

Einnahmen ausmacht. Der gesamte Restumfang dieses Verkehrs muß nach Tarifen allgemeinen Anwendungsbereichs behandelt werden (besonders das Kapitel 1 der numerierten Tarife und die Montanunionstarife).“⁷⁹⁾

Nach dem Uri-Bericht ist für die Tarifgestaltung eine Zusammenfassung der Arten von Sendungen unvermeidbar.⁸⁰⁾ Immer müssen Gruppenpreise, d. h. Preise für bestimmte Leistungsgruppen gebildet und als Tarife bekanntgegeben werden. Bei der Eisenbahn sind die Transportgüter und die Verkehrsrelationen so verschieden und so zahlreich, daß sich aus ihrer Kombination eine Unzahl von unterschiedlichen Verkehrsleistungen ergibt, deren Verkauf ohne Tarif überhaupt nicht bewältigt werden könnte.

Die Gruppenpreisbildung kann sich aller Staffelnkriterien bedienen. Es ist für die Eisenbahnen allerdings völlig unmöglich, jedem nur irgendwie feststellbaren Unterschied in der Preiselastizität der Nachfrage und jedem nur irgendwie feststellbaren Kostenunterschied der Verkehrsleistungen durch eine Preisdifferenzierung Rechnung zu tragen. Das Schwergewicht der Gruppenpreisbildung liegt beim Regeltarif und den Ausnahmetarifen mit allgemeinem Geltungsbereich, doch machen die Eisenbahnen auch bei manchen speziellen Ausnahmetarifen und Sonderabmachungen von ihr Gebrauch.

Die typische Verkehrsunternehmung ist durch einen ausgeprägten Vielprodukten-Charakter gekennzeichnet. Besonders bei der Eisenbahn ist die Zahl der unterschiedlichen Transportleistungen ungewöhnlich groß. Aus der Anwendung aller Formen einer Tarifiedifferenzierung erwachsen den Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmungen hohe Aufwendungen. Es spricht manches dafür, daß sich die Preisabstufung über Mindest/Höchstpreise mit großen Bandbreiten teurer als die Preisdifferenzierung über Festpreise stellt. Wollten gar die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen bei ihrer Preisbildung die Beförderungskosten und die Nachfrageelastizität jedes einzelnen Beförderungsfalles zugrunde legen, so würden die Kosten der Preisfestsetzung einen erheblichen Teil der aus der Heranführung des Verkehrs an die Marktwirtschaft erhofften Mehreinnahmen wieder aufzehren. Nach Niehans führt eine weitgehende Individualisierung der Tarife statt zu höheren Gewinnen zu allen Nachteilen des orientalischen Basars.⁸¹⁾ Sie bereitet dem Verkehrsträger eine endlose Arbeit und bedeutet für den Verkehrsnutzer eine nicht zumutbare Kompliziertheit.

Die Gruppenpreisbildung ist allerdings für die Eisenbahn auch mit Nachteilen verbunden. Sie schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber Verkehrsträgern und verhindert die volle Ausnutzung aller Möglichkeiten der Preisstrategie durch die Tarifeure der Eisenbahn.⁸²⁾

⁷⁹⁾ Guibert, R., Die Tarifpolitik der SNCF. . . , a.a.O., S. 11 f.

⁸⁰⁾ Bericht über die Harmonisierung der Transporttarife für Kohle und Stahl, Luxemburg 1958, S. 25.

⁸¹⁾ Niehans, J., Preistheoretischer Leitfaden für Verkehrswissenschaftler, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 11. Jg. (1956), S. 312.

⁸²⁾ Klotten, N., Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Basel 1959, S. 192 und 57 ff.

Der Speditionsnahverkehr

VON PETER GOEBEL, KREFELD

Speditionsnahverkehr ist ein wichtiger und auf der Kostenseite gewichtiger Zweig der Gemischtbetriebe des Speditions-gewerbes. Die Spediteure führen ihren Speditionsnahverkehr entweder als Transportmittler (§ 407 HGB) mit Fremdfahrzeugen durch, die von Nahverkehrsunternehmen angemietet werden, oder im Selbsteintritt (§ 412 HGB) mit eigenen Fahrzeugen.

Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (RGBL. 1935 I, S. 788) unterscheidet erstmals zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen. Das vierte Änderungsgesetz zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 1. August 1961 (BGBl. I, S. 1153) bringt in § 84 (3) die Unterscheidung zwischen Allgemeinem Güternahverkehr und Speditionsnahverkehr. Eine Tarifkommission für den Speditionsnahverkehr wurde den Bestimmungen des GüKG entsprechend am 31. 1. 1962 in Frankfurt/M. konstituiert. Ein Tarifantrag ist bis heute (§ 20 a GüKG weder bewilligt noch gestellt. Preisregelnd für die Gebührensätze in der örtlichen Rollfuhr, im Nachbarortsverkehr und für die Beförderungen innerhalb der Nahzone sind der Einheitsgebührentarif (EGT), der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) beziehungsweise der Reichskraftwagentarif (RKT) sowie die Kombinationen EGT/DEGT und EGT/RKT.

Am 4./5. Februar 1931 hatte die Reichsbahn den EGT eingeführt. Die Rollfuhrunternehmer durften — den meisten kam es unerwartet und unerwünscht — das Entgelt für ihre Rolleistungen nicht mehr auskömmlich beim Kunden erheben, sondern nur nach den Sätzen des 50-Pfg-EGT, der die Selbstkosten bei weitem nicht deckte. Den Kostenüberhang mit einem Nutzenszuschlag von 10% vergütete die Reichsbahn als Rollgeldausgleich. Dieser 50-Pfg-EGT wurde im September 1939 dem Preisstop unterworfen und am 1. September 1947 durch einen in Ortsklassen gestuften Rollgebührentarif abgelöst, der jedoch den Namen EGT behielt. Die Bezeichnung „Einheitsgebührentarif“ dürfte nicht mehr zutreffend sein, seit die Verordnung PR Nr. 24/51 die Rollgebühren mit erheblichen Preisunterschieden in Ortsklassen teilt. Die PR Nr. 9/56 vom 25. 7. 1956 brachte den Fortfall der 50-kg-Stufe. Am 1. 3. 1958 wurde mit der PR Nr. 2/58 ein sogenannter „Zwischenstufen-Tarif“ eingeführt, der in weiter Streuung der Ortsklassen und der Gewichtsskala ein leichteres Aufrücken der Betriebe von Stufe zu Stufe ermöglichen sollte. Die Verordnung PR Nr. 1/61 vom 14. 3. 1961 mit den folgenden Verordnungen PR Nr. 9/61 vom 16. 10. 1961, der PR Nr. 2/62 vom 29. 1. 1962 und der PR Nr. 4/62 vom 17. 5. 1962 brachte endlich eine beachtliche Neuerung: die Deutsche Bundesbahn stellte die Zahlung von Rollgeldausgleich ein. Hierdurch wurde das Rollgeld/Rollgeldausgleich-System beseitigt und der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer durfte wieder, wie vor 30 Jahren, ein kostendeckendes Rollgeld bei Versendern und Empfängern erheben. Umso mehr eignete sich dieser Rollgebührentarif dafür, preisbildend für örtliche Rollungen zu sein.

Die Rollgeldpreisanordnung bestimmt Höchstpreise (§ 1, 1) für die in Ausübung des bahn-

amtlichen Rollfuhrdienstes im Rahmen der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) ausgeführten Rollfuhrleistungen im örtlichen Bestellbezirk des Versand- und Bestimmungsbahnhofes.

Es ist zu prüfen, ob nur die reine Rollfuhr preisgebunden ist; denn die Aufgaben, die dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer aus der EVO erwachsen, sind weit umfangreicher und mannigfaltiger als eine reine Rollfuhr. Durch die §§ 63 (8) und 77 (1) der EVO ist der Unternehmer über die Rollung des Gutes hinaus mit der Abholung und Zuführung in die Wohnung oder die Geschäftsstelle beauftragt. Die Leistungen, die der Unternehmer in Ausübung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes erbringen muß, sind aber weder in der Preisordnung noch in der Eisenbahn-Verkehrsordnung erläutert. Nur der Rollfuhrvertrag (§ 11 und Abschn. IV § 17) sagt aus, daß der Unternehmer für bahnamtliche Leistungen Gebühren nach dem Abschnitt IV enthaltenen Tarif erheben (§ 11, 1 Rollfuhrvertrag) darf.

Die Rollgeldpreisanordnung dient der Bundesbahn, denn die EVO sagt in § 63 (8) und in § 77 (1), daß die Eisenbahn „gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr“ Güter abholen, zuführen oder einen Rollfuhrunternehmer dafür bestellen kann. In beiden Fällen hat die Eisenbahn bei der Abholung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach der EVO. Ferner ist bei der „Ausübung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes im Rahmen der Bestimmungen der EVO“ nicht der Versender oder Empfänger Auftraggeber der Unternehmer, sondern die Deutsche Bundesbahn. Auch ist es Sache der Bundesbahn, den Tarif durch Aushang bekanntzumachen. Die Rollfuhrunternehmer werden mithin nur mittelbar tätig. Die Bundesbahndirektionen bewilligen ihren Rollfuhrunternehmern in Absatz 4 des Rollfuhrvertrages die Sätze der Preisordnung.

Durch die Preisordnungen keinesfalls gebunden ist die freie Rollfuhr, die Vollmachtspedition, auch nicht in der Bedienung der Güterbahnhöfe. Der Vollmachtspediteur erhält seinen Auftrag nicht von der Eisenbahn, sondern vom Empfänger. „Die Empfänger sind auch an Orten, wo die Eisenbahn ohne Antrag für die Zuführung sorgt, berechtigt, ihre Güter auf dem vom Absender vorgeschriebenen Bestimmungsbahnhof abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen“ (§ 77 [5] EVO). Auf diese Rollfuhr-Vollmachtspedition erstreckt sich die PR Nr. 1/61 nicht. Sie gilt auch nicht für die Speditionsrollfuhr allgemein, sondern lediglich innerhalb der Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung für die auf den örtlichen Bestellbereich der Bahnhöfe beschränkte Ausführung von Rollfuhrleistungen (§ 1, 1). Die PR bindet ferner nicht den gewerblichen Güterfernverkehr. „Für Stückgüter und Teile von Ladungen im Gewicht bis zu 2,5 t, die der Unternehmer abholt oder zuführt, werden für die Abholung oder Zuführung die Rollgebühren des Einheitsgebührentarifs für bahnamtliche Rollfuhrunternehmer erhoben“, sagt § 5, 4 KVO. Die gleiche Regelung gilt, wenn der Unternehmer ortsansässige Spediteure oder Fuhrunternehmer mit der Abholung oder Zuführung beauftragt. Folglich bindet die KVO den Fernverkehrsunternehmer oder dessen Beauftragten nicht an die Preisordnung, sondern an den Rollgebührentarif des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers.

Die Umgrenzung des bahnamtlichen Rollfuhrbezirks, auf den sich diese Preisbildung ausschließlich bezieht, wird durch die zuständige Bundesbahndirektion im Rollfuhrvertrag vorgenommen. Die Einstufung der Rollgeldpreisanordnungen werden nicht für Orte oder Ortsteile, sondern für die Güterbahnhöfe gültig. Der Umfang der bahnamtlichen Rollfuhrbezirke wird von den Bundesbahndirektionen umgrenzt. Die Bundesbahndirektionen haben es folglich in der Hand, den Gültigkeitsbereich der Preisordnung zu erweitern oder zu begrenzen.

Durch eine sehr enge Begrenzung des bahnamtlichen Rollfuhrbezirks rings um den Güterbahnhof herum wäre theoretisch die örtliche Außerkraftsetzung der Preisordnung möglich.

Bewilligt die Bundesbahndirektion ihrem Unternehmer im Rollfuhrvertrag Sätze innerhalb des Rollfuhrbezirks, so ist sie an die Höchstpreise der Verordnung gebunden. Außerhalb des Rollfuhrbezirks, im Fernbestellbezirk, können die Rollgelder frei zwischen Eisenbahndirektion und Unternehmer vereinbart werden. Die kilometrische Umgrenzung des Rollfuhrbezirks erstreckt sich nach der Motorisierung im wesentlichen heute immer noch auf das Gebiet, das die Reichweite des Pferdefuhrwerks einst bestimmte. Man wird es verstehen können, daß diese Begrenzung nicht mehr als zeitgemäß empfunden wird. Hinzu kommt, daß der Speditionsnahverkehr zunehmend als Verteiler der über Speditionslager laufenden Güter tätig wird. Es wird deutlich, daß die einst mit Pferdefuhrwerken betriebene Rollfuhr über örtliche Grenzen hinaus in die Fläche der Nahzone gewachsen ist und sich kraft der Leistungsfähigkeit des Lkw's im Speditionsnahverkehr ein bedeutender Zweig des Transportwesens herausbildet, der innerhalb der 50-km-Zone und sorgfältig getrennt vom Allgemeinen Güternahverkehr eigenständig wirksam ist.

Für diesen Speditionsnahverkehr bietet die Kombination DEGT/RKT/EGT eine gute preisbildende, wenn auch nicht preisbindende Kalkulationsgrundlage. Es ist jedoch gewiß, daß der GNT nicht anwendbar ist. Für den Güternahverkehr bestand in den Jahren 1938 und 1939 eine Mindestpreisregelung. Man wechselte dann vom Mindest- zum Höchstpreis. Am 22. 1. 1940 kam die NVP, die Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr. Diese Verordnung wurde im Laufe der Jahre mehrmals geändert und erging in neuer Form am 14. 9. 1951 (PR Nr. 45/51). Die Verordnung galt nicht für Fuhrleistungen mit Kaufmannsgütern, sofern bei der einzelnen Fahrt Güter für mehrere Absender oder Empfänger befördert wurden (§ 2, 3 NVP). Der Speditionsnahverkehr, der Fuhrleistungen mit Kaufmannsgütern für mehrere Absender oder Empfänger führt, blieb von der NVP gänzlich unberührt, zumal § 2, 2 dieser PR Nr. 45/51 auch den Rollfuhrverkehr ausschloß, der in unmittelbarem Zusammenhang mit Beförderungen der Eisenbahn, des gewerblichen Güterfernverkehrs und der Binnenschifffahrt stand.

Am 1. 2. 1959 trat der Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen, der GNT, als Verordnung TS 11/58 in Kraft. Ausgenommen von dieser Verordnung sind (§ 1 [2]):

1. die Beförderung von Gütern, sofern das Gewicht der Sendung 2500 kg nicht übersteigt;
2. die mit einer vorangegangenen oder nachfolgenden Beförderung von Gütern zusammenhängende An- und Abfuhr innerhalb des Gemeindebezirks;
3. die sonstige Beförderung von Gütern, soweit für sie besondere Tarife festgesetzt sind oder werden.

Hiernach ist der Speditionsnahverkehr aus dem tariflichen Geltungsbereich des GNT's weitgehend ausgeschlossen. Strittig allein könnte sein, ob auch im Speditionsnahverkehr Sendungen nach dem GNT abzurechnen wären, deren Gewicht 2500 kg übersteigt, bei denen eine vorangegangene oder nachfolgende Beförderung nicht erfolgte oder die Rollung über den Gemeindebezirk hinausgeht.

Der GNT bietet (§ 2) in Tafel I Tages- und Kilometersätze, in Tafel II Stundensätze und in Tafel III Leistungssätze, die nicht mehr als 10 v.H. über- und nicht mehr als 30 v.H. unterschritten werden dürfen. Im Dauervertragsverhältnis mit dem Auftraggeber (§ 3)

dürfen die Leistungssätze der Tafel III sogar bis 40 v.H. unterschritten werden. Der GNT ist also ein Margentarif.

Es entspricht nicht den im Speditionsgewerbe üblichen Gepflogenheiten, für die Beförderung von Kaufmannsgut Tages- oder Stundensätze zu berechnen. Der Spediteur macht seinem Auftraggeber das Angebot, die Beförderung des Gutes zu einem festen Satz je 100 kg zu übernehmen. Die Tafel III des GNT mag auf den ersten Blick in ihrem Aufbau nach Entfernungen und Gewichten den im Speditionsgewerbe üblichen Tarifen ähneln, staffelt jedoch die Frachtsätze nach Tonnen und nicht nach 100-kg-Stufen wie der EGT, der DEGT und der RKT. Die Sätze dieser GTN=Tafel=III fallen aber völlig aus dem Rahmen etwa vergleichbarer Rollgebühren.

Eine Gegenüberstellung der Gebührensätze der TS 11/58 beispielsweise mit der PR 3/63 zeigt folgenden Preisunterschied:

2500 kg	Bahnamtliche Rollfuhr oder Vollmachtspedition Ortsklasse 7 EGT	DM 26,—
2500 kg	GNT=Tafel=III 1 km obere Marge 5,40 plus 10 0/0 untere Marge 5,40 min. 40 0/0	DM 5,94 DM 3,24

Unmöglich kann man die Rollgebühren des EGT an den Leistungssätzen der Tafel III des GNT messen. Wie *Borgaß/Bohley* dartun, dienen die Leistungssätze der Tafel III vor allem für die Berechnung bei der Beförderung von Massengütern im flüssigen Verkehr, sie können also nicht für jeden Auftrag zugrunde gelegt werden, bei welchem die Berechnung nach einem Satz je 100 kg oder je cbm gefordert wird. Die Leistungssätze sind „Akkord-Sätze“, bei denen das Entgelt mit der steigenden Leistung des Unternehmers wächst, während für den Auftraggeber die Berechnung je 100 kg oder je Tonne gleichbleibt.¹⁾

Bei Prüfung der Sätze verschiedener Tarife ist nicht nur der Preis, sondern auch die Leistung zu vergleichen. Zu jeder Rollung gehören Nebenleistungen, insbesondere das Be- und Entladen, das ein sehr wesentlicher Teil der Rolleistung ist. Der GNT aber gibt bezüglich der Kosten der Be- und Entladung keine verständliche Auskunft. „Für die ortsübliche Mithilfe beim Be- oder Entladen“, sagt § 12 (2) „wird ein Entgelt nicht berechnet“. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen, die AGNB, ergänzen in § 6 (1) den GNT nur dürftig, wenn gesagt wird: „Soweit nicht nach Vereinbarung oder örtlicher Übung etwas anderes gilt, ist das Be- oder Entladen von Gütern durch den Auftraggeber bzw. Absender oder Empfänger vorzunehmen“. Dennoch darf man sowohl dem GNT als auch den AGNB entnehmen, im Allgemeinen Güternahverkehr sei die Tätigkeit des Be- und Entladens keineswegs ein selbstverständlicher Teil der Beförderungsleistung des Unternehmers, sondern Sache des Auftraggebers.²⁾

¹⁾ *Borgaß, H. und Bohley, B., Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT), Düsseldorf 1959.*

²⁾ Vgl. auch *Borgaß/Bohley*, Kommentar o.O., o.J.: „Unter ortsüblicher Mithilfe beim Beladen und Entladen kann nur eine Tätigkeit des Fahrers bei der Bewegung des Gutes zum Wagenboden oder in umgekehrter Richtung verstanden werden. Ein Abtragen des Gutes vom oder zum Lager, gleichgültig ob eben oder über Treppen, gehört nicht zur Mithilfe beim Be- und Entladen. Für die Berechnung dieser besonderen Ladearbeiten bedarf es keiner vorherigen Vereinbarung.“

Zu den diesbezüglichen Bestimmungen der AGNB kommentiert *Dietrich Balfanz*: „Grundsätzlich ist das Be- und Entladen nicht Angelegenheit des Unternehmers, sondern des Auftraggebers bzw. Absenders einerseits und des Empfängers andererseits.“

Der Unterschied des Allgemeinen Güternahverkehrs zum Speditionsnahverkehr wird auch deutlich durch die Haftpflicht. „Die Haftung des Spediteurs für von ihm angerollte Güter ist beendet, sobald sie dem Empfänger vor seinem Grundstück zur Abnahme bereitgestellt und abgenommen sind“ (§ 53 ADSp). Es heißt aber weiter: „Auf Verlangen des Empfängers und auf seine Gefahr sind solche Güter im Gewicht bis zu 50 kg das Stück, sofern ihr Umfang nicht die Beförderung durch einen Mann ausschließt, in Höfe, Keller und höhere Stockwerke abzutragen“. Als wichtige Ergänzung zu den ADSp versichert § 1, 3 RVS mit dem Rollfuhrauftrag auch das Risiko der Be- und Entladung. Der Rollauftrag umfaßt das Rollen eingehender, abgehender oder zu Lager gehender Güter neben dem damit in Verbindung stehenden Umschlag, wobei unter Umschlag das Aufladen auf das Fahrzeug, Abladen vom Rollfahrzeug auf den Eisenbahnwagen, das Binnenschiff, den Kraftwagen zu verstehen ist.³⁾ Im Geltungsbereich des GNT kann eine Mithilfe beim Be- und Entladen nicht deshalb „ortsüblich“ sein, weil die Besorgung von Sendungen in die Wohnung oder Geschäftsstelle der Versender oder Empfänger zu den Aufgaben des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers gehört.

Bei Betrachtung der verschiedenen Gebührensätze ergibt sich die Frage, ob auch der DEGT und der RKT im Güternahverkehr angewandt werden können. Der RKT ist zwar der Reichskraftwagentarif für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, sein Frachtanzeiger beginnt aber schon bei 1 Kilometer. Beförderungen von Gütern auf eine Entfernung von 1–50 km erfolgen in jedem Fall innerhalb der Nahzone (§ 2 [2] GüKG). Wenn besondere Tarife festgesetzt sind, gilt der GNT (§ 1, 3) nicht. Als Parallele zum DEGT, aber auch zur Regelung für den Vor- und Nachlauf im Güterfernverkehr, bietet der RKT Sätze von 1 bis 50 km. — Man kann die Auffassung vertreten, daß der RKT im Speditionsnahverkehr anwendbar ist, gewiß dann, wenn die Abrechnung im Bereich der Tarifgegebenheiten des GNT liegt — und die sind mannigfaltig.

Irreführend wäre es, den Speditionsnahverkehr als einen „Sammelladungsverkehr innerhalb der Nahzone“ zu bezeichnen. Die Verordnung PR Nr. 4/63 über Vergütungen im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen vom 12. Juni 1963 besagt zu Begriffsbestimmung und Geltungsbereich in § 1 (1): „Spediteursammelgut im Sinne dieser Bestimmungen sind Sendungen im Gewicht bis 6000 kg, die von einem Spediteur zusammengefaßt und zu einer Frachtbriefsendung vereinigt mit der Eisenbahn oder dem Kraftwagen an einen Spediteur versandt werden“. Eine Beförderung von Spediteure zu Spediteur innerhalb der 50-km-Zone ist nicht das Wesen des Speditionsnahverkehrs. Im Speditionsnahverkehr werden Sendungen mehrerer Absender an mehrere Empfänger üblicherweise direkt, ohne Zwischenschaltung eines Empfangsspediteurs befördert. Es werden aber auch Sendungen mehrerer Versender an einen Empfänger oder Sendungen eines Versenders an mehrere Empfänger und Sendungen eines Versenders an einen Empfänger gerollt. Der Spediteur übernimmt vermittelnd und verbindend oft im Nachlauf oder Vorlauf für Beförderungen auf lange Strecken die Tätigkeit der guten alten Botenfahrzeuge. Das ist aber kein Sammelladungsverkehr im Sinne der PR 4/63. —

Dennoch mag ein Vergleich der Kundensätze für den Spediteursammelgutverkehr mit den Gebühren des RKT und des GNT aufschlußreich sein. Auf kurzer Strecke liegen die Leistungssätze des GNT unauskömmlich niedrig, überragen aber bei einer Sendung im Gewicht von 1000 kg auf 100 Kilometer die Kundensätze und den Reichskraftwagentarif beträchtlich.

³⁾ *Krien, E. und Hay, E., Die Allgemeinen Spediteurbedingungen (ADSp), Berlin 1959.*

		Kundensätze Tafel I	RKT	GNT Tafel III
		DM	DM	DM
1000 kg	1 km	—	21,80	3,20
	10 km	—	21,80	9,90
	50 km	38,30	28,80	30,90
	100 km	52,30	46,30	57,90
	150 km	63,—	63,—	87,70
2500 kg	1 km	—	50,75	5,40
	10 km	—	50,75	15,20
	50 km	74,50	66,50	47,50
	100 km	106,25	106,25	89,—
	150 km	144,25	144,25	132,90

Die Unmöglichkeit, die Leistungssätze der Tafel III heranzuziehen, bezeugt § 7 GNT, wonach die Berechnung der Entfernung, die das Fahrzeug bei jeder Fahrt beladen zurücklegt, nach dem Gewicht der Ladung, bei Lastzügen nach dem Gewicht der Gesamtladung erfolgt. Leerkilometer dürfen nach den Kilometersätzen der Tafel I berechnet werden, soweit sie die Lastkilometer übersteigen. § 5 Abs. 3 gilt entsprechend.

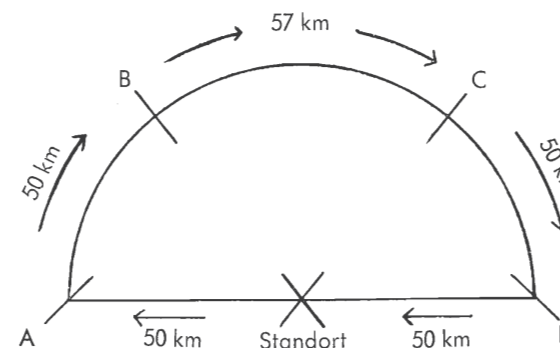
Dieser § 5 (3) besagt: „Die Kilometersätze werden nach der kürzesten, für das eingesetzte Fahrzeug verkehrsüblichen Verbindung zwischen der Be- und der Entladestelle berechnet“. Im Speditionsnahverkehr ist es verkehrsüblich, Kunden von einem Knotenpunkt aus in der Flächenstreuung zu bedienen. Die Fahrtroute eines Lastkraftwagens im Speditionsnahverkehr verläuft verkehrsüblich meist nicht radial, sondern zirkulär.

Wenn also ein Spediteur vier Empfängern (A, B, C, D) vier Sendungen von je 2500 kg anzuliefern hat, die in einem Halbkreis von 50 km um seinen Standort ansässig sind, dann wird die Zustellung dieser vier Sendungen durch einen 10=t-Lastzug über die Fahrtroute im Halbkreis der Nahzone bewirkt.

Die Entfernung, die der Lastzug zurückzulegen hat, ergibt sich aus der Berechnung des Umfangs eines Kreises mit einem Radius von 50 km:

$$2 R \times \pi = 2 \times 50 \times 3,14 = 314 \text{ km}$$

Der Fahrweg des Lkw's auf dem Halbkreis ist mithin 157 km. Unter Zurechnung der beiden Radien von je 50 km ist die Gesamtstrecke 257 km (vgl. die grafische Darstellung).



Nach § 7 GNT hätte der Spediteur die Fracht mit den Empfängern A, B, C, D wie folgt abzurechnen:

A zahlt für 50 km $\frac{1}{4}$ der 10=t-Fracht =		
113,30 : 4 =		DM 28,32
B zahlt $\frac{1}{4}$ der 10=t-Fracht auf 50 km	DM 28,32	
$\frac{1}{3}$ der 7,5=t-Fracht auf 50 km	" 30,63	
91,90 : 3 =		DM 58,95
C zahlt $\frac{1}{4}$ der 10=t-Fracht auf 50 km	DM 28,32	
$\frac{1}{3}$ der 7,5=t-Fracht auf 50 km	" 30,63	
$\frac{1}{2}$ der 5=t-Fracht auf 57 km	" 41,15	
82,30 : 2 =		DM 100,10
D zahlt $\frac{1}{4}$ der 20=t-Fracht auf 50 km	DM 28,32	
$\frac{1}{3}$ der 7,5=t-Fracht auf 50 km	" 30,63	
$\frac{1}{2}$ der 5=t-Fracht auf 57 km	" 41,15	
die 2,5=t-Fracht auf 50 km	" 47,50	
und -83 je km auf 50 Leer-km	" 41,50	DM 189,10
Insgesamt für 257 km:		DM 376,47

Der Empfänger A brauchte nach dem GNT also nur DM 28,32 zu zahlen, vom Empfänger D wären aber DM 189,10 zu fordern, wenn der GNT im Speditionsnahverkehr wirksam würde.

Bei der Berechnung nach dem RKT müsste jeder Empfänger DM 66,50 je Sendung entrichten, also insgesamt DM 266,—.

Im Speditionsnahverkehr ist es handelsüblich, die Entfernung vom Versand- zum Empfangs-ort nach Bahnkilometern zu berechnen und nicht nach der Entfernung, die das Fahrzeug zurücklegt. Der Speditionsnahverkehr unterscheidet sich in seiner Struktur, seinem Auf-

gabenbereich und seiner Kostenrechnung wesentlich von dem Allgemeinen Güternahverkehr. Der GNT ist deshalb für den Speditionsnahverkehr nicht verwendbar.

Selbstverständlich ist nicht jede von einem Spediteur innerhalb der 50-km-Zone durchgeführte Rollung Speditionsnahverkehr. Ein Spediteur kann durchaus auch im Allgemeinen Güternahverkehr tätig werden. Für die von einem Spediteur im Allgemeinen Güternahverkehr durchgeführten Beförderungen werden der GNT und die AGNB gültig. Das ist eine deutliche Parallele zum Güterfernverkehr; ein Spediteur, der im Güterfernverkehr tätig wird, übernimmt (§ 412 HGB) die Rechte und Pflichten eines Güterfernverkehrsunternehmers. Der Güterfernverkehr unterliegt stets, auch im Falle des Selbsteintritts eines Spediteurs, den Bestimmungen des RKT und der KVO.

Falls der Spediteur im Speditionsnahverkehr einen Nahverkehrsunternehmer mit der Durchführung seiner Rollung beauftragt, also vermittelnd (§ 407 HGB) handelt, ändert das an der Wirksamkeit des ADSp nichts. Speditionsnahverkehr bleibt Speditionsnahverkehr, auch wenn dieser im Auftrag eines Spediteurs von einem Nahverkehrsunternehmer ausgeführt wird. Im Güterfernverkehr ist zwischen Kraftwagenspediteur und Fernverkehrsunternehmer zu unterscheiden, im Nahverkehr aber zwischen Speditionsnahverkehr und Allgemeinem Güternahverkehr. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. 9. 1955, die AGNB, schließen zudem mit § 1, 4 b von ihrem Geltungsbereich die Speditionsrollfuhr aus, die unter die ADSp fällt.

Eine Versicherungspflicht gegen Güterschäden (§ 85, 2 zu § 103, 2, 7 GüKG) ist im Güternahverkehr noch nicht eingeführt. Der Spediteur wird folglich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 1 ADSp) die Speditionsversicherung decken und sich davon überzeugen, daß der Nahverkehrsunternehmer, den er mit der Beförderung seiner Güter beauftragt, ordentlich versichert ist. Deckt der Versicherungsschutz des Nahverkehrsunternehmers das Risiko der Rollung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften, dann kann sich der Spediteur im Schadensfall auf § 52 a ADSp berufen und den Anspruch, der ihm gegen den Frachtführer entsteht, an seinen Kunden abtreten.

Als Geschäftsbedingungen sind die ADSp ein bedeutsames Ordnungswerk für die Spedition. Die ADSp tragen zwar, trotz der besonderen Hinweise auf Rollgut in den §§ 33, 34 und 39–42 nicht die Verpflichtung in sich, zugleich Beförderungsbedingungen für einen neuen Zweig des Kraftwagenverkehrs zu sein, der erst in den letzten Jahren zu seiner heutigen Bedeutung heranwuchs, den Speditionsnahverkehr! – Ganz sicher sind die ADSp aber, in Verbindung mit dem SVS/RVS, für den Speditionsnahverkehr die gegebenen Beförderungsbedingungen, auch im Sinne der Unabdingbarkeit der Haftung, die sich aus § 85 zu 26 des GüKG ergibt.

Die Bedeutung der Rollfuhr ist über die Grenzen der Einzugsgebiete der Häfen, der bahnamtlichen Rollbezirke und die Bereiche örtlicher Rollfuhr hinausgewachsen. Vielen Speditoren erwuchs aus der Verkehrsentwicklung die beachtliche Aufgabe, zusätzlich zur Vermittlertätigkeit (§ 407 HGB) im Speditionsnahverkehr einen schnellen und zuverlässigen Dienst mit eigenen Fahrzeugen (§ 412 HGB) herzustellen.

Buchbesprechungen

Linden, W., Grundzüge der Verkehrspolitik
(Die Wirtschaftswissenschaften, 32. Lfg., Reihe B), Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden 1961, 192 S., DM 15,40.

Der Verfasser sieht die Aufgabe der Verkehrspolitik als nationalökonomischer Disziplin darin, allgemeine Grundsätze zu erarbeiten und unabweisbare Tatsachen aufzuzeigen, mit deren Hilfe die staatliche Verkehrspolitik objektive Entscheidungen fällen kann. Dieser Maxime folgend werden zunächst die Beziehungen zwischen Verkehr und Wirtschaft (1. Kapitel) und die Erscheinungsformen des Verkehrs (2. Kapitel) analysiert.

Gleichzeitig wird im jeweiligen Sachzusammenhang auf die Nachteile der gegenwärtigen „ungesunden“ Verkehrsteilung hingewiesen.

Die Schilderung der bisher nur unzureichend gelösten Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern und die Diskussion möglicher verkehrspolitischer Ansatzpunkte zu ihrer Verbesserung bilden den roten Faden des vorliegenden Grundrisses. Folgerichtig werden im dritten Kapitel Bausteine einer Theorie der Verkehrspolitik dargestellt, die eine kostenorientierte Verkehrsteilung zu verwirklichen sucht. Besonderes Gewicht wird dabei auf die Tarifpolitik, die Harmonisierung der Kosten, die Marktregulierung sowie auf die Investitionspolitik gelegt.

Die Probleme der wissenschaftlichen Verkehrspolitik wären noch etwas deutlicher geworden, wenn der Verfasser z. B. bei der Erörterung der Koordinationsfähigkeit der Tarifpolitik die vorliegenden theoretischen Erkenntnisse eingehender behandelt hätte. Es gibt zwar keinen Automatismus, der die wirtschaftlichste Verwendung der zur Verfügung stehenden Transportmittel anzeigt (S. 38), doch bieten zunächst die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsmittel einen brauchbaren Ansatzpunkt für eine optimale Verkehrsteilung. Gleichet man die betriebswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsträger

an die durch sie verursachten volkswirtschaftlichen Kosten an, wird also jedes Verkehrsmittel mit seinen vollen Kosten belastet, kann die Verkehrsteilung verbessert werden. Das Optimum der Verkehrsteilung ist theoretisch dann erreicht, wenn jede homogene Leistung ihren eigenen Tarif hat. Damit ist aber noch keine Aussage über die Tarifhöhe getroffen. Beim gegenwärtigen Stand nationalökonomischer Theorie sind allgemeingültige Maßstäbe hierzu auch nur in der Form notwendiger, nicht aber hinreichender Bedingungen formulierbar.

Die Beantwortung dieser Frage erfordert eine subtilere Kenntnis der Kostenstruktur der einzelnen Verkehrsträger. Auf diesem Gebiet harren der Verkehrswissenschaft noch umfangreiche Aufgaben, vor deren Lösung neue theoretische Einsichten kaum denkbar erscheinen.

Die Anwendung leistungsbezogener, also kostenorientierter Tarife würde ferner die Aufgabe der Tarifgleichheit im Raum voraussetzen, für die es keine überzeugende Begründung gibt.

Dem Verfasser kommt das Verdienst zu, nicht nur die Grundzüge der Verkehrspolitik anschaulich dargestellt, sondern angehende Verkehrswirtschaftler auch an die entscheidenden Probleme dieser Disziplin herangeführt zu haben.

Prof. Dr. H. Jürgensen, Hamburg

Schiene und Straße 1962 — 12. Jahrgang — Hrsg. von Leo Brandt, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag, Dortmund, 240 S., DM 17,50.

Auch im 12. Jahrgang (1962) des Standard-jahrbuches *Schiene und Straße* stehen die Fragen einer den Zielen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft konformen Verkehrsordnung im Vordergrund der ordnungspolitischen Betrachtungen. „Zum Programm der EWG für eine europäische Verkehrspolitik“