

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über die Erfahrungen mit der Neuregelung der Tarifüberwachung im Güternahverkehr hinsichtlich der Wirksamkeit dieser Maßnahme sowie der Entwicklung des finanziellen, verwaltungsmäßigen und personellen Aufwandes

Durch das Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2127) wurde der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zusätzlich die Aufgabe übertragen, die Erlaubnisbehörden der Länder bei der Tarifüberwachung im Güternahverkehr zu unterstützen. Die für die Überwachungstätigkeit der Bundesanstalt maßgebende Bestimmung des § 87 a Abs. 1 Güterkraftverkehrsgesetz lautet:

„Die Bundesanstalt unterstützt die Erlaubnisbehörde, soweit diese darüber zu wachen hat, daß der Unternehmer, der Güternahverkehr betreibt, der Spediteur und der Vermittler nach §§ 84 h, 32, außerdem alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen, vor allem, daß die Tarife und Beförderungsbedingungen eingehalten werden, und daß Güternahverkehr nicht ohne die erforderliche Erlaubnis betrieben wird. Sie wird dabei durch Ermittlungen in Einzelfällen, insbesondere auf Grund von Hinweisen der Erlaubnisbehörde, tätig. Die Einzelheiten regelt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates in allgemeinen Verwaltungsvorschriften.“

Der Deutsche Bundestag hat im Zusammenhang mit der Verabschiedung dieses Gesetzes mit Beschluß vom 17. September 1975 die Bundesregierung ersucht,

über die Erfahrungen mit der Neuregelung der Tarifüberwachung im Güternahverkehr hinsicht-

lich der Wirksamkeit dieser Maßnahme sowie der Entwicklung des finanziellen, verwaltungsmäßigen und personellen Aufwandes dem Bundestag zum 1. Mai 1978 Bericht zu erstatten (Drucksache 7/3807).

Diesem Ersuchen wird hiermit nachgekommen. Berücksichtigt werden der Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr sowie die von der Bundesregierung eingeholten Stellungnahmen der obersten Landesverkehrsbehörden, des Bundesverbandes des Deutschen Güternahverkehrs, des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und des Deutschen Industrie- und Handelstages.

I. Zusammenfassende Bewertung

Nach Auffassung der Bundesregierung rechtfertigen die bisherigen Erfahrungen die Feststellung, daß sich die Einschaltung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in die Tarifüberwachung des Güternahverkehrs bewährt hat. Nach der Gesetzeskonzeption ist die Bundesanstalt nur unterstützend tätig. Außerdem soll sich ihre Überwachungstätigkeit auf Schwerpunktbereiche erstrecken. Diese Voraussetzungen müssen stets berücksichtigt werden, wenn man die Wirksamkeit der Neuregelung der Tarifüberwachung sachgerecht beurteilen will. Von der Überwachungstätigkeit der Bundesanstalt kann daher nicht eine ähnliche Wirkung wie bei der Überwachung des Güterfernverkehrs erwartet werden.

Außerdem sind Anfangsschwierigkeiten zu überwinden. Die bisherige Tätigkeit der Bundesanstalt hat sowohl den Verkehrsbehörden als auch den am Güternahverkehr beteiligten Wirtschaftskreisen wichtige Einblicke in das Marktgeschehen sowie erstmalig auch in die Struktur des Güternahverkehrsgewerbes geliefert.

Die Bundesregierung ist der Meinung, daß die mit dem Gesetz vom 6. August 1975 eingeführte verstärkte Überwachung der Tarifpflicht im Güternahverkehr einen geeigneten Beitrag zur Sicherung eines leistungsfähigen Güternahverkehrsgewerbes darstellt. Es wird Aufgabe der für die Festsetzung der Tarife zuständigen Gremien sein, die bestehenden Tarife ständig an die Gegebenheiten des Marktes anzupassen und die Tarifvorschriften klar und eindeutig zu fassen.

II. Einzeldarstellung

1. Wirksamkeit der Überwachungsmaßnahmen

1.1. Durchgeführte Überwachungsmaßnahmen

Die Bundesanstalt unterstützt die zuständigen Landesverkehrsbehörden. Dabei soll die Bundesanstalt in einer Art Mißbrauchsaufsicht zur Abwehr schwerwiegender Marktstörungen tätig werden; eine umfassende Überwachung des Gewerbes ist nicht gewollt und auch nicht möglich.

Die Bundesanstalt muß also bei ihrem neuen Überwachungsauftrag Schwerpunkte bilden. Der Rahmen wird jährlich in einem gemeinsamen Grundsatzgespräch zwischen dem zuständigen Landesministerium und der jeweiligen Außenstelle der Bundesanstalt festgelegt. Häufig nehmen hieran Vertreter der nachgeordneten Verkehrsbehörden teil. Industrie- und Handelskammern sowie die jeweiligen Landesverbände für das Verkehrsgewerbe werden vielfach beratend hinzugezogen.

Für die vergangenen Jahre wurden in den Grundsatzgesprächen als Schwerpunkte festgelegt

- Baustoffbeförderungen
- Baustellenverkehre
- Mineralöl- und Kohlebeförderungen
- Beförderungen von landwirtschaftlichen Produkten.

An dieser Prioritätenskala werden sich auf Grund der bisherigen Feststellungen auch für die nächste Zukunft kaum wesentliche Änderungen ergeben. Innerhalb des derart festgelegten Prüfungsrahmens entscheidet die Bundesanstalt zusammen mit den Erlaubnisbehörden über die zu prüfenden Einzelobjekte.

Seit Beginn ihrer Prüfungstätigkeit im Güternahverkehr bis Ende des Jahres 1977 führte die Bundesanstalt insgesamt 420 Betriebsprüfungen mit Ermittlungen bei rd. 2 300 beteiligten Stellen durch (Verlader, Beförderer, Empfänger, Transportorganisatoren, Straßenbaubehörden). Nahezu 80 % der Prüfungen betrafen die Überwachung der Bestimmungen des Güternahverkehrstarifes oder der Landessondertarife. Davon bezogen sich mehr als $\frac{2}{3}$ auf die mit den obersten Landesverkehrsbehörden abgestimmten Prüfungsschwerpunkte. In rund 20 % der Fälle ging es um die Ermittlung verkehrsrechtlicher Sachverhalte. Hier sollten — überwiegend auf Veranlassung der unteren Verkehrsbehörden — insbesondere Fragen des unerlaubten Güternahverkehrs sowie Standort- und Niederlassungsfragen geklärt werden.

Die Bundesanstalt stellte bis Ende 1977 als Ergebnis ihrer Prüfungstätigkeit im Güternahverkehr Tarifunterschreitungen in Höhe von rd. 2 1/2 Millionen DM fest. Diese Summe gibt nur den nachgewiesenen Umfang von Tarifabweichungen wieder. In anderen Fällen wie bei Baustellenbeförderungen konnte der Umfang von Tarifunterbietungen — trotz begründeten Verdachts auf Tarifunterbietungen — wegen Fehlens der für den Vergleich mit der tarifgemäßen Entgeltberechnung notwendigen Daten (Entfernungen, beförderte Gütermengen) nachträglich nicht immer mit der notwendigen Beweiskraft ermittelt werden. Dennoch war auch in diesen Fällen zumeist noch eine Aussage über das zu zahlende Mindestentgelt möglich. Bei Unterschreiten dieser Grenze wurden Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. In weiteren Fällen konnten Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Tarifunterschreitungen mangels Feststellbarkeit der notwendigen Daten nicht eingeleitet werden. Gleichwohl waren auch dann regelmäßig Ordnungsmaßnahmen aus anderem Anlaß möglich und notwendig. Sie ergaben sich zumindest wegen Verletzung der Pflicht zur ordnungsgemäßen Rechnungserstellung.

Die Bundesanstalt übermittelt die Prüfungsunterlagen mit Auswertungsergebnis der Erlaubnisbehörde, die zugleich Bußgeldbehörde ist. Dieses Auswertungsergebnis wird in Form eines Vorschlages für eine Entscheidung im Bußgeldverfahren durch die Länderbehörde erstellt. Bis Ende 1977 wurden insgesamt 762 Bußgeldvorschläge den zuständigen Erlaubnisbehörden übersandt. Die Höhe der vorgeschlagenen Geldbußen betrug insgesamt rd. 2,1 Millionen DM. Die Bußgeldverfahren richten sich sowohl gegen die Transportunternehmer als auch gegen deren Auftraggeber.

Die mangelnde personelle Ausstattung der unteren Verkehrsbehörden, die Zuständigkeit der Sachbearbeiter für weitere Sachgebiete und die Begrenzung der örtlichen Zuständigkeit auf das Gebiet einer Stadt oder eines Kreises erschweren die Bußgeldverfahren.

Zudem sind Anfangsschwierigkeiten bei den elf Ländern mit insgesamt je 348 unteren Verkehrsbehörden noch nicht überwunden. Insbesondere dauern die Verfahren z. T. noch zu lange. Die Ermittlungen benötigen häufig bereits selbst längere Zeit. In letzter Zeit läßt sich eine Verbesserung in der Abwicklung der Bußgeldverfahren erkennen. Die Außenstellen der Bundesanstalt haben ständigen Kontakt zu den Bußgeldbehörden. Die obersten Landesverkehrsbehörden unterstützen das gemeinsame Bemühen um zügiges Vorgehen. Weitere Erfahrungen bleiben hierzu abzuwarten. Die meisten Bußgeldanträge sind erst im Jahre 1977 und hier in größerem Umfange auch in der zweiten Jahreshälfte gestellt. In Fällen mit hohen Geldbußen werden vielfach die Gerichte angerufen.

Von den 762 Bußgeldvorschlägen der Bundesanstalt waren bis Ende 1977 insgesamt 241 Verfahren von den Bußgeldbehörden der Länder abgeschlossen.

Verfahren	Anzahl	Summe in DM
Bußgeldantrag	241	685 746
Bußgeldentscheidung	241	658 231
davon		
rechtskräftig	178	134 326
Einspruch zum Gericht ..	60	523 905
eingestellt	3	—

Bußgeldverfahren im Güternahverkehr erzeugen vielfach Auswirkungen auf das Privatrechtsverhältnis zwischen Auftraggeber und Unternehmer. Die Bundesanstalt prüft das tarifwidrige Verhalten der Beteiligten auf eine bußgeldrechtliche Verantwortlichkeit. Dabei hört sie zum Beispiel Auftraggeber und Unternehmer im Ordnungswidrigkeiten-Verfahren an. Diese bekommen also Gelegenheit zur Äußerung über die vorgeworfenen Tarifabweichungen (rechtliches Gehör). Sie erhalten damit zugleich beweiskräftige Unterlagen über Art und Umfang der festgestellten Tarifunterschreitungen. Dies ermöglicht ihnen einen Tarifausgleich. Die dabei geltend gemachten Forderungen können über die von der Bundesanstalt festgestellten Abweichungen hinausgehen. Derartige Nachzahlungen geschahen bei den von der Bundesanstalt eingeleiteten Verfahren mit erheblichen, auch über 100 000 DM hinausgehenden Beträgen.

1.2. Erfahrungen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

Nach den vorliegenden Erfahrungen erzielte die Bundesanstalt für den ersten Überwachungsabschnitt hinreichende Wirkung für den Güternahverkehrsmarkt. Der Beginn der Prüfungstätigkeit der Bundesanstalt hatte eine Signalwirkung für die Beteiligten. Das Bemühen um Ordnung im Gewerbe und bei den Unternehmen selbst bekam eine entscheidende Unterstützung. Hinzu kam die Prohibitivwirkung der

Überwachungsmaßnahmen. Die Gefahr des Entdecktwerdens war nunmehr konkret vorhanden. Die Unternehmen sowohl auf der Verlader- als auch auf der Frachtführerseite konnten sich eher auf ein tarifgerechtes Verhalten ihrer Wettbewerber einstellen.

Die gesetzgeberischen Maßnahmen haben sich nach dem derzeitigen Stand der Erkenntnisse als wirksam im Sinne der Zielsetzung des Gesetzes, nämlich einer verbesserten Tarifüberwachung im Güternahverkehr erwiesen. Die Überwachungstätigkeit der Bundesanstalt darf hierbei jedoch nicht isoliert gesehen werden. Sie ist eingebettet in weitere notwendige Maßnahmen. Zunächst geht es um die Informationsarbeit bei den am Güternahverkehrsmarkt Beteiligten. Ferner bedarf es einer ständigen Anpassung der Tarife an die jeweiligen Marktbedingungen. Schließlich müssen Zuwiderhandlungen insbesondere gegen die Tarifvorschriften wirksam geahndet werden.

Die Überwachungstätigkeit der Bundesanstalt führte zu einem besonderen Einblick in das Marktgeschehen bestimmter Verkehrsbereiche. Die Bundesanstalt konnte Aufschluß über die Struktur auf der Angebots- und Nachfrageseite eines Teilmarktes für bestimmte Güter sowie über die besonderen Wettbewerbsverhältnisse erlangen. Die Prüfungen der Bundesanstalt ließen ebenfalls die besonderen Schwierigkeiten bei der Ausgestaltung und Anwendung bestimmter Tarifvorschriften erkennen. Diese Schwierigkeiten traten sowohl auf Seiten der Tarifnutzer als auch auf Seiten der Überwachungsbehörden auf.

Eine Tarifüberwachung ist nur bei einer klaren Tarifregelung sinnvoll. Unterschiedliche Anwendungs- und Auslegungspraktiken führen zu Wettbewerbsverzerrungen. Das Bemühen der Landesverkehrsbehörden um Abhilfe ist ein wichtiger Bestandteil der Tarifüberwachung. Die Erfahrungen der Bundesanstalt aus der Ermittlungstätigkeit werden hier auch in der Zukunft helfen. Wichtig ist auch die rechtzeitige Anpassung der Tarifentgelte an die jeweiligen Marktbedingungen. Nur bei marktgerechten Tarifen kann die Bundesanstalt mit Aussicht auf dauerhaften Erfolg gegen Tarifverstöße vorgehen. Dies gilt auch für Provisionsabzüge und für die Problematik des Fuhrmannshandels.

1.3. Erfahrungen der obersten Landesverkehrsbehörden

Die Maßnahmen des Gesetzgebers, die Bundesanstalt in die Überwachung des Güternahverkehrs einzuschalten, wird von den Ländern positiv beurteilt. Die Erfahrungen der Länder decken sich im wesentlichen mit den Erfahrungen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Von einzelnen Ländern werden insbesondere folgende Gesichtspunkte hervorgehoben:

Als besonders hilfreich hat sich erwiesen, daß durch die Einschaltung der Bundesanstalt in die Tarifüberwachung den unteren Verkehrsbehörden eine fachkundige Behörde zur Seite gestellt worden ist. Die bisher durchgeführten Prüfungen der Bundesanstalt haben eine Signalwirkung gehabt. Ein verstärktes Interesse gegenüber Fragen der Tarifierstellung sowohl von Unternehmer- als auch von Verladerseite

war die Folge. Die Zusammenarbeit der Landesbehörden mit der BAG bei Tarifüberwachung im Güternahverkehr kann im allgemeinen als reibungslos und gut bezeichnet werden. Zum Teil sind allerdings auch Anfangsschwierigkeiten zu verzeichnen.

Es ist festzustellen, daß die Prüfungsmaßnahmen der Bundesanstalt auf dem Güternahverkehrsmarkt eine die Bereitschaft zur Einhaltung des Tarifs fördernde Unruhe ausgelöst haben. Dies wirkt sich nicht nur bei den Unternehmern, sondern insbesondere auch bei den Verladern/Auftraggebern aus. Die bisherigen Prüfungen und die daraus resultierenden Maßnahmen haben eine für nicht so schnell erreichbar gehaltene Breitenwirkung erzielt. Dies wird u. a. beispielhaft daraus erkennbar, daß in einem Land die Verbände des Hoch- und Tiefbaugewerbes in unregelmäßigen Abständen Kontakt mit der BAG suchen, um Fragen der Tarifierung zu erörtern.

Die Zusammenarbeit bei der Tarifüberwachung durch drei Institutionen (untere Verkehrsbehörde, BAG und Abrechnungsstelle) ist wirkungsvoll und sollte künftig beibehalten werden. Vielfach wird allerdings auch eine Überprüfung der bestehenden Tarifvorschriften für unerlässlich gehalten. Nach Auffassung der Länder wäre es verfehlt, allein mit Strafvorschriften und Überwachungsmaßnahmen zu versuchen, eine wesentlich verbesserte Tariftreue zu erreichen. Notwendige Voraussetzung für eine sinnvolle Tarifüberwachung ist eine marktgerechte Tarifierung.

1.4. Erfahrungen des Güternahverkehrsgewerbes

Der Bundesverband des Deutschen Güternahverkehrs e. V. (BDN) stellt fest, daß die Einschaltung der BAG in die Überwachung des Güternahverkehrs sich grundsätzlich bewährt hat. Die Bereitschaft zur Einhaltung der Tarife hat auf beiden Seiten zugenommen. Der Druck gewisser Verladern zur Unterschreitung der tariflichen Mindestsätze hat überall dort, wo die Tätigkeit der BAG sich bemerkbar gemacht hat, deutlich abgenommen.

Die im Bereich der Landessondertarife erfolgende Nachprüfung der Rechnungen durch Abrechnungsstellen wird vom BDN als eine unverzichtbare Voraussetzung für die Beschränkung des BAG-Potentials auf den derzeit bestehenden Umfang und für die optimale Wirksamkeit der Überwachungstätigkeit gesehen.

Auch der BDN hält es für wichtig, die von der BAG gewonnenen Struktur- und Marktdaten im Tarifbereich zu verwerten, um eine bessere Marktnähe zu fördern.

Nach Mitteilung des BDN ist die Reaktion der Unternehmer des Güternahverkehrs, die zur Zahlung eines Meldebeitrages an die BAG verpflichtet wurden, im allgemeinen durchaus positiv. Nur vereinzelt wird Kritik an dem Meldebeitrag geübt, wenn die Unternehmer auf Grund übersteigerter Erwartungen nicht einzusehen vermögen, daß die BAG mit ihren beschränkten Mitteln nicht in der Lage ist, Druck von Verladern auf die tariflichen Mindestpreise in jedem Einzelfall abzustellen.

Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V. (BDF) hat sich der Stellungnahme des BDN angeschlossen.

1.5. Erfahrungen der Wirtschaft

Der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) betont, daß die industrielle Verladerschaft grundsätzlich stets auf Einhaltung der für den Güternahverkehr geltenden Tarifvorschriften bedacht ist. Nach Auffassung des BDI sind deshalb als Folge mangelnder Marktgerechtigkeit des Tarifs nicht etwa Tarifverstöße, sondern Transportverlagerungen auf andere Verkehrsmittel oder Verkehrsarten zu verzeichnen, solange beim Tarifgeber die Bereitschaft zu größerer preispolitischer Flexibilität fehlt. Der BDI ist der Meinung, daß die Überwachungstätigkeit der BAG bislang trotz der ihr auf Grund von Umlagen zur Verfügung stehenden Mittel von rd. 4,5 Millionen DM/Jahr gering ist. Bei der Vielzahl von Nahverkehrstransporten ist die Tätigkeit kaum quantifizierbar.

Der BDI weist darauf hin, daß die schon im Gesetzgebungsverfahren vorgetragenen Bedenken durch die tatsächliche Entwicklung nicht ausgeräumt worden sind. Die zusätzliche Überwachung der Tarife durch die BAG wird für die Zusammenarbeit der Partner als belastend angesehen und als aufwendige, kostenverursachende Einrichtung negativ eingeschätzt. Die strukturellen Probleme des Güternahverkehrsgewerbes werden dadurch nicht geringer. Die Erfahrungen des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT), die auf Berichten der Industrie- und Handelskammern beruhen, sind unterschiedlich. Die Schwerpunktbildung bei der Überwachungstätigkeit der BAG nach güterartbezogenen und regionalen Gesichtspunkten hat dazu geführt, daß in mehreren Bereichen nennenswerte Kontrollen noch nicht festgestellt worden sind. In den übrigen Bereichen ergibt sich hinsichtlich der festgestellten Tarifverstöße wiederum ein unterschiedliches Bild. Auch die Reaktionen der Beteiligten auf die Überwachungsmaßnahmen sind unterschiedlich. Einerseits beobachten die Industrie- und Handelskammern eine gewisse disziplinierende Wirkung der Tarifüberwachung. Als hilfreich empfunden wurde die informatorische, belehrende Wirkung, die von der Überwachungstätigkeit ausgeht. Andererseits wurde die Entrichtung von Bußgeldern als „Pech“ bewußt in Kauf genommen. Auch führte die Drohung der Kontrolle vielfach zu einem näheren Zusammenrücken der Vertragspartner, d. h. zu einer gründlicheren Verschleierung der tatsächlichen Preisgestaltung und zu einer Erschwerung der Überprüfungsmöglichkeiten. Teilweise wurde auch auf den „grauen“ Werkverkehr ausgewichen.

Die oft geäußerte Behauptung, daß die festgestellten Tarifverstöße auf „Marktungleichgewichten“ oder auf „Verladerübermacht“ zurückzuführen sind, wird vom Deutschen Industrie- und Handelstag skeptisch beurteilt. Es wird darauf hingewiesen, daß es bereits zu einzelnen Korrekturen der geltenden Tarife gekommen ist, weil sie offensichtlich weder der Marktnach noch der im speziellen Fall gegebenen Kostensituation entsprachen.

Dies läßt den Schluß zu, daß die Überwachung durch die BAG nicht nur der Aufdeckung und Ahndung von Tarifverstößen dient, sondern daß sie offensichtlich auch dazu führt, daß geltende Tarife hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Gegebenheiten des jeweiligen lokalen oder regionalen Teilmarktes durchleuchtet werden.

Daraus ergibt sich für die Wirtschaft, daß die Frage nach der künftigen Kontrollpraxis der BAG weniger wichtig ist als die Frage, wie man für jene Teilmärkte, auf denen sich eine marktnahe Tarifpolitik augenscheinlich als schwierig erweist, zu einem praxisgerechteren Tarifsysteem oder Tarifbildungsverfahren gelangen kann.

2. Entwicklung des personellen, finanziellen und verwaltungsmäßigen Aufwandes

2.1. Personelle Auswirkungen

In den Haushaltsjahren bis 1978 wurden für das neue Aufgabengebiet der Bundesanstalt insgesamt 85 Stellen zur Verfügung gestellt. Dabei wurden durch einen Nachtragshaushalt noch in 1975 die Voraussetzungen geschaffen, daß bereits zum 1. Januar 1976 zusätzliche Betriebsprüfer ihre Arbeit aufnehmen konnten. Von den 85 Stellen entfallen

31 Stellen auf Betriebsprüfer

16 Stellen auf Tarifsachbearbeiter

11 Stellen auf Rechtssachbearbeiter.

Die übrigen Stellen entfallen auf Bedienstete für Büro-, Registrier-, Schreib- und Kassenarbeiten. Damit ist der im Anhörungsverfahren am 6. November 1974 vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages von der Bundesanstalt geschätzte zusätzliche Personalbedarf nicht überschritten worden. Die Bundesanstalt hat sich auf die Genehmigung des zusätzlichen Personals im Rahmen eines dreijährigen Stufenplans eingestellt.

Die Einarbeitung insbesondere von Betriebsprüfern erfordert mehr als ein Jahr. Die Bundesanstalt hat ihre Tätigkeit auf dem neuen Arbeitsgebiet dementsprechend in Angriff genommen.

2.2. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten der Bundesanstalt werden nicht aus Mitteln des Bundeshaushaltes bestritten; sie werden vielmehr durch Umlagen und Meldebeiträge bei den überwachten Unternehmungen gedeckt. Dabei gilt das Kostenverursachungsprinzip: Die einzelnen Kostenträgergruppen (Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs, Unternehmer des Werkfernverkehrs, Abfertigungsspediteure, Deutsche Bundesbahn) haben die auf ihre Gruppen entfallenden Kosten der Überwachung zu tragen. Dies gilt auch für den neuen Kostenträger „Unternehmer des gewerblichen Güternahverkehrs“. Die Unternehmer zahlen jährlich Meldebeiträge. Die anteiligen Kosten des Kostenträgers Güternahverkehr ergeben sich aus der nachfolgenden Aufstellung:

	1976	1977	1978
Personalkosten	2 200 000	2 885 000	3 268 000
Sachkosten	1 400 000	1 800 000	1 141 000
insgesamt ...	3 600 000	4 685 000	4 409 000

Damit hält sich der finanzielle Aufwand im Rahmen der vorausgegangenen Schätzungen.

Um von den Unternehmern des Güternahverkehrs die anteiligen Kosten der Tarifüberwachung erheben zu können, war es notwendig, die genaue Anzahl der Unternehmer des allgemeinen Güternahverkehrs festzustellen. Bisher sind rd. 42 000 Güternahverkehrsunternehmen erfaßt. Diese Zahl dürfte sich kaum erheblich erhöhen. Das Register über die Erfassung der Güternahverkehrsunternehmen ermöglicht erstmalig genaue Untersuchungen über die Struktur dieses Gewerbes. Der Meldebeitrag der Unternehmer des Güternahverkehrs konnte daher nach der Anzahl der dem Unternehmen im Kalenderjahr zur Verfügung stehenden Kraftfahrzeuge differenziert werden. Hierbei wurde davon ausgegangen, daß ein Unternehmen mit einem größeren Fuhrpark einen höheren Überwachungsaufwand verursacht als ein Unternehmen mit weniger Kraftfahrzeugen. Der Unternehmer zahlt im Kalenderjahr 1978 je Kraftfahrzeug höchstens 55 DM an Meldebeitrag.

2.3. Verwaltungsmäßige Auswirkungen

Die Unterstützung der unteren Verkehrsbehörden durch die Bundesanstalt geschieht vorwiegend durch Betriebsprüfungen und deren Auswertung sowie durch Übermittlung des Auswertungsergebnisses in Form eines Vorschlages für eine Entscheidung im Bußgeldverfahren.

Die Unterstützung der unteren Verkehrsbehörden beschränkt sich jedoch nicht nur auf die Ermittlungstätigkeit. Mit zunehmender Erfahrung bei den Landesverkehrsbehörden und der Bundesanstalt hat die allgemeine Zusammenarbeit gerade in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen.

Die Bundesanstalt kann in Verfolg des neuen Auftrages die Erlaubnisbehörden entlasten. Die Konstruktion der Bundesanstalt als einheitliche Behörde im ganzen Bundesgebiet führt zu einer flexiblen Einsatzfähigkeit. Stadt-/Kreis- oder Ländergrenzen sind bei Ermittlungen ohne Bedeutung. Über die Zentrale der Bundesanstalt lassen sich Tätigkeiten der Außenstellen sowie Anwendungs- und Auslegungsfragen koordinieren und steuern.

Erlaubnisbehörde und Bundesanstalt unterrichten sich gegenseitig über die beabsichtigten Prüfungsmaßnahmen. Damit ist ein abgestimmtes Vorgehen gewährleistet. Das einvernehmliche Verfahren der Abstimmung mit den Ländern hat sich inzwischen gut eingespielt und auch bewährt. Anfänglich vereinzelt geäußerte Bedenken hinsichtlich der Einschaltung der Bundesanstalt sind inzwischen abgebaut.