

Über einige Rechtsfragen des Straßengüter- und des Speditionsverkehrs

VON PROFESSOR DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KREFELD

I.

1. Schon im § 14 GFG vom 26. Juni 1935 in der Fassung des Güterfernverkehrsänderungsgesetzes vom 2. September 1949 war vorgesehen, daß Ermäßigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht waren und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kamen, unzulässig waren. Auch Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des tarifmäßigen Beförderungsentgelts gleichkamen, waren unzulässig. Das Beförderungsentgelt richtete sich nach den Bestimmungen des RKT. Somit war der RKT nach § 14 GFG ein *Festtarif*. Die Unabdingbarkeit folgte mithin aus dem Gesetz selbst. Tarifwidrige Zahlungen oder Zuwendungen waren es, wenn dem Verlager vereinbarungsgemäß oder in Werbeabsicht vom Unternehmer eine zu geringe Fracht in Rechnung gestellt oder ein Teil der richtig berechneten Fracht nachträglich zurückvergütet wurde oder für den gleichen Verlager im Güternahverkehr unentgeltlich oder zu einem angemessen niedrigen Preis Beförderungsaufträge ausgeführt oder dem Frachtkunden durch Geschäfte anderer Art (über- teurer Betriebsstoffeinkauf u. dergl.) geldliche Vorteile verschafft wurden¹⁾.

Rechtlich waren diese Vorschriften vergleichbar mit denen des § 6 EVO. Ebenso wie der Eisenbahntarif war auch der RKT mit Unmittelbarkeitswirkung versehen:

Der Beförderungsvertrag war abweichend von den §§ 134, 138 BGB trotz tarifwidriger Sonderabmachung gültig; an die Stelle der tarifwidrigen Abreden traten die tariflichen Beförderungspreise²⁾.

Der RKT gehörte inhaltlich, ebenso wie die EVO, dem Privatrecht an. Aber die Unabdingbarkeit war ebenso wie die dem damaligen Reichskraftwagenbetriebsverband (RKB) auferlegte Pflicht zur Aufstellung und Veröffentlichung der Tarife nebst der erforderlichen Genehmigung der Tarife durch den RVM öffentlich-rechtlicher Art. Insoweit waren die an sich privatrechtlichen Vorschriften des RKT öffentlich-rechtlich gebunden. Die Tarifbestimmungen wurden also automatisch Bestandteil jedes Beförderungsvertrages und konnten nicht abgeändert werden.

Die KVO (und die KVO der einstigen Reichsbahn) sind Bestandteil des RKT. Sie bilden zusammen die „Beförderungsbedingungen“. Sie sind ebenfalls unabdingbar. § 9 KVO wiederholt die diesbezüglichen Bestimmungen des Gesetzes (§ 14 GFG). Eine unterschiedliche Behandlung von KVO und RKT könnte eine Umgehung des RKT dann herbeiführen, wenn durch Änderungen im Bereich der Beförderungsbedingungen zum Vorteil des Kunden trotz gleich hoher Fracht eine Verbilligung des Entgelts herbeigeführt würde.

Einen Einschnitt in die Rechtsverhältnisse brachte nach dem Kriege die Anordnung über Preisbildung und Preisüberwachung vom 25. Juni 1948 (WiGBl. S. 61), die die

¹⁾ Hein, G., Das neue Recht des Güterfernverkehrs, Düsseldorf 1949, S. 58.

²⁾ Vgl. Fromm, G., Die Allgemeinverbindlichkeit des Reichskraftwagentarifs, in Die Bundesbahn, Jahrg. 1953, S. 771.

alleinige Tarifhoheit der obersten Verkehrsinstanz beseitigte. Sie bestimmte, daß der RKT als Festpreisvorschrift anzuwenden wäre. Für das Verfahren der Tariffestsetzung war jetzt nicht mehr § 13 GFG maßgebend³⁾, sondern die §§ 2 und 3 des Preisgesetzes. Hiernach erfolgte die Festsetzung der Tarife auf Vorschlag des Direktors der Verwaltung für Verkehr und in seinem Einvernehmen durch den Direktor der Verwaltung für Wirtschaft⁴⁾ im Wege der *Anordnung*. Damit war zunächst einmal dem Umstand Rechnung getragen, daß der Reichskraftwagenbetriebsverband seine Tätigkeit eingestellt hatte und das RVM nicht mehr bestand.

Die nach § 2 (1) des Preisgesetzes ergangenen Anordnungen sind Rechtsverordnungen. Somit haben durch § 2 Nr. 3 der Anordnung vom 25. Juni 1948 die im RKT enthaltenen Beförderungsentgelte die Eigenschaft einer Rechtsverordnung bekommen. Damit hatte sich die öffentlich-rechtlich gebundene privatrechtliche Vorschrift des RKT umgewandelt in eine Anordnung der durch das Preisgesetz dazu bestimmten Behörde.

Da aber der die Unabdingbarkeit des RKT gewährleistende § 14 GFG nach wie vor gültig war, bestanden nunmehr nach der Einbeziehung der Beförderungsentgelte in das Preisrecht zwei das gleiche aussagende Regelungen nebeneinander. Also nur die Beförderungsentgelte wurden erfaßt, nicht aber die in der KVO enthaltenen Beförderungsbedingungen. Für eine Änderung der KVO hat erst das GüKG vom 17. Oktober 1952 die Voraussetzungen geschaffen.

Das GüKG vom 17. Oktober 1952 bestimmt in § 21, daß die Tarife und jede Änderung des Tarifs vom BVM nach den hierfür geltenden Rechtsvorschriften festgesetzt werden. Mit diesen Rechtsvorschriften ist das Preisgesetz gemeint. Nunmehr setzt der BVM den Tarif fest, der vorher das Einvernehmen mit dem BWM als der obersten Preisbehörde einzuholen hat. Wenn eines Tages die uneingeschränkte Tarifhoheit des BVM wiederhergestellt werden sollte, dann kann er die Tarife nach § 21 (1) GüKG durch Verwaltungsanordnung allein festsetzen.

§ 22 (1) GüKG stellt ausdrücklich fest, daß die Beförderungsentgelte Festentgelte sind; die Unabdingbarkeit ist in § 22 (2) und (3) festgelegt⁵⁾.

2. Die Ermächtigung des Preisgesetzes erstreckt sich nur auf die Beförderungsentgelte, keineswegs auf die Beförderungsbedingungen (KVO). Deshalb erfolgt die Festsetzung oder Änderung der KVO nach § 21 I GüKG durch den BVM im Wege der Verwaltungsanordnung. Die Beförderungsbedingungen haben vertragliche Eigenschaft und geben die Bedingungen bekannt, aufgrund deren das Unternehmen seine Beförderungsleistungen anbietet, wie auch der Kaufmann im Verkehr mit seinen Kunden häufig mit „Geschäftsbedingungen“ arbeitet. Nur sind die Beförderungsbedingungen unabdingbar. Die KVO ist keine gesetzliche Vorschrift wie die EVO, sondern Teil des Tarifs⁶⁾. Sie

³⁾ § 13 GFG und § 33 DVO, die die Aufstellung des Tarifs und seine Veröffentlichung beinhalteten, wurden durch das Güterfernverkehrsänderungsgesetz vom 2. September 1949 (WiGBl. S. 306) aufgehoben, während § 14 GFG bestehen blieb.

⁴⁾ Später ersetzt durch den BVM und den BWM.

⁵⁾ Vgl. auch § 2 Abs. 1 Nr. 3 Preisfreigabeordnung vom 25. Juni 1948 (WiGBl. S. 61).

⁶⁾ Vgl. Urteil des Landgerichts Bonn 11 S. 4/58, das zu dem Ergebnis kommt, daß die KVO als ein Teil des Tarifs (§ 20 GüKG) seit dem Inkrafttreten des GüKG am 18. Oktober 1952 als erlassen gilt (§§ 21, 25, 106 GüKG) und daß ihre Rechtswirksamkeit seitdem nicht mehr angreifbar ist. Als Teil des Tarifs hat sie gemäß § 22 GüKG für alle Beförderungsverträge rechtsverbindliche Wirkung (Deutsche Verkehrszeitung vom 13. Januar 1959). Der Bundesgerichtshof hat sich in zwei Entscheidungen (BGHZ 1, 83; 6, 145) mit der Rechtsnatur der KVO auseinandergesetzt und kommt zu gleicher Auffassung. Anderer Meinung sind Krien, E., (in VR 53, 26), das OLG Hamburg und das OLG Hamm (beide zitiert bei Hein, G., Kraftverkehrsordnung, S. 66, 67). Hiernach ist der KVO der Charakter einer ordnungsgemäß verkündeten Rechtsordnung zuzusprechen. Sie kommen deshalb zu dem Ergebnis, daß die KVO auch ohne ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarung der Vertragsparteien jedem einzelnen Beförderungsvertrag zugrunde liegt.

wird wirksam nur als Vertragsgrundlage durch beiderseitige Unterwerfung unter ihre Bestimmungen. Diese Darlegungen gelten nur für den Güterkraftverkehr. Aus dem GüKG können für die DB geltende Folgerungen nicht hergeleitet werden.

Die KVO enthält keine ausdrücklichen Bestimmungen darüber, wer zum Entladen des Gutes verpflichtet ist. Im § 11 Abs. 2 f KVO ist jedoch gesagt, daß der Absender im Frachtbrief Vereinbarungen über die Entladung des Gutes durch den Unternehmer treffen kann.

Nach § 5 KVO hat der Unternehmer Gut mit mehr als 2,5 t Gewicht abzuholen und zuzustellen, auch wenn im Frachtbrief kein entsprechender Antrag gestellt ist. In diesen Fällen geschehen Abholung und Zuführung des Gutes innerhalb des Beförderungsvertrages.

Für die Beladung kommt man nach der jetzigen Regelung zu folgendem Ergebnis: Ladungsgut ist vom Absender zu verladen, Stückgut ist, soweit zumutbar, vom Unternehmer zu verladen, andernfalls vom Absender. Durch schriftliche Vereinbarung im Frachtbrief kann der Unternehmer die Beladepflicht des Absenders übernehmen und die tarifliche Gebühr hierfür berechnen.

Die Werbe- und Abfertigungsvergütung ist so geregelt, daß der Spediteur eine Vergütung nur für den Teil seiner Tätigkeit erhält, der auf Transportleistungen bis 160 km entfällt. Bei dieser Regelung geht man offenbar davon aus, daß ein Teil der Kosten des Abfertigungsdienstes ohne Rücksicht auf die Entfernung anfällt. Demgegenüber ist nicht zu bestreiten, daß die Kosten der Frachtfinanzierung und des Frachtrisikos mit der Höhe der Fracht und damit der Beförderungsweite zusammenhängen.

Diese gesetzliche Regelung des Abfertigungsdienstes ist nicht unbestritten. Aus den Fachkreisen werden immer wieder Stimmen laut, den Partnern oder den sie vertretenden Organisationen zu überlassen, hier einen Interessenausgleich im Vertragswege zu suchen.

Eine Neufassung der KVO ist demnächst zu erwarten. Der jetzt vorliegende 10. Entwurf ist das Ergebnis von Beratungen der wirtschaftlichen Spitzenkörperschaften sowie der DB, der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, des Transportversicherungsverbandes und der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr (AGF). Er soll demnächst dem BVM vorgelegt werden. Die DB verzichtet hierin auf die für ihren Kraftverkehr besondere EKVO. Es ist auch darauf Bedacht genommen worden, die Vorschriften der CMR, der sogenannten internationalen KVO, zu berücksichtigen, die zwar auch noch nicht in Kraft getreten ist, was eine rechtzeitige Abstimmung mit den deutschen Bestimmungen aber nicht hindert. Ob als Rechtsform der neuen KVO die eines Gesetzes oder einer Rechtsverordnung gewählt wird, ist noch ungeklärt.

3. Man dachte, den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen dadurch auszuscalten, daß man die Tarife der Bahn von Station zu Station mit denen des Kraftwagens von Haus zu Haus gleichsetzte. Praktisch bedeutete 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 GmbH. oder auf ihre Weisung andere Spediteure aufgrund ihres 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, die 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. Bestehen geblieben sind die aufgrund des Bahnspeditionsvertrages gezahlten allgemeinen Zuschüsse zur Verbilligung der Rollkosten im Schienenverkehr⁷⁾.

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.

Im GüKG vom 17. Oktober 1952 fehlt eine dem § 41 analoge Bestimmung. Ohne rechtliche Bedenken können Zuschüsse von der DB zum vollen Ausgleich der beim Bahntransport gegenüber dem Kraftwagen zusätzlich entstehenden Umlade-, An- und Abfuhrkosten gewährt werden. Bei dieser Rechtslage ist es auch müßig, heute Vermutungen über eine früher angeblich beabsichtigte andersartige Rechtsentwicklung anzustellen. Entscheidend ist, was jetzt Rechtens ist. Für den Tarifzwang gilt § 22 GüKG, der an die Stelle von § 14 GFG getreten ist. Aufrechterhalten ist § 5 KVO, wonach der Unternehmer noch ein besonderes Rollgeld neben seiner Fracht verlangen kann, worauf aber üblicherweise verzichtet wird⁸⁾. Anderer Meinung könnte man nur dann sein, wenn man den Transport durch den Fernbeförderungsunternehmer und den Rollfuhrunternehmer als einheitlichen Beförderungsvorgang ansähe und das Rollgeld als unselbständigen Teil eines einheitlichen, für den ganzen Beförderungsvorgang zu leistenden Entgeltes betrachten wollte. Eine solche Meinung würde aber den praktischen Verhältnissen nicht gerecht, die die voneinander unabhängige Behandlung von Fracht und Rollgeld gebieten. Ein Rechtsverstoß wird in diesem Verzicht nicht gesehen. Beförderungsentgelte nach § 22 GüKG sind Festentgelte. Die Gebühren für Rollfuhrleistungen sind Höchstsätze (§ 9 KVO).

4. Es liegt nahe, daß von seiten des Lkw's eine Parallele gezogen wird mit den Privatanschlüssen der Eisenbahn. Was für die Eisenbahn die Schiene ist, sei für den Lkw die Betonstraße; die Waggonwaage entspricht der Lkw-Waage usw.

Aus dieser Auffassung resultiert auch die Zulässigkeit von Baukostenzuschüssen, zu der sich auch die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr bekannt hat, für die Errichtung oder den Ausbau von Be- oder Entladeeinrichtungen, von Zufahrtsstraßen oder dergleichen. Sie sind also denkbar für die Beteiligung an den Kosten der Verbesserung von *Verladeeinrichtungen*, insbesondere von *Rampen* für Lkw-Verkehr, von Straßen und Wendeplätzen, wenn die bestehenden Einrichtungen auf den bisherigen Schiffs- bzw. Bahnversand zugeschnitten sind. Dadurch sind die Kosten der Beladung des Lkw's teurer als die Kosten der Beladung eines Güterwagens der Eisenbahn. Die Beteiligung der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs an der Verbesserung der Verladeeinrichtungen kann durch einen bestimmten Teil ihrer Frachteinnahmen erfolgen, während der andere Teil vom Versender getragen wird⁹⁾ (z. B. 50:50). Eine Verpflichtung auf Seiten der Transportunternehmer besteht aber nicht; sie müssen sich aus-

⁷⁾ Vgl. Hein, G., Das neue Recht des Güterfernverkehrs, Düsseldorf 1949, S. 72.

⁸⁾ Dem eigentlichen Fernbeförderungsvertrag im Güterfernverkehr können „Rolleistungen“ vorgeschaltet sein, über die § 5 KVO nähere Vorschriften erteilt. Die EVO hat dem Straßenverkehr in vieler Hinsicht als Vorbild gedient. Die Bahn berechnet ihre Frachten von festen Plätzen, den Güterabfertigungen, und bedient sich exakt ausgerechneter Entfernungsanzeiger. Es ist aber nicht so, daß von der Einladestelle bis zum für die Frachtberechnung theoretisch zuständigen Tarifbahnhof der Eisenbahn nur etwa ein Rollfuhrauftrag vorgeschaltet wird und die Berechnung der Ferngüterbeförderung auf der Straße ab Eisenbahntarifbahnhof erfolgt, der in Wirklichkeit gar nicht berührt wird.

⁹⁾ Es sind dies also keine laufenden Zuschüsse; sie sind auch der Höhe nach begrenzt.

drücklich einverstanden erklären. Frachtzahlung und Frachtberechnung für die Transporte werden durch die Baukostenzuschüsse nicht berührt. Vielmehr sind es tariffreie, also außerhalb des eigentlichen Frachtvertrages stehende Vergünstigungen. Die Zahlung von Baukostenzuschüssen verändert jedenfalls nicht unmittelbar das im Beförderungsvertrag geregelte Beförderungsentgelt. Daraus kann gefolgert werden, daß sie mit § 22 GüKG vereinbar sind, zumal sie im Gegensatz zu den Frachten des RKT keine Festentgelte sind.

Es ist auch die Frage zu beantworten, ob man Ladekostenzuschüsse für das Verladen der Güter beim Absender oder Verloader auf die Fahrzeuge oder für das Ausladen der Güter beim Empfänger oder Entlader aus den Fahrzeugen gewähren darf, zumal dann, wenn er Personal oder Gerät dem Verkehrsunternehmer zur Benutzung zur Verfügung stellt. Das wäre dann eine laufende Kostenbezuschussung. Die für die rechtliche Beurteilung dieses Sachverhalts maßgebliche KVO, die insoweit als *lex specialis* zum HGB anzusehen ist, enthält nur Vorschriften über die Beladung (§ 17 [1])¹⁰⁾ und sagt nichts über eine entsprechende Regelung der Entladung, wie sie im § 75 (9) EVO für die Eisenbahnen enthalten ist. Darüber schweigt sich der § 25 KVO, der die Vorschriften über die Entladung hätte aufnehmen müssen, aus. Sie ist insoweit unvollständig. Daraus können Meinungsverschiedenheiten entstehen. Man hat sich in der Praxis so ausgeholfen, daß man die Vorschriften für das Beladen analog auf das Entladen anwendet¹¹⁾. Man wird bei der Neufassung der KVO diesen Mangel beseitigen.

Für die Beladung gilt § 17 (1) KVO, wonach die Güter vom Absender zu verladen sind mit Ausnahme der Stückgüter, die der Unternehmer, soweit dies nach Größe, Gewicht und besonderen Eigenheiten der Güter überhaupt zumutbar ist, zu verladen hat. Er kann jedoch die vom Absender vorzunehmende Verladung von Wagenladungen mit dem Absender im Frachtbrief vereinbaren (§ 11 [2] f KVO). Für die Entladung gilt, daß Ladungsgut vom Empfänger zu entladen ist, während Stückgut, soweit zumutbar, vom Unternehmer und im übrigen durch Vereinbarung im Frachtbrief der Unternehmer die Entladungspflicht des Empfängers übernehmen kann. Es ist aber zu beachten, daß die Entladung nichts mit dem eigentlichen Beförderungsvertrag zu tun hat. Dieser endet mit der Auslieferung des Gutes an den Empfänger. Eine wirksame Auslieferung ist aber nur gegeben, wenn der Unternehmer den Gewahrsam an dem Gut *mit Einwilligung* des Empfängers aufgibt und diesen in den Stand versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Die Auslieferung ist ein zweiseitiger Akt, der nur bei beiderseitigem Einverständnis wirksam vollzogen werden kann¹²⁾.

In einem neuerlichen Fall sind über die Berechnung zusätzlicher Kosten bei Beladung von Lastzügen des Güterfernverkehrs in stadtbremischen Häfen Meinungsverschiedenheiten aufgekommen. In Bremen entstehen z. B. zusätzliche Verladekosten für den Lkw, weil keine direkte Überladung von Lkw auf das Schiff und umgekehrt möglich ist, wie das bei der An- und Abfuhr der Eisenbahn geschieht. Die Güterbewegung muß vielmehr über den Schuppen gehen. Die von der Lagerhausgesellschaft erhobene besondere Gebühr von 50 % der in der Gebührenordnung festgelegten Verladegebühr ist eine vom Lkw gegenüber der Eisenbahn zusätzlich zu tragende Gebühr.

¹⁰⁾ Entsprechend § 59 (1) EVO.

¹¹⁾ Vgl. Krien, E., Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Abschnitt Güterfernverkehr, Beladen und Entladen, Erläuterung 1. Hein (a. a. O., S. 100) vertritt die Auffassung, daß § 17 Abs. 1 KVO analog auf die Entladung anzuwenden ist. Seine Meinung begründet er damit, daß Beladen und Entladen als gleiche Ladevorgänge anzusehen seien.

¹²⁾ Vgl. hierzu aber Heimes, A., Verladen und Entladen im Güterverkehr, in Der Güterverkehr, Jahrg. 1955, S. 297.

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hält diese Auffassung nicht für richtig und weist insbesondere darauf hin, daß einmal die mit dem Seefrachtzuschuß verbundenen Leistungen, die als Teil eines Speditionsvertrages im „Seehafen-Speditions-tarif“ erfaßt sind, nicht dem Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs angelastet werden können, ohne gegen diesen bzw. § 22 GüKG zu verstoßen. Andererseits stünden aber auch die Vorschriften der KVO (§§ 17 und 15) entgegen, wonach der Absender verpflichtet ist, das Gut zu verladen.

Die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr bleibt bei ihrer Auffassung, wonach der Grundsatz des quantitativen Leistungsausgleichs Geltung haben soll und deshalb ganz selbstverständlich der Unternehmer berechtigt sein muß, die dem Verloader entstehenden Mehrkosten für die Bewegung des Gutes über den Schuppen zu ersetzen.

5. Zusammenfassend ist festzustellen:

- a) Der RKT ist ein Festtarif.
- b) Der Unternehmer kann auf das ihm nach § 5 KVO zustehende Rollgeld ohne Rechtsverstoß verzichten.
- c) Baukostenzuschüsse in Gestalt der Beteiligung an den Kosten für die Änderung von Verladeeinrichtungen zwecks Anpassung an den Lkw-Verkehr sind zulässig.
- d) Bei der Gewährung von Ladekostenzuschüssen bestehen Meinungsverschiedenheiten, die bei der Neufassung der KVO oder auch schon vorher beseitigt werden sollten.

Es wäre erwünscht, einen für Schiene und Straße übereinstimmenden Standpunkt zur Frage der Auslegung des § 6 EVO zu erarbeiten. Die Vorstellung des Festtarifs auf der Schiene und auf der Straße setzt zwangsläufig die Festlegung derjenigen Tarifpunkte voraus, innerhalb derer der Festtarif gelten soll. Eine unterschiedliche rechtliche Behandlung sollte vermieden werden.

Eine entscheidende Wendung tritt ein, wenn DEGT und RKT auseinanderentwickelt werden. In diesem Falle wird auch die Frage der Roll- und Umladekostenzuschüsse neuer Beurteilung zu unterziehen sein.

II.

Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer steht zur DB in einem besonderen Vertrauensverhältnis. Der Rollfuhrvertrag¹³⁾ verpflichtet den Rollfuhrunternehmer zu enger Zusammenarbeit mit der DB; er stellt ihn — als Erfüllungsgehilfen der DB — unmißverständlich in Wettbewerbsfragen auf die Seite der DB. Gewiß ist die Tätigkeit des Rollfuhrunternehmers nicht auf Eisenbahntransporte beschränkt. Er darf sie aber nur in den Grenzen ausführen, die die vertrauensvolle Partnerschaft mit der DB von selbst gebieten. Das wird um so leichter möglich sein, als der Rollfuhrunternehmer sich bei der Ausführung seiner Geschäfte des rechtlichen Schutzes der DB sicher weiß, und er darf in der Förderung seiner Geschäftstätigkeit durch die DB zuversichtlich sein¹⁴⁾, wie auch umgekehrt der Rollfuhrunternehmer die Pflicht hat, für die DB werbend tätig zu sein^{15), 16)}.

¹³⁾ Es gilt z. Z. die Rollvorschrift vom 1. 10. 1951. Vgl. im übrigen §§ 63 (8) und 77 EVO.

¹⁴⁾ § 3 (2) des Rollvertrages.

¹⁵⁾ § 3 (3) Abs. 1 des Rollvertrages.

¹⁶⁾ Die gegenwärtigen Bestrebungen auf Erhöhung des Rollgeldes stehen selbständig neben dieser grundsätzlichen Ordnung.

Es besteht im bahnamtlichen Rollfuhrdienst Beförderungspflicht¹⁷⁾. Insoweit ergänzt der Rollfuhrdienst den Schienenverkehr zu einem gewissen Haus-Haus-Verkehr.

Notwendig ist ein Vertrauensverhältnis, besonders in Hinsicht auf den Güterkraftverkehr. Hier ist nicht zu übersehen, daß unter dem Einfluß der Beförderungsverhältnisse in der Kriegs- und Nachkriegszeit manche Unternehmer Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ohne Rücksicht auf die Belange der Eisenbahn übernommen haben mit dem verständlichen Bestreben, den Lkw rationell auszunutzen, und zwar im direkten Wettbewerb mit der Eisenbahn. Das kann nicht im Sinne gemeinschaftlicher Verkehrsbetreuung sein. Damit soll nicht die Tätigkeit eines Rollfuhrunternehmers im Güterfernverkehr mit Lkw gänzlich ausgeschlossen werden. Nachdem aber normale Verhältnisse eingetreten sind, ist es durchaus vertretbar, wenn der Unternehmer zunächst seinem Kunden den Schienenweg andient. Nur wenn der Kunde mit Nachdruck auf Lkw-Beförderung besteht, wird man schließlich dem Unternehmer den Einsatz des Lkw's nicht versagen dürfen. Aber es ist ersichtlich, daß zu solcher Geschäftspraxis weitgehendes Vertrauen gehört; und das will in langer Gemeinschaftsarbeit erworben sein. Nur so kann man die Bestimmungen des § 3 (3) Abs. 2 und 3 des Rollvertrages begreifen.

Der bahnamtliche Rollfuhrdienst beschränkt sich auf Frachtgut, Eilgut, beschleunigtes Eilgut und Expreßgut¹⁸⁾, wenn nicht Erklärungen über Selbstabholung oder Vollmachtanzeigen vorliegen oder wenn nach § 77 (2) des DEGT, Teil I Abt. A vom Absender eine andere Zustellung vorgeschrieben wird. Eine bahnamtliche Abfuhr von Wagenladungen ist nur auf Verlangen des Kunden vorgesehen. Gewöhnlich sind die Empfänger von Wagenladungen Selbstabholer oder sie bestimmen selbst, auf welche Weise die Abfuhr geschehen soll¹⁹⁾.

Die Rollfuhr ist nicht auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen beschränkt. Es können nicht-öffentliche, nur einzelnen Vorfrachten dienende Anlagen, wie Spediteursammelschuppen, Lagerplätze, Privatgleisanschlüsse, eingeschlossen werden.

Die Rollgeldsätze haben die Eigenschaft von Höchstpreisen (§ 1 der Preisverordnung vom 10. April 1951; PR 24/51, Bundesanzeiger Nr. 70, S. 17), die also erlassen oder ermäßigt werden können.

Nach der „Verordnung PR Nr. 24/51 über den Einheitsgebührentarif für die Rollfuhr von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut vom 10. April 1951“ sind die Höchstpreise bestimmt für die im Rahmen der Eisenbahnverkehrsordnung durchgeführten bahnamtlichen Rollfuhrdienste und für die Abholung und Zuführung von Sendungen bis zu 2,5 t durch Fernverkehrsunternehmer gemäß § 5 Abs. 4 der Kraftverkehrsordnung (KVO).

Die Höchstpreise sind nach Ortsklassen gestaffelt. Das Verfahren der Einstufung in die Ortsklassen regelt der BVM (§ 3)²⁰⁾ (ohne Mitwirkung des BWM). Durch Erlaß

¹⁷⁾ Von der in der EVO vorgesehenen Möglichkeit, den bahnamtlichen Rollfuhrdienst selbst zu betreiben, hat die Eisenbahn nur wenig Gebrauch gemacht.

¹⁸⁾ Die EVO ordnet nur die bahnsseitige Abfuhr von Expreßgut (§ 41 [2]) an. Die Rollvorschrift (§ 4 [3] d) gestattet es jedoch, auf Verlangen des Absenders auch Expreßgut bahnamtlich anzufahren. Das Verfahren ist aber unbedenklich, weil die Rechte des Absenders nicht eingeschränkt werden und weil es ihm freisteht, ob er von der bahnamtlichen Anfuhr Gebrauch machen will.

¹⁹⁾ Gleichwohl soll darauf hingewiesen werden, daß die Eisenbahn nach der durch Verordnung vom 24. 2. 1940 geänderten Fassung des § 77 (1) EVO dem Empfänger zur Zeit auch Wagenladungen ohne Antrag zuführen könnte.

²⁰⁾ Die Verordnung PR Nr. 24/51 hat das Preisgesetz als Grundlage. Sie ist inzwischen wiederholt ergänzt worden.

vom 15. Januar 1958 wurde der Hauptverwaltung der DB die Befugnis zur Einstufung in die Ortsklassen des EGT übertragen. Man war sich dabei wohl darüber im klaren, daß die DB bei der Bemessung der Rollgebühren in Hinblick auf den Wettbewerb nicht zu großzügig sein würde.

Im einzelnen ist in der Verordnung nicht gesagt, was unter „Rollfuhrleistung“ oder unter „Zufuhr“ und „Abholung“ zu verstehen ist und ob darunter nur die bloße Fuhrleistung zu verstehen ist. Man kann aber auch annehmen, daß eine Erklärung des Begriffs „Rollfuhrleistung“ in der PR 24/51 unterblieben ist, weil für den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer eine solche bereits im Rollfuhrvertrag erfolgt ist und gemäß § 1 (1) nur die Unternehmer unter die Verordnung fallen, die diesen Rollfuhrvertrag abgeschlossen haben.

Mit dem GüKG haben die Rollgebühren nichts zu tun, da dieses Gesetz die Rollfuhrgebühren unabhängig von der Art der Durchführung der Rollfuhr nicht regeln wollte. Ein gutes Funktionieren der Rollfuhr bedingt eine weitgehende Einheitlichkeit, aber auch möglichste Billigkeit der Rollgebühren. Es muß eine einwandfreie Vorausberechnung (Frei-Haus-Lieferung) möglich sein. In allen Fällen aber, wo der Unternehmer nachweislich seine Selbstkosten nicht decken kann, ist die Eisenbahn gehalten, einen Selbstkostenausgleich zu zahlen.

III.

Die Auftragsspediteure sind in der EVO nicht genannt. Sie kennt nur den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer (§ 63), der seinen Auftrag in der Abrollung von der Bahn bekommt, und den Vollmachtspediteur (§ 77), der seinen Auftrag vom Empfänger erhält. Der Typ des Auftragsspediteurs wurde erst 1932 und am 11. Mai 1937 durch das Auftragspediteurabkommen geschaffen. Ehedem erhielten der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer und der Vollmachtspediteur das Entgelt für ihre Rolleistungen vom Kunden nach marktwirtschaftlichen Prinzipien. Insoweit bestand zwischen beiden kein Unterschied. Der Bahnspeditionsvertrag vom 1. März 1932 brachte eine wesentliche Änderung. Nunmehr erhielt der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer sein Rollgeld nach einem Einheitsgebührentarif (EGT)²¹⁾. Die Eisenbahn vergütete darüber hinaus den Kostenüberstand zwischen Rollgelderlös und den Selbstkosten mit einem 10 %igen Nutzenzuschlag. Der Vollmachtspediteur blieb auf die Rollgeldzahlung der Kunden angewiesen. Streng genommen war er nicht verpflichtet, den EGT einzuhalten. Aber kein Kunde wäre bereit gewesen, dem Vollmachtspediteur eine höhere Rollgebühr zu zahlen als dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer. Der Vollmachtspediteur erhielt auf solche Weise sogar durchweg ein geringeres Entgelt.

Darin lag eine Bevorzugung des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers. Deshalb wurde mit dem Auftragspediteur=Abkommen (1932) der ausgleichsberechtigte Vollmachtspediteur einrangiert. Es wurde der Grundsatz gleicher Entgeltlichkeit im wesentlichen jedenfalls wiederhergestellt. Das Auftragsspediteurabkommen vom 11. Mai 1937 legte dem ausgleichsberechtigten Spediteur die Verpflichtung auf, den EGT einzuhalten. Das Abkommen war damals abgeschlossen worden zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei. Heute sind die Verhandlungspartner DB und Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V. Das alte Auftragspediteur=Abkommen könnte somit auch heute noch als Verkehrsgrundlage dienen

²¹⁾ Es betrug allerorts 50 Pf für 100 kg Rollgewicht.

(aus Billigkeitsgründen oder weil man es de facto noch als in Kraft befindlich ansieht). Das geht aber nicht, weil inzwischen der Bahnrollfuhrvertrag herausgekommen ist, der kein Kollektivabschluß wie der Bahnspeditionsvertrag ist. Vielmehr erfolgt der Abschluß des Vertrages von Seiten der DB mit jedem einzelnen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer²²⁾.

Entscheidend wichtig ist der § 3 des Bahnrollfuhrvertrages, der dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer praktisch die Rolle eines Agenten für die DB zuweist. Der Vollmachtspediteur ist aber nach wie vor der Beauftragte des Absenders oder des Empfängers geblieben. Es ist mithin eine Differenzierung zwischen dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und dem Vollmachtspediteur, die durch das alte Auftragsspeditoren-Abkommen nicht mehr überbrückt werden kann.

Es ist eine Lücke entstanden. Viele schientreue Vollmachtspediteure könnten argwöhnen, daß eine Konzentration des Rollgutes auf die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zu einem örtlichen Monopol der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer führt, die letztlich dann in eine Zwangsbestättereie einmünden könnte.

Die DB ist aber nicht abgeneigt, ein neues Auftragsspeditoren-Abkommen abzuschließen, zumal sie bei der Werbung für bahnamtliche Unternehmer jede Benachteiligung der Vollmachtspediteure vermeiden will, sofern diese mit der DB freiwillig und zuverlässig in derselben Weise zusammenarbeiten, wie dies vom bahnamtlichen Unternehmer gefordert wird²³⁾.

Sicherlich wird mancher Vollmachtspediteur die Verpflichtung gern übernehmen, wenn ein Auftragsspeditoren-Abkommen ihn mit ähnlichen Rechten ausstattet, wie die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer sie haben. Das betrifft besonders die Vergütung für die Rolleistung (Rollgeld, Rollgeldausgleichzahlung, nach etwaiger Einführung der Haus-Haus-Tarife ein Entgelt für einen der Eisenbahn geleisteten Rolldienst) und die Haftungsbestimmungen²⁴⁾.

Das im § 77 EVO vorgesehene Verfahren der Vollspedition durch Hinterlegung einer Vollmachtsanzeige bei der Güterabfertigung kann bestehen bleiben.

Es bestehen keine Bedenken, den so gekennzeichneten Speditionstyp mit „Bahnspediteur“ zu bezeichnen²⁵⁾. Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer trägt diese Bezeichnung nach dem Sprachgebrauch zu Unrecht, denn er ist bei Ausübung des Rollgeschäfts kein Spediteur, sondern Beauftragter der DB. Mit Recht wird auf den § 407 HGB hingewiesen, der den Begriff des Speditors eindeutig dartut.

Das Gewerbe erstrebt ein neues Auftragsspeditoren-Abkommen, weil neue Anträge auf Zahlung von Rollgeldausgleich nicht gestellt werden können, aber auch viele Vollmachtspediteure bei Umstufung im Zuge der PR Nr. 2/58 ihren Rollgeldausgleich verloren haben.

²²⁾ Schulze, H., Die Neuregelung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes durch die Rollvorschrift vom 1. Oktober 1951, in Die Bundesbahn, Jahrg. 1952, S. 117.

²³⁾ Schutzbestimmung für Vollmachtspediteure der HVB 50.507 Vgar 18 vom 3. Januar 1952.

²⁴⁾ Die Eisenbahn haftet dem Kunden unmittelbar. Der Beauftragte haftet der Eisenbahn für den Schaden, den sie in der Rollfuhr nach den gesetzlichen Bestimmungen und Tarifen zu vertreten hat. Der Beauftragte muß sich gegen die Haftung bei einem von der Eisenbahn anerkannten Versicherungsunternehmen versichern. Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer haftet teils nach EVO (§ 63 [8]), teils nach HGB. Er ist versichert durch den BRVS. Der Vollmachtspediteur stützt sich bei seinen Geschäften auf die ADSp und ist versichert durch den SVS/RVS oder den Nachtrag zur SVS für Vollmachtspediteure.

²⁵⁾ Vgl. auch Goebel, Wer ist Bahnspediteur?, in Transportdienst, 28. Jahrg., Heft 2 vom 12. Januar 1955.

Die Linienführung der Eisenbahnen, Straßen und Autobahnen in Mitteleuropa

VON DOZ. U. REG.-RAT A. D. DR. IRMFRIED SIEDENTOP, HAGEN (WESTF.)

1. Die Entwicklung der Verkehrswege

Es gehört mit zu den instruktivsten und dankbarsten Aufgaben einer verkehrsgeographischen und damit auch verkehrswissenschaftlichen Betrachtung, die mehr oder weniger große Abhängigkeit unserer Landstraßen, Autobahnlinien und Eisenbahnstrecken von den verschiedenartigsten Formen der festen Erdoberfläche eingehend zu ergründen. Dabei wird man nicht umhin können, auch die technischen Probleme mit zu erwähnen; denn es muß unter allen Umständen daraus ersichtlich werden, wie der Mensch sich mit den Schwierigkeiten im Gelände auseinandersetzt und so zur wesentlichen Bereicherung unserer Kulturlandschaft beiträgt¹⁾. Und da auch ganz automatisch die Verkehrsbewegung in ein absolutes Abhängigkeitsverhältnis zur Verkehrsunterlage (Straße/Schiene) gerät, ist auch die sich hieraus ergebende Problematik von verkehrswissenschaftlichem Interesse.

Über die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes wissen wir genau Bescheid, denn die Bauakten — während des letzten Krieges nicht vernichtet — geben darüber Auskunft, welche Gründe dafür verantwortlich zu machen sind, warum die Linienführung einer betreffenden Strecke nun gerade den und keinen anderen Verlauf aufzuweisen hat. Das Ergebnis des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes setzt sich bekanntlich aus Einzelplanungen der Staaten, Länder, Kreise beziehungsweise Kantone zusammen. Daher konnten die seiner Zeit weit vorausschauenden Vorschläge eines Friedrich List nicht der Verwirklichung zugeführt werden, weil diese vom gesamtdeutschen Standpunkt aus erarbeitet worden waren. Immerhin wurden dann doch im vorigen Jahrhundert schon die einzelnen Netze und Strecken so miteinander verbunden, daß auch die Fernstrecken heute im großen und ganzen noch den modernen Verkehrsbedürfnissen entsprechen. Durch dies an und für sich unorganische Zusammenwachsen von einzelnen, mehr den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Eisenbahnstrecken mußten eine Reihe von Kopfbahnhöfen entstehen, die auch heute noch eine zeitraubende Angelegenheit darstellen. In den schwierigsten Fällen waren Berichtigungen notwendig, um den Kopfbahnhof regelrecht „abzufahren“, so im Gleisdreieck Bebra (Berlin—Frankfurt), Immendingen (Stuttgart—Zürich) und St. Moritz (Oberengadin), um nur einige Beispiele zu nennen. Im mitteleuropäischen Raum kann das Eisenbahnzeitalter als abgeschlossen gelten, was jedoch nicht hindert, daß immer noch kleinere Neubaustrecken und gelegentliche Korrekturen gebaut werden beziehungsweise als angebracht erscheinen. Ausgesprochene Neubaustrecken sind oder werden erbaut im Salzgitter-Lebenstedter Raum, wobei die über Salder führende Strecke verlegt wurde, im Ruhrgebiet: Buer-Nord—

¹⁾ Fels, E., Der wirtschaftende Mensch als Gestalter der Erde (Band 5 des „Handbuches der Allgemeinen Wirtschaftsgeographie“), Stuttgart 1954.