

## Aus der Gründerzeit

Von Fritz Bobran

50 erfolgreiche Jahre B.W.V.!

Viele der Ziele und Aufgaben, die Anlass zur Gründung des Verbandes gegeben haben, sind erreicht worden. Freilich sind neue Ziele und Aufgaben hinzugekommen, an denen auch in Zukunft zu arbeiten sein wird. Das Jubiläum des B.W.V. gibt Anlass, den Blick zurück in die Zeit der Verbandgründung zu werden: .

Seit jeher war es aus Sicht der öffentlichen Hand stets ein lohnendes Bemühen, sich im Straßenverkehr, insbesondere beim Werkverkehr, neue Geldquellen zu erschließen. Dabei diente die vermeintliche allgemeine gesellschaftliche Bedeutung der Bahn als willkommener Vorwand und Argument. So stellte sich die Situation zu Beginn der 50er Jahre dar. Die Bundesregierung nutzte die eingetretene prekäre Situation der Bahn aus, um den Werkverkehr mit einer Sondersteuer – der Straßenverkehrsabgabe – zu belegen. Diese traf vor allem die mittelständische Wirtschaft, die noch am Anfang des Aufbaus stand, hart und wirkte sich gegenüber Schiene und allgemeinem Straßenverkehr wettbewerbsfeindlich aus. Die Sorge um die eigene Existenz ließ den Widerstand gegen diese „Sonderbehandlung“ steigen. Der Wunsch und die Notwendigkeit, gegen diese ruinöse Steuer auch aktiv vorzugehen, führte schließlich dazu, dass sich eine Handvoll mittelständischer Betriebe um den rührigen Dr. Walther Hartmann, der eine Baustoffhandlung in Krefeld betrieb, zusammenfand und den Bundesverband für den gesamten Werkverkehr gründete, um gemeinsam ein größeres Gewicht gegenüber dem Fiskus in die Waagschale werfen zu können.

Zunächst erfolgte eine interne Konsolidierung, bis Geschäftsräume in Düsseldorf – Gartenstraße – bezogen und ein hauptamtlicher Geschäftsführer bestellt werden konnte. Nun war es endlich möglich geworden, auch nach außen und schließlich auch gegenüber Ämtern und Behörden aktiv zu werden und gerichtlich gegen eine Diskriminierung des Werkverkehrs vorzugehen. Dabei ergaben sich zunächst prozessuale Hürden, weil der Verband für eine Klage nicht aktiv legitimiert war. So mussten Mitglieder geworben werden, die offiziell bereit waren, als Kläger aufzutreten, wobei die Auswahl so gestaltet werden sollte, dass möglichst viele Varianten

der Beschwerer vertreten waren. Schließlich konnte ordnungsgemäß Verfassungsbeschwerde erhoben werden. Das Verfahren zog sich insgesamt über 17 Jahre hin. Darüber waren Inhaber gestorben und manches Unternehmen insolvent geworden. Ersatzkläger mussten nachbenannt werden, was stets zu weiteren Verzögerungen des Verfahrensablaufs führte. Diese Verfahrensdauer stellte kein Ruhmesblatt des Gerichts dar. Endlich erfolgte nach dieser langen Zeitdauer ein Urteil, das die Verfassungsmäßigkeit der Steuer bestätigte, wohl auch unausgesprochen deshalb, weil eine enorme Rückzahlungsverpflichtung auf den Fiskus zugekommen wäre. Das Urteil wurde damit begründet, dass dem Gesetzgeber auch gestattet sei, außerhalb fiskalischer Gesichtspunkte, Steuern auch zum Zwecke einer politischen oder wirtschaftlichen Steuerung zu erheben. Damit überschritt das Gericht den bis dahin gültigen Grundsatz, dass Steuern nur aus hoheitlichen, fiskalischen Gründen erhoben werden dürften. Es billigte danach die regulierende Funktion der öffentlichen Hand mit Steuern.

Nicht zuletzt durch dieses auch jedenfalls in der Wirtschaft öffentlichkeitswirksame Verfahren hatte der B.W.V. an Bekanntheit und Ansehen gewonnen. Ein ständiges Ansteigen der Mitgliederzahl war die Folge. Zwischenzeitlich vollzogen sich in der Struktur des Verbandes Änderungen. Wegen Differenzen in der strategischen Zielverfolgung, gepaart mit persönlichen Gründen, trat der Vorsitzende von seinem Amt zurück. In der Mitgliederversammlung des Jahres 1966 in Berlin wurde der Verfasser dieser Rückschau „vorübergehend“ – für 26 Jahre – zum Vorsitzenden gewählt. Zudem trat auch ein Wechsel in der Geschäftsführung ein, die schließlich von Dr. Wolfgang Vaerst, dem späteren Vorsitzenden der Deutschen Bundesbahn, übernommen wurde.

Trotz der Straßenverkehrssteuer war der Hunger des Fiskus nach Mehreinnahmen aus dem Straßenverkehr nicht gestillt, sondern anscheinend weiter genährt worden. So kam es zum sogenannten Leberpfennig – benannt nach dem damaligen Verkehrsminister – der gestaffelt eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene bewirken sollte. Im Grundsatz ging es jedoch entgegen der offiziellen Version mehr um Mehreinnahmen, als um Verkehrspolitik. Es mangelt wohl bis zum heutigen Tage an der Einsicht, dass die moderne, dezentralisierte globale Wirtschaft unter Termindruck eines reibungslosen wettbewerbsfähigen Straßenverkehrs bedarf.

Zum zweiten Mal musste der Klageweg an das Verfassungsgericht beschritten werden. Zwar blieb dieser Klage der Erfolg versagt. Spezieller als im ersten Verfahren urteilte das Gericht aber, dass der Gesetzgeber zu Gunsten der Bundesbahn regulierend in den Straßenverkehr einwirken könne. Immerhin schränkte das Gericht ein, dass Eingriffe dieser Art angemessen und effektiv gestaltet sein müssten, was für die Verkehre mit geringem Gesamttransportvolumen - z.B. Möbel – nicht zuträfe.

Ende der 60er Jahre verlagerte der B.W.V. seinen Sitz in die Bundeshauptstadt Bonn. Gleichzeitig erweiterte er seinen Aufgabenbereich um die Wahrnehmung der Interessen der Auftraggeber von Spediteuren und Frachtführern. Um dies auch nach außen zu dokumentieren, wurde der Verband umbenannt in Bundesverband Werkverkehr und Verlader. Die scharf regulierte Verkehrsmarkordnung und die staatlich verordneten Zwangstarife, deren Einhaltung die eigens hierfür gegründete Bundesanstalt für den Güterfernverkehr scharf kontrollierte, lösten weiteren Bedarf nach Beratung und entschiedener Interessenvertretung aus. Der Mitgliederbestand stieg bis Mitte der 80er Jahre auf über 2000 Unternehmen aus Industrie und Handel an. Ende der 80er Jahre machte der B.W.V. gegen das Zwangstarifsystem mobil und brachte ein von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr betriebenes Tarifausgleichsverfahren vor den Europäischen Gerichtshof. Dieses Verfahren war schließlich auch der Auslöser für die zum 1.1.1994 erfolgte Tariffreigabe. Rund vier Jahre später erfolgte der nächste Schritt mit der Liberalisierung der Verkehrsmarkordnung und der Aufgabe der vom B.W.V. stets bekämpften Kontingentierung der Genehmigungen für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

Auch wenn die Verkehrsmarkordnung in weiten Bereichen dereguliert wurde: An der Fiskal-Schraube wurde immer weiter gedreht.

Trotz aller Bekundungen zielen Erhöhungen der Mineralölsteuer sowie Einführung einer Mautgebühr auf Autobahnen wieder auf die Erzielung von Mehreinnahmen aus dem Straßenverkehr. Die Begründung, mit der die Einführung schmackhaft gemacht werden soll, nämlich eine – angebliche – Zweckbindung der Mittel für die Infrastruktur, erscheint fadenscheinig.

Der Kreis 50 Jahre B.W.V. schließt sich. Die Arbeit des Verbandes war in dieser Zeit erfolgreich und brachte auf verschiedenen Gebieten – Marktzugang zum Güterkraftverkehr, Preisbindungen u.a. – Erleichterungen und gute Ergebnisse vor allem für den Werkverkehr betreibenden Mittelstand. Der B.W.V. hat sich in diesen Jahren einen festen, beachteten und wirkungsvollen Platz innerhalb der Verkehrswirtschaft national und international gesichert und bewahrt.

Die Arbeit an einer Verbesserung der Verhältnisse wird solide und konsequent fortgeführt. Dem Verband und seinen aktiven Repräsentanten sei eine glückliche Hand und viel Erfolg bei ihren Bemühungen und Entscheidungen gewünscht.