

Frachtrechtliche Sonderabmachungen im Eisenbahnverkehr

— Zur Reform der grundlegenden Bestimmungen —

VON DR. KARL-OTTO KONOW, FRANKFURT/MAIN

I. Einführung

Die neue Unternehmenskonzeption des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn (DB)¹⁾ hat die Frage nach der Einführung von Sonderabmachungen im Güterverkehr der Eisenbahnen und damit auch der Unternehmen der anderen Verkehrsträger erneut aufgeworfen. Diese Konzeption, die eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der Bundesbahn nicht im Wege eines rigorosen Personalabbaus, wie noch im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968–1972 jedenfalls zunächst geplant²⁾, sondern durch eine weitreichende Expansion, die im Wagenladungsverkehr unter günstigen Voraussetzungen immerhin eine Steigerung der Erträge von 5,9 Milliarden DM im Jahre 1972 auf 9,4 Milliarden DM im Jahre 1985 bei angenommenem gleichen Tarifstand und gleichen Kostenstand bewirken soll³⁾, vorsieht, geht von einer Neuorientierung der Absatzpolitik des Unternehmens aus. Das Leistungsangebot soll systemkonform gestaltet werden. Wörtlich heißt es in der Veröffentlichung des Bundesbahn-Vorstandes⁴⁾:

»Dabei wird es notwendig werden, im Güterverkehr über eine offensive Preispolitik bei Ganzzugverkehren, bei Verkehren mit kurzen Umläufen, wenigen Umstellungen und hohem Auslastungsgrad, sowie bei regelmäßigen und gleichmäßigen Transporten, weitgehend auch durch Wagenstellgarantien, Verkehrsaufkommen an sich zu ziehen. — Eine solche Unternehmenspolitik setzt also eine Differenzierung der Beförderungspreise sowie weitmöglichst den Abschluß von Jahreskontrakten voraus.«

Wagenstellgarantien und Jahreskontrakte, die die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)⁵⁾ bisher nicht kennt, werden also als das frachtrechtliche Mittel im Rahmen der Stabilisierungsbemühungen der Bundesbahn angesehen. Mit Jahreskontrakten können dabei nach dem herkömmlichen Sprachgebrauch nur Sonderabmachungen gemeint sein⁶⁾. Eine Verwirklichung der Pläne des Bundesbahn-Vorstandes in dieser Frage setzt mithin eine Revision der Eisenbahnverkehrsordnung voraus⁷⁾.

¹⁾ Vgl. Die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der DB — Neue Unternehmenskonzeption des Vorstandes der DB, Bericht des Vorstandes der DB an den Bundesminister für Verkehr vom 24. Mai 1973, in: Die Bundesbahn, 49. Jg. (1973), Nr. 6, S. 371–383.

²⁾ Vgl. Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972 von der Bundesregierung beschlossen am 8. November 1967, Bundesrat, Drucksache 576/67, Bonn o. J. (1967), S. IX.

³⁾ Vgl. Die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der DB, a.a.O., S. 379.

⁴⁾ Vgl. Die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der DB, a.a.O., S. 379–380.

⁵⁾ Vom 8. 9. 1938 (RGBl. II S. 663), mehrfach geändert.

⁶⁾ § 6 (3) EVO definiert Sonderabmachungen als Vereinbarungen von Entgelten zwischen der Eisenbahn und dem Absender ohne Bindung an die Tarife.

⁷⁾ Die Brand-Kommission hatte die Frage einer »formellen Änderung« des § 6 EVO offengelassen, obwohl sie ebenfalls schon die Einführung von Sonderabmachungen im Eisenbahnverkehr empfohlen hatte, vgl. Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Januar 1960, Deutscher Bundestag, 4. Wahlperiode, Drucksache IV, 840, Bonn 1962, S. 76. Die generelle Zulassung von Sonderabmachungen bedeutet jedoch eine Änderung der wesentlichen Grundlagen des Eisenbahnfrachtrechts. Es wäre rechtspolitisch und rechtsmethodisch verfehlt, sie im Wege einer »von oben« geduldeten erweiternden Interpretation der bestehenden Normen einzuführen. Dies erscheint auch schon deshalb nicht angängig, weil die Zulassung von Sonderabmachungen Rückwirkungen auf die Preisbildung der Unternehmen der anderen Verkehrsträger haben muß.

Es liegt nahe und es würde der bisherigen Praxis der Bundesregierung beziehungsweise ihres Verkehrsministers durchaus entsprechen, wenn die Eisenbahnverkehrsordnung im Wege einer kasuistischen Änderungsverordnung um einen weiteren Ausnahmetatbestand für Sonderabmachungen, dieses Mal über Jahreskontrakte, bereichert werden würde. Bei den Vereinbarungen der Frachtführer mit den Verladern im Rahmen der Seehafenverkehre ist man bereits entsprechend vorgegangen⁸⁾. Es scheint jedoch an der Zeit, die Regelungen der Eisenbahnverkehrsordnung endlich den tatsächlichen Gegebenheiten der Verkehrswirtschaft anzupassen. Das Bestreben des Bundesbahn-Vorstandes, größere Freiheiten in seiner Unternehmenspolitik und insbesondere in seiner Absatzpolitik zu erhalten⁹⁾, sollte zu einer grundsätzlichen Überprüfung der eisenbahnfrachtrechtlichen Tarifierungsvorschriften führen.

Im folgenden sollen der derzeitige Rechtszustand dargestellt und die Gesichtspunkte für eine Reform des geltenden Rechts aufgezeigt werden.

II. Die Regelung des § 6 EVO¹⁰⁾

§ 6 EVO, der die Frage der Tarifaufstellung, des Tarifzwangs und der Sonderabmachungen im Eisenbahnverkehr abschließend regelt, hat zur Zeit folgenden Wortlaut:

»§ 6 Tarife

(1) Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungsentgelte und der Gebühren für die Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebengebühren) notwendigen Angaben enthalten. Die Beförderungsentgelte sind Festentgelte oder Mindest-Höchstentgelte. Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden; dies gilt nicht für Beförderungsentgelte innerhalb der Spanne festgesetzter Mindest-Höchstentgelte. Die Bestimmungen der Tarife gelten nur insoweit, als sie dieser Ordnung nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

(2) Bei Festsetzung von Mindest-Höchstentgelten sind unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsunünstig gelegener Gebiete zu verhindern.

(3) Für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, kann die Eisenbahn ohne Bindung an die Tarife Entgelte mit dem Absender schriftlich vereinbaren (Sonderabmachungen). Solche Sonderabmachungen sind nur zulässig:

- a) wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere wenn der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder wenn die Sonderabmachung für eine gewisse Dauer getroffen wird und
- b) wenn die Sonderabmachung eine Gütermenge von mindestens 500 t in 3 Monaten umfaßt und
- c) wenn die Sonderabmachung das finanzielle Betriebsergebnis erhält oder verbessert.

⁸⁾ So geschehen durch die 71. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. 6. 1969 (BGBl. 1969 II S. 1229), vgl. dazu Konow, K.-O., Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit deutschen Seehäfen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg. (1969), S. 221 ff.

⁹⁾ Vgl. Vaerst, W., Wie ist die Deutsche Bundesbahn zu sanieren? in: Wirtschaftswoche 1972, Nr. 18, S. 29; Lawitzten, L., Verkehrsbilanz mit Fragezeichen, in: Die Welt Nr. 249, 1972, Beilage »Transport in Europa«, S. 4.

¹⁰⁾ Vgl. dazu Weirauch, W., Heinze, W., Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 mit Allgemeinen Ausführungsbestimmungen, 8. Aufl., Berlin 1962, § 6 Anm. 1 ff.; Goltermann, E., Krien, E., Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938, 3. Aufl., Berlin 1961 (laufend ergänzt), § 6 Anm. 1, 3; Finger, H.-J., Eisenbahn-Verkehrsordnung, 3. Aufl., München 1963, § 6 Anm. 1; vgl. ferner Konow, K.-O., Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 12 ff.; ders., Sondervereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), Nr. 33, S. 1447 ff.; ders., Probleme der Tarifbindung im Güterkraftverkehr, in: Der Betrieb, 23. Jg. (1970), Nr. 45, S. 2109 ff.

Im übrigen sind Sonderabmachungen, durch die eine Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifiermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

(4) Tarifwidrige Sonderabmachungen berühren nicht die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrags. Die Beförderungspreise und Nebengebühren sind auch in solchen Fällen nach dem Tarif zu berechnen.

(5) Für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst sind Preisermäßigungen und sonstige Begünstigungen mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers zulässig.

(6) Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung und treten frühestens mit dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung in Kraft. Tarifierhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten jedoch frühestens zwei Monate, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut frühestens zwei Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft, wenn nicht die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist vom Reichsverkehrsminister genehmigt ist. Die Genehmigung muß aus der Veröffentlichung ersichtlich sein. War ein Tarif nur für eine bestimmte Zeit eingeführt, so bedarf seine Aufhebung keiner besonderen Veröffentlichung.«

Danach ist folgender Rechtszustand gegeben:

(1) **Tarifpflicht:** Alle Beförderungsbedingungen sind in Tarifen, das heißt in allgemeinen Geschäftsbedingungen der Eisenbahnen, festzulegen. Die Tarife haben bestimmte Arten von Entgelten vorzusehen und sich im Rahmen der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zu halten, die als zwingendes Recht gewertet werden¹¹⁾.

(2) **Tarifzwang:** Die Tarife sind für jeden Beförderungsvertrag der Eisenbahn verbindlich.

(3) **Sonderabmachungen:** Erlaubt sind abweichend von den Tarifen nur

(a) Vereinbarungen über Entgelte bei der Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen unter den genannten Voraussetzungen¹²⁾,

(b) Preisermäßigungen oder sonstige Begünstigungen für Zwecke der öffentlichen Verwaltung und in ähnlichen Fällen mit Genehmigung des Bundesverkehrsministers und

(c) Vereinbarungen, die keine Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen gewähren (argumentum e contrario aus § 6 (3) letzter Absatz)¹³⁾.

Eine tatsächliche Begrenzung der Tarifpflicht und des Tarifzwangs und damit eine Erweiterung des Bereichs für freie Parteivereinbarungen im Zusammenhang mit Frachtgeschäften ergibt sich aus der von der Rechtsprechung und der herrschenden Meinung im Schrifttum vorgenommenen Gesetzesinterpretation, daß Tarifpflicht und Tarifzwang nicht weiterreichen als die Beförderungspflicht der Eisenbahn¹⁴⁾. Da gemäß § 53 (1) EVO die Eisenbahn nur verpflichtet ist, Güter zur durchgehenden Beförderung von und nach allen Bahnhöfen und Güternebenstellen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse anzunehmen, ist der gesamte Bereich außerhalb des eigentlichen Beförderungsvorgangs,

¹¹⁾ Vgl. Weirauch, W., Heinze, W., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., S. 4 (Einleitung); Goltermann, E., Krien, E., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 2 Anm. 3; Finger, H.-J., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 6 Anm. 12.

¹²⁾ Vgl. dazu Konow, K.-O., Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit deutschen Seehäfen, a.a.O., S. 222 f.

¹³⁾ Vgl. Konow, K.-O., Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, a.a.O., S. 14.

¹⁴⁾ Vgl. Günther, A., in: Haustein, W., Die Eisenbahnen im deutschen öffentlichen Recht, Frankfurt (M.) 1960, S. 220 f.; Weirauch, W., Heinze, W., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 6 Anm. 4; Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, 6. Aufl., München 1970, § 6 EVO Anm. 4 a.

also insbesondere die Zu- und Abrollung der Güter oder auch Beförderungen innerhalb eines Bahnhofs, etwa Gleisanschlußverkehre, tarif- und tarifzwangfrei¹⁵⁾.

Die Freiheit zu Sonderabmachungen, die sich nicht auf die Entgelte für Beförderungsleistungen beziehen, darf nicht zu hoch eingeschätzt werden. Einmal haben für Frachtführer und Verlader die Frachtfestsetzungen absoluten Vorrang, und zum anderen müssen sich diese Sonderabmachungen wie die Tarife im Rahmen der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung halten, die, wie bereits ausgeführt, als zwingend angesehen werden.

III. Überlegungen zur Reform der geltenden Regelungen über die Sonderabmachungen

1. Verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte

Die Tatsache, daß die Tarifpflicht und der Tarifzwang an die Beförderungspflicht gekoppelt werden, macht die Grundlagen der Regelungen über die Tarifiermäßigung in der Eisenbahnverkehrsordnung bereits hinreichend deutlich. Die Beförderungspflicht ist Ausdruck einer staatlichen Verkehrswirtschaft und eines Beförderungsmonopols, wie sie zur Zeit der Deutschen Reichsbahn und der Reichsbahn-Gesellschaft tatsächlich bestanden haben. Maßgebend waren Gleichheitserwägungen, die auch sonst für das öffentliche Recht, also für die Rechtsbeziehungen des Bürgers zum Staat charakteristisch sind. Jeder Bürger, der die festgesetzten Bedingungen erfüllt, sollte Anspruch auf Beförderung seiner Güter haben, denn bei einer Monopolstellung der Eisenbahn in der Verkehrswirtschaft war die wirtschaftliche Betätigung der Bürger weitgehend von der Inanspruchnahme dieses Verkehrsmittels abhängig. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß ein Kontrahierungszwang, wie er für die Eisenbahnen gilt, sonst nur noch für Unternehmen mit Monopolstellung im Versorgungsbereich angenommen wird¹⁶⁾.

Von einer Monopolstellung der Eisenbahnen oder der Deutschen Bundesbahn in der Verkehrswirtschaft kann heute keine Rede mehr sein¹⁷⁾. Die Eisenbahnen erbringen im Güterverkehr etwas mehr als ein Drittel der Verkehrsleistungen. Neue Verkehrsmittel haben in nicht unbeträchtlichem Umfang die Beförderungen, die einst die Eisenbahnen ausgeführt haben, an sich gezogen. Während die Binnenschifffahrt ihre Vorkriegsstellung weitgehend halten konnte, stehen auf die Gesamtbeförderungsleistungen bezogen dem Anwachsen des Straßengüter- und des Pipelineverkehrs entsprechende Verluste beim Anteil der Eisenbahnen gegenüber¹⁸⁾.

Wichtig ist dabei die Feststellung, daß jedes Verkehrsmittel zwar arteigene und system-

¹⁵⁾ Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, a.a.O., § 6 EVO, Anm. 4 a; Goltermann, E., Krien, E., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 6 Anm. 4; Konow, K.-O., Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, a.a.O., S. 24 ff.; ders., Wettbewerb auf Umwegen – Tariffreie Nebengeschäfte der Beförderungsunternehmen, in: Wettbewerb in Recht und Praxis, 16. Jg. (1970), Nr. 12, S. 419 ff.

¹⁶⁾ Vgl. Günther, A., a.a.O., S. 220 ff.; Konow, K.-O., Zur Problematik der Beförderungspflicht im Eisenbahnverkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 41. Jg. (1970), S. 152 f.

¹⁷⁾ Vgl. Weirauch, W., Heinze, W., Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 3 Anm. 1; Vorstellungen des Vorstandes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn vom 1. September 1964, DB-Schriftenreihe Folge 13, Darmstadt 1964, S. 1; Grenzen der Preis- und Wettbewerbsfreiheit nach den Verkehrsänderungsgesetzen vom 1. August 1961 (zugleich eine Stellungnahme zu den Gutachten Fikentscher und Most), Schriftenreihe »Die Bundesbahn« Folge 11, Darmstadt 1963, S. 29 ff.; Stukenberg, H., Die gegenwärtige Lage und insbesondere die Verkehrspolitik der Deutschen Bundesbahn, in: Aufgabe und Bewahrung, Pressedienst der Deutschen Bundesbahn (Hrsg.), Frankfurt (M.) und Bonn 1963, S. 73 f.

¹⁸⁾ Vgl. Zahlen von der Deutschen Bundesbahn, Ausgabe 1972, herausgegeben vom Pressedienst der Hauptverwaltung der DB, Frankfurt (M.), S. 19.

bezogene Vorteile hat, daß es hinsichtlich des Leistungsangebots für die Verladerschaft jedoch grundsätzlich weitgehend austauschbar ist. Diese Austauschbarkeit ist die Voraussetzung für einen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen untereinander, dessen Begründung und Fortentwicklung – wenn auch mit gewissen Einschränkungen – Ziel der Verkehrspolitik seit den fünfziger Jahren ist¹⁹⁾. Selbst die staatlichen Eisenbahnen, bei denen ein Abschnen auf eine öffentliche Verkehrswirtschaft mit mehr oder weniger starken Sozialisierungstendenzen bezüglich der privaten Konkurrenten in gewisser Weise nahelag und naheliegt²⁰⁾, sind seit längerer Zeit auf den Wettbewerbskurs eingeschworen²¹⁾.

Verlust der Monopolstellung und Wettbewerb als Ordnungsprinzip im Verkehr lassen die Beförderungspflicht und damit auch die Tarifpflicht und den Tarifzwang bei den Eisenbahnen als überholt erscheinen²²⁾. Wettbewerb setzt Freiheit zu unternehmerischem Handeln voraus. Einer Wettbewerbsordnung entspricht keine Gängelei und keine Schnüffelei von oben, sondern allein das freie Aushandeln der Beförderungsbedingungen im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten der einzelnen Unternehmen. Die Konsequenz dieser verkehrswirtschaftlichen Entwicklung muß eine stärkere Liberalisierung der Preisbildung im Verkehr sein²³⁾.

2. Rechtliche Gesichtspunkte

§ 3 (1) Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)²⁴⁾ ermächtigt die Bundesregierung, mit Zustimmung des Bundesrats für die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Rechtsverordnungen über den Verkehr zu erlassen, die »einheitliche Vorschriften für die Beförderung der Personen und Güter auf den Eisenbahnen entsprechend den Bedürfnissen von Verkehr und Wirtschaft und in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts²⁵⁾ aufstellen²⁶⁾. Aus dieser Bestimmung, die die Ermächtigungsnorm für den Erlass der Eisenbahnverkehrsordnung bildet²⁷⁾, ergibt sich eindeutig,

¹⁹⁾ Vgl. aus neuerer Zeit: Verkehrspolitischs Programm für die Jahre 1968 bis 1972, a.a.O., S. IX; Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung, Deutscher Bundestag, 6. Wahlperiode, Drucksache VI, Nr. 1350, Bonn o. J. (1970), S. 26; auch die neueste Version der amtlichen Verkehrspolitik spricht wieder von der »für die Verkehrspolitik anerkannten Grundtendenz, sie nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen auszurichten«, vgl. Der Mensch hat Vorfahrt – Kursbuch für die Verkehrspolitik, Ein Konzept des Bundesministers für Verkehr Dr. Lauritz Lauritzen, Bonn o. J. (1973), S. 11.

²⁰⁾ Vgl. Konow, K.-O., Unternehmensziele der staatlichen Eisenbahnen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 43. Jg. (1972), S. 151 ff. (165).

²¹⁾ Vgl. Vaerst, W., Die Deutsche Bundesbahn als Wirtschaftsunternehmen, in: Der Eisenbahnfachmann, 47. Jg. (1973), Nr. 1, S. 1 f.; Vorstellungen des Vorstandes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 2; Beiträge aus der Sicht des Bundesbahn-Vorstandes zu einem vom Herrn Bundesminister für Verkehr vorgesehenen verkehrspolitischen Gesamtprogramm vom 30. Juni 1967, DB-Schriftenreihe Folge 15, Darmstadt 1968, S. 31; Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn, in: Die Bundesbahn, 33. Jg. (1959), Nr. 9, Sonderdruck S. 3.

²²⁾ Vgl. Meyer, H. R., Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 19. Jg. (1964), S. 325 ff. (331); Konow, K.-O., Zur Problematik der Beförderungspflicht im Eisenbahnverkehr, a.a.O., S. 161; ders., Unternehmensbezogene Preisbildung im Güterverkehr, in: Wettbewerb in Recht und Praxis, 15. Jg. (1969), Nr. 11, S. 438 ff. (440).

²³⁾ In seiner neuesten Veröffentlichung zur Verkehrspolitik spricht der Bundesverkehrsminister von einer »Liberalisierung der Tarife«, vgl. Der Mensch hat Vorfahrt, a.a.O., S. 39, vgl. auch Kalb, H., Zukunftsperspektiven im Eisenbahngüterverkehr, in: Briefe zur Verkehrspolitik, 1972, Nr. 40/41 (8. 12. 1972), S. 5.

²⁴⁾ Vom 29. 3. 1951, BGBl. I S. 225, mehrfach geändert.

²⁵⁾ Gemeint ist das Handelsgesetzbuch vom 10. 5. 1897, RGBl. S. 219, mehrfach geändert.

²⁶⁾ Vgl. dazu Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, a.a.O., § 3 AEG Anm. 1.

²⁷⁾ Durch sie ist die Ermächtigungsnorm des § 458 HGB aufgehoben worden, vgl. Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, a.a.O., § 458 HGB Anm. 1.

daß die Eisenbahnverkehrsordnung Teil des Handelsrechts und damit des Privatrechts ist. »In Übereinstimmung mit den Vorschriften des Handelsrechts« bedeutet dabei, daß die tragenden privatrechtlichen Grundsätze auch für das Eisenbahnfrachtrecht zu gelten haben. Zu diesen Grundsätzen gehört in erster Linie die Vertragsfreiheit, die es nach dem Willen des Gesetzgebers auch im Eisenbahnfrachtrecht mithin nicht abzuwürgen, sondern zu verwirklichen gilt.

Für das Verhältnis der Eisenbahnverkehrsordnung als Gesetz, der Tarife als allgemeine Geschäftsbedingungen und der freien Parteivereinbarungen zueinander ist daher auch im Eisenbahnfrachtrecht von folgenden Grundsätzen auszugehen:

Nach Art. 2 (1) des Grundgesetzes (GG)²⁸⁾ hat jeder das Recht auf freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt. Damit sind die Rechtskreise, die dem privaten Handeln auf der einen und dem staatlichen Handeln auf der anderen Seite vorbehalten sein sollen, durch den Verfassungsgeber voneinander abgegrenzt worden. Der Staat garantiert dem Bürger und den diesem gleichgestellten Rechtssubjekten im Sinne des Art. 19 (3) GG grundsätzlich die Freiheit vor staatlichen Eingriffen und staatlichem Zwang. Die Regelung der privaten Angelegenheiten – und zu diesen gehört nach den Wertungen des Grundgesetzes auch der Bereich des Wirtschaftens²⁹⁾ – ist den Bürgern selbst überlassen worden. Da die sich insoweit ergebenden Rechtsverhältnisse in weitem Umfang durch Vereinbarungen und Absprachen mehrerer Rechtssubjekte bestimmt werden, ist im Bereich des Privatrechts das primäre Recht mithin das Vertragsrecht. Die durch das Grundgesetz installierte beziehungsweise bestätigte Vertragsfreiheit³⁰⁾ bedeutet dabei die Berechtigung eines jeden Beteiligten und Betroffenen, frei zu entscheiden, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen Rechtsgeschäfte abgeschlossen werden.

Schrankenlos ist diese den Bürgern und den ihnen gleichgestellten Rechtssubjekten gewährte Freiheit allerdings nicht. Der Staat hat die Freiheitsgarantie insbesondere in die Grenzen der verfassungsmäßigen Ordnung verwiesen, damit sich die Freiheit des einzelnen Bürgers in dem Rahmen hält, dessen Beachtung erst die Freiheit aller oder möglichst vieler ermöglicht.

Die Frage einer genauen Abgrenzung von Vertragsfreiheit und staatlicher Ordnung kann hier dahingestellt bleiben³¹⁾. Die Grundlagen für die Regelungen privater Rechtsverhältnisse liegen jedenfalls klar auf der Hand: Das Recht wird durch die Parteien des Rechtsverhältnisses, das heißt durch die Bürger selbst gesetzt. Der Staat legt nur die Grundsätze fest, an die sich die Bürger zu halten haben, damit die übergeordneten öffentlichen Interessen gewahrt bleiben³²⁾.

Moderne Rechtsverhältnisse erfordern nicht selten eine umfassende rechtliche Normierung. Man denke nur an Gesellschaftsverträge. Hinzu tritt das Erfordernis zu einer gewissen Standardisierung der Vertragsbedingungen, wenn eine Vielzahl von Rechtsgeschäften, wie es etwa im Eisenbahnverkehr der Fall ist, regelungsbedürftig erscheint. Den dadurch der vertraglichen Rechtssetzung gestellten Forderungen kann in zweifacher

²⁸⁾ Vom 23. 5. 1949, BGBl. S. 1.

²⁹⁾ Vgl. Maunz-Dürig-Herzog, Grundgesetz, Kommentar, München 1971, Art. 2 Abs. 1, Rn. 46.

³⁰⁾ Vgl. Maunz-Dürig-Herzog, a.a.O., Rn. 53.

³¹⁾ Ein Teilaspekt ist behandelt in dem Aufsatz des Verfassers »Verfassungsrechtliche Überlegungen zur Beschränkungen des Wettbewerbs durch öffentliche Unternehmen«, in: Wettbewerb in Recht und Praxis, 19. Jg. (1973), Nr. 3, S. 132 f.

³²⁾ Vgl. dazu bezüglich des Kartellrechts Günther, E., Die Einschränkung der Vertragsfreiheit durch das Kartellgesetz, in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), Nr. 1, S. 25 ff.

Weise entsprochen werden: durch dispositives Gesetzesrecht oder durch allgemeine Geschäftsbedingungen. Allgemeine Geschäftsbedingungen bedeuten Vertragsrecht³³⁾. Auch das dispositive Gesetzesrecht steht unter der Parteiherrschaft; denn es handelt sich bei ihm nur um die vom Gesetzgeber für den Fall aufgestellten Rechtsvorschriften, daß die Parteien vertragliche Regelungen nicht treffen.

Im Privatrecht dominiert demnach eindeutig das von den Parteien gesetzte Recht. Die Rolle des Staates als Gesetzgeber ist, abgesehen von der Festlegung von Regeln, die die Parteien beachten können, aber nicht zu beachten brauchen, auf die Festlegung der im Interesse der öffentlichen Ordnung zwingend zu beachtenden Gebote und Verbote beschränkt³⁴⁾.

Werden die Vorschriften des geltenden Eisenbahnfrachtrechts nach diesen Grundsätzen revidiert, so ergeben sich folgende Feststellungen:

(a) Die bestehenden zwingenden gesetzlichen Regelungen sind in weitem Umfang abzubauen. Die Eisenbahnverkehrsordnung erhält damit genauso wie das Handelsgesetzbuch (HGB) im wesentlichen den Charakter dispositiven Rechts³⁵⁾.

(b) Gegen die Aufstellung von Tarifen als Form allgemeiner Geschäftsbedingungen bestehen keine Bedenken. Im Hinblick auf den Massenverkehr, den die Eisenbahnen zu bewältigen haben, und die Größe der in Frage stehenden Unternehmen werden die einzelnen Frachtverträge in aller Regel auf der Grundlage tariflicher Beförderungsbedingungen abgewickelt werden müssen.

(c) Für einen Tarifzwang ist kein Raum. Freie Parteiabsprachen, abweichend von den Tarifen und den dispositiven gesetzlichen Regelungen, sind zulässig.

3. Verkehrspolitische Gesichtspunkte

Wie dargelegt, können sich rechtliche Einschränkungen der Vertragsfreiheit aus übergeordneten staatlichen Interessen, also Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder auch aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrt ergeben. Im verkehrspolitischen Bereich kommt als eine derartige öffentliche Zielsetzung die Gewährleistung der besten Verkehrsbedienungs in Betracht. Dementsprechend hat auch der Gesetzgeber die verkehrspolitischen Forderungen an die Bundesregierung und den Bundesminister für Verkehr formuliert. Nach § 8 (1) AEG hat die Bundesregierung mit dem Ziel bester Verkehrsbedienungs darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Darüber hinaus hat der Bundesminister für Verkehr gemäß § 8 (2) AEG die Leistungen und Entgelte der verschiedenen Verkehrsträger insoweit auf einander abzustimmen, als es die Verhinderung eines unbilligen Wettbewerbs erfordert. Schließlich ist es in § 6 (1) AEG als Ziel der Tarifpolitik der öffentlichen Eisenbahnen erklärt worden, unter Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnisse der beteiligten Eisenbahnen gleichmäßige Tarife für alle Eisenbahnen zu schaffen und sie den Bedürfnissen des allgemeinen Wohls, insbesondere der wirtschaftlich schwachen und verkehrungünstig gelegenen Gebiete anzupassen, wobei die Aufstellung, Änderung und Aufhebung

³³⁾ Vgl. Weber, W., Grundfragen zum Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), in: Der Betrieb, 23. Jg. (1970), Nr. 50, S. 2355 ff. und Nr. 51/52, S. 2417 ff., 24. Jg. (1971), Nr. 3, S. 132 ff. und Nr. 4, S. 177 ff.

³⁴⁾ Zum Vorstehenden vgl. Konow, K.-O., Gesetzesperfektionismus als Wettbewerbshindernis, in: Wettbewerb in Recht und Praxis, 19. Jg. (1973), Nr. 7/8, S. 367 ff.

³⁵⁾ Vgl. Konow, K.-O., Gesetzesperfektionismus als Wettbewerbshindernis, a.a.O., S. 368.

von Tarifen gemäß § 6 (5) AEG der Genehmigung der dafür nach Bundes- und Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörden bedürfen³⁶⁾.

Wird davon ausgegangen, daß diese Vorschriften den verkehrspolitischen Rahmen bilden, in dem sich die rechtlichen Gestaltungen auch in den nächsten Jahren zu halten haben³⁷⁾, so ergibt sich bezüglich der oben aus den Grundsätzen der Vertragsfreiheit für das Eisenbahnfrachtrecht abgeleiteten Feststellungen folgendes:

(a) Für einen umfassenden Katalog zwingender gesetzlicher Vorschriften in der Eisenbahnverkehrsordnung ist auch hiernach kein Raum. Der Staat soll »abstimmen« und »hinwirken«, nicht aber eine Zwangsordnung von oben dekretieren. Dem Bedürfnis nach einer einheitlichen Ausrichtung der Tarife der verschiedenen Eisenbahnen tragen bereits die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in ausreichender Weise Rechnung, indem sie den beteiligten Eisenbahnen entsprechende Auflagen gemacht haben. Einer Umwandlung der jetzt überwiegend zwingenden Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung in solche mit dispositivem Charakter steht demnach auch aus verkehrspolitischen Gründen nichts im Wege.

(b) Die Wettbewerbsaufsicht in der Form einer präventiven Mißbrauchskontrolle³⁸⁾ setzt genehmigungsfähige Tarife der Verkehrsträger oder der Verkehrsunternehmen voraus. Ohne Festlegung der Beförderungsbedingungen in allgemeinen Geschäftsbedingungen und ihre Vorlage bei den Aufsichtsinstanzen ist eine Kontrolle und Überwachung von Staats wegen nicht möglich³⁹⁾.

Nicht notwendig zur Ausübung einer wirksamen Wettbewerbsaufsicht erscheint es aber, daß die Tarife alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungsentgelte und Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten. Die Beförderungs- und Abfertigungsformalitäten bedürfen keiner besonderen staatlichen Kontrolle. Die tariflichen Regelungen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sollten sich nur auf die Beförderungspreise beziehen. Nur bei diesen besteht ein verkehrspolitischer Anlaß, sie einer Genehmigung zu unterwerfen. Mit dieser Modifikation würde erreicht werden, daß nach einer Umwandlung der Eisenbahnverkehrsordnung in dispositives Recht im Bereich der Beförderungsbedingungen mit Ausnahme der Preisfestsetzungen volle Vertragsfreiheit herrschen würde.

(c) Ein Tarifzwang, der Sonderabmachungen gegenüber den Tarifen verbietet, kann hiernach nur bezüglich der Preisfestsetzungen der Eisenbahn in Betracht kommen.

Es liegt auf der Hand, daß, wenn eine wirksame Staatsaufsicht gegenüber den Verkehrsträgern, das heißt den Zusammenfassungen der Verkehrsunternehmen, die Transporte jeweils mit demselben Verkehrsmittel ausführen, durchgeführt werden soll, es nicht angeht, daß den einzelnen Verkehrsunternehmen uneingeschränkte Freiheit bezüglich

³⁶⁾ Vgl. dazu Storsberg, G., Die Bedeutung der Kleinen Verkehrsreform für die Preis- und Tarifbildung im Güterverkehr, Gutachten im Auftrag des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, herausgegeben vom Bundesminister für Wirtschaft, Waldsassen o. J., S. 69 ff.; Grenzen der Preis- und Wettbewerbsfreiheit nach den Verkehrsänderungsgesetzen vom 1. August 1961, a.a.O., S. 14 ff.

³⁷⁾ Auch aus den jüngsten verkehrspolitischen Verlautbarungen der Bundesregierung ist die Absicht einer Änderung der einschlägigen Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht zu entnehmen, vgl. Der Mensch hat Vorfahrt, a.a.O., S. 39 f.

³⁸⁾ Vgl. Finger, H.-J., Eisenbahngesetze, § 3 AEG Anm. 1.

³⁹⁾ In diesem Sinne wirken Tarifpflicht und Tarifzwang heute schon im Güterkraftverkehr, für den eine Beförderungspflicht nicht gilt und eine Begründung des Tarifzwangs aus der Beförderungspflicht mithin ausscheidet. Beide haben damit ausschließlich die Funktion, die Effektivität der im öffentlichen Interesse veranstalteten Preisbeeinflussungen und Preisüberwachungen durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu gewährleisten.

der tariflichen Preisfestsetzungen gelassen wird. Ein generelles Verbot von Sonderabmachungen erscheint aber auch unter Berücksichtigung dieser Feststellung als zu weitgehend. Auf diese Weise würde den einzelnen Unternehmen schlechthin die Möglichkeit genommen werden, mögliche Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Unternehmen desselben oder eines anderen Verkehrsträgers zur Geltung zu bringen. Zur Erreichung der öffentlichen Zielsetzung erscheint es ausreichend, wenn von den Tarifen abweichende Sonderabmachungen der Aufsichtsbehörde angezeigt werden⁴⁰⁾ und die Aufsichtsbehörde für den Fall, daß mit der Vereinbarung öffentliche Interessen verletzt werden, die Möglichkeit eines in einer bestimmten Frist auszusprechenden Vetos erhält, dessen Berechtigung durch die Verwaltungsgerichte nachprüfbar sein muß. Eine Veröffentlichung der Sonderabmachungen erscheint nicht erforderlich⁴¹⁾.

Dem Einwand, der gegen eine derartige Regelung mit Sicherheit erhoben werden wird, daß die Verwaltungsbehörden in einer Flut von Sonderabmachungs-Anzeigen erstickt werden, ist entgegenzuhalten, daß auch hier im Wege allgemeiner Richtlinien, wie sie für die Tarife in § 8 (3) AEG vorgesehen sind, der Rahmen für die Beanstandung von Sonderabmachungen von vornherein festgelegt werden kann. Sollte sich die Margentarifierung weiter durchsetzen, so wird zudem bei einer entsprechend großzügigen Ausgestaltung der Spannen das wirtschaftliche Bedürfnis nach tariflichen Sonderabmachungen abnehmen⁴²⁾.

4. Bundesbahnbezogene Gesichtspunkte

Bei den bisherigen Ausführungen ist weitgehend abstrakt von »den Eisenbahnen« ausgegangen worden. Es hieße an der Wirklichkeit vorbeigehen, wenn nicht berücksichtigt würde, daß die Deutsche Bundesbahn, die als eine nicht rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts einen Teil der bundesunmittelbaren Verwaltung bildet, ein Eisenbahnunternehmen darstellt, dem allein schon wegen seiner Größe besondere Bedeutung in der Verkehrswirtschaft zukommt und auf das auch die Eisenbahnverkehrsordnung im wesentlichen zugeschnitten ist⁴³⁾. Dieser Tatbestand ist sowohl bei der verkehrswirtschaftlichen als auch bei der rechtlichen und der verkehrspolitischen Betrachtung zu beachten.

An eine Privatisierung der Deutschen Bundesbahn ist nicht zu denken. Selbst wenn eine gewisse unternehmerische Selbständigkeit für die staatlichen Eisenbahnen angestrebt wird, kann wegen der umfangreichen politischen, personellen, wirtschaftlichen und vor allem auch finanziellen Bindungen der Deutschen Bundesbahn an den Bund der Verwaltungscharakter des Unternehmens nicht aufgehoben werden⁴⁴⁾. Das bedeutet auf der einen Seite, daß die Möglichkeiten staatlicher Einflußnahme auf die Eisenbahn und die Verkehrswirtschaft insgesamt über die Mitgestaltung der Unternehmenspolitik der Deutschen Bundesbahn auch in Zukunft grundsätzlich nicht beschränkt sein werden,

⁴⁰⁾ So schon die *Brand-Kommission*, vgl. Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB), a.a.O., S. 75 f.

⁴¹⁾ In diesem Sinne auch die *Brand-Kommission*, vgl. Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB), a.a.O., S. 76.

⁴²⁾ Zu den Auswirkungen der Rahmengenemigung von 1970 auf die Tariffestsetzung der Eisenbahnen vgl. *Willeke, R. und Aberle, G.*, Thesen zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 44. Jg. (1973), S. 38 ff. (43); *Der Mensch hat Vorfahrt*, a.a.O., S. 40; zur Margentarifierung vgl. *Willeke, R.*, Margentarific — Ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 35. Jg. (1964), S. 71, f.; *Hamm, W.*, Flexible Gütertarife, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 1970, Nr. 74, S. 13; *Finger, H.-J.*, Eisenbahngesetze, a.a.O., § 6 EVO Anm. 4 d.

⁴³⁾ Vgl. *Goltermann, E., Krien, E.*, Eisenbahn-Verkehrsordnung, a.a.O., § 1 Anm. 1 a.

⁴⁴⁾ Vgl. Die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der DB, a.a.O., S. 371.

daß auf der anderen Seite aber auch schon das Preisgebaren der Eisenbahnen selbst, das entscheidend von der Deutschen Bundesbahn mitgestaltet wird, öffentliche Interessen weitgehend berücksichtigen wird; denn als Unternehmen mit öffentlicher Verantwortung, die schon allein die Tatsache des Einsatzes von über 200 000 Beamten deutlich macht, muß sich die Deutsche Bundesbahn, auch wenn sie innerbetrieblich wie ein Wirtschaftsunternehmen geführt wird, den Belangen des allgemeinen Wohls besonders verpflichtet fühlen⁴⁵⁾.

Daß dies tatsächlich auch geschieht, zeigt das Beispiel der Beförderungspflicht im Stückgutverkehr, das deshalb hier angeführt werden soll. Obwohl der Bundesbahn-Vorstand die allgemeine Beförderungspflicht der Eisenbahnen nach den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung wiederholt als eine einseitige Belastung hingestellt hat⁴⁶⁾, ist von der Deutschen Bundesbahn — freiwillig — im Stückgutverkehr auf der Straße eine »vertragliche« Beförderungspflicht übernommen worden. Ein rechtlicher Zwang bestand für sie dazu nicht. Unternehmerische Überlegungen und öffentliche Verantwortung haben offenbar zu diesem Vorgehen Anlaß gegeben⁴⁷⁾.

Den Interessen der Deutschen Bundesbahn wird mit einer umfassenden Tarifpflicht und einem strengen Tarifzwang nicht gedient. Gerade die Deutsche Bundesbahn hat für ihre Geschäftspolitik immer wieder größere Freiheiten gefordert. Ihren Unternehmensauftrag kann sie auch ausführen, wenn die oben abgeleiteten wesentlichen Lockerungen der Tarifpflicht und des Tarifzwangs verwirklicht werden. Mit der Deutschen Bundesbahn haben die staatlichen Aufsichtsbehörden für die Verkehrswirtschaft aber gerade ein verkehrspolitisches Ordnungsinstrument in der Hand, durch dessen Ausstattung und Unternehmenspolitik sie unmittelbar und mittelbar den Verkehrsmarkt beeinflussen können⁴⁸⁾. Ihr Einsatz kann als Regulator wirken und Maßnahmen und Kontrollen gegenüber anderen Verkehrsunternehmen hinfällig machen. Gerade also weil der Bund mit einem bedeutenden Verkehrsunternehmen selbst am Markte tätig wird und ihm dadurch die Möglichkeit gegeben ist, die beste Verkehrsbediening bei einem entsprechenden Preisniveau durchzusetzen⁴⁹⁾, erscheint eine größere Liberalisierung der Preisgestaltungen in der Verkehrswirtschaft möglich⁵⁰⁾.

IV. Ergebnis

§ 6 EVO müßte demnach im Rahmen einer Reform des Frachtrechts, die auch eine Umwandlung der bisher überwiegend zwingenden Vorschriften in solche mit dispositivem Charakter beinhalten müßte, wie folgt gefaßt werden:

⁴⁵⁾ Vgl. dazu *Konow, K.-O.*, Zur Problematik der Beförderungspflicht im Eisenbahnverkehr, a.a.O., S. 161 ff.

⁴⁶⁾ Vgl. *Oeftering, H.M.*, Die Bundesbahn und der Leberplan, in: *Die Bundesbahn*, 41. Jg. (1967), S. 789 ff. (791).

⁴⁷⁾ Vgl. Die Änderungen im Leistungsangebot und in der Organisation des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn zum 1. Juni 1970, DB-Schriftenreihe (Folge 17), Darmstadt 1970, S. 14.

⁴⁸⁾ Das ist wohl gemeint, wenn nach den Ausführungen des Bundesministers für Verkehr die Funktion der Deutschen Bundesbahn als Staatsbahn erhalten bleiben muß, vgl. *Der Mensch hat Vorfahrt*, a.a.O., S. 18.

⁴⁹⁾ Vgl. *Konow, K.-O.*, Zur Problematik der Beförderungspflicht im Eisenbahnverkehr, a.a.O., S. 161.

⁵⁰⁾ In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß man, selbst wenn die offizielle Verkehrspolitik von wettbewerblich-wirtschaftlichen Vorstellungen im Verkehr abrücken und die bestehende Bundesbahnverwaltung zum Kern einer staatswirtschaftlich orientierten Gesamt-Verkehrswirtschaft umfunktioniert würde, die Regelung der Preisgestaltung nicht anders, als hier vorgeschlagen, treffen könnte, es sei denn, man wollte mit der Begründung oder Aufrechterhaltung bürokratischer Über- und Superezuständigkeiten von vornherein alle Vorurteile rechtfertigen, die gegen diese Form des Wirtschaftens bestehen.

»(1) Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen. In die Tarife sind alle zur Berechnung der Beförderungsentgelte und der Gebühren für die Nebenleistung der Eisenbahn (Nebengebühren) notwendigen Angaben aufzunehmen.

(2) Eine von den tariflichen Preisfestsetzungen abweichende Sonderabmachung ist der zuständigen Verwaltungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Diese kann der Sonderabmachung widersprechen, wenn sie zu einem unbilligen Wettbewerb führt⁵¹⁾. Der Widerspruch ist in einer Frist von 2 Wochen nach der Anzeige zu erklären. Gegen den Widerspruch ist der Rechtsweg vor den Verwaltungsgerichten gegeben. Im Falle eines rechtswirksamen Widerspruchs sind die Beförderungspreise und die Nebengebühren nach dem Tarif zu berechnen. Dasselbe gilt, wenn eine Sonderabmachung, die von der tariflichen Preisfestsetzung abweicht, nicht angezeigt wird.

(3) . . . «⁵²⁾.

Bei diesem Vorschlag, der aus Gründen der Gleichbehandlung der Unternehmen der verschiedenen Verkehrsträger zu einer entsprechenden Anpassung der für diese geltenden einschlägigen Regelungen führen müßte⁵³⁾, ist, das sei nochmals betont, von den verkehrspolitischen Grundlagen ausgegangen worden, die heute im Allgemeinen Eisenbahngesetz niedergelegt sind. Die Normen dieses Gesetzes sind kein Dogma⁵⁴⁾. Allein die Tatsache, daß hier auf die Verkehrsträger und nicht auf die Verkehrsunternehmen abgestellt ist, stellt eine Sonderbehandlung der Verkehrswirtschaft gegenüber der übrigen Wirtschaft dar. Ein weiterer Abbau der staatlichen Überwachung könnte und müßte zu weiteren Liberalisierungen im Bereich des Verkehrsrechts führen. Insbesondere würde dann auf eine Anzeigepflicht bezüglich der Sonderabmachungen verzichtet werden können. Auf diese Weise würde allmählich ein Wettbewerbsrecht eingeführt werden, wie es heute in anderen Wirtschaftsbereichen Geltung hat. Bei dem derzeit eingeräumten Freiheitsgrad erscheint die dargestellte Reform des § 6 EVO jedoch auch heute schon nicht nur vertretbar, sondern notwendig, damit eine Inkongruenz der verkehrswirtschaftlichen Gegebenheiten und der rechtlichen Wertungen und als Folge Störungen des unternehmerischen Handelns der betroffenen öffentlichen und privaten Betriebe vermieden werden, die keineswegs im öffentlichen Interesse liegen können.

⁵¹⁾ Mit der Beschränkung des Widerspruchsrechts der zuständigen Verwaltungsbehörde auf die Fälle des unbilligen Wettbewerbs soll der Gefahr einer Ausuferung der Widerspruchsgründe begegnet werden. Sie schließt sich an die Regelung des § 8 (2) AEG an.

⁵²⁾ In diesem Absatz ist die Veröffentlichung der Tarife in Anlehnung an die bisherige Bestimmung des § 6 (6) EVO zu regeln.

⁵³⁾ Vgl. dazu die Feststellungen der Brand-Kommission, Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB), a.a.O., S. 76; ferner: Schmitz, A., Zur Frage der Sondervereinbarungen im Güterkraftverkehr, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), S. 130.

⁵⁴⁾ So tritt Funck, R., Optimalkriterien für die Preisbildung im Verkehr, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 42. Jg. (1971), S. 132 ff. (138), für ein »System margengebundener Unternehmenstarife« ein.

Summary

The new enterprise concept of the Federal Railway's Board of Management envisages space guarantees in wagons and annual contracts in the legal area pertaining to freight, whereby the only very restricted chances for price differentiation are to be widely extended by way of individual agreements. The initiative shown by the Board of Management of the Federal Railway should lead to a reform of the present statutory regulations (Section 6 of the Railway Traffic Ordinance) with the aim of permitting special agreements in railway traffic. Economic, legal, policy, and last but not least, traffic reasons peculiar to the Federal Railway all speak in favour of such a solution.

Résumé

La nouvelle conception d'entreprise du conseil de surveillance de la DB (chemin de fer allemand) prévoit dans le ressort juridique de fret, des garanties d'option de voiture et des contrats annuels, permettant d'élargir énormément les possibilités vraiment très restreintes jusqu'ici de différenciations de prix dans la voie d'accords individuels. L'initiative du conseil de surveillance du chemin de fer allemand doit conduire à une réforme du droit en vigueur (§ 6 des règles de circulation pour le chemin de fer) ayant pour but de permettre d'une façon générale des accords spéciaux dans le trafic ferroviaire. Des raisons d'économie de trafic, des raisons juridiques, de politique de trafic et pas en dernier lieu des raisons concernant le chemin de fer allemand parlent dans ce sens.