

anschließend nach einem gleichmäßigen Schlüssel auf alle Verkehrsträger verteilen wollte. Das würde nach unserer Auffassung einer Kostenverfälschung gleichkommen und damit den selbst erklärten Koordinierungszielen entgegenstehen. Der Unterschied in den festen Kosten muß sich im Wettbewerb ebenso auswirken wie derjenige bei den variablen Kosten. Die Verwirklichung dieses Systems könnte deshalb nur auf eine unnatürliche Begünstigung eines Verkehrsträgers, nämlich der Eisenbahn, hinauslaufen. Da hier die höheren fixen Kosten liegen, käme das auf eine Subventionierung durch die anderen Verkehrsträger, besonders den Kraftverkehr, hinaus. Es bedarf keiner besonderen Begründung, daß ein solches Verfahren abzulehnen ist.

Abschließend dürfen wir feststellen, daß nach unserer Meinung der ECE-Bericht die erste ziemlich geschlossene Darstellung der Koordinierungsprobleme bedeutet. Er bietet eine Fülle von Anregungen für die Behandlung des Themas. Manche Überlegungen haben einen stark theoretischen Charakter. Insgesamt scheinen die Verfasser der Notwendigkeit, überkommene Auffassungen abzuschütteln, nicht immer ganz gerecht geworden zu sein. Es kann erwartet werden, daß sich an diesem Bericht die Diskussion neu entzündet. Vielleicht werden dabei doch Lösungen gefunden, die den proklamierten Zielsetzungen einer guten Koordinierung gerecht werden.

## Die Aufgaben der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und ihre Durchsetzung

Von Erich Eichhoff,

Präsident der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Nach dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ist die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) „zur Herstellung und Gewährleistung der Ordnung im Güterfernverkehr innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern“ errichtet worden. Wie diese Ordnung aussehen soll, hat der Gesetzgeber in den Vorschriften des GüKG genau umrissen.

Die Beförderung von Gütern für andere, d. h. gewerblichen Güterfernverkehr darf nur der Unternehmer betreiben, der im Besitz einer Genehmigung ist. Dafür muß er den Nachweis seiner fachlichen und persönlichen Eignung, sowie seiner finanziellen Leistungsfähigkeit erbringen. Die Genehmigung wird jeweils für ein bestimmtes Motorfahrzeug erteilt, das auf den Namen des Transportunternehmers zugelassen sein und ihm gehören muß. Im Möbelfernverkehr bedarf auch der Anhänger einer Genehmigung. Die Zahl der Genehmigungen im Bundesgebiet und in Westberlin ist beschränkt. Der Fahrzeugpark ist statistisch zu erfassen. Die Entgelte im Güterfernverkehr sind Festpreise (Reichskraftwagen-Tarif = RKT). In den Frachtsätzen ist eine Beförderungsteuer in Höhe von 6,542 % der Bruttofracht enthalten. Ueber die Leistungen des Güterfernverkehrs ist als Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen ein statistischer Überblick zu schaffen. Der Werkverkehr — seine genaue Begriffsbestimmung findet sich im § 48 GüKG — kann sich uneingeschränkt bewegen, doch darf er Güter für andere nicht befördern. Kraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 4 t und Zugmaschinen über 55 PS sind, soweit sie im Werkfernverkehr verwendet werden, bei der BAG anzumelden. Darüber hinaus sind alle Fernfahrten zur statistischen Erfassung anzugeben. Die Beförderungsteuer beträgt seit dem 1. 6. 1955 3 DPfg/tkm und ab 1. 10. 1956 4 DPfg/tkm. Eine Erhöhung auf 5 DPfg/tkm tritt ab 1. 4. 1958 in Kraft.

Für den gewerblichen Verkehr wie für den Werkfernverkehr mit Fahrzeugen über 1 t Nutzlast gelten bestimmte Vorschriften über mitzuführende Beförderungsbücher und Begleitpapiere und Fahrtenbücher.

„Herstellung und Gewährleistung der Ordnung im Güterfernverkehr!“ Während das Gesetz mit dieser umfassenden Formulierung der BAG eine umfassende Aufgabe zu stellen scheint, gesteht es ihr jedoch im wesentlichen nur die Befugnis zu, Verstöße gegen die einschlägigen Vorschriften festzustellen und den Genehmigungsbehörden zur weiteren Veranlassung zu melden. Lediglich für die Durchführung des Tarifausgleichs ist die BAG selbst verantwortlich, wenn ihre Prüfung eine Abweichung vom Tarif ergeben hat. Das Gesetz hätte richtiger von einer „Mitwirkung“ an der Herstellung der Ordnung gesprochen. Dieser „Mitwirkung“ kommt jedoch in der Praxis eine größere und stets steigende Bedeutung zu.

Außer der „Ueberwachung der Beförderung von Gütern im Fernverkehr“ gehört nach § 54 Abs. 1 GüKG zu den Aufgaben der BAG die Beratung des Bundesministers für Verkehr bei verkehrs- und tarifpolitischen Maßnahmen.

Faßt man die gestellten Einzelaufgaben, von denen noch zu sprechen sein wird, zusammen, so hat sich die Tätigkeit der BAG in erster Linie darauf zu konzentrieren, ungenehmigten Güterfernverkehr und Tarifunterbietungen zu unterbinden.

#### Auf welche Weise versucht die BAG ihre Aufgabe zu lösen?

Im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland werden zur Zeit über 5 000 000 Beförderungen jährlich im gewerblichen Güterfernverkehr durchgeführt, an denen rund 12 000 Güterfernverkehrsunternehmer mit rund 24 500 Kraftfahrzeugen beteiligt sind. Mehrere tausend Spediteure und mehrere zehntausend Betriebe der verladenden Wirtschaft sind die Auftraggeber der Transportunternehmer. Etwa 40 000 Unternehmer des Nahverkehrs mit rund 60—80 000 Lastkraftwagen dürfen keine Fernfahrten durchführen. Tausende von Werkverkehrsfahrzeugen würden wirtschaftlicher eingesetzt werden können, wenn sie auch Güter für Dritte befördern dürften, was aber die Bundesanstalt zu verhindern hat.

So sieht das große Tätigkeitsfeld der BAG aus. Aus der Fülle der Einzelaufgaben sollen nur einige besonders beleuchtet werden.

#### 1. Frachtbriefkontrolle

Ueber fünf Millionen Frachtbriefe jährlich sind zu kontrollieren. Bei Unterbietungen ist der Frachtausgleich herbeizuführen. Der Unternehmer ist gesetzlich verpflichtet, der Bundesanstalt monatlich die für die Tarifüberwachung erforderlichen Unterlagen vorzulegen, und zwar entweder direkt oder über eine Frachtenprüfstelle. Von der letzten Möglichkeit machen etwa 99 % der Unternehmer Gebrauch. Im einzelnen sind einzureichen für jede Sendung der zugehörige Originalfrachtbrief, eine sogenannte Monatszusammenstellung, die eine Aufstellung sämtlicher im Güterfernverkehr durchgeführten Beförderungen darstellt und die Fahrtenbuchabschnitte, aus denen jede Bewegung des Fahrzeuges hervorgeht. Aus diesen Unterlagen läßt sich ein lückenloses Bild über den Einsatz jedes einzelnen Kraftfahrzeuges gewinnen. Da diese Unterlagen der Errechnung der Beförderungsteuer und der BAG-Umlagen dienen, werden sie als Steuererklärungen im Sinne der AO angesehen. Die Prüfung erstreckt sich einmal auf die Ausfüllung der Papiere, ob sich die Transporte im Rahmen der erteilten Genehmigungen hielten, ob die Eintragungen im Fahrtenbuch, Frachtbrief und in der Monatszusammenstellung übereinstimmen. Den wesentlichen Teil macht jedoch die Frachtenprüfung aus, d. h. ob die richtigen dem Versand- und Bestimmungsort nächstgelegenen Tarifbahnhöfe gewählt sind, ob der der Inhaltsangabe entsprechende Regeltarif oder Ausnahmetarif angewendet ist, ob das frachtpflichtige Gewicht stimmt, ob die Frachtausrechnung richtig ist, ob Nebengebühren oder Zuschläge berücksichtigt sind: Es wird die tarifliche Richtigkeit insgesamt überprüft.

Sämtliche Verstöße gegen die Tarifvorschriften werden der BAG von den Frachtenprüfstellen gemeldet. Die Frachtenprüfstellen unterliegen einer ständigen Kontrolle der Bundesanstalt. Abgesehen von Aufklärungsschreiben und Hinweisen auf die gemachten Fehler führt die Frachtenprüfstelle den zivilrechtlichen Frachtausgleich nur dann durch, wenn sie vom Unternehmer ausdrücklich dazu ermächtigt ist. Im anderen Falle fordert sie den Frachtführer, wenn er zuwenig

erhoben hat, auf, den Differenzbetrag nachzufordern, bzw. zurückzuzahlen, wenn er zuviel erhalten hat. Kommt der Anspruchsberechtigte der Verpflichtung zum Frachtausgleich nicht nach, geht die Forderung kraft Gesetzes auf die Bundesanstalt über. Diese Rechtsfolge tritt ebenfalls ein, wenn der Tarif vorsätzlich umgangen wird. Durch diese Vorschrift wird erreicht, daß derjenige, der den Tarif unterboten hat, d. h. der auf den vollen Preis von vornherein verzichtet hat, aus der Ueberwachungstätigkeit der Bundesanstalt nicht noch finanzielle Vorteile zieht. Unabhängig vom Frachtausgleich stellt die BAG einen Bußgeldantrag wegen Tarifverstößes an die Obere Verkehrsbehörde.

In rund 5 % aller Beförderungsvorgänge müssen Unterschiedsberechnungen erstellt werden. Der damit verbundene Arbeitsanfall ist bei rund 270 000 Fällen (im Jahre 1955) erheblich. Es waren Frachtbeträge von ca. 8,1 Mill. DM, die auf diese Weise nacherhoben oder zurückgezahlt wurden. Das sind 0,6 % des Gesamtumsatzes des gewerblichen Güterfernverkehrs. Diese Ziffer darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die wirkliche Zahl der Unterbietungen größer ist. Alle Tarifunterbietungen lassen sich mit dem derzeitigen Ueberwachungsapparat nicht aufdecken. Wenn aber der Tarifdruck nachweislich nachgelassen hat, darf unterstellt werden, daß — neben dem Anteil, den der Konjunkturanstieg daran hat — auch die Tätigkeit der BAG ihren Teil dazu beigetragen hat.

#### 2. Straßenkontrolle

Die Frachtunterlagen allein im Rahmen der Tarifüberwachung zu prüfen, genügt nicht. Es muß verhindert werden, daß Fahrten unterschlagen und nicht abgerechnet werden. Es muß durchgesetzt werden, daß die Vorschriften über die Ausfüllung und Führung der Beförderungs- und Begleitpapiere befolgt werden. Diese Funktion erfüllen die Straßenkontrollen. Die Transportunternehmer müssen Frachtbriefe und Fahrtenbücher mitführen, die bereits vor Antritt der Fahrt auszufüllen sind. Die Eintragungen müssen so vorgenommen sein, daß sie nicht auszuaradieren sind, und zwar müssen sowohl im Frachtbrief als auch im Fahrtenbuch Güterart, Gewicht, Abgangs- und Bestimmungsort angegeben sein. Die Straßenkontrollen werden im Bundesgebiet und Westberlin auf allen Straßen zu jeder Tages- und Jahreszeit durchgeführt. 71 Kontrolleure, die mit Volkswagen ausgerüstet sind, befinden sich ständig im Einsatz. Acht weitere verteilen sich auf zwei Wiegekommandos, denen transportable moderne Raddruckwaagen zur Verfügung stehen. Die Kontrolleure arbeiten mit der Polizei eng zusammen. Während jene die Fahrzeuge anhält und sie auf die Verkehrssicherheit hin kontrolliert, überprüfen die Kontrolleure die Beförderungsunterlagen auf Ausfüllung und Tarifeinhaltung. In der Mehrzahl der Fälle wird auch die Uebereinstimmung mit der Ladung geprüft. Sofern die Verhältnisse es gestatten, erfolgt eine Verwiegung auf transportablen oder stationären Waagen. Beanstandungen werden in sogenannten Kontrollberichten erfaßt und von den Außenstellen der BAG ausgewertet.

Die Kontrollen passen sich den jeweiligen Verhältnissen an. Entweder schalten sich die Kontrolleure in den Kontrollplan der Polizei ein, oder sie fahren Streifen bis in die entlegensten Landesteile. Für Großkontrollen werden sie aus mehreren Ländern zusammengezogen, um bestimmte Transporte wie Holz, Bims, Citrusfrüchte, Getreide, Zement besonders zu überwachen, oder aber den Verkehr bestimmter Gebiete zu überprüfen. Bei solchen Komplexprüfungen werden bis zu 10 000 Fahrzeuge kontrolliert. Solche Straßenkontrollen eignen sich besonders dazu, unangemeldete Werkfernverkehrsfahrzeuge und Zuladungen für Dritte im

Werkverkehr zu entdecken, Fernfahrten mit nichtgenehmigten Fahrzeugen zu ermitteln, Gewichtsm Manipulationen und Ueberladungen aufzuspüren.

Im Bundesgebiet und in Westberlin wurden 1954 und 1955 etwa je 230 000 Kraftfahrzeuge kontrolliert. Die Beanstandungsquote belief sich auf 30 % im Jahre 1953, 17 % im Jahre 1954 und 19,5 % im vergangenen Jahr. Diese Zahlen mögen die Wirkung, aber auch die Bedeutung der Straßenkontrollen unterstreichen.

### 3. Betriebsprüfung

In der Betriebsprüfung ist der BAG das wirksamste Mittel in die Hand gegeben, vor allem in größere Komplexe von Tarifunterbietungen einzusteigen. Das Gesetz ermächtigt nämlich die Bundesanstalt, Ermittlungen bei allen Personen anzustellen, die mit der Versendung von Gütern auf der Straße zu tun haben. Das können sein: Transportunternehmer, Absender, Empfänger, Spediteure, Vermittler, sonstige Beteiligte, vor allem diejenigen, bei denen Verdacht auf Ausübung ungenehmigten Güterfernverkehrs besteht.

Zu diesem Zweck ist die BAG berechtigt, nicht nur Einblick in die Frachtunterlagen, die Frachtbriefe, Lieferscheine, Bordereaux usw. zu nehmen, sondern auch die Buchhaltung und Korrespondenz einzusehen. Ja, in besonderen Fällen sind sogar Wirtschaftlichkeitsprüfungen mit Rentabilitäts- und Finanzvergleichen möglich. Soweit nicht Verstöße gegen das GüKG festgestellt werden, entstehen aus den Betriebsprüfungen keine Nachteile. Die Bundesanstalt ist zu strenger Geheimhaltung verpflichtet und achtet genauestens darauf, daß das Vertrauen, das sie in allen Kreisen der Wirtschaft gefunden hat, nicht getrübt wird. Ausgelöst werden Betriebsprüfungen durch die Feststellungen bei Straßenkontrollen oder bei der Frachtenprüfung, durch Anzeigen von Verbänden, Dritten oder von Behörden. Besonders wirksam ist die Betriebsprüfung, wenn vorsätzlich begangene Tarifunterbietungen festgestellt werden. Die Einziehung von Differenzbeträgen zugunsten der Bundesanstalt ist zwar nur ein Mittel des zivilrechtlichen Frachtausgleichs, aber es ist für den Auftraggeber, der nun nachzahlen muß, von besonders heilsamer Art. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß diese Beträge nicht aus fiskalischen Gründen, sondern lediglich in Verfolgung der Ordnungsaufgabe eingezogen werden. Sie dienen im übrigen dazu, die Beiträge und Umlagen im kommenden Jahr zu ermäßigen.

In den Jahren 1954 und 1955 sind etwa je 3500 Betriebsprüfungen durchgeführt worden. Ihre Auswertung erstreckt sich nicht nur gegen die unmittelbar Betroffenen, sondern der Einzelauswertung folgen häufig Verhandlungen mit den zuständigen Verbänden und Organisationen, um wenigstens hier und da die Beseitigung solcher Umstände zu erreichen, in denen ein besonderer Anreiz zu Unterbietungen erblickt werden kann.

### 4. Mitwirkung im Genehmigungsverfahren

Die Bundesanstalt besitzt nicht die Befugnis, Genehmigungen zu erteilen oder zurückzunehmen. Ihr ist aber ein starkes Mitwirkungsrecht zugestanden worden, durch das sie auf eine einheitliche Behandlung der gesetzlichen Bestimmungen einwirken und dadurch den Ordnungsgedanken fördern kann.

Dadurch, daß sie bei allen Genehmigungs- und Entziehungsverfahren gehört werden muß, kann sie nach genauer Prüfung des Sachverhalts zweckdienliche Vorschläge machen. Ziel ist dabei, zu verhindern, daß das Güterfernverkehrsgewerbe von ungeeigneten Elementen durchsetzt wird. Ihre Vorschläge halten naturgemäß die allgemeine verkehrspolitische Linie ein, die auf eine Herabsetzung

der Gesamtzahl der ausgegebenen Fernverkehrsgenehmigungen abzielt. In der Praxis ist allerdings bisher in dieser Richtung kein Erfolg erzielt worden. Bisher war es nur selten möglich, Verstöße in dem Ausmaß festzustellen, daß die Genehmigung wegen Unzuverlässigkeit hätte entzogen werden können. Auch gibt es durchaus Gründe, die gegen eine Rücknahme bei 6-monatiger Nichtausnutzung sprechen. Das strenge Gebot des GüKG, solange keine neuen Genehmigungen auszugeben, wie nicht die Zahlen der Kontingentierungsverordnung von 1952 unterschritten sind, ist im übrigen durch § 9 Abs. 2 Satz 2 GüKG und durch spätere Gesetze ausgehöhlt worden. Heimkehrer und Vertriebene können, sofern sie früher Güterfernverkehr betrieben haben, neue Genehmigungen erhalten. Verkauft ein Unternehmer seinen Betrieb „im ganzen“, muß, wenn nicht die besonderen gesetzlichen Voraussetzungen fehlen, die gleiche Zahl der Konzessionen an den Käufer erteilt werden. Man wird das Auslaufen der alten Genehmigungen in den kommenden Jahren abwarten und beobachten müssen, welcher Transportbedarf unter den Auswirkungen des Verkehrsfinanzgesetzes und der VO über die Maße und Gewichte dann gegeben ist. Daß mittlerweile die verfassungsmäßige Rechtmäßigkeit der Kontingentierungsverordnung festgestellt wurde, trug im übrigen wesentlich zur Klärung und Beruhigung bei.

### Güterfernverkehrsgenehmigungen

Tafel 1

Stand 31. 12. 1955

Land	1. Konting. v. 26. 6. 51 *	2. Konting. v. 17. 7. 52 **	Ausgegebene Genehmigungen			
			Insges.	allgem.	Bezirk	Möbel ***
Schleswig-Holstein	1 050	1 060	1 196	775	239	182
Hamburg	1 032	1 248	1 327	901	259	167
Niedersachsen	1 434	1 987	2 775	1 565	748	462
Bremen	400	473	545	365	105	75
Rheinland-Westfalen	4 369	5 465	7 291	4 411	1 787	1 093
Hessen	1 042	1 539	1 609	990	321	298
Rheinland-Pfalz	933	1 070	1 306	913	251	142
Baden-Württemberg	2 342	2 890	3 274	2 184	646	444
Bayern	2 186	2 668	4 053	2 234	1 322	497
Berlin	—	1 085	1 044	840	—	204
Bundesgebiet einschl. Berlin	14 788	19 485	24 420	15 178	5 678	3 564

\*) Die 1. Kontingentierungs-VO. vom 26. 6. 51 setzte nur Kontingente für den allgemeinen Güterfernverkehr fest, und zwar für alle Länder des Bundesgebietes ohne Berlin. Die obersten Landesverkehrsbehörden vereinbarten dann, für den Bezirksgüterfernverkehr nicht mehr als 25% der Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr auszugeben. Die Verhältnisse waren aber stärker, so daß in vielen Ländern weit mehr als 25% ausgegeben wurden.

\*\*\*) Die 2. Kontingentierungs-VO. vom 17. 7. 52 setzte getrennte Zahlen für den allgemeinen Güterfernverkehr, Bezirksfernverkehr und den Möbelfernverkehr fest. Die hier angegebenen Zahlen sind die für die Länder errechneten Gesamtzahlen für alle drei Gruppen.

\*\*\*) Dies ist die einzige Gruppe, in der auch Anhänger enthalten sind, da nur im Möbelfernverkehr auch die Anhänger einer besonderen Genehmigung bedürfen.

### 5. Mitwirkung im Bestellungsverfahren für Abfertigungsspediteure.

Genau wie im Genehmigungsverfahren besitzt die BAG auch das Mitwirkungsrecht im Bestellungsverfahren für Abfertigungsspediteure, das ebenfalls in den Händen der höheren Landesverkehrsbehörden liegt. Bei ihren Vorschlägen, die sich in der Regel auf eine Betriebsprüfung bei dem Antragsteller gründen, legt die Bundesanstalt auch hier strenge Maßstäbe an.

Der Abfertigungsspediteur hat nach § 2 der PR 146/48 folgende Aufgaben zu erfüllen:

- a) ordnungsgemäße Berechnung der Tarifracht,
- b) allgemeine und individuelle Werbung für den Kraftwagengüterfernverkehr,
- c) vorbereitende Behandlung der Sendungen für die Beförderung,
- d) Ausstellung der Beförderungspapiere,
- e) Abwicklung der Frachtzahlung entsprechend dem jeweils geltenden Frachtzahlungsanweisungs- und Frachtstundungsverfahren im Kraftwagengüterfernverkehr,
- f) Mitwirkung im Nachnahmeverfahren,
- g) Bereitstellung von ausreichenden Lager- und Umschlagseinrichtungen für Annahme und Ablieferung des Gutes,
- h) Sicherung eines reibungslosen Zu- und Ablaufs von Einzelsendungen,
- i) Erledigung von Steuer- und Zollformalitäten, soweit sie dem Unternehmer obliegen,
- k) Vorhalten von Tarifmaterial und Unterhalten einer Auskunftsstelle für den gewerblichen Güterfernverkehr,
- l) Führung eines Abfertigungsbuches.

Für seine Tätigkeit erhält der Spediteur eine sog. „Werbe- und Abfertigungsvergütung“, die sich als Prozentsatz der Frachtsumme im Einzelfall errechnet und die der Spediteur dem Unternehmer von seinem Frachtentgelt kürzen kann. Seine Rechtfertigung findet dieses Verfahren darin, daß es sich bei den oben aufgezählten Aufgaben um Geschäfte des Frachtführers handelt, die dieser aber durch den Abfertigungsspediteur wahrnehmen läßt.

Die Gesamtzahl der im Bundesgebiet und in Westberlin bestellten Abfertigungsspediteure betrug am 31. 12. 1955 2 592.

### 6. Registerführung

Die Bundesanstalt ist gesetzlich verpflichtet, über sämtliche Unternehmen des Güterfernverkehrs und die von ihnen verwendeten Fahrzeuge Register zu führen. Dasselbe gilt entsprechend für die Fahrzeuge des Werkfernverkehrs über 4 t Nutzlast und Zugmaschinen über 55 PS. Auch über die Abfertigungsspediteure ist ein Register zu führen.

Einige Zahlen aus diesem Aufgabengebiet mögen wohl hier interessieren:

Am 31. 12. 1955 gab es in der Bundesrepublik

- 24 420 für den Güterfernverkehr genehmigte Fahrzeuge, in denen
- 2 500 Anhänger des Möbelfernverkehrs enthalten sind.

Unter Außerachtlassen des Möbelfernverkehrs verteilen sich die verschiedenen Nutzlastgrößen wie folgt:

Lkw mit Nutzlast in kg	Anteil in %
bis 3 999	5,6
4 000—4 999	11,7
5 000—5 999	18,4
6 000—6 999	29,9
7 000—7 999	22,2
8 000 und darüber	12,2
	100 %

Das Schwergewicht liegt demnach bei Fahrzeugen mit 6—8 t Nutzlast. Wird der Anhänger mit einbezogen, beläuft sich die mittlere Tragfähigkeit eines Lastzuges auf 16,8 t. Bei einer im Bundesgebiet (ohne Westberlin) insgesamt vorhandenen Ladekapazität von 2 090 000 t ergibt sich ein Anteil des gewerblichen Güterfernverkehrs von 22 %. Demgegenüber steht ein Anteil am Gesamtbestand der Lkw von etwas über 5 %.

Der Werkverkehr ist in der Verwendung seiner Fahrzeuge völlig frei, doch muß er sie, sofern sie die vorgeschriebene Größe überschreiten, bei der Bundesanstalt anmelden. Ende des Jahres 1955 waren über 20 000 angemeldet. Monatlich kommen annähernd 200 Neuanmeldungen hinzu. Abmeldungen auf Grund des Verkehrsfinanzgesetzes konnten bisher kaum festgestellt werden. Die Zahl der im Werkfernverkehr fahrenden Fahrzeuge unter 4 t läßt sich etwa mit 16—20 000 beziffern, so daß man für den gesamten Werkfernverkehr rund 40 000 Kfz. rechnen kann. Diese Zahlen sagen nichts aus über den wirklichen Einsatz im Fernverkehr. Läßt sich im gewerblichen Güterfernverkehr die Zahl der Beförderungen pro Monat auf 10 und die durchschnittliche Auslastung der Züge mit 60 % schätzen, so liegen die Zahlen des Werkfernverkehrs erheblich niedriger, spielt doch hier die Frage oft fehlender Rückfracht eine bedeutende Rolle. Außerdem sind diese Kraftfahrzeuge häufig überwiegend im Nahverkehr eingesetzt.

Die Nutzlastklassen verteilen sich folgendermaßen:

Lkw mit Nutzlast in kg	%
4 000—4 499	9,4
4 500—4 999	21,6
5 000—5 999	35,0
6 000—7 499	25,8
7 500—9 999	6,4
10 000 und darüber	1,8
	insgesamt 100 %

Die bei der BAG gemeldeten Fahrzeuge des Werkfernverkehrs teilen sich auf die einzelnen Gewerbezweige wie folgt auf:

**Werkfernverkehr** Tafel 2  
**Anteil der Gewerbebereiche in %**  
**Stand 31. 12. 1955**

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Prozent
1.	Nahrungs- und Genußmittelindustrie	15,6
2.	Großhandel mit Baustoffen	19,7
3.	Großhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln einschließlich Vieh	9,2
4.	Sonstiger Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel	8,2
5.	Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe	7,5
6.	Holzverarbeitende Industrie	7
7.	Steine und Erden	6,8
8.	Chemische Industrie, Kunststoffe, Gummi-, Asbestverarbeitung, Glasindustrie	4,4
9.	Großhandel mit Mineralöl	3,8
10.	Stahl-, Eisen-, Maschinenbau	3,3
11.	Eisen-, Blech-, Metallwarenverarbeitung	2,9
12.	Sonstiger Einzelhandel	2,6
13.	Bergbau, Energiewirtschaft	2,1
14.	Papier, Pappen, Zell- und Holzstofferzeugnisse und verarbeitende Industrie	1,9
15.	Sonstiges verarbeitendes Gewerbe	1,6
16.	Leder, Textil-, Bekleidungsindustrie	1,6
17.	Land- und Forstwirtschaft	1,5
18.	Eisen-, Stahl-, Metallgewinnung	1,5
19.	Einzelhandel mit Baumaterial	1,2
20.	Elektroindustrie, Feinmechanik und Optik	1
21.	Fahrzeugindustrie	0,7
22.	Einzelhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln	0,6
23.	Ohne nähere Angabe	0,3
	Insgesamt	100,0 %

Die durchschnittliche Ladefähigkeit eines Kraftfahrzeuges im Werkfernverkehr liegt somit bei 5,5 t (Güterfernverkehr 6--8 t), unter Einschluß des Anhängers bei 13,7 t (Güterfernverkehr 16,8 t). Vergleiche sind aber insofern mit Vorsicht zu ziehen, als sich das Bild im Werkverkehr laufend ändert.

Im Güterfernverkehr der DB sind ziemlich konstant 370 Kraftfahrzeuge eingesetzt. Damit bleibt die DB um etwa 150 Fahrzeuge unter dem zugestandenen Kontingent von 3,5 % der im gewerblichen Güterfernverkehr eingesetzten Kraftwagen. Soweit sie darüber hinaus Bedarf an Kraftfahrzeugen hat, bedient sie sich des gewerblichen Güterfernverkehrs. Diese sog. Auftragsfahrzeuge zählen z. Z. rund 700. Auch für sie gilt der Tarif, abzüglich einer Vergütung von 3 % für die Leistungen der Deutschen Bundesbahn.

#### 7. Leistungsstatistik

Vor der Statistik der BAG waren die Zahlen über den Straßengüterverkehr nur sehr unvollkommen. Erfasst waren nur die Transporte, die der Unternehmer freiwillig bei einer Genossenschaft angab. Das statistische Bild war entsprechend lückenhaft, vom Werkverkehr ganz zu schweigen. Das hat sich mit Inkrafttreten des GüKG geändert. Die Bundesanstalt hat auch die statistische Erfassung

aller Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr vorzunehmen. Dies geschieht in der Form, daß die bei der BAG und den Frachtenprüfstellen eingerichteten Schlüsselstellen das einlaufende Zahlenmaterial über alle Ferntransporte des gewerblichen Güterfernverkehrs nach bestimmten Merkmalen schlüsseln. Die Aufbereitung erfolgt dann im Kraftfahr-Bundesamt (KBA) Flensburg im Hollerithverfahren. Beim Werkfernverkehr erfolgt die Erfassung in der Weise, daß eine Durchschrift der dem Finanzamt zur Berechnung der Beförderungsteuer eingereichte Beförderungszusammenstellung auch dem KBA zur Verfügung gestellt wird. Dort wird dann auch die Aufbereitung vorgenommen.

Folgende Zahlen, die aus Veröffentlichungen der Bundesanstalt stammen, geben einen Ueberblick über den heutigen Umfang des gewerblichen Güterfernverkehrs:

Tabelle 1  
**Die Beförderungsleistungen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet und West-Berlin in Tonnen im 1. Halbjahr 1955**

Berichtszeitraum		Beförderte Tonnen		
		Anzahl in 1 000		1955 gegenüber 1954
		1954	1955	
April		2 615	3 279	125
Mai		2 823	3 438	122
Juni		2 992	3 558	119
Bundesgebiet	2. Viertelj.	8 430	10 275	122
West-Berlin	2. Viertelj.	480	511	107
Bundesgebiet	2. Viertelj.	8 909 *)	10 786	121
und	1. Viertelj.	7 053	8 707	123
West-Berlin	1. Halbj.	15 962	19 493	122

Tabelle 2  
**Die Beförderungsleistungen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet und West-Berlin in Tonnenkilometer im 1. Halbjahr 1955**

Berichtszeitraum		Geleistete Tonnenkilometer		
		Anzahl in Mill.		1955 gegenüber 1954
		1954	1955	
April		707	859	121
Mai		756	892	118
Juni		803	913	114
Bundesgebiet	2. Viertelj.	2 267 *)	2 664	118
West-Berlin	2. Viertelj.	175	190	109
Bundesgebiet	2. Viertelj.	2 441 *)	2 854	117
und	1. Viertelj.	2 025	2 449	121
West-Berlin	1. Halbj.	4 466	5 303	119

\*) Differenzen durch Rundungen.

Tabelle 3

Die Frachteinnahe im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet und West-Berlin im 1. Halbjahr 1955

Berichtszeitraum		Frachteinnahe insgesamt		
		in Mill. DM		%
		1954	1955	1955 gegenüber 1954
April		73,4	89,6	122
Mai		78,4	92,6	118
Juni		83,2	94,8	114
Bundesgebiet	2. Viertelj.	235,0	277,0	118
West-Berlin	2. Viertelj.	15,6	18,1	116
Bundesgebiet und West-Berlin	2. Viertelj.	250,6	295,1	118
	1. Viertelj.	213,4	261,4	123
	1. Halbj.	464,0	556,5	120

Tabelle 4

Die Frachteinnahe je t in DM und je tkm in Pf im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet im 1. Halbjahr 1955

Berichtszeitraum		Frachteinnahe je			
		t in DM		tkm in Pf.	
		1954	1955	1954	1955
April		28,1	27,3	10,4	10,4
Mai		27,8	26,9	10,4	10,4
Juni		27,8	26,6	10,4	10,4
Bundesgebiet	2. Viertelj.	27,9	27,0	10,4	10,4
West-Berlin	2. Viertelj.	32,6	35,4	8,9	9,5
Bundesgebiet und West-Berlin	2. Viertelj.	28,1	27,4	10,3	10,3
	1. Viertelj.	30,3	30,0	10,5	10,7
	1. Halbj.	29,1	28,5	10,4	10,5

Tabelle 5  
Aufteilung der beförderten Tonnen und der erzielten Frachteinnahe nach Tarifklassen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet im 1. Halbjahr 1955

Tarifklasse	Jahr	Beförderte Tonnen in 1000					Frachteinnahe in Mill. DM				
		April	Mai	Juni	2. Vj.	1. Halbj.	April	Mai	Juni	2. Vj.	1. Halbj.
A	1954	241	250	257	748	1456	9,6	9,9	10,2	29,7	57,9
	1955	298	302	308	908	1794	11,6	11,8	11,9	35,3	69,5
	%	124	121	120	121	123	121	119	117	119	120
B	1954	255	264	302	821	1549	9,5	9,7	11,1	30,3	57,9
	1955	316	322	343	981	1894	11,4	11,5	12,3	35,2	69,0
	%	124	122	114	119	122	120	119	111	116	119
C	1954	254	272	281	807	1545	9,3	9,8	10,2	29,3	56,3
	1955	290	309	316	915	1799	10,5	11,0	11,3	32,8	65,1
	%	114	114	112	113	116	113	112	111	112	116
D	1954	333	350	377	1060	2037	10,2	10,7	11,5	32,4	62,6
	1955	424	422	419	1265	2536	12,8	12,8	12,8	38,4	76,8
	%	127	121	111	119	124	125	120	111	119	123
E	1954	16	19	33	68	112	0,6	0,6	1,1	2,3	3,7
	1955	52	52	54	158	288	1,5	1,6	1,6	4,7	8,7
	%	325	274	164	232	257	250	267	145	204	235
F	1954	243	292	324	859	1586	5,6	6,8	7,3	19,7	36,8
	1955	458	448	490	1396	2823	9,8	9,6	10,5	29,9	60,2
	%	188	153	151	163	178	175	141	144	152	164
G	1954	46	51	56	153	263	0,7	0,8	0,9	2,4	4,2
	1955	60	71	67	198	342	1,0	1,2	1,1	3,3	5,8
	%	130	139	120	129	130	143	150	122	138	138
Ausnahme- tarife und Er- mäßigungen	1954*	1132	1225	1257	3614	5954	22,7	24,6	25,2	72,5	123,8
	1955**	1275	1406	1445	4126	6432	25,4	27,5	27,4	80,3	133,9
	%	113	115	115	114	106	112	112	109	111	108
Z-Tarife	1954	6	7	7	20	41	0,2	0,3	0,3	0,8	1,6
	1955	4	5	6	15	29	0,2	0,2	0,2	0,6	1,2
	%	67	71	86	75	71	100	67	67	75	75
Wagen- ladungsklassen zusammen***	1954*	2526	2730	2894	8150	14544	68,4	73,2	77,8	219,4	404,8
	1955**	3177	3337	3448	9962	17937	84,2	87,2	89,1	260,5	490,2
	%	126	122	119	122	123	123	119	115	119	121
Tarifl. Stückgut	1954	89	93	98	280	525	5,0	5,1	5,4	15,5	29,5
	1955	101	102	107	310	605	5,4	5,4	5,7	16,5	32,4
	%	113	110	109	111	115	108	106	106	106	110
Stückgut zu Ausnahme- tarifen	1954	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1955	—	—	3	3	12	—	—	0,1	0,1	0,4
	%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Stückgut zusammen***	1954**	89	93	98	280	525	5,0	5,1	5,4	15,5	29,5
	1955*	101	102	110	313	617	5,4	5,4	5,8	16,6	32,8
	%	113	110	112	112	118	108	106	107	107	111
Insgesamt***	1954	2615	2823	2992	8430	15069	73,4	78,4	83,2	235,0	434,4
	1955	3279	3438	3558	10275	18556	89,6	92,6	94,8	277,0	523,0
	%	125	122	119	122	123	122	118	114	118	120

\*) einschl. Stückgut zu AT. \*\*) ohne Stückgut zu AT. \*\*\*) Differenzen durch Rundungen.

Tabelle 6

Anteil der Tarifklassen an der Zahl der beförderten Tonnen und der erzielten Frachteinahme im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet im 1. Halbjahr 1955

Tarifklassen	Beförderte Tonnen			Erzielte Frachteinahme		
	Anteil im 1. Halbjahr in %					
	1953	1954	1955	1953	1954	1955
A	7,9	9,7	9,7	12,7	13,3	13,3
B	9,8	10,3	10,2	14,1	13,3	13,2
C	9,9	10,3	9,7	13,3	13,0	12,4
D	10,3	13,5	13,7	12,1	14,4	14,7
E	0,5	0,7	1,5	0,5	0,8	1,7
F	10,1	10,5	15,2	7,6	8,5	11,5
G	1,2	1,7	1,8	0,6	1,0	1,1
Ausnahmetarife und Ermäßigungen	46,8	39,5	34,7	32,2	28,5	25,6
Z-Tarife	—	0,3	0,2	—	0,4	0,2
Wagenladungsklassen zusammen:	96,5	96,5	96,7	93,1	93,2	93,7
Tarifl. Stückgut	3,5	3,5	3,2	6,9	6,8	6,2
Stückgut nach AT	—	—	0,1	—	—	0,1
Stückgut zusammen	3,5	3,5	3,3	6,9	6,8	6,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100

Tabelle 7

Aufgliederung der Beförderungsleistungen nach Gütergruppen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet im 1. Halbjahr 1955<sup>1)</sup>

Gütergruppe	Beförd. Menge		1955 gegenüber 1954 in %	Anteil in %			Mittl. Versandweite t. km		
	in 1000 t 1. Halbjahr			1. Halbjahr			1. Halbjahr		
	1954	1955		1953	1954	1955	1953	1954	1955
A. Tierische Stoffe zur Ernährung	212,2	233,4	110	1,5	1,4	1,3	297	311	289
B. Getreide, Hülsenfrüchte	337,7	281,2	83	1,9	2,2	1,5	263	297	280
C. And. pflanzl. Rohstoffe zu Nahr. und Genußmitteln	249,1	258,3	104	1,6	1,6	1,4	329	336	329
D. Zubereit. Nahr. und Genußmittel, Stärke, Spiritus	1343,7	1617,9	120	9,1	8,9	8,7	274	272	263
E. Futtermittel	268,1	300,6	112	1,6	1,8	1,6	257	260	246
F. Nicht besonders genannte tier. und pflanz. Rohstoffe	207,4	265,2	128	1,2	1,4	1,4	324	326	321
G. Erze	11,0	13,5	123	0,1	0,1	0,1	239	336	326
H. Kohlen, Torf	769,2	1013,1	132	5,3	5,1	5,5	196	214	201
I. Mineralöle, Mineralöl-derivate	358,3	561,8	157	1,8	2,4	3,0	250	250	228
K. Steine, Erden, Bindemittel, Schutt	1865,4	2305,1	124	14,6	12,4	12,4	161	166	163
L. And. mineralische Rohst.	490,8	569,2	116	2,9	3,2	3,1	284	297	285
M. Chem. Erzeugnisse außer Düngemittel	499,3	614,0	123	2,9	3,3	3,3	307	304	307
N. Düngemittel	49,3	61,2	124	0,5	0,3	0,3	223	205	206
O. Rohstoffe und Halbwaren der Lederwirtschaft	53,4	66,5	125	0,4	0,4	0,4	420	395	395
P. Rohstoffe und Halbwaren der Textilwirtschaft	206,4	221,5	107	1,3	1,4	1,2	321	333	326
Q. Holz und Holzwaren	1057,6	1224,4	116	6,5	7,0	6,6	376	358	352
R. Zellstoff, Papier	661,3	760,9	115	4,2	4,4	4,1	303	316	313
S. Kunststein, Ton, Glaswaren	1636,9	2084,3	127	12,5	10,9	11,2	236	250	250
T. Eisen u. Stahl, Eisen u. Stahlwaren	2475,1	3411,2	138	14,5	16,4	18,4	296	295	290
U. NE-Metall u. NE-Metallw.	318,7	436,0	137	1,7	2,1	2,3	317	329	312
V. Fahrzeuge aller Art	56,4	68,7	122	0,3	0,4	0,4	380	385	373
W. Nicht besonders genannte Industrieerzeugn., Sägt.	1598,5	1760,1	110	11,5	10,6	9,5	315	305	296
X. Umzugsgut, gebr. Verpackg., Baugerätschaften	270,4	316,1	117	1,6	1,8	1,7	246	239	239
Y. Nicht besonders genannte Güter des Besatzungsverkehrs	7,7	38,1	495	0,1	0,1	0,2	500	286	420
Z. Lebende Tiere	65,0	73,1	112	0,4	0,4	0,4	187	189	178
Insgesamt	15069,0 <sup>2)</sup>	18555,3 <sup>3)</sup>	123	100	100	100	268	275	267

<sup>1)</sup> Unterstrichene Zahl: Ueber dem Durchschnitt liegend. <sup>2)</sup> Differenzen durch Rundungen.

Tabelle 8

Aufteilung der beförderten Tonnen, geleisteten Tonnenkilometer und der Frachteinahmen nach Entfernungsstufen-Gruppen im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen aus dem Bundesgebiet im 1. Halbjahr 1955

Entfernungsstufe in km	Anzahl		1955 gegenüb. 1954 in %	Anteil in %		
	1. Halbjahr			1. Halbjahr		
	1954	1955		1953	1954	1955
<b>1. Beförderte Tonnen in 1000</b>						
0—140	4 554	5 918	130	32,2	30,2	31,9
150—299	5 275	6 546	124	35,4	35,0	35,3
300—499	3 273	3 832	117	20,2	21,7	20,6
500 u. mehr	1 967	2 259	115	12,2	13,1	12,2
Insgesamt	15 069	18 555	123	100	100	100
<b>2. Geleistete Tonnenkilometer in Mill.</b>						
0—149	482,9	627,5	130	13,0	11,7	12,7
150—299	1 144,6	1 413,0	123	27,8	27,7	28,5
300—499	1 271,3	1 488,0	117	32,9	30,7	30,0
500 u. mehr	1 239,4	1 424,7	115	26,3	29,9	28,8
Insgesamt	4 138,2	4 953,2	120	100	100	100
<b>3. Frachteinahme in Mill. DM</b>						
0—149	66,7	86,2	129	16,0	15,4	16,5
150—299	135,0	166,7	123	30,8	31,1	31,9
300—499	129,8	153,4	118	30,4	29,9	29,3
500 u. mehr	102,7	116,6	114	22,8	23,6	22,3
Insgesamt	434,3*	523,0*	120	100	100	100

\*) Differenzen durch Rundungen.

Ueber die Verkehrsleistungen des Werkfernverkehrs seien folgende Zahlen genannt:

Beförderte Mengen in Mill. t		Geleistete tkm in Mrd.	
1954	rd. 22,3	1954	3,89
1. Halbjahr 1955	rd. 11,0	1. Halbjahr 1955	1,9

#### Mittlere Versandweite

170—180 km

#### Entfernungsstufen

Die beförderten Gütermengen verteilten sich hauptsächlich auf die Stufen:

80—99 km mit 13,7—14,6 %  
 100—119 km mit 14,8—16,0 %  
 120—149 km mit 16,2—17,9 %  
 150—179 km mit 10,9—12,0 %

#### Aufteilung auf Gewerbebereiche

An den beförderten Gütermengen waren hauptsächlich beteiligt:

Großhandel mit Baustoffen zwischen 18,8 u. 27,9 %  
 Nahrungs- und Genußmittelindustrie „ 16,8 u. 20,4 %  
 Großhandel mit Nahrungs- und Genußmittel „ 9,5 u. 15,1 %  
 Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden „ 6,3 u. 10,6 %

#### Aufteilung auf Gütergruppen

Die Beförderungen verteilten sich hauptsächlich auf folgende Gütergruppen:

K Steine, Erden, Bindemittel, Schutt zwischen 11,5 u. 21,0 %  
 C Zubereitete Nahrungs- und Genußmittel, Stärke, Spiritus „ 15,4 u. 20,2 %  
 S Kunststein-, Ton- und Glaswaren „ 12,7 u. 17,6 %  
 T Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren „ 7,2 u. 9,0 %

#### 8. Beförderungsteuer

Das Gesetz bestimmt ferner, daß die BAG für die Abführung der richtigen Beförderungsteuer sorgt. Sie überwacht daher, daß sämtliche Beförderungen im Fernverkehr in der vorgeschriebenen Weise dem Finanzamt gemeldet werden, das seinerseits die Beförderungsteuer einzieht. Diese Aufgabe führt zu einer engen Zusammenarbeit mit den Finanzbehörden, doch ist die Zusammenarbeit insofern einseitig, als der BAG wegen des Steuergeheimnisses keine dem Finanzamt bekanntgewordenen Verstöße gegen das GüKG zur Verfolgung gemeldet werden. Das Beförderungsteueraufkommen stieg im Werkverkehr von 1952 bis 1954 um 100 %, im Güterfernverkehr um 25 %, was nicht zuletzt auf die Tätigkeit der Bundesanstalt zurückzuführen ist.



### 9. Verkehrspolitische Beratung

Es ergibt sich aus der praktischen Tätigkeit der BAG, daß der Bundesverkehrsminister in verkehrspolitischen Fragen und bei Tarifmaßnahmen auf die Erhebungen der Bundesanstalt zurückgreift. So stellt die BAG Erhebungen an oder fertigt Gutachten, wenn es sich beispielsweise um die Einführung einer Frachthilfe für das Zonenrandgebiet handelt, um Situationskritiken im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr, um die Einführung neuer oder Aenderung alter Tarife usw.

Außerst schwierige Fragen ergeben sich dadurch, daß die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße miteinander rivalisieren und unter weiter Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen die speziellen Vorteile des anderen auszugleichen suchen. Zahlt z. B. die DB „Rollgeld“-Zuschüsse, um frachtmäßig an die Haus-Haus-Bedienung des Lkw. heranzukommen, pariert dieser mit „Verlader“-Zuschüssen, wenn für Lkw-Verladungen besondere Vorschriften geschaffen werden müssen. Diese Zuschüsse durchlöchern nicht nur in gefährlicher Weise den Begriff des Festtarifs, sondern berauben sowohl DB wie Lkw der Mittel, die sie beide auf Grund ihrer Kostenlage dringend benötigen.

Stellt man die Frage, was seit Bestehen der BAG schon erreicht wurde, so ist die Antwort eindeutig: die Ordnung hat sich bedeutend gebessert; d. h. die erforderlichen Papiere werden in fast allen Fällen mitgeführt und sorgfältig ausgefüllt. Die Tarifehrlichkeit hat wesentlich zugenommen. Auch die Ueberladungen, die die Verkehrssicherheit so sehr gefährden, zeigen einen abwärtsgerichteten Trend. Die Verhältnisse im Straßengüterverkehr sind durchsichtiger geworden und die Statistiken sind auf einem Stand, der eine gute Uebersicht über die Verhältnisse gestattet. DB und Unternehmer können beide feststellen, daß die Konkurrenz korrekter geworden ist. Der beschrittene Weg, mit einem nur kleinen Ueberwachungsapparat und unter Einschaltung ausgesuchter und kontrollierter Frachtenprüfstellen, die im Auftrag der BAG arbeiten, die Aufgabe lösen zu wollen, hat sich demnach als richtig herausgestellt. Trotz dieses offensichtlichen Erfolges hält die Bundesanstalt sein Ausmaß noch nicht für ausreichend. Sie ist der Ansicht, daß es noch erheblicher Aufklärungs- und Erziehungsarbeit und eines schärferen Durchgreifens bedarf, wenn man das gesteckte Ziel erreichen will. Die BAG weiß, daß sie ihren Apparat auch noch schlagkräftiger durchbilden und ihn in gewisser Weise weiter ausbauen muß. Auch wird das GüKG in einigen Punkten geändert werden müssen. Dementsprechend sind dem Herrn Bundesverkehrsminister seitens der BAG bereits Vorschläge gemacht worden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen:

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat sich als zweckmäßiges Instrument der Verkehrspolitik erwiesen. Sie ist von großer wirtschaftspolitischer Bedeutung, da sie als Ziel die Erhaltung des Wettbewerbs der verschiedenen Verkehrsträger unter Ausnutzung der Wendigkeit und Strebsamkeit der privaten Initiative zum Nutzen der Gesamtheit verfolgt.

## Europäische Integration der Kfz-Versicherung und Prämienrückvergütung

Von Ass. Wolfgang Muth, Frankfurt a. M.

Die fortschreitende und insbesondere für den europäischen Raum noch nicht absehbare Motorisierung hat eine ebenso steile Aufwärtsentwicklung der Kraftfahrzeugversicherung im Gefolge gehabt. Diese hat sich — wiederum besonders in Deutschland nach dem katastrophalen Zusammenbruch — in einer so sprunghaften Form abgespielt, daß die Kraftfahrzeugversicherung zur führenden Sparte innerhalb der Sachversicherung wurde und nach dem augenblicklichen Stand mit einem Jahresprämienaufkommen von etwa 1 Mrd. DM zu bewerten ist, nachdem sie noch vor 2 Jahren bei etwa 600 Mill. DM lag. Die Kraftfahrzeugversicherung wird aus den eingangs erwähnten Gründen auf absehbare Zeit auch noch weiterhin eine steigende Tendenz aufweisen.

Dieser Entwicklung waren in gleicher Weise, vielleicht nur nicht so lebhaft wie in Westdeutschland mit seinem erheblichen Nachholbedarf, alle westeuropäischen Staaten unterworfen. Es wäre nun im Interesse einer Integration des engen westeuropäischen Raumes nur erstrebenswert, die grundsätzlich gleichgelagerten Verhältnisse bei der Abwicklung des Kraftverkehrs auch hinsichtlich der Kraftverkehrsversicherung möglichst gleichartig und einheitlich auszurichten. Nicht die Politik, sondern offensichtlich die Wirtschaft (s. Montanunion und weitere wirtschaftliche Integrationspläne) wird hier die Wegbereiterin für eine möglichst beschleunigte Verflechtung der wirtschaftlichen Beziehungen innerhalb Westeuropas und damit auch des internationalen Kraftverkehrs und seiner Kraftfahrzeugversicherung sein können. Was von deutscher Seite hierzu als Beitrag geleistet werden könnte, sollte jede Anstrengung lohnen zur Schaffung eines westeuropäischen einheitlich ausgerichteten starken und nicht anfälligen Wirtschaftsraumes. Da der Verkehr das Arteriennetz und damit den pulsierenden Blutstrom für einen florierenden Wirtschaftsraum überhaupt erst schafft, eine Tatsache, die in ihrer fundamentalen Bedeutung leider in Deutschland auch höheren Orts vielfach gar nicht klar erkannt, jedenfalls keineswegs folgerichtig gewürdigt wird, wären auf dem Verkehrsgebiet alle Maßnahmen zu treffen, um die Voraussetzungen für einen europäischen Verkehrs- und Wirtschaftsraum durch Angleichung der bestehenden nationalen Regelungen an eine gemeinsame europäische zu schaffen. Der individuellen Initiative des Wirtschaftlers scheinen deshalb hier viel günstigere Entwicklungschancen gesetzt zu sein als der des Politikers, der häufig irgendwelchen inner- oder parteipolitischen Hemmnissen oder Solidaritätsbindungen unterliegt. Wie in der außenpolitischen Entwicklung der Nachkriegszeit die Wirtschaft mit dem notwendigen Ex- und Import — allerdings aus besonderen politischen und strategischen Gründen — der völkerrechtlichen und diplomatischen Anerkennung der Bundesrepublik im Ausland voranging, so könnte eine weitere intensiv betriebene Integrierung der europäischen Wirtschaft und damit auch der Kraftverkehrsversicherung einen Markstein nicht nur für einen weiteren wirtschaftlichen, sondern gleichermaßen auch politischen und kulturellen Zusammenschluß des alten europäischen Abendlandes mit seinen