

aufzustellen. Die Berufung eines Ausschusses hat gegenüber der Betreuung einer Einzelperson m. E. den Vorteil, daß eine Mehrzahl von Fachmännern doch mehr sieht, d. h. mit zu berücksichtigende Einzelpunkte wahrnimmt, als dies ein einzelner kann — die vorstehenden Stellungnahmen betrachte ich als einen Beleg hierfür — und ihr Urteil ein größeres Gewicht hat. Durch Veröffentlichung der Arbeitsergebnisse des Ausschusses, die vielleicht vorher noch den maßgeblichen Stellen des Reichsverkehrsministeriums, den Reichsverkehrsgruppen und der Reichswirtschaftskammer zur Stellungnahme zugeleitet werden, würde wohl das Nötige getan sein, um zu einer möglichst einheitlichen Begriffsanwendung im deutschen Verkehrswesen zu gelangen.

Der Begriff des Verkehrsträgers erläutert am Beispiel des Güterkraftverkehrs.

Von Dr. Walter Linden, Berlin.

I.

„Mit Worten läßt sich trefflich streiten“ — es wird aber stets ein leeres Geplänkel bleiben, wenn sich nicht mit den gebrauchten Worten ganz klare Begriffsvorstellungen verbinden. Die meisten Erörterungen würden sehr rasch zu einer Klärung führen, wenn sich die Beteiligten darüber einig wären, welche Begriffe ihnen bei der gewählten Ausdrucksweise vorschweben. Eine Diskussion ist überhaupt nur dann sinnvoll, wenn der Meinungsstreit nicht um Worte, sondern um klare Begriffe¹ geht. Aber auch die Begriffsvorstellungen sind oft so vage, daß es nicht selten unmöglich ist, einer sachlichen Erörterung in dieser Beziehung eine einwandfreie Grundlage zu geben.

Im Verkehrswesen hat die Wissenschaft gerade insoweit noch manche Aufgabe zu lösen. So jung dieser Zweig der Wirtschaftswissenschaften noch ist, in dem immer wieder Neuheiten in technischer Beziehung und in der wirtschaftlichen Betätigung auftreten, so zeigen sich doch in mancherlei Hinsicht bereits gewisse Erstarrungserscheinungen, denen man rechtzeitig begegnen muß, um eine unheilvolle Begriffsverwirrung zu vermeiden. Das auffallendste Beispiel dafür, wie ein an sich landläufig klarer und auch wissenschaftlich eindeutig geklärter Begriff Gefahr laufen kann, falsch angewandt zu werden, ist der Verkehr schlechthin.

„Verkehr“ ist allgemein gesehen die Gesamtheit der gegenseitigen Beziehungen der Menschen zueinander, auch der Austausch wirtschaftlicher Leistungen und Güter überhaupt, sodaß darunter auch der Marktverkehr, das Börsenwesen, der Geldumlauf usw. fallen. Im besonderen aber ist mit Verkehr die Fortbewegung von Personen und Gütern, und die Übermittlung von Nachrichten unter Benutzung der Verkehrsmittel und -wege gemeint. In diesem Sinne gibt es Verkehr auf der Schiene, auf der Straße, auf den Wasserwegen und in der Luft, und in diesem Sinne unterscheiden wir auch Personenverkehr, Güterverkehr, Paketverkehr, Briefverkehr, Fernsprechverkehr, Funkverkehr usw.

Unterhält man sich nun beispielsweise mit einem Eisenbahner über Verkehrsfragen, dann tut man gut daran, sich zunächst mit ihm darüber zu einigen, was unter Verkehr verstanden sein soll. Er wird nämlich seiner beruflichen Schulung gemäß dazu neigen, bei den Aufgaben, die der Eisenbahn als Verkehrsträger zufallen (nämlich Fortbewegung von Personen und Gütern auf der Schiene), zwischen „Verkehr“ und „Betrieb“ zu unterscheiden. Verkehrsdienst und Betriebsdienst werden scharf voneinander getrennt: Zu dem einen gehören der Abschluß der Beförderungsverträge, also die Beförderungs-

¹ Die sehr interessante Arbeit von Napp-Zinn „Grundbegriffe des Verkehrs“ (Z. d. V. 18. Jahrgang Heft 4) ist mir leider erst zur Kenntnis gekommen, als dieser Aufsatz bereits zum Druck gegeben war.

bedingungen und -preise, d. h. die Tarifbildung, das Abfertigungsverfahren, somit die Vorbereitung, der Abschluß und die völlige Abwicklung des Beförderungsvertrages, das Kosten- und Abrechnungswesen, sowie die Einnahmekontrolle, hierzu gehören aber auch der Beförderungs- und der Güterwagendienst. Der „Betrieb“ aber umfaßt die Beförderung der Personen und Güter auf dem Schienenwege an sich, d. h. die eigentliche Ortsveränderung der zu befördernden Personen oder Sachen. Gerade das also, was man im normalen Sprachgebrauch und auch in der wissenschaftlichen Definition als „Verkehr“ anzusehen gewohnt ist, bezeichnet der Eisenbahner als „Betrieb“, und alle die Maßnahmen, Einrichtungen und Beziehungen, die das Verhältnis zum Auftraggeber betreffen, ohne die es zu einer Durchführung der Personen- oder Gütertransporte nicht kommen würde, sind für ihn „Verkehr“. Die unterschiedliche Einstellung zu dem Begriff „Verkehr“ erklärt sich ohne weiteres daraus, ob man die Gesamtheit der Verkehrstreibender seine tägliche Arbeit einteilt in die Vorbereitung der Beförderungen und die Durchführung der Transporte, wovon eben das eine für den Eisenbahner der „Verkehr“, das andere aber „Betrieb“ ist.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß die Verkehrswissenschaft darauf bedacht sein muß, die von dieser Seite drohende Begriffsverwirrung unter allen Umständen zu verhüten, und es wäre sehr erwünscht, wenn das Amtsdeutsch der Eisenbahn trotz der langjährigen Gewohnheit sich von dieser gewiß nicht glücklichen Unterscheidung freimachen würde.

Wie es mit dem Begriff des Verkehrs schlechthin steht, so geht es uns auch mit zahlreichen anderen Ausdrücken im Verkehrsleben, wenn auch die Unterschiede in den Vorstellungen nicht immer ganz so kraß sind. Unklar ist vor allen Dingen auch der Begriff „Verkehrsträger“. Dieses Wort wird seit einigen Jahren immer häufiger gebraucht, und auch hier ist die Feststellung zu treffen, daß der Begriff recht unterschiedlich angewandt wird. Ich bin davon überzeugt, daß man meist keine befriedigende Antwort erhalten wird, wenn man den, der den Ausdruck in Wort oder Schrift gebraucht, danach fragt, was er denn überhaupt unter einem Verkehrsträger verstehe. Ich selbst habe mehrfach in Vorträgen und schriftlichen Veröffentlichungen davon gesprochen, daß der Lastkraftwagen im Fernverkehr zum Verkehrsträger geworden sei, und halte es daher für angebracht und zweckmäßig, diesen Begriff näher zu umreißen. Gerade die Entwicklung des Güterkraftverkehrs und die Zusammenfassung des Fernverkehrsgewerbes in einem eigenen Reichsverband als einer Körperschaft öffentlichen Rechts geben für die hierfür anzustellenden Überlegungen eine gute Grundlage ab.

II.

Bei der Klärung bestimmter Begriffe versucht man sich zweckmäßigerweise nicht zuerst in langatmigen Definitionen, die von vornherein allen möglichen Überlegungen Rechnung tragen sollen, sondern es erscheint mir richtiger, zunächst auf den einfachen Sprachgebrauch zurückzugehen. Auch läßt sich so am ehesten verhindern, daß die wissenschaftliche Definition eine Ungeheuerlichkeit wird, die mit dem normalen Sprachempfinden nicht mehr in Einklang steht.

Manche Begriffe werden jahrelang von Praktikern und Theoretikern angewandt, ohne daß eine eindeutige Vorstellung vom eigentlichen Sinn des Wortes besteht. So geht es auch mit dem Begriff des „Verkehrsträgers“. Im Sprachgebrauch der Fachleute kennen wir Begriffe wie privater Verkehr und öffentlicher Verkehr, regelmäßiger und unregelmäßiger Verkehr, Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr, Werkverkehr, Verkehrsmittel, Verkehrsträger, öffentlicher Verkehrsträger usw., und es handelt sich dabei um Ausdrücke, Worterfindungen oder gesetzentworfene Begriffe, hinter denen viel-

fach ein jeder, je nach dem Blickwinkel, von dem aus er die betreffende Angelegenheit betrachtet, sich etwas anderes vorstellt. Der Begriff Verkehrsträger ist u. a. auch zu finden in dem früher gebräuchlichen Text des Vorwortes zur Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates, in dem unter „sämtlichen Verkehrsträgern“ die Reichsbahn, die Reichspost und die Reichsverkehrsgruppen genannt werden. Damit lehnte sich diese Formulierung an die *Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs* vom 25. September 1935 an, auf die deshalb hier kurz eingegangen werden muß.

Im § 1 der Verordnung heißt es unter der Überschrift „Aufbau des Verkehrs“ unter anderem:

„Aus Vertretern des Verkehrsgewerbes werden unter Hinzutritt von Vertretern der öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe sowie des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen — Verkehrsträger — und von Vertretern der gewerblichen Wirtschaft, des Reichsnährstandes, der Reichskulturkammer und der Gemeinden — Verkehrsnutzer — der Reichsverkehrsrat und Bezirksverkehrsräte gebildet.“

Der § 27, in dem die Zusammensetzung des Reichsverkehrsrates geregelt wird, besagt:

„Vertreter der Verkehrsträger sind die Leiter der Reichsverkehrsgruppen und Vertreter der öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe sowie der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.“

Der Verordnungstext beabsichtigt in dieser Beziehung ganz offenbar nicht eine Klarstellung verkehrswirtschaftlicher oder verkehrsrechtlicher Begriffe, sondern es handelt sich hier lediglich um die einfache Gegenüberstellung der Gruppen und Organisationen, von deren Seite aus Verkehrsleistungen angeboten werden, und der anderen, die diese Verkehrsleistungen benutzen. Gegenstand der Verordnung ist ja auch nicht der Verkehr als solcher, sondern die Organisation der Verkehrswirtschaft. So ist auch die Verwendung des Ausdruckes „Verkehrsträger“ in dem früher üblichen Text für das Vorwort der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates zu erklären, denn auch in diesem sind neben den Verkehrsträgern die Verkehrsnutzer vertreten, im einzelnen nämlich neben der Reichsbahn, der Reichspost und dem Verkehrsgewerbe u. a. die Reichswirtschaftskammer.

Wenn in der erwähnten Verordnung der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zu den Verkehrsträgern gezählt wird, so ist das auch nur im Sinne dieser Gegenüberstellung zu den Verkehrsnutzern zu verstehen; denn wenn er auch Straßen und Reichsautobahnen baut, instand hält und verwaltet, so ist er damit doch nicht als Verkehrsträger vergleichbar etwa der Reichsbahn. Die Straße ist zwar eine wesentliche Voraussetzung für den Kraftverkehr, den Fuhrwerksverkehr usw., ähnlich wie das Vorhandensein eines Schienenstranges die (unbedingte) Voraussetzung für den Eisenbahnverkehr ist, aber ebensowenig wie man den Eisenbahnoberbau mit den Schienen, Weichen und sonstigen technischen Anlagen für sich betrachtet als Verkehrsträger gelten lassen kann, ebensowenig könnte man der Straße verkehrswirtschaftlich gesehen eine solche Stellung einräumen. Dasselbe gilt naturgemäß für die Straßenbaubehörde und für die Straßenverwaltung.

Der Vollständigkeit halber sei hier auch der Spediteur erwähnt. Bei oberflächlicher Betrachtung scheint er zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsnutzern zu stehen, aber wenn er auch Vermittlerfunktionen ausübt, so gehört er doch eindeutig zu den Verkehrsnutzern, denn er tritt im Auftrage seiner Kunden als Versender und Empfänger dem Verkehrsträger gegenüber auf. Anders ist die Stellung des Kraftwagenspediteurs, soweit er im besonderen als Abfertigungsspediteur des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes tätig

ist. Die mit dieser Stellung verbundenen Aufgaben machen ihn zwar nicht zum Verkehrsträger, sie stellen ihn aber in dessen Dienst. Soweit er darüber hinaus auch eigene Lastzüge beladen läßt und damit Ferntransporte durchführt, gehört er zu den Mitgliedern des Verbandes und ist den übrigen konzessionierten Unternehmern gleichzustellen.

Es dürfte ferner kein Zweifel darüber bestehen, daß die Reichsverkehrsgruppen als solche weder in verkehrsrechtlicher noch in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht als Verkehrsträger angesprochen werden können, denn sie, die nun wiederum in einem anderen Verhältnis zu den Verkehrtreibenden stehen als die eigentlichen Verkehrsnutzer, sind lediglich die Spitzengruppen der fachlichen Gliederung des Verkehrsgewerbes und haben a priori keine verkehrswirtschaftlichen oder verkehrsorganisatorischen Befugnisse. Wenn ihnen solche übertragen werden, dann geschieht dies von Fall zu Fall durch besondere ministerielle Anordnung, wie z. B. bei der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei hinsichtlich des Sammelladungsverkehrs, aber sie sind nicht zu dem Zwecke gegründet und errichtet worden, um solche Befugnisse auszuüben. Die Reichsverkehrsgruppen und ihre Untergliederungen leiten ihre Existenzberechtigung aus der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des berufsständischen Aufbaues ab, und hieraus ergeben sich und erklären sich ihre Aufgaben: Beratung und Betreuung ihrer Mitglieder auf dem Fachgebiet und Vertretung der allgemeinen Belange ihrer Gruppe. Sicherlich können die Reichsverkehrsgruppen und auch ihre Gliederungen zu verkehrspolitischen Tagesfragen Stellung nehmen, aber die praktische Verkehrstätigkeit der Gewerbetreibenden bleibt im einzelnen hiervon unberührt. Über einen aus dem Erfahrungsaustausch sich ergebenden beratenden Einfluß in dieser Beziehung gehen die Befugnisse der Reichsverkehrsgruppen und ihrer Fachgruppen an sich nicht hinaus.

Dies alles gilt auch für den durch das Güterfernverkehrsgesetz geschaffenen Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband insoweit, als ihm die Aufgaben einer Fachgruppe Güterfernverkehr zugewiesen wurden. Der entscheidende Unterschied beruht aber darin, daß der Verband nicht als diese Fachorganisation im berufsständischen Aufbau geschaffen wurde, sondern daß er zu dem Zweck errichtet worden ist, nach den Weisungen des Reichsverkehrsministers durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu ordnen, auszubilden und zu entwickeln. Die fachlichen Betreuungsaufgaben wurden ihm aus Zweckmäßigkeitsgründen zusätzlich übertragen. Sie könnten auch von keiner anderen Organisation so gut wahrgenommen werden, weil ja gerade aus seiner ständigen Arbeit mit den Mitgliedern und für die Mitglieder die Anregungen dafür in einer Fülle und Reichhaltigkeit immer wieder aufkommen, wie in keiner rein berufsständischen Organisation.

Die Möglichkeit zur Verhängung von Ordnungsstrafen, die die erwähnte Verordnung in ihren §§ 17 und 24 den Leitern der Reichsverkehrsgruppen einräumt, greift nicht über den Rahmen hinaus, der sich aus dem festgelegten Zuständigkeitsbereich versteht. Dagegen umfaßt die Ordnungsstrafgewalt des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes die gesamte verkehrsmäßige Betätigung der Verbandsmitglieder, soweit sie in Widerspruch steht mit den einschlägigen Vorschriften des Gesetzgebers oder mit den auf Grund der gesetzlichen Aufgaben erlassenen verkehrsorganisatorischen Anordnungen des Verbandes.

Die Leiter der Reichsverkehrsgruppen und Fachgruppen sind ehrenamtlich tätige Angehörige des betreffenden Gewerbezweiges, der Leiter des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes aber ist ein hauptamtlich bestellter vom Reichsverkehrsminister eingesetzter Präsident. Da geschäftliche Interessen ausscheiden, können seine Anordnungsbefugnisse und seine Ordnungsstrafgewalt sehr viel weiter ausgedehnt werden, als es bei einem ehrenamtlichen, aus dem Gewerbe stammenden Leiter der Fall wäre. (Besonderheiten der Kriegswirtschaft können hier außer Betracht gelassen werden.)

In der erwähnten Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs wird festgestellt, daß die Organisation des Verkehrsgewerbes Mitglied der Reichswirtschaftskammer ist und dabei wird ausdrücklich gesagt, daß zum Verkehrsgewerbe im Sinne dieser Verordnung die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reiches nicht gehören. Die Reichsbahn also entsendet zwar einen Vertreter in den Beirat der Reichswirtschaftskammer, aber sie ist nicht etwa Mitglied der Organisation der gewerblichen Wirtschaft. Was den Güterkraftverkehr anbelangt, so sind seine berufsständischen Organisationen, also auch die Fachgruppe Güterfernverkehr, ein Teil der Gliederung des Verkehrsgewerbes; auch der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband steht also in seiner Eigenschaft als Fachgruppe Güterfernverkehr mit in der Organisation der gewerblichen Wirtschaft, als Körperschaft öffentlichen Rechts jedoch, als vom Reichsverkehrsminister zur Erfüllung bestimmter sehr weitreichender verkehrsorganisatorischer Aufgaben geschaffener Zwangsverband, der unter unmittelbarer Aufsicht des Reichsverkehrsministers verkehrsgestaltende Arbeit leisten soll, steht er auf einer ganz anderen Ebene. In ihm vereinigen sich fachliche Betreuungsaufgaben mit den Eigenschaften eines Verkehrsträgers. Seine Mitglieder, die mit einer besonderen Genehmigung ausgestatteten Unternehmer von Güterfernverkehr, stellen in ihrer Gesamtheit, nach außen hin präsentiert durch ihren Verband, den Verkehrsträger dar. Nicht der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband als solcher ist Verkehrsträger, sondern seine Mitglieder sind es in ihrem Verband und durch ihn. Sie sind es in dem Grade, in dem der von ihnen nach den Richtlinien ihres Verbandes dargebotene Verkehrsdienst auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt oder angeboten wird.

Verkehrsträger im verkehrswirtschaftlichen Sinne können also nur **Verkehrsunternehmungen und Verkehrsbetriebe** sein. Ihre organisatorische Zusammenfassung muß sie nicht notwendig zu einer Einheit zusammenschweißen. Aber nur dann, wenn von ihr ausgehend die praktische Verkehrsberätigung der einzelnen Betriebe einheitlich ausgerichtet und überwacht wird, sind die Merkmale eines Verkehrsträgers gegeben. Die Organisation als solche erhält ihre Aufgaben vom Reichsverkehrsminister, der durch seine Gesetzgebung ihr eine entsprechende Stellung zuweist: Die Kleinbahnen und Straßenbahnen müssen als Verkehrsträger angesprochen werden, auch wenn es keine Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen gäbe, der Güterkraftfernverkehr dagegen ist Verkehrsträger erst durch den kraft Gesetzes geschaffenen Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband geworden.

III.

Das **Güterfernverkehrsgesetz** erhob den Lastkraftwagen im gewerblichen Fernverkehr durch die geschaffene Neuordnung in die Stellung eines Verkehrsträgers. Diese Wandlung eines in jeder Hinsicht privaten Güterverkehrs zu einem nach allgemeinen Richtlinien sich abwickelnden Verkehrsdienst hatte sich in jenen Jahren zwar bereits angebahnt, denn sie war vorbereitet worden durch die von den Spediteuren in die Wege geleitete organisierte Zusammenarbeit einer Vielzahl von konzessionierten Unternehmern mit einigen hundert Kraftwagenspediteuren in der Laderaumverteilungsstellen-GmbH. Der Gesetzgeber aber ging einen Schritt weiter und faßte das gesamte Fernverkehrsgewerbe einschließlich der Kraftverkehrsgesellschaften zwangsweise in einem öffentlich-rechtlichen Verbandsverband zusammen und gab ihm über die eigentliche Selbstverwaltung hinausgehende bedeutsame die Verkehrsabwicklung betreffende Aufgaben und Befugnisse.

Die **Genehmigungspflicht**, ein Eckpfeiler der gesetzlichen Neuordnung, war bereits 1931 durch die Notverordnung eingeführt worden, aber es hieß damals: „Unternehmern, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung bereits Güterfernverkehr be-

treiben, muß (sic!) die Genehmigung erteilt werden, wenn sie binnen drei Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung beantragt wird“. Jeder Unternehmer, der sich rechtzeitig meldete, hatte also einen Anspruch auf die Genehmigung. Diese Art von Konzessionierung war demnach alles andere als ein Ausleseprozeß, wie er gerade damals dringend erwünscht gewesen wäre, und die Genehmigungsurkunde war nicht etwa ein Ausweis für Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, sondern nichts anderes als einfach eine Bescheinigung darüber, daß der Inhaber bisher schon Ferntransporte durchgeführt hatte. Die Mehrzahl der Unternehmer verfügte nicht über einen geordneten Bürobetrieb und Buchführung wurde nicht von ihnen verlangt. Von Tarifen für ihre Beförderungsleistungen und von der Tarifierung der Güter verstanden sie wenig, sie überließen diese ganze Arbeit gern ihrem Spediteur, der sich für die Dienstleistung gut bezahlen ließ. Die Selbstlader wirtschafteten vollkommen auf eigene Faust, ihre Verkehrsleistungen waren fast nur eine Abart des Werkverkehrs; niemand kümmerte sich um sie, die Richtschnur für ihr Handeln leiteten sie aus einem Kompromiß zwischen den Wünschen der Auftraggeber, dem Verhalten der Wettbewerber und gewissen eigenen z. T. recht primitiven Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ab.

Von einem nach allgemeinen Gesichtspunkten einheitlich ausgerichteten Verkehrsdienst konnte daher auch im Bereich des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen damals noch keine Rede sein. Die Notverordnung enthielt allerdings einige wesentliche Ansatzpunkte hierfür, aber Konzession und Tarif als wichtige Merkmale hatten damals in der Praxis nicht den Wert, der ihnen hätte zukommen müssen. Immerhin war der erste Schritt getan, um den Lastkraftwagen auf die Ebene der Verkehrsträger hinaufzuheben.

Wenn nun den Unternehmern von Güterkraftverkehr in ihrer verkehrswirtschaftlichen Betätigung außer bei Durchführung von Linienverkehren bis dahin völlige Freiheit gelassen worden war, so hat die Notverordnung in dieser Beziehung nur wenig geändert, denn durch die Konzession wurde keine Auslese geschaffen, und der Tarif stand mehr oder weniger nur auf dem Papier. Das sollte und mußte nach der Machtübernahme, mit dem Beginn einer zielbewußten Wirtschafts- und Verkehrspolitik anders werden. Nicht mehr das rein privatwirtschaftliche Streben nach höchstmöglicher Gewinnerzielung durfte für die Verkehrsleistungen im Güterkraftverkehr entscheidend sein, sondern es ging darum, dem Lastkraftwagen die Rolle zuzuweisen, die ihm auf Grund seiner Leistungsfähigkeit im Rahmen der gesamten Verkehrswirtschaft zukam. Diese Einordnung des Lastkraftwagens in den nach allgmeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichteten gesamten deutschen Verkehrsapparat hätte seinerzeit nach den eingehend erörterten Ideen und Gesetzentwürfen (1934) auch dadurch erfolgen können, daß nach den Plänen der Reichsbahn diese die Unternehmer in Beschäftigungsverträgen an sich zog, um sie nach fünf oder zehn Jahren endgültig zu übernehmen oder abzufinden. Dann wäre die Rolle des Lastkraftwagens als selbständiger Verkehrsträger nach dem mißlungenen Versuch von 1931 ausgespielt gewesen, noch ehe sie begonnen hätte. Damit würde man aber dem Lastkraftwagen in der Hand des Gewerbes die Befähigung zum Verkehrsträger abgesprochen haben, noch ehe es wirklich Gelegenheit hatte, diese Befähigung unter Beweis zu stellen. So jedoch wählte der Gesetzgeber den anderen ihm vorgeschlagenen Weg, faßte die Unternehmer in einem öffentlich-rechtlichen Verbandsverband zusammen und stattete diesen mit weitgehenden Befugnissen aus, die das Gewerbe selbst, seine Ordnung und Ausrichtung, die insbesondere aber auch den vom Gewerbe aufgezogenen Verkehrsdienst betrafen.

Der Reichsverkehrsminister tat diesen Schritt in der wohl erwogenen Absicht, damit einen **neuen Verkehrsträger** zu schaffen und ihn neben die alten, insbesondere neben die Reichsbahn zu stellen. Er tat ihn aber auch ohne Zweifel in dem Bewußtsein,

daß er damit ein Risiko lief, denn das Unternehmertum hatte bis zu diesem Zeitpunkt noch recht wenig gezeigt, was im Hinblick auf einen Erfolg der neuen Lösung hätte zuversichtlich stimmen können. Es kam darauf an, ob das Gewerbe das Vertrauen rechtfertigen würde, das der Staat ihm entgegenbrachte, d. h. es kam darauf an, ob es sich als selbständiger Verkehrsträger bewähren würde. Wenn man dem Güterfernverkehrsgewerbe über die Selbstverwaltung hinaus verkehrsdienstliche Aufgaben übertrug, so war mindestens ebenso wichtig die Erwartung, die der Reichsverkehrsminister damit verknüpfte, daß es dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband gelingen würde, seine Mitglieder in Ansehung dieser Aufgaben entsprechend zu erziehen. In das Güterfernverkehrsgesetz schaltete der Reichsverkehrsminister einen Paragraphen ein, auf Grund dessen er gegen den Verband selbst vorgehen konnte, falls dieser von dem Wege abweichen würde, den er ihm vorgezeichnet hatte. Auf der anderen Seite aber galt es auch, dem Verband eine gewisse Machtposition zu verschaffen. Nicht umsonst wurde ihm — übrigens auf Vorschlag des Gedekra-Reichsverbandes¹ — der Charakter einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft gegeben, zur Unterstreichung seines Ansehens nach außen, aber auch zur Stärkung seiner Macht nach innen. Nicht umsonst auch erhielt der Verband einen hauptamtlichen Leiter, der (nach mehrmaligem Wechsel) nie ein Gewerbeangehöriger gewesen ist, denn es mußte u. a. unbedingt vermieden werden, daß die Verbandsleitung durch irgendwelche geschäftlichen Sonderinteressen in ihrer Objektivität beeinträchtigt würde. Im Hinblick auf die Betreuerfunktionen des Verbandes als Fachgruppe Güterfernverkehr wäre das nicht nötig gewesen, aber angesichts der entscheidend wichtigen verkehrsordnerischen und verkehrsgestaltenden Aufgaben des Verbandes als Verkehrsträger mußte der Leiter eine unbedingt neutrale Stellung einnehmen.

IV.

Bei der Betrachtung der Stellung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes erkennen wir, daß die Verkehrsträgereigenschaft an verschiedene Voraussetzungen geknüpft ist, und wenn wir daneben der Reichsbahn und der Binnenschifffahrt gedenken, dann sehen wir schon von vornherein, daß es Verkehrsträger verschiedener Art gibt, die über die Mindestanforderungen hinaus noch gewisse zusätzliche Eigenschaften aufweisen. Versuchen wir zunächst die Voraussetzungen zu ergründen, die mindestens gegeben sein müssen, wenn man von einem Verkehrsträger überhaupt sprechen will. Hierzu erscheint es mir erforderlich, daß man sich zunächst einmal über den Begriff des Verkehrsmittels klar wird.

Gehen wir aus von den primitivsten Formen der Beförderung, dann erkennen wir im Rucksack, in der Einkaufstasche oder im Korb nur jeweils den Behälter in der Hand des die Beförderung selbst durchführenden Menschen, während der Handwagen, der auf eigenen Rädern läuft, bereits die Bezeichnung „Beförderungsmittel“ verdient. Hier ist die menschliche Kraft noch notwendig, um eine Fortbewegung zu erzielen, und diese menschliche Kraft vermag allein die Fortbewegung und damit den Beförderungsvorgang zu bewirken. Beim Fahrrad reicht die menschliche Kraft für sich allein für die Fortbewegung schon nicht mehr aus, hier ist bereits eine mechanische Unterstützung notwendig, und diese Kombination von menschlicher Kraft mit einem diesen Kraftaufwand verstärkenden Mechanismus stellt denn auch den Übergang dar vom Beförderungsmittel zum Verkehrsmittel.

Wenn nun die menschliche Kraft ganz ausgeschaltet wird, und normalerweise nur tierische oder mechanische Kräfte die Fortbewegung bewirken, dann haben wir es mit „Verkehrsmitteln“ zu tun. Verkehrsmittel solcher Art sind somit Fahrzeuge, Schiffe

¹ Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure.

oder Flugzeuge, die unter Ausnutzung anderer als menschlicher Kräfte zur Fortbewegung von Personen oder Sachen verwendet werden.

Ob nun und inwieweit ein solches Verkehrsmittel als Verkehrsträger zu bezeichnen ist, hängt nicht so sehr davon ab, ob die Fahrzeuge, Schiffe oder Flugzeuge in einer Vielzahl zur Übernahme von Beförderungsleistungen zur Verfügung stehen oder nur einzeln, es kommt vielmehr auf gewisse grundsätzliche Voraussetzungen und auch auf den Charakter der Verkehrsleistungen an.

Es gibt auch Verkehrsmittel von örtlicher oder bezirklicher Bedeutung, denen man lediglich wegen ihres beschränkten Aktionsradius die Bezeichnung Verkehrsträger nicht absprechen kann. Ohne Zweifel stellen die Straßenbahnen einen Verkehrsträger dar, aber sie wie auch die Kleinbahnen oder die Kraftdroschken wird man besonders rubrizieren und als Verkehrsträger von örtlicher oder bezirklicher Reichweite bezeichnen müssen. Verkehrsmittel dagegen, deren Transportleistungen ein allgemeines Interesse nicht entgegengebracht wird, können schon aus diesem Grunde schlechterdings nicht unter die Verkehrsträger eingereiht werden.

Soweit es sich um Beförderungen für eigene Zwecke des Fahrzeugbesitzers handelt, scheidet der Begriff des Verkehrsträgers ganz aus. Wird das Verkehrsmittel nicht anderen in der Übernahme von Beförderungsaufträgen zur Verfügung gestellt, dann fehlt die erste, wichtigste Voraussetzung der Verkehrsträgereigenschaft. Die Fahrzeuge im eigentlichen typischen Werkverkehr sind nicht Verkehrsmittel schlechthin, sondern stellen den beweglichen Teil der Produktionsanlagen der Fabrik dar, sie sind in der Landwirtschaft besonders deutlich als Produktionsmittel zu erkennen, und im Handel sind sie ebenso als Betriebsmittel anzusprechen. Auch soweit die Werkfahrzeuge nicht in dieser Weise betriebsorganisch gebunden sind und typischen Werkverkehr ausüben, werden sie als Verkehrsmittel keineswegs den Anspruch erheben können oder auch nur wollen, als Verkehrsträger zu gelten. Werden derartige Werkfahrzeuge gegen Entgelt oder aus Gefälligkeit anderen zur Verfügung gestellt, dann ist damit nicht etwa eine der Voraussetzungen der Verkehrsträgereigenschaft gewonnen; denn auch bei Ausübung „unechten“ Werkverkehrs¹ bleiben die Fahrzeuge doch Werkswagen, deren Aufgabe es an sich ist, für eigene Zwecke des Unternehmens eingesetzt zu werden.

Für den Begriff des „Verkehrsträger“ ist demnach die **erste Voraussetzung**, daß die Verkehrsmittel ihrer Zweckbestimmung nach **Beförderungsleistungen für andere** ausführen.

Die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe und das Verkehrsgewerbe bieten nun ihre Dienste zur Durchführung von Beförderungsaufträgen nach sehr verschiedenartigen Grundsätzen an: Hier stehen regelmäßiger und unregelmäßiger, Linien- und Bestellverkehr nebeneinander. — Auf der einen Seite werden bestimmte bis ins kleinste ausgearbeitete Tarife eingehalten, auf der anderen ist das Beförderungsentgelt jeweils freier Vereinbarung vorbehalten; dazwischen liegen die Fälle, für welche die Einhaltung gewisser Richtlinien zwangsweise vorgeschrieben ist oder auf Grund allgemeiner Vereinbarungen sich durchgesetzt hat. — Hier sind die Beförderungspreise vorwiegend nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen erstellt, dort wird hauptsächlich auf eine Deckung der Selbstkosten plus angemessener Gewinnspanne geachtet. — Hier hat sich das Verkehrsmittel grundsätzlich zur Durchführung aller ihm erteilten Beförderungsaufträge verpflichtet, oder es wurde auf Grund obrigkeitlicher Anordnung dazu gezwungen, dort behält es sich von Fall zu Fall vor, ob es den Auftrag übernehmen oder ablehnen will. — Wir wollen es mit dieser Aufzählung der wesentlichsten Kriterien, die

¹ Ich halte diese allgemein übliche Bezeichnung für sachlich unrichtig, verwende sie hier aber trotzdem der Kürze halber in dem bekannten Sinne.

für die Verkehrsträgereigenschaft im einzelnen eine Rolle spielen mögen, genug sein lassen.

Zunächst sei betont, daß es als Voraussetzung unerheblich ist, ob das Verkehrsmittel von der öffentlichen oder von der privaten Hand bewirtschaftet wird. Es dürfte unbestritten sein, daß die Eisenbahnen wenigstens in Deutschland auf Grund gesetzlicher Regelung von allem Anfang an als Verkehrsträger gelten konnten, ob Bauherr oder Betriebsführer oder beides nun der Staat war oder eine private Erwerbsgesellschaft. Es ist auch nicht grundsätzlich entscheidend, ob vorwiegend privatwirtschaftliche oder ob vorwiegend volkswirtschaftliche Gesichtspunkte für Betriebsführung und Beförderungsleistung den Ausschlag geben. Es ist im Prinzip belanglos, ob die Betriebsleistungen regelmäßig nach einem bestimmten ein für allemal oder für einen größeren Zeitraum aufgestellten Plan angeboten, oder ob die Beförderungen von Fall zu Fall je nach Vorliegen der Aufträge durchgeführt werden. Es kommt als Voraussetzung für die Verkehrsträgereigenschaft auch nicht darauf an, ob der Verkehr linienmäßig aufgezogen ist, oder ob er sich jeweils nach den eingegangenen Bestellungen richtet. Und es ist ferner grundsätzlich unerheblich, ob eine Beförderungspflicht besteht oder nicht. Auch der Tarifrage als solcher kommt im Prinzip keine entscheidende Bedeutung zu. Aber all diese Gesichtspunkte spielen eine mehr oder weniger große Rolle, wenn es gilt, die einzelnen Verkehrsmittel als Verkehrsträger je nach der Einsatz- und Bewirtschaftungsform verschiedenen Gruppen zuzuweisen.

Dagegen ist als **zweite Voraussetzung** für die Verkehrsträgereigenschaft anzusehen, daß durch **staatliche Anordnung** die Verkehrsmittel, die ihrer Zweckbestimmung nach Beförderungsleistungen für andere ausführen, überhaupt gewissen **grundsätzlichen verkehrspolitischen** Gesichtspunkten heraus erlassenen Bestimmungen unterworfen werden, die über rein polizeiliche (z. B. sicherheitsdienstliche) Vorschriften hinausgehend die Beförderungstätigkeit selbst betreffen, und deren Einhaltung durch entsprechende Maßnahmen sichergestellt sein muß.

Die bloße polizeiliche Zulassung z. B. eines Lastkraftwagens zum Straßenverkehr durch Zuteilung des Kennzeichens begründet keineswegs die Verkehrsträgereigenschaft und hat in diesem Zusammenhang überhaupt nur insoweit Bedeutung, als ein Fahrzeug ohne das polizeiliche Kennzeichen eben nur ein Fahrzeug an sich ist, aber für den Verkehr noch gar nicht in Frage kommt. (Das Kraftfahrzeug als technischer Gegenstand wird durch das polizeiliche Kennzeichen erst zum Verkehrsmittel.) Wohl aber genügen staatliche Eingriffe und Vorschriften, die Auflagen für die Verkehrsabwicklung durch die Verkehrsmittel bedeuten und verkehrsdienstliche Bindungen darstellen, wenn sie aus grundsätzlichen verkehrspolitischen Überlegungen und nicht etwa aus andersartigen Anlässen (z. B. etwa aus kriegswirtschaftlich gebotenen oder aus preispolitischen Gründen) sich verstehen.

Da nun diese vom Staat aufgestellten verkehrspolitisch bedingten Grundsätze und Grundgesetze eine mehr oder weniger weitgehende Lenkung und Einengung der Verkehrsmittel in ihrer Freiheit hinsichtlich der **Bewirtschaftungs- und Einsatzformen** des Fahrzeugparks mit sich bringen, ergibt sich aus dieser Unterschiedlichkeit eine verschiedene Gruppierung für die einzelnen Verkehrsträger.

Für die Binnenschifffahrt hat schon das Reichsgesetz vom 15. Juni 1895 betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt eine Regelung gebracht, auf Grund deren die Verkehrsträgereigenschaft zu bejahen ist. Für den Luftverkehr hat eine ähnliche Bedeutung das Gesetz vom 1. August 1922. Näher auf die besonderen Verhältnisse bei diesen Verkehrsträgern einzugehen, muß ich mir hier versagen. Für die Eisenbahnen wurde eine von Anfang an sehr ins einzelne gehende staatliche Regelung

getroffen. Auch der Kraftverkehr ist sehr bald erfaßt worden, aber nicht in seiner Gesamtheit; denn der Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen ist selbst 1935 noch ausdrücklich von der durch das Güterfernverkehrsgesetz geschaffenen Regelung freigestellt worden. Daraus ergibt sich, daß Eisenbahnen, Binnenschifffahrt und Flugzeug, soweit sie ihrer Zweckbestimmung nach Beförderungsleistungen für andere ausführen, als Verkehrsträger gelten können, der gewerbliche Kraftverkehr aber nicht allgemein, sondern nur in einzelnen Zweigen, nämlich im Personenverkehr und im Güterkraftverkehr außerhalb der Nahzone.

Ich betonte, daß es neben den grundsätzlichen Voraussetzungen auch auf den Charakter der Verkehrsleistungen ankomme. Um nicht falsch verstanden zu werden, sei ausdrücklich hervorgehoben, daß beim Vorliegen der beiden genannten Voraussetzungen die Eigenschaft als Verkehrsträger zu bejahen ist, während der Charakter der Verkehrsleistungen die Einteilung in verschiedene Gruppen von Verkehrsträgern gestattet. Die Eigenart der Leistungsfähigkeit und deren Berücksichtigung durch den Gesetzgeber führt dazu, daß Schienenbahnen und Kraftwagen nicht in der gleichen Gruppe rangieren.

Dem schienengebundenen Verkehr entsprach es von Anfang an, daß man ihn mit dem Monopolrecht auch die Betriebspflicht auferlegte. Daß die Eisenbahnen den Verkehr fahrplanmäßig aufziehen mußten, liegt in den Besonderheiten des technischen Betriebsablaufes begründet. Die Fahrplanmäßigkeit der Verkehrsleistungen auf der Schiene ist im Prinzip keineswegs höher zu werten als die Bestellfahrten des Kraftwagens. Ebensovienig sind die Linienverkehre der Kraftwagenspediteure „wertvoller“ als die Sonderplanwagen der Reichsbahn. Wertungsversuche solcher Art können wohl heute als endgültig überholt angesehen werden. Da aber die Eisenbahn in der Regel nach einem bestimmten für längere Zeit festliegenden Fahrplan arbeitet, darüber hinaus aber ausnahmslos ihre Leistungen auf bestimmten Verkehrslinien anbietet, während die besondere Bedeutung des Kraftwagens gerade darin liegt, daß er von Fall zu Fall auf Bestellung die entgegengenommenen Aufträge ausführt und betriebstechnisch an feste Linien überhaupt nicht gebunden ist, gehören beide ganz verschiedenen Gruppen an.

V.

Nun gibt es darüber hinaus aber eine Reihe von Besonderheiten, welche den **Bh a r a k t e r d e r V e r k e h r s l e i s t u n g e n** verfeinern und demgemäß eine Stufenfolge bedingen, und die sowohl den Verkehrsträger selbst betreffen als auch die von ihm gebotene Transportabwicklung.

Der Lastkraftwagen ist heute Verkehrsträger einmal, soweit ihn die Reichsbahn nach ihren eigenen Betriebsgrundsätzen in ihren Verkehrsapparat eingeschaltet hat, zum anderen aber nur im gewerblichen Fernverkehr. Die Mitgliedschaft beim Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband hat eine ausdrückliche staatliche **G e n e h m i g u n g** zur Voraussetzung. Über zwei Jahre lang bestand eine vom Reichsverkehrsminister verhängte Konzessionssperre, die u. a. dem Zwecke diente, dem Verbands eine besonders sorgfältige Prüfung der vorliegenden Anträge und die Ausschaltung aller unzuverlässigen Elemente zu ermöglichen. Im Gegensatz zur Notverordnung bedeutete nunmehr die Genehmigung tatsächlich eine **A u s z e i c h n u n g** des Inhabers, die wesentlich mehr war als eine einfache Gewerbezulassung. Diese besondere Bedeutung der Genehmigung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ist im Rahmen der möglichen zusätzlichen Eigenschaften eines Verkehrsträgers wohl mit an erster Stelle zu nennen. Sie entspricht in dieser Beziehung weitgehend der Eisenbahnkonzession.

Die Konzessionierung ist für die Verkehrsträgereigenschaft insoweit von besonderem Interesse, als der Erteilung der Genehmigung eine eingehende Prüfung der Zuverlässig-

keit und Leistungsfähigkeit der Person des Unternehmers und seines Betriebes vorausgehen muß. Diese Prüfung muß so sorgfältig und gleichzeitig so vielseitig und genau sein, daß man in der das Ergebnis bescheinigenden Genehmigungsurkunde gewissermaßen ein Diplom erkennen kann, in welchem dem Inhaber seine besondere Tüchtigkeit bescheinigt wird. Dadurch erhält der konzessionierte Unternehmer eine besondere Stellung mit besonderen Rechten, aber auch mit besonderen Pflichten, sie gibt ihm z. B. innerhalb des Güterkraftverkehrs das Recht, andersartige Leistungen zu vollbringen, als es den Berufskollegen sonst gestattet ist; diese andersartigen Leistungen müssen aber auch höheren Ansprüchen genügen.

Die Mitglieder des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes stellen in ihrer Gesamtheit den Verkehrsträger dar und werden in dieser Eigenschaft nach außen durch ihren Verband vertreten. Die Mitglieder sind Eigentümer und Besitzer ihrer Fahrzeuge, und sie führen damit die Transportleistungen durch. Der planmäßige Ausbau des Verkehrsdienstes aber ist dem Verband übertragen, dessen ausdrückliche Aufgabe es ist, den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu ordnen und auszubilden, die dafür nötigen Laderaumverteilungs- und übrigen Dienststellen einzurichten und zu unterhalten, sowie alle sonstigen Maßnahmen zu ergreifen, die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendig erscheinen. Beispielsweise sei in dieser Hinsicht auf die Erstellung von Autohöfen hingewiesen. In dieser planmäßigen Ausrichtung des Gewerbes und seiner Verkehrsleistungen sowie in dem sich daraus zwingend ergebenden Erfordernis der ständigen Überwachung des Verkehrsdienstes ist ein weiterer Gesichtspunkt für die Entwicklung höherer Verkehrsträgereigenschaften zu erkennen.

Aber so weitgehend auch die Befugnisse des Verbandes gegenüber der Verkehrsarbeit seiner Mitglieder sind, so ist doch im Gesetz nicht vorgesehen, daß er — normalerweise — selbst Beförderungsleistungen übernimmt und durchführt. Er stellt durch seine Überwachung und die dezentralisierte Lenkung die einheitlich-geschlossene Verkehrsleistung sicher — wenn er selbst Transporte übernehmen würde, dann müßte er damit entweder seinen eigenen Mitgliedern Konkurrenz machen, oder aber er würde sie, etwa auf der Basis von Beschäftigungsverträgen, zu seinen Angestellten degradieren. Eine solche Entwicklung ist keineswegs beabsichtigt, im Gegenteil: ihr sollte ja gerade durch das Güterfernverkehrsgesetz vorgebeugt werden. Es ist aber auch nicht zu erkennen, daß in einer solchen Entwicklung etwa eine höhere Stufe des Verkehrsträgers ihren Ausdruck finden würde.

Der Verband konnte jedoch teils in Erfüllung der ihm gesetzlich zugewiesenen Aufgaben, teils auf Grund eigener Initiative in vieler Hinsicht einen planmäßigen Ausbau seiner Verkehrsarbeit vornehmen, der sie Schritt für Schritt über das primitive Niveau des früheren gewerblichen Güterkraftverkehrs hinauswachsen ließ. Manche Anordnungen des Reichsverkehrsministers liegen insoweit in der Richtung einer Verstärkung der Verkehrsträgereigenschaften des Fernlastwagens, und manche Maßnahmen des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes hatten gleichartige Wirkung. Insbesondere die Qualität der Verkehrsleistung im umfassendsten Sinne des Wortes wurde gesteigert, und das bedeutet ein zielbewußtes Weiterschreiten auf dem Wege zum Verkehrsträger höheren Grades. Hierher gehört die Aufstellung des Reichs-Kraftwagen-Tarifs einschließlich einer besonderen Kraftverkehrsordnung im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn, der vom Reichsverkehrsminister genehmigt wird; hier ist aber auch die Güterversicherung zu nennen, die der Verband für seine Mitglieder zur Abdeckung der Haftung der Unternehmer nach den Beförderungsbedingungen abgeschlossen hat; hierher gehören die schärfere Erfassung des bis dahin fast unkontrollierbaren Selbstladerverkehrs und die Ausbildung des Frachtmarken-

verfahrens; hierher gehört auch der einheitliche Anstrich der Fahrzeuge; hierher gehören insbesondere die ständigen Arbeiten an der Fortbildung des Reichskraftwagentarifs, die Veröffentlichung einer besonderen Tarifaufgabe, die Herausgabe laufender Tarif-Nachrichten usw. Hierher gehört auch der Versuch, durch ein einheitliches Abrechnungsverfahren das Interesse der Unternehmer an der Ladung auszuschalten, ein Versuch, der bald nach Kriegsausbruch aufgegeben werden mußte, über dessen Zweckmäßigkeit man aber auch angesichts des Wertes der individuellen Leistungsfähigkeit des Kraftwagens verschiedener Meinung sein kann. Man wird sich immer vor Augen halten müssen, daß Eisenbahn und Kraftwagen zwei ganz verschiedenartige Verkehrsmittel sind, und daß die Eigenart des Schienenbetriebes zu technischen und verwaltungsmäßigen Einrichtungen zwingt, die der Kraftwagen als Verkehrsträger keineswegs alle in gleichem Umfange anstreben muß und nötig hat. So sehr vielleicht das allgemeine Interesse der Verkehrsnutzer eine gewisse Angleichung der Verhältnisse erwünscht erscheinen lassen mag, so wird man doch im gleichen wohl verstandenen Allgemeininteresse darauf bedacht sein müssen, daß die individuelle Leistung des Kraftwagens, dieses gewaltige Plus, das die Motorisierung in das Verkehrswesen hineingetragen hat, nicht beeinträchtigt wird. Gerade bei der Fortbildung der Kraftverkehrsordnung und des Reichskraftwagentarifs wird man diesen Grundgedanken nie außer acht lassen dürfen.

Ein Verkehrsmittel hat dann Anspruch darauf, als Verkehrsträger höherer Stufe angesehen zu werden, wenn es seine Leistungen allgemein auf Grund gleicher Preise und gleicher Bedingungen anbietet. Wir wissen, daß das von altersher ein Grundprinzip, ja geradezu das Grundprinzip im Eisenbahnverkehr gewesen ist. Dem § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, der diesen Grundsatz fixiert, entspricht der § 14 Absatz 2 des Güterfernverkehrsgesetzes. Es ist begreiflich, daß bei der Neuregelung des Güterkraftverkehrs im Jahre 1935 dieser Grundsatz im Gesetz selbst verankert wurde, eigentlich aber gehört er wohl in die Kraftverkehrsordnung.

Man wird in diesem Zusammenhang auch auf die Beförderungssteuer hinzuweisen haben, von deren Aufbringung grundsätzlich kein Verkehrsträger befreit sein dürfte. Die zu erwartende Neuregelung dieses Fragenkomplexes wird hierauf Rücksicht nehmen müssen. Kommt ein Nichtverkehrsträger in die Lage, eine beförderungssteuerpflichtige Leistung durchzuführen, dann wird er bei Abrechnung nach dem Reichstarif für diesen Betrag von der Umsatzsteuer befreit sein müssen; für den Fall, daß die Bezahlung der Beförderungsleistung nicht nach dem Tarif erfolgt, wird ihm die Möglichkeit einzuräumen sein, den über die Umsatzsteuer hinausgehenden Betrag der Beförderungssteuer dem Auftraggeber zusätzlich zu berechnen. Der Unterschied gegenüber dem Verkehrsträger ist deutlich: Dieser muß die Beförderungssteuer aus seinen Verkehrseinnahmen grundsätzlich selbst tragen, der Nichtverkehrsträger nur dann, wenn er die für den Verkehrsträger geltenden Tarife anwendet.

*

Damit mögen diese Erörterungen über die Eigenschaften des Verkehrsträgers, seien es nun die besonders hervorgehobenen Voraussetzungen oder die mannigfaltigen besonderen Merkmale, abgeschlossen sein. Der angestellte Versuch, die wesentlichen Gesichtspunkte herauszuarbeiten, will nicht als eine lückenlose Darstellung der dabei zu beachtenden Probleme in ihrer Gesamtheit oder in allen ihren Einzelheiten gelten, dafür ist der Fragenkomplex allzu umfangreich und vielgestaltig. Die Schaffung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes und die Herausbildung eines neuartigen Verkehrsträgertyps ließen es jedoch angezeigt erscheinen, die Zusammenhänge etwas aufzuhellen, um der notwendigen Begriffsfindung die Wege zu weisen.