

METHODOLOGISCHE FRAGEN DER ARBEITSTEILUNG IM TRANSPORTWESEN*

Von

H. VOGEL, und K. FLEISCHHAUER

Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List, Dresden

I. Der Stand der Arbeitsteilung in der DDR

Unter den zahlreichen Problemen der Arbeitsteilung im Gütertransport nimmt die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr eine Schlüsselstellung ein.

Diese Bedeutung ergibt sich aus der großen Transportmenge bzw. -leistung dieser beiden Transportzweige, aus der verkehrsgeographischen Überlagerung im Verkehrsnetz der meisten Länder und der zunehmenden Überschneidung bzw. Annäherung der Aufgabengebiete in technischer, technologischer und ökonomischer Hinsicht.

Mit dieser Annäherung wird die zweckmäßige Gestaltung der Wechselbeziehungen von Eisenbahn und Kraftverkehr nach volkswirtschaftlichen Kriterien zu einer vorrangigen Aufgabe.

In Beachtung der Leistungsfähigkeit von Eisenbahn und Kraftverkehr ist diese Arbeitsteilung unter dem Gesichtspunkt des wirkungsvollsten Arbeitskräfte-, Energie- und Materialeinsatzes zu bestimmen.

Kernfrage aller Einzelprobleme der Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr ist der bekannte Tatbestand, daß eisenbahngünstige Ferntransporte im Kraftverkehr in erheblichem Umfang durchgeführt werden, daß andererseits kraftverkehrsgünstige Transporte im Nahverkehrsbereich durch die Eisenbahn erfolgen. Dabei sind die transportökonomischen Fragestellungen der Arbeitsteilung im Nah- und Fernverkehr unterschiedlich gelagert.

In der DDR wird die Arbeitsteilung an einer Entfernungsgrenze von 50 km Luftlinie (= 66 Tarifkilometer) zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr orientiert. Diese Entfernungsbestimmung grenzt damit zugleich die Bereiche des Nah- und Fernverkehrs voneinander ab.

Gerechnet wird dabei vom Mittelpunkt des Ortes der ersten Beladestelle bis zum Mittelpunkt des Ortes der am weitesten entfernten Entladestelle.

* Vortrag gehalten im Institut für Verkehrstechnik und Organisation, Abteilung Verkehrs- und Betriebswirtschaft am 10. Mai, 1979. TU Budapest

Tabelle 1

Entwicklung der Transportmenge im Nah- und Fernverkehr bei Eisenbahn und Kraftverkehr der DDR von 1965 bis 1976 (in %) [1. S. 115]

Jahr	Eisenbahn		Kraftverkehr		Anteil des Kraftverkehrs	
	Nahv.	Fernv.	Nahv.	Fernv.	Nahv.	Fernv.
1965	100,0	100,0	100,0	100,0	84,5	7,5
1970	90,6	106,9	131,8	196,4	90,7	12,9
1975	97,8	121,1	165,5	298,2	91,9	16,6
1976	97,0	125,0	190,0	334,2	92,2	17,8

Die Festlegung dieser Entfernungsgrenze, die im übrigen ihre historische Entstehung in dem vor dem 2. Weltkrieg entstandenen »Reichskraftwagentarif (RKT)« hat, insoweit ein historisches Relikt darstellt, hat zu folgenden Regelungen geführt:

- Der Kraftverkehr führt grundsätzlich alle Transporte innerhalb dieser 50-km-Zone durch. Zusätzlich übernimmt der Kraftverkehr solche Fernverkehrstransporte, die aus Gründen der Eilbedürftigkeit, der Unversehrtheit des Ladegutes o. ä. Gründen von ihm zweckmäßiger durchgeführt werden können.
- Die Eisenbahn der DDR übernimmt die Erfüllung aller Transportaufgaben, die über den Nahverkehrsbereich hinausgehen und nicht zu den eben erwähnten, vom Kraftverkehr zu übernehmenden Fernverkehrsleistungen gehören.

Daneben gehören zum Aufgabengebiet der Eisenbahn im Nahverkehrsbereich

- Transporte in Spezialgüterwagen,
- Massentransporte in geschlossenen Zügen,
- direkte Eisenbahntransporte, die in Anschlußbahnen beginnen *und* enden (dabei Mindestentfernung 20 km Luftlinie) sowie solche Transporte mit einer Mindestentfernung von 30 km, wenn in der Anschlußbahn der Transport beginnt *oder* endet.

Dabei wird unterschieden in eine generelle Regelung und Regelungen, die unabhängig von einer Entfernungsgrenze nach Prioritäten wirksam sind.

Mit diesen Festlegungen sind, unabhängig von der Vollständigkeit ihrer Wirksamkeit, grundsätzliche volkswirtschaftliche Maßstäbe für die Arbeitsteilung gesetzt worden, die sich in der Verkehrspraxis bewährt haben. Es kann festgestellt werden, daß bei Eisenbahn und Kraftverkehr nach diesem Konzept verfahren wird und damit erhebliche Kapazitätsreserven erschlossen werden konnten. Generell wird entsprechend dieser Erfahrungen auch künftig an dieser Aufgabenteilung festgehalten werden.

Dabei ist klar, daß diese Aufgabenteilung ein Prozeß ist, der dem Einfluß einer Reihe von Faktoren unterliegt, die eine fortlaufende Überprüfung der Wirksamkeit der Arbeitsteilung bedingen. Wichtigster Faktor ist die ständig fortschreitende Vergesellschaftung der Produktion und die Wirksamkeit wirtschaftsorganisatorischer Kategorien und Gesetzmäßigkeiten, allem voran der Konzentration und Spezialisierung der gesellschaftlichen Produktion.

Das Problem der Aufgabenteilung ist eine Fragestellung von hoher Komplexität, weil es im Prinzip alle Transport- und Volkswirtschaftszweige betrifft, es ist zugleich differenziert, weil die Bedingungen, unter denen die Transportbeteiligten an der Arbeitsteilung mitwirken, die Berücksichtigung der jeweils wirkenden technischen, technologischen und ökonomischen Einflußfaktoren notwendig machen.

Es muß festgestellt werden, daß im Nahverkehrsbereich der DDR die Aufgabenteilung weitgehend mit den volkswirtschaftlichen Erfordernissen übereinstimmt. Anders ist hingegen die Situation im Fernverkehr, sie ist hier durch eine zunehmende parallele Bestätigung von Eisenbahn und Kraftverkehr gekennzeichnet. Diese Tendenz bedarf eingehender volkswirtschaftlicher Analysen, denen gegenwärtig in unserer Verkehrspolitik verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Welche Ursachen führten zu diesem Widerspruch? Sie sind zunächst objektiver Natur. Mit der wachsenden Leistungsfähigkeit der Technik im Straßengüterverkehr, insbesondere der Ausgestaltung der materiell-technischen Basis, wuchsen auch die Möglichkeiten der Ausweitung der Kraftverkehrstätigkeit. Hinzu kommt, daß mit dem wachsenden Anteil von Lastkraftwagen und Sattelzügen mit großer Nutzlast die Kostendegression größerer Transportmengen bei gleichzeitiger Vergrößerung der Transportweite zu einem stimulierenden Faktor wurde, wobei die volkswirtschaftliche Problematik einer solchen Tendenz zwar erkannt, im Einzelfall sich jedoch diese Tendenz immer häufiger durchsetzte.

Schließlich war auch die nicht immer ausreichende Leistungsfähigkeit der Eisenbahn Anlaß zur Übertragung von Fernverkehrsaufgaben an den Kraftverkehr, wobei auch der Werkverkehr zunehmend beteiligt war, ungeachtet der allgemeinen anerkannten Auffassung, daß die Ökonomie seiner Betätigung im Fernverkehr meist ungenügend ist.

Ein letzter Faktor ist die nicht immer den volkswirtschaftlichen Erfordernissen adäquate Planungs- und Bewertungspraxis, die an verschiedenen Stellen zur Ausdehnung des Straßengüterverkehrs im Fernverkehrsbereich führte.

Bei der Beurteilung dieser Situation und der Vorbereitung entsprechender Maßnahmen zur Durchsetzung einer volkswirtschaftlich effektiveren Arbeitsteilung sind zwei Entwicklungsprobleme von Bedeutung:

- Die Notwendigkeit, den volks- und verkehrswirtschaftlichen Strukturwandel richtig zu beurteilen und die sich daraus für Eisenbahn und Kraftverkehr ergebenden Konsequenzen der Arbeitsteilung abzuschätzen. In dieser Hinsicht kann erwartet werden, daß sich die Kraftverkehrsbeschäftigung im Fernverkehr nicht wesentlich verringert, eher aber verstärkt, zum anderen
- die Erscheinung, daß nach unseren Untersuchungen nur für etwa 15% der vom Kraftverkehr im Bereich des Fernverkehrs beförderten Güter eine echte Prioritätsbedingung vorliegt, d. h. diese Transporte aus verschiedenen Gründen nicht substituierbar sind. Dazu gehören mit etwa 8% eilbedürftige Versorgungsgüter, mit etwa 4% Transporte mit eilbedürftigen Gütern zur Sicherung der Produktion und mit etwa 3% Güter in sogenannten Verteilerfahrten, die im Eisenbahnverkehr nicht durchführbar sind.

Insgesamt läßt sich für unsere Bedingungen feststellen, daß die Aufgabenteilung und Effektivität der Fernverkehrstransporte, vornehmlich des Kraftverkehrs, in höherem Maße und größerer Konsequenz den objektiven technisch-technologischen Möglichkeiten und gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen müssen, die verkehrspolitischen Maßnahmen darauf abgestellt werden müssen, auf der Grundlage verbesserter technisch/technologischer Möglichkeiten die gesellschaftlichen Erfordernisse einer hohen Leistungsfähigkeit des Transportsystems wirksamer durchzusetzen.

In der DDR wurden in den letzten Jahren hierzu umfangreiche Untersuchungen vorgenommen, die sowohl die Grundsatzfragen wie auch Methoden und Instrumente der Arbeitsteilung betrafen.

2. Erfahrungen mit Methoden der Arbeitsteilung in der DDR

Für die Durchsetzung einer volkswirtschaftlich zweckmäßigen Arbeitsteilung gibt es zwei grundsätzliche Möglichkeiten, die zueinander in Beziehung stehen:

- Realisierung mit ökonomischen Methoden
- Realisierung mit administrativen Methoden.

In der DDR wird mit beiden Methoden gearbeitet, wobei allerdings die jeweils erzielten Ergebnisse unterschiedlich zu bewerten sind. Generell besteht unsere Zielstellung darin, den ökonomischen Methoden — wie auch bereits in der Vergangenheit — einen immer größeren Anteil einzuräumen.

Die Beeinflussung der Arbeitsteilung mittels ökonomischer Methoden erfolgt hauptsächlich über den Preis. Dabei sind wir in der Vergangenheit davon ausgegangen, daß die Grenze zwischen Fern- und Nahverkehr — die zugleich Grundlage für die Aufgabenteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr ist — bei etwa 50 km liegt. Dementsprechend sind in der Regel im

Entfernungsbereich bis 50 km die Kraftverkehrstransporte preisgünstiger. Neuere Untersuchungen haben jedoch ergeben, daß infolge der inzwischen eingetretenen technologischen und ökonomischen Veränderungen diese Entfernungsgrenze heute bei etwa 90 km liegt. Es ist offensichtlich, daß dies nur ein pauschaler Wert ist; in Wirklichkeit weicht die Entfernungsgrenze in jedem konkreten Beförderungsfall mehr oder weniger stark davon ab. In Abhängigkeit von der Gutart und der Nutzlast des Kraftfahrzeugs ist in unserem Tarifsysteem die Entfernungsgrenze, ab der im Fernverkehr die Eisenbahn Preisvorteile bietet, unterschiedlich. Sie kann im Extremfall bei hochwertigen Gütern über 300 km liegen.

Es ist für die DDR festzustellen, daß die Tarife — ausgenommen den Nahbereich bis 50 km — eine nicht ausreichende Wirkung auf die Realisierung der volkswirtschaftlich zweckmäßigen Arbeitsteilung haben. Das hat folgende hauptsächliche Ursachen:

- Die Tarife spiegeln in nicht ausreichendem Maße die tatsächlichen Aufwendungen in den einzelnen Entfernungsbereichen und für die unterschiedlichen Gutarten wider.
- Für einen relativ großen Teil der Betriebe — nämlich für die Produzenten hochwertiger Güter — stellen die Transportkosten nur einen kleinen Anteil an den Gesamtselbstkosten dar, so daß die Entscheidung über den Einsatz eines bestimmten Transportmittels vorwiegend nach qualitativen Kriterien der Transportdurchführung getroffen wird. So beträgt z. B. der Anteil der Eisenbahnfracht am Industrieabgabepreis

bei Kohle	219% . . . 30%
bei Baumaterialien	443% . . . 107%
bei Metallen	2%
Techn. Benzine	0,6%

(vgl. (2; S. 31))

Zweifellos spielen die Transportkosten bei den Massengütern eine entscheidende Rolle, so daß hier dem Transportpreis tatsächlich eine wesentliche Bedeutung bei der Auswahl des geeignetsten Transportzweigs zukommt. Diese Massengüter bilden auch größtenteils den Anteil am gesamten Güteraufkommen, für den praktisch ein bestimmter Transportzweig vordeterminiert ist, für den also eine Entscheidung über das zweckmäßigste Transportmittel nicht getroffen werden muß. Der Anteil dieser Güter an der gesamten Transportmenge wird mit etwa 70% geschätzt.

Die bessere Annäherung der Tarife an die unterschiedlichen Aufwendungen bietet keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. Für die Transportbetriebe der DDR ist hierfür allerdings eine differenziertere Ermittlung der Kosten erforderlich.

Für die höhere Wirksamkeit der Tarife bei der Transportmittelwahl der Verkehrskunden bietet sich an, durch überhöhte Preise in bestimmten

Entfernungsbereichen für den jeweiligen Transportzweig die Kunden auf das ökonomisch zweckmäßigste Transportmittel zu orientieren. Jedoch führt selbst eine bedeutende Preisanhebung bei den meisten davon betroffenen Verkehrskunden zu keiner solchen Veränderung der Transportkostenanteile, die zwangsläufig in breitem Maße zu veränderten Verhaltensweisen der Verkehrskunden in Bezug auf die Transportmittelwahl führt.

Es soll am Rande noch ein weiteres Problem genannt werden, das im Zusammenhang mit dem zum Teil geringen Transportkostenanteil steht. Wir sind der Auffassung, daß die Gütertransportleistungen in der DDR überhöht sind, nicht dem gesellschaftlich notwendigen Bedarf entsprechen. Die niedrigen Transportkostenanteile sind in vielen Betrieben und Wirtschaftszweigen die Ursache, daß bereits bei der Gestaltung der Absatz- und Lieferbeziehungen nicht konsequent genug auf möglichst rationelle Lieferbeziehungen geachtet wird. Wir vertreten die Auffassung, daß deshalb dem Transportwesen für die »Rationalisierung des Beförderungsbedarfs« eine entscheidende Rolle zukommt und untersuchen gegenwärtig die hierfür geeigneten Methoden.

Die Anwendung administrativer, gesetzlicher Maßnahmen ermöglichte gezielte und differenzierte Festlegungen zur Realisierung der Arbeitsteilung. Dabei wird davon ausgegangen, daß diese Festlegungen auf exakten ökonomischen Berechnungen beruhen und nicht zu erhöhten Verwaltungsaufwand führen, d. h. daß diese Maßnahmen eine höhere Effektivität in der Transportdurchführung bewirken.

Grundsätzlich besteht in der DDR für den Verkehrskunden die freie Transportmittelwahl. Das heißt, daß die Versender selbst bestimmen, mit welchem Transportzweig sie eine bestimmte Beförderungsaufgabe lösen wollen. Dabei sind sie jedoch an die Einhaltung bestimmter Rechtsnormen gebunden, die im wesentlichen in der »Transportverordnung« sowie in der »Transportbilanzierungsanordnung« enthalten sind und die freie Transportmittelwahl einschränken.

Folgende wichtigsten Festlegungen seien hier genannt:

1. Die Versender melden jährlich ihren Transportbedarf bei dem jeweils zutreffenden Transportzweig an. Monatlich erfolgt dazu im Rahmen der operativen Transportplanung eine Ergänzung. Die Transportzweige prüfen, ob die Grundsätze der volkswirtschaftlich effektiven Arbeitsteilung eingehalten werden. Das ist insbesondere bei der operativen Transportplanung infolge der detaillierteren Bedarfsangaben gut möglich. Dabei werden auch die Transportausschüsse wirksam. Der Zentrale Transportausschuß sowie die Transportausschüsse in den Bezirken können hierfür entsprechende Beschlüsse fassen. Den Transportausschüssen gehören leitende Mitarbeiter des Transportwesens und der Wirtschaftsorgane an.

Dabei geht es jedoch nicht primär um operative Eingriffe, sondern um die

- Gestaltung langfristiger, stabiler und effektiver Formen der Arbeitsteilung:
2. Die Kraftverkehrsbetriebe üben gegenüber dem Fahrzeugpark der Betriebe außerhalb des Transportwesens (Werkverkehr) bestimmte koordinierende Funktionen aus. Damit wird das Ziel verfolgt, die großen Kapazitäten des Werkverkehrs sinnvoll in die Lösung der Transportaufgaben einzubeziehen, auch für den Werkverkehr die Grundsätze der Arbeitsteilung anzuwenden. Trotz der dabei bereits erzielten Ergebnisse muß festgestellt werden, daß die Einflußmöglichkeiten auf den Werkverkehr begrenzt bleiben.
 3. Der Stückguttransport wird durch eine Transportgemeinschaft von Eisenbahn und Kraftverkehr durchgeführt. Der Kunde hat somit keinen Einfluß auf die Wahl des Transportmittels; die Abfertigung erfolgt auf der Grundlage eines einheitlichen Frachtbriefs. Damit ist eine ökonomisch begründete Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr möglich. Die Eisenbahn befördert Stückgut konzentriert zwischen 170 Stückgutknoten, während der Kraftverkehr die Flächenverteilung übernimmt.

Die dargelegten Methoden für die Durchsetzung der Arbeitsteilung in der DDR — sie stellen nur eine Auswahl dar — haben sich prinzipiell bewährt; die Durchführung der Transportprozesse konnte mit Hilfe der Arbeitsteilung effektiver gestaltet werden. Wir sind uns aber bewußt, daß mit der weiteren Vervollkommnung der Arbeitsteilung das Transportwesen der DDR noch erhebliche ökonomische Reserven erschließen kann.

4. Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Arbeitsteilung

Für die Vervollkommnung der Arbeitsteilung im Transportwesen gilt es die Vorzüge sozialistischer Produktionsverhältnisse noch besser zu nutzen. Die Durchsetzung der einheitlichen Verkehrspolitik des sozialistischen Staates und die grundsätzliche Interessenübereinstimmung der Transportbetriebe und der Betriebe der verladenen Wirtschaft bieten neben anderen Faktoren hierfür günstige Möglichkeiten. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, daß — ausgehend vom bereits erreichten Stand der Arbeitsteilung — weitere spürbare Verbesserungen die Lösung zahlreicher theoretischer und praktischer Fragen voraussetzen.

Folgende Hauptaufgaben zur Weiterentwicklung der Arbeitsteilung in der DDR sind zu nennen:

1. Weitere Vervollkommnung der Ermittlung des Güterbeförderungsbedarfs
Eine Voraussetzung für die Realisierung einer volkswirtschaftlich zweckmäßigen Arbeitsteilung ist die möglichst genaue Kenntnis des Güterbeförderungsbedarfs. Es ist offensichtlich, daß die Aufteilung des Beförderungsbedarfs auf die Verkehrsträger nur dann in der richtigen Weise erfolgen kann, wenn die Parameter des Bedarfs möglichst genau bekannt sind.

Die Kenntnis der langfristigen Bedarfsentwicklung ermöglicht die langfristige Planung der Arbeitsteilung und gewährleistet die notwendige Kapazitätsentwicklung bei den einzelnen Transportzweigen. Damit kann vermieden werden, daß zwar die effektivste Arbeitsteilung bekannt ist, ihre Realisierung aber aus Kapazitätsgründen nicht möglich ist, wie das auch zeitweilig in der DDR der Fall ist.

Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Bedarfsermittlung können in diesem Zusammenhang nicht im einzelnen dargelegt werden. Es soll nur darauf verwiesen werden

- die Ermittlung mittels direkter Befragung der Versender;
- die Ermittlung mittels mathematisch-statistischer Methoden.

2. Exakte Ermittlung der Kosten für die Transportzweige

Die Eignung der Transportzweige für bestimmte Transportaufgaben wird in der Regel primär durch die im Transportprozeß entstehenden Kosten bestimmt. Das dürfen keine Durchschnittskosten sein, sondern es sind differenzierte Kosten erforderlich.

Die Kostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn (DR) erfolgt gegenwärtig relativ pauschal, so daß auf Grund dieser Kosteninformationen, Rückschlüsse auf die Arbeitsteilung kaum möglich sind. Deshalb werden Überlegungen angestellt, in welcher Weise die Kosten differenzierter zu ermitteln sind. Dabei ist es unseres Erachtens notwendig, die Kosten differenziert für die wichtigsten Streckenabschnitte zu ermitteln. Mit derartigen Kosteninformationen arbeiten z. B. die sowjetischen Eisenbahnen und die Eisenbahnverwaltungen weiterer europäischen Länder bereits seit vielen Jahren mit Erfolg. Diese Kosteninformationen beinhalten die wertmäßigen Aufwendungen je Bruttotonnenkilometer auf einem Streckenabschnitt. Im einzelnen gehören dazu die leistungsabhängigen Vorhaltungskosten, Lohnkosten sowie leistungsabhängige Oberbaukosten. Die beiden letztgenannten Kostenarten werden z. T. vernachlässigt, da sie nur im geringen Maße leistungsabhängig sind (Lohnkosten) bzw. sehr niedrig sind und als Verkehrsinfrastruktur ohnehin bei allen Transportzweigen in der DDR aus dem Staatshaushalt finanziert werden (Oberbaukosten).

Derartige Kostenermittlungen sind nicht nur als Entscheidungsgrundlage für die Arbeitsteilung unerläßlich. In gleichem Maße sind sie für betriebswirtschaftliche Untersuchungen innerhalb der Eisenbahn wichtig, z. B. für die ökonomische Bewertung verschiedener technologischer Varianten und für die Festlegung von Leitungswegen für Güterzüge oder Güterwagen. Gegebenenfalls sind sie auch Berechnungsgrundlage für kostenorientierte Tarife, falls das Prinzip der »Tarifgleichheit im Raum« im Interesse einer vollkommenen Durchsetzung sozialistischer Preispolitik aufgegeben wird. Für die Kraftverkehrstransporte ist die Ermittlung differenzierter Kosten mit geringeren Problemen verbunden im Vergleich zur Eisenbahn.

Die genaue Kenntnis der differenzierten Kosten für die beteiligten Transportzweige versetzt die verantwortlichen Organe in die Lage, begründete Entscheidungen über die Arbeitsteilung zu treffen. Das betrifft sowohl langfristige Planungen als auch kurzfristige operative Entscheidungen.

Erfahrungen in der DDR und in anderen Ländern zeigen, daß in vielen Fällen nach der Durchführung exakter und differenzierter Kostenkalkulationen die Gestaltung der effektiven Arbeitsteilung sich zum Teil beträchtlich von der bisher auf Erfahrungen sowie Durchschnittskosten beruhenden Varianten der Arbeitsteilung unterschied.

3. Weiterentwicklung der Leitung der Arbeitsteilung

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß die komplizierte Aufgabe der Arbeitsteilung weder allein von den Transportkunden, noch allein von den Transportzweigen gelöst werden kann. Mit den eingangs dargelegten Formen der Zusammenarbeit konnten in der DDR gute Ergebnisse erreicht werden.

Es ist selbstverständlich trotzdem erforderlich, Überlegungen zur Weiterentwicklung der Leitung der Arbeitsteilung anzustellen. Die nachfolgend geäußerten Vorstellungen sind in der DDR noch im Anfangsstadium einer ausschließlich theoretischen Diskussion, in deren Verlauf stark unterschiedliche Auffassungen geäußert werden.

Für die Leitung der Arbeitsteilung erscheint uns eine Institution denkbar, die wir als »Transportorgan« bezeichnet haben. Dieses Transportorgan hätte folgende Hauptaufgaben zu lösen (3; S. 25):

— Das Transportorgan ist Verkaufs- oder Absatzorganisation für alle vom öffentlichen Transportwesen durchzuführenden Beförderungsleistungen.

Es übernimmt somit weitestgehend die von den kommerziellen Abteilungen der Transportbetriebe gegenwärtig zu erfüllenden Aufgaben einschließlich der Marktbeatbeitung, des Kundenservice' u. a.

Diese Funktion des Transportorgans setzt die einheitliche Abfertigung, einheitliche Ausgestaltung der Frachtbriefe sowie weitgehend einheitliche Preisgestaltung voraus. Wir sind uns bewußt, daß die Schaffung dieser Voraussetzungen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist; andererseits funktioniert ein analoges Verfahren bei dem — allerdings unkomplizierteren Stückgutverkehr — seit über 10 Jahren in der DDR reibungslos.

Außerdem ist zu erwarten, daß mit der Aufhebung der bisherigen Zersplitterung der kommerziellen Arbeit ein beträchtlicher Rationalisierungseffekt erreicht wird.

— Das Transportorgan ist in die Ermittlung des Güterbeförderungsbedarfs einzubeziehen. Das bedeutet, daß die Bedarfsermittlung nicht mehr von den Transportbetrieben durchgeführt wird.

Dieses Verfahren würde besser der Tatsache gerecht werden, daß in der

DDR die Massengüter (also 60—70% des gesamten Gutaufkommens) weitgehend von Absatzkontoren des jeweiligen Zweiges verkauft werden, d. h. nicht von den produzierenden Betrieben.

Die Ermittlung des Güterbeförderungsbedarfs durch das Transportorgan schafft außerdem sehr günstige Voraussetzungen für die bereits erwähnte »Rationalisierung des Beförderungsbedarfs«. Er ist im Unterschied zu dem einzelnen Transportbetrieb wesentlich besser in der Lage, die Liefer- und Transportbeziehungen hinsichtlich ihrer rationellen Gestaltung zu analysieren und zu verändern sowie an der Optimierung der Transporte sich maßgeblich zu beteiligen.

- Das Transportorgan ist verantwortlich für die Aufteilung der Beförderungsaufgaben auf die Transportzweige; es bestimmt somit praktisch allein die Gestaltung der Arbeitsteilung unter Berücksichtigung der ökonomischen und technischen Parameter sowie der bei den Transportbetrieben zur Verfügung stehenden Kapazitäten.

Außer Zweifel steht, daß die dargelegten Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Arbeitsteilung im Transportwesen der DDR zahlreiche komplizierte Probleme beinhalten, die schrittweise untersucht und gelöst werden müssen. Dabei gehen wir davon aus, daß die vom Generalsekretär der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Genossen Erich Honecker, geforderte »Rationalisierung großen Stils« für die Verkehrswissenschaften Anlaß ist, die unseres Erachtens in der Arbeitsteilung der Transportzweige liegenden erheblichen Reserven durch die Weiterentwicklung des Gütertransportsystems der DDR zu erschließen.

Literatur

1. BÄR, G.—FIEDLER, G.—PIEHL, J.—TESSMANN, G.: Transportökonomische Probleme der Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr im Binnengüterferntransport in: DDR-Verkehr 11 (1978), H. 4
2. FRANKE, P.—MIETH, G.—SCHUMANN, CHR.—TESSMANN, G.: Transportpreise. Transpreß VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1975
3. MATTHÄI, J.—VOGEL, H.: Zur Weiterentwicklung des Gütertransportsystems in der DDR in: report, Schriftenreihe des Zentralen Forschungsinstituts des Verkehrswesens der DDR. Heft 17 (1979)

Prof. Dr. sc. oec. Horst VOGEL	}	Hochschule für Verkehrswesen Fried-
HD Dr. rer. oec. Karl FLEISCHHAUER	}	rich List, Dresden, DDR