

*Inhalt des Heftes*

Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB) . . . . .	1
von Dr. Walter Linden	
Nahverkehrsmittel und Straßenbreiten (gezeigt am Beispiel der Stadt Krefeld) . . . . .	25
von Dr. Dr. W. Böttger und Dipl.-Ing. G. Strommenger	
Zur Seehafen-Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn . . . . .	35
von Professor Dr. Paul Schulz-Kiesow	
Eingliederung Deutschlands in Weltluftverkehr und Weltluftrecht . . . . .	43
von Dozent Dr. Johannes Bärmann	
Die Vorschläge der deutschen Wirtschaft zur Lösung der Verkehrskrise . . . . .	54
von Reichsbahn-Vizepräsident a. D. L. Bätzing	
Buchbesprechungen . . . . .	60

Diesem Heft liegt das Inhaltsverzeichnis des 22. Jahrganges — 1951 — bei.

Der Preis für das Einzelheft beträgt DM 6,50, für das Jahresabonnement DM 24,—, zuzüglich Zustellgebühr.

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an Professor Dr. Dr. P. Berkenkopf, Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, Universität.

Bestellungen sowie alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu richten an den Verkehrs-Verlag J. Fischer, Düsseldorf, Paulusstr. 1, Fernruf 61410, Postscheckkonto Köln 22145.

**Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (RKB)**

Von Dr. Walter Linden

I.

**Vorgeschichte**

Solange der Lastkraftwagen (Lkw) als Verkehrsmittel eine allgemeine Bedeutung noch nicht errungen hatte, konnte der Gesetzgeber sich darauf beschränken, durch Anpassung der einschlägigen Vorschriften der allmählich sich vollziehenden Neugestaltung des Verkehrswesens Rechnung zu tragen. Es handelte sich im Jahre 1917 erst um schwache Ansätze zu einer umfassenden reichseinheitlichen Regelung des gesamten gewerblichen Kraftverkehrs, als in einer Bundesratsvorlage der Entwurf für eine Verordnung betr. Kraftfahrlinien eingebracht wurde. Damals ging es zunächst einmal darum, von den allzu engen Bestimmungen der Gewerbeordnung loszukommen, weil man die den Ortsbereich überschreitende Bedeutung der Leistungen des Kraftfahrzeugs erkannte; allerdings ging man davon aus, daß das neue Verkehrsmittel sich nicht wesentlich anders betätigen würde als in der Form des Schienenersatzverkehrs. Wie es bei der Personenbeförderung mit Omnibussen als geradezu selbstverständlich angesehen wurde, so schien auch für die Gütertransporte die linienmäßige Verkehrsabwicklung das gegebene. Daß insbesondere der Lkw seine besondere Leistungsfähigkeit gerade dann beweisen würde, wenn er nicht an bestimmte Fahrpläne und nicht an die Einhaltung bestimmter Linien gebunden wurde, war eine Erkenntnis, die sich erst viele Jahre später durchzusetzen begann. Die überaus aktive Kraftverkehrspolitik der Reichspost und deren Ansprüche auf Sonderstellung brachten es außerdem mit sich, daß die öffentliche Diskussion sich fast ausschließlich mit dem Linienverkehr befaßte und die Kraftverkehrsgesellschaften und die ersten Anfänge der „Eisenbahnkraftverkehre“ schienen die These von der linienmäßigen Verkehrsabwicklung im Güterkraftverkehr zu bestätigen. All das bewirkte, daß die Arbeit des Gesetzgebers nur das Linienprinzip im Auge hatte.

Das Kraftfahrlineiengesetz des Jahres 1925 sowie die dazu erlassenen Ausführungsanweisungen versuchten bestenfalls die alten Bestimmungen zu verfeinern und zu ergänzen; die Reichsbahn wollte sich durch Abmachungen mit den Kraftverkehrsgesellschaften gegen die der Schiene abträgliche Entwicklung des Kraftwagens schützen, aber sie konnte sich dabei nur auf die gesetzlichen Vorschriften über den Linienverkehr berufen. Die Privatinitiative im Güterkraftverkehr brachte auf der anderen Seite die Einsatzmöglichkeiten des Lkw in Anpassung an die Wünsche der Verlager mehr und mehr zur Entfaltung; mochte der Gesetzgeber den Linienverkehr regeln und genehmigungspflichtig machen, so bewies der Lkw seine besondere Leistungsfähigkeit im individuellen Einsatz, und dieser wurde durch die Linienregelung nicht erfaßt. Auch die im Herbst 1928 veröffentlichte Durchführungsverordnung zum Kraftfahrlineiengesetz enthielt nicht viel mehr als eine genauere Formulierung des Linienbegriffs; den außerhalb der linienmäßigen Verkehrsbedienung sich abspielenden Güterkraftverkehr hatte man trotz eingehender Ueberlegungen außer acht gelassen.

Aus dieser offensichtlichen Verknennung der Entwicklung und Bedeutung des Güterkraftverkehrs ergaben sich im wesentlichen drei Folgewirkungen:

1. Gegen die Einsatzmöglichkeiten des Lkw bot die gesetzliche Regelung keine ausreichend wirksame Handhabe.
2. Die Reichsbahn schritt im Wettbewerb zur Selbsthilfe, indem sie einerseits durch innerbetriebliche Maßnahmen ihren Verkehrsdienst lebendiger gestaltete und verbesserte, und indem sie andererseits durch mancherlei Tarifmaßnahmen dem freien Gewerbe entgegentrat; um den in einer Schlüsselstellung stehenden Spediteur weitgehend an sich zu binden, schuf sie den Bahnspeditionsvertrag.
3. Das Kraftverkehrsgewerbe, das sich nur hinsichtlich der linienmäßigen Verkehrsbedienung an bestimmte Vorschriften halten mußte, nutzte demgegenüber alle ihm offen gebliebenen Möglichkeiten, um sich im Konkurrenzkampf die Existenz zu erhalten.

In Zeiten gleichbleibender oder gesteigerter Wirtschaftsintensität würde die Entwicklung trotz der völlig unregelmäßigen Wettbewerbsverhältnisse nicht notwendig zu chaotischen Zuständen geführt haben müssen. In jenen Jahren aber sank infolge der schweren Wirtschaftskrise das Transportaufkommen ungefähr um 40 %, die Einnahmen aus dem Transportdienst schrumpften katastrophal zusammen, und so mußten in der Verkehrsbedienung Zustände eintreten, die in einem geordneten Staatswesen unhaltbar waren.

Als jedoch der Gesetzgeber im Jahre 1931 mit der Notverordnung endlich vom Grundsatz der Linienregelung abging und den Güterkraftverkehr in seiner Gesamtheit genehmigungspflichtig machte, da stand er nun so stark unter dem Eindruck des allgemeinen Wirtschaftszerfalls, daß er die im Meinungsstreit jener Jahre von den Gegnern des Kraftwagens aufgestellten Thesen als bewiesen annahm und der Begründung eine Formulierung gab, die weitgehend den von der Eisenbahn immer wieder vorgetragenen Argumenten Rechnung trug. Von der großen Bedeutung des Lkw für die Verkehrsbedienung fand sich in dieser amtlichen Begründung kein Wort, die individuelle Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels wurde nicht etwa positiv, sondern negativ bewertet; dem Gewerbe wurde nämlich der Vorwurf gemacht, daß es die gesetzlichen Vorschriften (Linienprinzip!) umgangen habe, während doch in Wirklichkeit der Gesetzgeber in Verknennung der tatsächlichen Verhältnisse es versäumt hatte, in den einschlägigen Bestimmungen auf die neuartige Verkehrsleistung Rücksicht zu nehmen. Wenn die Notverordnung nicht das Ende des freigewerblichen Unternehmertums mit sich brachte, so lag das darin begründet, daß die individuellen Einsatzformen des Lkw und die gerade in der Krisenzeit besonders wertvolle Leistungsfähigkeit des neuen Verkehrsmittels, gepaart mit der Wendigkeit, Zähigkeit und gewiß auch mit einem guten Schuß Skrupellosigkeit der einzelnen Unternehmer und Spediteure, die Durchführung des Existenzkampfes auf Seiten des Gewerbes ermöglichten. Es kam noch hinzu, daß der technische Fortschritt gerade damals dem Lkw eine außergewöhnliche Senkung der Betriebskosten durch den Dieselmotor und die Erhöhung der Lebensdauer der Reifen bescherte; außerdem gingen im Zuge der amtlichen Deflationspolitik die Lohn- und Materialkosten stark zurück, weit voraus lag die außerordentliche Verbilligung der Reifenpreise.

Rückschauend mag man diese ganze Entwicklungsepoche dadurch kennzeichnen sehen, daß

- a) zunächst eine einheitliche Verkehrspolitik überhaupt fehlte, daß

- b) dann in den maßgebenden Kreisen Wesen und Bedeutung des Güterkraftverkehrs allzu lange gründlich verkannt wurden, und daß man
- c) zuletzt unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise und unter dem maßgebenden Einfluß der Reichsbahn zu einer vorwiegend negativen Bewertung des Lkw für den großen Verkehrsdienst kam.

Ist es dem Lkw aber trotz der auf der ganzen Linie wider ihn stehenden Umstände gelungen, sich zu behaupten und sich durchzusetzen, dann mußte man schon damals darin den überzeugenden Beweis dafür sehen, daß er es wert war und daß es deshalb notwendig wurde, ihm einen Platz in der deutschen Verkehrswirtschaft zuzuweisen, auf dem er zum allgemeinen Nutzen seine besonderen Qualitäten zu entfalten vermochte. So kam es denn in den folgenden Jahren zu eingehenden Beratungen, in welcher Weise man am zweckmäßigsten den Lkw einzuordnen habe in ein gemeinwirtschaftliches Verkehrssystem, wobei es zunächst darum ging, dem Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Betätigungsfeld zu eröffnen, ihn entsprechend zu ordnen und zu überwachen, so daß ein gutes Wettbewerbsverhältnis zur Schiene gewährleistet sei.

Wir sehen uns heute (Februar 1952) ziemlich genau der gleichen Situation gegenüber, und wenn es jetzt gilt, eine neue gesetzliche Regelung zu finden, so handelt es sich um die gleiche Problematik wie damals — nur mit dem einen Unterschied, daß inzwischen die Motorisierung erhebliche Fortschritte gemacht hat. Damals wie heute ist es das Ziel, der Entwicklung der Verkehrswirtschaft die Wege zu weisen, die eine geordnete, mit gemeinwirtschaftlichen Erfordernissen im Einklang stehende Verkehrsbedienung gewährleisten. Es erscheint daher von ganz besonderer Bedeutung, sich darüber klar zu werden, warum damals ein RKB geschaffen wurde, was er war und was er leistete, um sich an Hand einer kurzen Darstellung vielleicht ein Bild darüber machen zu können, was heute notwendig ist.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat in seinen „Richtlinien für eine neue Verkehrsordnung“ im Mai 1951 sich dafür eingesetzt, den Grundsatz der Selbstverwaltung zu verwirklichen, die allerdings für die Ausübung hoheitlicher Funktionen der Staatskontrolle zu unterwerfen wäre. Er macht auf den Mangel aufmerksam, daß gegenüber der Bundesbahn eine entsprechende Organisationsform auf Seiten des Kraftverkehrsgewerbes fehlt, so daß die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Aufgaben sehr erschwert, wenn nicht unmöglich sei. „Daher wäre der gesamte gewerbliche Güterfernverkehr sowie der übrige gewerbliche Kraftwagenverkehr, soweit dieser im Sinne der vorstehenden Ausführungen gemeinwirtschaftlich verpflichtet wird, selbstverantwortlich zu organisieren. Hierbei müßte auch den Verkehrsnutzern und den Straßenbaubehörden genügend Einfluß und die Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit eingeräumt werden. Der neuen Selbstverwaltung müßten nicht nur ungefähr die gleichen Rechte und Pflichten des früheren RKB, sondern auch die wichtigen Obliegenheiten des inneren Ausgleichs übertragen werden.“ Und darüber hinaus hebt der DIHT besonders hervor: „Die damit verbundene teilweise Einschränkung der Selbständigkeit der einzelnen Unternehmer würde gegen eine größere Stetigkeit der Beschäftigung und des Verdienstes eingetauscht, und sie wäre jedenfalls das kleinere Übel gegenüber der Gefahr einer Sozialisierung oder Monopolisierung des Kraftverkehrs, die bei Fortdauer der derzeitigen Verhältnisse fast unabwendbar erscheint.“ Es sind genau die gleichen Argumente, wie sie vor 1935 in der verkehrspolitischen Diskussion behandelt worden sind und die dann letzten Endes zur Bildung des RKB führten.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie spricht sich in seiner Denkschrift „Zur Verkehrskrise“ vom September 1951 noch deutlicher dafür aus, daß ein dem früheren RKB entsprechender Bundeskraftwagenbetriebsverband zu schaffen sei, der mit durchgreifenden Kontroll- und Ordnungsbefugnissen in Selbstverwaltung auszustatten wäre. Er richtet an die Bundesregierung den Appell, nichts unversucht zu lassen, „dieses Ziel noch vor Inkrafttreten des Güterfernverkehrsgesetzes zu erreichen“. Der BDI hält die Schaffung dieses „BKB“ auch deshalb für notwendig, weil dann die Bundesbahn einen Gesprächs- und Vertragspartner erhält, mit dem ein laufender Gedankenaustausch über die Fülle von gemeinsamen Fragen, über die Bedienung des Flächenverkehrs mit durchlaufender Frachtberechnung, über gemeinsame Stückgut-, Sammel- und Verteilerverkehr, über den Haus-Haus-Verkehr, über den Eilstückgutverkehr, über den Behälterverkehr und evtl. auch über gemeinsame Abfertigungs- und Betriebsstellen möglich wäre. Die im einzelnen vom BDI genannten Aufgaben bedürfen dringend einer Lösung, wenn man auch durchaus verschiedener Meinung sein kann, ob sie in dieser oder anderer Form oder überhaupt alle in den Zuständigkeitsbereich eines solchen „BKB“ hineinpassen. Im Augenblick erscheint lediglich von Bedeutung, daß auch heute wieder die Forderung erhoben wird, eine Selbstverwaltungsorganisation des Gewerbes ins Leben zu rufen, die ähnliche Aufgaben haben soll, wie sie der frühere RKB übertragen bekommen hatte und unzweifelhaft mit großem Erfolg durchführte.

## II.

### Schwierigkeiten im Aufbau

Als im Jahre 1934 erstmalig der Gedanke auftauchte, einen RKB zu schaffen, war zunächst daran gedacht, daß er im Namen seiner Mitglieder Beschäftigungsverträge mit der Reichsbahn abzuschließen hätte. Daraus erkennt man, daß die grundsätzlichen Überlegungen sich noch nicht sehr weit vom Geist der Notverordnung entfernt hatten, denn auf diese Weise wäre die neue Organisation kein gleichgeordneter Gesprächspartner für die Reichsbahn geworden. Im Kraftverkehrsgewerbe selbst gab es zahlreiche Elemente, denen nicht genügend klar war, um welches Ziel es bei diesen Erörterungen überhaupt ging, die vielmehr nur an ihre Betriebsinteressen dachten und deshalb allzu leicht bereit waren, verlockenden Angeboten zu folgen und das Gewerbe im Stich zu lassen. Daß unter diesen Umständen die Verhandlungen zunächst unter einem ungünstigen Stern standen, erscheint begreiflich, und erst nach und nach setzte sich die Erkenntnis durch, daß der neue Zwangsverband eine selbständige Stellung neben der Reichsbahn bekommen, daß man ihm die Zusammenfassung aller Unternehmer und deren Vertretung nach außen übertragen mußte, so daß das Güterfernverkehrsgewerbe in diesem Zusammenschluß die Stellung eines einheitlichen Verkehrsträgers bekäme<sup>1)</sup>.

Bei einer Beurteilung der Leistungen des im Jahre 1936 ins Leben gerufenen RKB wird man vor allen Dingen eines nicht vergessen dürfen: Der organisatorische Ausbau des Verbandes war bei Kriegsausbruch noch gar nicht abgeschlossen, aber nicht etwa deshalb, weil zu wenig zielbewußt in dieser Richtung gearbeitet

<sup>1)</sup> Der Verfasser beabsichtigt, Einzelheiten aus den damaligen offiziellen und inoffiziellen Beratungen, die dann letzten Endes zur Verkündung des Güterfernverkehrsgesetzes führten, in anderem Zusammenhang zu veröffentlichen. Hier geht es nur um die Frage, welche Stellung und Aufgaben der RKB hatte, und wie er ihnen gerecht wurde.

worden wäre, sondern weil der Verband schon im Sommer 1938 den Auftrag erhielt, den Lkw-Einsatz am Westwall zu übernehmen und durchzuführen; bei der Errichtung der Kraftwagenleitung (in Wiesbaden) mußte man notgedrungen auf die bewährten Kräfte der eigenen jungen Verwaltung zurückgreifen, und so erfuhr der Auf- und Ausbau des RKB frühzeitig eine Unterbrechung, die nur schwer wieder aufgeholt werden konnte.

Ferner wird man vielleicht sogar manchen Sachkenner daran erinnern müssen, daß der RKB eigentlich mit Beginn des Krieges als überflüssig aufgelöst werden sollte — da bestand er also erst etwa drei Jahre. Zur Durchführung aller Aufgaben des Kraftverkehrs während des Krieges hatte man die Einrichtung der „Bevollmächtigten für den Nahverkehr (Nbv)“ geschaffen, Fernverkehrstransporte sollten aus Gründen der Treibstoff- und Materialersparnis restlos unterbleiben; somit sah man keinen Platz mehr für einen Verband, dessen Aufgabe es war, den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen auszugestalten, zu entwickeln oder gar zu fördern. Schon nach wenigen Wochen zeigte sich aber, daß es unmöglich sei, den Lkw, der sich als unentbehrlich erwiesen hatte, aus dem Fernverkehr völlig auszuschalten. Die Nbv-Dienststellen waren darüber keineswegs erbaut, denn sie schienen nun doch nicht in der Lage, während des Krieges allein über den Kraftfahrzeugverkehr zu bestimmen, sondern mußten sich zu Konzessionen gegenüber dem RKB bereifinden.

So kam es im Dezember 1939 zur Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen, auf Grund deren alle erteilten Genehmigungen für ruhend erklärt wurden und grundsätzlich nur für den Einzelfall Fernverkehrsgenehmigungen ausgesprochen wurden. Immerhin sah man aber ein, daß man für sich wiederholende Fernbeförderungen befristete Genehmigungen (bis zu drei Monaten) einführen mußte. Der RKB blieb jedenfalls bestehen (der Präsident wurde allerdings nur kommissarisch bestellt) und erfüllte weiterhin seine Aufgaben, wenn auch in einem wesentlich kleineren Rahmen schon deshalb, weil eine Vielzahl von Fahrzeugen der Wehrmacht zur Verfügung gestellt werden mußte. Er war gezwungen, seinen Personalbestand sehr stark zu reduzieren, aber es gelang ihm bis zu den letzten Kriegstagen, die ihm noch verbliebenen Aufgaben trotz erheblich verringerter Einnahmen zu bewältigen. Immerhin gab es ungewisse Wochen und Tage, an denen es um die schwierige Frage ging, ob etwa der Staat einen Zuschuß geben sollte, oder ob es möglich sein würde, den RKB aus sich selbst heraus zu erhalten. Das Gewerbe bekannte sich aber eindeutig zu dem Grundsatz, daß es mit dem Charakter der Selbstverwaltung nicht zu vereinbaren sei, sich durch Staatszuschuß über Wasser zu halten und erklärte sich bereit, ggf. durch Sonderumlagen den Etat des Verbandes sicherzustellen. Wenn man an diese eindeutige Haltung des Unternehmers zurückdenkt, so darf man auch hervorheben, daß offenbar die Vertrauensgrundlage zwischen Verband und Gewerbe nicht so mangelhaft gewesen ist wie in der Nachkriegszeit häufig behauptet wurde.

Bei einer solchen Betrachtung darf auch nicht an der Tatsache vorbeigegangen werden, daß der RKB in den knapp neun Jahren seines Bestehens nicht weniger als acht Leiter an seiner Spitze gesehen hat. Unstreitig die größten Verdienste hat sich dabei der erste Präsident erworben, dem es im Verlauf von zwei Jahren gelang, aus dem Nichts heraus den Verband zu schaffen, die Grundlage für seine Arbeit zu erstellen und das Gewerbe zu einer Einheit zusammenzuschweißen. Sein Nachfolger machte den Versuch, durch eine Poolung des Frachtaufkommens die Not der Trampfahrer zu lindern. Es zeigte sich aller-

dings nach wenigen Monaten, daß der beschrittene Weg nicht zu dem gewünschten Erfolg führen könne. Mit Kriegsbeginn sah sich der dritte Leiter der schweren Aufgabe gegenüber, den Bestand des RKB gegen die Totalitätsansprüche der Nbv-Dienststellen trotz schlagartig verminderten Frachtaufkommens sicherzustellen, während der vierte vom Verkehrsministerium selbst entsandte kommissarische Präsident eigentlich dazu bestimmt war, den RKB nun endgültig zu Grabe zu tragen. Er war aber erst wenige Monate im RKB tätig, als er erkannte, wie wertvoll diese Organisation sei, so daß er, aus dem Saulus zum Paulus geworden, in einer besonderen Denkschrift die Lebensberechtigung des Verbandes nachwies und betonte, daß er über eine ausgezeichnete Innenorganisation verfüge. Dieser vierte Mann mußte einem Vertreter des NSKK weichen, der als erster in die kurz zuvor noch gelobte Innenorganisation einbrach und erhebliche Störungen verursachte. Er mußte seinen Platz verlassen aus Gründen, die mit dem RKB nichts zu tun hatten, und an seine Stelle trat wiederum ein Abgesandter des Reichsverkehrsministeriums, der weiter bemüht war, den RKB in seinem Aufbau und in seinem Personalbestand zu schwächen. Auch er mußte seinen Platz verlassen aus Gründen, die der RKB nicht zu verantworten hatte. Inzwischen war aber das Ansehen des Verbandes so erschüttert, daß man glaubte, nur ein Träger des Goldenen Parteiabzeichens sei noch in der Lage, ihn vor dem endgültigen Todesstoß zu bewahren. Jedoch auch dieser mußte weichen, als die kriegerischen Ereignisse eine allzu krasse Entwicklung nahmen, und so wurde dann als letzter der langjährige Leiter der Finanzabteilung damit beauftragt, die Rudimente des Verbandes zusammenzuhalten, damit vielleicht nach dem Kriege beim Wiederaufbau daran angeknüpft werden könnte.

Nach dem Kriege aber wurde der RKB von den Besatzungsmächten aus Gründen der Dekartellisierung („vielleicht auch aus Entmilitarisierungsgründen“, wie der Bundesverband der Deutschen Industrie vermutet) aufgelöst und untersagt. Auch auf diese Entwicklung der Dinge im einzelnen ließe sich eine Fülle von interessanten Schlaglichtern werfen, aber dafür reicht der Raum nicht aus. Es schien mir jedoch wichtig, den häufigen Wechsel in der Leitung des Verbandes und die Kriegsverhältnisse als entscheidende Gründe dafür hervorzuheben, daß er trotz wichtigster Verkehrsaufgaben insbesondere während des Krieges in vorwiegend parteipolitisch bedingte Machtkämpfe einbezogen wurde, die seinem Ansehen ganz gewiß nicht förderlich waren, für die er aber als Institution nicht haftbar gemacht werden darf.

#### Betreuungsorganisation

Im Vordergrund steht die Tatsache, daß der RKB auch „Fachgruppe“ Güterfernverkehr innerhalb der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeuge war, so daß ihm neben seiner verkehrsgestaltenden Tätigkeit die Fülle der Betreuungsaufgaben gegenüber seinen Mitgliedern oblag. Dieser Gesichtspunkt ist von außerordentlicher Bedeutung und darf auch heute nicht übersehen werden, denn damit war zwischen dem Verband und seinen Mitgliedern ein Vertrauensverhältnis hergestellt, das durchaus gewisse Belastungen, wie sie sich etwa aus den Ordnungsbefugnissen des Verbandes ergeben mochten, tragen konnte. Der RKB war dem Reichsverkehrsminister auch hinsichtlich der reinen Betreuungsaufgaben unmittelbar unterstellt, aber die Besonderheit ist darin zu sehen, daß er als Körperschaft öffentlichen Rechts, als Verband sui generis durch besonderes Reichsgesetz geschaffen wurde, und daß man ihm über seine eigentlichen Betreuungsaufgaben hinaus umfassende im Gesetz ausdrücklich aufgeführte Auf-

gaben zuwies, die die Ordnung, die Lenkung, die Gestaltung und die Entwicklung des Verkehrsdienstes des von ihm betreuten Gewerbebezuges betrafen.

In Zeiten steigenden Verkehrsumfanges verdrängte das Selbstständigkeitsgefühl der Unternehmer stets das Anlehnungs- und Unterstützungsbedürfnis. So war es auch 1938. Die dem RKB durch das Gesetz übertragene Aufgabe, für Ordnung im Gewerbe zu sorgen, mag manchem seiner Mitglieder unbequem geworden sein, und die Unzufriedenheit wurde gestärkt durch fehlgehende Vergleiche mit anderen Organisationen. Darin liegt eine Verkennung der Stellung des Verbandes, der erst in zweiter Linie eine Interessenvertretung des Güterfernverkehrsgewerbes war. Er hatte höhere Aufgaben verkehrsorganisatorischer Art, er war mit der Gesamtheit seiner Mitglieder ein Verkehrsträger, der gleichberechtigt neben der Reichsbahn stehen sollte. Es wäre notwendig gewesen, seinen Mitgliedern dies immer wieder vor Augen zu führen, damit sie nicht in den Fehler verfallen würden, im Optimismus der Vollbeschäftigung die Schaffung ihrer Organisation für überflüssig zu halten — denn damit droht das Ende des freien Gewerbes, wenn die Konjunktur umschlägt.

Die größte Stärke des Kraftwagens, nämlich die Vielgestaltigkeit seiner Einsatzformen und Betätigungsmöglichkeiten, ist gleichzeitig in organisatorischer Hinsicht seine größte Schwäche.

Es war aber überhaupt ein großer Fehler, in dem Ordnungswerk, das der RKB durchgeführt und aufrechterhalten hat, nur den unbequemen Zwang zu fühlen, ohne anerkennen zu wollen, daß der Verband mit dieser Arbeit letzten Endes das Gewerbe insgesamt einen gewaltigen Schritt vorwärts und damit jedem einzelnen Unternehmer (auch den großen Betrieben) außerordentlich viel Nutzen gebracht hat. Sonderwünsche einzelner Gruppen von Mitgliedern oder gar einzelner Firmen ohne Ansehen des ganzen zu vertreten, hätte der RKB wie jede andere ähnliche Organisation stets ablehnen müssen. Die kleineren Betriebe und Einzelunternehmer, die bekanntlich die übergroße Mehrheit der Mitglieder darstellten, erfreuten sich besonderer Fürsorge — bei einigem Nachdenken eine selbstverständliche Erscheinung. Größere Unternehmungen haben für technische, für Steuerfragen usw. ihre eigenen Sachbearbeiter, größere Betriebe haben selbst Gelegenheit, im unterschiedlichen Fahrzeugeinsatz Erfahrungen zu sammeln, größere Betriebe können intensive Geschäftsbeziehungen unterhalten, Zweigstellen einrichten und dergl. mehr, das alles sind Vorteile, deren der Einzelunternehmer nur durch den verbandsmäßigen Zusammenschluß teilhaftig werden konnte. Dieser organisierte Erfahrungsaustausch nahm einen wesentlichen Umfang in der Verbandstätigkeit ein neben der allgemeinen Arbeit, die durch Maßnahmen verkehrs- und finanzorganisatorischer Art das Ordnungswerk und Aufbauwerk ständig vorwärtstreiben und verbessern wollte.

Das Wichtigste im Rahmen der Mitgliederbetreuung ist einmal, die Summe aller gewonnenen Erfahrungen der Gesamtheit der Mitglieder wiederum zur Verfügung zu stellen, und zum anderen die so gewonnenen Erkenntnisse im Interesse der Gesamtheit der Mitglieder nach außen zu verwerten. Auf diese Betreuung und auf eine entsprechende Vertretung seiner Interessen hatte jedes Mitglied des RKB Anspruch, aber es versteht sich von selbst, daß es sich dabei in die Gesamtheit einordnen mußte.

## Die Leitung

Innerhalb der Selbstverwaltungsorganisation des Verkehrsgewerbes war der RKB völlig selbständig. Im Gegensatz zu den übrigen Fachgruppen, Wirtschaftsgruppen usw. stand an seiner Spitze nicht etwa ein Gewerbeangehöriger, kein „Fachgruppenleiter“, sondern der Leiter des Verbandes führte die Amtsbezeichnung „Präsident“. Er wurde vom Reichsverkehrsminister eingesetzt und abberufen. Seine hauptamtliche Stellung war eines der Wesensmerkmale der vom Gesetzgeber bewußt in dieser Form geschaffenen Organisation. Angesichts des umfangreichen Aufgabengebietes des Verbandes wäre es unmöglich gewesen, die Leitung einem ehrenamtlich tätigen Gewerbeangehörigen zu übertragen, der sich nur darauf hätte beschränken können, wöchentlich einige Stunden dem Verband zu widmen. Es hätte aber auch allzu starke Bedenken auslösen müssen, daß ein solcher ehrenamtlich tätiger Leiter wohl oder übel beeinflusst worden wäre von den Interessen seines eigenen Geschäftes. Die Durchführung der Verbandsaufgaben durch den Leiter und seinen Mitarbeiterstab erforderte nicht nur Kenntnisse auf dem Gebiete des Güterkraftverkehrs, sondern setzte auch einen Ueberblick über die gesamte Verkehrswirtschaft in all ihren Sparten voraus, und man kann heute unbedenklich feststellen, daß die Abteilungsleiter, Dezerenten und Referenten fast ausnahmslos ausgezeichnete Köpfe waren oder wurden und sich in den wenigen Jahren ihrer Tätigkeit in RKB hervorragend bewährt haben.

Der Leiter und all seine Mitarbeiter waren hauptamtlich tätig, und sie durften keinerlei Bindungen oder wirtschaftliche Verbindungen haben zu Kraftverkehrsbetrieben oder zur Spedition. Damit war im Sinne des Beamtentums eine saubere und unbeeinflussbare Geschäftsführung gesichert. Auf der anderen Seite aber stand dem Präsidenten im Beirat eine Vielzahl von Fachkennern aus dem Güterfernverkehrsgewerbe und der Spedition zur Seite, mit denen er über die Verkehrsentwicklung und -abwicklung verhandeln konnte, und die ihm die notwendigen Spezialkenntnisse und Erfahrungen aus der Praxis vermittelten. In der Zeit des Aufbaues des Verbandes und dann während des Krieges, als sein Aufgabengebiet stark beschnitten war, kam dieser Beirat allerdings verhältnismäßig selten zusammen, und man hat darüber der Leitung des Verbandes mehr als einmal Vorwürfe gemacht, die z. T. auch berechtigt sind. Man wird aber nicht verkennen dürfen, daß insbesondere während der Kriegszeit andere Verhältnisse vorlagen, und daß in der Zeit des Nationalsozialismus bei Behörden, Verbänden und in allen Organisationen mehr Neigung bestand zum kommandieren als zum beraten und beschließen. Heutzutage würde man dem Beirat gewiß wichtigere Funktionen einräumen und ihm in manchen Fragen eine entscheidende Mitwirkung vorbehalten.

### III.

## Ordnung und Ausbildung des Güterfernverkehrs

„Nicht nur zur Sicherung der Tarifbildung, sondern auch zur Organisation des Verkehrs und zur Stärkung der Stellung der Unternehmer von Güterfernverkehr in dem unvermeidlichen Wettkampfe mit der Reichsbahn wird ein leistungsfähiger öffentlich-rechtlicher Verband geschaffen, der, ebenso wie die Reichsbahn, der Aufsicht des Reichsverkehrsministers untersteht. Erst wenn dieser Verband in ähnlicher Weise gesichert dasteht wie die Reichsbahn, kann das Ziel des Gesetzes, der gerechte Leistungswettbewerb, als erreicht gelten.“

Mit diesen Worten kennzeichnete Hein<sup>2)</sup> verkehrspolitische Aufgaben und Stellung des durch das GFG ins Leben gerufenen RKB. Bezeichnend sind nicht so sehr die im einzelnen dem Verband zugewiesenen Aufgaben, als vielmehr die Tatsache, daß der Gesetzgeber hier alle Unternehmer von Güterfernverkehr zusammengeschlossen hat, um sie in ihrer Gesamtheit verantwortlich zu beteiligen an der verkehrsgestaltenden Arbeit. Von den einzelnen Unternehmern, die im Wettbewerb mit Berufskollegen, mit Werkverkehr und Eisenbahn auf eigene Faust oder unter Anleitung von Spediteuren sich um die Erhaltung ihrer Existenz bemühten, war das notwendige Maß an Einsicht und Verständnis für die dem Güterkraftverkehr zukommende Stellung im Rahmen des gesamtdeutschen Verkehrsdienstes nicht zu erwarten. Sie mußten aber auf den richtigen Weg gebracht werden, wenn sie als selbständige Unternehmer erhalten bleiben sollten. Im RKB wurde die aus höheren verkehrspolitischen Erwägungen heraus notwendige „Synthese zwischen Freiheit und Bindung“ (Most) im Güterkraftverkehr gefunden, die auf der einen Seite den Unternehmer trotz aller einengenden Vorschriften selbständig erhalten, seiner Initiative und schöpferischen Arbeit keine allzu engen Schranken setzen und die Aufrechterhaltung der individuellen Einsatzformen des Lkw gewährleisten sollte, die gleichzeitig aber auch auf der anderen Seite eine Ordnung, Ausrichtung und Lenkung des Gewerbes und seiner Tätigkeit möglich machte und sicherstellte, und die den Lkw zunächst wenigstens einmal im Fernverkehr auf die Verkehrsaufgaben zuzuführen hatte, für die er am ehesten geeignet ist.

Genehmigung und Tarif waren die beiden wesentlichsten Mittel, durch die der Staat selbst unmittelbar weiterhin eingreifen konnte, um den Fahrzeugbestand zu regulieren und die Betätigung der Unternehmer zu lenken. Aber auch bei Genehmigung und Tarif hatte der Gesetzgeber den Verband sehr stark eingeschaltet, indem er die Hauptlast der Arbeit im Genehmigungsverfahren und die ganze Vorbereitung aller Tariffragen in seine Hände legte. Eine Fülle von weiteren Aufgaben, die sich unmittelbar und mittelbar aus dem Auftrag, den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen zu ordnen, ergaben, stellten die Arbeit dar, die vom Verkehrsträger Fernlastkraftwagen in seiner Organisation zu leisten war.

Als der RKB ins Leben gerufen wurde, gab es noch keinerlei brauchbare Unterlagen über die tatsächlichen Verhältnisse in dem Gewerbe, zu dessen Ordnung er berufen war. Die allgemeine Meinung ging dahin, daß das Gewerbe sehr stark übersetzt sei, und man wußte, daß sich unzuverlässige Elemente in sehr großer Zahl im Güterfernverkehr betätigten. Wenn das GFG an erster Stelle der dem Verband gestellten Aufgaben „Ausbildung und Ordnung des Güterfernverkehrs“ nennt, so handelt es sich zunächst zweifellos mehr um die Ordnung und erst in zweiter Linie um die Ausbildung.

Ordnung zu schaffen, aber auch Ordnung zu halten, war, ist und bleibt die vornehmste Aufgabe einer Organisation, die in so verantwortlicher Weise in die Verkehrswirtschaft eingeschaltet wird und unter Aufrechterhaltung der Unternehmerfreiheit das gesamte Gewerbe repräsentiert. Der Verband hat diese Aufgabe auch nie gering geachtet, das ist der beste Beweis dafür, daß er sich seiner verkehrspolitischen Sendung sehr wohl bewußt war. Fast alle Klagen und Beschwerden, die aus Mitgliederkreisen gegen die Verbandsleitung geäußert wurden, verstehen sich aus dem Widerstand gegen die straffe Führung,

<sup>2)</sup> „Die Neuordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen“, Deutsche Verkehrs-Nachrichten, Nr. 54, 5. Juli 1935, Sonderbeilage.

und meist war dieser Widerstand aus dem Mangel an höherer Einsicht erklären.

### Genehmigungsverfahren

Erinnern wir uns an die gewaltige Verkehrsschrumpfung als Folge des allgemeinen Wirtschaftszusammenbruchs in den Krisenjahren bis 1932, dann wissen wir warum das Mißverhältnis von Verkehrsbedarf und Laderaumangebot schien. So wenig wie man von einer Verkehrsmittelinflation zu sprechen kann, so wenig richtig ist es auch zu sagen, daß Kraftverkehrsgewerbe oder im besonderen der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen seien „übersetzt“ gewesen. Aber wenn auch u. a. die Vorstellung einer Uebersetzung des Gewerbes die Veranlassung dafür war, daß die seit 1933 bestehende Konzessionssperre bis in den Sommer 1938 hinein aufrecht erhalten wurde, so hat diese Tatsache doch auch ihr Gutes insofern gehabt, als eine umso sorgfältigere Prüfung der beantragten Fernverkehrsgenehmigungen möglich wurde. Alle Unternehmer, die Güterfernverkehr betreiben wollten, mußten beim Verband um die Erneuerung ihrer Konzession nachsuchen. Was in der Notverordnung versäumt worden war, konnte jetzt wieder gut gemacht werden, denn nun konnte jeder einzelnen Genehmigung eine genaue Prüfung vorangehen. Besondere Fragebogen wurden an alle Unternehmer versandt, die durch die Anmeldung ihr Interesse an einer Erneuerung der Konzession bekundet hatten, und sie ergaben einen genauen Ueberblick über die besonderen Verhältnisse eines jeden Betriebes und Unternehmers. Der Verband konnte damit für jedes Mitglied eine „Stammrolle“ anlegen, aus der alle den Unternehmer, seinen Betrieb und seinen Fahrzeugpark betreffenden Angaben ersichtlich waren. Erst nachdem man wußte, mit was für Betrieben, mit was für Fahrzeugen man es zu tun hatte, nachdem man sich ein Bild davon verschafft hatte, welche Einsatzformen üblich waren oder vorherrschten, und welche Leistungsfähigkeit bei den Mitgliedsfirmen angenommen werden konnte, war der RKB in der Lage, sich der Aufgabe einer Ordnung des Güterfernverkehrs zuzuwenden.

Am 15. Juni 1936 hatten sich 9 230 Unternehmer mit 12 791 Fahrzeugen gemeldet. Hiervon waren 2 705 Unternehmer aussch. Güterfernverkehrsbetriebe, 4 561 Unternehmen unterhielten gleichzeitig noch Nahverkehr, Spedition oder Fuhrgewerbe, 1 164 Unternehmen aber hatten Werkverkehrsfahrzeuge angemeldet, um dafür vorsorglich eine Fernverkehrsgenehmigung zu erhalten; rund 800 Unternehmer betrieben aussch. Möbelfernverkehr. Ein Teil dieser Unternehmer zog im Verlauf der nächsten Monate die Anmeldung zurück, ein Teil schied aus anderen Gründen aus. Anfang Juni 1938 umfaßte der RKB im Güterfernverkehr 7 890 Unternehmer mit 10 598 Kraftfahrzeugen, von denen 4 875 Unternehmer für 6 913 Fahrzeuge eine Reichsgenehmigung und 2 385 Unternehmer für 2 935 Fahrzeuge eine Bezirksgenehmigung entweder bereits hatten oder aber binnen kurzem erhalten würden. Zu diesem Zeitpunkt waren 750 Anträge noch nicht abschließend behandelt.

Nach Aufhebung der Konzessionssperre stieg die Zahl der Mitglieder und der im RKB zusammengefaßten Fahrzeuge rasch an. Genaue Zahlen können insbesondere deshalb nicht genannt werden, weil durch das Hinzukommen Oester-

<sup>3)</sup> Heute spricht man gern von „Ueberschneidung“.

<sup>4)</sup> Vgl. die jetzige Kontingentierung.

reichs und des Sudetenlandes weitere Zugänge zu verzeichnen waren. Bei Kriegsausbruch zählte der Verband etwa 13 000 bis 14 000 Mitglieder, die über rund 18 000 bis 20 000 Fahrzeuge verfügten.

### Statistik

Wie schon bemerkt, lieferte die laufende Arbeit im Genehmigungsverfahren das Material für eingehende Aufschreibungen, welche die Beschäftigung der Lastzüge erkennen ließen, aus denen die unterschiedliche Ladefähigkeit der Motorwagen und Anhänger, die Antriebsarten, die Fahrzeugart, die Maschinenstärke, das Baujahr usw. hervorgingen. In verhältnismäßig kurzer Zeit hat so der Verband ein außerordentlich umfangreiches statistisches Material gewonnen. Ebenso eingehend wurden die Verkehrsleistungen der Mitgliedsfahrzeuge erfaßt und nach Güterarten, Verkehrsbeziehungen, Einsatzformen aufgegliedert. Mit Recht hat der Verband von allem Anfang an größten Wert darauf gelegt, statistische Uebersichten über Struktur und Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs zusammenzustellen und auch zu veröffentlichen. Ein kleiner Stab hervorragend geschulter Statistiker betätigte sich unter Ausnutzung modernster technischer Hilfsmittel (Hollerith-Maschinen) in der Richtung möglichst intensiver und rascher Auswertung aller verfügbaren Unterlagen, so daß in ununterbrochener Folge eingehende Monatsübersichten über den Stand der Leistungen und die wirtschaftliche Entwicklung des Güterfernverkehrs vorgelegt werden konnten.

Man wird nicht übersehen dürfen, daß die systematische Fortführung derartiger umfangreicher Aufgaben und Arbeiten durch den Ausbruch des Krieges kaum beeinträchtigt wurde, und das zielbewußte Streben des Verbandes in vollem Umfange anerkennen müssen. Umso wichtiger erscheint es, in diesem Zusammenhang ein Wort über die Aufbringung der

### Verwaltungskosten

anzufügen: Der RKB finanzierte sich aussch. selbst, und zwar

- durch Beiträge, die monatlich für die erste Genehmigung eines Mitgliedes RM 4.— und für jede weitere Genehmigung RM 2.— betragen,
- durch einen 2 prozentigen Abzug von der gesamten abgerechneten Fracht.

Gemessen an den Aufgaben des Verbandes war die finanzielle Belastung seiner Mitglieder als recht mäßig zu bezeichnen. Als der Krieg ausbrach und tausende Fernlastwagen von der Wehrmacht in Anspruch genommen wurden, sanken die Einnahmen des RKB begreiflicherweise sehr stark und plötzlich auf ein erheblich geringeres Niveau. Es ist aber ohne jede fremde Hilfe gelungen, Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu halten, die notwendigen Einschränkungen in den persönlichen und sachlichen Aufwendungen wurden zielbewußt und energisch durchgeführt, so daß weder ein Zuschuß des Staates, noch eine finanzielle Unterstützung von seiten der noch gut beschäftigten Mitglieder in Frage kam. Die Anregung, dem Verband für die Dauer der Anspannung seiner Finanzlage durch eine Sonderbelastung in Form erhöhter Mitgliederbeiträge oder besonderer Zuschüsse „unter die Arme zu greifen“, hat der RKB im Bewußtsein seiner höheren Aufgabe abgelehnt; es sollte vermieden werden, daß derartige zusätzliche finanzielle Leistungen gewissen Mitgliedsfirmen dann etwa ein Recht einräumen, der Verbandsleitung in dieser oder jener Frage Vor-

schriften zu machen. So wie die Mitglieder nicht wollten, daß ihre Organisation durch Zuschüsse des Staates über Wasser gehalten werde, so hatte diese richtig erkannt, daß sie sich nicht in die Abhängigkeit bestimmter Mitgliederfirmen begeben dürfe. Die Verbandsleitung erhielt sich ihre neutrale Stellung durch eine rigorose Ausgabenbeschränkung, die erst dort ihre Grenze fand, wo auf lange Sicht gesehen das wohlverstandene Interesse des gewerblichen Güterfernverkehrs ein Weitergehen bedenklich erscheinen ließ.

### Dienststellen

Wie es für einen derartigen Neuaufbau selbstverständlich ist, war die gesamte Arbeit im Verband zunächst ziemlich stark zentralisiert. Die Zahl der Beschäftigten<sup>5)</sup> in der Hauptverwaltung stieg aber über den 31. Dezember 1936 hinaus kaum noch an und ging dann bald sogar sehr stark zurück. Während zu diesem Zeitpunkt in der Zentrale noch 60 % aller Angestellten beschäftigt war, ging dieser Anteil Ende 1937 auf 51 %, Ende 1938 auf 43 % zurück und war bei Kriegsausbruch schon unter 40 % gesunken.

Zunächst war das gesamte Reichsgebiet in acht Bezirke eingeteilt worden, die nach und nach auf dreizehn, mit Oesterreich dann auf fünfzehn vermehrt wurden. Der „Bezirksbeauftragte“, der dem Leiter des Verbandes unmittelbar unterstellt war, hatte die Aufgabe, alle in seinem Bezirk ansässigen Unternehmer zu betreuen und den Verkehr zu überwachen. Ihm nachgeordnet waren die übrigen Außenstellen des Bezirks: die Laderaumverteilungsstellen und die Selbstladerstellen. Die Zahl der Laderaumverteilungsstellen wurde von 26 übernommen und nach und nach auf beinahe 80 erhöht. Die Selbstladerstellen dienten der Beratung der Selbstlader, der Tarifkontrolle, der Erziehung zur Ordnung und Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und der Anordnungen des Verbandes. Meist waren die Selbstladerstellen mit dem Büro des Bezirksbeauftragten vereinigt, daneben bestanden an anderen Plätzen noch insgesamt 13 weitere derartige Dienststellen.

Mit der Ueberwachung des Verkehrs auf der Straße waren über 100 motorisierte Kontrolleure beschäftigt, die an Ort und Stelle eine Prüfung vornahmen, ob der Frachtbrief ordnungsgemäß ausgefüllt war, und ob der Tarif richtig angewandt wurde, die sich aber auch um den Zustand des Fahrzeugs kümmerten, eine eventuelle Ueberladung feststellen mußten usw. Mehrere feste Kontrollstellen mit eingebauter Waage ermöglichten eine genaue Feststellung des Gewichts der Ladung.

Mit diesem Apparat<sup>6)</sup> versuchte nun der Verband, der ihm übertragenen Aufgabe, einer Ordnung und Ausbildung des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen, gerecht zu werden. Wenn man bedenkt, daß die Reichsbahn allein im „Altreich“ über mehr als 12000 Abfertigungsstellen für den Güterverkehr verfügte, so ist natürlich klar, daß gar nicht daran gedacht werden konnte, etwa für die Bedürfnisse des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen eine auch nur annähernd gleiche Anzahl von Dienststellen des RKB einzurichten. Die Reichweite des Lkw an der Größe des Verkehrsnetzes, das ihm offensteht, zu messen, würde sogar die Einrichtung von etwa 60000 Güternahmestellen bedeuten — für 3000 eigentliche Fernverkehrsfahrzeuge oder für 10000 Mitglieder des Verbandes! Es muß geradezu unsinnig erscheinen,

<sup>5)</sup> Insgesamt betrug der Höchststand im Sommer 1939 etwas über 1200.

<sup>6)</sup> Die genannten Zahlen gelten für die Zeit kurz vor dem Kriege.

diesen Gedanken überhaupt zu erwähnen, und doch ist erstlich damals die Zahl der Eisenbahngüterabfertigungen mit der der Dienststellen des Verbandes verglichen worden. Hier liegt eine völlige Verkennerung der Verhältnisse vor, die nicht nur die Zahl der Fahrzeuge unberücksichtigt läßt, sondern auch die Tatsache, daß wir es beim RKB nur mit der organisatorischen Grundlage eines freigewerblich aufgezogenen Verkehrsapparates zu tun gehabt haben.

### Güterabfertigungen des RKB

Der Verband war nicht die Abfertigungsorganisation seiner Mitglieder. Die Selbstlader fertigten selbst ab, ein jeder Selbstlader war gewissermaßen seine eigene Güterabfertigung. Für den übrigen Verkehr aber wurde der Abfertigungsdienst der Spedition übertragen. Der RKB hielt die Laderaumverteilungsstellen vor, die für ausreichende Gestellung von Fahrzeugen und für den örtlichen Ausgleich von Angebot und Nachfrage von und nach Laderaum besorgt waren, und denen heute die gleiche Aufgabe zufällt. Mit der Abwicklung des Verkehrsdienstes im einzelnen aber hatte der Verband durch einen Rahmenvertrag vom 13. Juli 1938 die Abfertigungsspediteure der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei beauftragt.

Die Abfertigungsspediteure wurden von der Reichsverkehrsgruppe im Einvernehmen mit dem RKB sorgfältig ausgewählt und als solche bestellt. Sie verfügten über geschultes Personal, das den Verlager in allen Verkehrs- und Tariffragen beraten konnte; Schuppen und Umschlagseinrichtungen gestatteten es, für die Uebernahme ganzer Ladungen, aber auch kleiner Teilsendungen zu sorgen. In Verbindung mit einem ausgedehnten Netz regelmäßiger Linienverkehre stand so der verladenden Wirtschaft ein vielseitiger Verkehrsapparat zur Verfügung, der auf der Sorgfalt des selbstverantwortlichen Gewerbetreibenden aufbaute, und der überwacht wurde durch die Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei. Der Abfertigungsdienst der Spediteure erfaßte die umsatzmäßig stärkste Gruppe des RKB-Verkehrs.

Die einzelnen unter dem Begriff der Abfertigung zusammengefaßten Verrichtungen sind zahlreich und verschiedenartig. Es muß ermittelt werden, welcher Tarifklasse das Gut angehört, oder ob ein Ausnahmetarif anzuwenden ist. Die Tarifentfernung ist festzustellen; das Gewicht muß geprüft und ggf. Verwiegung der Ladung veranlaßt werden, wenn das Gut nach der Stückzahl verladen wird, und der Verlager selbst nur das ungefähre Gewicht angeben kann. Die Berechnung der Fracht erfordert sorgfältig ausgebildetes Personal und umfangreiches Tarifmaterial, welches auf dem laufenden zu halten ist. Der Abfertigungsspediteur hat weiter für den Frachtführer die erforderlichen Beförderungspapiere auszustellen. Der Frachtbrief als Urkunde über den Beförderungsvertrag dient in der Hand des Unternehmers mit der Quittung des Empfängers versehen als Bestätigung der ordnungsmäßigen Ablieferung und gab dem RKB die Unterlage für die Frachtenkontrolle und für die Ermittlung der Beförderungssteuer. — Die Fracht wurde nicht an den Unternehmer, sondern an den Verband auf Grund eines besonderen Frachtmarkenverfahrens gezahlt. Auch in dieser Hinsicht hat der RKB Vorbildliches geleistet: Der Unternehmer erhielt vom Spediteur vor Antritt der Fahrt mit dem Frachtbrief eine Frachtmarkenkarte, auf der der Bruttofrachtbetrag abzüglich der dem Spediteur verbleibenden Abfertigungsgebühr in Frachtmarken geklebt war. Diese Markenkarte legte der Unternehmer bei der Laderaumverteilungsstelle am Empfangsort

zusammen mit dem vom Empfänger quittierten Frachtbrief vor und bekam für den ihm zustehenden Frachtbetrag einen Bankscheck. — Außerdem verauslagte der Spediteur Zoll- oder Steuerbeträge und wirkte im Nachnahmeverkehr mit, wo er dem Frachtführer die nötigen Anweisungen und Unterlagen für die Einziehung der Nachnahmen gab und dem Kunden gegenüber die Verantwortung für die Abwicklung übernahm.

Was die verkehrstechnische Seite des Abfertigungsdienstes angeht, so standen dem Abfertigungsspediteur drei Verkehrsarten zur Verfügung, die sich nach der Einsatzmöglichkeit bzw. »Bereitschaft unterscheiden: Im Trampverkehr wurden die Züge vom Spediteur nach Bedarf bei der Laderaumverteilungsstelle angefordert und von dieser von Fall zu Fall zur Verfügung gestellt. Im Linienverkehr laufen die (damals vom Verband genehmigten) Züge planmäßig zwischen zwei oder mehreren Orten und stehen bestimmten Speditionsfirmen dauernd zur Verfügung. Im Verkehr mit speditionseigenen Zügen werden die Fahrzeuge ohne besondere Anforderung oder Bindung nach Belieben eingesetzt. Bei Annahme einer Ladung hat der Spediteur zu prüfen, mit welcher der Verkehrsarten das Gut am sichersten und schnellsten zu befördern ist; es muß aber auch berücksichtigt werden, ob für die Ladung ein offener oder ein Kastenwagen erforderlich ist oder ob Spezialfahrzeuge verwendet werden müssen. Bei einer Ladung, für die er wegen ihrer geringen Menge einen eigenen Zug nicht einsetzen kann, kommt Beiladung oder Zusammenladung mit einem anderen Spediteur in Frage. Bei Übernahme des Gutes und der Verladung muß die Verpackung geprüft werden; Vorhaltung von Packmaterial und von Ladegerät aller Art ist erforderlich. Umfangreiche Verrichtungen erfordert auch der Stückgut- und Sammelverkehr, da hier das Gut nicht im Haus-Haus-Verkehr befördert, sondern von Fernverkehrsunternehmern beim Spediteur abgenommen und aufgeliefert wird. Das Stückgut wird mit besonderen Fahrzeugen zum Lager des Speditors gebracht, wo Lagerräume zur Aufbewahrung vorhanden sind; für die Verladung schwerer Stückgüter ist ggf. ein Kran erforderlich usw. Bis Mitte Februar 1939 waren bereits über 900 Abfertigungsspediteure bestellt, von denen mehr als 75 % Betriebe ohne Zweigniederlassungen waren. Aber auch bei den Betrieben, welche sich Filialen angegliedert hatten, ging der Umfang des Unternehmens nicht über die mittlere Größe hinaus. Bei dieser Struktur der im Abfertigungsdienst für den Güterfernverkehr tätigen Speditionsbetriebe blieben die persönliche Initiative und der persönliche Verantwortungsgeist des Betriebsleiters voll wirksam, so daß die Beweglichkeit als Voraussetzung eines gut entwickelten Kundendienstes gesichert war.

Durch diese Ordnung des Abfertigungsdienstes im gewerblichen Güterfernverkehr wurden die Einrichtungen und die Verkehrserfahrungen der Spedition auf gesetzlicher Grundlage nutzbar gemacht. Auch für den Bereich des Abfertigungsdienstes blieb so der Grundsatz der gewerblichen Betätigung erhalten und gleichzeitig ein kostspieliger besonderer Apparat vermieden. Wenn heute in den Entwürfen für eine gesetzliche Neuregelung dem Abfertigungsdienst der Spediteure ein besonderer Abschnitt gewidmet und darin eine Abfertigungsordnung vorgesehen ist, so knüpft man hiermit an die damaligen Erfahrungen an.

#### Tariftreue

Bei der Errichtung des RKB war zweifelhaft, ob das Gewerbe zur Tariftreue und zu einer kaufmännisch einwandfreien Betriebsgestaltung erzogen werden könnte. Neben der nicht leichten Arbeit, die vorhandenen Organisationen des gewerb-

lichen Güterfernverkehrs auf den Verband überzuleiten und den nicht organisierten Teil zu erfassen, stand die noch viel schwierigere Aufgabe, die Unternehmer einheitlich auszurichten und ihnen das Bewußtsein zu vermitteln, daß sie einen Verkehrsdienst zu entwickeln hätten, bei dem es darum ging, den Lkw seiner Leistungsfähigkeit und Bedeutung entsprechend in die nach gemeinschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtete allgemeine Verkehrsbedienune einzubauen. Ordnung und Ausbildung des Güterfernverkehrs waren nicht irgendwelche Aufgaben des Verbandes, sondern die Voraussetzungen für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst überhaupt. Wenn es darum ging, den Fernverkehrsunternehmer mit seinem Fahrzeug auf die verkehrspolitischen Ziele und Notwendigkeiten auszurichten, dann war es in allererster Linie notwendig, die Verbandsmitglieder zu tariftreuem Verhalten zu erziehen.

Auch die Notverordnung hatte bekanntlich die Einhaltung eines Tarifes gefordert, aber im allgemeinen mit nur geringem Erfolg. Bei Kontrollen wurden frisierte Papiere vorgewiesen, aus denen die fachlich nicht geschulten Polizeibeamten keine Verfehlungen entnehmen konnten; die Papiere allein, auch wenn sie einwandfrei in Ordnung gewesen wären, konnten als Beweis für die Einhaltung der Tarifbestimmungen nicht gelten. Es genügte auch nicht, daß jeder Unternehmer und jeder Spediteur zur Führung von Büchern verpflichtet wurde, sondern es wurde dem RKB die besondere Aufgabe der Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts zugewiesen. Ihm, nicht den Unternehmern, stand der Anspruch auf das Beförderungsentgelt zu. Der Verband hatte demgemäß auch den Rückgewährungsanspruch bei etwaigen Umgehungen des Tarifs, er hatte die Verpflichtung, in derartigen Fällen einzugreifen. Das Gesetz gab dem RKB das Recht, auch alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, also auch den Spediteur und den Verloader, ja sogar den Empfänger zu kontrollieren. Ohne diese ergänzenden Bestimmungen hätte die Tarifeinhaltung nicht erfolgreich überwacht werden können.

Was die Strafbestimmungen angeht, ohne die eine erfolgreiche Tarifkontrolle gegenüber freigewerblich tätigen Unternehmern nicht denkbar ist, so hatte der Verband zunächst ein Nachforderungs- und Erstattungsrecht, auf das er nicht verzichten konnte. Die KVO bestimmte außerdem, daß u. U. ein Frachtzuschlag in Höhe des doppelten Unterschiedes zwischen der Tariffracht und der tatsächlich bezahlten Fracht zu entrichten sei.

#### Ordnungsstrafen

Die Ordnungsstrafgewalt des Verbandes erstreckte sich ursprünglich nur auf Verstöße gegen die Satzung oder gegen seine Anordnung. Schon mit seinem Erlaß vom 20. Okt. 1936 erweiterte jedoch der Reichsverkehrsminister die Ordnungsstrafgewalt auch auf Verstöße gegen das FFG. Die Strafe konnte bis zur Höhe von RM 1000,— (u. U. wiederholt) festgesetzt werden. Darüber hinaus war der Ausschluß aus dem Verband möglich, der deshalb als besonders schwerwiegende Strafe angesehen werden mußte, weil er automatisch den Verlust der Genehmigung für den Güterfernverkehr nach sich zog. Der Spediteur unterstand als solcher nicht der Ordnungsstrafgewalt des Verbandes, aber die höhere Verwaltungsbehörde konnte bei schweren Tarifverstößen dem Spediteur die Ausübung des Gewerbes untersagen. Außerdem konnten die ordentlichen Gerichte (wiederum hauptsächlich bei Tarifverstößen) Strafen bis zu RM 10000,— im Einzelfall verhängen.



### Frachtenkontrolle

Um nun diesen Sicherungsmaßnahmen auch die erforderliche Grundlage zu geben, hatte der Verband eine umfassende Tarifkontrolle aufgebaut. Es ist schwerer, ein individuell im Verkehr sich betätigendes Verkehrsmittel zu überwachen als etwa ein in seinen Einsatzformen gebundenes. Es wäre aber auch bedenklich gewesen, die Kontrolle so scharf gestalten zu wollen, daß die individuelle Leistungsfähigkeit des Lkw über Gebühr eingeengt wurde. Um den richtigen Mittelweg zu finden, mußte der Verband auf die Herstellung einer vollendeten Tarifüberwachung zunächst teilweise verzichten.

Die Trampfahrer hatten ein *Fahrtenbuch* zu führen, in das lückenlos alle Fahrten einzutragen waren, und die gleiche Bestimmung galt für den Linienverkehr. Das *Fahrtenbuch* wurde von der Laderaumverteilungsstelle abgestempelt. Die Selbstlader führten ein *Verkehrsbuch*, das ebenfalls lückenlose Eintragungen aufweisen mußte; die Tagesabschnitte wurden vom Verloader bestätigt und mit der 14-tägigen Abrechnung an den Verband eingereicht. Die spediteureigenen Fahrzeuge führten das *Verkehrsbuch* und wurden auch sonst den Selbstladern gleichgeachtet, wenn sie ausnahmslos ihre Ladungen von der betreffenden Speditionsfirma erhielten, andernfalls galt für sie das *Fahrtenbuch*.

Neben den *Fahrten-* und *Verkehrsbüchern*, die einwandfrei Aufschluß über die Beschäftigung der Fahrzeuge geben sollten (Vermeidung von „Schwarzfahrten“), waren Grundlage der Kontrollmaßnahmen vor allem die *Beförderungspapiere*. Für den Spediteurverkehr erfolgte die Frachtenkontrolle in der Hauptverwaltung des Verbandes, für den Selbstlader war diese Arbeit auf die Selbstladerstellen dezentralisiert. Bei dieser Frachtenkontrolle mußte nun allerdings die Richtigkeit der Frachtbriefangaben vorausgesetzt werden. Um in dieser Hinsicht Sicherheit zu schaffen, hatte der Verband die schon erwähnten motorisierten Straßenkontrollen und festen Kontrollstellen eingerichtet. Zur Überwachung der tatsächlichen Zahlung der richtig errechneten Fracht diente die Abrechnung über den Verband. Es handelte sich bei den gesamten Kontrollmaßnahmen also um dreierlei Ziele, nämlich

1. um die Erfassung sämtlicher Transporte,
2. um die Richtigkeit und Vollständigkeit der Frachtbriefeintragungen und
3. darum, ob die richtig errechnete Fracht auch tatsächlich bezahlt wurde.

Der RKB verfügte über einen großen Stab von Tarifeuren, die z. T. in der Hauptverwaltung tätig waren, z. T. bei den Bezirksbeauftragten und in den Selbstladerstellen die Frachtenkontrolle ausübten. Da die Tarifeure immer den gleichen Bezirk bearbeiteten, lernten sie die Verloader und deren Güter kennen, und aus dieser Kenntnis und den Erfahrungen ließen sich manche Fehler aufdecken, die aus den Papieren nicht ohne weiteres festzustellen waren. Frachtdifferenzen wurden nicht immer dem Unternehmer gutgeschrieben, denn wenn diesen ein Verschulden an der Tarifierunterbietung traf, dann hatte er den Anspruch auf Auszahlung verwirkt (Urteil des Landgerichts Münster/Westf. vom 2. 2. 1938).

### Frachtabrechnung

Neben dieser Tarifüberwachungstätigkeit nahm die Hauptarbeit im Verband die ihm übertragene Aufgabe der Frachtabrechnung ein. Für den Spediteurverkehr

lag die Bearbeitung in der Hauptverwaltung, und daraus erklärte sich auch der relativ hohe Personalbestand in der Zentrale.

Bei der Durchführung der Frachtabrechnung war zwischen Spediteur- und Selbstladerverkehr zu unterscheiden.

Im Tramp- und Linienverkehr mußte zunächst eine Verfeinerung des bei der früheren LRV-GmbH üblichen Verfahrens Platz greifen. Damals zahlte der Spediteur bis zu 80 % der Fracht als Vorschuß an die Unternehmer; in den restlichen 20 oder mehr Prozent steckten genügend Möglichkeiten für verbotene Zahlungen aller Art. Außerdem aber ergaben sich aus dieser Übung sehr lange Zahlungsfristen zu Ungunsten der Unternehmer, die durchweg mindestens vier Wochen auf Bezahlung warten mußten. Mehrere Projekte, die diesen Schwierigkeiten und den sich daraus ergebenden Unzutraglichkeiten abhelfen sollten, wurden erwogen, bis dann Anfang 1937 ein neues Frachtzahlungsverfahren für den Spediteurverkehr eingeführt werden konnte. Vor Einführung dieses bereits erwähnten Frachtmarkenverfahrens beliefen sich die Frachtrückstände der Kraftwagenspediteure auf rund 6 Millionen RM. Das neue Verfahren wirkte in mehr als einer Hinsicht günstig; die Spediteure erhielten eine 14-tägige Frachtstundung, und die Unternehmer kamen sofort zu ihrem Gelde. Außerdem aber ergänzte das Frachtmarkenverfahren in sehr zweckmäßiger Weise die Methoden, die der RKB zur Überwachung der Einhaltung der Tarifbestimmungen entwickelt hatte.

Insbesondere für die Straßenkontrolle war nunmehr eine fast völlige Sicherstellung dadurch erreicht, daß nicht Beförderungspapiere in doppelter Ausfertigung den Kontrolleur täuschen konnten, denn für zweierlei Ausfertigungen die Markenkarten zu kleben, wäre doch wohl zu teuer gekommen. Das kombinierte Frachtmarken- und Frachtstundungsverfahren hat sich für den Spediteurverkehr in jeder Weise bestens<sup>1)</sup> bewährt, die Frachtabrechnung ging einwandfrei vor sich, die Unternehmer waren sehr zufrieden, und die Spediteure hatten sich bald auf die neue Methode eingestellt. Anders lagen die Dinge im Selbstladerverkehr.

Der Spediteurverkehr war bereits in gewisse Formen gegossen, als der RKB geschaffen wurde, hier war es nur notwendig, die Vorherrschaft der Spediteure im Interesse der Unternehmer zu beseitigen. Das gelang im wesentlichen auf der einen Seite dadurch, daß die Laderaumverteilungsstellen, die bisher eine Einrichtung der Gemeinschaft der Kraftwagenspediteure gewesen waren, auf den RKB überführt und von diesem unterhalten wurden, und auf der anderen Seite durch die Einführung des neuen Frachtmarkenverfahrens, das die Unternehmer aus der finanziellen Abhängigkeit von den Spediteuren befreite. Der Selbstladerverkehr aber ist immer frei gewesen, die Unternehmer dieser Art hatten sich ihre Ladungen selbst besorgt und auf eigene Faust gewirtschaftet. Erst das GFG schuf die Grundlage, von der aus auch dieser besondere Gewerbezweig erfaßt werden konnte.

Zunächst beschränkte sich der RKB darauf, von den Selbstladern monatliche Meldungen über die ausgeführten Transporte zu verlangen, die Frachten aber wurden von den Unternehmern im Auftrage des Verbandes weiterhin selbst eingezogen. Dieser Zustand war nicht befriedigend. Als aber 1936 die Beförderungssteuer auf den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ausgedehnt und der Verband mit der Einziehung der Steuer (6,542 % vom Fracht-

<sup>1)</sup> Es wird heute in ähnlicher Weise bereits wieder angewandt.

betrag) beauftragt wurde, mußte er sich schleunigst um die Einführung eines besseren Abrechnungsverfahrens bemühen.

Die Besonderheit beim Selbstladerverkehr<sup>8)</sup> liegt in häufig recht engen Bindungen zur Verladerschaft, er ist oft genug, genau gesehen, ein „unechter Werkverkehr“ in dem Sinne, daß der Unternehmer sich durch Verträge mit bestimmten Firmen der Industrie oder des Handels verpflichtet hat, ihnen ständig zur Verfügung zu stehen oder immer wieder die gleichen Transporte durchzuführen. Selbstladerverkehr ist meist ausgesprochener Werkverkehrsersatz, wollte man ihn bestimmten Normen unterwerfen, dann ergäbe sich allzu leicht die Gefahr, daß die Verloader nicht mehr in gewohntem Maße zufriedengestellt werden und auf eigene Lkw zurückgreifen. Die Fahrzeuge des Selbstladerverkehrs führen auch in viel größerem Umfange, als es sonst bei den konzessionierten Fernlastwagen üblich ist, Nahverkehr aus. Hierauf mußte bei der Ausgestaltung der Ordnungsmaßnahmen Rücksicht genommen werden; eine Anwendung des Frachtmarkenverfahrens auf den Selbstladerverkehr kam daher nicht in Frage. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1936 wurde ein neues Abrechnungsverfahren für den Selbstladerverkehr eingeführt, das darauf aufbaute, daß die Frachtabrechnung stark dezentralisiert wurde auf die Bezirksabrechnungs- und neuingerichteten Selbstladerstellen. Die darüber erlassene Anordnung des RKB besagte: „Der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgelts steht aussch. dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zu. Ueberweisungen von Frachtbeträgen haben daher nur an den Verband zu erfolgen.“ Trotzdem ließ es sich nicht umgehen, vielen Unternehmern die Einziehung der Frachten weiterhin zu überlassen. Der Verband beschränkte sich in diesen Fällen darauf, bei schwerwiegenden Verstößen die Inkassovollmacht zu entziehen. Im Selbstladerverkehr wurden Frachtabrechnungen, ein Verlade- und Abrechnungsbuch und besondere Einnahmennachweisungen gefordert, die in 14-tägigen Abständen mit Frachtbriefen und Ladelisten dem Verband eingereicht werden mußten.

Großbetrieben von Güterfernverkehr, die nachweislich eine ordnungsmäßige doppelte Buchführung unterhielten, hat der RKB auf Antrag ein besonderes Abrechnungsverfahren gestattet. Sie zogen die Frachten selbst ein und erstatteten dem Verband darüber auf vorgeschriebenem Formular monatliche Meldungen. Hier wie im Selbstladerverkehr kam den Buchkontrollen erhöhte Bedeutung zu. Sie wurden im allgemeinen dann vorgenommen, wenn gewisse Verdachtsmomente vorlagen.

Insgesamt gesehen hatten die Fahrten- und Verkehrsbücher sowie die Straßenkontrollen den Zweck, die Erfassung aller ausgeführten Transporte sicherzustellen. Die Richtigkeit der Frachtbriefeintragungen wurde von den Frachtenkontrollstellen des Verbandes nachgeprüft. Die Frachtabrechnung diente dazu, tatsächliche Zahlung des richtig errechneten Beförderungsentgelts zu gewährleisten — in diesem Punkt bestand eine restlos befriedigende Regelung für den Selbstladerverkehr noch nicht. Alles in allem aber kann man trotzdem erkennen, daß die Summe der u. a. auch für die Ueberwachungstätigkeit des RKB ausschlaggebenden Maßnahmen ein geschlossenes System darstellte, das in hohem Maße der Erziehung zur Tariftreue diente und so einen wesentlichen Teil zur Ordnung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen beitrug. In diesem

<sup>8)</sup> Der Selbstladerverkehr umfaßte 1937 über 50% des gesamten im RKB-Bereich eingesetzten Laderaumes und beförderte damals ziemlich genau 40% der gesamten abgerechneten Transporte (nach Tonnen bemessen).

ohne Zweifel sehr erfolgreichen Ordnungsbestreben steckte eine gewaltige Arbeit, die z. T. die Grundlagen für die Ausbildung des Güterfernverkehrs im Sinne des gesetzlichen Auftrages bildete, die z. T. aber diese Ausbildung selbst schon darstellte. Es ist geradezu als tragisch zu bezeichnen, daß diese wertvolle Aufbauarbeit durch die Auflösung des Verbandes nach dem Kriege zerschlagen wurde.

### Güterversicherung

Nach dem GFG fiel dem RKB ferner die Aufgabe zu, die von den Mitgliedern des Verbandes beförderten Güter gegen Schäden zu versichern. Es handelt sich hierbei um einen Fragenkomplex, der in seiner Gesamtheit wie in vielen Einzelheiten für die Stellung des gewerblichen Güterfernverkehrs und für die Aufgaben des Verbandes von größter Bedeutung war. Man wird diesem Versicherungswerk, das der Verband aufrichtete, nicht gerecht, wenn man in ihm lediglich die Abdeckung der Unternehmerhaftung erblickt.

Zunächst ging es darum, gewissen Bestrebungen entgegenzutreten, die der Güterversicherung den Charakter einer Haftpflichtversicherung geben wollten. Es wäre mit der Stellung des Fernlastwagens als Verkehrsträger nicht vereinbar gewesen, wenn die Befriedigung der von der Verladerschaft geltend gemachten Ansprüche abhängig gemacht worden wäre von einer vorherigen Klärung der Schuldfrage. Der RKB stellte sich richtigerweise auf den Standpunkt, daß die Ansprüche der verladenden Wirtschaft unter allen Umständen den unbedingten Vorrang genießen, und daß sie zu befriedigen seien, gleichgültig, ob den Unternehmer bei dem Schadensfall ein Verschulden trifft oder nicht.

Grundlage des Versicherungsvertrages, den der Verband mit einer Gemeinschaft von Versicherungsgesellschaften abgeschlossen hatte, war die Haftung der Unternehmer aus den Beförderungsbedingungen. Angesichts des hohen Ladungswertes im Güterfernverkehr mit Lkw ist es von besonderer Bedeutung, daß die Prämie, die der Unternehmer aus dem Frachtbetrag zu zahlen hatte, nicht nach dem Wert der Ladung bemessen, daß sie auch nicht einfach auf die Zahl der Lastzüge berechnet wurde, sondern daß der Frachtbetrag die Grundlage abgab. Eineinhalb Prozent der Gesamtfrachteinnahme des Unternehmers wurden als Prämie für die Versicherung einbehalten. Vor dem Abschluß des Versicherungsvertrages zahlten die Unternehmer als Einzelversicherungsnehmer bis zu 6% vereinzelt sogar 8 und 10%.

Voraussetzung für die bis zum Kriegsende geltende Regelung war auf der einen Seite die Erfassung des gesamten gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen auf Grund des GFG und auf der anderen Seite die Schaffung des RKB mit dem ausdrücklichen Auftrag, den Güterfernverkehr zu ordnen und auszubilden. Auf diese Arbeit des Verbandes gründete sich zum großen Teil das Zutrauen, das von seiten der Versicherer mit der Bereitwilligkeit, zu einem so niedrigen Prämiensatz die Haftung der Unternehmer abzudecken, zum Ausdruck gebracht wurde. Es versteht sich aber auch, daß wiederum aus dem Grunde, diese Deckung zu den gleichen Bedingungen beizubehalten, der RKB besonders großes Gewicht darauf legen mußte, die aus der Versicherungspraxis gewonnenen Erfahrungen für seine verkehrsdienstlichen Maßnahmen in vollem Umfange auszuwerten. So ergab sich von vornherein eine enge Zusammenarbeit zwischen Versicherungsgemeinschaft und Verband, die auf der einen Seite im Interesse einer Niedrighaltung der Schadensfälle erwünscht war, die aber auf der anderen in einer erfolgreichen Erziehung der Unternehmer

## IV.

**Interessengegensätze**

in den eigenen Reihen und auch Anfeindungen von außen erschwerten der Verbandsleitung vom ersten Tage an die Arbeit. Es ist zweifellos hoher Anerkennung wert, wenn es trotzdem gelang, zielbewußt auf dem einmal eingeschlagenen Wege weiter voranzuschreiten.

Die taktische Stellung des RKB bzw. der Verbandsleitung war schwierig, nicht nur nach außen in den Verhandlungen mit der Reichsbahn, mit der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei oder der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrergewerbe, sondern ebenso nach innen. Für manche Maßnahme hatten die Mitglieder oder wenigstens die eine oder andere Gruppe kein oder nur wenig Verständnis; manche Fehler wurden gemacht, die revidiert werden mußten, manch anderer Schritt aber erwies sich trotz allen Widerstandes aus den eigenen Reihen als richtig. Bei der Fortentwicklung wichtigster Fragen ergaben sich so Meinungsverschiedenheiten zwischen Mitgliedern und Verbandsleitung, die im einen oder anderen Falle geradezu zu passivem Widerstand ausarteten. Das wichtigste Beispiel hierfür ist das sog. „Tonnenkilometer-Verfahren“, das den Versuch darstellt, den Unternehmern das besondere Interesse an der Beförderung nur hochtarifizierender Güter zu nehmen.

**Trampfahrernot, Einheitsvergütungssystem**

Der Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. Februar 1938 hatte eine besondere Stärkung des RKB gebracht. Dem Verband wurde ausdrücklich die Aufgabe übertragen, für die Beschäftigung derjenigen Unternehmer zu sorgen, die ihre Frachten bisher entweder über die LRV oder im Wege der Beschäftigung durch Spediteure erhalten hatten. Mag es schon vorher eine moralische Verpflichtung des Verbandes gewesen sein, sich dieser Trampfahrer besonders anzunehmen, so war sie ihm nicht gerade leicht gemacht; jetzt aber wurde er in dieser Hinsicht ausdrücklich verpflichtet, und es versteht sich, daß diese Bestimmung des Gesetzgebers auf die im Sommer 1937 geführten Verhandlungen über die angebliche Trampfahrernot zurückzuführen war. Es soll an dieser Stelle nicht ausführlicher auf das erwähnte Tonnenkilometerverfahren eingegangen werden, schon Raumgründe lassen eine ausführliche Erörterung nicht zu. Tatsächlich war die finanzielle Entwicklung dieses Einheitsvergütungssystems nur kurze Zeit günstig gewesen, um dann sehr rasch ins Gegenteil umzuschlagen. Mitte 1939 war bereits ein recht erheblicher Verlust zu verzeichnen, weil mehr und mehr das niedrig tarifierende Gut die Ueberhand gewann. Trotz aller denkbaren Anstrengungen der Verbandsleitung ließ sich das entstehende Defizit erst dann wieder ausgleichen, als infolge des Kriegsausbruchs und der dadurch bedingten Verkehrseinschränkungen der Anteil des hoch tarifierenden Gutes wieder erheblich anstieg.

Das Tonnenkilometerverfahren wurde am 1. Februar 1940 aufgehoben, da die kriegsbedingte Aenderung des Kraftfahrzeugeinsatzes (Uebergang auf die Nbv und die Fahrbereitschaftsleiter) die weitere Aufrechterhaltung nicht mehr gestattete. Es war dreizehn Monate lang in Kraft gewesen und hatte eine Unmenge — meist negative — Erfahrungen gezeitigt. Die unstreitig wichtigste davon war, daß ein Einheitsvergütungssystem nur dann auf die Dauer haltbar ist, wenn es den gesamten Güterfernverkehr der Mitglieder umfaßt.

**Tarifaufbau**

Bei der Handhabung aller einschlägigen Vorschriften in der Praxis ergab sich eine Fülle vielseitiger Erfahrungen, und das galt nicht zuletzt auch für den Tarif selbst. So will es mir auch heute noch durchaus zweifelhaft erscheinen, ob es richtig war, daß die Verbandsleitung sich vom Beginn ihrer Tätigkeit ab mit so besonders großem Eifer darum bemühte, daß der RKT außer den Normalklassen A bis D auch die unteren Tarifklassen E, F und G umfassen solle. Ich hätte es für zweckmäßiger gehalten, wenn man sich darauf beschränkt hätte, sich vom Reichsverkehrsminister eine Vollmacht geben zu lassen, daß man im Rahmen dieser Klassen E bis G zeitlich und räumlich beschränkte Ausnahmetarife hätte einführen können. Aber der Leiter des RKB sah damals die Entwicklung anders, bestand auf der Ausweitung des Tarifs und erhielt sie zugestanden. Ob das Einheitsvergütungssystem nicht gerade deshalb zum Mißerfolg verurteilt war, weil im RKB-Verkehr das Tarifniveau auf diese Weise zu sehr herabgedrückt worden war?

Es fehlte auch nicht an Bemühungen, einen „arteigenen Tarif“ aufzustellen, wenn auch keine Klarheit darüber zu gewinnen war, was darunter eigentlich zu verstehen sei. In der Arbeit des RKB kam man dann aber doch nach und nach zu der eindeutigen Erkenntnis, daß Eisenbahn- und Kraftwagentarif in ihren Grundelementen weitestgehend übereinstimmen müßten und daß gewisse Abweichungen, wie z. B. in der Nebenklassenabstufung, Unterwegsbeförderung, Eilgutfrachtberechnung usw. nicht so bedeutsam seien, daß man deshalb ein so gefährliches Schlagwort wie die Forderung nach arteigenen Tarifen im Gegensatz zum Prinzip des gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstes herausstellen dürfe (vgl. meinen Aufsatz „Zur Fortbildung des Reichs-Kraftwagen-Tarifs“ in der Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Nr. 24, Juni 1941).

**Standesbewußtsein, gesundes Unternehmertum**

Aus der gesamten Arbeit des RKB ist u. a. vor allem die Erfahrung gewonnen worden, daß es notwendig war, das Standesbewußtsein im Unternehmertum zu heben. Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse hatte hierzu die wichtigste Voraussetzung geschaffen, aber die Bemühungen des RKB, den Verkehrsdienst seiner Mitglieder qualitativ zu heben, waren ebenso wichtig. Auf diesem Gebiet ist der Erfolg ohne Zweifel nicht versagt geblieben. Es erschien aber auch notwendig, im Unternehmertum von den zahlenmäßig weit überwiegenden Ein-Fahrzeug-Betrieben<sup>9)</sup> zu gesunden Mittelbetrieben zu kommen. Das ist auch der sicherste Weg, um das unbestreitbare Anlehnsbedürfnis der Kleinstbetriebe an Großunternehmer, die meist gleichzeitig Speditionsgeschäfte unterhalten, zu beseitigen. Eine solche Umschichtung im Gewerbe würde zahlreiche Quellen ständiger Reibereien verstopfen und unreelle Machenschaften verhindern. Eine derartige Angleichung des Unternehmer-Niveaus sah der RKB daher als eine seiner vornehmsten Aufgaben für die Zukunft an.

Kriegsende und Zusammenbruch haben manche Pläne zunichte werden lassen. Der RKB ist verschwunden, aber wenn viele Angehörige des Güterfernverkehrsgewerbes zunächst frohlockten, so dürfte sich inzwischen doch bei allen zu sachlicher Beurteilung befähigten Fachleuten und sonstigen Kennern der Materie die

<sup>9)</sup> Ende 1937 verfügten 76,5 % aller RKB-Mitglieder über nur ein einziges Fahrzeug, 93,4 % aller Unternehmer hatten nicht mehr als zwei Lkw.

Auffassung durchgesetzt haben, daß anknüpfend an die allzu kurzfristige, aber intensive Arbeit des RKB und unter Verwertung der durch ihn gewonnenen Erfahrungen an die Neuordnung des Güterfernverkehrs herangegangen werden muß. Trotz der heute grundsätzlich anderen Auffassung über Aufbau und Befugnisse einer solchen Selbstverwaltungsorganisation, trotz mancher Fehler, die dem RKB bei Durchführung seiner Arbeiten unterlaufen sind, wird man im Grundsatz anerkennen müssen, daß der mit dem GFG beschrittene Weg richtig war. Der objektive Beobachter wird sich bei dieser Erkenntnis weder von gewissen Mißerfolgen täuschen lassen, noch wird er sich wegen der vorübergehend erreichten Vollbeschäftigung der trügerischen Auffassung hingeben, daß die grundsätzlichen Gesichtspunkte und Richtlinien des GFG heute als falsch anzusehen seien. Der Lkw als individuelles Verkehrsmittel entfaltet in der Verkehrsbedienung seine besondere Leistungsfähigkeit außerhalb des Werkverkehrs voll und ganz nur in der Hand des Gewerbes und hier vornehmlich bei mittlerer Betriebsgröße. Will man die Vorzüge des Güterkraftverkehrs zur Geltung kommen lassen, ohne das gemeinwirtschaftliche Verkehrssystem von dieser Seite zu gefährden, dann wird man die notwendige Synthese von Freiheit und Bindung weder nach der einen noch nach der anderen Seite wesentlich anders gestalten dürfen als in jenen wenigen Jahren vor dem zweiten Weltkriege, da der junge RKB die ihm vom Gesetzgeber gestellten Aufgaben mit beachtlichem Erfolg zu lösen trachtete.

## Nahverkehrsmittel und Straßenbreiten

(gezeigt am Beispiel der Stadt Krefeld)

Von Dr. Dr. W. Böttger, Krefeld

und

Dipl.-Ing. G. Strommenger, Geilenkirchen

### I.

Bei den bisherigen Ueberlegungen zur Neuordnung des großstädtischen Personennahverkehrs ist man im besonderen davon ausgegangen, die Verkehrsknotenpunkte und diejenigen Straßenstrecken, die einen besonders dichten Verkehr aufweisen, daraufhin zu überprüfen, ob sie in Hinsicht auf die gegenwärtigen und in Zukunft noch zu erwartenden starken Verkehrsströme den Anforderungen gewachsen sind. Diese Untersuchungen sind für die etwa geplante neue Verkehrsordnung in den Großstadtstraßen wertvoll. Sie bedürfen allerdings heute bei Berücksichtigung der über Erwartungen zugenommenen Motorisierung einer Ergänzung. Es ist notwendig, die gegenwärtige und zukünftige Verkehrsbedeutung, die die öffentlichen Verkehrslinien im Gesamtverkehrsbild einer Stadt ausmachen, mit den finanziell möglichen Aufwendungen in Einklang zu bringen.

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf Städte mit einer Größe bis etwa 200 000 Einwohner bzw. auf Verkehrsunternehmen, deren Verkehrsgebiet die Einwohnerzahl von etwa 200 000 nicht überschreitet. Städte und Verkehrsgebiete mit größerer Einwohnerzahl unterliegen anderer Beurteilung, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Verkehrsdichte ist größer und die Verkehrslinien sind länger als in kleineren Großstädten und Mittelstädten. Es kann von vornherein namentlich auf den Hauptstrecken mit sehr dichtem Verkehr gerechnet werden.
2. Finanzielle Aufwendungen für Verkehrsverbesserungen auf den Innenstadtstrecken und an den Verkehrsknotenpunkten sind in Städten dieser Größen leichter zu tragen, weil sie sich einerseits auf ein größeres, meist leistungsfähigeres Verkehrsunternehmen stützen und andererseits für den Stadthaushalt nicht eine solche anteilige Bedeutung haben wie in kleineren Städten. Muß in einer kleineren Stadt, z. B. von etwa 100 000 Einwohnern, ein schwieriger Verkehrsknotenpunkt umgestaltet werden, so werden die hierfür aufzuwendenden Kosten die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt meist auf viele Jahre nachhaltig beanspruchen.
3. Der größte Wettbewerber der Personennahverkehrsmittel sind Radfahrer und heute in steigendem Umfange Kraftradfahrer. Dieser Wettbewerb macht sich besonders in kleineren Städten bemerkbar, da nach den täglichen Beobachtungen die Zahl der Rad- und Kraftradfahrer auf je 1000 Einwohner mit abnehmender Stadtgröße zunimmt. Bekanntlich sind diese Verhältniszahlen auf dem flachen Lande am höchsten.