

Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit deutschen Seehäfen

VON DR. K.-O. KONOW, FRANKFURT

I. Einführung

Durch die 78. Verordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. 6. 1969¹⁾ und durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 19. 6. 1969²⁾ sind Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit den deutschen Seehäfen unter bestimmten Voraussetzungen für zulässig erklärt worden. Die Neuregelung verdient besondere Beachtung. Sie bedeutet eine — wenn auch nur begrenzte — Lockerung des bisher das Frachtrecht beherrschenden Tarifzwangs, der vertragliche Vereinbarungen unter den am Frachtgeschäft Beteiligten über die Beförderungsentgelte grundsätzlich nur im Rahmen der durch die zuständigen staatlichen Organe erlassenen oder von ihnen genehmigten Tarife erlaubte³⁾. Mit den neuen Vorschriften ist die Handlungsfreiheit der Verloader und der Frachtführer in den Seehafenverkehren erweitert und die staatliche Einflußnahme auf diesem Teilgebiet der Verkehrswirtschaft eingeschränkt worden.

Unmittelbarer Anlaß für die Zulassung der Sonderabmachungen waren — wie sich schon aus der Begrenzung der Verkehre ergibt — die besonderen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Seehäfen. Ziel der Neuregelung ist es, Möglichkeiten dafür zu schaffen, daß die Frachtvorteile für Sendungen von und nach den belgischen und den niederländischen Häfen auf Grund nationaler Regelungen ausgeglichen werden können⁴⁾. Bezeichnend ist dabei, daß zum Ausgleich der Benachteiligung der deutschen Seehäfen die bestehenden weitgehenden Ausnahmetarife nicht für ausreichend gehalten wurden und daß auch nicht der Versuch gemacht worden ist, durch Einflußnahme auf die Verkehrsträger unter Aufrechterhaltung des Tarifzwanges noch weittragendere Ausnahmetarife durchzusetzen. Die Einführung von Sonderabmachungen im Verkehr mit den Seehäfen zeigt, daß die Preisermäßigungen in Tarifforn als unzulänglich gewertet worden sind, weil sie den Verkehrsunternehmen und den Verladern nicht in ausreichendem Maße die Flexibilität und die Anpassungsfähigkeit gewähren, die der Seehafenwettbewerb erfordert.

Es wäre aber verfehlt, die Zulassung der Sonderabmachungen nur begrenzt aus der Sicht der besonderen Situation der deutschen Seehäfen zu erfassen. Die Lockerung des Tarifzwangs liegt in der verkehrspolitischen Gesamtentwicklung. Von verschiedenen

1) Vgl. BGBl. 1969 II, S. 1229.

2) Vgl. BGBl. 1969 I, S. 557.

3) Vgl. dazu Konow, K.-O., Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 12 f.; ders., Sondervereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), S. 1447 f.

4) Vgl. Henning, K., Sechstes Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG), in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), S. 1445 f.

Seiten⁵⁾, bezeichnenderweise insbesondere auch vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn⁶⁾, ist in der Vergangenheit die Zulassung freier Vereinbarungen über die Beförderungsentgelte wiederholt gefordert worden. Eine größere Freiheit der Verkehrsunternehmer in der Gestaltung ihrer Preise steht zudem im Einklang mit der bis vor einigen Jahren einigermaßen konsequent und seit dem Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968–1972 mit Einschränkungen vertretenen staatlichen Verkehrspolitik, die auch die Verkehrswirtschaft an eine mehr nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtete Ordnung heranführen will. Die Einführung der Sonderabmachungen im Verkehr mit den deutschen Seehäfen muß hiernach als ein erster Schritt in Richtung auf eine grundsätzliche Neuordnung der Preisbildung im Verkehr gewertet werden, der weitere Maßnahmen erwarten läßt. Sie verdient daher eine eingehende kritische Würdigung.

II. Der Inhalt der Neuregelung über die Sonderabmachungen

1. § 6 (3) EVO

Nach § 6 (3) Satz 1 EVO in der durch die Verordnung vom 26. 6. 1969 geänderten Fassung kann die Eisenbahn mit dem Absender für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder die über See ausgeführt werden, ohne Bindung an die Tarife Entgelte schriftlich vereinbaren. Solche Sonderabmachungen sind nach § 6 (3) Satz 2 EVO aber 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 der Eisenbahn erhält oder verbessert.

2. § 22 a GüKG

Die neuen Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes über die Sonderabmachungen weichen von denen der Eisenbahnverkehrsordnung bezüglich der Zulässigkeitsvoraussetzungen in einigen wesentlichen Punkten ab. Gemäß § 22 a (1) GüKG sind im Güterkraftverkehr mit deutschen Seehäfen Sonderabmachungen nur zulässig, 1. wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere, wenn der Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrswegen oder Verkehrsträgern eine Sonderabmachung erfordert und ihm durch einen Wettbewerbstarif nicht Rechnung getragen wird, und 2. wenn die Sonderabmachung eine Gütermenge von mindestens 500 t in 3 Monaten in derselben Verkehrsverbindung oder für denselben Urversender

⁵⁾ Vgl. Hamm, W., Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg 1964, mit weiteren Nachweisen; aus neuer Zeit ist auf den Müller-Hermann-Plan hinzuweisen, vgl. Bundestags-Drucksache V, Nr. 2524, S. 12.

⁶⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn, in: Die Bundesbahn, 33. Jg. (1959), S. 362 (366); Beiträge aus der Sicht des Bundesbahn-Vorstandes zu einem vom Herrn Bundesminister für Verkehr vorgesehenen verkehrspolitischen Gesamtprogramm, Schriftenreihe »Die Bundesbahn« Nr. 15, Darmstadt 1968, S. 35.

oder für denselben Empfänger umfaßt und 3. wenn die Sonderabmachung das finanzielle Betriebsergebnis des Unternehmers erhält oder verbessert. Ergänzend ist in § 22 a (2) GüKG eine Verpflichtung des Unternehmers festgelegt, die Sonderabmachung unverzüglich nach ihrem Abschluß der Bundesanstalt für Güterfernverkehr mitzuteilen, und zwar unter Vorlage der Sonderabmachung und aller Unterlagen, die den Abschluß sowie die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen. Die Bundesanstalt hat dann die ihr angezeigte Sonderabmachung gemäß § 24 GüKG ihrerseits unverzüglich mit den wesentlichen Daten im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

Abweichend von den Regelungen in der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt § 22 a (3) GüKG weiter, daß die Sonderabmachungen spätestens drei Monate nach Inkrafttreten eines Wettbewerbstarifs — Fall Absatz 1 Nr. 1 — unwirksam werden. Schließlich kann der Bundesminister für Verkehr gemäß § 22 a (4) GüKG in Fällen von Marktstörungen den Abschluß von Sonderabmachungen von seiner Genehmigung abhängig machen⁷⁾.

III. Zur Anwendbarkeit und rechtlichen Problematik der Regelungen über die Sonderabmachungen

1. Zur Frage der Praktikabilität

Schon ein kurzer Überblick über die neuen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung und des Güterkraftverkehrsgesetzes bezüglich der Sonderabmachungen im Seehafenverkehr läßt Zweifel aufkommen, ob das Ziel, in diesen Verkehren zu einer wettbewerbsbestimmten Preisgestaltung zu kommen, indem an die Stelle mehr oder weniger starrer Preisfestsetzungen in den Tarifen die Möglichkeit gesetzt wird, die Preise zwischen Frachtführer und Verlader frei auszuhandeln, erreicht worden ist. Der Abschluß von Sonderabmachungen ist an derart umfassende materielle, aber auch an formelle Voraussetzungen geknüpft, daß die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit der Beteiligten weitgehend eingeschränkt, zumindestens jedoch maßgeblich behindert wird. An die Stelle der Tarifgebundenheit ist die Bindung an neue gesetzliche Bestimmungen getreten, die im einzelnen, dabei aber teilweise mit recht vagen Begriffen festlegen, wann eine Sonderabmachung geschlossen werden darf. Ein Güterkraftverkehrsunternehmer muß beispielsweise, bevor er einem Verlader ein Preisangebot unterbreitet, erst einmal prüfen, was sich die zuständige Tarifkommission bei der Aufstellung des Tarifs, von dem mit der Sonderabmachung abgewichen werden soll, gedacht oder nicht gedacht hat; denn die Sonderabmachung ist nur zulässig, wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind. Er muß sich, damit die Sonderabmachung Bestand hat, vom Kunden eine bestimmte Gütermenge zusagen lassen. Darüberhinaus muß er das finanzielle Betriebsergebnis im einzelnen vorkalkulieren und alles dies der Bundesanstalt für Güterfernverkehr zur Veröffentlichung anzeigen, deren Aufgabe es

⁷⁾ § 22 a (4) GüKG lautet: Ist der Markt für die Beförderung bestimmter Güter in bestimmten Verkehrsverbindungen gestört, so kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates bestimmen, daß in diesen Fällen der Abschluß von Sonderabmachungen längstens für die Dauer eines Jahres der vorherigen Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedarf. Der Markt gilt insbesondere dann als gestört, wenn die durchschnittliche Höhe der während eines Kalenderjahres erhobenen Beförderungsentgelte nicht ausreicht, um die Rentabilität eines ordnungsgemäß geführten und normal beschäftigten Verkehrsunternehmens zu gewährleisten.

ist, ihn zu überwachen. In besonderen Fällen muß er sogar die vorherige Genehmigung des Bundesministers für Verkehr für die Sonderabmachung einholen. Alle diese Regelungen tragen dem Erfordernis schneller, wettbewerbsnaher Unternehmensentscheidungen in keiner Weise Rechnung. Sie wirken der Erreichung des Zieles der Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen durch größere Gestaltungsfreiheit der Unternehmer bei der Preisbildung anstelle des Zwangs mehr oder weniger dekretierter Tarife geradezu entgegen und widersprechen nicht zuletzt auch dem im kaufmännischen Leben allgemein beachteten Grundsatz, daß Preiskalkulationen im Wettbewerb nicht zum Vertragsgegenstand gemacht und Preisabsprachen mit den Kunden schon gar nicht »unverzüglich« der Konkurrenz im zuständigen Ministerialblatt mitgeteilt werden. Es ist daher damit zu rechnen, daß von den Möglichkeiten, Sonderabmachungen abzuschließen, schon aus Gründen der Praktikabilität nur zurückhaltend Gebrauch gemacht wird.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, daß der Eisenbahnverkehr und der Güterkraftverkehr bezüglich der Sonderabmachungen ungleich behandelt worden sind. Ein Vergleich der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung und des Güterkraftverkehrsgesetzes macht deutlich, daß für den Güterkraftverkehr weitgehendere Beschränkungen gelten. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Mitteilungspflichten. Aber auch im Wortlaut gleiche Regelungen wie die Festlegung der Mindestmengen wirken sich ungleich aus. Es liegt auf der Hand, daß die Deutsche Bundesbahn die Gütermenge von 500 t leichter erreichen kann als ein Güterkraftverkehrsunternehmer mit einem oder zwei Lastkraftwagen.

2. Die rechtlichen Auswirkungen der neuen Bestimmungen

a) Rechtspolitische und gesetzestechnische Bedenken

Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte zwischen Frachtführern und Verladern sind privatrechtliche Verträge oder Vertragsabsprachen. Dadurch, daß der Gesetzgeber ihre Zulässigkeit von weitreichenden, zum Teil wenig faßbaren Voraussetzungen abhängig gemacht hat, wird die Möglichkeit unwirksamer Sonderabmachungen geradezu heraufbeschworen. Liegt nämlich auch nur eine der zahlreichen Gültigkeitsvoraussetzungen nicht vor, so ist die Sonderabmachung gemäß § 134 BGB wegen Gesetzesverstosses nichtig. Da die Voraussetzungen auf objektive Tatbestände abstellen, das subjektive Erkenntnisvermögen der Vertragspartner dagegen nicht berücksichtigt wird, müssen die Regelungen zu rechtlichen Unsicherheiten führen. Stellt sich etwa nachträglich entgegen den Vorstellungen und Erwartungen der Vertragspartner heraus, daß der Tarif doch schon die besondere Wettbewerbssituation, der durch die Sonderabmachung Rechnung getragen werden sollte, erfaßt hat, daß die Gütermenge nicht erreicht wird oder daß sich das Betriebsergebnis des Verkehrsunternehmers entgegen seiner Vorkalkulation durch die Sonderabmachung verschlechtert hat, so hat die Sonderabmachung keinen Bestand. Es erscheint rechtspolitisch und gesetzestechnisch bedenklich, wenn das öffentliche Interesse an einer verkehrspolitisch erwünschten Preisgestaltung dadurch durchgesetzt wird, daß die Tatbestände, die bisher im öffentlich-rechtlichen Tarifsetzungs- oder Tarifgenehmigungsverfahren von staatlichen Organen nachgeprüft worden sind, zu Gültigkeitsvoraussetzungen für das private Rechtsgeschäft erhoben werden und damit die Verantwortung vom Staat auf die Vertragspartner abgewälzt wird. Wird eine staatliche Einflußnahme auf die Preisgestaltung und eine Überwachung der Preisfestsetzungen für erforderlich

gehalten, so kann es im Interesse der Rechtsklarheit nur zwei Möglichkeiten geben: Preisfestsetzungen in staatlich erlassenen oder genehmigten Tarifen oder Genehmigungszwang für die privaten Rechtsgeschäfte. Im übrigen hat der Grundsatz der Vertragsfreiheit im Rahmen der bürgerlichen Rechtsordnung zu gelten, denn die am Wirtschaftsleben Beteiligten brauchen keinen Vormund und können ihre Interessen am besten selbst beurteilen und vertreten.

b) Sonderabmachung und Beförderungsvertrag

Ist eine Sonderabmachung nichtig, weil die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind, so ergibt sich die Frage, ob der Beförderungsvertrag gleichwohl Bestand und welches Entgelt gegebenenfalls der Verlader dem Verkehrsunternehmer zu entrichten hat. Bei streng formalistischer Anwendung der gesetzlichen Vorschriften müßte in diesen Fällen der gesamte Frachtvertrag als nichtig angesehen und das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Absender nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über die ungerichtfertigte Bereicherung abgewickelt werden⁸⁾. Diese Auslegung würde jedoch unberücksichtigt lassen, daß die Regelungen über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr nur Ausnahmen vom Tarifzwang bedeuten, daß alle Beförderungsvorgänge grundsätzlich den Tarifen unterworfen bleiben und daß sich gesetzwidrige Sonderabmachungen daher der Sache nach als tarifwidrige Sonderabmachungen darstellen und auch aus diesem Grunde wie tarifwidrige Sonderabmachungen rechtlich zu beurteilen sind. Sonderabmachungen, die nach § 6 (3) EVO oder § 22 a GüKG unzulässig sind, berühren daher die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages nicht. Die Beförderungsentgelte und Nebengebühren sind auch in diesen Fällen demnach nach dem Tarif zu berechnen⁹⁾.

Für die Praxis wirkt sich die Regelung über die Sonderabmachungen mit ihren engen Zulässigkeitsvoraussetzungen dahin aus, daß die Verlader einseitig das Risiko des rechtlichen Bestandes der Preisabsprachen tragen müssen. Sie bleiben an den Beförderungsvertrag unter allen Umständen gebunden, müssen aber im Falle der Nichtigkeit der Sonderabmachung dem Unternehmer sogar das volle tarifliche Entgelt bezahlen. Dadurch, daß die Erhaltung oder Verbesserung des finanziellen Betriebsergebnisses des Unternehmers selbst zur Gültigkeitsvoraussetzung der Sonderabmachung erhoben worden ist, hat der Verkehrsunternehmer sogar eine uneingeschränkte Ertragsgarantie erhalten. Wird sein Betriebsergebnis durch den mittels Sonderabmachung gewonnenen Verkehr positiv beeinflusst, so gilt die Preisabsprache. Trifft dies nicht zu, so bekommt er das höhere tarifmäßige Entgelt. Ähnliche Fälle staatlicher Fürsorge finden sich eigentlich nur noch im Recht zum Schutz Minderjähriger und Unmündiger.

c) Zur Justiziabilität der neuen Bestimmungen

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß, da die Vorschriften über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr private Rechtsverhältnisse betreffen, in Streitfällen die ordentlichen Gerichte darüber zu befinden haben, ob eine Sonderabmachung gültig ist oder nicht. Vage Begriffe wie »Erforderlichkeit einer Sonderabmachung wegen Wettbewerbs«, »finanzielles Betriebsergebnis« oder »Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht be-

⁸⁾ Vgl. die §§ 812 ff. BGB.

⁹⁾ Vgl. § 6 (4) EVO.

rücksichtigt worden sind«, bereiten nicht nur — wie bereits dargelegt — in der praktischen Anwendung Schwierigkeiten. Sie sind auch nur schwer justizierbar. Was soll ein Richter damit anfangen, wenn beispielsweise als hauptsächliche Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, in § 6 (3) EVO angeführt werden, daß der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder daß die Sonderabmachung für eine gewisse Dauer geschaffen wird? Es bleibt abzuwarten, wie Verladern, Verkehrsunternehmen und Gerichte mit diesem Gemisch aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft fertig werden.

IV. Zur Frage einer weiteren Lockerung des Tarifzwangs

Wenn auch eine kritische Prüfung der neuen Regelungen über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr zu dem Ergebnis kommen muß, daß die Vorschriften weder rechtlich ausgewogen noch den Belangen der Verkehrswirtschaft entsprechend abgefaßt worden sind, so ist damit nicht gesagt, daß gegen die Lockerung des Tarifzwangs grundsätzliche Bedenken bestehen. Bei der Beurteilung der Frage, inwieweit Beförderungsvorgänge an staatlich überwachte Tarife zu binden sind, dürfen die Wandlungen der Verkehrswirtschaft in den letzten Jahren nicht außer acht gelassen werden.

Der Tarifzwang, der unmittelbar auf die privatrechtlichen Beförderungsverträge einwirkt, erfüllt zwei Funktionen: Er garantiert die Gleichbehandlung der Frachtkunden und ermöglicht — bei staatlicher Einflußnahme auf die Tarifbildung — als verkehrspolitisches Ordnungsmittel die Durchsetzung oder Berücksichtigung öffentlicher Belange.

Als Mittel zur Gleichbehandlung der Verladerschaft hat der Tarifzwang seine Bedeutung im Laufe der letzten Jahrzehnte immer mehr eingebüßt. Selbst in einer Zeit, in der die staatlichen Eisenbahnen eine faktische Monopolstellung auf dem Verkehrsmarkt hatten und für sie als staatliche Verwaltung der Grundsatz der Gleichbehandlung vorgegeben war, wurden weitreichende Ausnahmen dadurch geschaffen, daß die Eisenbahn fast ohne Einschränkungen Ausnahmetarife aufstellen konnte¹⁰⁾. Mit der Ausbildung neuer Verkehrsträger, insbesondere des Güterkraftverkehrs, und der Anerkennung selbständiger Tarifbildung bei den einzelnen Verkehrsträgern ist die ursprüngliche Zielsetzung, allen Verladern gleiche Beförderungsbedingungen zu geben, endgültig aufgehoben worden. Die Zulassung von Margentariifen durch die Verkehrsänderungsgesetze des Jahres 1961 war der weitere Schritt, der den Übergang vom Verkehrsträgertarif zur vertraglichen Preisabsprache zwischen Verkehrsunternehmen und Verladern einleitete¹¹⁾. Die Zulassung von Sonderabmachungen stellt sich demnach nur als eine konsequente Fortentwicklung des bisherigen Abbaus des Grundsatzes der Gleichbehandlung der Frachtkunden dar.

Fraglich kann es allerdings erscheinen, ob auf den Tarifzwang als staatliches Ordnungsmittel bei dem gegenwärtigen Stand der verkehrspolitischen Entwicklung verzichtet werden kann. Mit dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968—1972 und seiner Verwirklichung in den letzten beiden Jahren ist deutlich gemacht

¹⁰⁾ Vgl. Konow, K.-O., Tarifgleichheit und Ausnahmetarife im Eisenbahnverkehr, in: Der Betrieb, 19. Jg. (1966), S. 1877 f.

¹¹⁾ Vgl. Willeke, R., Margentariife — Ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71 f.

worden, daß nach wie vor und auch in absehbarer Zukunft staatliche Einflußnahmen und Eingriffe zur Ordnung des Verkehrs unabweislich sind¹²⁾. Zu beachten ist jedoch, daß der Tarifzwang nicht das einzige Ordnungsmittel ist und daß der staatlichen Kontrolle der Verkehrspreise keineswegs eine ausschlaggebende Bedeutung bei der Ordnung des Verkehrs zukommt, da der Staat durch andere Ordnungsinstrumente und Maßnahmen die Preisbildung zumindestens mittelbar beeinflussen kann. Hier ist insbesondere auf die Steuergesetzgebung, auf die Möglichkeit des Staates, durch die Konzessionsregelungen für den Güterkraftverkehr das Laderaumangebot zu steuern und damit auch auf die Preise einzuwirken, und nicht zuletzt auf den Umstand hinzuweisen, daß der Staat selbst mit der Deutschen Bundesbahn das weitaus größte Verkehrsunternehmen als Teil der Staatsverwaltung betreibt und durch ihre Unternehmenspolitik maßgeblich auf die Preisgestaltung in der Verkehrswirtschaft Einfluß nehmen kann.

Eine staatliche Gesamtordnung des Verkehrs und eine weitgehende Preisgestaltungsfreiheit in der Verkehrswirtschaft schließen sich nicht aus. Die Lockerung des Tarifzwangs hat zwar zur Folge, daß die unmittelbare staatliche Einflußnahme auf die Preise der einzelnen Verkehrsunternehmen — abgesehen von der Deutschen Bundesbahn — zurückgedrängt wird. Da die Möglichkeiten des Staates zur globalen Steuerung und Beeinflussung der Verkehrswirtschaft jedoch nicht berührt werden, ist diese Entwicklung nur zu begrüßen; denn sie fördert unter Wahrung der öffentlichen Interessen das eigenverantwortliche Handeln der Verkehrsunternehmer und wirkt einer Bürokratisierung entgegen.

V. Zusammenfassung

Grundsätzliche Bedenken sind gegen eine Lockerung des Tarifzwangs nicht zu erheben. Die Regelung über die Einführung von Sonderabmachungen im Seehafenverkehr kann jedoch kaum als eine den Belangen der Verkehrswirtschaft entsprechende Fortentwicklung des bisher geltenden Preisbildungsrechts angesehen werden. Richtig ist sicher, daß die Zulässigkeit von Sonderabmachungen zunächst auf bestimmte Verkehrsverbindungen beschränkt worden ist. Die seit Jahrzehnten bestehenden Preisfestsetzungsgrundsätze können nur schrittweise abgebaut werden. Die Aufhebung des Tarifzwangs in der Weise, daß die Gründe, die im öffentlichen Interesse bisher bei der Genehmigung der Tarife berücksichtigt worden sind, weitgehend zu Gültigkeitsvoraussetzungen der privaten Preisabsprachen gemacht werden, muß jedoch als verfehlt erscheinen. Die Gewährung größerer Preisgestaltungsfreiheit hätte gerade bei den Seehafenverkehren deswegen besonders nahe gelegen, weil ihre Auswirkungen mit Sicherheit den deutschen Seehäfen zugute gekommen wären, deren Unterstützung das erklärte Ziel der Neuregelung ist.

¹²⁾ Vgl. *Konow, K.-O.*, Zur künftigen Ordnung des Verkehrs, in: *Die Öffentliche Wirtschaft*, 18. Jg. (1969), S. 58 f.