

v. Selasinsky, Axel

Article — Digitized Version

Der Straßengüterverkehr im Raum der EWG-Länder

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: v. Selasinsky, Axel (1960) : Der Straßengüterverkehr im Raum der EWG-Länder, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 1, pp. 37-41

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132913>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die anderen Faktoren der Verkehrswirtschaft werden weniger stark in Erscheinung treten und vor allen Dingen keinen Ausgleich liefern für den relativen oder absoluten Verlust von Schiene und Binnenschifffahrt auf dem Energiesektor. Man gelangt dann zu der weiteren Erkenntnis, daß das Schwergewicht der Investitionen auf der Modernisierung der klassischen Verkehrsmittel ohne fühlbare Kapazitätssteigerung, besonders was die Binnenschifffahrt betrifft, liegen muß. Allein die Straße verdient weiterhin eine stark expansionistische Investitionspolitik.

SCHIENE UND STRASSE

Die Eisenbahn wird ihre Elektrifizierungsanstrengungen fortsetzen. Sie sichern ihr Einsparungen an Energie, größere Zuglasten und allgemein höhere Produktivität. Zwischen Oktober 1958 und Oktober 1959 erweiterte sich das elektrifizierte Netz der europäischen Eisenbahn um 1 267 km auf 19 400 km. Bis Ende 1963 ist eine weitere Zunahme von 3300 km vorgesehen. Dann werden 76 % der großen europäischen Verbindungslinien elektrifiziert sein und den bedeutendsten Teil des Eisenbahntransports bewältigen. Auf den verbleibenden Linien wird man im Laufe der Jahre so gut wie restlos die schwerfälligen und teuren Dampflokomotiven durch Dieseltriebwagen und Diesellokomotiven ersetzen. Beachtlich sind die Produktivitätserfolge der europäischen Eisenbahnen. Die folgenden Zahlen beziehen sich insgesamt auf die Verhältnisse in Deutschland, Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Schweden und der Schweiz: In diesen neun Ländern nahm der Schienenverkehr zwischen 1950 und 1957 um 29 % zu. Gleichzeitig ging die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden der Belegschaften um 9 % zurück und der Energieverbrauch um 6 %. Dies bedeutet, daß die Arbeitskraftproduktivität zwischen 1950 und 1957 um 41 % und die Rationalität der Energieausnutzung um 38 % zunahm. Die Ausnutzungsrate der Lokomotiven verbesserte sich um 52 %, die der Personenwagen um 20 % und diejenigen der Güterwagen um 25 %. Die

Anpassung der Eisenbahn an die hier aufgezeigte Verkehrsentwicklung erfordert weitere Anstrengungen in dieser Richtung.

Zum Abschluß einige Angaben über die Straßenverkehrsentwicklung: Bis 1957 nahm der Kraftwagenbestand in Europa jährlich um 11 % zu, 1958 waren es 10 %. In den folgenden Jahren dürfte der bisherige Durchschnitt beibehalten werden. Allerdings ist der Entwicklungsrhythmus bei Personenkraftwagen wesentlich größer als für Nutzfahrzeuge. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und des Volkseinkommens sieht man bis 1960 für Europa 28 Mill. Kraftwagen voraus gegenüber einer früheren Schätzung von 27 Mill.; 1958 gab es insgesamt 22,13 Mill. Selbstverständlich bestehen zwischen den einzelnen Ländern erhebliche Unterschiede, aber die Entwicklungstendenz ist ziemlich einheitlich. Die Frage ist, ob der Ausbau des Straßennetzes dieser starken Motorisierung entspricht. Die Fortschritte der jüngsten Vergangenheit übertrafen die Erwartungen, d. h. die wiederholten Empfehlungen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz zugunsten erhöhter Investitionen in das Straßennetz werden zunehmend berücksichtigt. Die deutschen Ausgaben waren 1958 8,6mal höher als im Durchschnitt der Jahre 1952 bis 1956, die portugiesischen 9,8mal, die italienischen 6mal, die griechischen 5,79mal, die britischen 4,26mal. Frankreich ist allerdings mit einer nur bescheidenen Steigerung von 27,5 % erheblich im Rückstand. Unbefriedigend sind die Verhältnisse auch in Spanien.

Wünschenswert wäre schließlich im Interesse der Integration des europäischen Verkehrsnetzes die Aufstellung einer Prioritätsliste, die diejenigen Projekte enthält, die den zwischeneuropäischen Verkehr erleichtern und offensichtliche Engpässe beseitigen sollen. Da jedoch die Verkehrspolitik sehr stark von nationalen Interessen, um nicht zu sagen von lokalen Kirchturnserwägungen, überschattet wird, sind die Aussichten für eine derartige Prioritätsliste, deren rationelle Zweckmäßigkeit niemand bezweifelt, vorläufig leider gering.

Der Straßengüterverkehr im Raum der EWG-Länder

Dr. Axel v. Selasinsky, Frankfurt a. M.

Mit Beginn des dritten Jahres der Wirksamkeit des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, der im März 1957 in Rom unterzeichnet wurde, erscheint es angebracht, eine Betrachtung darüber anzustellen, was in diesen Jahren auf dem Gebiete des Verkehrs geschaffen wurde bzw. welche Aussichten bestehen, daß die insbesondere für den Verkehr festgelegten Bestimmungen angewendet werden. Über die Verkehrsprobleme im Gemeinsamen Markt äußerten sich im vergangenen Jahr vor allem der Präsident der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft Professor Hallstein, der Berichterstatter des Ausschusses für Verkehrsfragen bei der Europaversammlung Paul Kapteyn sowie das Mitglied

der EWG-Kommission Botschafter Lambert Schaus. Gerade letzterer betonte, daß in einem Gemeinsamen Markt die Bestimmungen über den Verkehr eine bedeutende Rolle spielen. Der Zollabbau müßte ohne praktische Wirkung bleiben, wenn die Mitgliedstaaten das Ergebnis der Zollsenkungen durch verbleibende oder neu geschaffene Diskriminierungen auf Grund der Beförderungspreise und -bedingungen aufwiegen oder abschwächen könnten. Die Wirksamkeit des Gemeinsamen Marktes setzt im Endstadium voraus, daß es keinerlei Maßnahmen mehr gibt, die das Spiel des Wettbewerbs hemmen oder verfälschen können. Die zur Zeit in bestimmten Bereichen angewandten Tarife, die oft von nationalwirtschaftlichen Interessen beein-

flußt werden, müssen in einem der Gemeinschaft dienenden Geiste revidiert werden. Es müssen vernünftige Regeln für die Verkehrspolitik der Gemeinschaft aufgestellt werden. Wenn es gelingt, die Faktoren auszuschalten, die das Spiel des Wettbewerbs innerhalb des Marktes hemmen oder verfälschen, dann werden die Transportkosten ihre natürliche Rolle in der Wirtschaft übernehmen können.

WACHSENDES TRANSPORTVOLUMEN

Es dürfte dann auch die Bedeutung des Straßengüterverkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr nicht übersehen werden. Der Lastkraftwagen spielt im internationalen Güteraustausch eine immer stärkere Rolle. Nach den neuesten Quellen¹⁾ sind über die Grenzstellen der Bundesrepublik in den letzten Jahren folgende Gütermengen befördert worden:

Grenzüberschreitender Straßenverkehr der Bundesrepublik

Jahr	Zahl der LKW in 1000	Beförderte Gütermenge in 1000 t
1949	105,6	462,5
1954	618,6	3 292,3
1955	744,9	4 190,7
1956	902,3	5 245,2
1957	1 046,9	6 082,0

Es ergibt sich hieraus, daß sich die über die deutschen Grenzen hinaus beförderte Gütermenge von 1949 bis 1957 verdreizehnfach und die Zahl der ein- und ausgefahrenen Lastkraftwagen verzehnfacht hat. Im Zuge der Integration der westeuropäischen Wirtschaft im Rahmen der EWG wird sich die Bedeutung des gewerblichen Güterkraftverkehrs zweifellos noch erheblich steigern.

Auch ein Blick auf das Verhältnis der Verkehrsträger untereinander in den einzelnen Ländern gibt ein aufschlußreiches Bild. Es zeigt sich, daß in der Bundesrepublik die Beteiligung des Lastkraftwagens nicht so hoch ist wie in anderen Ländern.

Anteil der Verkehrsträger am Güterverkehr (tkm in %)

Land	Jahr	Eisenbahnen	Straßenverkehr	Binnenschifffahrt
Bundesrepublik	1956	55	17	28
Frankreich	1956	64	25	11
Belgien	1954	45	24	31
Niederlande	1956	30	20	50

Die in dieser Tabelle angegebenen Zahlen sind nur begrenzt aussagefähig, da in den meisten Ländern der Straßenverkehr, insbesondere der Werkverkehr, nicht erfaßt wird. Während in der Bundesrepublik nur der Straßenfernverkehr (d. h. jeweils Güterfern- und Werkfernverkehr) statistisch erfaßt wird, liegen in den anderen Ländern Repräsentativerhebungen zugrunde. Diese erstrecken sich meistens auf einen anderen Ausschnitt des Straßenverkehrs im Vergleich zu dem in der Bundesrepublik erfaßten.

Die seit Jahren erkannte und ständig wachsende Bedeutung des Straßengüterverkehrs hat die einzelnen nationalen Verkehrswirtschaften schon seit langem veranlaßt, diesen Verkehr gewissen Regeln zu unterwerfen. Über die Struktur dieser Verkehrswirtschaften

¹⁾ Dr. A. Heimes in der „Europa-Union“ vom 6. 3. 1959.

soll im folgenden eine zusammenfassende Darstellung gegeben werden, die aber aus der Natur der Sache heraus keinen Anspruch zuverlässiger Vollständigkeit erheben kann, da sich die Verhältnisse laufend verändern. So wird zum Beispiel in der Bundesrepublik

Lastkraftwagenpark in den EWG-Ländern

Land	LKW insgesamt		davon LKW über 5 t	
	Anzahl	Zeitpunkt	Anzahl	in % d. Ges. Bestands
Bundesrepublik	619 998	1. 7. 1958	61 170	9,9
Frankreich	1 465 711	1. 1. 1958	67 644	11,4
Belgien	144 146	1. 8. 1956	17 458	12,1
Niederlande	126 319	1. 8. 1957	16 732	13,2
Italien	520 367	31. 12. 1957	52 269	10,1

Deutschland eine Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz vorbereitet, und dem belgischen Senat wurde soeben der Entwurf eines neuen Gesetzes über den gewerblichen Güterverkehr mit Kraftwagen vorgelegt.

BUNDESREPUBLIK

In der Bundesrepublik wird im Straßenverkehr nur der sogenannte Fernverkehr, d. h. der Transport, der über eine Entfernung von 50 km Luftlinie, bezogen auf den Standort des Fahrzeuges, hinausgeht, erfaßt. Im Straßenverkehr wird außerdem eine Unterscheidung zwischen dem gewerblichen Güterverkehr und dem Werkverkehr getroffen. Der Straßenverkehr, der in Regie der Eisenbahnen durchgeführt wird, ist in der Straßenverkehrsleistung enthalten.

Anteil der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung (in %)

Verkehrsträger	1954	1955	1956	1957
Bundesbahn ¹⁾	56,9	56,3	55,4	54,7
Binnenschifffahrt	27,4	27,7	28,8	29,6
Straßenverkehr				
Güterfernverkehr ²⁾	11,6	12,3	12,7	12,8
Werkfernverkehr	4,2	3,7	3,1	2,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Transportleistung in Mrd. tkm	91,6	103,2	111,2	114,0

¹⁾ Einschließlich Nahverkehr; ohne Kraftwagenverkehr. ²⁾ Einschließlich Kraftwagenfernverkehr der Deutschen Bundesbahn.

Für den Güterfernverkehr ist in der Bundesrepublik eine Konzession erforderlich. Sie wird für die Dauer von acht Jahren auf das Fahrzeug erteilt. Die Gesamtzahl der Konzessionen ist beschränkt. 1957 wurde die Höchstzahl der Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr auf 15 614 und für den Bezirksgüterfernverkehr auf 5 799 festgelegt. Bezirkskonzessionen erlauben nur eine Beförderung innerhalb eines Umkreises von 150 km (Luftlinie), bezogen auf den Standort des Fahrzeuges. Die Vollkonzession ermöglicht, mit allen Gütern auf alle Entfernungen innerhalb der Bundesrepublik Transporte auszuführen.

In der Bundesrepublik unterliegt der Güterfernverkehr auf der Straße einer Tarifpflicht. Die Frachten werden nach einem Kraftwagentarif mit Festpreischarakter berechnet. Dieser Kraftwagentarif entspricht im allgemeinen noch dem Eisenbahngütertarif. Auch die Entfernungsberechnung richtet sich nach der Entfernung im Schienenverkehr. Jedoch gelten die 20-t-Klasse und verschiedene Ausnahmetarife der Eisenbahn (z. B. für Kohle und Erz) nicht im Kraftwagentarif. Es sind Bestrebungen im Gange, den Eisenbahn- und Kraftwagentarif nach den arteigenen Kosten disparitätisch zu ent-

wickeln. Die Tarifeinhaltung wird von einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG), die dem Bundesminister für Verkehr unmittelbar untersteht, überwacht. Im Güternahverkehr gelten Frachttafeln mit Richtpreiskarakter, die begrenzt nach oben und unten unter- bzw. überschritten werden dürfen.

Zur Kontrolle der Tarifeinhaltung, der Beförderungssteuerpflicht und der statistischen Erfassung der Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr sind bei jeder Fernfahrt Beförderungs- und Begleitpapiere, Fahrtennachweisbuch und Arbeitsschichtenbuch mitzuführen. Die Beförderungs- und Begleitpapiere enthalten im wesentlichen Angaben über das Gewicht und die Entfernung der beförderten Güter. Das Arbeitsschichtenbuch dient zur Kontrolle der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitszeit (Höchstdauer der täglichen Arbeitszeit auf dem Lastkraftwagen).

An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen dürfen in der Bundesrepublik in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und darüber sowie Lastkraftwagen mit Anhänger auf öffentlichen Straßen nicht verkehren.

Der Werkverkehr ist unter den im Güterkraftverkehrsgesetz festgelegten Bedingungen (Beförderung von Gütern mit eigenen Fahrzeugen zum oder vom Unternehmen für eigene Zwecke) nicht beschränkt, er ist keiner Konzession oder Lizenzierung unterworfen. Um den über die Nahzone hinausgehenden Werkverkehr (Werkfernverkehr) einzuschränken, hat der Gesetzgeber diesem Teil des Werkverkehrs eine steuerliche Sonderbelastung in Form einer erhöhten Beförderungssteuer auferlegt. Diese beträgt seit 1. 4. 1958 5 Dpf je tkm, nur für Beförderungen in Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von weniger als 4 t (sofern kein Anhänger mitgeführt wird) 4 Dpf je tkm. Im Werkfernverkehr sind Beförderungs- und Begleitpapiere, Fahrtennachweisbuch und Arbeitsschichtenbuch mitzuführen.

NIEDERLANDE

Die Niederlande besitzen eine von den übrigen Ländern stark abweichende Verkehrsstruktur. Das ist vor allem auf den hohen Anteil der Binnenschifffahrt zurückzuführen, die mit 50 % des Verkehrsaufkommens gegenüber den Bahnen (30 %) und dem Straßenverkehr (20 %) weit an der Spitze steht. In den Niederlanden versteht man unter Koordinierung einen weitestgehen-

den freien Wettbewerb. Auch im internationalen Verkehr streben die Niederlande eine umfassende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs an.

Unabhängige Kommissionen sorgen im Straßenverkehr für eine strenge Konzessionierung. Die Konzession wird einem Unternehmen für eine bestimmte Gesamttonnage auf die Dauer von zehn Jahren erteilt. Im Linienverkehr enthalten die Konzessionen auch die für das Fahrzeug vorgesehene Strecke und die Stunden, zu denen die Beschäftigung des Unternehmens gestattet ist. Zur Zeit kontrolliert eine Regierungskommission die Konzessionen und versucht, die Gesamttonnage unter 170 000 t (1945: 110 000 t) zu halten. Die Gesamtzahl der Konzessionen ist vom Gesetzgeber nicht beschränkt. Bei dem Tarif im Güterfernverkehr handelt es sich um einen Höchstarif. Frachtausschüsse setzen im Rahmen eines Marge-Tarifs die Frachten fest. Für den gewerblichen Straßenverkehr besteht eine staatliche Tarifregelung mit Höchstpreiskarakter und Klasseneinteilung. In den Niederlanden unterscheidet man nicht zwischen einer Nah- und einer Fernzone. Alle Vorschriften, einschließlich der Tarifregelung, beziehen sich auf alle gewerblichen Straßenverkehre. Für den gewerblichen grenzüberschreitenden Straßenverkehr gibt es eine Tarifregelung mit Minimum- und Maximumpreisen (Marge 30 %) ohne Klasseneinteilung. Der Transportunternehmer muß seine Beförderungsleistungen dem Central-Bureau voor de Statistiek melden. Ebenso ist ein Arbeitsschichtenbuch zu führen. An Sonn- und gesetzlichen Feiertagen dürfen keine Güter befördert werden. Es gibt Ausnahmen für leicht verderbliche Waren. Der Werkverkehr ist bei gleicher Besteuerung völlig frei, lediglich eine formale Registrierung ist erforderlich.

BELGIEN

In Belgien gibt es in der Straßenverkehrsstatistik lediglich Angaben über den gewerblichen Güterfernverkehr (Traffic interurban). Die Zahlen gelten für den öffentlichen Verkehr; der Werkverkehr wird nicht erfaßt. Der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtverkehr beträgt 24 %.

Belgien kennt keine Verkehrsgesetzgebung, die der Koordinierung dient. Der Straßengüterverkehr ist konzessionspflichtig, jedoch in der Preisbildung völlig frei. Ebenso sind dem Werkverkehr keinerlei Beschränkungen auferlegt. In Belgien hat sich in der Wirtschaft und im Verkehrsgewerbe die Auffassung durchgesetzt, daß im Verkehr ein möglichst freier Wettbewerb herrschen

*
90
Jahre
*
HELL
Attaché
MILD
eine Havilla-Zigarette
*
90
Jahre
*
HAVILLA ZIGARRENFABRIKEN G.M.B.H. HEIDELBERG

sollte. Die Beförderungen im gewerblichen Straßen-güterverkehr unterliegen dagegen einer Reglementierung, die auf der Königlichen Verfügung Nr. 248 vom 5. 3. 1936 beruht. Hiernach kann niemand für einen Dritten oder gegen Bezahlung Transporte im Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen ausführen, ohne vorher eine Genehmigung des Office des Transports par Route beim Ministère des Communications erhalten zu haben. Der Antragsteller muß seine Befähigung nachweisen. Die Genehmigungen werden auf eine Person ausgestellt und belaufen sich auf höchstens fünf Jahre. Entweder gelten sie für das ganze Land und für alle Transporte oder sie sind auf bestimmte Bezirke und Warengruppen begrenzt.

Nicht der Genehmigung unterliegen Beförderungen im Umkreis von See- bzw. Flußstädten, ebenso auch Transporte auf nahe Entfernungen, d. h. in einem Umkreis mit einem Radius von 25 km um den Mittelpunkt der Gemeinde, in der der Unternehmer ansässig ist. Diese Transporte unterliegen einfach der Erteilung einer Plakette (plaque de transport) und einer Bescheinigung durch das obengenannte Office des Transports par Route.

In Belgien gibt es keine Tarifreglementierung für den Straßenverkehr. In gewerblichen Unternehmerzusammenschlüssen können jedoch Verbandstarife abgesprochen werden.

Der gewerbliche Straßenverkehr an Sonn- und Feiertagen ist frei. Der Werkverkehr ist völlig frei bei gleicher Besteuerung, wie sie für den gewerblichen Verkehr gilt.

FRANKREICH

In Frankreich ist der Straßenverkehr fast völlig organisiert. Dadurch ist das Gewerbe zu einem verhandlungsfähigen Partner geworden. Auch in Frankreich ist der Kraftverkehr kontingentiert, während der Werkverkehr frei von allen Beschränkungen ist. Die Zahlen für den Straßenverkehr (25 %) wurden im April 1956 durch eine Enquête vom Institut National de la Statistique ermittelt.

Aufgliederung des Straßenverkehrs ¹⁾

km	Beförderte Tonnen in %	Tonnenkilometer in %
bis 20	68,3	13,8
20 — 49	16,8	15,6
50 — 99	7,9	15,9
100 — 149	2,8	9,8
150 — 399	3,2	24,7
400 und mehr	1,0	20,2
Insgesamt	100,0	100,0

¹⁾ Gewerblicher- und Werkverkehr.

Der gewerbliche Straßengüterverkehr ist kontingentiert. Man unterscheidet Konzessionen für den Stadtverkehr (camionnage), den Nahverkehr und den Fernverkehr. In jeder Zone wird die in einem Register eingetragene Konzession nicht für ein bestimmtes Fahrzeug, sondern auf den Namen eines Unternehmers erteilt. Konzessionen erstrecken sich auf die Gesamtnutzlast der Fahrzeuge eines Verkehrsunternehmers und werden getrennt für die verschiedenen Zonen erteilt. Man unterscheidet:

1. Die Eintragung für den Stadtverkehr mit einer Zone, die durch einen Umkreis mit einem Radius von 40 km um den Standort des Fahrzeugs gebildet wird.
2. Die Eintragung für den Nahverkehr. In jedem Département gibt es eine durch ministeriellen Erlaß festgelegte Nahzone. Sie besteht aus einem Umkreis mit einem Radius von 100—150 km um die Hauptstadt des jeweiligen Départements.
3. Die Eintragung für den Fernverkehr. Durch diese Konzession werden Transporte in ganz Frankreich genehmigt. Die Genehmigung ist zeitlich unbefristet. Die in der Fernzone eingetragene Tonnage beläuft sich auf etwa 120 000 t.

Durch Dekret vom 14. 11. 1949 wurde für den gewerblichen Güterverkehr die Schaffung eines Comité National Routier angeordnet. Dieses Komitee wurde mit der Ausarbeitung eines Entwurfes für einen Tarif im gewerblichen Güterverkehr beauftragt. Dieser Entwurf soll vom Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme genehmigt werden. Für die Anwendung der Tarife sind zwei Stufen vorgesehen:

1. Im Anfangsstadium sollen nur die Transporte des gewerblichen Güterverkehrs in der Fernzone erfaßt werden.
2. Im Endstadium sollen alle Transporte des gewerblichen Straßengüterverkehrs darunter fallen.

Nach dem Dekret vom 14. 11. 1949 sollen die vorgesehenen Tarife den Verkehrsunternehmern ein finanzielles Gleichgewicht unter Berücksichtigung ihrer Selbstkosten gewährleisten. Da aus politischen und wirtschaftlichen Gründen die Eisenbahntarife nicht immer den Selbstkosten entsprechen, ist eine genaue Anpassung zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehrstarifen nicht möglich. In dem Dekret vom 14. 11. 1949 wurde eine Übergangsperiode für die Einführung der Tarife vorgesehen, während der der Verkehrsminister im Wege der Verfügung Höchst- und Mindesttarife vorschreiben kann. Eine entsprechende Verfügung wurde im Juni 1957 erlassen, ohne jedoch bisher praktisch angewendet worden zu sein.

Die Vorschläge des Comité National Routier für einen Grundtarif im Straßengüterverkehr wurden dem Verkehrsminister durch das Komitee bereits unterbreitet und im Journal Officiel vom 27. 8. 1958 veröffentlicht. Es ist damit zu rechnen, daß die Tarife demnächst in Kraft treten können. Ihre wirksame Einhaltung soll durch die Departementsverwaltungen (Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées) in Zusammenarbeit mit den Berufsorganisationen, die ebenfalls durch das Koordinierungsdekret vom 14. 11. 1949 geschaffen wurden, kontrolliert werden. Mitzuführen sind: Frachtbriefe oder Empfangsscheine mit den wichtigsten Angaben über den Beförderungsvertrag und Steuerkarten über bezahlte Straßenverkehrssteuern. Wenn die Beförderung mit einem gemieteten Fahrzeug durchgeführt wird — was gesetzlich möglich ist —, muß der Fahrer im Besitz einer entsprechenden Urkunde sein. Ein Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen existiert nicht.

ITALIEN

In Italien sind bisher die wenigsten Unterlagen verfügbar. Interessant ist, daß dieses Land in den letzten Jahren etwa folgende Verkehrsstruktur im Güterverkehr aufweist: Straße 55 %, Schiene 35 % und Schiff-

fahrt 10 % der Tonnenkilometer. Der Straßenverkehr hat sich in Italien nach dem Kriege sprunghaft entwickelt. Der Staat hat hier im Gegensatz zur Bundesregierung nicht reglementiert, sondern den Wettbewerb gefördert. Angesichts des massierten Straßenverkehrs erscheint ein weiterer Ausbau des italienischen Straßennetzes unerlässlich. Für gewerbliche Lastkraftwagen über 1,5 t ist sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr eine Konzession erforderlich, sie ist die Grundlage für die Kontingentierung. Von einer Tarifregelung hat man bisher Abstand genommen. Der in keiner Weise beschränkte Werkverkehr verfügt über die gleichen Maße und Gewichte, wie sie im gewerblichen Verkehr anzutreffen sind. Das Steueraufkommen des Kraftverkehrs ist in Italien so groß, daß es nicht nur die Straßenbaukosten deckt, sondern auch zur Deckung der Kosten einer Staatsbahn verwendet wird.

Durch ein Gesetz von 1946, das am 5. 1. 1953 ratifiziert wurde, wurde eine Behörde für den Güterstraßenverkehr geschaffen (Ente Autotransporti Merci), die die Aufgabe hat, in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Handel und Industrie für den Straßenverkehr Transporte erster Dringlichkeit und im öffentlichen Interesse sicherzustellen und durchzuführen und notfalls die gleichmäßige Aufteilung der Transporte

vorzunehmen; ferner für diese Transporte statistische Erhebungen durchzuführen und für den gesamten Gütertransport auf der Straße helfend und fördernd einzutreten. Hierzu gehört auch die wirtschaftliche Verteilung von Treib- und Schmierstoffen sowie der Bereifung und die Aufgabe, durch geeignete Kontrollmaßnahmen dafür zu sorgen, daß nur Berechtigte in den Genuß dieser Vorteile gelangen.

In den Organen der Behörde, einem geschäftsführenden Komitee, einem Syndikat, dem Revisions- und Kontrollaufgaben zustehen, und einzelnen Studienkommissionen sind jeweils Vertreter der Behörde selbst, des Ministeriums, des Generalinspektors für das Kraftfahrwesen und der privaten Transportunternehmer vertreten.

*

Wenn man sich das Bild dieser nationalen Verkehrswirtschaften ansieht, so wird man feststellen, daß sich die Straßenverkehrsregelungen in den Niederlanden und Italien einerseits und in Deutschland und Frankreich andererseits stark ähneln. Bei allen EWG-Partnern ist außerdem festzustellen, daß der Regelung der Probleme des Straßengüterverkehrs eine erhebliche Bedeutung zugemessen wird und daß daher in der Zukunft noch langwierige Verhandlungen in Brüssel notwendig sein werden.

Die Situation der Hamburger Werften

Dr. Herbert Glembin, Hamburg

In den beiden letzten Jahren erzielte die Schiffbauindustrie der Bundesrepublik mit jährlichen Ablieferungen von rd. 1,2 Mill. BRT Rekordleistungen. Etwa ein Drittel des Neubaufolumens entfiel auf die Hamburger Werften. Es hat nicht den Anschein, daß diese Ergebnisse auch in den nächsten Jahren erreicht werden, denn seit längerer Zeit mehren sich die Anzeichen, daß der Schiffbauboom seinen Höhepunkt überschritten hat. Die Ordereingänge bei den Werften sind merklich zurückgegangen, manche Reeder haben sich bemüht, eine Verlängerung der Ablieferungsfristen zu erreichen, und schließlich hat die Zahl der Stornierungen zugenommen. Angesichts dieser Entwicklung führte der hohe Ausstoß zu einem schnellen Abbau der Auftragsbestände. Einige Werften haben bereits ihren letzten Neubau auf Kiel gelegt, andere sehen ebenfalls großen Beschäftigungsschwierigkeiten entgegen, wenn es ihnen nicht gelingen sollte, Anschlußaufträge hereinzuholen. Die Beschäftigung der Hamburger Großwerften ist zwar im allgemeinen bis Ende 1962 gesichert, doch haben die mittleren und kleineren Werften seit Anfang 1959 mehr und mehr Arbeitskräfte entlassen müssen. In jüngster Zeit konnte wohl eine Reihe von Werften wieder neue Bestellungen buchen, es ist aber fraglich, ob sich damit ein Tendenzumschwung anzubahnen beginnt. Auch die in Aussicht gestellten Aufträge der Bundesmarine dürften zu keiner längerfristigen Auslastung führen. Das Konjunkturtief, in dem sich die internationale Seeschifffahrt seit der Jahreswende 1956/57 befindet,

greift — entsprechend dem Ablauf früherer Krisen — mit zeitlichem Abstand auf den Schiffbau über. Die Überwindung der gegenwärtigen Frachtenbaisse setzt aber auch eine Beseitigung aller flaggenprotektionistischen Maßnahmen voraus, die das natürliche Konkurrenzgefüge verzerrt, den freien Wettbewerb weitgehend unterbunden und eine unnatürliche Beschleunigung des Bautempos stimuliert haben.

LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

Die deutsche Seeschifffahrt, die ihren Wiederaufbau abgeschlossen hat, ist nunmehr in eine Phase der Konsolidierung eingetreten. Obwohl die Handelsflotte der Bundesrepublik mit einem Tonnagebestand von rd. 4,4 Mill. BRT in der Rangliste der seefahrenden Nationen nur den 10. Platz einnimmt, gehört sie, gemessen an der Altersgliederung und den Antriebsarten, zu den bedeutendsten und leistungsfähigsten Flotten der Welt. Der Anteil ihrer Transportleistungen am seewärtigen Welthandel ist seit 1950 von 2 % auf annähernd 7 % gestiegen. Diese zunehmende Leistungsfähigkeit hat sich — von 1958 abgesehen — in ständig wachsenden Deviseneinnahmen niedergeschlagen und in erhöhtem Maß zur Beseitigung des Defizits der Seetransportbilanz beigetragen. Während vor dem letzten Weltkrieg allerdings noch mehr als 60 % der deutschen Außenhandelsgüter von eigenen Schiffen befördert wurden und zahlreiche andere Handelsflotten, wie die englische, französische und japanische, auch heute noch in dieser Höhe am