

Die Koordinierung im Verkehr

Von Dr. A. Heimes, Frankfurt/Main

Seit vielen Jahren, ja schon seit Jahrzehnten, bemühen sich die Verkehrspolitiker nicht nur in Deutschland, sondern in allen wirtschaftlich hochentwickelten Ländern der Welt um die Lösung des Problems einer störungsfrei funktionierenden Koordinierung im Verkehr. Die Auseinandersetzungen über diese Frage nehmen mit der fortschreitenden Entwicklung der neuen Verkehrsträger, insbesondere des Kraftverkehrs, in steigendem Umfange aber auch bereits der Luftfahrt, immer schärfere Formen an. Die Lösungsversuche in den einzelnen Ländern sind sehr verschiedenartig. Man kann aber wohl feststellen, daß es noch nirgends gelungen ist, zu einem völlig zufriedenstellenden Ergebnis zu kommen.

Diese Tatsache allein beleuchtet schlagartig die hier vorliegenden Schwierigkeiten. Sie zeigt aber auch die Begrenzungen auf, die dem Verfasser für die Behandlung dieses anspruchsvollen Themas gesteckt sind, naturnotwendig gesteckt sein müssen.

Es soll der Versuch unternommen werden, einige der vielleicht wesentlichsten Überlegungen zu einer Koordinierung im Verkehr anzusprechen und damit einen Diskussionsbeitrag zur Behandlung dieses wichtigen Teilabschnittes aus dem deutschen Wirtschaftsleben zu leisten.

Warum überhaupt Koordinierung?

Der Verkehr wird vielfach als Diener der Wirtschaft bezeichnet. Diese Tatsache kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß er selbst ein Teil der Wirtschaft ist und daß er damit naturnotwendig auch den Gesetzen der Wirtschaft unterliegt. Wir meinen, daß eine gewisse Verkennung dieser Tatsache überhaupt erst zu den heutigen Schwierigkeiten im Verkehr geführt hat. Die Eisenbahn hat viele Jahrzehnte hindurch praktisch ein Landverkehrsmonopol besessen. Einem solchen Monopol gegenüber konnten die Gesetze der Wirtschaft nur teilweise ihre Wirkung durchsetzen. Es bestand nicht der Zwang, wie er für die übrigen Glieder der Wirtschaft unentwegt gegeben ist, sich mit den Verhältnissen am Markt auseinanderzusetzen und sich den Gegebenheiten des Marktes elastisch anzupassen. Die Eisenbahn entwickelte sich vielmehr weitgehend zu einem Instrument der staatlichen Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik. Auch militärische Überlegungen spielten bei ihrem Aufbau und ihrer Führung eine nicht unerhebliche Rolle.

Die so in jahrzehntelanger Entwicklung gewachsene Eisenbahn sieht sich nunmehr seit rund einem Vierteljahrhundert der Tatsache gegenüber, daß ein leistungsfähiger neuer Landesverkehrsträger, nämlich der Lastkraftwagen, neben ihr entstanden ist, der sich in einer stürmischen Aufwärtsentwicklung einen wesentlichen Teil der Landbeförderungsleistungen erobert hat. Das Landverkehrsmonopol ging verloren. Manche überkommenen Einrichtungen und Auffassungen der Monopolzeit haben sich jedoch bis heute erhalten. Zwar hat auch die Eisenbahn von der Entstehung des neuen Verkehrsträgers profitiert, indem

neue Industrien im Rahmen der Kraftverkehrswirtschaft entstanden und die vorhandenen zusätzliche Auftraggeber erhielten, die auch die Eisenbahn in erheblichem Umfange beschäftigten. Durch die Beschleunigung und Erleichterung des Zu- und Ablaufs der Schiene wurden auch die eigenen Beförderungsleistungen befruchtet. Der Kraftwagen ist aber im Zuge seiner technischen Vervollkommnung sehr bald der Rolle des Ergänzungsdienstes zur Schiene entwichen und macht nunmehr der Schiene in weiten Bereichen, sei es im Güterverkehr oder Personenverkehr, aufs heftigste Konkurrenz. Nach dem altbewährten Grundsatz „Konkurrenz hebt das Geschäft“ hat diese Entwicklung auch die Eisenbahn zu immer neuen Leistungen angespornt. Es kann wohl keinen Zweifel darüber geben, daß die Modernisierung auf allen Gebieten des Eisenbahnverkehrs ohne den Wettbewerbsdruck des Kraftwagens wesentlich zaghafter vorangeschritten wäre. Nutznießer dieser Entwicklung ist zweifellos die Wirtschaft. Aus dem Vorhergesagten ergibt sich, daß die veränderten Marktverhältnisse, zumindest auf dem Gebiete der Technik, bereits ihre Wirkung getan haben. Die Bahn hat versucht, mit den ihr zweckmäßig erscheinenden technischen Mitteln dem Wettbewerb des Kraftwagens entgegenzutreten. Die Erkenntnis setzt sich immer mehr und mehr durch, daß sie auf diesem Wege weiter fortschreiten muß und daß hier noch zahlreiche ungenutzte Möglichkeiten liegen, die Situation der Eisenbahn im Wettbewerb zu verbessern.

Auf dem technischen Gebiete sind der Eisenbahn kaum Fesseln auferlegt. Andererseits sind ihr jedoch gewisse Grenzen gesetzt, die sie insbesondere im gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem, verbunden mit der Tarifgleichheit im Raum, der Betriebs- und Beförderungspflicht und den betriebsfremden Vorbelastungen sieht. Zweifellos sind hier z. Z. Sonderverhältnisse gegeben, die nur schwer in den Rahmen einer Wettbewerbswirtschaft passen. Die öffentliche Meinung neigt heute noch dahin, daß man die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Eisenbahn unangetastet lassen muß, weil sich darauf ein Gutteil der deutschen Wirtschaftsstruktur und Raumordnung aufbaut. Inwieweit das heute tatsächlich noch zutrifft und auch für die Zukunft gleiche Voraussetzungen erhalten bleiben müssen, wäre durch sorgfältige Untersuchungen festzustellen. Es mehren sich jedenfalls die Stimmen, die erkennen, daß der Kraftwagen einen wesentlichen Teil der gemeinwirtschaftlichen Wirkungen der Bahn bereits übernommen hat und auch aus diesem Grunde an einen Abbau der entsprechenden Verpflichtungen der Bahn gedacht werden kann.

Die offizielle Verkehrspolitik in Deutschland stellt aber die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Eisenbahn noch immer in den Mittelpunkt ihrer Entscheidungen und sucht im Wege der Koordinierung die anderen Verkehrsträger hiernach auszurichten.

Wie koordinieren?

Das Wort „koordinieren“ enthält nach unserem Sprachempfinden auch die Forderung nach Gleichbehandlung aller Verkehrsträger. Das Ziel, dem einen Verkehrsträger im Wege der Koordinierung eine Vorzugsstellung im Wettbewerb zu verschaffen, sollte deshalb von vornherein fortfallen. Es würde sonst anstelle der Koordination eine Subordination der anderen unter die Interessen des bevorzugten Verkehrsträgers treten. Offensichtlich unterliegt die Staatsführung sehr leicht einem solchen Versuch, da die Eisenbahnen sich durchweg im Staatsbesitz befinden und sich der Gesetzgeber insoweit vielfach in einer echten Interessenskollision befindet. Diese Interessenskollision wird insbesondere auch in der Person

des Bundesfinanzministers erkennbar, der auf der einen Seite für das Defizit der Bundesbahn aufkommen muß, während er auf der anderen Seite auch die notwendigen Mittel für die Herstellung der Verkehrswege der übrigen Verkehrsträger bereitzustellen hat. Die Tatsache, daß diese Mittel, zumindest soweit es den Kraftverkehr anbelangt, durch diesen im Wege von Sonderabgaben aufgebracht werden, spielt hierbei kaum eine Rolle.

Das Ziel einer guten Verkehrskoordinierung sollte darin liegen, die Wirtschaft auf die beste und billigste Weise mit den notwendigen Verkehrsleistungen zu versorgen. Das Interesse an der Erhaltung bestehender Verkehrseinrichtungen muß gegenüber diesem primären Zweck zurücktreten, und alle Koordinierungsmaßnahmen sollten darauf ausgerichtet sein, diesem Ziele im zeitlichen Ablauf möglichst nahe zu kommen.

Diese Forderung enthält aber bereits ein festes Programm, das man am besten im Rahmen eines freien Wettbewerbs unter den Verkehrsträgern verwirklichen kann. Das würde allerdings Koordinierungsmaßnahmen weitgehend unnötig machen. Kann nun dieser freie Wettbewerb im Verkehr Platz greifen oder welche Momente stehen dem entgegen?

Wenn man einmal die historische Entwicklung im Verkehr auf den Kopf stellt und davon ausgeht, daß der Lastkraftwagen vor der Eisenbahn dagewesen wäre, dann wäre zweifellos folgendes Bild gegeben: Der Lastkraftwagen würde zunächst auf primitiven und dann immer besser ausgebauten Straßen das Land erschließen. Erst wenn der Verkehr in bestimmten Relationen einen Umfang erreicht hätte, der den Bau einer Eisenbahn rentabel erscheinen ließe, würde man an die Errichtung einer Eisenbahnverbindung denken. Wahrscheinlich würde die Eisenbahn in solchen gut frequentierten Verkehrsbeziehungen dem Lastkraftwagen erheblich Abbruch tun, weil er hier mit höheren Selbstkosten rechnen müßte als die Eisenbahn. Die Eisenbahn würde sich bei dem Aufbau ihres Netzes aber auf die Hauptverkehrsrelationen beschränken und niemals daran denken, ein Eisenbahnnetz etwa in der Dichte aufzubauen, wie wir es in den europäischen Ländern als Folge davon vor uns sehen, daß eben die Eisenbahn vor dem Lastkraftwagen erfunden wurde. Die Richtigkeit dieser Unterstellung ergibt sich im übrigen aus dem Verfahren unterentwickelter Länder, die selbstverständlich nicht daran denken, ein Eisenbahnnetz nach dem überkommenen System aufzubauen. Der Wettbewerb Schiene—Straße würde sich in einem solchen Falle ohne Störungen für die Gesamtwirtschaft automatisch nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten regeln können.

Anders ist es leider in den modernen Industriestaaten. Hier hat die umgekehrte Reihenfolge der Entwicklung in Jahrzehnten eine Wirtschaftsstruktur gefördert, die mit dem Bestehen der Eisenbahn verbunden und von ihrer Tarifpolitik mehr oder weniger abhängig ist. Die Einführung des freien Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße würde hier wesentliche Verschiebungen ergeben, deren Wirkungen im einzelnen schwer übersehbar sind. Es kann aber nichts darüber hinwegtäuschen, daß die Eisenbahn unter dem Einfluß des Wettbewerbs des Kraftwagens bereits einen erheblichen Teil des Weges zu einer Wettbewerbswirtschaft im Verkehr gegangen ist, und es spricht vieles dafür, daß sie auch in Zukunft geneigt ist, diesen Weg weiter zu gehen. Ein besonders eklatanter Beweis dafür ist z. B. in der starken Zusammendrängung der Wertklassenstaffel im DEGT zu sehen. Eine weitere möglichst kaufmännische Gestaltung des Verkehrs mit der Erstellung kostennäherer Tarife kann ökonomisch nur als sinnvoll angesehen werden.

Wenn man solche Gedankengänge vertritt, muß man sich freilich klar darüber sein, daß eine solche Entwicklung nur Schritt für Schritt und nach sorgfältiger Ueberlegung jeder Einzelphase vor sich gehen darf, um nicht unliebsame Ueber raschungen, d. h. untragbare Auswirkungen auf die betroffene verladende Wirtschaft, zu erleben. Man kann auch die Augen nicht vor der Tatsache verschließen, daß im Verkehr selbst manche Voraussetzungen für ein einwandfreies Funktionieren des Mechanismus eines freien Verkehrs fehlen. Wir haben oben festgestellt, daß die Eisenbahn kein Landesverkehrsmonopol mehr besitzt. Sie besitzt aber das Schienenmonopol, welches ihr gegenüber der Kundschaft eine marktbeherrschende Stellung verleiht. Mit Hilfe dieses Schienenmonopols verfügt die Eisenbahn über rund 60 % des Verkehrsbesitzes. Solche Tatsachen bieten eine schlechte Voraussetzung für einen gut funktionierenden freien Wettbewerb im Verkehr. Der globale Ausgleich im Rahmen der Bahn gäbe ihr außerdem die Möglichkeit, die anderen Verkehrsträger durch Kampfstarife aus der Bedienung bestimmter Verkehrsrelationen oder Güterarten auszuschalten. Im Wege von Koppelungs- und Mindestmengentarifen könnte die Bahn in Ausnutzung ihrer marktbeherrschenden Stellung maßgebende Güterströme monopolartig an sich binden.

In diesem Zusammenhang ist auch die Beförderungspflicht der Eisenbahn zu sehen, die wir als notwendige Folge des Schienenmonopols auch in einer freien Wettbewerbswirtschaft im Verkehr für erforderlich halten. Man kann ohnehin darüber streiten, ob die Beförderungspflicht für die Eisenbahn eine Last ist. Ein Aufgeben dieser Verpflichtung würde die Verladerschaft der Eisenbahn gegenüber jedenfalls in eine sehr unangenehme Lage bringen, da die Wirtschaft im Gegensatz zu den Verhältnissen im Kraftverkehr hier eine Ausweichmöglichkeit nicht besitzt. Während der Wirtschaft beim Kraftverkehr die Auswahlmöglichkeit zwischen einer großen Zahl konkurrierender Transportunternehmer gegeben ist und sie außerdem die Möglichkeit hat, sich selbst Lastzüge anzuschaffen und sogar ihre Güter im Werkverkehr selbst zu befördern, kann sie nicht auf einen eigenen z. B. in der Rohstoffbeförderung besonders billigen Schienenverkehr ausweichen.

Wir sehen also, daß die Herstellung einer freien Wettbewerbswirtschaft im Verkehr auch dann nur bedingt möglich ist, wenn man die Auswirkungen derselben gegenüber der verladenden Wirtschaft in Kauf zu nehmen bereit wäre. Da auch letzteres, zumindest für die Verhältnisse in Deutschland, zur Zeit nicht für möglich gehalten wird, wird man auf die volle Liberalisierung als automatisches Mittel zu einer Verkehrsordination zumindest vorläufig verzichten müssen. Eine solche Feststellung schließt aber nicht aus, daß sich die Koordinierungspolitik eine möglichst weitgehende Verwirklichung von Marktgesichtspunkten zum Ziele setzt.

Obwohl die Voraussetzungen im Verkehr der einzelnen Länder sehr verschiedenartig sind, bemüht man sich seit Jahren, auf internationaler Ebene Maßstäbe für eine Koordinierung im Verkehr zu finden. In seiner Sekretariatsnote hat der Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa einen bemerkenswerten und umfangreichen Bericht zu dieser Frage zusammengestellt. Die Note beschränkt sich allerdings im wesentlichen darauf, die Probleme aufzuzeigen und eine Voranalyse zu bringen. Sie arbeitet zunächst zwei Möglichkeiten der Koordinierung, nämlich die autoritäre Koordinierung und die tarifliche Koordinierung, heraus. Bei der autoritären Koordinierung wird die Wahl des Benutzers bezüglich des Verkehrsmittels durch verwaltungsmäßige

Maßnahmen beschränkt, während die tarifliche Koordinierung die Wahlfreiheit offen läßt, jedoch durch geeignete Beförderungstarife versucht, die Entscheidung des Verkehrsnutzers mit den Interessen der Gesamtheit in Einklang zu bringen. In dem Bericht wird der letzteren Methode der Vorzug gegeben, wobei auf entsprechende Beschlüsse des Binnenverkehrsausschusses und auch auf eine gleichartige Stellungnahme der Internationalen Handelskammer verwiesen wird.

Auch wir sind der Meinung, daß man die Wahlfreiheit des Verkehrsnutzers bezüglich des Verkehrsträgers unter allen Umständen in jeder Koordinierungspolitik unangetastet lassen muß. Die Tarifpolitik sollte hierbei so gestaltet werden, daß bei jedem Verkehrsträger die Gesamtausgaben durch die Gesamteinnahmen gedeckt werden. Zu den Gesamtausgaben gehören, soweit der Verkehrsweg nicht selbst unterhalten wird, auch die anteiligen Kosten des Verkehrsweges. Gleiche Startbedingungen sollten auch auf den anderen Gebieten hergestellt werden, wie beispielsweise in der Besteuerung. Betriebsfremde Lasten, denen nicht auch die übrigen Verkehrsträger in ähnlicher Weise unterworfen sind, verschieben die Wettbewerbsvoraussetzungen und verstoßen gegen den Grundsatz der gleichen Startbedingungen. Sie sollten unmittelbar durch die zuständigen Ressorts des Staates übernommen werden. Bei den gemeinwirtschaftlichen Lasten ist zunächst zu prüfen, ob sie unter den veränderten Wettbewerbsverhältnissen und im Hinblick auf die inzwischen eingetretene Entwicklung auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs noch notwendig sind. Sie sollten weitgehend in der Weise abgebaut werden, daß überall kostennahe Tarife ihre Verwirklichung finden. Soweit ein Rest an gemeinwirtschaftlichen Belastungen erhalten bleiben muß, ist zu prüfen, inwieweit hierin unter Berücksichtigung aller Zusammenhänge eine einseitige Belastung gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu sehen ist. Sofern und soweit das tatsächlich der Fall ist, müßte ein finanzieller Ausgleich erfolgen, um auch insoweit den Grundsatz der gleichen Startbedingungen zu verwirklichen. Die Sekretariatsnote der ECE kommt zu dem Schluß, daß eine Angleichung der Startbedingungen nicht genügt, um eine zweckvolle Koordinierung herbeizuführen. Außer der Befürwortung einer stärkeren Angleichung auch der Eisenbahntarife an die Selbstkosten — einschließlich einer räumlichen Differenzierung — hält die Note eine Konzentration des Eisenbahnnetzes, die Schließung von Nebenbahnstrecken ebenso für notwendig wie die erhebliche Reduzierung der Zahl der Bahnhöfe. Die Eisenbahn soll insoweit handeln wie ein Verkehrsunternehmen und nicht wie ein Monopol.

Bezüglich der Ordnung des Verhältnisses zum Wasserweg wird eine Stabilisierung und Regulierung der Frachten für zweckmäßig gehalten. Der Bau neuer und die Modernisierung vorhandener Wasserstraßen wird — dann auch ohne Rücksicht auf die anderen Verkehrsträger — aber auch nur dann — für zweckmäßig gehalten, wenn unter Berücksichtigung der Verzinsungs- und Amortisationskosten hierdurch billigere Beförderungskosten als bei den vorhandenen Verkehrsträgern erzielt werden können.

Für die deutsche Koordinierungspolitik dürften einige Bemerkungen bezüglich des Kraftverkehrs von besonderem Interesse sein. Das Sekretariat der ECE tritt für eine Begrenzung der Fahrzeuggrößen mit Rücksicht auf die Sicherheit und Bequemlichkeit der anderen Straßenbenutzer ein. Tragender Gesichtspunkt soll aber auch hier die Notwendigkeit sein, die Selbstkosten des Straßenverkehrs so niedrig wie möglich zu halten. Eine Herabsetzung der Abmessungen im Interesse einer Erleichterung der Wettbewerbslage der Eisenbahn würde die Kosten des Verkehrs künstlich verteuern und damit einem der Hauptzwecke der Koordinie-

rung entgegenwirken. Das gleiche gilt für Beförderungsverbote, wie sie im Straßenentlastungsgesetz vorgesehen sind. Sie würden den Grundsatz der Wahlfreiheit des Verkehrsnutzers verletzen. Auch das Sonntagsfahrverbot, das sich eindeutig als Begünstigung der Bahn darstellt und von dem diese auch in ihrer Werbung reichlich Gebrauch macht, dürfte nach den Grundsätzen der ECE-Note als Koordinierungsmittel ausschalten.

Einer Koordinierung im Wege der Tarifparität zwischen Schiene und Straße steht der Bericht skeptisch gegenüber. Es wird als schwierig betrachtet, ein ähnliches System in Ländern zu verwirklichen, in denen die Zivildisziplin vielleicht weniger stark ist als in Deutschland. Man hält in diesem Falle außerdem eine Ausgleichskasse für erforderlich. Diese Möglichkeit, für deren Verwirklichung bei uns bereits sehr negative praktische Ergebnisse vorliegen, wird offensichtlich überschätzt. Es wird aber vor allem befürchtet, daß bei einer Tarifgleichheit der Werkverkehr den Rahm abschöpft und damit eine unerwünschte Ausdehnung erfährt.

Der Bericht lehnt für den Werkverkehr sowohl eine Kontingentierung als auch eine Konzessionierung ab. Dagegen hält er ein Lizenzverfahren nach dem holländischen Muster für zulässig. Bei diesem Verfahren muß bekanntlich der Zulassung eine Verhandlung mit den gewerblichen Verkehrsträgern vorausgehen. Die Lizenz soll nur gewährt werden, wenn dadurch das Interesse an einer geordneten Versorgung der Wirtschaft durch die öffentlichen Verkehrsträger nicht verletzt wird. Wir glauben einen gewissen Widerspruch darin zu erkennen, daß demgegenüber die Kontingentierung und Konzessionierung für den gewerblichen Kraftverkehr, wenigstens in der Fernzone, als Mittel der Koordinierungspolitik grundsätzlich anerkannt wird. Vielleicht denkt man hier an einen Einsatz der Steuerpolitik, die in der Konzeption des Berichtes keine Ablehnung erfährt. Zweifellos handelt es sich bei der ECE-Studie um die bisher umfassendste Darstellung des Problems der Koordinierung. Besonders bemerkenswert und klar ist das Ziel der Koordinierungspolitik dargestellt. Es wird darin erblickt, daß jedes Verkehrsmittel dort zum Einsatz kommt, wo es die beste Leistung zu den geringsten Kosten erbringen kann. Hierbei sollen alle Nebenkosten, wie Zu- und Ablauf, Verpackungersparnis, Zeitgewinn, Bequemlichkeit, Kapitaleinsparung wegen geringerer Lagerhaltung u. a. berücksichtigt werden. Eine auf ein solches Ziel ausgerichtete Koordinierungspolitik wird man bejahen müssen. Wir wollen aber nicht verhehlen, daß der Bericht auch einige deutliche Mängel aufweist. Es ist nicht möglich, im Rahmen dieses Aufsatzes auf alle diese Mängel näher einzugehen. Wir halten aber z. B. die Unterstellung, daß bei einem nach Herstellung gleicher Startbedingungen durchgeführten freien Wettbewerb ein Verkehrsträger, nämlich die Schiene, im Laufe der Zeit ganz verschwinden könnte, für abwegig. Deshalb sind auch alle auf einer solchen Hypothese aufgebauten Schlußfolgerungen unhaltbar. Eine gut geführte Eisenbahn würde in einem solchen Falle ihre Wettbewerbschancen erkennen und zielbewußt nutzen. Im großstromigen Verkehr auf weitere Entfernungen, auch heute das Herzstück von rentablen Eisenbahnleistungen, ist die Bahn von keinem anderen Verkehrsmittel zu schlagen. Der Bericht zeigt auch sonst wirksame Möglichkeiten einer Rationalisierung der Eisenbahnen auf.

Wir können auch der Erwägung nicht folgen, daß eine Koordinierung dadurch möglich wäre, daß die fixen Kosten aller Verkehrsträger vom Staate getragen und die Verkehrstarife nur auf den variablen Kosten aufgebaut werden. Ein solches System erscheint uns besonders dann wirtschaftsfremd, wenn man die fixen Kosten

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.