

## Rollgeldausgleich und Bundesbahnwettbewerb

Von Professor Dr. Dr. Wilhelm Böttger

Werbung und Wettbewerb sind motorische Kräfte des Wirtschaftslebens. Neue technisch fortschrittliche Unternehmen regen häufig die älteren an, sich ebenfalls um neue Methoden der Werbung und des Wettbewerbs zu bemühen, um ihren Bestand auch fernerhin zu sichern. Eine Grenze für Maßnahmen dieser Art ist da gegeben, wo Auswüchse entstehen, die letztlich die Volkswirtschaft in unzulässiger Weise belasten.

In dem Wettbewerb Eisenbahn — Kraftwagen haben sich die Gegensätze von den reinen Streckenkosten zunehmend auf die Nebenkosten verlagert. Eine umfassende wissenschaftliche Arbeit über das Maß der Belastung der verladenden Wirtschaft mit den vielfältigen Nebenkosten des Transportvorganges fehlt. Die Meinungen über die rechtlichen Voraussetzungen zur Werbung und zum Wettbewerb mit Hilfe der Nebenkosten sowie über die wirtschaftlichen Wirkungen solcher Handlungsweise sind geteilt.

### I.

1. Die Verfassung der Deutschen Bundesbahn steht dem Wettbewerbsgedanken nicht entgegen. Die DB ist eine Verkehrsanstalt des Bundes, ein in sich geschlossenes „Unternehmen“ in der Form einer Anstalt des öffentlichen Rechts, dessen Zweck — und gerade deshalb ist sie als selbständige Anstalt aus der übrigen Verwaltung ausgegliedert worden — der Betrieb, die Unterhaltung und die Fortbildung der DB zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft ist<sup>1)</sup>. Die DB ist mitten hineingestellt in den Wettbewerb mit den anderen Verkehrsmitteln. Sie muß sich um den Anteil am Verkehr nachdrücklich bemühen, um so mehr, als die den Eisenbahnen auferlegte gemeinwirtschaftliche Verkehrsausübung ihre Handlungsfreiheit einengt, sie aber trotzdem für die Erhaltung ihres wirtschaftlichen Gleichgewichts zu sorgen haben. Gewiß haben die Dienststellen der DB den Charakter von Verwaltungsbehörden, aber doch nur für die hoheitlichen Aufgaben der Bahn. Bei ihren Beförderungsgeschäften handelt sie gar nicht als Behörde, sondern eben als Transportunternehmer, der sich nach allen Seiten im Wettbewerb verteidigen muß. § 4 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 verpflichtet die DB ausdrücklich, die Verwaltung unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft unter Beobachtung kaufmännischer Grundsätze zu führen. Das heißt aber nichts anderes, als daß sie wie ein Kaufmann zu kalkulieren und Erfolgswirtschaft zu betreiben hat, soweit nicht gemeinwirtschaftliche Gründe entgegenstehen. Die Beförderungsgeschäfte der Eisenbahnen sind dem Privatrecht zugewiesen (vergl. § 453 ff. HGB). Zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit ihres Geschäftsgebarens sind die ordentlichen Gerichte zuständig.

<sup>1)</sup> Sarter-Kittel: Was jeder von der Deutschen Bundesbahn wissen muß. Frankfurt a. Main 1953, Seite 29.

2. § 6 EVO verpflichtet die Eisenbahn, Beförderungs- und Frachtverträge nur auf Grund der genehmigten und veröffentlichten Tarife abzuschließen. Der Anwendungsbereich des § 6 EVO ergibt sich aus dem § 3 EVO, der den Grundsatz des Beförderungszwanges aufstellt. Auf dem Wesen des Beförderungszwanges beruht die allgemeine Verbindlichkeit der Tarife, die § 6 EVO regelt. Der Beförderungszwang erstreckt sich nach § 3 EVO zunächst nur auf den eigenen Bereich der Bahn (bezw. im Güterverkehr auch auf durchgehende Beförderung nach anderen deutschen Bahnen und nach ausländischen Bahnen). Der Beförderungszwang gilt nach § 2 (7) EVO auch für die in den Eisenbahntarif einbezogenen anderen Verkehrsmittel; er kann aber durch die Tarife ausdrücklich ausgeschlossen werden. Daraus ergibt sich, daß § 6 EVO nur insoweit Anwendung findet, als Beförderungszwang besteht.

Nach § 6 EVO ist es verboten, billigere Frachten zu gewähren als der Tarif sie vorsieht, gleichgültig, ob eine solche Verbilligung sogleich bei der Frachterhebung geschieht oder ob sie später in Form von Rückvergütungen erfolgt. Nur dann sind solche Rückvergütungen zulässig, wenn sie unter den vorsehenden Bedingungen gleichmäßig jedem Verfrachter eingeräumt werden und wenn sie durch den Tarif veröffentlicht sind.

Der Tarifzwang dient der sachgemäßen Durchführung des Beförderungszwanges.

3. Nach § 75 EVO ist mit der Uebergabe von Gut und Frachtbrief auf dem Bestimmungsbahnhof an den Empfänger der Beförderungsvertrag erfüllt. Die Zuführung der Güter in die Wohnung oder in die Geschäftsräume des Empfängers geschieht nicht im Rahmen des Frachtvertrages, sondern ganz unabhängig davon durch einen Nebenvertrag.

Das Rollfuhrgeschäft steht rechtlich außerhalb des eigentlichen Eisenbahnbeförderungsvertrages (§§ 53 (1), 63 (8) und 77 (4) EVO). Wenn kein Beförderungszwang besteht, ist der Eisenbahn völlige Vertragsfreiheit eingeräumt (RG 130, 80). Die Bahn ist vor allem zur An- und Abrollung nicht verpflichtet. Sie kann nach § 77 EVO die Güter selbst zuführen oder dafür einen Rollfuhrunternehmer bestellen. Dieser Vorgang ist also vollkommen unabhängig vom Frachtvertrag. Deshalb betont auch § 77 (4) EVO ausdrücklich, daß die Bahn hierbei nach den Bestimmungen der EVO haftet. Das wäre nicht notwendig gewesen, wenn die Leistung im Beförderungsvertrag eingeschlossen wäre.

Die Festsetzung oder Aenderung der Rollgeldsätze steht mithin im Belieben der Eisenbahn. Sie bedarf auch nicht der Zustimmung des BVM. Das für die „Zurollung“ der Güter erhobene Rollgeld ist keine tarifmäßige Nebengebühr im Sinne des § 6 EVO. So können denn die Gebühren gegenüber einzelnen Verfrachtern beliebig herabgesetzt werden. Es kann auch ganz darauf verzichtet werden. Wenn aber die DB die Güter kostenlos oder zu Entgelten, die unter den Selbstkosten liegen, zuführen darf, dann kann sie auch ihren Kunden die diesen durch die Abrollung entstehenden Kosten selbst bis zur vollen Höhe erstatten. Die Gebühren haben die Eigenschaft von Höchstpreisen<sup>2)</sup>, die also erlassen oder ermäßigt werden können.

<sup>2)</sup> § 1 der Preisverordnung vom 10. April 1951; Pro. Nr. 24/51 Bundesanzeiger Nr. 70, Seite 17. (Gleiches gilt für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst.)

4. Die Gewährung von Rollgeld entfällt, wenn die Bahn ihrerseits bereits eine Haus-Haus-Beförderung durchführt, z. B. bei Anschlußgleis- oder Lagerplatzinhabern. In diesem Falle wird eine dem Haus-Haus-Verkehr des LKW gleichwertige Leistung erbracht.

Der Verkehr mit und auf den Privatanschlußgleisen fällt nicht unter die Vorschriften der EVO. Die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Anschließer sind durch Privatvertrag geregelt, der Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB ist. Für diese Tätigkeit erhält die Eisenbahn als Frachtführer verträgliches Maßige Gebühren.

Der Anschlußinhaber ist im Hinblick auf die Kosten besser gestellt als andere Versender oder Empfänger. Trotzdem ist es der DB nicht versagt, die Anschlußgebühren herabzusetzen. In gleicher Weise kann bei Gleisanschlüssen ein weitgehender Ersatz aller mit dem Anschluß verbundenen Bahnbau- und Unterhaltungskosten erfolgen.

5. Im Falle einer weiteren Abfuhr der Güter vom Anschlußgleis zum Verbrauchsort, soweit dies nur mit LKW möglich ist, kann für die LKW-Transporte das Rollgeld gewährt werden. Denn die Kosten, die den Anschließern durch diese Beförderung entstehen (z. B. Anschlußgebühren, Kosten für die Unterhaltung des Anschlußgleises, für eine Beförderung vom Ende des Anschlusses bis zur eigentlichen Entladestelle usw.), sind den Kosten für eine Rolleistung auf der Straße durchaus gleichzustellen. Die rechtliche Zulässigkeit ihrer Uebernahme oder teilweisen Erstattung durch die Bahn kann daher nicht in Zweifel gezogen werden. Wenn man in solchem Falle die Beihilfe versagte, würden Gleisanschlußinhaber schlechter gestellt sein als Verlader ohne Gleisanschluß. Nur derjenige erhält den Zuschuß, der wirklich Aufwendungen für die Rolleistung nachweisen kann. Es ist selbstverständlich, daß der Transport in solchen Fällen Zug um Zug vor sich geht und nicht etwa eine Verarbeitung der Güter vor Umladung und Weiterversand stattfindet. Die gleichen Verhältnisse liegen vor bei der Anlage und Vermietung von Lagerplätzen, der Zustellung von beladenen Eisenbahnwagen auf Straßenrollern, der Aufladung und Rollung von Behältern.

6. § 6 EVO kann als Schutzvorschrift für den mit der Eisenbahn konkurrierenden Kraftwagen insofern angesehen werden, als beide Verkehrsmittel gleichen Konkurrenzbedingungen unterliegen. Nur dann, wenn die DB ihren Kunden mehr bieten würde als Kraftfahrunternehmer gewähren, würde ein Verstoß vorliegen. Das ist aber nicht der Fall, weil die DB eben nur den Unterschied der Haus-Haus-Beförderung des Kraftwagens und der Beförderung auf der Schiene von Station zu Station ausgleicht. Die Gewährung von Beihilfen ist kein unzulässiger Eingriff in ein geschütztes Rechtsgut, dem Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Die standortbeeinflussende Wirkung der Transportkosten ist ein altes Ideengut der Wirtschaftslehre. Zu aller Zeit und auch seit Geltung der EVO gibt es Transportpreismaßnahmen, die preisdifferenzierende Wirkungen, manchmal abträglicher Art, für einzelne Wirtschaftsgebiete und Unternehmungen hervorrufen, die aber trotzdem vom Gesetzgeber gebilligt werden, selbst wenn sie ausschließlich durch kaufmännische Ueberlegungen der Transportunternehmer geboten sind.

Es besteht kein Grund zu der Annahme, daß der Gesetzgeber bei den Nebenkosten eine andere Haltung einnehmen will als bei tarifgebundenen Frachten, so daß gegen eine ungleichmäßige Behandlung einzelner Verfrachter bei der Abrollung rechtlich nichts eingewandt werden kann.

Es wäre aber begreiflich, wenn für die Bezuschussung von Transporten dieser Art eine Transportlänge auf der Schiene vorausgesetzt wird, die die Gewähr bietet, daß der Schienentransport jedenfalls kostengedeckt ist. Damit würde die DB zugleich die ihr durch das Gesetz auferlegten Pflichten zur kaufmännischen Betriebsführung befolgen.

7. Schließlich ist noch zu prüfen, ob das Verhalten der DB nicht als unlauterer Wettbewerb angesprochen werden kann. Die Anwendung des § 1 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb setzt sittenwidriges Verhalten voraus. Es fehlt als subjektives Tatbestandsmerkmal die vorsätzliche Schadenszufügung, die § 826 BGB verlangt. Denn die von der DB angewandten Mittel sind rechtlich erlaubt<sup>3)</sup>.

## II.

1. Die bisherige Darstellung ist von der Ueberlegung ausgegangen, daß bei der Wettbewerbsregulierung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen dem gleichen Entgelt grundsätzlich die gleiche quantitative Leistung gegenüberstehen soll. Der Wettbewerb soll lediglich auf dem Gebiete der Qualität der Leistung ausgetragen werden. Mithin würden nur solche Maßnahmen der Eisenbahn als unzulässig angesehen, die darauf abzielen, bei gleichem Entgelt die Leistungen der Eisenbahn quantitativ über den Rahmen der Kraftwagenleistung auszudehnen.
2. Einst sollte der Wettbewerb im Tarif durch das GFG und den RKT ausgeschaltet werden. Gleichgesetzt wurden die Tarife der Bahn von Station zu Station mit denen des Kraftwagens von Haus zu Haus. Praktisch bedeutet das aber einen Vorsprung des Kraftwagens, denn dem gleichen Entgelt im DEGT und RKT standen ungleiche Leistungen gegenüber. Dieser Regelung entgegenstehende Verträge, die die Eisenbahn oder die Deutsche Bahnspedition G. m. b. H. oder auf ihre Weisung andere Spediteure auf Grund des Bahnspeditionsvertrages geschlossen hatten, um im Wettbewerb mit dem Kraftwagen Rollgebühren und andere Nebenkosten der Eisenbahnbeförderung oder die für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst allgemein geltenden Sätze zu senken, waren nach § 41 GFG erloschen. Auch Zuschüsse, welche die damalige Reichsbahn unmittelbar oder mittelbar den Umladern gegeben hatte, um die Abwanderung dieser Gütertransporte von der Schiene auf den Kraftwagen zu verhindern, fielen fort.

Es war jedoch im GFG nicht gesagt, daß Vereinbarungen solcher oder ähnlicher Art für die Zukunft unzulässig sein sollten. Man wollte für die zu erwartenden künftigen Tarifverhandlungen einen festen Ausgangspunkt für die Tarifpolitik des GFG gewinnen.

3. Im Güterkraftgesetz (GüKG) vom 17. Oktober 1952 fehlt eine dem § 41 GFG analoge Bestimmung. Ohne rechtliche Bedenken können Zuschüsse von der DB zum vollen Ausgleich der beim Bahntransport gegenüber dem Kraftwagen zusätzlich entstehenden Umlade- und An- und Abfuhrkosten gewährt werden. Bei dieser Rechtslage ist es auch müßig, heute Vermutungen über eine früher angeblich beabsichtigte Rechtsentwicklung anzustellen. Entscheidend ist, was jetzt Rechtens ist. Für den Tarifzwang gilt § 22 GüKG, der an die Stelle

<sup>3)</sup> Vergl. auch Braun: Die Deutsche Bundesbahn und das Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs. „Die Bundesbahn“, Jahrg. 1955, Seite 706.

von § 14 GFG getreten ist. Aufrechterhalten ist § 5 KVO<sup>4)</sup>, wonach der Unternehmer noch ein besonderes Rollgeld neben seiner Fracht verlangen kann, worauf aber üblicherweise verzichtet wird. Ein Rechtsverstoß wird in diesem Verzicht nicht gesehen. Beförderungsentgelte nach § 22 GüKG sind Festentgelte. Die Gebühren für Rollfuhrleistungen sind Höchstsätze (§ 9 KVO). Diese Darlegungen gelten nur für den Güterkraftverkehr. Aus dem GüKG können für die DB geltende Folgerungen nicht hergeleitet werden.

## III.

Eine Untersuchung über die Zulässigkeit von Wettbewerbsmaßnahmen in Gestalt von Roll- und Umladezuschüssen muß sich an klare, festumrissene Tatbestände halten. Mutmaßungen, die aus möglichen, aber nicht bewiesenen oder bestrittenen Tatbeständen hergeleitet werden, haben für die Urteilsfindung nur bedingten Wert.

1. Die DB will mit Hilfe von Roll- und Umladekostenzuschüssen<sup>5)</sup> — erstere werden gezahlt zu den An- und Abfuhrkosten für die beförderten Güter, letztere für das Umladen der Güter, z. B. vom Straßenfahrzeug auf den Eisenbahnwagen und umgekehrt — ihre durch den Haus-Haus-Verkehr des LKW geschwächte Stellung in eine bessere Verteidigungsform bringen. Denn mit den gleichen Frachtsätzen des Eisenbahngütertarifs vollbringt die DB eine quantitativ geringere Leistung als der LKW, der die Güter heute zu den gleichen Sätzen des RKT von Haus zu Haus befördert. Um die Einholung dieses Vorsprungs des LKW's handelt es sich. Bis zur Grenze der echten Angleichung möchte die DB durch Roll- und Umladekostenzuschüsse nachhelfen. Keinesfalls ist daran gedacht, über diese Grenze hinaus Zuschüsse zu gewähren, die die Höhe der tatsächlich aufgewandten Kosten überschreiten; das wäre eine unzulässige Handlungsweise.
2. Der „Zuschuß“ im Rollgeschäft ist für viele bahnamtliche oder Auftragspediteure für die Ausgleichung ihres Auskommens im Rollgeschäft ein fester Begriff geworden. Zudem sind die Rollgebühren nicht nur ein Transportpreis, sondern auch ein Entgelt für speditionelle Leistungen.

Die Geschichte des Rollgeldausgleichs beginnt mit dem Bahnspeditionsvertrag vom 5. Februar 1931. Vorher war das Rollgeld nach örtlich gebildeten und örtlich verschiedenen Tarifen beim Absender oder Empfänger erhoben worden. Es mußte alle Kosten der Rollung decken. Mit dem Bahnspeditionsvertrag führte die Eisenbahn einen niedrigeren, allorts gültigen Einheitsgebührentarif (EGT) mit Höchstpreiseigenschaft ein, der auch dann bestehen blieb, als der Einheitsgebührentarif durch einen Ortsklassentarif abgelöst wurde. Da das Rollgeld die Kosten der Rollung nicht deckte, hatte sich die Eisenbahn verpflichtet, den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern und Auftragsspediteuren einen Ausgleich zwischen Rollgeld-Einnahmen und Selbstkosten (+ 10% Nutzenspanne) zu zahlen. Zweck des Rollgeldausgleichs ist es, dem Eisenbahnkunden billigere Rollsätze einzuräumen<sup>6)</sup>.

<sup>4)</sup> Die KVO ist keine gesetzliche Vorschrift wie die EVO, sondern Teil des Tarifs. Sie wird wirksam nur als Vertragsgrundlage durch beiderseitige Unterwerfung unter ihre Bestimmungen.

<sup>5)</sup> Es handelt sich hierbei im allgemeinen um die Zuschüsse der Eisenbahn, welche unter der Voraussetzung gleicher quantitativer Leistungsmengen miteinander in Vergleich gestellt werden.

<sup>6)</sup> Ob und inwieweit die Selbstkosten durch den Rollgeldausgleich gedeckt werden, braucht in diesem Zusammenhang nicht erörtert zu werden.

Die Bahn kann aber auch dem Empfänger die Abfuhr überlassen und ihm für diese Tätigkeit eine Vergütung gewähren, die sie bei unmittelbarer Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen hätte aufwenden müssen, wie sie sonst üblicherweise in Gestalt eines (die Selbstkosten nicht deckenden) Rollgeldausgleichs dem Bahnspediteur gewährt wird. Solche Vergütungen wird man unbedenklich unter dem gleichen Gesichtspunkt behandeln können wie die Rollgeldzuschüsse. Daran ist die Eisenbahn gesetzlich in keiner Weise gehindert. Sie ist völlig frei in ihrer Entscheidung, welche Vergütung für die An- und Abrollung sie beanspruchen will. Sie kann daher ihre Kontrahenten ganz individuell und unterschiedlich nach ihrem Gutdünken behandeln.

## IV.

Es ist zusammenfassend zu folgern:

1. Die DB darf die Güter den durch Vertrag bestimmten Empfängern zu Entgelten zustellen, die unter den Selbstkosten liegen. Sie kann auch auf das Entgelt ganz verzichten.
2. Die DB kann solchen Empfängern, die die Abrollung der Güter selbst übernehmen, Ausgleichsvergütungen zahlen.
3. Die Höhe der Ausgleichsvergütungen ist begrenzt durch die Aufwendungen des Empfängers für die Abrollung der Güter, oder die der DB entstehen, wenn sie die Abrollung selbst durchführt.
4. Ein Rollgeldausgleich darf nicht über den Rahmen der tatsächlich entstandenen Rollkosten hinaus vergütet werden. Das würde praktisch einer Frachtrückvergütung gleichkommen und eine Umgehung des § 6 EVO bedeuten.
5. Anschlußgleis- und Lagerplatzinhaber erhalten einen Rollgeldausgleich, soweit Rolleistungen vom Endpunkt der Schienentransporte aus geleistet werden.

## Der Rhein-Maas-Schelde-Kanal

Eine geschichtliche Uebersicht

Von Dr. Walther Föhl

Der römische Rhein-Maas-Kanal	Der M. Gladbacher Plan 1891—96
Die Fossa Eugeniana	Die Kanalprojekte Hentrich,
Der Groß-Friedrichs-Kanal	Valentin, Schneiders
Der Grand Canal du Nord	Die Entwicklung nach dem
Der Krefelder Henket-Plan 1873—75	ersten Weltkriege

### Der römische Rhein-Maas-Kanal

Wesentliche Fragen der Landeskultur sind bereits in den Jahrhunderten des römischen Imperiums am Rhein in Angriff genommen worden. Da der Bau künstlicher Wasserstraßen immer zu den Ruhmestaten der Menschheit gehört hat, richteten die Repräsentanten Roms am Rhein mehrfach ihr Augenmerk auf die Anlage von Kanälen auch in klarer Erkenntnis ihrer Nützlichkeit. So ist ihnen der Plan eines Verbindungskanals zwischen Rhein und Maas zu verdanken, zwei benachbarten großen Flüssen, die vor allem in ihrem unteren Laufe von Anbeginn eine gemeinsame natürliche, eine verwandte geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung erfahren haben. Der erste Kanalbau der Römer betraf zunächst nicht dieses Rhein-Maas-System, sondern eine schiffbare Verbindung zwischen dem Niederrhein (etwa in Höhe von Arnheim) und der damals noch aus vielen kleinen Seen bestehenden Zuidersee. Es war ein die alte mit der neuen Yssel verknüpfender Schifffahrtsweg, von dem Tacitus zum Jahre 12 vor Christus als „Fossa Drusiana“ (Annales II 8) berichtet.

Dieser kundige und gewissenhafte Römer ist auch Gewährsmann für das zweite römische Kanalprojekt, das wie die Drusiana nicht aus wirtschaftlichen, sondern militärischen Erwägungen begonnen worden ist. Wenn der Kanal des Drusus als Heeresstraße im Kampfe gegen die Sigambrier und Usipeter zur Sicherung des römischen Herrschaftsgebietes bis zur friesischen Mündung der Ems dienen sollte, so entsprach der um das Jahr 47 nach Christus beschlossene Rhein-Maas-Kanal des Militärbefehlshabers Cn. Dom. Corbulo vornehmlich dem Zwang zur sinnvollen Beschäftigung der durch Tatenlosigkeit gefährdeten Legionen. Daneben gab es bei diesem 23 Meilen langen Kanal, dessen Linienführung von Tacitus nicht überliefert wurde, ein zweites Motiv. Es heißt in Annales Liber XI 20: „Ut tamen miles otium exueret, inter Mosam Rhenumque trium et viginti milium spatio fossam perduxit, qua incerta Oceani vitarentur.“ Man hat den Nachsatz mit der Absicht Corbulos zu interpretieren gesucht, durch diesen Kanal die wegen ihrer Unsicherheit gefürchteten Wogen des Ozeans und damit die Ueberschwemmungen und Eisfahrten in dem von ihm besetzten Gebiet abzuleiten. Da wirtschaftliche Ueberlegungen den Germanen gegenüber dieses Kanalprojekt nicht bestimmt haben können, hat man zusätzlich an eine schützende