

ausgeprägter Selbständigkeitswille angetroffen, der die Möglichkeit einer zwischenbetrieblichen Zusammenarbeit stark einschränkt. Dem erwarteten Nutzen einer auf Freiwilligkeit beruhenden Übereinkunft der Beteiligten steht die Befürchtung gegenüber, die unternehmerische Eigenständigkeit könne ausgehöhlt werden.

Bei höherstufigen Kooperationen wird tatsächlich durch zwischenbetriebliche Vereinbarungen über Aufgabenteilung oder Zusammenfassung von Funktionen die unternehmerische Eigenverantwortung und Entscheidungsfreiheit eingeschränkt. Zudem kann die Notwendigkeit, sich mit anderen Unternehmen abzustimmen, die bisher Konkurrenten waren, die Zusammenarbeit belasten. Als nachteilig kann sich auch der Verlust von unmittelbaren Marktkontakten erweisen, der bei einer Zusammenarbeit zu befürchten ist. Bei Kooperationsformen, die ihrer Intensität nach über eine unverbindliche Zusammenarbeit hinausgehen, kann der gewählte organisatorische Rahmen die Bürokratisierung der Verwaltungsabläufe und Entscheidungsprozesse begünstigen sowie zur Vernachlässigung der Kunden- bzw. Verbrauchervünsche führen. Schließlich verursacht jede zwischen- oder überbetriebliche Zusammenarbeit je nach Kooperationsbereich und Intensität Kosten, die den Rationalisierungseffekten gegenüberzustellen sind.

Darüber hinaus muß bei jeder Kooperation berücksichtigt werden, daß sie stets nur im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen praktiziert werden kann. So müssen sowohl die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) als auch die Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) beachtet werden, soweit nicht nach § 99 Abs. 3 GWB (Bereichsausnahmen) Abweichungen zulässig sind.

Summary

In view of the increase in private motorization and the limited space available for pavements and/or traffic, in particular in the core regions of urban areas, goods transportation on highways will gain in importance with respect to its detrimental effects on traffic flow conditions. An analysis of the state of the art of goods transportation on highways points to possibilities of how to go about to better integrate this mode of transportation into the urban traffic system. The effectiveness of measures to improve the present situation can be assessed by the extent to which they contribute to utilizing available container or box space to better advantage and relieving urban highway networks therewith. With this background in mind, the development of distribution centers for goods appears an appropriate approach to adequately contribute to solving the problem. However, the difficulties to be faced when actually establishing central goods distribution systems should not be underestimated.

Résumé

Compte tenu de l'accroissement de la motorisation privée et de l'espace limité disponible pour l'aménagement routier, en particulier dans les centres villes, le transport routier de marchandises gagnera en importance, entraînant ainsi de perturbations de la fluidité du trafic. L'analyse du transport routier de marchandises élucide les possibilités pour une meilleure intégration de ce type de transport dans le système de trafic urbain. L'efficacité des mesures en vue d'améliorer la situation actuelle peut être évaluée dans le sens où ces mesures contribuent à une meilleure exploitation des conteneurs de transport et de là à une décongestion du trafic urbain. Sur ce fond, l'établissement de centrales de répartition des marchandises semble être un pas vers une solution adéquate du problème. Toutefois il ne convient pas de sous-estimer les difficultés pouvant surgir lors de la mise en oeuvre d'un tel système de répartition centrale des marchandises.

Buchbesprechung

SEIDENFUS, HELLMUTH ST., ORTSVERKEHR (= Wirtschaftspolitische Kolloquien der Adolf-Weber-Stiftung, Bd. 2), Verlag Duncker & Humblot, 81 S., Berlin 1977, DM 18,60.

In dieser Veröffentlichung behandelt Seidenfus „das Eindringen der östlichen Staatshandelsländer in die Verkehrswirtschaft der westlichen Welt“ (Untertitel). Zunächst werden die Ausgangsbedingungen aufgezeigt, aus denen heraus es den COMECON-Staaten gelungen ist, den bilateralen Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland weitgehend zu beherrschen. Hierzu zählen insbesondere systemimmanente Unterschiede zwischen den Wirtschaftsordnungen, wie die Unterordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs unter die Außenwirtschaft und letztlich unter das Primat der allgemeinen Wirtschaftspolitik in den Staatshandelsländern und auch deren chronische Devisenknappheit. Hatte früher die Übernahme der Transporte im bilateralen Handel durch die Staatshandelsländer die Aufgabe der Devisenersparnis, so ist in den letzten Jahren zu diesem „klassischen“ Motiv das Ziel der Devisenbeschaffung getreten.

Nach dieser allgemeinen Einführung behandelt das zweite Kapitel „spezielle Probleme einzelner Verkehrsträger“. Im Vordergrund steht hier die Seeschifffahrt, insbesondere die Linienschifffahrt, sowohl in den bilateralen Beziehungen der COMECON-Staaten mit der Bundesrepublik als auch im Handel zwischen Drittländern (Cross Trade). Hier ist es den Staatshandelsländern gelungen, entweder die Aufnahme in die bestehenden Konferenzen zu erzwingen oder

Marktanteile durch Unterbieten der bestehenden Konferenzraten (bis zu 60%) auf sich zu ziehen.

Ebenso kann im Güterkraftverkehr mit Lastkraftwagen eine verstärkte Beteiligung der COMECON-Staaten festgestellt werden. Die Gründe hierfür liegen in den fiskalischen Belastungen deutscher Spediteure aber auch darin, daß die Verkehrsbetriebe von Staatshandelsländern in der Bundesrepublik eigene Firmen gegründet haben. Analog zu den Entwicklungen in diesen Verkehrszweigen gestalten sich die Tendenzen im Binnenwasserstraßenverkehr, im Eisenbahn- und Luftverkehr.

Im dritten Kapitel behandelt Seidenfus mögliche Maßnahmen, mit denen eine ausgewogene Beteiligung der deutschen Verkehrswirtschaft am Ostverkehr erreicht werden kann; die Aufnahme des Verkehrs in die Handelsverträge, die Festsetzung der Transportquoten zu kostengerechten Preisen in konvertibler Währung, die Genehmigungen für Niederlassungen von Speditionsgesellschaften der Staatshandelsländer nur bei Gegenseitigkeit zu erteilen u. a.

Der letzte Teil des Buches enthält die Ergebnisse eines Kolloquiums der Adolf-Weber-Stiftung über Osthandel. Vereinzelt ergeben sich dabei Wiederholungen mit dem Inhalt der ersten drei Kapitel. Insgesamt zeigt Seidenfus deutlich die Bedeutung des Ostverkehrs für die deutsche Verkehrswirtschaft und die sich daraus ergebenden Gefahren. Das Buch eignet sich sowohl als erster „Einstieg“ in die damit verbundenen Probleme, aber auch als eine interessante Lektüre für den mit den Problemen vertrauten Fachmann.

Dipl.-Volksw. U. Teichmann, Köln