretiert“ wurde. Das Behörden-Überleitungs-gesetz<sup>6</sup> bestimmt eindeutig:

„C. Staatliche Sonderverwaltungen  
I. Bereich der Staatskanzlei  
[...]

§ 10. (1) Das Reichsarchiv Wien, das Heeresarchiv in Wien und das Verkehrsarchiv in Wien werden aufgelöst.

(2) An ihrer Stelle wird das Österreichische Staatsarchiv in Wien errichtet.“

Somit wurde das Verkehrsarchiv Teil der dem Bundeskanzleramt nachgeordneten Dienststelle Österreichisches Staatsarchiv. Die Bundesverwaltung interpretierte diese gesetzliche Bestimmung folgendermaßen:

„Mit Zustimmung des Bundeskanzleramtes blieben die jeweiligen Archivleiter aber trotz Übernahme des Archivs in den Verband des Österreichischen Staatsarchivs weiterhin mit der Leitung des ‚Verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes‘ im Bundesministerium für Verkehr betraut.“<sup>7</sup>

Folgerichtig weist die Geschäftseinteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Wien, I/1, Elisabethstraße 9, für das Jahr 1947 in der Sektion I: Zentralsektion eine Abteilung 4 – Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst (Archiv für Verkehrswesen) aus.<sup>8</sup> Als Leiter wird Hofrat Dr. phil. Karl Feiler genannt.<sup>9</sup> Auffallend ist, dass weitere Ausführungen zum Aufgabengebiet dieser Abteilung, im Unterschied zu den übrigen Abteilungen der Zentralsektion, fehlen.<sup>10</sup> Offensichtlich bestanden im Jahr 1947 nur Vorgaben (Vorstellungen) bezüglich der organisatorischen Eingliederung, nicht jedoch zum Aufgabengebiet des Verkehrsarchivs.

Erst der Amtskalender für das Jahr 1949 weist der Abteilung 4 (3. Aspangstr. 33 – F U 10 500<sup>11</sup>) das folgende Aufgabengebiet zu: „Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst: Wahrnehmung d. Verwaltungsbedürfnisse d. Verkehrsressorts im staatlichen Archivdienst, Handhabung des Denkmalschutzgesetzes hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsunternehmungen u. d. im Zusammenhang damit erlassenen ‚Richtlinien‘, geschichtswissenschaftliche Erschließung u. Auswertung der für das öffentliche Verkehrswesen einschlägigen Archiv- u. Museumsquellen.“<sup>12</sup>

Bemerkenswert an dieser Aufgabenbeschreibung sind:

- die Formulierung „Wahrnehmung d. Verwaltungsbedürfnisse d. Verkehrsressorts im staatlichen Archivdienst“, welche nur für „Insider“ die Zwitterstellung des Verkehrsarchivs zwischen Österreichischem Staatsarchiv und Verkehrsministerium erkennen lässt, und
- die Tatsache, dass das Aufgabengebiet der Abteilung bis zum Jahr 1985 völlig unverändert blieb.<sup>13</sup>

### 3. Die Beendigung der Zwitterstellung

Der Aktenvortrag zur Geschäftseinteilung des Verkehrsministeriums für das Jahr 1986 vermerkt lapidar: „Verkehrsarchiv (ehem. PR. 5) entfällt gemäß Wunsch des BKA.“<sup>14</sup> Damit wurde eine 40-jährige Zwitterstellung verwaltungstechnisch (leidenschaftslos) beendet. Diesem Verwaltungsakt vorausgegangen waren ein Rechnungshofbericht über die Prüfung des Verkehrsarchivs und ein Schriftwechsel des Verkehrsministeriums mit dem Bundeskanzleramt.

Der Rechnungshof beanstandete im Aktenvortrag zu seinem Tätigkeitsbericht vor allem die unklare Kostenaufteilung zwischen Verkehrsministerium, Österreichischem Staatsarchiv und Österreichischen Bundesbahnen, der eigentlich eine dreifache Zuordnung des Verkehrsarchivs belegt.<sup>15</sup>

„Anlässlich der im Jahre 1947 erfolgten Eingliederung des bis dahin dem Verkehrsressort unterstandenen Archivs für Verkehrswesen in den Verband des ÖStA wurde ua vereinbart, daß diese nunmehr zum BKA ressortierende Archivabteilung auch weiterhin in dem von der ÖBB verwalteten Gebäude, 1030 Wien, Aspangstraße 33, verbleiben könne. Von der Vorschreibung eines entsprechenden Mietzinses wurde zwar abgesehen, jedoch übernahm das ÖStA die Verpflichtung, für die jeweils anfallenden Instandhaltungskosten – womit offenbar auch die Betriebskosten gemeint waren – aufzukommen. Infolge späterer Umwidmung einiger Raumeinheiten für Zwecke der ÖBB wurde dann noch im Jahre 1952 ein Aufteilungsschlüssel vereinbart, demzufolge das ÖStA 68 vH der solcherart anfallenden Kosten zu übernehmen hatte. Dieser Verpflichtung ist das ÖStA im Ausmaß der jeweiligen Vorschreibungen bis zum Jahre 1971 auch immer nachgekommen. Seither wurden allerdings von den ÖBB keine diesbezüglichen Forderungen mehr erhoben, obwohl neben den laufenden Betriebskosten – wofür das ÖStA aufgrund der letzten Vorschreibung noch rd 37000 S refundiert hat –

*insb. in den letzten Jahren auch eine Reihe zusätzlich verrechenbarer Instandhaltungsarbeiten angefallen sind. Dazu kommt, daß auch die gesamten Stromkosten sowie der für den Anschluß des VA an das bahninterne Telefonnetz (BASA) anfallende Kostenanteil bisher offenbar immer zu Lasten des ÖBB-Budgets bestritten wurden. Das gleiche gilt für die laufende Inanspruchnahme von ÖBB-Personal zum Zwecke des wöchentlichen Kohlentransportes vom Keller zu den im 1. und 2. Stockwerk gelegenen Archivräumen.“<sup>16</sup>*

Die letztgenannte Feststellung des Rechnungshofes mutet aus heutiger Sicht kleinlich, da am eigentlichen Kern des Problems vorbeizielend an, diese vermittelt jedoch einen Eindruck von den damals herrschenden, kafkaesken Verhältnissen des Verkehrsarchivs. Der Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes für das Jahr 1984 ist jedoch unmissverständlich an das Bundeskanzleramt gerichtet, endlich eine verwaltungstechnische Entflechtung des Verkehrsarchivs vorzunehmen:

*„1.33.1 Der jeweilige Leiter des Verkehrsarchivs (VA) war gleichzeitig auch Leiter des verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes Abteilungsleiter im BMV. Als Folge dieser Doppelfunktion wurde das VA bisher zu verschiedenen Maßnahmen bzw Dienstleistungen verhalten, die mit den Grundsätzen der ansonsten durchwegs einheitlichen organisierten Archivalienverwaltung nicht immer vereinbar waren.*

*1.33.2 Der RH erachtete aus dienst- bzw organisationsrechtlichen Gründen die Besetzung einer dem BMV unterstehenden Organisationseinheit durch einen Angehörigen des BKA als nicht unbedenklich und empfahl, allenfalls auf eine Beseitigung dieser Doppelfunktion hinzuwirken.*

*1.33.3 Das BKA stellte Bemühungen um eine Bereinigung einvernehmlich mit dem BMV in Aussicht“.<sup>17</sup>*

Der Rechnungshof empfahl weiters, zum Zwecke der Bereinigung der noch ausstehenden Archivalienrückstellung an das BMV heranzutreten:

*„1.34.2.2. Um den vorhandenen Archivierungslücken und Überbeständen zu begegnen, empfahl der RH, beim BMV die einer Archivierung vorausgehende Aktenausscheidung zu betreiben, andererseits die weitere Inanspruchnahme des VA für Registraturzwecke zu unterbinden.*

*1.34.3 Lt Stellungnahme des BKA wurden die aufgezeigten Mängel zwar anerkannt, eine Beseitigung aber erst von einer diesbezüglichen Einigung mit dem BMV abhängig gemacht.“<sup>18</sup>*

Diese Feststellung des Rechnungshofes offenbart die „missbräuchliche Verwendung“ des Ver-

kehrsarchivs als bequeme Aktenregistratur- und Aktenverwahrungsstelle, sodass das Verkehrsarchiv in den letzten Jahren seiner Tätigkeit im Verkehrsministerium kaum mehr seinem öffentlichen Interesse als „ein nach wissenschaftlichen Kriterien arbeitendes Eisenbahnarchiv der Republik“ nachkommen konnte, sondern zu einem Aktenlager für das Verkehrsministerium und für die Österreichischen Bundesbahnen umfunktionierte wurde.

Das Verkehrsministerium war aufgrund des Rechnungshofberichts jedoch nicht bereit, das Verkehrsarchiv „kampflos aufzugeben“ und brachte gegenüber dem Bundeskanzleramt das Problem der „ungeklärten Aktenentflechtung“ vor, das es vorerst zu klären gelte:<sup>19</sup>

*„Am 10. Jänner 1986 erörterte der Unterfertigte mit Vertretern des BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (MR. Dr. Primmer) und des Österreichischen Staatsarchivs (HR. Dr. Peball) die vom Rechnungshof begehrte organisatorische und personelle Entflechtung von Verkehrsarchiv und verkehrswissenschaftlichem Fachdienst. Dabei drängte der do. Vertreter u. a. besonders auf die Klärung der Frage, welche der Geschäftsstücke der Österreichischen Bundesbahnen, die in 1030 Wien, Aspangstraße 33 gelagert sind, dem Österreichischen Staatsarchiv übergeben werden (und von diesem in das neue Amtsgebäude in Erdberg mitzunehmen sein werden) und welche im Gewahrsam der ÖBB verbleiben sollen.*

*Aufgrund der organisatorischen Selbständigkeit der ÖBB vermochte der Vertreter des BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu diesem Anliegen des Österreichischen Staatsarchivs und des BKA keine verbindliche Erklärung abzugeben.“<sup>20</sup>*

Das Verkehrsarchiv unterstützte offensichtlich den Standpunkt des Verkehrsministeriums:

*„Seitens des Verkehrsarchivs wurde darauf hingewiesen, daß sich in den Kellerräumen des Archivs seit etwa 1965 zum Teil noch in Kisten verpackte Archivalien befinden, deren erste, oberflächliche Sichtung darauf schließen lässt, daß dieses Archivgut zu einem nicht mehr feststellbaren Zeitpunkt von den Österreichischen Bundesbahnen dem Archiv übergeben worden ist. Eine genauere Sichtung ist derzeit ganz ausgeschlossen, weil der Platz in den Kellerräumen derart beengt ist, daß ein zur genaueren Sichtung notwendiges Aufbereiten der Archivalien auf größeren Tischen nicht vorhanden ist. Dieses Archivgut kann auch nicht in die Depot- oder Büroräume des Archivs gebracht werden, weil auch dort der Platz zum Aufstellen geeigneter Tische fehlt.“<sup>21</sup>*

Die Österreichischen Bundesbahnen verhielten sich neutral und teilten dem Bundeskanzleramt mit Schreiben vom 2. Juni 1986, GZ 16203-1-1986, mit, „dass die hinsichtlich von Geschäftsstücken der ÖBB allenfalls auftretenden Probleme bis zur Übersiedlung des Verkehrsarchivs einvernehmlich einer Lösung zugeführt werden.“

Zu diesem Schriftverkehr des Verkehrsministeriums vermerkt das Bundeskanzleramt in einer für Verwaltungseinheiten ungewöhnlichen Schärfe:<sup>22</sup>

*„Das Verkehrsarchiv bildet eine Organisationseinheit des Österr. Staatsarchivs, einer dem BKA nachgeordneten Dienststelle. Das Tätigwerden von Organwaltern des do. BM im Verkehrsarchiv stellte daher einen Eingriff in den Wirkungsbereich des ho. Ressorts und damit einen Verstoß gegen das Bundesministeriengesetz 1973, BGBl. Nr. 389, dar. Nach ho. Auffassung sollten gerade Organwalter, die mit Aufgaben der Inneren Revision befasst sind, die grundlegenden Organisationsvorschriften der Bundesverwaltung besonders gut kennen und genau beachten. Außerdem sollte ihnen der Unterschied zwischen lebenden Akten ihres eigenen Ressorts (die sie allenfalls zu revidieren haben) und Archivalien geläufig sein (die in den Gewahrsam des Österreichischen Staatsarchivs übergeben wurden und von ihnen nicht mehr zu überprüfen sind).“*

*Das BKA weist das unter der oben zitierten GZ. ergangene Ersuchen zurück und erinnert an das Ergebnis der interministeriellen Besprechung vom 10. Jänner 1986.“*

Damit war das Schicksal des Verkehrsarchivs als organisatorische Einheit des Verkehrsministeriums besiegelt, und es kam zu der bereits angeführten Änderung der Geschäftseinteilung des Verkehrsministeriums.

Die Herauslösung des Verkehrsarchivs aus dem Verkehrsministerium war eine unscheinbare, jedoch logische Konsequenz des Bundesbahngesetzes 1969:

- Durch dieses wurden die Österreichischen Bundesbahnen aus der staatlichen Hoheitsverwaltung des Verkehrsministeriums herausgelöst und in einen eigenen Wirtschaftskörper umgewandelt.
- Das Verkehrsministerium wurde zur Obersten Eisenbahnbehörde und war für die Wahrnehmung der Eigentümerrechte am Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen zuständig.<sup>24</sup>
- Unter diesen Rahmenbedingungen wurden die Aufgaben des Verkehrsarchivs und des verkehrswissenschaftlichen Fachdienstes als

Teil der Hoheitserwaltung (öffentliches Interesse) des Verkehrsministeriums zunehmend obsolet, wenngleich die Umsetzung erst zehn Jahre später erfolgte.

#### **4. Zwei artverwandte Themen: Eisenbahnmuseum und Bibliothek der Österreichischen Bundesbahnen**

*„Im Zuge der Wiederaufrichtung des heimischen Eisenbahnwesens nach der Befreiung Österreichs ist auch hinsichtlich der vorher im Verkehrswissenschaftlichen Fachdienst zusammengefassten zwei Anstalten: Verkehrsarchiv und Eisenbahnmuseum, die nach den Ausführungen des zuliegenden Jahresberichtes (Seite 1-3) trotz ihres verschiedenen Wirkungsbereiches im gemeinsamen, historischen Aufgabenkreis ein untrennbares Ganzes bilden, eine organisatorische Änderung eingetreten. Unbeschadet der formellen Auflösung und Eingliederung der erstgenannten Anstalt in das Österreichische Staatsarchiv gemäß Behördenüberleitungsgesetz 1945 blieb dieser Dienstzweig nach wie vor eine in fachlicher Beziehung selbständige Dienststelle der zuständigen Zentralstelle. Doch wurde er mit Wirkung vom 1. Jänner l.J. als Abteilung 4 ‚Verkehrswissenschaftlicher Fachdienst (Archiv für Verkehrswesen)‘ in die Zentralsektion des Bundesministeriums für Verkehr übernommen, wogegen das Eisenbahnmuseum – als Referat 2a dem Generalsekretär der Österreichischen Bundesbahnen unmittelbar unterstellt – bei der Sektion II des erwähnten Ministeriums verblieb.“<sup>25</sup>*

Somit hatten sich die Österreichischen Bundesbahnen auch mit einem Eisenbahnmuseum zu beschäftigen. Dies ist aus dem langjährigen Selbstverständnis einer Staatseisenbahn als „Closed Shop“, d.h. im Sinne des unkritischen Tätigwerdens im öffentlichen Interesse, verständlich. Spätestens mit dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1969, durch das die Österreichischen Bundesbahnen aus der Hoheitsverwaltung herausgelöst und in einen Wirtschaftskörper umgewandelt wurden, wurde die Sinnhaftigkeit dieser Aufgabe zunehmend hinterfragt.<sup>26</sup> Folgerichtig bündelte die Novelle 1979 zum Bundesministeriengesetz 1973<sup>27</sup> mit Ausnahme jener Museen, die in den Bereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung fallen, die Museumskompetenzen beim Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung. Das Verkehrsministerium reagierte umgehend:

*„Aus Anlass des mit 1.1.1980 in Kraft getretenen Überganges der Angelegenheiten des Österreichischen Eisenbahnmuseums bzw. Postmuseums auf das BMfWuF ist der Abschluss eines Verwaltungsübereinkommens zwischen dem*

*BMfWuF und dem ho. Ressort beabsichtigt. Der Teil des Entwurfes für ein Ressortübereinkommen betreffend das Postmuseum wurde von der Sekt. III dem BMfWuF bereits im Herbst des Vorjahres zugeleitet und ist mit diesem abgesprochen.*<sup>28</sup>

Der im Aktenvortrag erwähnte Entwurf führte zu folgendem Verwaltungsabkommen, das der nachmalige Bundespräsident Heinz Fischer in seiner damaligen Eigenschaft als Wissenschaftsminister gezeichnet hat:

*„Aus Anlass des mit 1.1.1980 in Kraft getretenen Überganges der Angelegenheiten des bisher von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, kurz ÖBB genannt, verwalteten Österreichischen Eisenbahnmuseums, kurz OEM genannt, in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung (Änderung des Bundesministeriengesetzes 1973, BGBl. Nr. 56/79) wird nachstehendes vereinbart.*

- 1. Das als geschlossene eisenbahngeschichtliche Sammlung zu erhaltende OEM wird mit allen seinen Beständen und sonstigem Inventar (Büroeinrichtungen, Werkzeug und Gerät) aufgrund der vorhandenen Inventaraufzeichnungen unverändert übergeben.*
- 2. Die Bestände des OEM umfassen die im Technischen Museum für Industrie und Gewerbe (inklusive Freifläche) untergebrachte Sammlung, die Denkmallokomotiven gemäß Anlage 1, die hinterstellten, historisch bedeutsamen Eisenbahnfahrzeuge gemäß Anlage 2 sowie alle gemäß den im OEM aufliegenden schriftlichen Unterlagen bei Dritten befindlichen Leihgaben.*<sup>29</sup>

Das Verkehrsministerium war im Jahre 1980 auch gewillt, die Bibliothek der Österreichischen Bundesbahnen an das Wissenschaftsministerium zu übertragen.<sup>30</sup> Dies wäre eine logische Konsequenz aus der Übertragung des Eisenbahnmuseums gewesen, wenn das öffentliche Interesse des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen an einem Eisenbahnmuseum verneint wird, dann auch für eine öffentliche Bibliothek.

*„Im Zuge der Bestrebungen der Österreichischen Bundesbahnen, nicht unmittelbar den Betriebszweck dienende Kompetenzen abzugeben – wie dies im Falle des österr. Eisenbahnmuseums bereits geschehen ist – wird nunmehr auch eine Ausgliederung der im Dienstgebäude Wien 2., Praterstraße 3, untergebrachten Bibliothek der Generaldirektion bei gleichzeitiger Übertragung in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung erwogen.*<sup>31</sup>

Dieses Ansinnen des Verkehrsministeriums, die Österreichischen Bundesbahnen von einem weiteren öffentlichen Interesse zu entbinden, wurde jedoch von den Österreichischen Bundesbahnen nicht unbedingt unterstützt. In weiterer Folge kam es durch die Österreichischen Bundesbahnen offensichtlich zur Einbindung des Finanzministeriums in den Entscheidungsprozess; dieses nahm eine Mittelstellung ein, wie einer Information für den Bundesminister vom 14. Juli 1980 zu entnehmen ist:

*„Gegen die Ausgliederung der Generaldirektion der österr. Bundesbahnen aus den österr. Bundesbahnen besteht vom reinen Rechtsstandpunkt kein Hindernis. An Formalitäten ist lediglich gemäß § 21 der Richtlinien für die Inventar- und Materialverwaltung (RIM) das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen herzustellen. Eine kurzfristige Kontaktaufnahme mit Min. Rat Dr. Scholz hat ergeben, dass gegen die Übernahme der Bibliothek der Generaldirektion der österr. Bundesbahnen durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung vom Bundesministerium für Finanzen kein Einwand erhoben werden dürfe. Ein entsprechendes Schreiben an das Bundesministerium für Finanzen wird daher unter einem vorbereitet. Nach Vorliegen der grundsätzlichen Zustimmung dieses Ressorts wäre ein entsprechendes Verwaltungsübereinkommen zwischen der Generaldirektion der ÖBB und dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung abzuschließen.*<sup>32</sup>

Daraufhin „erlahmten die Kräfte“ offensichtlich, denn erst im Jahre 2001 wurde die Bibliothek der Österreichischen Bundesbahnen durch Vertrag an das Österreichische Staatsarchiv übertragen:<sup>33</sup>

#### *„1. Vertragsgegenstand*

*Gegenstand dieses Vertrages ist die Übernahme, Aufbewahrung und Betreuung der ÖBB Bibliothek in ihrem ganzen Umfang und mit allen Katalogen (Anlage A) durch das ÖStA mit Nutzungsrecht des Schenkenden nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen.*

#### *2. Übernahmebedingungen*

- a) Die ÖBB übertragen den in der Anlage A angeführten Bestand der ÖBB-Bibliothek als Schenkung in das Eigentum des ÖStA, das hiermit auch – im weiteren Sinne – den im Bundesarchivgesetz festgelegten Verpflichtungen nachkommt und den schon vorhandenen Beständen gleichgestellt wird.*
- b) Das ÖStA verpflichtet sich, den in Anlage A angeführten Bestand der ÖBB – Bibliothek vollständig, ohne jede Ausscheidung ge-*



*schlossen (d. h. ohne Ausscheidung einzelner Werke oder größerer Bestandteile als Dubletten und ohne Ausscheidung einzelner Werke oder größerer Bestandteile aus thematischen u. ä. Gründen) aufzustellen.*

- c) *Das ÖStA verpflichtet sich, die übernommene Bibliothek nach den ihr zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Ressourcen, d. h. im selben Maße, wie die schon vorhandenen Bestände, bibliothekarisch und konservatorisch zu betreuen“.*<sup>34</sup>

## **5. Die Entwicklung der Aufgaben des Verkehrsministeriums**

Das Verkehrsministerium hat gemäß den Festlegungen im jeweiligen Bundesministeriengesetz seit dem Jahr 1945 mehrfach seine Bezeichnung geändert.<sup>35</sup> Zusätzlich zu den Kernagenden Verkehr wurden dem Verkehrsministerium weitere Aufgaben zugeordnet, die nicht unbedingt verkehrsauffin waren, diesem jedoch durch einfachgesetzliche Regelungen (Bundesministeriengesetz) übertragen wurden:

Staatssekretariat für Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr 1945

Bundesministerium für Verkehr 20. Dezember 1945-8. November 1949

Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe 8. November 1949-29. Juli 1956

Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 29. Juli 1956-19. April 1966

Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen 19. April 1966-24. Juli 1970

Bundesministerium für Verkehr 24. Juli 1970-31. Dezember 1984

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 1. Jänner 1985-1. Mai 1996

Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst 1. Mai 1996-28. Jänner 1997

Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr 28. Jänner 1997-30. März 2000

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 30. März 2000 bis dato.

Die formale Bezeichnung „Bundesministerium für Verkehr“ gibt bis zum Jahr 2000 die durch das Verkehrsministerium inhaltlichen wahrzunehmenden Aufgaben im Verkehrsbereich nur unzureichend wieder. Die Aussage, dass Verkehrsarchiv wurde „...mit Wirkung vom 1. Jänner 1947 dem Bundesministerium für Verkehr als Ab-

teilung 4 der Zentralsektion angeschlossen“, ist formal richtig. Gemäß den durch das Verkehrsministerium wahrgenommenen Aufgaben wäre die Bezeichnung „Eisenbahn- und Postministerium“ oder Bundesministerium für den öffentlichen Verkehr besser geeignet. Denn die Österreichischen Bundesbahnen und die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung bildeten die zentralen Sektionen des Verkehrsministeriums, angereichert um einige andere Verkehrsagenden:

- Neben diesen beiden Hauptaufgaben (Sektionen) war das Verkehrsministerium für die Bereiche Schifffahrt und Luftfahrt zuständig, jedoch nur als „reine Behörde“ – Oberste Schifffahrtsbehörde und Oberste Luftfahrtbehörde.
- Im Bereich der Schifffahrt fehlten dem Verkehrsministerium die Zuständigkeiten für den Wasserbau (diese im Bautenministerium, damals oft genutzte Kurzbezeichnung) sowie die Eigentümerversammlung für die DDSG (Finanzministerium) und im Bereich der Luftfahrt die Eigentümerversammlung für das Unternehmen Austrian Airlines und für die Flughäfen, soweit diese im Bundesbesitz waren (Finanzministerium).
- Die Bereiche Straßenverkehr und Straßenbau fehlten völlig, diese waren im Handelsministerium (damalige Kurzbezeichnung) angesiedelt.

Das Verkehrsministerium war seinem Selbstverständnis nach eine Verwaltungseinheit für den öffentlichen Verkehr und die Unternehmen bzw. die Privatwirtschaftsverwaltung dieses Bereiches (Bahn und Post) und „fühlte sich“ damit auch für die Wahrung öffentlicher Interessen zuständig.<sup>36</sup>

Erst durch die Bestimmungen im Bundesministeriengesetz 1973<sup>37</sup> wurden die Agenden Kraftfahrwesen und Angelegenheiten der Straßenpolizei, Angelegenheiten des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs sowie Angelegenheiten der Beförderung von Personen und Gütern im Werksverkehr vom damaligen Handelsministerium (das in weiterer Folge kurz auch Bautenministerium genannt wurde) in den Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums transferiert. Ab diesem Zeitpunkt ist auch die Bezeichnung als Verkehrsministerium inhaltlich fast zur Gänze berechtigt, wengleich noch zwei Bereiche fehlten:<sup>38</sup>

Die Bereiche Straßeninfrastruktur (Bundesstraßen A, B und S sowie die Gesellschaft ASFINAG) und Wasserbau (mit der Wasserstraßendirektion, einige Jahre später umgewandelt in die via Donau-Österreichische Wasserstraßen-GmbH) wurden erst mit der Novelle zum Bundesmini-

steriengesetz 2000<sup>39</sup> aus dem Zuständigkeitsbereich des Bautenministeriums (das fortan in der Kurzbezeichnung als Wirtschaftsministerium bezeichnet wird) in das Verkehrsministerium übernommen, das seit diesem Zeitpunkt in der Kurzbezeichnung auch als Infrastrukturministerium firmiert; es ist dies jedoch eine Bezeichnung, die unzulässigerweise wieder einschränkend ist.

### Literatur- und Quellenverzeichnis:

- 1) Als generelle Bezeichnung unabhängig von der Benennung des Verkehrsressorts gemäß Bundesministeriengesetz. Dazu im Detail Abschnitt 5.
- 2) Siehe z. B. das sogenannte Vollbeschäftigungsdogma im Bereich der ehemaligen „Verstaatlichten Industrie“.
- 3) Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG): [http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=de&numdoc=31991L0440&model=g](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=de&numdoc=31991L0440&model=g) uichett.
- 4) Maria STAGL, Das Verkehrsarchiv 1938–1945. In: Österreichs Archive unter dem Hakenkreuz. Wien 2010 (MÖStA 54), S. 285-317, hier S. 309 f.
- 5) Erlass vom 9. Juli 1947: ÖStA, AdR, BKA Sign. 4 Zl. 23 004/1b; Zl. 20 463/1948.
- 6) StGBI Nr. 94/1945: Überleitung der Verwaltungs- und Justizeinrichtungen des Deutschen Reiches in die Rechtsordnung der Republik Österreich (Behörden-Überleitungsgesetz – Behörden-ÜG) vom 28. Juli 1945.
- 7) STAGL, Verkehrsarchiv (wie Anm. 4), S. 310 f.
- 8) Da der angeführte Erlass des Bundeskanzleramtes aus dem Jahr 1947 stammt, wird in der Geschäftseinteilung des Verkehrsministeriums für das Jahr 1946 auch noch kein Verkehrsarchiv ausgewiesen, es gab auch noch keine Zentralsektion, sondern nur eine Abteilung mit der Bezeichnung Präsidium. Siehe Österreichischer Schreibkalender 1946. Der Alte Krakauer Schreibkalender. 304. Jg., S. 93 f.
- 9) Bezüglich der nicht uninteressanten Biographie über Feiler vor und nach dem Jahr 1945 siehe STAGL, Verkehrsarchiv (wie Anm. 4), S. 310 f.; dort auch die Biographien der weiteren Leiter und Mitarbeiter des Verkehrsarchivs.
- 10) Vgl. Österreichischer Schreibkalender 1947. Der Alte Krakauer Schreibkalender. 305. Jg., S. 92 f.
- 11) Ehemaliges Direktionsgebäude der Eisenbahn Wien-Aspang, nunmehr im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG.
- 12) Vgl. Österreichischer Amtskalender 1949. Wien 1949, S. 31; hinterfragenswert ist die Ausführung „Richtlinien“ des Denkmalschutzes in Anführungszeichen, dies lässt darauf schließen, dass diese für das Verkehrsarchiv nie erlassen wurden oder nur „offiziösen Charakter“ hatten.
- 13) Abgesehen von formalen Umwandlungen, u. in und, oder d. in das etc.; auch die „Richtlinien“ blieben stets in Anführungszeichen. Vgl. Österreichischer Amtskalender 1985/86. Wien 1985, S. 145.
- 14) Pr. Zl. 5400/21-1-1986, vom 1. April 1986. Der Bundesminister: Lacina. BMfV/Präs., I.b. Zl. 5 400/87, Bd. XII.
- 15) Manche der folgenden Feststellungen des Rechnungshofes erscheinen aus heutiger Sicht extrem kleinlich und anachronistisch.
- 16) RHZI 3 250-11/84, Auszug aus dem Votum zum Prüfungsergebnis, S. 5 V. Weiters bezeichnet der Rechnungshof in seinem „unnachahmlichen Amtsdeutsch“ das Verkehrsarchiv als Abteilung, die im Interesse des „schriftgutproduzierenden Verkehrsressorts“ tätig wird (besondere Deutung der Tätigkeit des Verkehrsministeriums).
- 17) Jede andere Antwort hätte überrascht!
- 18) Rechnungshof, Ergebnisse von Gebarungsprüfungen in den Verwaltungsbereichen des Bundes und der Sozialversicherungsträger (ausgenommen Kapitalgesellschaften). Verwaltungsbereich des Bundeskanzleramtes. Österreichisches Staatsarchiv. Tätigkeitsbericht 1984, S. 16 f.
- 19) Das Verkehrsministerium kehrte den „jahrelangen Missbrauch“ des Verkehrsarchivs als bequeme Aktenlagerstätte argumentativ einfach um.
- 20) Handakt des BMfVIT, Kopie Zl. 232/0-V/86.
- 21) Unabhängig von diesem „Verwaltungskrieg“ weist das Schreiben des Verkehrsarchivs auf die unhaltbare Unterbringung der Archivalien hin, die kaum wissenschaftliche Archivarbeit zugelassen und daher die Zweckentfremdung als bequeme Aktenlagerstätte für das Verkehrsministerium und die Österreichischen Bundesbahnen begünstigt hat.
- 22) Handakt des BMfVIT, u.a. mit BKA, GZ 123 600/3-I/2/86; zu do. Pr.Z. 4 920/9-8-1985, vom 22. November 1985.
- 23) BGBl. Nr. 137/1969: Bundesbahngesetz vom 6. März 1969 über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz).
- 24) Im Bereich der Österreichischen Post- und Fernmeldeverwaltung erfolgte dieser Schritt erst 25 Jahre später durch die Novelle 1993 zum Fernmeldegesetz, durch die die Fernmeldebehörden dem Verkehrsministerium verblieben (sowie die ihm unterstehenden Fernmeldebüros und das Zulassungsbüro). Die „Post“ wurde zu einem selbständigen Unternehmen.
- 25) ÖStA, VA, KA, Bundesministerium für Verkehr, GZ 25 334/47 – II/2a.
- 26) Ein Wirtschaftskörper ist nicht den strengen Rentabilitätsüberlegungen einer Kapitalgesellschaft unterworfen, jedoch wesentlich mehr einzelwirtschaftlichen Zielen verpflichtet als der Verwaltungszweig eines Ministeriums.
- 27) BGBl. Nr. 56/1979: Änderung des Bundesministeriengesetzes 1973 vom 14. Februar 1979, Teil 2 der Anlage zu § 2 Z. 3 der lit. N.
- 28) BMfV-Präs, Zl. 9 608/1-1979/80/81/82/83/85; hier 1980.
- 29) Schreiben des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung an des Bundesministerium für Verkehr, Zl. 31 464/29/32/83 vom 21. Dezember 1983 (Anm. 28).
- 30) Gemäß Aktenlage wesentlich vorangetrieben durch den damaligen Kommissär Dr. Wolfgang Catharin, nunmehrigen Ministerialrat und Leiter der Eisenbahnrechtsabteilung, und den damaligen Ministerialrat und nachmaligen Leiter der Eisenbahnsektion, Sektionschef Dr. Kurt Bauer.
- 31) Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen, Information für den Herrn Bundesminister, Zl. A-10535-2-1980 vom 4. Juni 1980 (wie Anm. 28).

32) Siehe Anm. 28; protokolliert als „zu ON 3/80“.

33) Auslösendes Moment dürfte „unabdingbarer Raumbedarf“ des Bereiches Personenverkehr im Gebäude Praterstern 3 gewesen sein, in dem auch die Bibliothek der Österreichischen Bundesbahnen untergebracht war.

34) Handakt des BMVIT bezüglich Vertrag zwischen der Republik Österreich, vertreten durch das Österreichische Staatsarchiv, 1030 Wien, Nottendorfer Gasse 2, und den Österreichischen Bundesbahnen, Zentralbereich Personal, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, vom 15. Mai 2001. Seitens der Österreichischen Bundesbahnen gefertigt durch VD DI Fritz Proksch und durch Dr. Wolfgang Moldaschl, Leiter des Zentralbereiches Personal, nach kurzem Aktenvortrag an GD-StV DI Helmut Hainitz über die unbedingte Sinnhaftigkeit der Übergabe an das Österreichische Staatsarchiv.

Bestandsbeschreibung der seit dem Jahr 1896 bestehenden Bibliothek: Literatur zum österreichischen und internationalen Eisenbahnwesen (Eisenbahnrecht, -politik, Eisenbahngeschichte, technische Entwicklung der Eisenbahnen, Eisenbahnfahrzeuge, Bahnanlagen, Bahnbau, Hochbau, Eisenbahndienstvorschriften, Statistiken, Geschäftsberichte, Kursbücher, Almanache und Schematismen) Literatur zu allg. Rechts- und Staatswissenschaften (Gesetzessammlungen, Arbeitswissenschaft, Betriebsführung, Wirtschaft), Literatur zu allgemeinen Technischen Wissenschaften (Hoch-, Tief-, Tunnel-, Brücken, Grundbau, Baumechanik, Maschinen und Materialkunde, Elektrotechnik, EDV). Für die rund 130 000 Bände stehen folgende Kataloge zur Verfügung: Nominal-, Autoren-, Schlagwort-, Signaturkatalog, Systema-

tischer Katalog, seit 1995 EDV-Bibliothekssystem LARS I und II.

35) Ergänzt nach Alfred HORN (Hrsg.), ÖBB-Handbuch 1999. Wien 1999, S. 7.

36) Heute würde man sagen ein „Closed Shop“, in das kein anderes oberstes Organ (kein anderer Minister) Einblick erhalten sollte; daher auch die Schaffung einer eigenen Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAI) im Jahre 1952. Bei der Zuständigkeit wurde nicht so sehr Wert auf die fachliche Tätigkeit der beaufsichtigten Unternehmen gelegt, sondern auf die jeweilige Person des Betreibers. So war und ist das VAI z.B. immer nur für Kraftfahrbetriebe zuständig, die von Eisenbahnen oder von der Post betrieben wurden, nicht aber für alle anderen (privaten) Kraftfahrbetriebe.

37) BGBl. Nr. 87/1973: Bundesministeriengesetz 1973 vom 7. August 1973, Teil 2, lit. M, Z. 3 bis 5.

38) „Angelegenheiten des Eisenbahnmuseums sowie des Post- und Telegraphenmuseums“ blieben bis zur Novelle 1979 zum Bundesministeriengesetz 1973 auch weiterhin in der Kompetenz des Verkehrsministeriums; wie Anm. 37 Teil 2, lit. M, Z. 10.

39) BGBl. I, 16/2000: Bundesministeriengesetz-Novelle 2000 vom 31. März 2000, Teil 2, Abschnitt K, Z. 4, 5 und 6.

(\*) Nachdruck aus: Beruf(ung) Archivar, Festschrift für Lorenz Mikoletzky, Wien 2011; (MÖStA 55) S.173-186; mit freundlicher Genehmigung der Generaldirektion des ÖStA

# Geistige Dienstleistungen. Im Spannungsfeld zwischen Anforderungen und Erwartungshaltungen

Georg-M. VAVROVSKY

## 1. Vorbemerkung

Das Thema des geschuldeten Leistungssolls von Planerleistungen aber auch von Ingenieurleistungen insgesamt steht seit vielen Jahren in zunehmender Diskussion. Gilt es doch in einer Zeit, in welcher solche Leistungen vermehrt mit dem Blick auf einen möglichst niedrigen Preis vergeben werden, die logischen Folgen solcher Vergabepraktiken, seien es nun Mängel in der Qualität oder die Zunahme des damit einhergehenden Claimwesens zu bekämpfen bzw. hintan zu halten. Dabei kommt man nicht umhin, die Eigenart und Besonderheit, welche Ingenieurleistungen von vielen anderen Dienstleistungen unterscheidet zu verstehen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung zu erkennen und umzusetzen. Dies beginnt schon bei der Gestaltung von Gesetzen, setzt sich fort in der Rechtsprechung und findet seinen Schwerpunkt im wechselseitigen Verständnis und Handeln der jeweiligen Vertragspartner. Die Planerleistung selbst ist aber nur ein kleiner Ausschnitt aus der Gesamtgruppe der „Geistigen Dienstleistungen“ für die die Frage nach dem geschuldeten Leistungssoll insgesamt von Relevanz ist. Erlauben sie mir daher den Fokus entsprechend zu öffnen und den Blick auf die Gesamtheit der „Geistigen Dienstleistungen“, zu welchen bei weitem nicht nur die Ingenieurleistungen zählen, zu werfen.

## 2. Der Begriff der Geistigen Dienstleistungen

§ 2 Z 18 BVergG 2006 definiert sie als Dienstleistungen,

*„die nicht zwingend zum gleichen Ergebnis führen, weil ihr wesentlicher Inhalt in der Lösung einer Aufgabenstellung durch Erbringung geistiger Arbeit besteht. Für derartige Leistungen ist ihrer Art nach zwar eine Ziel- oder Aufgabenbeschreibung, nicht jedoch eine vorherige eindeutige und vollständige Beschreibung der Leistungen (konstruktive Leistungsbeschreibung) möglich“*

Im Sinne der gesetzlichen Definition zählen nur solche Leistungen zur Gruppe der „Geistigen Dienstleistungen“, deren wesentlicher Inhalt in der **Lösung einer Aufgabenstellung durch Erbringung geistiger Arbeit** besteht und deshalb nicht zwingend zum gleichen Ergebnis führt. Der

Gesetzgeber geht dabei also davon aus, dass die Lösung einer Aufgabenstellung, welche durch Erbringung geistiger Arbeit herbeigeführt wird, zu **unterschiedlichen Ergebnissen** führen kann. Konsequenterweise geht er auch davon aus, dass eine eindeutige und vollständige Beschreibung derartiger Leistungen nicht im Vorhinein möglich ist.

Die gesetzliche Begriffsbestimmung rückt somit die Frage nach den daraus erwachsenden Konsequenzen und damit auch die Frage nach dem letztlich bedungenen und geschuldeten Leistungssoll im Rahmen solcher Leistungsverträge in den Mittelpunkt einschlägiger Betrachtungen.

## 3. Die Beschreibbarkeit der Leistung bei Geistigen Dienstleistungen

Geschuldet kann eine Leistung nur sein, wenn sie bedungen ist und bedungen kann sie nur sein, wenn sie hinlänglich beschrieben und vereinbart ist.

Im Zusammenhang mit Geistigen Dienstleistungen wird daher zunächst zu untersuchen sein, ob das bedungene und geschuldete Leistungssoll durch die Beschreibung von **Inhalt und Umfang** der Dienstleistungserbringung – sofern eine solche Beschreibung überhaupt möglich ist – schon hinlänglich definiert ist, und ob hiemit auch das **Ergebnis** der Dienstleistungserbringung, also der Wert des Produktes dieser Leistung bedungen und geschuldet ist bzw. überhaupt geschuldet werden kann. Dies wirft natürlich auch einige rechtliche Fragen auf, welche aber ausdrücklich nicht Gegenstand dieser Betrachtungen sind. Vielmehr soll hier ausschließlich der substantielle also inhaltliche Aspekt des Leistungs- und Vertragsverhältnisses beleuchtet werden.

Um der Frage nach dem eigentlichen Vertragsinhalt und damit auch dem geschuldeten Leistungssoll näher kommen zu können, ist es erforderlich, zwischen der

- **Beschreibung von Inhalt und Umfang der Dienstleistungserbringung** einerseits und der
- **Beschreibung der Produktqualität als Ergebnis der Dienstleistungserbringung** andererseits klar zu unterscheiden.

Ausgangspunkt der Betrachtungen sollte zunächst einmal ein Blick auf die aktuelle Gesetzeslage sein. Über die Grundsätze der Leistungsbeschreibung geben uns die §§ 96 und § 246 (2) des BVergG 2006 einigermaßen klare Auskunft. Die gesetzlichen Ansprüche an die Leistungsbeschreibung zielen dabei vornehmlich auf die **Vergleichbarkeit der Angebote** im Hinblick auf die vom Auftraggeber vorgegebenen **Leistungs- oder Funktionsanforderungen** ab. Diese müssen so ausreichend präzisiert werden, dass sie den Bewerbern und Bietern eine klare Vorstellung über den Zweck der Leistung und über den Auftragsgegenstand vermitteln. Auftragsgegenstand ist im Falle der „Geistigen Dienstleistungen“, wie schon erwähnt, die Lösung einer Aufgabenstellung durch Erbringung geistiger Arbeit.

Die Anforderungen an die Leistung sowie die maßgebenden Bedingungen und Umstände sind auch bei Geistigen Dienstleistungen entsprechend den Vorgaben der gesetzlichen Bestimmungen in der Regel hinlänglich beschreibbar. Dies trifft insbesondere auf die **Aufgabenbeschreibung** zu, welche daher auch in der gesetzlichen Begriffsbestimmung für derartige Dienstleistungen als möglich erachtet wird.

Viel schwieriger wird es üblicherweise schon, den Weg der Zielerreichung, die einzelnen Leistungsschritte und deren Abfolge, den spezifischen Zeitaufwand und die Erfahrung sowie Qualifikation des Personals zu beschreiben, mit der die Lösung der Aufgabenstellung herbeigeführt und somit der Inhalt des Auftrages erfüllt werden soll. Gerade bei Planerleistungen ist es oftmals nahezu unmöglich, die bedungene und damit geschuldete Leistung in umfänglicher Hinsicht vorab hinreichend exakt beschreiben und damit festlegen zu können.

Es gibt somit „Geistige Dienstleistungen“, bei denen zwar vorab eine geeignete Beschreibung der Aufgaben möglich ist, bei denen jedoch weder der genaue Leistungsprozess, also die einzelnen Leistungsschritte zur Zielerreichung noch deren Abfolge und die hierzu erforderlichen Ressourcen in qualitativer sowie quantitativer Hinsicht vorab eindeutig bekannt, und somit auch nicht beschreib- und kalkulierbar sind. Fehlen in einem solchen Fall, - und die meisten komplexeren Planungsleistungen zählen hierzu, - in einer Ausschreibung Vorgaben oder Richtwerte für die Kalkulation bzw. für den zu kalkulierenden Ressourceneinsatz, um die Angebote zumindest in umfänglicher Hinsicht miteinander vergleichen zu können, so führt dies dazu, dass die Bieter den Leistungsinhalt ihres Angebotes durch ihre Kalkulation selbst bestimmen, und dass somit auch der potentielle Vertragspartner den angebotenen Leistungsinhalt, der dem Vertragsver-

hältnis zugrunde gelegt wird, weitgehend selbst bestimmen kann. Die nicht hinreichende Vorab-Beschreibbarkeit der ausgeschriebenen Leistung stellt aber nicht nur die Vergleichbarkeit der Angebote in Frage, sondern ist auch ein wesentlicher Aspekt bei der Frage nach dem tatsächlich bedungenen Leistungsinhalt und damit dem letztlich geschuldeten Leistungssoll.

Nun gibt es unter den „Geistigen Dienstleistungen“ aber durchaus auch solche, bei welchen der Leistungsprozess, der Leistungsumfang sowie die für die Leistungserbringung erforderlichen Ressourcen einigermaßen gut vorab beschrieben werden können und damit sehr wohl einer Beschreibbarkeit zugänglich sind. Klassische Vertreter für solche Dienstleistungen sind in der aktuellen Diskussion z.B. die **Örtliche Bauaufsicht** oder auch die **Geologische Dokumentation im Tunnelvortrieb**.

Namhafte Vertreter unter den Vergabeexperten aber auch diverse Judikate gehen davon aus, dass eine Zuordnung zur Gruppe der „Geistigen Dienstleistungen“ im Sinne des Vergabegesetzes nur dann zulässig wäre, wenn eine nicht hinreichende **Vorab-Beschreibbarkeit von Leistungsinhalt und -umfang** gegeben ist. Da nun aber Umfang und Inhalt oben genannter Leistungen weitgehend beschreibbar sind, vermeint man, dass für derartige Dienstleistungen sehr wohl eine vorherige eindeutige und vollständige Beschreibung der Leistung möglich ist. In weiterer Konsequenz würde für derartige Leistungen aber auch das bedungene und geschuldete Leistungssoll klar und eindeutig feststehen.

Gerade an den beiden erwähnten Dienstleistungen erkennt man aber das grundlegende Missverständnis, das dieser Betrachtung zugrunde liegt, sehr klar. Die Lösung einer Aufgabenstellung durch geistige Arbeit erfordert meist ein breites fachliches Know how und fundierte einschlägige Berufserfahrung, erfordert aber auch eine Vielzahl an menschlichen Qualitäten und Fähigkeiten wie vernetztes Denken und zielorientierte Lösungskompetenz, um nur einige wenige zu nennen. Es ist neben dem Engagement und dem Einsatz vor allem der Fundus an geistigen und emotionalen Fähigkeiten, der die Qualität der Geistigen Dienstleistung und damit den Wert des Produktes solcher Leistungen bestimmt.

Der Wert einer Geologischen Dokumentation z.B. hängt ja nicht davon ab, wie lange der Geologe eine Ortsbrust aufgenommen hat, ihr Wert wird davon bestimmt, was er dort gesehen oder vielmehr nicht gesehen hat, und sie hängt auch nicht davon ab, welches Auswerteprogramm er gegebenenfalls zur Dokumentation verwendet

hat, sondern welche Schlüsse er aus seinen Beobachtungen aufgrund seiner Erfahrung gezogen und welche Zusammenhänge er erkannt oder eben nicht erkannt hat.

Auch bei einer Örtlichen Bauaufsicht für nur geringfügig komplexere Bauleistungen bestimmt sich die Qualität und der Wert der Leistung nicht vorrangig durch Inhalt und Umfang der Leistung, sondern in erster Linie dadurch, wie diese Leistung erbracht wird und welche Menge an Know how und Kompetenz in diese Leistungserbringung tatsächlich eingebracht wird.

Der Nährboden, auf welchem die Pflanzen der geistigen Arbeit gedeihen, der Humus auf welchem sie ihren Wert und ihren Nutzen entfalten, ist aber mit der Beschreibung der Art und Anzahl der Pflanzen, noch lange nicht bereitgestellt. Es kann sich daher auch nur um ein Missverständnis handeln, dessen Ursache wohl in einer mangelnden oder eingeschränkten Kenntnis der wesentlichen Leistungsmerkmale und Anforderungen an derartige Dienstleistungen liegt, wenn man vermeint sie nicht der Gruppe der „Geistigen Dienstleistungen“ im gesetzlichen Sinne zuordnen zu können. Man hat dabei offensichtlich auf die Bedeutung des Nährbodens vergessen, den eine Pflanze für ihr Wachstum benötigt.

Dies führt auch zur Überbetonung der Bedeutung der Vorab-Beschreibbarkeit des Leistungsinhaltes und des Leistungsprozesses sowie der hierzu erforderlichen Ressourcen und zur Außerachtlassung einer weiteren gesetzlich normierten Forderung an eine eindeutige und vollständige Leistungsbeschreibung.

Der Gesetzgeber stellt nämlich nicht nur Ansprüche an die Beschreibbarkeit und Vergleichbarkeit der Dienstleistungserbringung in inhaltlicher und umfänglicher Hinsicht, sondern fordert auch die Vergleichbarkeit der vom Auftraggeber vorzugebenden Funktionsanforderungen in technischer, wirtschaftlicher und gestalterischer Hinsicht. Dieser Anspruch aber rückt das **Ergebnis der Dienstleistung** und somit den **Wert des Produktes** der Leistung, den Erfolg also in den Vordergrund. Eine wesentliche Zielsetzung qualifizierter Leistungsbeschreibungen besteht daher auch in einer möglichst exakten und überprüfbareren Beschreibung der vielfältigen **Anforderungen an das Leistungsprodukt**, üblicherweise auch als Produktqualität oder Qualitätsstandard bezeichnet.

Nun lassen sich zwar die **Ziele** recht gut beschreiben, welche im Zuge der Lösung einer Aufgabenstellung mit Hilfe geistiger Arbeit verfolgt werden sollten, - im Ingenieurbereich sind dies zum Beispiel Ziele wie:

- Optimierung von Life Cycle Costs oder
- Maximierung von Chancen und Minimierung von Risiken
- möglichst große Nachhaltigkeit und Dauerhaftigkeit,
- hohe Umwelt- und Nutzerfreundlichkeit oder
- möglichst geringe Betriebskosten, ganz zu schweigen von der
- Minimierung von Errichtungskosten,

wann aber genau diese Ziele erreicht und somit diese Anforderungen erfüllt sind, welche Lösungen hierzu bestgeeignet sind, welche Erfahrungen und Fähigkeiten fachlicher sowie menschlicher Art hierzu unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Rahmenbedingungen und Problemstellungen erforderlich wären, kann vorab also in der Ausschreibungs- und Vertragserstellungsphase niemals in jenem Maße beschrieben werden, welches die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Dienstleistung und somit des Wertes des Produktes dieser Leistung ermöglichen oder gar sicherstellen würde.

Wir müssen somit deutlich unterscheiden zwischen Zielen, welche im Sinne eines Anspruches im Zuge der Leistungserbringung zu verfolgen sind, dies können Qualitätsziele wie eine „Hohe Nutzerfreundlichkeit“, können wirtschaftliche Ziele wie „Geringe Betriebskosten“ oder sonstige Sachziele sein und zwischen Zielen im Sinne eines zu erreichenden und messbaren Ergebnisses, eines zu erreichenden Zustandes, Qualitätsniveaus oder Standards. Im ersten Fall geht es um Ziele, die unseren Weg, unsere Bemühungen in eine bestimmte Richtung lenken, also um Zielsetzungen, im zweiten Fall um einen definierten Erfolg oder Standard, den wir erreichen sollen, also eine Zielschranke. Die Begriffsinhalte „Ziel als vorgegebene Richtung“ und „Ziel als anzustrebenden Zustand“ werden vielfach nicht hinlänglich differenziert, wenn vereinfacht nur vom „Ziel“ die Rede ist.

Dennoch haben diese Begriffsinhalte eine vollkommen unterschiedliche Bedeutung. Im Fall der Geistigen Dienstleistung ist der Unterschied zwischen Zielsetzungen und definierten Zielen, wie zu zeigen sein wird, ganz wesentlich, wenn es gilt, das bedungene Leistungssoll zu beschreiben.

Ziele, die zu verfolgen sind im Sinne funktionaler Anforderungen an die Leistungserbringung, also Zielsetzungen sind bei Geistigen Dienstleistungen durchaus beschreibbar und sind auch ein ganz wesentlicher Teil einer qualifizierten Leistungsbeschreibung für solche Leistungen.

**So wird auch das Bemühen die vorgegebenen Zielsetzungen mit Nachdruck zu verfolgen, zur vertraglichen Verpflichtung und damit zu einem Inhalt des geschuldeten Leistungssolls.**

Ziele, die zu erreichen sind im Sinne eines Erfolges, eines messbaren Ergebnisses der geschuldeten Bemühungen, sind aber bei geistigen Leistungen im vorab nicht beschreibbar, da die Lösung der Aufgabenstellung ja gerade der Gegenstand der bedungenen Leistung ist. Ein solches Ziel vorzugeben wäre vergleichbar mit dem Ansinnen, einem Geometer, der eine bisher noch unbekannte Höhe eines Berges zu vermessen und diesen zu diesem Zweck zu erklimmen hat, die Steighöhe bis zum Gipfelkreuz als definiertes Ziel mit auf den Weg geben.

Wenn aber als wesentliches Element einer Leistungsbeschreibung das zu erreichende Ziel im Sinne eines Qualitätsniveaus, Produktwertes oder Erfolges nicht im vorab beschreibbar ist, so stellt sich – wie schon erwähnt wurde – nicht nur die Frage nach der Vergleichbarkeit der Angebote, sondern auch jene nach dem Maßstab, nach welchem die Ermittlung des Bestbieters überhaupt vorgenommen werden kann. Und es stellt sich natürlich auch die Frage nach dem tatsächlich geschuldeten Leistungssoll im Hinblick auf die Ergebnisse und das Qualitätsniveau der Leistung.

Ein Auftraggeber ist ja nicht nur am Weg interessiert, den sein Planer oder allgemein sein Vertragspartner im Zuge der Leistungserbringung einschlägt, also am geschuldeten Leistungsprozess und am nachhaltigen Bemühen in der Verfolgung vorgegebener Zielsetzungen, sondern er ist an den Ergebnissen, am Erfolg interessiert, den der Dienstleistungserbringer zu erwirken im Stande ist und nicht nur zu erwirken verspricht. Es ist wie im Sport, wo nicht das geschuldete Bemühen zählt, sondern ausschließlich der erwartete Erfolg. Der Unterschied ist ja nur, dass im sportlichen Wettkampf der Beste durch seine tatsächlich erbrachte Leistung ermittelt wird, im Vergabewettbewerb der Beste aber schon am Start mit Hilfe eines inhaltlich unbestimmten Angebotes zu bestimmen ist. Und wie schon so mancher Favorit gestorben ist, so haben auch so manche sogenannte Bestbieter kläglich versagt.

Das faktische Fehlen von im vorab definierbaren Maßstäben und Vorgaben für das angebotene und geschuldete Leistungssoll im Hinblick auf das Erreichen von Zielen und Ergebnissen hat der Gesetzgeber in seiner Begriffsdefinition für Geistige Dienstleistungen auch bedacht, wenn er zwar die vorherige Beschreibbarkeit sowohl der Aufgabe als auch der Ziele im Sinne funktionaler

Anforderungen oder Zielsetzungen für möglich und durchführbar erachtet, gleichzeitig aber die Unmöglichkeit einer vorherigen eindeutigen und vollständigen Beschreibbarkeit der Leistung im vollen Umfang der beschriebenen gesetzlichen Anforderungen hervorhebt. Zu den Funktionsanforderungen zählen nämlich nicht nur die Zielsetzungen, sondern auch die tatsächlich zu erreichenden Ziele und somit die Beschreibung der bedungenen Qualität des Ergebnisses der Dienstleistung. Die Vorgabe von Zielsetzungen ist nicht hinreichend, um den Wert eines Leistungsproduktes vorab zu bestimmen, ihn als Vergleichsmaßstab heranzuziehen oder gar das bedungene Leistungssoll darauf abzustellen.

Der Gesetzgeber hat dabei offenkundig nicht nur an den Bieterschutz im Hinblick auf die Vorab-Beschreibbarkeit von Leistungsinhalt und Umfang und damit auf die Kalkulierbarkeit der Angebote gedacht, sondern war sich sehr wohl auch des Umstandes bewusst, dass das Ergebnis dieser spezifischen Art von Dienstleistung und somit auch der Wert des Produktes dieser Leistung nicht im vorhinein hinreichend beschrieben und somit auch nicht ex ante vergleichbar gemacht werden kann.

Dieser Umstand hat aber weitreichende Konsequenzen sowohl für die Vergleichbarkeit von Angeboten, als auch für die Festlegung eines hinlänglich beschriebenen Leistungssolls als Grundlage für die Definition des angebotenen, bedungenen und somit auch geschuldeten Vertragsinhaltes.

#### **4. Das Verhandlungsverfahren als vergaberechtlicher Rettungsanker**

Scheitert die Vergleichbarkeit der Angebote an der mangelnden Beschreibbarkeit der Leistung, so gehen die Prinzipien des Vergabewesens davon aus, dass dieser Mangel in entsprechenden Verhandlungen mit den Bietern im Rahmen eines geeigneten Verhandlungsverfahrens unter Einbeziehung geeigneter Zuschlagskriterien rechtzeitig zu beseitigen ist. Andernfalls wäre ja ein Verhandlungsverfahren gar nicht zulässig.

Der Mangel der Beschreibbarkeit einer Geistigen Dienstleistung liegt aber wie dargelegt wurde, vor allem im Mangel der Vorab-Beschreibbarkeit des Qualitätsniveaus des Leistungsergebnisses. Nun sind Zielsetzungen, wie z.B. Qualitätsziele als funktionale Anforderungen zwar beschreibbar. Die Beurteilung aber, ob im Ergebnis ein Ziel auch erreicht wurde oder nicht bzw. wie weit es verfehlt wurde - die Ermittlung des Zielerfüllungsgrades also - setzt jedoch die Definition von mess- und überprüfbar Anspruchs-niveaus voraus. Dies würde im Fall Geistiger Dienstleistungen

schon vorab die Kenntnis einer hinreichenden Anzahl an Lösungen eben jener Aufgabenstellung erfordern, welche gerade Gegenstand der zu beschreibenden Dienstleistung ist. Das hierin gelegene Dilemma, welches Kenntnisse aus der Zukunft zur Lösung von Fragestellungen in der Gegenwart benötigen würde, ist aber durch kein auch noch so ausgeklügeltes Verhandlungsverfahren lösbar.

Die konsequente Fortsetzung dieses Gedankens führt unweigerlich dazu, dass ein Vergleich von – in Wahrheit ja nicht miteinander vergleichbaren Angeboten bei derartigen Leistungen immer nur mit Hilfe von Prognosen auf mehr oder weniger definierter Basis unter Einbeziehung von Kenntnissen aus der Vergangenheit möglich ist. Dies kommt auch in der Judikatur des BVA zum Ausdruck, wenn es in zahlreichen Erkenntnissen (18.7.1998, 9.2.2004 und 18.12.2007) die Beurteilung der Qualität eines Angebotes als Prognoseentscheidung qualifiziert. Die Frage, ob die derzeit praktizierte Form des Vergabewettbewerbs bei Geistigen Dienstleistungen unter den dargelegten Voraussetzungen überhaupt sinnvoll oder zumindest die denklogisch bestmögliche ist, soll hier nicht erörtert werden.

Wichtig ist hier allerdings die Frage, wie unter solchen Rahmenbedingungen, bei welchen schon die Einschätzung des Angebotinhaltes eine Prognose ist, das letztlich geschuldete Leistungssoll im Vertrag eindeutig bestimmt und festgelegt werden soll.

## 5. Das geschuldete Leistungssoll bei Geistigen Dienstleistungen

Im Lichte der bisherigen Ausführungen ist zunächst vorzuschicken, dass generell gilt, dass geschuldet ist, was hinlänglich beschrieben, angeboten und bedungen, also vertraglich vereinbart ist. Das geschuldete Leistungssoll findet somit seinen Umfang, aber auch seine Grenzen im beschriebenen Leistungsinhalt und in sämtlichen Rahmenbedingungen, Vorgaben und Anforderungen, welche der vertraglichen Vereinbarung zugrunde gelegt wurden.

Zu diesem bedungenen Leistungssoll zählt, wie schon ausgeführt wurde auch die Verpflichtung, vorgegebene Zielsetzungen bestmöglich und mit Nachdruck zu verfolgen. **Der Leistungserbringer schuldet aber nicht die Erreichung eines bestimmten Ergebnisses** im Sinne eines zu erreichenden Wertes, Zustandes oder Qualitätsniveaus, sofern dieses nicht schon vorab vertraglich festgelegt wurde oder wie im gegenständlichen Fall unserer Geistigen Dienstleistungen gar nicht eindeutig festgelegt werden konnte.

Das erreichbare Ergebnis wird aber nicht allein bestimmt vom Bemühen ein bestimmtes Ziel zu verfolgen, sondern hängt ganz wesentlich auch von den gewählten Lösungen, sowie den individuellen Fähigkeiten und dem Engagement des Dienstleisters ab. Deshalb weist auch der Gesetzgeber ausdrücklich auf ein entscheidendes Wesensmerkmal Geistiger Dienstleistungen hin, das darin besteht, dass solche Leistungen nicht zwingend zum gleichen Ergebnis führen.

Dieser Umstand aber führt naturgemäß zu einer Diskrepanz zwischen der geschuldeten und der erwarteten Leistung, da sich die Erwartungshaltungen des Auftraggebers an einem gewünschten Ergebnis, meist am ex post betrachtet bestmöglichen Ergebnis orientieren werden, auch wenn er vorab nicht in der Lage war, dieses Ziel hinlänglich zu definieren.

Wenn nun das Ergebnis einer Geistigen Dienstleistung nur dem entspricht, was beschreibbar, bedungen und geschuldet ist und nicht auch den Erwartungen des Auftraggebers im Hinblick auf die Erfüllung seiner qualitativen Zielvorstellungen entspricht, so wird dies früher oder später Eingang finden in die Prognose, die dieser Auftraggeber über die Leistungsfähigkeit des Unternehmers zu erstellen hat. Somit sind Geistige Dienstleistungen nicht mit dem Maßstab des Geschuldeten alleine zu messen, wie auch deren Wert und Vergleichbarkeit nicht mit dem Maßstab des Preises alleine beurteilt werden kann. Das Spannungsfeld, das sich zwischen geschuldeter und erwarteter Leistung auftut, führt aber unmittelbar zur Frage nach dem Wesenskern von Angebot und Leistungsversprechen, aber auch nach dem Wert von Qualität und Vertrauen.

## 6. Qualität

Doch was ist überhaupt Qualität? Qualität besteht im Allgemeinen darin, klar beschriebene Vorgaben bestmöglich zu erfüllen. Dazu bedarf es einer hinlänglichen Beschreibbarkeit der Vorgaben und eines eindeutigen Maßstabes zur Ermittlung des jeweiligen Erfüllungsgrads. Das Gesetz spricht von Funktionsanforderungen, zu welchen sowohl die Zielsetzungen als auch das Anspruchsniveau an die Leistungsergebnisse also an den Erfolg zählen. Wo diese Voraussetzungen fehlen oder nur teilweise erfüllbar sind, ist es wohl treffender von Erwartungen zu reden, die ein Auftraggeber an das Produkt der geistigen Leistung stellt. Erwartungen detailgetreu niederzuschreiben, sodass alle Wettbewerbsteilnehmer und damit auch der spätere Vertragspartner darüber das gleiche Bild, die gleiche Vorstellung haben, würde aber bedeuten, den Einsatzwillen und die Leistungsbereitschaft, die beruflichen



und persönlichen Lebenserfahrungen, das fachliche Wissen und das kreative Denken aber auch das Leistungsziel und den Wert der Ergebnisse und vieles andere mehr eindeutig zu beschreiben und zu definieren.

Angesichts der Schwierigkeit bzw. objektiven Unmöglichkeit dieser Aufgabe stellt sich die Frage, ob derartige Erwartungen als Vorgaben überhaupt hinreichend beschreibbar sind, welchem Beurteilungsmaßstab sie unterliegen und wie man den Erfüllungsgrad zwischen Leistung und Erwartungshaltung messen kann. Wie stellt man darüber hinaus sicher, jene Qualität (im Sinne von Qualitätsniveau) zu bekommen, die man sich vorgestellt, die man erwartet hat? Wenn eine hinlängliche Beschreibung dieser Erwartungen aber ex ante nicht möglich ist, kann dann die Qualität im Sinne des Erfüllens von Erwartungen überhaupt ein Zuschlagskriterium, kann es dann überhaupt ein geschuldeter Vertragsinhalt sein? Denn Verträge sollten eindeutig und objektiv nachvollziehbar sein. Die Vorgaben und Ziele für ein geistiges Produkt sind aber nicht zur Gänze im Vorhinein eindeutig beschreibbar.

Bevor auf diese Frage näher eingegangen wird, sei nicht nur die Seite des Auftraggebers betrachtet, der Erwartungen hegt, sondern auch jene des Auftragnehmers, der ein Angebot legt. Was ist nun eigentlich ein Angebot? Der Gesetzgeber legt hierzu im BVergG 2006 § 2 Ziffer 3 folgendes fest:

*„Ein Angebot ist die Erklärung eines Bieters, eine bestimmte Leistung gegen Entgelt unter Einhaltung festgelegter Bedingungen erbringen zu wollen“.*

Eine Erklärung, etwas tun zu wollen ist im Grunde ein Versprechen. Doch was ist ein Versprechen wert, wenn dessen Inhalt unbestimmt bleibt? Daher setzt ein Angebot auch eine **bestimmte Leistung** unter festgelegten Bedingungen voraus. Bei geistigen Leistungen ist aber bestenfalls die Aufgabe hinlänglich beschreibbar, nicht jedoch das Qualitätsniveau der Leistung selbst. Denn wo bleiben die exakten Vorgaben, wo bleibt die detaillierte Beschreibung der vorhin erwähnten Erwartungen, die an die Leistungserbringung und das Leistungsprodukt gestellt werden? Wo bleibt deren Beurteilungsmaßstab, deren Messbarkeit?

Aufgrund dieser Unbestimmtheit der Vorgaben muss der elementare Wesensinhalt jenes Angebotes, das der Bieter abgibt, dessen Versprechen sein, eine sachgerechte und qualitätsvolle Leistung erbringen zu wollen, und dabei die Zielsetzungen des Auftraggebers bestmöglich zu verfolgen und seine qualitativen Erwartungen zu erfüllen.

Ein derartiges Angebot ist jedoch in Wahrheit ein Versprechen mit unbestimmtem Inhalt. Kann es dann aber ein Vertragsbestandteil sein? Welcher Teil dieses Versprechens ist geschuldet, welcher Teil bleibt unverbindlich und doch erwartet?

Was als Succus dieser Betrachtungen bleibt, ist die Erkenntnis, dass im Rahmen der Vertragsabwicklung jenseits des Beschriebenen und Bedungenen im Grunde nicht mehr vorliegt als das Versprechen des Bieters, die Erwartungen des Auftraggebers bestmöglich erfüllen zu wollen. Ihn, wie man so schön sagt, zufrieden stellen zu wollen. Zufriedenheit entströmt, wie wir alle wissen, erfüllten Erwartungen. Wer aber keine bzw. nur geringe Erwartungen hat oder nicht imstande ist, sie im Zuge der Leistungserbringung zu artikulieren und deren Erfüllung auch einzufordern, wird auf den Inhalt der Versprechungen wenig Wert legen und rasch auch mit Wenigem zufrieden zu stellen sein.

Die Annahme eines unangemessen niedrigen Honorars ist daher auch nicht Ausdruck wirtschaftlichen Handelns, sondern unbewusstes Eingeständnis mangelnder Erwartungshaltung, ohne die sich Qualität geistiger Leistungen nicht entfalten kann. Das bedeutet aber im Umkehrschluss, dass die Qualität derartiger Leistungen nicht losgelöst vom Besteller selbst gesehen werden kann. Denn es ist Sache des Auftraggebers, im Zuge des Vergabeverfahrens der Qualität eine Chance zu geben, und während der Leistungserbringung dafür Sorge zu tragen, dass sich Qualität auch entwickeln und entfalten kann. Es gilt im Vergabeverfahren jenes Angebot auszuwählen, welches am ehesten Gewähr für eine sachgerechte und qualitätsvolle Leistungserbringung bietet und es gilt im Zuge der Leistungserbringung, die Erwartungshaltung klar zu formulieren und deren Erfüllung nachdrücklich einzufordern. Der Wert einer Geistigen Dienstleistung wird somit nicht nur durch die Erfüllung des geschuldeten Leistungssolls bestimmt, sondern hängt ganz wesentlich davon ab, ob es dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer **gemeinsam** gelingt, bestmögliche Leistungsergebnisse zu erzielen und sicherzustellen.

## 7. Vertrauen

Was weithin verkannt wird, wenn vom Wettbewerb bei geistigen Leistungen gesprochen wird, ist der Umstand, dass der echte Leistungswettbewerb bei derartigen Leistungen aufgrund der fehlenden Voraussetzungen im Sinne der eindeutigen Beschreibbarkeit der Leistungen nicht im Rahmen eines Vergabeverfahrens sondern wie auch beim sportlichen Wettbewerb in der Phase der Leistungserbringung stattfindet. Also dort, wo

gezeigt werden muss, was ein Unternehmer tatsächlich zu leisten vermag und auch zu leisten bereit ist. Um daraus gewonnene Wettbewerbsvorteile lukrieren zu können, um den erbrachten Einsatz belohnt zu bekommen, müsste aber das damit gewonnene Vertrauen des Auftraggebers in den Leistungswillen und das Leistungsvermögen dieses Auftragnehmers als eines der wesentlichen Zuschlagskriterien zum Einsatz kommen können. Aus rechtlicher Sicht ist dies aus Gründen der Vermeidung möglicher Diskriminierungen derzeit kaum möglich, aus sachlicher Sicht aber ist die Nichtzulassung eines solchen Kriteriums eine der stärksten Diskriminierungen überhaupt. Sie diskriminiert nämlich all jene, die sich im Zuge der Leistungserbringung bemühen, die Erwartungen ihrer Auftraggeber über das Maß des vertraglich Geschuldeten hinaus bestmöglich zu erfüllen und in diesem Sinn Qualität zu produzieren. Angebotsbeurteilungen und –vergleiche sind, wie erwähnt stets Prognoseentscheidungen. Aus diesem Grund müsste dem auf Erfahrung begründeten Vertrauen in das erfolgreiche Bemühen der Bieter eine wesentlich größere Bedeutung im Rahmen der Bestbieterermittlung zugemessen werden.

Dies sei anhand von Betrachtungen über das Wesen der Zeit im Lichte der Wahrnehmung des Menschen untermauert. Der wahrgenommenen Zeit können dabei drei Aggregatzustände zugeordnet werden, die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft. Die Vergangenheit lebt im Menschen ausschließlich durch seine Erinnerung, die er an sie hat. Die Zukunft hingegen ist für ihn nur präsent in seinen Erwartungen, die er an sie stellt. Und die Gegenwart ist nichts anderes als das bewusste Gestalten und Erleben, in welchem Erinnerungen und Erwartungen ineinander fließen.

Was haben solche Betrachtungen mit dem gegenständlichen Thema zu tun? Mehr als man glauben möchte! Denn Vertrauen entsteht aus der Erinnerung an erfüllte Erwartungen. Damit wird aber das Vertrauen zu einem aussagekräftigen und wesentlichen Maßstab, der es Menschen ermöglicht, in der Gegenwart die Erwartungen an die Zukunft mit der Erinnerung aus der Vergangenheit zu verknüpfen. Erwartungen nehmen somit Zuflucht zum Vertrauen, wenn es gilt Prognosen über die Zukunft auf den Erfahrungen der Vergangenheit zu begründen.

Der Vergleich von Angeboten, welche bei geistigen Leistungen de facto das Versprechen der Bieter mit einschließen, die Erwartungen des

Auftraggebers auch jenseits des Beschriebenen somit vertraglich Geschuldeten bestmöglich erfüllen zu wollen, wird daher stets ein untaugliches Bemühen bleiben, solange in diesem „Angebotsvergleich“ der Maßstab des Vertrauens als Grundlage der Prognose ausgeblendet bleibt.

Erwartungen, Erinnerungen und Vertrauen sind allerdings subjektiver Natur und stehen daher im Widerspruch zum Objektivierungsgebot des Vergabe- und Vertragswesens. Der verloren gegangene Wert des Vertrauens sowie der Bereitschaft, mehr zu leisten als beschrieben und geschuldet ist, ist aber wohl der Preis, den heute viele zu zahlen bereit sind, um sich die Fiktion der eindeutigen Beschreibbarkeit und damit auch des geschuldeten Leistungssolls als hinreichenden Maßstab für die erwartbare Qualität Geistiger Dienstleistungen leisten zu können. **Qualität aber kann sich nur entfalten, wenn sie nicht im engen Korsett des geschuldeten Leistungssolls gefangen bleibt.**

## 8. Resümee

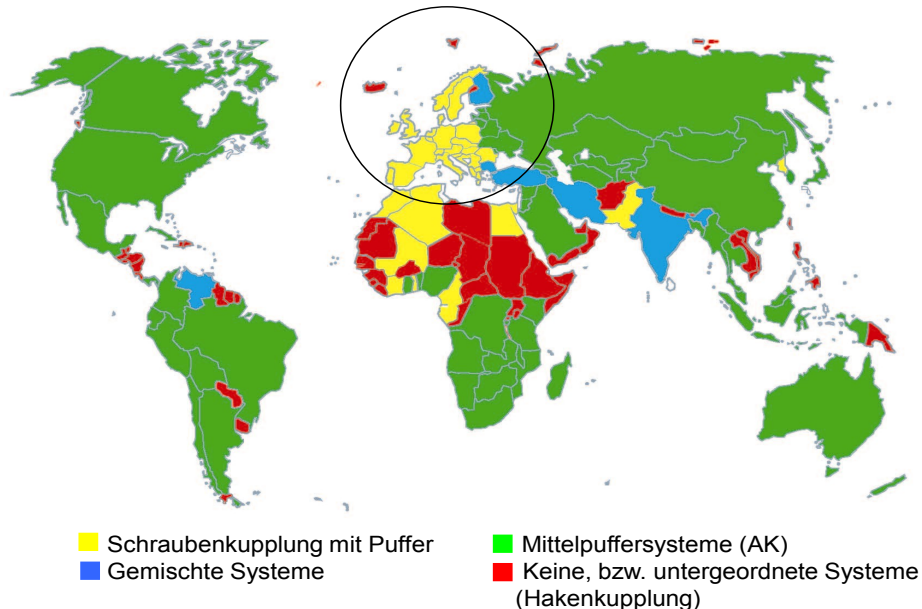
Das Verfehlen des geschuldeten Leistungssolls im Sinne der beschriebenen und damit bedungenen Leistung ist auf Basis unserer Gesetze jederzeit einklagbar. Die Folgen dieser Verfehlungen sind aber häufig weit weniger gravierend in ihren Auswirkungen wie die Folgen jener Unterlassungen, welche zwischen dem geschuldeten und dem erwarteten Leistungsniveau liegen. Unerfüllte Erwartungen jenseits des geschuldeten Leistungssolls sind aber nicht einklagbar. Sie führen nur zu einem entsprechenden Verlust des Vertrauens dem jeweiligen Leistungserbringer gegenüber. Wenn aber der Verlust des Vertrauens für einen Leistungserbringer mit keinerlei Nachteilen mehr verbunden ist, da dieses Vertrauen nicht mehr in die Bieterbewertung Eingang findet, wird sich auch der Einsatz zur Erfüllung nicht hinlänglich beschreibbarer Erwartungen nicht mehr lohnen. Die Folge ist nicht nur eine qualitätsmäßig nach unten gerichtete Spirale, welche frühestens beim Level des gerade noch Beschreibbaren endet, sondern sind auch enorme Kosten, weil wesentliche Ziele im Zuge der Erbringung Geistiger Dienstleistungen wegen deren faktischer Unbeschreibbarkeit und des fehlenden Lohns für einen Einsatz jenseits des vertraglich geschuldeten Leistungssolls unerfüllt bleiben. Diesen vielfach noch weit unterschätzten Folgen des Vergabewesens in seiner gegenwärtigen Form entgegen zu wirken, wird eine Aufgabe der Zukunft sein.

## Die automatische Mittelpufferkupplung

Nicht mehr alle Leute, welche mit dem Güterverkehr der Eisenbahnen zu tun haben, wissen heute noch, dass vor mehr als drei Jahrzehnten in Europa eine technische Neuerung im Eisenbahnverkehr knapp vor ihrer Einführung stand, die für die rationelle Abwicklung des Eisenbahn – Güterverkehrs entscheidende Vorteile geboten hätte, aber es kam leider damals nicht dazu: nämlich zur **Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung**. Ob es die politische Teilung Europas in den Westen und Osten war oder, wie manche meinen, dass der französische Präsident Pompidou die dafür vorgesehenen Mittel lieber in den TGV stecken wollte, es wurde nichts daraus und wir haben uns damit inzwischen abgefunden. Dass das nicht so sein müsste und dass die alten Vorteile einer solchen Lösung nach wie vor aufrecht sind, vermehrt um einige wichtige Einzelheiten, die der technische Fortschritt seither möglich macht, hat **Prof. Dr. Bernhard Sünderhauf** in einem Vortrag dargestellt, welchen er am 18. Mai 2011 im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz gehalten hat, veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der österreichischen verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

In Europa werden Bahnwaggons seit 1861 von Hand mittels der seit damals verwendeten Schraubekupplung zu Zügen verbunden und es werden die Versorgungsleitungen zwischen den Waggons manuell zusammengeschlossen. Die Seitenpuffer außen haben die nötige stabilisierende Wirkung für den Zugverband. Weltweit wird diese Methode einer recht gefährlichen manuellen Bildung von Zügen zu einem europäischen Unikum, denn die USA haben die automatische Mittelpufferkupplung sukzessive zwischen 1893 und 1900 eingeführt. Japan hat im Jahr 1925 eine schlag-

artige Einführung vorgenommen und die damalige Sowjetunion vollzog die Umstellung 1935 bis 1957. Für Europa gelang die zeitlich nachfolgende Umstellung nicht, obwohl seit Mitte der 1970er Jahre alle neu gebauten Güterwaggons in ihrer Bauart für den Einbau der Mittelpufferkupplung vorbereitet sind (Gestaltung des Waggon – Chassis). Die ersten dieser Waggons sind bereits wieder verschrottet. Dabei gibt es in der Entwicklung seither Neuerungen, welche eine Umstellung erleichtern und die Vorteile erhöhen würden. So müsste man heute eine solche Umstellung nicht mehr schlagartig durchführen, sondern es könnten über einen definierten längeren Umstellungszeitraum Mittelpuffer- und Schraubekupplung gemeinsam verwendet werden und so die Umstellung erleichtern. Außerdem würde man heute neben der Druckluftleitung für die Bremsen auch Elektroleitungen automatisch mitkuppeln und so für völlig neue Funktionen nutzbar machen. Der Triebfahrzeugführer könnte so am Beginn und während der Fahrt ständig kontrollieren, ob alle Waggons im Zug vorhanden sind, ob Laufmängel auftreten, die Bremsen voll funktionieren usw. Diese Funktionen kann man erweitern um die Kontrolle der Ladung unter Verwendung geeigneter Sensoren und ähnliches.



Quelle: Anlehnung an die Darstellung von SAB WABCO

Abb. 1: Weltweite Verteilung der Kupplungssysteme

Der seinerzeitige Hauptvorteil der Einführung der Mittelpufferkupplung war der Wegfall einer körperlich schweren, schmutzigen und gefährlichen Handarbeit und die daraus resultierenden Ersparnisse an Personalkosten. Dieser Vorteil besteht weiter, akzentuiert um die inzwischen gestie-

genen Personalkosten und die beginnende Verknappung an Personal für solche Arbeiten. Doch inzwischen gewinnt die Tatsache an Bedeutung, dass durch die Mittelpufferkupplung längere und schwerere Züge gebildet werden können, womit ein entscheidender Vorteil der Eisenbahn in ihrem Konkurrenzkampf am Verkehrsmarkt, nämlich ihre Massenleistungsfähigkeit, gestärkt wird. Diese längeren und schwereren Züge wiederum gestatten eine höhere Ausnutzung der vorhandenen Verkehrs – Infrastruktur, womit wiederum die Position der Eisenbahn gestärkt wird, aber auch ohne neue Investitionen höhere Transportmengen über bereits bestehende Strecken befördert werden können. Neue oder zusätzliche Strecken stoßen bei Ausbau oder Neubau auf zunehmenden Widerstand der Anrainer, aber auch fast professionelle Protestierer sind sehr eifrig bei solchen Gelegenheiten dabei, um „Wirbel“ zu machen, was wieder die Medien mit den gewünschten Sensationen bedient und zu Verstärker – Effekten führt. Wenn nun kleinformatige, aber auflagenstarke Zeitungen solche Themen aufgreifen, ist bald jeder Ausbau gestoppt (Die Kenner nennen das in Österreich hinter vorgehaltener Hand den „Hainburg – Effekt“).



Zughaken / Schwengel Spindel Mutter Bügel  
Lasche

**Abb. 2:** Das Grundprinzip der manuellen Schraubenkupplung

Schließlich muss man eine weitere Tatsache erwähnen. Der Nutzen der Mittelpufferkupplung ist dort am größten, wo oft gekuppelt werden muss. Dies ist der Fall beim Einzelwagen – Verkehr, der über Zubringerzüge zum Rangierbahnhof läuft, wo die diversen Fernzüge gebildet werden, die im Zielbereich im dortigen Rangierbahnhof wieder aufgelöst werden und über Beistellzüge lokal den Endpunkt der jeweiligen Reise erreichen. Der Einzelwagenverkehr ist inzwischen bei den Bahnen unbeliebt geworden, weil er aufwendiger ist

als die beliebten Ganzzüge. Um die Ganzzüge reißen sich die Bahnkonkurrenten und zunehmend ziehen auf diesem Feld die altetablierten staatlichen Bahngesellschaften den kürzeren und es reüssieren die privaten Anbieter! So werden in Österreich die meisten Containerzüge nicht mehr von den ÖBB gefahren, sondern von der Badner Bahn (Wr. Lokalbahn) und der deutschen Transfracht. Die VÖEST ist längst Eisenbahn – Selbstversorger über die LogServ und führt ihre Ganzzüge selber. Die Graz – Köflacher Eisenbahn führt Ganzzüge mit Kerosen von Koper nach Schwechat, Chemikalien von der Slowakei nach Bayern, Zement von der Slowakei nach Österreich und die Getreide – Exporte von Ungarn nach den Niederlanden; alles in Ganzzügen. Die ÖBB hingegen verliert alle diese Ganzzüge und vertreibt aus Kostengründen den Einzelwagenverkehr eben mutwillig und massenhaft auf die Straße! Die Politik verlangt ununterbrochen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und schaut diesen Ereignissen zu oder sieht sie gar nicht. Ein angesehenener und tüchtiger Bankmanager hat bei ähnlichen Vorgängen in seiner Branche kürzlich einen verbal deftigen Befund geliefert. Er kennt den Eisenbahngüterverkehr nicht, bei seiner Formulierungskraft hätte eine Äußerung zu dieser Materie noch viel kräftiger ausfallen müssen!

Beim allgemein steigenden Güterverkehr soll man nicht warten, bis die Eisenbahnen zunehmend Mengen verlieren und die staatlichen Bahngesellschaften einmal mangels Auslastung endgültig von ihren fixen Kosten aufgeessen werden. Das Warten auf hohe Treibstoff – Preise für die Straßenkonkurrenz ist dabei nicht das Rezept! Man muss endlich begreifen, dass der Einzelwagenverkehr in seiner Summe der Wachstumsmarkt ist und dort der Kampf bei steigenden Treibstoffpreisen für die Konkurrenz nach und nach doch stückweise gewonnen werden kann. Doch man muss, wie das überall in der Wirtschaft nötig ist und geschieht, mit seinen Kosten herunterkommen in den Bereich, in dem das kommerzielle Überleben möglich ist. Dazu ist die automatische Mittelpufferkupplung eine ganz bedeutende Hilfe!

Prof. Sünderhauf zeigt in seinem Vortrag zu dieser Sachlage ihm geläufige deutsche Ziffern:

	Anteile an der Bahnverkehrsleistung in %	Anteile an den Güterverkehrseinnahmen in %	Kostendeckungsgrad
Ganzzüge	53,9 %	40 %	120 %
Einzelwagenverkehr	26,3 %	50 %	80 %
Kombinierter Verkehr	19,8 %	10 %	50 %

Im Jahr 1990 war in Deutschland der Anteil des Einzelwagenverkehrs am Bahngüterverkehr noch bei rd. 50 %, der Anteil hat sich inzwischen halbiert, doch dieses Güterverkehrssegment ist in der Gesamtwirtschaft überproportional gewachsen und nicht der Massengut – Verkehr im Ganzzugsbereich. Da die Massenfertigung aus Kostengründen immer mehr in die Entwicklungsländer abwandert, ist bei Ganzzügen ein baldiger Entwicklungsstopp abzusehen, nicht aber im Bereich des Wagenladungsverkehrs. Das Schließen von Gleisanschlüssen und ein radikaler Rückzug der Bahn aus der Fläche, in Deutschland momentan massiv im Gang, wird von Prof. Sünderhauf als Fehlentwicklung angeprangert. Hier sieht die Bahn ihre langfristigen Chancen nicht. Die Entwicklung der Wirtschaft zeigt ein Anwachsen der Transportnachfrage im Einzelwagenbereich und auch eine Zunahme der Transport – Entfernungen. So wird in Deutschland die Zunahme der Versandmengen im Bereich „Halb- und Fertigerzeugnisse, Maschinen und Fahrzeuge“ zwischen 2005 und 2050 um 202 % geschätzt, es geht dabei in dieser Zeit also um die dreifache Menge und hier dominiert der Einzelwagen – Ladungsverkehr! Diese Steigerung ist das Doppelte der übrigen Zuwachsmengen in der Gesamtwirtschaft. Aber die Bahn meldet sich da ab, wo das Wachstum ist!

Prof. Sünderhauf zeigt auch die Bedürfnisse der Bahnkundschaft. Eine Umfrage ergab folgende Anforderungen der verladenden Wirtschaft an die Qualitäten der Bahn:

Schnelligkeit / kurze Laufzeiten der Nennungen	37 %
bessere Schienenanbindung	33 %
kostengünstige Angebote	19 %
Pünktlichkeit / Terminzuverlässigkeit	18 %
mehr Flexibilität	16 %

Das Erfordernis der Schnelligkeit, ebenso wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit hängt beim Bahnverkehr davon ab, dass es gelingt, Waggons rasch und effizient zu ganzen Zügen zu bündeln, die über weite Strecken schnell und kostengünstig befördert werden und dann wieder rasch und effizient „entbündelt“ werden und als Einzelwaggons ihr Ziel erreichen. Dieser Bündelungseffekt bzw. die Entbündelung gelingt heute weder rasch noch kostengünstig, weil dies die händische Vorgangsweise des Kuppelns nicht möglich macht. Die Lösung dafür ist die **automatische Mittelpufferkupplung**.

Laut Prof. Sünderhauf werden bei einem Waggonlauf im Schnitt beim Voll – Lauf 14 Kuppungsvorgänge manuell vorgenommen. Muss der Waggon zum Ausgangsort zurück, wie das bei Spezialwaggons die Regel ist, kommt es dabei insgesamt zu 28 Kuppungsvorgängen pro Trans-

portfall. Dass dies teuer, gefährlich und zeitaufwendig ist, liegt auf der Hand. Man sieht damit auch, dass die automatische Mittelpufferkupplung die Schlüsseltechnik ist für eine Erhöhung der Transportleistung der Bahn über schnellere Waggonumläufe und längere und schwerere Züge. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gestärkt, besonders am Sektor des Einzelwagenverkehrs, wo strukturell wegen des dort stattfindenden höheren Nachfrage – Wachstums die Chancen höher sind, alles vor dem Hintergrund, dass für die staatlichen Bahnen die Ganzzüge, wo die Mengen nicht mehr so wachsen werden, bereits „davongeschwommen“ sind.



Abb. 3: Moderner Kupplungstyp TRANSPACT (C-AKv)

In Ziffern ausgedrückt, meint Professor Sünderhauf, dass die automatische Mittelpufferkupplung die **Leistungsfähigkeit des Bahngüterverkehrs um mindestens 30 %** steigert. 20 % davon stammen aus der Beschleunigung der Transportprozesse und 10 % aus der Bildung längerer und schwererer Züge. Er weist auch darauf hin, dass aus den heutigen Zugslängen von 700 m zur Überwindung von kapazitiv überlasteten Strecken zwei Züge zu einem Zug von 1.400 m zusammengekoppelt werden können und damit eine Kapazitätserhöhung auf solchen Engpassstrecken möglich wäre. Damit kann die Kapazität bestehender Strecken besser genutzt werden und insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn im Güterverkehr gestärkt werden bzw. im chancenreichen Einzelwagenverkehr überhaupt erst hergestellt werden.

Für die Nutzung der automatischen Mittelpufferkupplung war eine wichtige, aber bisher nicht wirksam gewordene Vorleistung, dass seit 1976 alle Güterwaggons im Waggon – Untergestell (Chassis) so gebaut werden müssen, dass sie für den Einbau einer automatischen Mittelpufferkupplung konstruktiv geeignet sind. Diese Vorleistung, deren Kosten man mit rd. 2.000 € pro Waggon annehmen kann, ist bereits vorhanden

bei schätzungsweise rd. 600.000 Güterwaggons in Europa. Diese Investition von rd. 1,2 Mrd. € hat bisher aber nicht ihren Nutzen erbracht, weil der nötige zweite Schritt, nämlich der Einbau der Mittelpufferkupplung, eben nicht zustande kam. Das müsste man nun schnell nachholen. Der Einbau einer Mittelpufferkupplung wird etwa 7.500 € pro Waggon kosten. Da eine derartige Maßnahme nur sinnvoll ist, wenn das europaweit erfolgt, wird man rd. 600.000 Güterwaggons umrüsten müssen, wofür Mittel in Höhe von 4,5 Mrd. € nötig sind. Gemessen an den Vorteilen, insbesondere hinsichtlich der Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn und der Kapazitätserhöhung der bestehenden Bahn – Infrastruktur, ist dieser Betrag nicht unfinanzierbar hoch. Ein gar nicht zu großer alpiner Bahntunnel kommt allein in die Nähe solcher Investitionssummen und es werden gerade mehrere gebaut.

Es sollen nun nachstehend die einzelnen Vorteile der Mittelpufferkupplung aufgezählt werden:

#### **Betriebswirtschaftlicher Nutzen bei den Bahnakteuren:**

- Weniger Unfälle beim Rangieren,
- Personalkosten – Einsparungen beim Rangieren,
- Höhere System- und Umlaufgeschwindigkeit der Waggons,
- Längere und schwerere Züge,
- Geringerer Rad / Schiene – Verschleiß,
- Längere Lebensdauer,
- Dauerhafte Energieversorgung der Waggons im Zug,
- Automatische Feststellbremse
- Automatische Bremsüberprüfung,
- Laufwerküberwachung (Diagnostik),
- Ladungsüberwachung (Gefahrgut, Kühlgut),
- Tracking and Tracing.
- Ertragserhöhung der Bahnunternehmen,
- Degression der fixen Kosten bei der Trassenutzung.

#### **Volkswirtschaftlicher Nutzen:**

- Energieeinsparung durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene,
- CO<sup>2</sup> - Einsparung,
- Senkung von externen Kosten (Geländeverbrauch, Lärm, Staub, Unfälle).

Professor Sünderhauf hat eine umfangreiche Kosten- / Nutzen – Analyse zur Automatischen Mittelpufferkupplung erarbeitet, die als komplette Expertise vorliegt. Er ermittelt dabei folgende Erträge pro Waggon und Jahr bzw. die Einsparungssumme nach einer Abschreibungszeit von 25 Jahren:

<b>Erträge pro Waggon</b>	pro Jahr	nach 25 Jahren
Betriebswirtschaftliche Erträge	3.250 €	81.250 €
Volkswirtschaftliche Erträge	11.940 €	298.500 €

Die volkswirtschaftlichen Erträge sind fast 4 x so hoch als die betriebswirtschaftlichen. Volkswirtschaftliche Vorteile sind schwerer kalkulierbar und unterliegen meist eher der Kritik. Aber betriebswirtschaftliche Vorteile sind exakter fassbar und konkreter in ihren Auswirkungen. Wenn aber eine Investition, wie in diesem Fall, sich in 2,5 Jahren amortisiert und eine Lebensdauer von Jahrzehnten aufweist, dann ist das ein Hit, selbst wenn die Ersparnisse nur halb so groß sind, wie hier dargestellt.

Die Einführung der Automatischen Mittelpufferkupplung ist nur als Systemumstellung sinnvoll und es müssten in Europa die Länder mitmachen, welche im System der Normalspurbahnen essentiell sind (Frankreich, Benelux, Deutschland, Skandinavien, Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich, Schweiz, Italien, Slowenien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, möglicherweise auch Serbien und Bulgarien). Mit diesen 20 Staaten und einer Umstellung von 5 Jahren wäre die Sache zu bewältigen und die Finanzierung dürfte kein Problem sein, denn das könnte ein entsprechendes Banken – Konsortium auf Leasing – Basis leicht machen und dabei ganz schön verdienen. Die Sache wäre auch ohne staatliches Engagement zu bewerkstelligen, wenn die im Güterverkehr relevanten Bahnen sich zusammentun und daran arbeiten, dieses Chancen – Potential zu heben. Bereits 10 der im Güterverkehr maßgeblichen Bahnen könnten die Sache in Schwung bringen und der Rest würde dann nachkommen oder ohnehin uninteressant werden. Schließlich ist ein solches Projekt auch für die Banken und von ihnen finanzierte Leasinggesellschaften interessant, jedenfalls sicherer und interessanter, als 200 Yachten an der Adria zu finanzieren, die sich jetzt nicht mehr so richtig finden lassen und in den Bilanzen abgeschrieben werden müssen.

Das Auditorium, durchaus fachkundige Leute, auch solche, welche die seinerzeitig geplante und versäumte Umstellung auf die Mittelpufferkupplung noch als beteiligte Akteure in Erinnerung haben, war beeindruckt von den dargelegten Fakten. Die Diskussion war lebhaft, vielfältig und lang, was das Interesse an der Sache widerspiegelt. Zum Schluss überwog die Verwunderung, dass so eine Möglichkeit zur Verbesserung der Stellung der Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt nicht schon längst und mit Vehemenz genützt wird.

Dr. Karl Frohner

## Slowenische Eisenbahnen:

### Integrator der Bahnlogistik am Balkan

Die reale Wirtschaft ist dabei, sich wieder von der durch den Finanzsektor, besonders in den USA, verursachten Krise zu erholen und Anschluss zu finden an den Wachstumspfad, wie er vor der Krise beschritten worden ist. Die Zeit vor der Krise hat für den österreichischen Überseehandel Engpässe erscheinen lassen für den Verkehr zu und von den Welthäfen an der Nordsee und es steht zu befürchten, dass diese Engpässe im Zuge der weltwirtschaftlichen Erholung neuerlich auftreten werden. Unter den für den österreichischen Überseeverkehr relevanten Seehäfen hat sich 2010 der Hafen Koper an die Spitze vorarbeiten können. Ein volles Drittel dieser für die österreichische Wirtschaft nach und von Übersee beförderten Mengen, knapp 5 Mill. t, benützte 2010 den Hafen Koper. Damit erhebt sich die bedeutende Frage nach der Kapazität und der Güte der Hinterlandsverbindungen des Hafens Koper in Richtung Österreich und der darüber hinaus gelegenen Länder (Bayern, Tschechien, Slowakei). Zumindest für den Verkehrsträger Eisenbahn hat der Generalsekretär der Slowenischen Eisenbahnen, **Mag. Igor Hribar**, diese Frage behandelt und auch die geschäftliche Orientierung dieser Bahngesellschaft hinsichtlich der Logistik am Balkan dargestellt in einem Vortrag am 15. Juni 2011 innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der österreichischen verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Am Beginn stellte der Vortragende die Struktur der Slowenischen Eisenbahnen vor als noch immer integriertes Unternehmen mit den Sparten Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr. In Befolgung der Richtlinien der EU wird aber noch heuer die Slowenische Eisenbahn umorganisiert in der Form, dass unter einer Holdinggesellschaft je eine Gesellschaft tätig sein wird für den Personenverkehr, den Güterverkehr und die Infrastruktur. Die Behörde zieht sich zurück in den Bereich der Aufsicht (Regulator), wenngleich die Eisenbahn weiter zu 100% im Staatsbesitz verbleibt.

Die Slowenischen Eisenbahnen machten im Jahr 2010 einen Umsatz von 366 Mill. €, wobei der Personenverkehr dazu 165 Mill. € beisteuerte und der Güterverkehr auf 138 Mill. € Umsatz kam. Es wurden 16,5 Mill. Passagiere befördert und 17,1 Mill. t Güter, wobei der Hafen Ko-

per dazu rd. 8 Mill. t an Aufkommen generierte. Beim Güterverkehr entfallen 5 % auf den reinen Inlandsverkehr, 20 % auf den slowenischen Außenhandel (Import, Export) und 75 % auf den Transit. Die Betriebsleistung pro Tag umfasst im Schnitt 195 Güterzüge und 365 Personenzüge im eigenen Bahnnetz. Es werden aktuell 6880 Leute beschäftigt. Im Jahr 2010 war die Slowenische Eisenbahn ertragsmäßig knapp aktiv, der Güterverkehr erhält keinerlei Stützung.

Der Vortragende beklagt, dass beim Ausbau der slowenischen Verkehrsinfrastruktur in der jüngeren Vergangenheit die Straße eindeutig bevorzugt wurde. So flossen bzw. fließen von 1996 bis 2013 ins Straßennetz rd. 6. Mrd. €, womit u.a. 215 km Autobahnen errichtet wurden. In näherer Zukunft soll aber die Eisenbahn Gelegenheit erhalten, den entstandenen Rückstand aufzuholen. Es ist vorgesehen, 9 Mrd. € zwischen 2007 und 2023 ins slowenische Bahnnetz zu investieren und zwar in Jahresraten von 400 – 500 Mill. €. Das Bahnnetz weist eine Länge von 1288 km auf, wovon 50 % auf die Hauptstrecken entfallen, 39 % sind elektrifiziert (3.000 V Gleichstrom / italienisches System) und 27 % weisen Doppelspur auf. Innerhalb der EU – Korridore entfallen 365 km auf den Korridor V (Mailand – Triest – Laibach – Budapest – Kiew) und 395 km auf den Korridor X (München – Salzburg – Villach – Laibach – Belgrad – Istanbul).

Im einzelnen sind dabei die wichtigsten Vorhaben neben der Modernisierung der Signalanlagen im ganzen Netz und der Erhöhung der zulässigen Achslast:

- Die Elektrifizierung der Strecke Pragerhof (Pragersko) – Hodos, also des Anschlusses ans ungarische Netz entlang des Korridor V, bis 2012;
- Die Kapazitätserhöhung der eingleisigen Strecke Koper – Divaca, die mit 8 Mill. t p. a. jetzt zu 85 % ausgelastet ist, durch Bahnhofs-ausbauten auf 12 Mill. t p.a., um das Wachstum des Hafens Koper nicht zu behindern;
- Der Neubau einer weiteren Strecke Divaca – Koper, welche bereits geplant ist und die günstigere Neigungsverhältnisse aufweisen soll als die im Betrieb befindliche Strecke, bis 2017, so dass ein gemeinsamer Betrieb beider Strecken wenigstens 20 Mill. t Beförderungsmenge p. a. zulassen und Koper auf absehbare Zeit mit einem tauglichen Eisenbahnanschluss versehen sein wird;
- Ausbau eines zweiten Gleises zwischen Laibach und Jesenice mit Anschluss an den Karawankentunnel Richtung Villach (Korridor X) bis 2020;

- Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Marburg und Sentilj in Richtung Graz mit einer möglicherweise besseren Trassierung auf dafür nötigen Abschnitten, ebenfalls bis 2020.

Die Ausbauten sollen die Position Sloweniens stärken auf 3 Verkehrsachsen, die alle einander in Laibach kreuzen:

- Der Korridor V von Südfrankreich über Norditalien via Slowenien und Ungarn in die Ukraine;
- Der Korridor X von Süddeutschland über Österreich und Slowenien nach Kroatien, Serbien, Bulgarien und in die Türkei;
- Die Baltisch Adriatische Achse von Schlesien und Mähren über Wien und die Steiermark nach Slowenien mit Koper als Endpunkt (weitgehend die alte Südbahn der Monarchie).

Jedenfalls betont der Referent, dass es der Wille Sloweniens ist, nicht im europäischen Eisenbahnnetz eine strukturelle Schwachstelle zu bleiben, sondern mit den entsprechenden Ausbauten der Nachbarländer mithalten zu können. Der Bau der Koralmbahn in Österreich ist für Slowenien primär nicht eine Konkurrenzstrecke, sondern ein Ansporn für entsprechende eigene Anstrengungen.

Hinsichtlich des Seehafenverkehrs deutet der Referent an, dass der Verbund der Nordadria – Häfen weniger eine Abstimmung eng beieinan-

der liegender Konkurrenten (Ravenna, Venedig, Triest, Koper, Rijeka) sein soll, sondern der gemeinsamen Anstrengung dient, beispielsweise die Großreedereien des Containerverkehrs mit ihren weltumspannenden Netzen dazu zu bringen, die nördliche Adria direkt und nicht über Feeder – Dienste zu bedienen und damit für alle beteiligten Zeit, Kosten und CO<sup>2</sup> - Emissionen zu sparen. Mehrere gebrachte Beispiele zeigen hier beim Vor- und Nachlauf bedeutende Einsparungen für die Zielorte München, Budapest und sogar Moskau, verglichen mit der Leitung über Rotterdam oder Hamburg.

Im Auditorium wird im Lauf des Vortrags jedermann klar, wie wichtig der Hafen Koper für die slowenische Volkswirtschaft im allgemeinen und die Slowenische Eisenbahn im besonderen ist. Die 50 bis 60 Güterzüge pro Tag, welche den Hafen Koper als Ausgangsort oder Ziel haben, befördern insgesamt 60 % des im Hafen umgeschlagenen Gutes. Koper ist damit der typische Eisenbahnhafen, mehr als etwa Antwerpen oder Hamburg, wenn man die jeweiligen Bahnanteile vergleicht. In Koper holt in letzter Zeit besonders der Containerverkehr auf, der nach Österreich und Ungarn geht. Der Bahnverkehr des Hafens Koper hat folgende Struktur:

- 25 % der Züge sind Containerzüge auf denen 50 % des Containerumschlags des Hafens zugeführt oder wegbefördert werden;
- 66 % der Züge sind „Company – trains“, also Züge, welche für einen Empfänger bestimmt sind oder von einem Absender kommen;

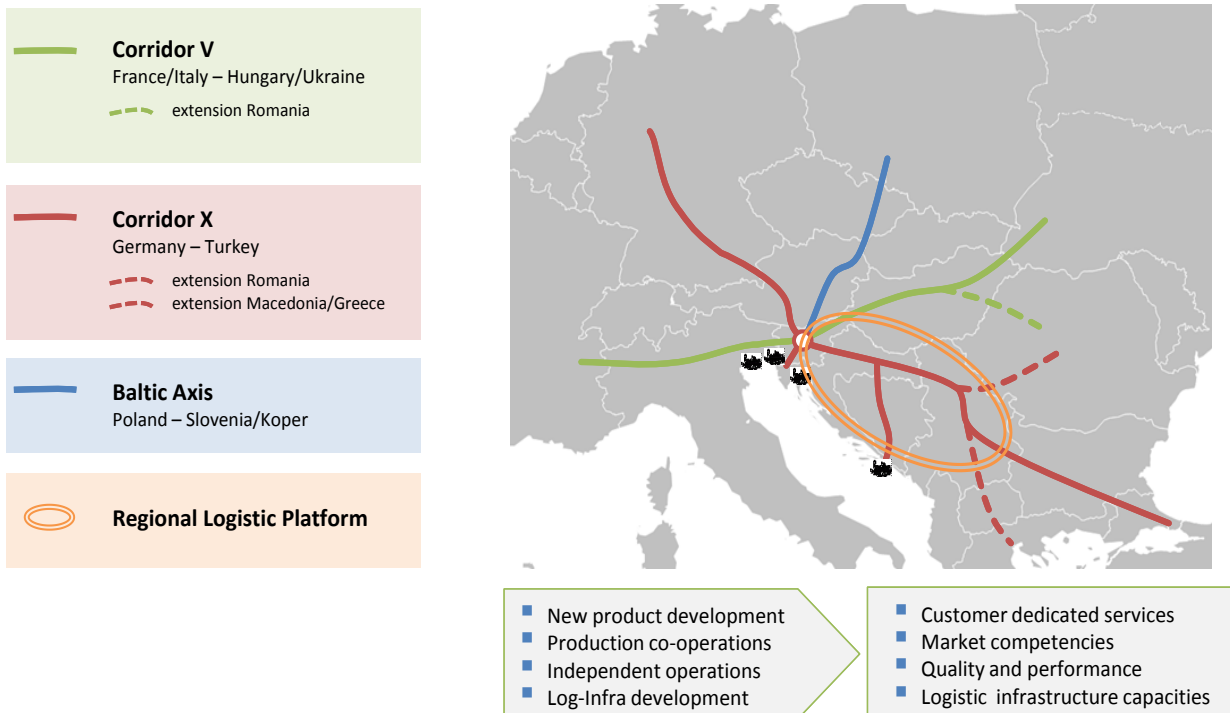


Abb 1: International Business Development of the Slovenian Railways



- 55 % der Züge gehen direkt ins Ausland oder kommen von dort, ohne in Slowenien irgendwie eisenbahntechnisch behandelt zu werden (rangieren).

Die Zugverbindungen von und nach Koper weisen inzwischen auch bereits sehr konkurrenzfähige Unterwegszeiten auf. So braucht ein Zug von Koper nach:

München	16 Stunden,
Wien	14 Stunden,
Budapest	25 Stunden.

Die Slowenische Eisenbahn koordiniert auch den Zuglauf zum jeweiligen Umschlagskai im Hafen mit den Schiffsankünften, so dass die Anschlüsse nicht versäumt werden. In Laibach besteht auch ein Logistikzentrum der Bahn (Logistic Center Ljubljana Moste), welches Zusatzdienste, auch für den Seehafenverkehr, anbietet. Sowohl der Slowenischen Eisenbahn, wie auch der Hafenverwaltung von Koper ist völlig klar, dass sie zum beiderseitigen Vorteil darauf angewiesen sind, den Bahnverkehr nach Koper effizient zu gestalten und damit den Hafen wachsen zu lassen.

Der nicht seehafengebundene Kombinierte Verkehr hat sein Zentrum in Laibach. Von dort verkehren tägliche Züge nach München und nach Budapest, während wöchentliche Züge Laibach mit Belgrad und Istanbul verbinden.

per direktem LKW	48 – 57 Stunden,
per LKW auf dem Fährschiff von Triest nach Istanbul	72 Stunden
per Eisenbahn / konventionell	57 – 64 Stunden,
per „Cargo 10“ – Dienst / Eisenbahn	35 Stunden.

Das Geschäftsmodell der Slowenischen Eisenbahn für die künftige Entwicklung stützt sich auf die Achse ab Laibach über Zagreb – Belgrad und Sofia nach Istanbul. Hier möchte man eine Kernkompetenz aufbauen, weil man hier aus der jugoslawischen Vergangenheit Erfahrung besitzt und damit am besten geeignet erscheint, mit den Schwierigkeiten an den neuen Grenzen umzugehen und die eisenbahntechnischen Hürden zu meistern (5 Länder und 5 Bahnverwaltungen auf 1.600 km, 4 Grenzen, samt Kroatien dann 3 EU – Länder, aber 2 Länder außerhalb der EU; 2 Teilstrecken von 260 km Länge sind nicht elektrifiziert, 202 km auf 3 Teilstrecken sind eingleisig, Gebirgstrecken bis zu 29 ‰ Steigung, Langsamfahrstrecken). Es muss gelingen, die Grenzaufenthalte zu halbieren und die behindernde Zollabfertigung zu optimieren. Das Risiko von Diebstahl und Beraubung will man weitestgehend ausschalten. Es laufen diesbezüglich aussichtsreiche Versuche und man weiß auch inzwischen, dass man eine gemeinsame Organisation der Slowenischen, Kroatischen und Serbischen Eisenbahnen bilden wird, welche den Namen „Cargo 10“ (= Güterverkehr am Korridor X) tragen soll und die diesen Verkehr durchführen wird. Nimmt man die Strecke von Slowenien nach Istanbul in der Türkei, so beträgt gegenwärtig die Transportzeit:

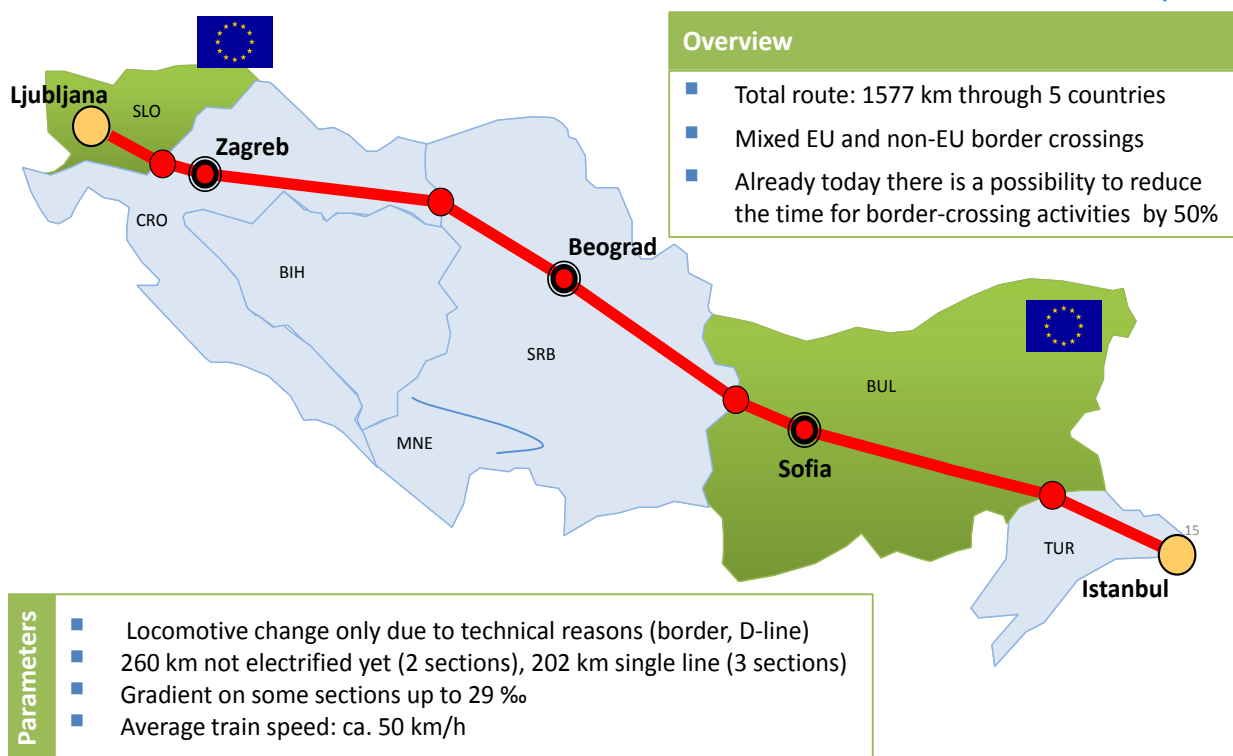


Abb. 2: Corridor X - Transit Route and Borders

Innerhalb der „Cargo 10“ – Organisation will die Slowenische Eisenbahn als Ansprechpartner gegenüber den Kunden auftreten, welcher in verantwortlicher Weise gegenüber diesen bestimmten Kunden die Abwicklung dieser Bahntransporte besorgt, wobei sich die Durchführung der Transporte über die ganze Strecke in einer Hand befindet ( Cargo 10 ) und die Leistung entsprechend den definierten Zielen laufend kontrolliert und auch optimiert wird. Die Türkei befindet sich in einer imponierenden ökonomischen Entwicklung und der Warenverkehr mit Mitteleuropa nimmt zu. Die Chancen, diesen Güterstrom nach und von der Türkei, aber auch den Balkanländern per Bahn über den Korridor 10 abzuwickeln, sind groß und vielversprechend. Die Slowenen mit ihrer diese Region betreffenden sprachlichen und eisenbahntechnischen Kompetenz fühlen sich mit Recht berufen, hier eine erfolgreiche Rolle zu spielen.

Die Diskussion, welche dem mit großem Interesse aufgenommenen Vortrag folgte, der auch vielfach vorhandene Schwächen innerhalb der Slowenischen Eisenbahn aufzeigte, was aufrichtig und sympathisch wirkte, war intensiv, sachkundig und aufschlussreich. Ein Teil der Fragen betraf das Verhältnis zu Italien und der dortigen Eisenbahn. Die verschiedenen Antworten zeigten auf, dass die italienischen Eisenbahnen an Slowenien und dem Balkan kaum ein erkennbares In-

teresse haben. So wurde der in den 1970 und 1980er Jahren blühende Zugsverkehr seitens Sloweniens mit Triest und darüber hinaus ( z. B. „Pendolino“ – Direktverbindung Laibach – Venedig ) durch Italien längst bürokratisch abgewürgt. Von Slowenien aus versteht man diese Haltung nicht, wo doch technisch leicht nutzbare Kompatibilitäten, beispielsweise das gleiche Bahn – Stromsystem, bestehen. Die Elektrifizierung der Bahn in Slowenien wurde während des 2. Weltkriegs durch Italien begonnen, als man die Bahnstrecke Triest – Rijeka elektrisch ausgerüstet hatte. Ein Teil der Diskussion befasste sich mit dem Projekt, einen großen slowenischen Logistik – Konzern zu schaffen rund um den Hafen Koper, die Spedition Intereuropa und die Slowenischen Eisenbahnen. Das Projekt ist begraben, da die Interessen zu wenig gleichgerichtet waren. Interessant war bei der großen „Balkan – Ambition“ der Slowenischen Eisenbahnen, dass hier Bosnien weitgehend ausgeschlossen bleibt. Der Grund liegt in der politischen Instabilität dieses Staates, wie herauszuhören war. Die Bahnverbindung müsste über die bosnische „Republica Srbska“ laufen, wo aber immer noch sehr vieles wenig kalkulierbar ist. Ein Beweis, wie sehr gesicherte und kalkulierbare Verhältnisse die Voraussetzung gedeihlichen Wirtschaftens sind.

Dr. Karl Frohner

### Grünbuch der nachhaltigen Logistik

#### Handbuch für die ressourcenschonende Gestaltung logistischer Prozesse

Eigenverlag der Bundesvereinigung Logistik Österreich

Vertrieb: Bohmann Druck- und Verlagsgesellschaft

Die Bundesvereinigung Logistik Österreich hat in einer 1 Jahr umfassenden Gemeinschaftsarbeit unter Einbeziehung mehrerer Autoren dieses Handbuch verfasst und der Leiter der Kompetenzgruppe „Nachhaltige Logistik“ innerhalb der Bundesvereinigung Logistik Österreich, Dipl. Ing. Gerald Gregori, hat diese Arbeit geleitet und fungiert als Herausgeber. Ko – Herausgeber ist Dr. Ing. Thomas Wimmer, Geschäftsführer der Bundesvereinigung Logistik in Deutschland, die den Band von 227 Seiten mit einer Reihe von Beispielen angereichert hat.

Nachhaltigkeit ist wichtig in einer Welt von begrenzten Ressourcen, der Begriff wird aber oft auch bloß als Schlagwort gebraucht, wird damit inhaltslos abgenutzt und verkommt damit gleichsam. Das soll für den so wichtigen Bereich der Logistik nicht so sein, deswegen wurde dieses Handbuch geschaffen, eben um konkrete Inhalte zu präsentieren und den Praktiker zum Nachdenken und entsprechendem Handeln zu bringen.

Dieses Grünbuch ist in 6 Abschnitte gegliedert. Der 1. Abschnitt beschäftigt sich mit den **Grundlagen**. Der Begriff „Nachhaltigkeit“ (sustainability) stammt aus der Forstwirtschaft des 18. Jahrhunderts, als man am Beginn der Industrialisierung mit der starken Nutzung der Wälder zur Holzgewinnung als Brennstoff begriffen hat, dass man dem Wald nicht mehr Holz entnehmen darf, als nachwachsen kann. Dieses Prinzip ist jedem einfachen Bauern geläufig. Der modernen Wirtschaft muss man es nun erst ausdrücklich beibringen.

Das Buch will die Nachhaltigkeit so verstehen, dass diese auf 3 Säulen zu beruhen hat, nämlich **Ökologie, Ökonomie und Soziales**, wobei alle 3 Säulen wichtig sind und über **einen Lebenszyklus hinweg** (Produkt, Fabrik, Anlage) gemeinsam zu betrachten sind.

Der Abschnitt „Grundlagen“ beginnt mit dem Klimaziel der Senkung der Treibhausgase in Österreich um 13% auf Basis von 1990 mit dem Ziel 2012. Dieses Ziel wird nicht erreicht werden.

Von den großen Emittenten können Haushalt, Landwirtschaft und Energieerzeugung seit 1990 leichte Anteilrückgänge oder eine etwa gleichbleibende Tendenz aufweisen, die Industrie hat ihre Emissionsanteile von derzeit 31% erhöht (+ 24%), der Verkehr mit einem Anteil von 26% der Gesamtemissionen aber ist das Hauptproblem mit einer Anteilserhöhung von 61%! Der Straßenverkehr ist der weitaus überwiegende Verursacher dieser Emissionen, wobei etwa je die Hälfte auf den PKW- und den LKW – Verkehr entfällt. Hier besteht also dringender Handlungsbedarf und ein Logistiker, der gewohnt ist, in Abläufen/Prozessen zu denken, muss auch ein solches Problem im Gesamtzusammenhang angehen.

Die aufgezeigte Grundproblematik wird noch verstärkt durch evidente Entwicklungen, wie:

- Der Transportbedarf steigt, insbesondere der Straßengüterverkehr;
- Die Logistikkosten steigen (Internalisierung externer Kosten, Lohnbewegung);
- Die Produktion wird weiter spezialisiert, möglicherweise regionalisiert;
- Wissen ist weltweit verfügbar;
- Die Informationstechnologie ermöglicht eine feinere Steuerung von Abläufen;
- Produktionen/Prozesse werden zunehmend „lean/clean/green“.

Die Nachhaltigkeit wird auch ein Faktor im Marketing (Carbon footprint, Offenlegung des CO<sup>2</sup> - Ausstoßes in der Lieferkette). Es bestehen bereits genormte Methoden zur Messung der Emissionen bzw. zur Ökobilanzierung (ISO 14001 u. ISO 14040 ff; Eco management and audit scheme EMAS). Auch die einschlägige Praxis ist bereits vorhanden: beispielsweise bei den Speditionen Schachinger und Cargo Partner, der Handelsfirma REWE, dem Lebensmittelerzeuger Mars Austria.

Der 2. Abschnitt des Grünbuchs / **Prozesse, Standards und Intralogistik** / verlangt nun das logistische Denken in Abläufen/Prozessen/Wertschöpfungsketten zu begreifen, die gesamthaft unter nachhaltigen Aspekten zu gestalten sind (green supply management). Hier ist auch kritisch zu hinterfragen, ob diese Prozesse so notwendig sind, wie sie eben ablaufen (z. B. ist „just in time“ immer nötig?). Was behindert die Bündelung von Transporten zur besseren Aus-

lastung von Fahrzeugen, die Vereinheitlichung von Abläufen, die überbetriebliche Kooperation, die Bildung regionaler Verbände oder Branchenlösungen, eine bessere Informationsintegration entlang der Lieferkette?

Die Standardisierung stützt effiziente Systeme:

- Ladungsträger, wie die EURO – Normpalette (800 x 1200 mm)
- Laderäume, wie Container, Wechselaufbauten;
- Informationsübermittlung: EDIFACT (electronic data interchange for administration, commerce and transport), EANCOM – Nutzungsrichtlinien, EAN – Artikelnummern (Codes) in über 80 Ländern (in Österreich zu 100% etabliert im Lebensmittelhandel, bei Baumärkten, im Möbelhandel, bei Zeitungen/Zeitschriften, bei medizinischen und pharmazeutischen Artikeln), VMI (vendor managed inventory): Bestellsystem zur besseren Fahrzeugauslastung; KANBAN (automatische Nachlieferung zur Soll – Bestands – Aufstockung).

Die **Intralogistik** behandelt die Bereiche Lagertechnik, Fördertechnik, Flurfördergeräte, Hebezeuge und Kräne, Sortier- und Kommissioniersysteme. Die effiziente Steuerung dieser Systeme wird ermöglicht über Sensorik, Telematik, Robotik und Softwaresysteme (Identifikations- u. Bildverarbeitungssysteme). Dazu kommen als Ladungsträger Paletten, Table, Behälter (auch faltbare Ausführungen) und Großladungsträger (z. B. für Motoren u. dergl.). Die Lagerorganisation sorgt für eine logische Anordnung, kurze Wege, intelligente Lagersteuerung, geeignete Lagerregale und deren Bedienungsgeräte. Flurförderzeuge, welche die Bremsenergie in ihre Batterien rückspeisen, gibt es bereits. Ergonomische Prinzipien zur Schonung des Personals sollen selbstverständlich sein.

Ein tolles Beispiel stellt ein 100% CO<sup>2</sup> - freier Lagerbetrieb dar, wo Stapler arbeiten, betrieben von Brennstoffzellen, deren Wasserstoff per Elektrolyse an Ort und Stelle hergestellt wird und wofür der benötigte Strom in einer Photovoltaik – Anlage am Lagerhausdach erzeugt wird. Solche Systeme stammen von der Fa. Fronius in Pettenbach in Ober Österreich.

Sonstige Anwendungsbeispiele werden gebracht von den Handelsfirmen Spar und REWE in Österreich und der Migros in der Schweiz.

Der Abschnitt 3 beschäftigt sich mit dem wichtigen Thema **Standort**. Die Langfristigkeit von

Standortentscheidungen beeinflusst die Nachhaltigkeit einer Investition in eminenter Weise! Der optimale Standort muss jedenfalls den folgenden Ansprüchen genügen:

- Minimierung der Transportleistung, von Transportkosten und Energieverbrauch;
- Benützungsmöglichkeit alternativer Verkehrsmittel, neben der Straße auch Bahn, womöglich auch Schiff und Flugzeug;
- Bedachtnahme auf die bestehende Raumordnung;
- Vermeidung von Interessenskonflikten, besonders mit Wohngebieten, Schulen, Krankenhäusern, Erholungsgebieten;
- Alternative Nachnutzungsmöglichkeiten, falls der Standort wieder verlassen wird.

Eingehend wird der Prozess der Standortwahl beschrieben, da hier oft Fehler mit sehr weitreichenden Folgen passieren, und es werden die Entscheidungskriterien aufgezählt und besprochen.

Als Grundsatz – Hinweis zur Standortfrage werden die Verkehrskorridore in Europa dargestellt, wie sie von der EU aufgestellt wurden, es wird der Landverbrauch der Verkehrsträger erklärt, wobei die relative Vorzüglichkeit von Bahn und Schiff gegenüber dem Straßenverkehr zum Ausdruck kommt. Ferner wird der Logistik – Cluster Nieder Österreich vorgestellt als Beispiel der organisatorischen und kompetenten Förderung der Nachhaltigkeit des Güterverkehrs durch eine Gebietskörperschaft, in diesem Fall des Bundeslandes Nieder Österreich.

Der Abschnitt 4 beschäftigt sich mit den **Verkehrsträgern**. Diese und ihre Auftraggeber haben das gemeinsame Interesse den Ressourcenverbrauch zu minimieren, weil dadurch auch Kosten gespart werden. Was Not tut, ist die längerfristige, nachhaltige Sicht bei diesem Bemühen und der umfassende, gesamthafte Denkansatz, der alle Details der Transportdurchführung umfasst: vom Fahrzeug und seinem Einsatz bis zur Infrastruktur und ihrer Benützung.

Für den LKW wird dargestellt, wie sehr die Abgaswerte gesunken sind seit 1988 mit den damaligen EURO 0 – Fahrzeugen bis 2009 mit den modernsten EURO 5 – Fahrzeugen, besonders wegen der erfolgreichen Verbesserungen der Antriebsaggregate. Auch hinsichtlich der Prüfmethoden erfolgte eine Standardisierung. Setzt man die **CO<sup>2</sup> - Emission als Maßgröße** an, so ergibt sich hinsichtlich der einzelnen Verkehrsträger folgendes Bild:

Verkehrsträger	CO <sup>2</sup> - Emission in g pro tkm	
Seeschifffahrt:	Rohöltanker ( 10.000 – 200.000 t )	2 – 9
	Massengutfrachter ( 10.000 – 200.000 t )	2,5 – 8
	Produktentanker ( 5.000 – 60.000 t )	5 – 24
	Containerschiff ( 2.000 – 8.000 TEU )	13 – 20
	Container – Küstenschiff ( bis 2.000 TEU )	30 – 35
Binnenschifffahrt	Fährschiff ( roll on / roll off )	40 – 50
	Massengutschiff ( 1.500 – 18.500 t )	10 – 23
	Containerschiff ( 70 – 400 TEU )	10 – 21
Eisenbahn	Elektrotraktion	9 – 40
	Dieseltraktion	15 – 69
Straße	Schwer – LKW	35 – 91
Flugzeug	Langstrecke ( ab 1.600 km )	570 – 633

Für die Binnenschifffahrt wird deren Massenleistungsfähigkeit hervorgehoben (Erz. Kohle, PKW, Container) und die Einschränkung auf der Donau durch einige, relativ kurze mangelhaft ausgebaute Teilstrecken (Straubing – Vilshofen, Wien – Pressburg) beklagt. Die Donau besitzt mit dem „River Information System“ ein hochmodernes Kommunikationssystem.

Im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße gilt als Regel eine Einsparung von 40% der CO<sup>2</sup> - Emission gegenüber dem durchgehenden LKW – Transport.

Hinsichtlich der einzelnen Verkehrsträger folgt eine lange Liste der besonderen Eignung für bestimmte Einsatzmuster, der Möglichkeiten der Verbesserung der Effizienz und der Verringerung ökologischer Belastungen. In allen Fällen stehen die Fragen der besseren Auslastung, die Routenoptimierung und die Wahl der optimalen Geschwindigkeit im Vordergrund. Auffällig sind beim LKW die Auswirkungen von Fahrerschulungen (10 – 15% weniger Treibstoffverbrauch), Reifenüberprüfungen und der Start/Stop – Automatik im Verteilerverkehr (5 – 15% weniger Treibstoffverbrauch). Der EURO – Kombi (Gigaliner) bringt eine Treibstoffreduktion von 15 – 20% pro Tonnenkilometer! Alternative Treibstoffe (Biodiesel, Pflanzenöl) reduzieren den CO<sup>2</sup> - Ausstoß um 45 – 60%, Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge bringen um 15 – 30% niedrigere CO<sup>2</sup> - Werte.

Zur Eisenbahn wird gesagt, dass neben dem Verkehr mit Ganzzügen, der auch von privaten Bahnen sehr umworben wird, die Allianz der europäischen Güterbahnen den Einzelwagenverkehr stärken will, ebenso den Verkehr über Anschlussbahnen. Über neue Software – Lösungen bieten die Bahnen auch bessere Dienste, besonders hinsichtlich des Laufverfolgs.

Beim Kombinierten Verkehr Straße/Schiene werden besprochen die Varianten:

- Unbegleiteter Verkehr mittels Container und Wechsellaufbauten,
- Begleiteter Verkehr (Rollende Landstraße),
- Die ÖBB – Neuerung ISU (Innovativer Sattelaufleger Umschlag für nicht kranbare Sattelaufleger),
- Mobiler (Umschlag von Containern/Wechsellaufbauten ohne Kran).

Der wirtschaftliche Aufholprozess der östlichen Donaustaaten wird zusätzlichen Verkehr bringen, insbesondere auch, wenn die wirtschaftliche Entwicklung der Schwarzmeer – Anrainer gelingt. Die CO<sup>2</sup> - Emission der Binnenschifffahrt beträgt, grob gerechnet, die Hälfte der Eisenbahn und ein Viertel des LKW. Ähnlich günstig ist die Lage bei den externen Kosten (Lärm, Unfälle).

Besprochen wird ferner die Küstenschifffahrt (short sea trade) zur Entlastung der Landverkehrsträger, deren Umweltfreundlichkeit noch die Binnenschifffahrt übertrifft.

Der Platz der Luftfahrt im Güterverkehr liegt beim Transport sehr wertvoller, kleinstückiger Produkte (Computerchips, elektronische Bestandteile) sowie bei sehr eilbedürftigen Gütern (Ersatzteile, Frischblumen, Früchte, Post). Der Energieverbrauch der Flugzeuge, bezogen auf die Beförderungsleistung, ist gewaltig, entsprechend auch der Schadstoffausstoß und das dazu noch in großen Höhen, wobei die Wissenschaft über die besondere Schädlichkeit dieses Umstandes noch uneins ist. Zur größten Wachstumsbremse des Luftverkehrs wird aber die Kapazität der Flughäfen, deren Ausbau wegen des hohen Platzbedarfs und der Lärmbelastigung für die Anrainer immer mehr ins Stocken gerät. Den Nachteilen muss gegengesteuert werden, beispielsweise durch eine Optimierung der Flugrouten (übernationale Flugsicherung „Single European sky „), durch bessere Bodenorganisation und auch die technische Entwicklung am Flugzeug lässt noch Verbesserungen erhoffen. Schließlich können beim Güterverkehr in der Luft, ähnlich wie in der Seeschifffahrt (slow steaming) durch langsames Fliegen und „Turbofan“ – Antrieb Treibstoff und Abgase eingespart werden.

Der Abschnitt 5/Immobilien behandelt die Basispunkte des Güterverkehrs (Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen, Terminals, Transportbetriebe) mit den dort betriebsbedingt nötigen Baulichkeiten (Lagerhäuser, Umschlagsanlagen), bei deren Bau

und Betrieb Energie aufzuwenden ist und zwar in sehr unterschiedlicher Höhe, je nach der betreffenden Gestaltung und Ausrüstung. Die Ausgestaltung der Immobilie ist daher für die nachhaltige Nutzung ganz entscheidend, beginnend mit der Form der Grundstücksnutzung und der Verkehrsanbindung, der Gestaltung der Gebäude (Höhe, Stützenraster, Rampen und Tore, Einbauten, Wahl des Baumaterials), sowie der technischen Gebäudeausstattung (Bodenbelastung, Belichtung, Heizung/Kühlung, Sicherheit, Raumteilung).

Die Beurteilung der Bauten bzw. ihrer planerischen Alternativen muss im Sinne der Nachhaltigkeit über ihren Lebenszyklus hinweg erfolgen. Da Immobilien langlebig sind, gilt als Faustregel, dass die Kosten von Planung und Bauerrichtung, über den Lebenszyklus gesehen, nur ca. 20% betragen, während die Kosten der Nutzung 80% ausmachen und damit entscheidend sein sollen. Es kann nicht genug betont werden, wie wichtig eine überlegte, auch künftig geänderte Bedürfnisse und Abläufe einschließende und fachlich allseits fundierte Planung ist. Hierfür die richtigen Angaben zu liefern, ist eine nicht übertragbare Aufgabe der Unternehmensführung!

Das Grünbuch enthält seitenweise Checklisten für die Planung der Baulichkeiten in vielen Details, gleiches gilt auch für die Bauausführung und schließlich die Nutzung. Es wird auch die Bewertung von Immobilien und deren Zertifizierung behandelt.

Als letzter Abschnitt 6 des Grünbuches werden die von der Bundesvereinigung Logistik Deutschland beigegebenen **Erfolgsgeschichten** gebracht:

**AUDI:** 60% der PKW, welche die Audi – Werke verlassen, werden per Bahn befördert (in Ingolstadt bereits 70%). Der Verkehr zwischen den Werken Győr in Ungarn und Ingolstadt wird hauptsächlich per Bahn abgewickelt. Weitere Optimierungsbereiche sind die bessere Ausnutzung von Transportbehältern, LKW – Laderäumen und Containern.

Generalziel für 2020 ist die Senkung aller unternehmensbezogenen CO<sup>2</sup> - Emissionen um 30%!

**DB Schenker:** Verschiedene standardisierte Vorgehensweisen bei der Transportplanung und Kundenberatung haben zum Ziel, auch über die für den Kunden ökologisch erkennbar gemachte CO<sup>2</sup> - Einsparung dem Kerngeschäft des DB – Konzerns, dem Bahnverkehr, Transportmengen zuzuführen.

Schenker benützt einen weltweit anwendbaren Kalkulator (ECO Transit World), um

Schadstoff – Emissionen, auch bei kontinentübergreifenden Transporten, ermitteln und darstellen zu können.

**Deutsche Post/DHL:** Die Deutsche Post verwirklicht ein Umweltschutz – Programm (Go Green), welches das Ziel verfolgt, die CO<sup>2</sup> - Emissionen auf Effizienzbasis bis 2012 um 10% und bis 2020 um 30% zu senken. Dafür benützt man ein umfassendes CO<sup>2</sup> - Bilanzierungs- und Controlling – System. Der Zustellverkehr wird auf Elektro – Fahrzeuge umgestellt, wofür umfangreiche Tests laufen.

**Hermes:** Der Paketdienst Hermes (zum Otto – Versandhaus gehörig) hat bei seinen Leistungen die CO<sup>2</sup> - Emissionen seit 1994 pro Paket um 40% gesenkt, wobei ein 1986 etabliertes Klima- und Umweltschutzprogramm als Unternehmensstrategie dahinter steht. Dieses Programm wird fortgesetzt mit dem Ziel einer jährlich fortschreitenden Senkung um jeweils 2%. Im Zentrum der Bemühungen steht der Zustellverkehr.

**Prologis:** Der Entwickler von Logistik – Immobilien stellt neueste Entwicklungen im eigenen Unternehmen vor (Photovoltaik auf Lagerhausdächern, ausgefeilte Energiekonzepte, luftdichte Gebäudehüllen).

**BGL Auto Rail:** Die auf den Transport von neuen Automobilen spezialisierte Firma schildert in Umsetzung befindliche Neuwagentransporte in Ganzzügen mit völlig neuen Doppelstockwaggons (höhenverstellbare 2. Ladeebene) und höherer Zugkapazität.

Ein Glossar am Ende des Grünbuchs erklärt viele, manchmal auch in Fachkreisen nicht ganz geläufige Abkürzungen und Ausdrücke.

Dr. Karl Frohner

## **Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung**

Werner Schnabel, Dieter Lohse

**Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin**

Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist angesichts der Vielschichtigkeit des öffentlichen Verkehrsgeschehens nur mit fundierten Kenntnissen zu erreichen: Besonders bewährt und deshalb mit Nachdruck zu empfehlen ist hier das umfassend überarbeitete, zweibändige Standardwerk Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung

**Band 1 „Straßenverkehrstechnik“** legt Gesetzmäßigkeiten und Zusammenhänge im Verkehrsablauf der einzelnen Verkehrsarten dar. Er behandelt Grundprinzipien und Verfahren für die verkehrssichere Gestaltung und Bemessung der Straßenverkehrsanlagen sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Personennahverkehr u. v. m.

**Band 2 „Verkehrsplanung“** befasst sich mit den Verfahren der Modellierung des Verkehrsgeschehens unter besonderer Beachtung der Wechselwirkungen von Raumordnung und Ver-

kehr. Planungsgrundsätze für die Gestaltung von Verkehrsnetzen und Verkehrsanlagen des Fußgänger-, Fahrrad-, Straßen- und öffentlichen Personennahverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs werden im Hinblick auf die Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrsarten erläutert u. v. m.

Mit beiden Bänden werden sowohl theoretische als auch praktische Grundlagen sowie Verfahren für Verkehrstechniker und Verkehrsplaner bereitgestellt, um das Verkehrsgeschehen im Kontext von Sicherheit und Umweltschutz zielgerichtet und sinnvoll zu verbessern.