

Beschlüsse faßt mit Kenntnis der finanziellen Beträge, um die es sich handelt. Im letzteren Falle muß die verantwortliche Behörde wissen, wie weit es zulässig ist, die berechnete Rentabilität der Verkehrsbranche in einem oder anderen Sinne zu beeinflussen. Dann hat man festen Boden unter den Füßen, was jetzt nicht der Fall ist.

Um schließlich zu diesem Ziel zu gelangen, wurde im Vorangehenden hinsichtlich der Niederlande ein Beitrag geliefert. Es wurde ausführlich berechnet, daß, im Gegensatz zu der gangbaren Meinung, der Motorverkehr seine Kosten bei weitem nicht trägt.

Ob die dem Motorstraßenverkehr geliehene Unterstützung im richtigen Verhältnis zu dem zu erreichenden gemeinwirtschaftlichen Nutzen steht, möge hier unbeleuchtet bleiben. Das zu beurteilen bleibt Sache der Regierung. Was jedoch feststeht, ist, daß die gewährte Unterstützung nimmer dazu dienen darf, den ökonomisch begründeten Eisenbahnverkehr, einen kostbaren nationalen Besitz, auf ungerechte Art anzugreifen oder gar ihm Abbruch zu tun, wie es in der Vergangenheit so oft geschehen ist!

Über den Aufbau der Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Von Dipl.-Kfm. Dr. E. Merkert.

Geschäftsführer der Fachgruppe Fuhrgewerbe und der Tarifabteilung der Reichsverkehrsgewerbe.

A. Entwicklung zur Nahverkehrspreisverordnung.

Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde durch eine von dem Reichskommissar für die Preisbildung und Reichsverkehrsminister gemeinsam erlassene „Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr“, genannt „Nahverkehrspreisverordnung“ vom 15. 1. 1940 geschaffen. Die Nahverkehrspreisverordnung hat ihre rechtliche Grundlage im § 2 des Gesetzes zur Durchführung des Vierjahresplanes — Bestellung eines Reichskommissars für die Preisbildung — vom 29. 10. 1936. Sie wurde mit Zustimmung des Beauftragten für den Vierjahresplan erlassen und hat mit Wirkung vom 22. 1. 1940 Gültigkeit erhalten. Dieser Zeitpunkt ist also die Geburtsstunde der Nahverkehrspreisverordnung, abgekürzt NVP.

Fragt man nach der Vorgeschichte der NVP, so sind zwei Zeitabschnitte zu unterscheiden: Die Entwicklung bis zum Herbst 1936 und die Entwicklung seit dem Herbst 1936 bis zum Erlaß der NVP. In der Zeit nach dem Weltkrieg, in der erstmals in bedeutendem Umfang Güterkraftverkehr betrieben worden ist bis zum Herbst 1936 herrschte im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen eine freie Preisbildungstätigkeit. An mehreren Orten Deutschlands gab es wohl schon Preisfestlegungen für Leistungen im Güternahverkehr. Diese Preise sind im allgemeinen als Richtpreise anzusehen, die meist von den Innungen des Kraftfahr- und Fuhrgewerbes aufgestellt worden sind und mit denen eine Preisgrenze angestrebt worden ist, die von den Mitgliedern der Innungen nicht unterschritten werden sollte¹. Das Kraftfahr- und Fuhrgewerbe glaubte durch Aufstellung von Richtpreisen den damals bestehenden zügellosen Wettbewerb mit gegenseitiger Preisunterbietung steuern und die Existenz der einzelnen Betriebe sichern zu können. Die bis zum Herbst 1936 aufgestellten Preise wurden je nach der Konjunktur unter- oder überschritten. Das Ziel, das mit ihnen zu erreichen angestrebt wurde, nämlich eine gegen-

¹ Da auf dem Gebiete der Preise im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen noch wenig zu wissenschaftlicher Bearbeitung festgehalten worden ist, sollen nachstehend die von der Fuhrherrschaft in Berlin und in München festgelegten Richtpreise aufgeführt werden.

seitige Unterbietung der Kraftverkehrsunternehmer zu vermeiden, wurde jedoch nicht erreicht.

Der Zeitraum vom Herbst 1936 bis Januar 1940 wird beherrscht durch das „Gesetz zur Durchführung des Vierjahresplanes — Bestellung eines Reichskommissars für die Preisbildung —“ vom 29. 10. 1936, der „Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen“ vom 24. 11. 1936 — Preisstopverordnung — und den hierzu erlassenen Überleitungs- und Ausführungsverordnungen. Die Preisstopverordnung war für die Schaffung und den Aufbau der NVP von grundlegender Bedeutung. Es soll deshalb aus ihr wenigstens der § 1 teilweise wiedergegeben werden. Dieser lautet wie folgt:

„(1) Preiserhöhungen für Güter und Leistungen jeder Art, insbesondere für alle Bedürfnisse des täglichen Lebens, für die landwirtschaftliche, gewerbliche und indu-

„Richtpreise für die Fuhrleistungen in Berlin, gültig ab 1. 4. 1929

Lastfuhrwerk	bei einer Leistung bis 40 km in 8 Stunden		über 40 km Tagesleistung je km mehr RM
	RM	je Stunde RM	
Lastkraftwagen:			
5 t Lastkraftwagen ohne Anhänger	86,50	11,90	0,55
3—4 t „ „ „	72,—	9,90	0,45
5 t „ „ mit 5 t Anhänger und Begleiter	113,—	15,50	0,70
3—4 t „ „ 3—4 t Anhänger	96,80	13,30	0,57
5 t Anhänger mit Begleiter	26,50	3,65	0,15
3—4 t „ „ „	24,80	3,40	0,12
Zugmaschinen:			
Leichte Zugmaschinen (wie Hanomag, Motorpferd, Lanz, Fordson)			
mit einem Anhänger ohne Begleiter	70,—	9,65	0,50
„ „ „ und „	84,50	11,95	0,50
ein zweiter „ mit „	26,50	3,65	0,15
Leichte Zugmaschine, falls ohne Anhänger vermietet mit einem Anhänger des Mieters gefahren			
„ zwei „ „ „ „	58,—	8,—	0,35
„ „ „ „ „	67,—	9,20	0,45
Geschäfts- und Lieferwagen.			
Kraftwagen:			
Ein $\frac{3}{4}$ —1 $\frac{1}{2}$ t Lieferkraftwagen pro Stunde RM 5,25	außerdem jeder gefahrene km		
„ 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$ t „ „ „ RM 5,50	RM 0,26		

Zur Beachtung!

Für Überstunden nach 8 Uhr abends wird ein Nachtzuschlag von 50 vH auf die Stundensätze sämtlicher Positionen berechnet.

Bei Gestellung von Fuhrwerk, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Anhängewagen im Stundenlohn wird mindestens die Hälfte der obenstehenden Tagessätze berechnet.

Sämtliche Akkordpreise erhöhen sich ab 1. 4. 1929 um 5 vH.“

Aus der Münchener Preistabelle sollen nur die Preise wiedergegeben werden, die für Last- und Lieferwagen und für Zugmaschinen je Stunde und je Kilometer festgesetzt worden sind. Es waren vorgesehen:

„Last- und Lieferwagen:	pro Stunde RM	pro km RM
für 1 Tonnenwagen	2,50	—,25
„ 1 $\frac{1}{2}$ „	3,—	—,30
„ 2 „	3,50	—,35
„ 2 $\frac{1}{2}$ „	4,—	—,40
„ 3 „	4,50	—,45

strielle Erzeugung und für den Verkehr mit Gütern und Waren jeder Art sowie für sonstige Entgelte sind verboten. Dieses Verbot gilt rückwirkend vom 18. 10. 1936 ab.

- (2) Als eine Preiserhöhung ist es auch anzusehen, wenn die Zahlungs- und Lieferungsbedingungen zum Nachteil der Abnehmer verändert werden.“

Auf Grund der Preisstopverordnung mußte also der Preisstand vom 18. 10. 1936 allgemein eingehalten werden. Die Preisstopverordnung erfüllte zunächst auf dem Gebiete des Güternahverkehrs mit Kraftfahrzeugen auch ihren Zweck, nämlich, Preissteigerungen für Verkehrsleistungen entgegenzuwirken. Mit der zunehmenden Wirtschaftsbelebung und der daraus folgenden Verkehrssteigerung wurden auf dem Gebiet des gewerblichen Güternahverkehrs seit dem Jahre 1938 Preisauftriebs-Tendenzen vernehmbar. Diese Erscheinung trat verstärkt auf, als mit dem Einsatz von vielen tausend Kraftfahrzeugen am Westwall der der Wirtschaft verbleibende Laderaum an Kraftfahrzeugen erheblich vermindert wurde. Als die Zeitverhältnisse einen beschleunigten Aufbau der Verteidigungsmaßnahmen Deutschlands in jeder Beziehung erforderlich machten, wurde im Rahmen eines Ausschusses zunächst geprüft, inwieweit für den Großeinsatz von Kraftfahrzeugen besondere Preise festgelegt werden könnten. Mit Ausbruch des Krieges im September 1939 und dem Einzug von vielen Fahrzeugen zur Wehrmacht und der Beorderung von Kraftfahrzeugen für den wehrwirtschaftlichen Einsatz war der verfügbare Laderaum im zivilen Sektor der deutschen Wirtschaft so knapp geworden, daß sich der Reichskommissar für die Preisbildung entschloß, für den gesamten Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr Höchstpreise festzulegen, um Preissteigerungen in diesem Verkehrsbereich zu unterbinden. In den Erläuterungen zur NVP nahmen hierzu Vertreter des Reichskommissars für die Preisbildung und des Reichsverkehrsministers wie folgt Stellung:

„Solange sich der Preisauftrieb in der friedensmäßigen Verkehrswirtschaft in mäßigen Grenzen hält, erfüllte die Preisstopverordnung auch im Verkehrsgewerbe vollauf ihren Zweck, Preissteigerungen hintanzuhalten. Das änderte sich aber im Kriege. Die Erscheinungen, die durch ein Preiserhöhungsverbot bekämpft werden sollen, treten im Kriege in verstärkter Form auf. Die Kriegswirtschaft bringt an sich schon Verteuerungen mit sich, die sich nicht vermeiden lassen und die zu einem großen Teil gar nicht auf Preiserhöhungen im eigentlichen Sinn zurückzuführen sind. Die verkehrswirtschaftlichen

Unter den Stundenfahrten sind Fahrten ab Standort innerhalb der Standtgrenze bis zu 10 km in der Stunde zu verstehen. Mehrkilometer werden besonders dazu berechnet, ebenso Stellung eines Mitfahrers usw.

	RM	RM
für 4—5 Tonnenwagen	6,50	—,90
„ 4—5 „ mit Kippbrücke	7,—	—,95
„ 10 Tonnen-Lastzug mit Begleiter	8,50	1,15
„ 10 Tonnen-Lastzug mit Kippbrücke und Begleiter	9,—	1,20
„ 15 Tonnen-Lastzug mit normaler Brücke, Plane und Begleiter	11,—	1,30
„ Motorwagen mit 1-Achsanhänger und Begleiter (Langholzzug)	9,50	1,20
Zugmaschinen:		
	pro Stunde	pro km
für Zugmaschinen mit 1 Anhänger etwa 4 t	5,—	—,90
„ Zugmaschinen mit 2 Anhängern und Begleitern 10 t	6,50	1,10
„ Zugmaschinen mit 2 Langholzanhängern	7,50	1,20

Die Münchener Preistafel sah außerdem noch sog. Akkord- oder Leistungssätze für die Beförderung von Baumaterialien und Massengütern vor.

Leistungen können nicht mehr unter den günstigsten Bedingungen ausgeführt werden, wie das im Frieden der Fall war. Insbesondere sind im Nahverkehr die besten Fahrzeuge für die Wehrmacht beordert, und der verbliebene Rest reicht nicht aus, um für jeden Transport das Fahrzeug stellen zu können, mit dem die Fuhrleistung auch am billigsten auszuführen wäre. Neben solchen unvermeidlichen Entwicklungen und von ihnen angeregt tritt die Gefahr auf, daß angesichts der großen Nachfrage nach Fahrzeugraum die Situation ausgenutzt und die Preise für die Fuhrleistungen erhöht werden. Häufig sind auch die Auftraggeber bereit, höhere Preise zu bezahlen, wenn ihnen nur ein Fahrzeug gestellt wird.

Daß diese schädliche Entwicklung im Verkehrsgewerbe einzusetzen drohte, zeigten die Klagen der Wirtschaft über Preiserhöhungen im Fuhrgewerbe während der ersten Kriegsmonate. Die Anwendung des Preisstops bereitete in vielen Fällen Schwierigkeiten, da die Verschiedenartigkeit der Fuhrleistungen einen Vergleich mit den zur Stichtagszeit erbrachten Fuhrleistungen und ihren Preisen erschwerte. Wenn das Preisniveau im Nahverkehr gehalten werden sollte, mußte eine sichere und für jeden klar erkennbare Höchstgrenze geschaffen werden¹.

Vor einer Beschreibung des Aufbaus der Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen soll kurz auf die Beförderungsentgelte für die Verkehrsleistungen am Westwall eingegangen werden, da diese Entgelte erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der NVP ausgeübt haben. Mit dem plötzlichen umfangreichen Bedürfnis nach Kraftverkehrsleistungen für den Westwallbau im Juni 1938 bereitete die Frage einer Entgeltung dieser Leistungen erhebliche Schwierigkeiten. Es waren wohl, wie vermerkt, örtliche Preisregelungen für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen in manchen Orten Deutschlands vorhanden, die aber für die Verkehrsverhältnisse am Westwall nicht verwendet werden konnten; ferner gab es Tarife der Wehrmacht, die bei Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugen des Kraftfahrzeugwerbes für den Einsatz bei der Wehrmacht zugrundegelegt wurden. Da nicht binnen kurzem Beförderungsentgelte für den Westwallbau aufgestellt werden konnten, entschloß man sich, zunächst auf den bestehenden sog. weißen Militärtarif zurückzugreifen und dessen Sätze in abgeänderter Form in Kraft zu setzen. Dieser Tarif sah eine Vergütung der festen Kosten durch Tagessätze und der beweglichen Kosten durch Kilometersätze vor. Als sich herausstellte, daß die Sätze dieses Tarifs unzureichend waren, wurde er wieder außer Kraft gesetzt und man übernahm mit Wirkung vom 27. 7. 1938 den ebenfalls nach Tages- und Kilometersätzen abgestuften grünen Militärtarif, dessen Entgelte bedeutend höher lagen, als die des weißen Tarifs. Dieser grüne Tarif erfuhr mit Wirkung vom 9. 9. 1938 gewisse Ergänzungen, die sich aus den Erfahrungen mit diesem Tarif ergaben. Als mit der Verbesserung der Fahrbahnen und Verminderung der Fahrschwierigkeiten die Entgelte des grünen Tarifs zu hoch wurden, senkte man dessen Sätze am 1. 10. 1938. Die neuen Sätze wurden in der sog. gelben Preistafel festgehalten. Sie entsprachen den damals geltenden Wehrleistungssätzen IIa. Die Gestaltung der Entgelte für die Fuhrleistungen am Westwall nach Tages- und Kilometersätzen war für die Masse der Verkehrsleistungen nicht befriedigend. Mit dieser Entgeltsform konnte nicht die Grenze der Leistungsfähigkeit von Menschen und Fahrzeugen erreicht werden. Es wurden deshalb Preise auf Grund der beförderten Tonnen und der zurückgelegten Transportentfernung, ein sog. Tonnentarif, erstellt, der stets dann anzuwenden war, wenn das Gewicht der Ladung durch Wiegen oder bei Zement durch Zählen der Säcke eindeutig festgestellt werden konnte. Die Leistungsentgelte dieses Tonnentarifs wurden in der sog. blauen „Preistafel T (Tonnentarif)“ heraus-

¹ Siehe die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen, herausgegeben von der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeugwerbe, Fachgruppe Fuhrgewerbe, S. 11.

gegeben, die ab 10. 11. 1938 Gültigkeit erhielt. Außer der blauen „Preistafel T“ galt für andere Verkehrsleistungen als die nach dieser Preistafel abzurechnenden die gelbe Preistafel weiter. Es zeigte sich aber, daß die Abrechnung nach der gelben Preistafel einen erheblichen Verwaltungsaufwand erforderte. Man führte deshalb an Stelle der Tages- und Kilometersätze am 1. 4. 1939 Stundensätze für die Leistungen ein, die nicht durch die blaue Preistafel entgolten werden sollten. Schließlich mußten noch die Entgelte der blauen „Preistafel T“ etwas geändert werden. Die neuen Tonnensätze mit den ab 1. 4. 1939 geltenden Stundensätzen wurden in den roten „Preistafeln T und S (Tonnen- und Stundentarif)“ festgehalten. Dieser sog. „rote Westwalltarif“ war ab 1. 8. 1939 gültig; er ist der letzte Tarif, der für Fuhrleistungen am Westwall eingeführt wurde. Er enthielt als Kernstück Beförderungsentgelte je Tonne verladene Gewichts und zwar für Gewichtsmengen von 1—25 t und auf Entfernungen von 1—100 km. Die Höhe der Entgelte war degressiv gestaltet. Der „rote Westwalltarif“ enthielt ferner, wie erwähnt, Stundensätze für Lastkraftwagen oder Lastzüge nach der Größe ihrer Nutzlast, und zwar von 0,75—15 t, für Zugmaschinen nach ihrer PS-Stärke ferner Bestimmungen über Sonderfahrzeuge und die Anwendung der Tonnen- und Stundensätze.

Der „rote Westwalltarif“ wurde ab 22. 1. 1940 auch für die Verkehrsleistungen im Rahmen der vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und vom Baustab Speer betreuten Rüstungsbauten im Reich angewendet, da diese Bauvorhaben im allgemeinen unter den gleichen Verhältnissen wie der Westwall durchgeführt wurden. Am 31. 10. 1940 wurde der „rote Westwalltarif“ aufgehoben. Von diesem Zeitpunkt ab gilt auch für die Rüstungsbauten im Reich die NVP.

B. Gestaltung der Nahverkehrspreisverordnung.

Es soll nunmehr auf die hauptsächlichsten Gestaltungspunkte der Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen eingegangen werden.

Der Aufbau der NVP kann in vier Hauptpunkte gegliedert werden:

- a) die Höchstpreisform der NVP,
- b) die Festpreisregelung für Baustellen von besonderer Bedeutung,
- c) die drei Vergütungsarten Tages- und Kilometersätze, Stundensätze und Leistungsätze,
- d) Sonder- und Ergänzungsbestimmungen.

a) Die Höchstpreisform der NVP.

Die Höchstpreisform der NVP war ein Zeiterfordernis. Die Kriegsverhältnisse, die mit dem Wirken des Reichskommissars für die Preisbildung zusammenhängenden Verhältnisse, aber auch die bestehenden Preisverhältnisse auf dem Gebiet des gewerblichen Güternahverkehrs wirkten in der Richtung einer Höchstpreisregelung in diesem Verkehrsbereich. Die NVP ist deshalb, wie auch aus ihrer Bezeichnung hervorgeht, kein Tarif in der Sprache der Verkehrsliteratur. Es fehlt, ohne hier auf Einzelheiten des Begriffs Tarif einzugehen, die Verpflichtung, daß die festgelegten Beförderungsentgelte unbedingt eingehalten werden müssen und weder unterschritten, noch überschritten werden dürfen; die Höchstpreisform der NVP besagt aber nicht, daß sie unbedeutender wie ein Tarif ist. Die jetzt gültige NVP ist sogar ein feineres Preiswerk, als viele der bestehenden Tarife.

Die Höchstpreisform der NVP ist im § 1 der Verordnung über Höchstpreise der Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr verankert. Dieser besagt zunächst, daß die in der NVP festgelegten Beförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen. Es dürfen höchstens die in der Anlage zu dieser Verordnung enthaltenen Preise gefordert,

versprochen, gezahlt oder angenommen werden, soweit nicht nach bestehenden Preisvorschriften niedrigere Preise einzuhalten sind. Bestehende Preisvorschriften sind aber insbesondere die früher erwähnten „Vorschriften der Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen“ vom 26. 11. 1936, in denen der Preisstop festgelegt wurde, und die entsprechenden Verordnungen im Lande Österreich und im Reichsgau Sudetenland. Nach § 1 der NVP müssen deren Höchstpreise aber nicht nur von Fuhrunternehmern, sondern auch von deren Auftraggebern eingehalten (versprochen, gezahlt) werden. Auf Grund des Preiserhöhungsverbots müssen, wenn früher bestimmte Verkehrsleistungen zu einem bestimmten Preis ausgeführt wurden, auch in Zukunft gleichartige Beförderungsleistungen zu diesem Preis — Stopppreis — ausgeführt werden, wenn dieser unter den Höchstpreisen der NVP liegt. Bei dem in Frage kommenden Stopppreis handelt es sich um den Preis des Fuhrunternehmers und nicht, wie irrtümlich schon angenommen worden ist, um den Preis des Auftraggebers bzw. Leistungsempfängers. Dies ist den im Rahmen des Reichsleistungsgesetzes geschaffenen Preisvorschriften zu entnehmen. Bei der Ermittlung des Stopppreises müssen aber unter Umständen vergleichbare Leistungen für den gleichen oder einen anderen Auftraggeber beachtet werden.

Die durch die NVP festgelegte Verpflichtung zur Einhaltung der Stopppreise trägt manche Schwierigkeit in sich. So gibt es Stopppreise, die vor 1938, in Zeiten der Preis-schleuderei durch die Fuhrunternehmer zustande gekommen sind und deren Anwendung heute in vielen Fällen bedeutet, daß mit diesen kein angemessener Verdienst, ja mitunter nicht einmal ein Kostenausgleich zu erzielen ist. In solchen Fällen kann wohl auf Grund des § 4 der NVP eine „Ausnahme“ d. h. eine Preiserhöhung zugelassen werden. Das hierfür erforderliche Verfahren ist aber nicht ganz einfach. Dann sind die Schwierigkeiten zu nennen, die in der Ermittlung einzuhaltender Stopppreise liegen. Es hat sich gezeigt, daß ein Fuhrunternehmer oft auf Jahre zurück prüfen muß, ob ein Stopppreis vorliegt. Wird ein Stopppreis überschritten, so muß ein Strafverfahren Platz greifen, was eine erhebliche Verwaltungsarbeit erfordert, denn es sind hierzu eingehende Untersuchungen erforderlich, was in Zeiten des Krieges vermieden werden sollte.

Die vorstehend aufgezeigten Schwierigkeiten haben die Frage entstehen lassen, ob im Bereich des gewerblichen Güternahverkehrs eine Aufhebung der Stopppreise bzw. die Schaffung von Festpreisen möglich ist. Gegen die Aufhebung der Stopppreise im Güternahverkehr wurde insbesondere die Notwendigkeit einer Aufrechterhaltung solcher Preise bei der Beförderung der Erzeugnisse der Ernährungswirtschaft geltend gemacht. Man will, daß die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse, wie Milch, Getreide nicht etwa durch die Höhe des Fuhrrentgeltes für die Beförderung dieser Erzeugnisse erhöht werden und dadurch insbesondere die Kaufkraft für die werktätige Bevölkerung vermindert wird. Inwieweit diese bedeutsame Forderung volkswirtschaftlich tatsächlich berechtigt ist, soll hier nicht untersucht werden. Die mit Zustimmung der Ernährungswirtschaft teilweise vorgenommene Erhöhung von Stopppreisen für Fuhrleistungen zur Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse würde es im Hinblick auf die Schwierigkeiten, die mit der Beachtung der Stopppreise im gewerblichen Güternahverkehr verbunden sind, wünschenswert erscheinen lassen, daß diese Frage eingehend geprüft wird. Außer den Stopppreisen für Beförderungsleistungen der Ernährungswirtschaft gibt es naturgemäß auch noch solche Preise für die Beförderung anderer Erzeugnisse, wo aber deren Beibehaltung nicht so dringend notwendig sein dürfte. Die Fälle, bei denen die obere Preisgrenze in der Nähe der Stopppreise zu verlaufen hat, dürften der Zahl nach gering sein, so daß keine unüberwindbaren praktischen Schwierigkeiten zum Übergang auf eine Festpreisregelung bestehen dürften. Wo es volkswirtschaftlich erforderlich ist, daß bestimmte Güter oder auch bestimmte Verkehrsrelationen unter den Festpreisen befördert bzw. gefahren werden müssen, haben wir auf anderen Verkehrsgebieten

genügend praktische Erfahrungen, wie solchen etwaigen Notwendigkeiten, sei es in Form von Sondertarifen oder in anderer Form begegnet werden kann¹.

b) Die Festpreisregelung für Baustellen von besonderer Bedeutung.

Die Höchstpreisform der NVP mußte bei einem ganz bedeutenden Teil der Fuhrleistungen des gewerblichen Güternahverkehrs, nämlich bei dem für Baustellen von besonderer Bedeutung unterbrochen werden. In der Ausführungsanordnung zur NVP vom 30. 6. 1940 wurde in dieser Beziehung vorgesehen, daß bei Bauvorhaben von besonderer Bedeutung, d. h. bei den im Auftrag des Reiches, der Wehrmacht oder einer staatlichen Organisation ausgeführten Bauvorhaben die Höchstpreise der NVP als Festpreise angewendet werden können². Dies bedeutet, daß die Anwendung der Höchstpreise der NVP als Festpreise selbst dann möglich ist, wenn niedrigere Stopppreise des einzelnen Fuhrunternehmers vorliegen. Diese Festpreisregelung im Rahmen der Bauvorhaben von besonderer Bedeutung mußte aus Gründen praktischer Erfordernisse eingeführt werden. In den Erläuterungen zur NVP wurde hierzu folgendes ausgeführt:

„Hier — gemeint sind Baustellen von besonderer Bedeutung — würde es erhebliche Abrechnungsschwierigkeiten verursachen, den Stopppreis jedes Unternehmers zu ermitteln und zu zahlen. Ein derartiges Verfahren würde zu einer unterschiedlichen Entlohnung der verschiedenen Fuhrunternehmer an der gleichen Baustelle führen und den Einsatz der Fahrzeuge erschweren. Die durch die Kriegsverhältnisse bedingten besonderen Schwierigkeiten des Fahrzeugeinsatzes verlangen eine gleichmäßige und einheitliche Vergütung der Fuhrleistungen dieser Art möglichst im ganzen Reichsgebiet. Auch für den Auftraggeber ist es — von der Schwierigkeit der Stopppreisfeststellung ganz abgesehen — kalkulatorisch besser, die Fuhrpreiskosten an Hand eines Tarifs fest errechnen zu können. Diese Erwägungen haben dazu geführt, insoweit den NVP-Sätzen Tarifcharakter zu erteilen und — nach Genehmigung der Preisbildungsstelle — die Parteien zu ermächtigen, ohne weiteres Fuhrverträge auf der Höchstpreisgrundlage abzuschließen^{3,4}“

Voraussetzung für die Anwendung der Höchstpreise der NVP als Festpreise ist, daß der zuständige Bevollmächtigte für den Nahverkehr einen derartigen Vorschlag der zuständigen Preisbildungsstelle unterbreitet und von dieser genehmigt wird.

Die Notwendigkeit einer Festpreisregelung bei den Fuhrleistungen für Baustellen von besonderer Bedeutung war so dringend, daß selbst für die Baustellen, wo die Höchstpreise der NVP als Festpreise für die Entgeltung der Fuhrleistungen nicht ausreichen, eine besondere Regelung im Sinne einer Festpreisregelung getroffen worden ist. Auf einem Teil der Baustellen von besonderer Bedeutung begegnet die Ausführung der Fuhrleistungen infolge der Beschaffenheit der Wege oder infolge der Art der Verkehrsabwicklung oder aus anderen Gründen so großen Schwierigkeiten, daß hierdurch für die Fuhrunternehmer Kosten in solcher Höhe entstehen, daß sie nicht durch die Höchstsätze der NVP ausgeglichen werden können. Um die Festpreisregelung auch für diese Baustellen aufrechterhalten zu können, mußte man sich deshalb entschließen, besondere Zuschläge zu den Höchstpreisen der NVP festzulegen und dabei verschiedene Schwierig-

¹ Da in dieser Abhandlung nur der Aufbau der Nahverkehrspreisverordnung dargestellt werden soll, wird auf die Kriegswirtschaftsverordnung und die damit in Verbindung stehende Verpflichtung zur Abführung von Übergewinnen trotz deren großen Bedeutung nicht eingegangen. Nach § 22 Kriegswirtschaftsverordnung sind die Preise und Entgelte für Güter und Leistungen aller Art nach den Grundsätzen einer kriegsverpflichteten Volkswirtschaft zu bilden, d. h. jeglicher Preis ist stets dann zu senken, wenn es die Kostenlage gestattet. Nach den Vorschriften über die Abführung von Übergewinnen müssen im Bereich des gewerblichen Güternahverkehrs die Beförderungsentgelte ebenfalls stets dann herabgesetzt werden, wo es die Kostenlage des Betriebes ermöglicht.

² Siehe „Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“, Ziffer 20, S. 8.

³ Siehe „Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“, S. 34/35.

keitsgrade zu unterscheiden. Es sind drei Schwierigkeitsklassen und darüber hinaus noch eine Sonderklasse S, für die der Zuschlag jeweils besonders festzusetzen ist, geschaffen worden. Die Zuschlagshöhe wurde wie folgt geregelt:

Bei den Teilen I, II und III der NVP handelt es sich um verschiedene Vergütungsarten, die im nächsten Abschnitt erörtert werden¹. Eine unterschiedliche Festlegung der Zuschläge für Teil I und II einerseits und für Teil III andererseits war deshalb erforderlich, weil sich die Schwierigkeiten bei Teil III stärker als bei den Teilen I und II auswirken. Zur Anwendung einer der Schwierigkeitsklassen ist es erforderlich, daß, wie bei der Anerkennung der Höchstpreise der NVP als Festpreise auf den Baustellen von besonderer Bedeutung der Bevollmächtigte für den Nahverkehr einen entsprechenden Vorschlag der zuständigen Preisbildungsstelle unterbreitet².

Klasse	Zuschlag zu den Höchstpreisen der NVP	
	Teil I und II %	Teil III %
I	keinen	5
II	5	10
III	10	15
S	besonders festzusetzender Zuschlag	

c) Die drei Vergütungsarten Tages- und Kilometersätze, Stundensätze und Leistungssätze.

Im gewerblichen Güternahverkehr ist die Art der Inanspruchnahme der Kraftfahrzeuge bzw. die Art der Ausführung der Verkehrsleistungen höchst verschiedenartig. Es gibt hier Verkehrsaufgaben, die verhältnismäßig sehr viel Zeit, die verhältnismäßig wenig Zeit und die verhältnismäßig sehr wenig Zeit erfordern. Aus diesem Sachverhalt heraus mußten verschiedene Vergütungsarten für die Ausführung der Verkehrsleistungen geschaffen werden. So entstand:

- I. die Vergütung nach Tages- und Kilometersätzen,
- II. die Vergütung nach Stundensätzen,
- III. die Vergütung nach Leistungssätzen.

Die Vergütung nach Tages- und Kilometersätzen kommt für solche Verkehrsleistungen in Frage, bei denen sich der Zeit- und Wegfaktor die Waage halten, die Vergütung nach Stundensätzen, wo der Zeitfaktor überwiegt und die Vergütung nach Leistungssätzen, wo der Wegfaktor ausschlaggebend ist. Unter Zeitfaktor ist hierbei der Aufwand, der durch die Be- und Entladezeit, die Aufenthalts- oder Wartezeit, und die Reisedauer der Fahrzeuge entsteht, zu verstehen. Unter Wegfaktor fällt der Aufwand für die zurückzulegende Entfernung, d. h. die beweglichen Kosten wie Treibstoff- und Reifenkosten. Die Grenzen der Anwendung der drei Vergütungsarten sind durch ihre Anwendungsbestimmungen und durch die Höhe der Vergütungssätze sehr flüchtig. Ganz allgemein kann zum Ausdruck gebracht werden: Wird für eine bestimmte Transportaufgabe überdurchschnittlich viel Zeit beansprucht, so kommt eine Vergütung nach Stundensätzen in Frage, wird unterdurchschnittlich wenig Zeit beansprucht, so wird nach Leistungssätzen abgerechnet, kann jedoch der Zeitaufwand als durchschnittlich angesehen werden, so werden in der Regel die Tages- und Kilometersätze angewendet.

Vorstehender Sachverhalt ist auf eine gewisse Abhängigkeit der drei Vergütungsarten voneinander zurückzuführen. Auf Grund von Selbstkostenberechnungen wurden

¹ Teil I sind die Tages- und Kilometersätze, Teil II die Stundensätze und Teil III die Leistungssätze.

² Siehe auch Jösch: „Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“ in „Bauindustrie, Organ der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie“, Nr. 38 vom 21. 9. 1940.

die festen und beweglichen Kosten der Kraftfahrzeuge unter bestimmten jährlichen Leistungsannahmen errechnet. Die festen Kosten wurden zu den Tagessätzen, die beweglichen Kosten unter Hinzurechnung eines Unternehmergewinnes zu den Kilometersätzen. Die Stundensätze wurden von den Tages- und Kilometersätzen durch Annahme einer bestimmten Beschäftigungszeit je Tag (seit 1. 9. 1941 9 Stunden) und einer bestimmten Entfernungsleistung je Stunde (Lastkraftwagen 10 km, Anhänger 9 km, Zugmaschinen 8 km) abgeleitet. Bei der Bildung der Leistungssätze wurde von einer bestimmten Fahrtenanzahl je Fahrzeug und je Jahr ausgegangen, die festen und beweglichen Kosten auf die Jahreskilometerleistung verteilt und der Wert für die Einzelleistungen errechnet. Die hieraus sich ergebenden Werte wurden dann in den nahen Entfernungen (bis 15 km) noch etwas erhöht und in den weiten Entfernungen (51—100 km) gesenkt, was auf die mehr oder weniger vorhandene Rücklademöglichkeit zurückzuführen ist.

Die Anwendung einer der drei Vergütungsarten liegt in der Wahl des Fuhrunternehmers mit der Einschränkung, daß bei „flüssigem Verkehr“ nach Leistungssätzen abzurechnen ist. Das Wahlrecht mußte dem Fuhrunternehmer deshalb eingeräumt werden, weil dieser auf den Zeitfaktor in der Regel nur einen geringen Einfluß zu nehmen vermag. Das Be- und Entladen der Fahrzeuge wird in der Regel vom Auftraggeber vorgenommen, und es liegt deshalb vorwiegend bei diesem, inwieweit die Ladezeit vermindert oder erhöht wird. Auch die Dauer der Wartezeiten ist meist auf Maßnahmen des Auftraggebers zurückzuführen. Selbst die Reisedauer kann nicht völlig durch den Fuhrunternehmer bestimmt werden, da durch die Beschaffenheit der Fahrbahnen und durch die Festlegung von bestimmten Geschwindigkeitsgrenzen für die Fahrzeuge durch die Straßenverkehrsvorschriften der Fuhrunternehmer nur zum Teil die Reisedauer beeinflussen kann. Hätte der Fuhrunternehmer nicht das Wahlrecht, so könnte beispielsweise der Auftraggeber durch zu langsames Be- und Entladen der Fahrzeuge die Abwicklung der Transportaufgabe so hemmen, daß bei einer Abrechnung nach Leistungssätzen der Fuhrunternehmer nicht auf seine Rechnung kommen würde.

Bei „flüssigem Verkehr“ wurde dem Fuhrunternehmer das Wahlrecht der Vergütungsart insofern eingeschränkt, als er bei Vorhandensein von „flüssigem Verkehr“ verpflichtet ist, nach Leistungssätzen abzurechnen. „Flüssiger Verkehr“ liegt dann vor, wenn der Fuhrunternehmer eine bestimmte Fahrtenanzahl je Tag auszuführen vermag. Die Fahrtenanzahl ist naturgemäß je nach der Entfernung und je nach der Größe der verwendeten Kraftfahrzeuge unterschiedlich hoch. Wird diese Fahrtenanzahl erreicht oder überschritten, so liegt „flüssiger Verkehr“ vor. Die Fahrtenanzahl wurde in der Weise festgelegt, daß bei ihr unter Voraussetzung einer zehnstündigen Arbeitszeit mindestens eine Vergütung in Höhe der Stundensätze erzielt wird. Dieses Verfahren mußte deshalb gewählt werden, weil die Möglichkeit einer Schaffung von „flüssigem Verkehr“ wiederum vor allem bei dem Auftraggeber liegt. Organisiert beispielsweise die Leitung einer Baustelle die Abwicklung des Verkehrs derart, daß die Fahrzeuge rasch be- bzw. entladen werden können, daß die Wartezeiten auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden und daß auch sonst möglichst keine Verlustzeiten entstehen, so wird es den Fuhrunternehmern möglich sein, viele Fahrten je Tag durchzuführen und dadurch die Leistungssätze anzuwenden. Hieraus ergibt sich für den Fuhrunternehmer ein höherer Nutzerfolg, für den Auftraggeber ein geringeres Entgelt beispielsweise je Tonne oder je Kubikmeter beförderten Gutes, als wenn eine solche Transportaufgabe nach Stundensätzen oder nach Tages- und Kilometersätzen abgerechnet werden würde. Volkswirtschaftlich gesehen wäre es wünschenswert, wenn ausschließlich Leistungssätze angewendet werden könnten, weil sie bei einem möglichst raschen Umlauf der Fahrzeuge den niedrigsten Kostensatz für eine bestimmte Transportmenge bringen. Ein rascher Umlauf der Fahrzeuge ist außerdem

insbesondere in Zeiten wie den gegenwärtigen, wo ein großer Fahrzeugmangel herrscht, von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Höhe der Vergütungssätze wurde durch eingehende Selbstkostenberechnungen, die von Vertretern des Reichskommissars für die Preisbildung, des Reichsverkehrsministers, des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen und des Fuhrgewerbes aufgestellt wurden, ermittelt. (Siehe auch S. 106.) Bei der Selbstkostenhöhe ist von einem friedensmäßigen Umsatz der Fahrzeuge ausgegangen worden. Die durch den Krieg eingetretene Erhöhung der Aufwendungen, wie höhere Reifenpreise, wurde hierbei nicht berücksichtigt.

Bei den Tages- und Kilometersätzen und bei den Stundensätzen wurde unterschieden nach Vergütungen für Lastkraftwagen, Anhänger und Zugmaschinen. Bei den Lastkraftwagen und Anhängern wurden die Vergütungssätze auf deren Nutzlast, bei den Zugmaschinen auf deren PS-Stärke abgestellt. Seit der ersten Festlegung von Ver-

Tabelle 1. Tages- und Kilometersätze und Stundensätze für Lastkraftwagen, Anhänger und Zugmaschinen nach dem Stand vom 1. 9. 1941.

	Tages- und Kilometersätze		Stundensätze (einschl. Vergütung für die Fahrleistung)
	Tagessatz in RM	km-Satz in Rpf	
A. Lastkraftwagen (einschl. einem Fahrer):			
bis 0,5 t Nutzlast	14,—	8	2,30
„ 0,75 t „	15,—	10	2,70
„ 1 t „	17,—	12	3,10
„ 1,5 t „	18,—	14	3,40
„ 2 t „	20,—	16	3,80
„ 3 t „	23,—	20	4,60
„ 4 t „	25,—	22	5,—
„ 5 t „	29,—	26	5,80
„ 6 t „	32,—	31	6,70
„ 7 t „	35,—	37	7,60
„ 8 t „	38,—	40	8,20
„ 9 t „	42,—	44	9,10
„ 10 t „	46,—	51	10,20
über 10 t „	50,—	58	11,40
B. Anhänger (ohne Begleitpersonal):			
bis 3,5 t Nutzlast	3,—	6	—,90
„ 5,5 t „	4,—	8	1,20
„ 8,5 t „	5,—	11	1,60
„ 12 t „	7,—	16	2,20
über 12 t „	9,—	22	3,—
C. Zugmaschinen (einschl. einem Fahrer):			
bis 20 PS	18,—	12	3,—
„ 30 PS	20,—	15	3,40
„ 50 PS	23,—	17	3,90
„ 70 PS	26,—	22	4,70
„ 100 PS	29,—	31	5,70
„ 150 PS	30,—	35	6,20
über 150 PS	33,—	40	6,90

gütungssätzen für bestimmte Fahrzeugtypen im Januar 1940 wurden in den letzten zwei Jahren wiederholt Vergütungssätze für neue Fahrzeugtypen, insbesondere für Fahrzeuge mit höherer Nutzlast bzw. größerer Leistungsfähigkeit geschaffen. Die ursprünglichen Tages- und Kilometersätze und die Stundensätze vom Januar 1940 wurden auf der Grundlage von jährlich 275 Arbeitstagen und einem zehnstündigen Arbeitstag ermittelt. Die praktischen Erfahrungen haben jedoch gezeigt, daß durch die lange Reparaturdauer der Fahrzeuge während des Krieges eine Zugrundelegung von 275 Arbeitstagen zu hoch gegriffen ist. Die Vergütungssätze wurden deshalb mit Wirkung vom 15. 7. 1940 auf 260 Arbeitstage umgerechnet. Gleichzeitig wurden die Stundensätze von einer zehnstündigen auf eine achtstündige Arbeitszeit umgestellt. Die Tages- und Stundensätze wurden hierdurch entsprechend erhöht, während die Kilometersätze gleichgeblieben sind. Im Sommer 1941 entschloß man sich, die bei den Vergütungssätzen des Reichsleistungsgesetzes zugrunde gelegte neunstündige Arbeitszeit auf die Fuhrleistungen, die nach der NVP abgerechnet werden, zu übernehmen. Hierdurch haben sich sowohl in der Höhe der Tagessätze, wie in der Höhe der Stundensätze nochmals Änderungen ergeben, die am 1. 9. 1941 in Kraft getreten und die aus der Tabelle 1 zu ersehen sind.

Neuerdings hat sich das Bedürfnis gezeigt, auch für Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 10 t allgemein Vergütungssätze festzulegen. Die Fachgruppe Fuhrgewerbe der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrergewerbe hat deshalb Vergütungssätze für Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von 11–20 t ermittelt und um deren Genehmigung bei den zuständigen Stellen nachgesucht. Der Reichskommissar für die Preisbildung hat in einem Erlaß vom 16. 2. 1942 zum Ausdruck gebracht, daß er gegen die Anwendung dieser Vergütungssätze nichts einzuwenden habe.

In der folgenden Aufstellung sind die Tages- und Kilometersätze und die Stundensätze für diese Fahrzeuge enthalten.

Vergütungssätze für Lastkraftwagen mit mehr als 10 t Nutzlast.

	Tages- und Kilometersätze		Stundensätze (einschl. Vergütung für die Fuhrleistung)
	Tagessatz in RM	km-Satz in Rpf	RM je Stunde
Lastkraftwagen (einschl. einem Fahrer):			
bis 11 t Nutzlast	50,—	58	11,40
„ 12 t „	53,—	63	12,20
„ 13 t „	56,—	67	12,90
„ 14 t „	60,—	70	13,70
„ 15 t „	63,—	73	14,30
„ 16 t „	67,—	74	14,80
„ 17 t „	71,—	74	15,30
„ 18 t „	75,—	74	15,70
„ 19 t „	79,—	74	16,20
„ 20 t „	83,—	74	16,60

Die Tagessätze dürfen, wenn die Fahrzeuge bei einem und demselben Auftraggeber eingesetzt werden, für jeden Kalendertag nur einmal in Rechnung gestellt werden. Diese Bestimmung ist insofern erforderlich, als die Tagessätze den festen Kosten entsprechen und die festen Kosten je Arbeitstag des Fahrzeuges nur einmal entstehen. Da in den Tagessätzen der Lohn eines Fahrers für eine neunstündige Arbeitszeit eingerechnet

wurde, mußte in den Ausführungsvorschriften zur NVP die Bestimmung aufgenommen werden, daß für die neun Stunden überschreitende Beschäftigungszeit die der Lohnstop-Verordnung vom 12. 10. 1939 entsprechenden Löhne und bei Sonn-, Feiertags-, Nacht- oder Überstundenarbeit auch die entsprechenden Lohnzuschläge zusätzlich berechnet werden können.

Bei Anwendung der Tages- und Kilometersätze ist noch zu beachten, daß nur volle oder halbe Tagessätze zu berechnen sind. Dies bedeutet, daß bei einer Beschäftigungszeit, die bedeutend kürzer als die eines halben oder ganzen Tages ist, die Anwendung der Tagessätze nicht die geeignete Grundlage bildet. Für solche Beschäftigungszeiten kommen die Stundensätze oder unter Umständen die Leistungssätze in Frage. Die Kilometersätze werden für jeden zurückgelegten Kilometer erhoben. Die Berechnung der Beschäftigungszeit beginnt mit der Abfahrt des Fahrzeuges im Unterstellraum und endet mit dessen Rückkunft im Unterstellraum. Der Auftraggeber hat also den Zeit- und Wegaufwand auch gegebenenfalls für die leere Rückfahrt, wie für den An- und Abmarschweg zu vergüten. Dies ist ausdrücklich in der Ausführungsanordnung zur NVP festgehalten und mußte festgehalten werden, weil in den den Tages- und Kilometersätzen zugrunde liegenden Selbstkosten die Aufwendungen für Leerfahrten und für An- und Abmarschwege nicht enthalten sind.

Die Stundensätze werden je Stunde der Zurverfügungstellung der Fahrer und Fahrzeuge erhoben. Der Auftraggeber hat demnach wie bei den Tages- und Kilometersätzen etwaige Leerfahrten und die An- und Abmarschzeit des Fahrzeuges mit zu vergüten. Angebrochene Stunden werden nicht auf volle Stunden, sondern nur auf halbe Stunden nach oben aufgerundet. Zuschläge für Sonn-, Feiertags-, Nacht- oder Überstundenarbeit dürfen hier nicht berechnet werden.

In der Höhe der Leistungssätze wurde seit ihrer Inkraftsetzung im Januar 1940 nichts geändert. Es hat sich jedoch gezeigt, daß vielfach Beförderungsleistungen auf weit geringere Entfernungen als einem Kilometer durchzuführen sind und daß hierbei häufig die Verkehrsabwicklung durch technische Beladevorrichtungen oder durch die Bereitstellung einer großen Lademannschaft so beschleunigt werden kann, daß, wenn die Vergütungssätze für einen Kilometer zugrunde gelegt werden, sich insbesondere im Hinblick auf die Kriegswirtschaftsverpflichtung des deutschen Gewerbes ein unangemessen hohes Beförderungsentgelt ergibt. Es wurden deshalb auch Leistungssätze auf Entfernungen von 250, 500 und 750 m geschaffen und aus demselben Grunde außerdem auch auf die Zwischenentfernungen von 1,5, 2,5, 3,5 und 4,5 km.

Die Leistungssätze wurden auf Grund von degressiv gestalteten Mengen- und Entfernungsstufen, und zwar für Ladungsmengen von 1–25 t und auf Entfernungen bis zu 100 km aufgestellt. Hierdurch ergaben sich je Leistungseinheit mit zunehmender Ladungsmenge und mit zunehmender Entfernung abnehmende Leistungssätze. Um die Abrechnung nach Leistungssätzen möglichst einfach zu gestalten, wurden diese für die vorgenannten Ladungsmengen und Entfernungen so festgehalten, daß das in Frage kommende Entgelt ohne weiteres abgelesen werden kann. In der Tabelle 2 wird ein Ausschnitt aus den Leistungssätzen für Gewichtsmengen von 1, 2,5, 5, 7,5, 10, 15, 20 und 25 t und auf Entfernungen von 0,25, 0,5, 0,75, 1, 2,5, 5, 10, 50, 75 und 100 km gegeben. Außerdem wird die Höhe dieser Leistungssätze je Fahrzeugkilometer in der Abb. 1 veranschaulicht. Aus diesem Bild ist die degressive Gestaltung der Leistungssätze deutlich zu ersehen.

Bei der Höhe der Leistungssätze ist zu beachten, daß Leerkilometer nicht berechnet werden dürfen, da solche in der Höhe der Selbstkosten zum Teil berücksichtigt sind (siehe S. 112). Kann ein Fahrzeug regelmäßig in beiden Richtungen beladen werden, dann muß der Fuhrunternehmer einen angemessenen Abschlag auf die Leistungssätze

einräumen¹. Zuschläge für Sonn-, Feiertags-, Nacht- oder Überstundenarbeit dürfen bei den Leistungssätzen nicht berechnet werden.

Tabelle 2. Leistungssätze für Gewichtsmengen von 1–25 t und auf Entfernungen von 0,25–100 km.

Gewichtsstufe in t	Preise in Reichsmark je Ladung.							
	1	2,5	5	7,5	10	15	20	25
Entfernung km								
0,25	—,90	1,90	3,30	4,55	5,65	7,60	9,20	10,45
0,50	1,—	2,10	3,65	5,05	6,25	8,40	10,15	11,55
0,75	1,10	2,30	4,—	5,50	6,85	9,20	11,15	12,65
1	1,20	2,50	4,35	6,—	7,45	10,—	12,10	13,75
2,5	1,95	3,40	5,50	7,45	9,20	12,25	14,75	16,65
5	3,25	4,95	7,50	9,85	12,15	16,—	19,05	21,45
10	5,30	7,35	10,65	13,85	16,70	21,60	25,—	28,10
50	17,—	24,—	34,20	43,60	52,30	66,30	76,90	84,—
75	22,20	32,—	45,80	58,20	69,30	86,40	97,90	105,50
100	27,10	39,50	56,60	72,10	85,10	105,30	117,50	125,60

Ein allgemeiner Vergleich der Höhe der Tages- und Kilometersätze, der Stundensätze und der Leistungssätze miteinander ist nur unter bestimmten theoretischen An-

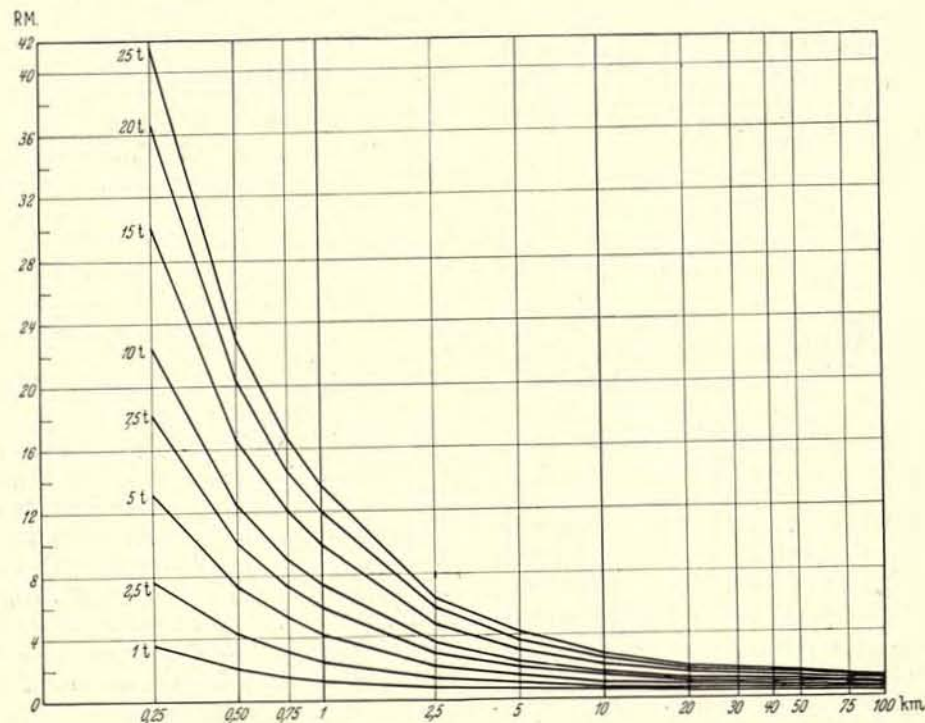


Abb. 1. Leistungssätze bei Entfernungen von 0,25–100 km und für Gewichtsmengen von 1 bis 25 t je Fahrzeugkilometer in RM.

¹ Siehe „Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“, S. 21.

nahmen möglich. Ein solcher Vergleich soll nachfolgend in der Weise durchgeführt werden, daß für die Tages- und Kilometersätze und für die Stundensätze von einem gleichen Zeitaufwand für eine bestimmte Ladungsmenge und auf eine bestimmte Entfernung ausgegangen wird. In der Abb. 2 sind die Tages- und Kilometersätze und die Stundensätze für eine Ladungsmenge von 10 t, unter Einsatz von einem 5 t-Lastkraftwagen und einem 5 t-Anhänger bei einer Reisegeschwindigkeit von 25 km die Stunde und einer Be- und Entlade- und Wartezeit von 20 Minuten je Tonne eingetragen, ferner die Leistungssätze, wie sie durch die NVP für diese Annahmen feststehen. Bei den Tages- und Kilometersätzen wurden hierbei auf die Entfernungen von 80 km 1, von 90 km 1½, von 100 km 2½ Überstunden für den Fahrer berücksichtigt. Werden die drei Vergütungsarten miteinander verglichen, so ist u. a. zu erkennen, daß die Tages- und Kilometersätze in den kurzen Entfernungen unter den Stunden- und über den Leistungssätzen, und in den weiten Entfernungen auch über den Stundensätzen liegen und daß die Leistungssätze in den kurzen Entfernungen unter und in den weiten Entfernungen über den Stundensätzen sind. Vorstehender Sachverhalt besagt aber beispielsweise nicht, daß die Tages-

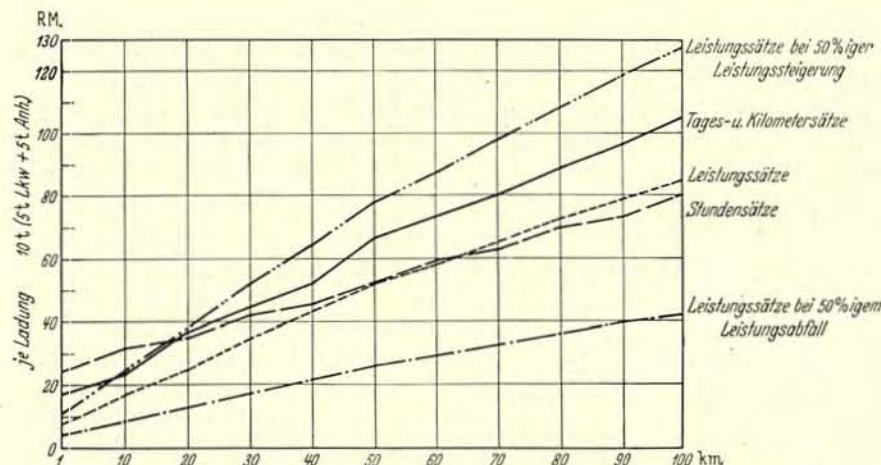


Abb. 2. Tages- und Kilometersätze und Stundensätze bei einer Reisegeschwindigkeit von 25 km die Stunde und einer Belade- und Entlade- und Wartezeit von 20 Minuten je Tonne, sowie Leistungssätze nach NVP für ein Ladungsgewicht von 10 t (5 t-Lkw., 5 t-Anhänger) in Reichsmark bei Entfernungen auf 1–100 km.

und Kilometersätze grundsätzlich höher als die Leistungssätze sind. Die Abbildung zeigt die Höhe der drei Vergütungsarten, wie vermerkt, nur unter theoretischer Annahme bestimmter Belade-, Entlade-, Warte- und Reisezeiten und für eine bestimmte Beförderungseinheit. Es können sich in der Praxis die verschiedenartigsten Veränderungen ergeben. Erhöht sich beispielsweise der Zeitfaktor bedeutend, so können die Stundensätze je Leistungseinheit sowohl die Tages- und Kilometersätze wie auch die Leistungssätze in den weiten Entfernungen überschreiten. Kann der Zeitfaktor beispielsweise durch rasche Be- und Entladung vermindert und dadurch die Zahl der Leistungen gesteigert werden, so erhöht sich nach Leistungssätzen die Tageseinnahme des Fuhrunternehmers. Geht die Leistung durch Erhöhung des Zeitfaktors zurück, so vermindert sich die Tageseinnahme nach den Leistungssätzen. Dieser Sachverhalt ist für eine fünfzigprozentige Leistungssteigerung und für einen fünfzigprozentigen Leistungsabfall ebenfalls aus der Abb. 2 für einen 5 t-Lastkraftwagen mit einem 5 t-Anhänger zu ersehen. Der volkswirtschaftliche Vorteil einer Leistungssteigerung wurde auf S. 112/13 vermerkt.

Aus den vorstehenden Ausführungen ist ersichtlich, daß die Leistungssätze nach dem Gewicht des verladene Gütes, und zwar je Lastkraftwagen oder Lastzug berechnet werden. Abweichend hiervon können Leistungssätze auch nach anderen Einheiten als nach dem Gewicht gebildet werden. Man wollte hierbei in der Praxis bestehende Berechnungsarten, wie z. B. bei Milch nach Litern, bei Ziegelsteinen nach Stück, bei Kies nach Kubikmetern als Vergütungsform innerhalb der Vorschriften der NVP beibehalten. Da die Leistungssätze nur nach Tonnen aufgestellt sind, muß hierbei eine Umrechnung der nach anderen Einheiten verladene Güter auf Tonnen vorgenommen werden. Um diese Umrechnung zu erleichtern, wurden besondere Umrechnungsgewichte für bestimmte Güter festgelegt, und zwar die folgenden:

Basaltschotter	1 cbm = 1,55 t	Kiefer, Lärche, ganz frisch	1 fm = 0,9 t
Basaltplitt	1 cbm = 1,5 t	Kiefer, Lärche, waldtrocken	1 fm = 0,8 t
Beton aus Kies	1 cbm = 2,2 t	Kiefer, Lärche, lufttrocken	1 fm = 0,6 t
Erdaushubmaterial, Lehm	1 cbm = 1,7 t	Fichte, Tanne, ganz frisch	1 fm = 0,9 t
Granitschotter	1 cbm = 1,3 t	Fichte, Tanne, waldtrocken	1 fm = 0,75 t
Hausteine	1 cbm = 2,0 t	Fichte, Tanne, lufttrocken	1 fm = 0,55 t
Kalkschotter	1 cbm = 1,45 t	Eiche, ganz frisch . . .	1 fm = 1,05 t
Kies, trocken	1 cbm = 1,7 t	Eiche, waldtrocken . . .	1 fm = 0,95 t
Kies, grubenfeucht . . .	1 cbm = 1,8 t	Eiche, lufttrocken . . .	1 fm = 0,8 t
Kies, naß	1 cbm = 2,0 t	Buche, ganz frisch . . .	1 fm = 1,0 t
Pflastersteine	1 cbm = 2,0 t	Buche, waldtrocken . . .	1 fm = 0,85 t
Sand, naß	1 cbm = 1,6 t	Buche, lufttrocken . . .	1 fm = 0,75 t ¹
Sand, trocken	1 cbm = 1,5 t		

Sind z. B. 1000 fm „Buche lufttrocken“ zu befördern, so ist hierfür ein Rechnungsgewicht von 750 t maßgebend. Von den vorstehenden Umrechnungsgewichten darf nur abgewichen werden, wenn die gewünschte Abweichung besonders nachgewiesen wird.

Besondere Leistungssätze können auch auf Grund der Tages- und Kilometersätze gebildet werden. Diese Berechnungsart von Leistungssätzen kommt dann in Frage, wenn der in den Leistungssätzen der NVP eingerechnete Zeitwert überschritten wird. Es ist hierbei der Tagessatz und die normalerweise erreichbare Tageskilometerleistung durch die in neun Stunden abfahrbare Gütermenge zu teilen.

Sind beispielsweise 3 cbm Hausteine auf eine Entfernung von 10 km mit einem 3 t-Lastkraftwagen zu befördern und sind hierfür drei Fahrten bei einer Arbeitszeit von neun Stunden erforderlich, so ist die Vergütung wie folgt zu berechnen:

Tagessatz für einen 3 t-Lastkraftwagen	RM 23,—
Drei Fahrten mit je 20 km — Voll- und Leerkilometer —	RM 12,—

Demnach kosten:

3 cbm	RM 35,—
1 cbm	RM 11,70

Das Beförderungsentgelt für den Kubikmeter von RM 11,70 kann allen Berechnungen zugrundegelegt werden, solange die Voraussetzungen, unter denen der Kubikmetersatz gebildet worden ist, sich nicht ändern.

Vorstehend ist nunmehr das Kernstück der Preisberechnung im gewerblichen Güternahverkehr in knappen Zügen umschrieben worden².

¹ Siehe „Die Preisregelung im Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen“ S. 5.

² Siehe auch Graeff: „Erläuterungen der Nahverkehrspreisverordnung und ihrer nachträglichen Verbesserungen in „Der gewerbliche Kraftverkehr“, Heft 14/15, Jahrg. 1940.

d) Sonder- und Ergänzungsbestimmungen.

Außer den vorstehend geschilderten Preisberechnungsbestimmungen für den gewerblichen Güternahverkehr gibt es im Rahmen der NVP und der dazu erschienenen Ausführungsanordnungen und Erlasse des Reichspreiskommissars noch Ausnahmegestimmungen und Bestimmungen für die Erhebung von Zuschlägen. Um die Beschreibung des Aufbaus der NVP abzurunden, sollen diese Bestimmungen kurz erörtert werden. Es wäre Aufgabe eines besonderen Aufsatzes, diese Sonder- und Ergänzungsbestimmungen zu beschreiben.

Die Ausnahmegestimmungen der NVP beziehen sich hauptsächlich auf den Rollfuhrverkehr der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und der Vollmachtspediteure, auf die Umzüge mit Möbelwagen nach den Tarifen für Orts-, Nah- und Fernumzüge, auf Sonderfahrzeuge und auf Fahrzeuge mit Sondervorrichtungen. Der Rollfuhrverkehr der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer und der Vollmachtspediteure mußte von den Bestimmungen der NVP ausgenommen werden, weil für diesen Verkehr besondere Entgelte festgelegt worden sind. Der allgemeine örtliche Rollfuhrverkehr kann ebenfalls nach bestehenden besonderen Leistungssätzen vergütet werden, soweit nicht eine Abrechnung nach der NVP als tunlich erscheint. Für die Umzugstransporte mit Möbelwagen bestehen besondere Preisregelungen, die Entgelte nicht nur für die Fuhrleistungen, sondern auch für die damit zusammenhängenden Nebenleistungen enthalten.

Sonderfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sondervorrichtungen mußten von den Bestimmungen der NVP ausgenommen werden, weil die den Vergütungssätzen der NVP zugrunde liegenden Selbstkostenberechnungen auf gewöhnliche Fahrzeuge abgestellt sind. Die Festsetzung des Entgeltes für die Gestellung von Sonderfahrzeugen überließ man einer Vereinbarung zwischen Fuhrunternehmer und Auftraggeber. Als Sonderfahrzeuge werden insbesondere angesehen: vollständig geschlossene Fahrzeuge mit festen Wänden (z. B. Kühl- und Möbelwagen), Langholz- und Langmaterialfahrzeuge und die sog. einachsigen Nachläufer-Generatorfahrzeuge, die bislang ebenfalls als Sonderfahrzeuge behandelt wurden, sind nunmehr wie folgt abzurechnen: neue Generatorfahrzeuge wie Benzin- oder Dieselfahrzeuge; bei umgebauten Generatorfahrzeugen darf bei Abrechnung nach Teil I und II der NVP die Nutzlast, mit der sie vor dem Umbau zugelassen waren, zugrunde gelegt werden.

Nach der Ausführungsanordnung zur Nahverkehrspreisordnung Ziff. 2 gelten als Fahrzeuge mit Sondervorrichtungen solche, die z. B. zur Beförderung größerer Baumaschinen, Baulokomotiven, Dampfkessel, Langeisenträger u. ä. besonders hergerichtet sind. Werden solche Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, so muß, wie für Sonderfahrzeuge ein besonderes Entgelt zwischen Fuhrunternehmer und Auftraggeber vereinbart werden. Die Höhe dieses Entgeltes richtet sich nach der Höhe der Mehraufwendungen der Sondervorrichtungen.

Als Fahrzeuge mit Sondervorrichtungen können ferner angesehen werden: Zugmaschinen mit eingebautem Laderaum, Hilfsschlepper (Personenkraftwagen mit einer Hilfsschleppachse) und Behelfslieferwagen ohne und mit Nachläufer (Personenkraftwagen meist mit einem einachsigen Nachläufer). Zugmaschinen mit eingebautem Laderaum sind, wenn solche Fahrzeuge ohne Anhänger eingesetzt werden, wie Lastkraftwagen abzurechnen; werden Zugmaschinen mit eingebautem Laderaum in Verbindung mit Anhängern eingesetzt, so ist die Zugmaschine als gewöhnliche Zugmaschine abzurechnen und die Nutzlast ihres eingebauten Laderaums der Nutzlast des ersten Anhängers hinzuzuzählen; dies gilt bei Abrechnung nach Tages- und Kilometersätzen und nach Stundensätzen. Bei Abrechnung nach Leistungssätzen besteht kein Unterschied gegenüber anderen Kraftfahrzeugen. Hilfsschlepper werden wie Zugmaschinen vergütet unter Abzug von 20 vH des Vergütungsbetrages. Behelfslieferwagen sind bei Abrechnung nach Tages- und Kilometersätzen oder nach Stundensätzen wie Lastkraftwagen mit gleicher

Nutzlast zu behandeln, die Nutzlast des Nachläufers wird der des Behelfslieferwagens zugeschlagen.

Kippfahrzeuge sind keine Sonderfahrzeuge im Sinne der NVP. Da jedoch die Selbstkosten für Kippfahrzeuge durch ihre höheren Anschaffungskosten und durch ihre infolge des Einbaus der Kippvorrichtung geringere Nutzlast höhere Kosten je Tonne Nutzlast als Fahrzeuge ohne Kippvorrichtung aufweisen, wurde die Bestimmung getroffen, daß Kippfahrzeuge bei Vergütung nach Tages- und Kilometersätzen oder nach Stundensätzen nach der nächst höheren als der sonst zugehörigen Nutzlaststufe abgerechnet werden können. Werden Kippfahrzeuge für Fuhrleistungen eingesetzt, die als „flüssiger Verkehr“ anzusehen und deshalb nach Leistungssätzen abzurechnen sind, so werden diese Fahrzeuge als gewöhnliche Fahrzeuge behandelt. Dies ist auf die rasche Entlademöglichkeit der Kippfahrzeuge zurückzuführen, wodurch solche Fahrzeuge im Vergleich zu anderen eine höhere Leistung und damit ein höheres Beförderungsentgelt in einem bestimmten Zeitraum erzielen können.

Die Möglichkeit der Erhebung von Zuschlägen im Rahmen der NVP mußte aus verschiedenen Gründen und in verschiedenen Formen geschaffen werden. Die wichtigsten Zuschläge bestehen im Rahmen der Regelung für Baustellen von besonderer Bedeutung. Sie sind im Abschnitt B. b) „Die Festpreisregelung für Baustellen von besonderer Bedeutung“ (siehe S. 110 ff.) erörtert worden. Sonst kommen bedeutende Zuschläge vor für schwierige Geländebedingungen, in der Form der Vergütung von An- und Abmarschwegen, Wartezeiten, Abwesenheitsgeldern, Gestellung von zusätzlichem Personal, Beladung und Entladung der Fahrzeuge, Gestellung zusätzlicher Geräte und Beförderung sperriger Güter.

Zunächst soll auf die Zuschläge bei schwierigen Geländebedingungen hingewiesen werden. Bei der Ermittlung der Selbstkosten für die NVP wurde von normalen Verkehrsverhältnissen bei befestigten Fahrbahnen ausgegangen, wobei aber die Selbstkosten bzw. die Vergütungssätze der NVP doch so bemessen worden sind, daß einem Fuhrunternehmer in gewissem Umfang erschwerte Verkehrsverhältnisse mit höheren Kosten zugemutet werden können. Sind jedoch z. B. starke Steigungen zu überwinden, so reichen die Vergütungssätze der NVP nicht aus, um die hierdurch entstehenden höheren Kosten auszugleichen. Es ist deshalb vorgesehen worden, daß hierfür Kilometerzuschläge bei Abrechnung der Fuhrleistungen nach Tages- und Kilometersätzen oder nach Leistungssätzen berechnet werden können. Die Berechnung geschieht in der Weise, daß virtuelle Kilometer zu den tatsächlich zurückzulegenden Kilometern hinzugeschlagen werden. Die Zuschlagskilometer dürfen bei durchschnittlichen Steigungen über 5 vH das Doppelte, bei Steigungen über 10 vH das Dreifache und bei Steigungen über 15 vH das Vierfache der Steigungskilometer nicht überschreiten. Ähnliches gilt bei Fahrten auf weglosem Gelände, und zwar können hier Zuschläge wie bei Steigungen von 5—10 vH berechnet werden. Bei Anwendung der Stundensätze kommen Geländezuschläge nicht in Frage, da bei erschwerten Geländebedingungen weniger Kilometer in der Stunde zurückgelegt werden können, der Fuhrunternehmer aber dennoch die in den Stundensätzen eingerechneten Kilometer erhält.

Die zusätzliche Vergütung der An- und Abmarschwege und der An- und Abmarschzeiten wurde schon bei der Erörterung der Tages- und Kilometersätze und der Stundensätze behandelt. Es wäre nur noch darauf hinzuweisen, daß bei Abrechnung nach Leistungssätzen An- und Abmarschwege bzw. Leerkilometer insoweit zusätzlich berechnet werden können, als die Anzahl der Leerkilometer die der Lastkilometer überschreitet. Sind Leerkilometer zu vergüten, so sind hierbei die Kilometersätze der NVP zugrunde zu legen.

Ein Zuschlag für Wartezeiten kommt nur bei Anwendung der Leistungssätze in

Frage. Bei den Wartezeiten handelt es sich um solche Zeiten, die außerhalb der Be- und Entladezeiten entstehen und die auf Umstände zurückzuführen sind, die der Fuhrunternehmer nicht zu vertreten hat. Sie sind mit $\frac{1}{10}$ des Tagessatzes je Stunde zu vergüten. Bei Anwendung der Tages- und Kilometersätze und der Stundensätze wird, wie geschildert (siehe S. 115) die Vergütung für die gesamte Zeit von der Abfahrt des Fahrzeuges von seinem Unterstellraum bis zur Rückkehr in diesen Raum berechnet, wodurch die Wartezeiten von vornherein eingerechnet und deshalb bezahlt werden. Werden Fahrzeuge bei einem und demselben Auftraggeber auf Grund besonderer Vereinbarung während eines größeren Zeitraumes eingesetzt, so kann der Fuhrunternehmer für unverschuldete Stehstage, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage eine Vergütung in der Höhe des Tagessatzes verlangen.

Nach den Bestimmungen der Reichstarifordnung zur Regelung der Spensätze und Auslösungen im Güternahverkehr und nach einem Erlaß des Reichsinnenministers vom 4. 4. 1941 über Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugen auf Grund des Reichsleistungsgesetzes sind dem Fahrpersonal bei Abwesenheit vom Standort des Fahrzeuges oder vom Sitz des Betriebes oder von seinem Wohnsitz Spesen, Abwesenheitsgeld (Auslösung) und Übernachtungsgeld zu bezahlen. Da in den Selbstkostenberechnungen der NVP diese Personalkosten nicht eingerechnet sind, können diese zusätzlich in Rechnung gestellt werden.

Bei der Gestellung von zusätzlichem Personal, vor allem Beifahrer, dürfen die Kosten hierfür zusätzlich berechnet werden, weil in den Selbstkostenberechnungen der NVP diese Kosten nicht einbezogen worden sind und zwar dürfen berechnet werden:

- a) die der Lohnstop-Verordnung vom 12. 10. 1939 entsprechenden Löhne und
- b) bei Sonn- und Feiertags-, Nacht- oder Überstundenarbeit die entsprechenden Lohnzuschläge und
- c) ein Zuschlag von höchstens 40 vH (Gemeinkosten und soziale Lasten) auf die nicht eingerechneten Löhne mit Ausnahme der Lohnzuschläge zu b).

Besondere Personalkosten für zusätzliches Personal können aber nur dann berechnet werden, wenn dieses auf Wunsch des Auftraggebers gestellt wird oder im Falle der Abrechnung nach Tages- und Kilometersätzen oder nach Stundensätzen, wenn sicherheitspolizeiliche Vorschriften die Gestellung von zusätzlichem Personal erfordern.

Übernimmt das Fahrpersonal allein das Be- und Entladen der Fahrzeuge, so kann hierfür bei den Tages- und Kilometersätzen und bei den Leistungssätzen eine angemessene Vergütung berechnet werden. Bei Anwendung der Stundensätze ist eine solche Vergütung nicht möglich, weil bei Übernahme der Be- und Entladetätigkeit durch das Fahrpersonal die Kilometerleistung des Fahrzeuges je Stunde geringer wird und dadurch der Fuhrunternehmer gewissermaßen eine Entschädigung für die in den Stundensätzen eingerechneten aber nicht zurückgelegten Kilometer erhält. Leistet das Fahrpersonal nur die ortsübliche Mithilfe, so darf hierfür keine Vergütung berechnet werden.

In den Selbstkosten für die NVP wurden naturgemäß auch nicht die Aufwendungen, die durch die Inanspruchnahme von zusätzlichen Geräten entstehen, eingerechnet. Es können deshalb für die Gestellung von zusätzlichen Geräten, wie z. B. Seilwinden, angemessene Vergütungen berechnet werden. Von besonderer Bedeutung ist hier die Gestellung von Planen und Spriegeln. Verlangt der Auftraggeber zum Schutz seines Gutes Plane und Spriegel, so hat der Fuhrunternehmer ein Anrecht auf Berechnung eines Zuschlages von höchstens 5 vH des reinen Fuhrrentgelts.

Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß für Fahrzeuge, die nicht mindestens zu Dreiviertel ihrer zulässigen Nutzlast ausgelastet sind, ein Sperrigkeitszuschlag in Höhe von höchstens 25 vH des wirklichen Gewichts der Ladung auf die Leistungssätze erhoben werden kann. Bei den Tages- und Kilometersätzen und bei den Stundensätzen kommt

ein Zuschlag nicht in Frage, weil bei diesen Vergütungsarten jeweils die Nutzlast für die Vergütungshöhe maßgebend ist.

Der örtliche Geltungsbereich der NVP erstreckt sich gegenwärtig auf das Altreich mit Ostmark und Sudetengau, Danzig-Westpreußen und Warthegau, Elsaß und Lothringen, Luxemburg, Generalgouvernement (s. nachstehende Einschränkung), Untersteiermark und Krain. Da bei der Aufstellung der Selbstkosten für die NVP von den Verhältnissen im Altreich ausgegangen werden mußte, zeigte es sich, daß die Höchstpreise der NVP für die Verhältnisse in der Ostmark und im Sudetengau nicht ausreichten. Die Fahrzeuge dieser Gebiete wiesen durch ihre Bauart meist höhere Kosten auf, und außerdem waren häufig nur alte Fahrzeuge mit überdurchschnittlich hohen Kosten vorhanden. Die Fahrbahnen waren vielfach schlechter als die des Altreichs. Diese Faktoren wirkten sich in höheren Kosten als denen der NVP zugrunde gelegten aus. Die zuständigen Stellen haben sich deshalb entschlossen, für die Ostmark und den Sudetengau allgemeine Zuschläge auf die Höchstsätze der NVP zu bewilligen, wobei auch noch beachtet wurde, daß die politisch-wirtschaftlichen Verhältnisse in diesen Gebieten vor deren Anschluß die dortigen Betriebe so ruinierten, daß es gerecht erschien, auch diesen Faktor in der Höhe der Vergütungssätze zu berücksichtigen. Die Zuschläge betragen ursprünglich für die Ostmark 25 vH, für den Sudetengau 20 und 10 vH; im Frühjahr 1941 wurden sie allgemein auf 15 vH festgelegt. Es wird angestrebt, die Zuschläge in der Ostmark und im Sudetengau, sobald die verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse in diesen Gebieten es zulassen, weiter zu vermindern mit dem Ziel, sie völlig zu beseitigen. In der Untersteiermark gilt die NVP mit einem Zuschlag von 25 vH, in Krain mit einem Zuschlag von 15 vH und im Generalgouvernement für Fuhrleistungen, die über die Zentralgenossenschaft „Der Güternahverkehr“ abgerechnet werden, mit Zuschlägen von 30—40 vH, die jedoch in nächster Zeit auf 50—65 vH erhöht werden dürften.

Die Verkehrsverhältnisse im gewerblichen Güternahverkehr ließen erkennen, daß für bestimmte Fuhrleistungen die Festsetzung von Sonderbestimmungen und Sonderätzen als vorteilhaft erschien. Man entschloß sich deshalb zur Aufstellung von Sondertarifen, die ihrer Art nach den Ausnahmetarifen der Deutschen Reichsbahn entsprechen. Es bestehen gegenwärtig die folgenden sechs Sondertarife:

Sondertarif 1 für die Beförderung von gepackten und geschütteten Briketts und Schüttware bei der Abfuhr von den Groß-Berliner Güterbahnhöfen innerhalb Groß-Berlins durch Fuhrunternehmer, die nicht regelmäßig im Kohlenhandelsgeschäft tätig sind.

Dieser Sondertarif ist als Rahmentarif anzusehen und wurde in vielen anderen Städten ebenfalls eingeführt, wobei die Beförderungsentgelte entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt worden sind.

Sondertarif 2 für die Beförderung von Kartoffeln in Säcken im Güterkraftverkehr.

Sondertarif 3 für die Beförderung von Kartoffeln bei der Abfuhr von den Groß-Berliner Güterbahnhöfen durch Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr.

Dieser Sondertarif ist ähnlich dem Sondertarif 1 ein Rahmentarif und kann deshalb in anderen Städten entsprechend der örtlichen Verhältnisse ebenfalls eingeführt werden.

Sondertarif 4 für die Beförderung von Steinkohlen und Braunkohlenbriketts im Güterkraftverkehr.

Sondertarif 5 für die Beförderung von Koks im Güterkraftverkehr.

Sondertarif 6 für die Beförderung von Baugütern im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen bei Abrechnung über die Arbeitsgemeinschaften des Güternahverkehrs.

In den Sondertarifen 1—5 wurden für bestimmte Fuhrleistungen, die ihrem Wesen

nach zur Abrechnung nach Tages- und Kilometersätzen oder nach Stundensätzen, also nach Zeit geeignet sind, und deshalb nicht nach den Leistungssätzen des Teils III der NVP abgerechnet werden können, Sonderleistungssätze für die Beförderung von Kohlen, Koks, Briketts und Kartoffeln aufgestellt. Mit den Sondertarifen 1—5 werden also Fuhrleistungen, die an und für sich nach Zeit abzurechnen wären, nach Sonderleistungssätzen vergütet. Dies ist im Hinblick auf die Verhältnisse während des Krieges von besonderer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Die Sondertarife 2, 4 und 5 haben auch im gewerblichen Güterfernverkehr Gültigkeit. Es wurde damit zum erstenmal auf dem Gebiete dieser Sondertarife die künstlichen Grenzen zwischen Nah- und Fernverkehr überwunden. Die Sondertarife 1—5 dürfen aber nur angewendet werden, wenn im Sinne der Bestimmungen der Verordnung über die Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr vom 15. 1. 1940 keine Stoppreise vorhanden sind.

Der Sondertarif 6 gilt für die Beförderung bestimmter Baugüter im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, der aber nur bei den über die Arbeitsgemeinschaften des Güternahverkehrs abzurechnenden Fuhrleistungen verwandt werden darf. Dies ist auf die zum Teil weit entfernten Bezugsgebiete der Baustellen von besonderer Bedeutung (siehe S. 110 ff.) zurückzuführen, bei denen es sich gezeigt hat, daß auch Fuhrleistungen auszuführen sind, die dem gewerblichen Güterfernverkehr zugehören, die aber nur einheitlich mit den in überwiegendem Maß anfallenden Nahverkehrstransporten abgerechnet werden können. Die Höhe dieses Tarifs entspricht auf Entfernungen bis 100 km den Leistungssätzen der NVP und auf größere Entfernungen den etwas gesenkten Leistungssätzen. Der Sondertarif war hauptsächlich nur erforderlich, weil die bestehenden Leistungssätze für den gewerblichen Güternahverkehr nur auf Entfernungen bis zu 100 km erstellt worden sind. Im einzelnen soll hier auf das Wesen der Sondertarife nicht weiter eingegangen werden.

Zum Schluß dieses Kapitels soll noch auf den sachlichen Geltungsbereich der Preisregelung im gewerblichen Güternahverkehr hingewiesen werden. Ihr örtlicher Geltungsbereich wurde schon vorstehend (siehe S. 122) umrissen. Die NVP gilt für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren, also nicht auch für die Personenbeförderung. Sie gilt ferner nur für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen. Für Fuhrleistungen mit Pferdegespannen bestehen in den meisten Orten Deutschlands örtliche Preisregelungen. Die NVP hat außerdem, wie aus ihrem Namen hervorgeht, nur Gültigkeit im Nahverkehr; das ist jener im Güterfernverkehrsgesetz festgelegte Geltungsbereich, der durch einen Umkreis von 50 km um den Standort des Fahrzeuges umgrenzt wird. Schließlich gilt die NVP nicht nur für die gewerblichen Transporte der Fuhrunternehmer, sondern auch im sog. Werkverkehr, soweit von diesem Frachtspesen in Rechnung gestellt werden. Von Seiten des Reichskommissars für die Preisbildung wurde in einem Erlaß vom 13. 1. 1940 hierzu zum Ausdruck gebracht: Der Werkverkehr wäre in der Lage, Beförderungen im allgemeinen billiger auszuführen, als das Verkehrsgewerbe, weshalb dieser in seinen Frachtspesen unter den Höchstpreisen der NVP zu bleiben hätte.

Außerhalb des Geltungsbereichs der NVP gibt es für die beorderten Fahrzeuge des gewerblichen Güternahverkehrs und des Werkverkehrs im Reichsleistungsgesetz und dessen Ausführungsbestimmungen noch eine besondere Preisregelung. Soweit Fuhrleistungen nicht auf Grund freier Vereinbarung zwischen Fuhrunternehmer und Auftraggeber, sondern auf Grund eines staatlich ausgeübten Zwanges, nämlich durch Beordnung im Rahmen des Reichsleistungsgesetzes ausgeführt werden, gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes. Was die preisrechtliche Seite dieser Bestimmungen betrifft, so sind diese in einem Erlaß des Reichsministers des Innern vom 4. 4. 1941 geregelt. Es ist hier vorgesehen, daß für Fuhrleistungen, wenn diese für Bedarfsstellen der Wehrmacht ausgeführt werden, die um 20 vH erhöhten Tages- und Kilometersätze der NVP gelten und wenn diese Fuhr-

leistungen für Bedarfsstellen außerhalb der Wehrmacht ausgeführt werden, diese Sätze ohne Aufschlag zu berechnen sind, soweit im letzteren Falle nicht Stopppreise eingehalten werden müssen. Im einzelnen soll auf die durch das Reichsleistungsgesetz geschaffene Regelung hier nicht weiter eingegangen werden.

C. Nahverkehrspreisverordnung — Reichskraftwagentarif in kurzem Vergleich.

Überblickt man die vorstehenden Ausführungen über die Vergütungsarten der Preisregelung im gewerblichen Güternahverkehr, so ist zu erkennen, daß hier eine selbstkostenorientierte Preisregelung vorliegt¹. Aus den festen und beweglichen Kosten der Betriebsleistungen entstanden, wie ausgeführt, die Tages- und Kilometersätze, von denen die Stunden- und Leistungssätze abgeleitet wurden. Die Sonder- und Ergänzungsbestimmungen (s. Abschnitt B. d) berücksichtigen ebenfalls die Selbstkosten des Kraftwagenbetriebes. Im Reichskraftwagentarif, der Preisregelung für den gewerblichen Güterfernverkehr, ist die Sachlage etwa umgekehrt. Hier sind die Selbstkosten des Kraftwagenbetriebes überhaupt nicht berücksichtigt worden. Für den gewerblichen Güterfernverkehr mußte der Reichsbahngütertarif übernommen werden, in dem wohl die Selbstkosten des Schienenbetriebes, wie der Wert der Güter bzw. der der Verkehrsleistungen in einer der Schienenbeförderung mehr oder weniger artgemäßen Weise berücksichtigt worden sind. Demgemäß werden beim Reichskraftwagentarif der Frachtberechnung die Schienenentfernungen der Reichsbahn zugrundegelegt, während die NVP auf den Straßenentfernungen, den Fahrbahnen des Kraftwagenverkehrs, aufgebaut ist. Der Reichskraftwagentarif kennt nur eine Vergütungsart, nämlich die Entgeltung der Leistung nach der Beförderungsmenge und nach der Tarifentfernung. Diese Vergütungsart entspricht den Leistungssätzen der NVP. Die Vergütungsarten der Stundensätze und der Tages- und Kilometersätze, die, wie wir gesehen haben, hauptsächlich aus Gründen des Zeitaufwands für die Verkehrsleistungen geschaffen worden sind, sind im Tarifwerk des gewerblichen Güterfernverkehrs nicht enthalten. In diesem Verkehrssektor hat der Zeitaufwand auch nicht die Bedeutung, wie im Güternahverkehr, denn auf größere Entfernungen, wie sie im gewerblichen Güterfernverkehr vorkommen, tritt der Zeitaufwand im Verhältnis zum Wegaufwand zurück. Sollte der Zeitaufwand im gewerblichen Güterfernverkehr, wie beispielsweise bei zu langer Be- und Entladung der Fahrzeuge, von besonderer Bedeutung werden, so besteht hierfür in der Form der Erhebung von Wagen- und Ladestandgeldern ein gewisser Ausgleichsfaktor.

Es soll am Rande kurz die Frage erhoben werden, ob bei der Preisregelung für den gewerblichen Güternahverkehr nicht auch der Wert der Güter bzw. der Wert der Verkehrsleistungen beachtet werden sollte. Allgemein wäre hierzu zu bemerken, daß es an und für sich wünschenswert wäre, wenn bei jeder Preisregelung außer den Selbstkosten des Betriebes auch der Wert der zu befördernden Güter bzw. der der auszuführenden Verkehrsleistungen mehr oder weniger berücksichtigt werden würde². Die geringere oder

¹ Die NVP wird häufig und zwar nicht ganz richtig als „arteigener Tarif“ bezeichnet. Der Begriff „arteigener Tarif“ wurde von dem Verfasser im Jahre 1936 im Zusammenhang mit der Forderung nach einer dem gewerblichen Güterfernverkehr artgemäßen Preisregelung aufgestellt. Es sollte mit dem Begriff „arteigener Tarif“ vor allem offensichtlich gemacht werden, daß für den Güterkraftverkehr ein Schienentarif wie der Reichskraftwagentarif als Entgeltform ungeeignet ist. Jeder von einem Verkehrsmittel organisch entwickelte und geschaffene Tarif, der dessen verkehrstechnischer Leistungsart entspricht und deshalb ihm „arteigen“ oder artgemäß ist, könnte als „arteigener Tarif“ bezeichnet werden. Der Reichsbahngütertarif könnte demnach für die Leistungen des Schienenbetriebes auch als „arteigener Tarif“ angesehen werden. Im Gegensatz zum „selbstkostenorientierten Tarif“ sollen jedoch die Merkmale eines „arteigenen Tarifs“ erst gegeben sein, wenn außer den Selbstkosten des Betriebes auch der Wert seiner Verkehrsleistungen, also das Wertsystem Berücksichtigung findet.

² Siehe Merkert: „Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen“. Springer-Verlag: Berlin 1937.

größere Notwendigkeit des Einbaus des Wertes der Verkehrsleistungen in ein Beförderungssystem ist von der Art der auszuführenden Verkehrsleistungen und von der Art der Eingliederung des betreffenden Verkehrsmittels in den Wirtschaftsorganismus abhängig. Wenn es nun einen Verkehrsbereich gibt, wo eine derartige Notwendigkeit weniger oder überhaupt nicht gegeben ist, so ist es der des gewerblichen Güternahverkehrs. Die Art der Verkehrsabwicklung im gewerblichen Güternahverkehr und die verhältnismäßig geringen Beförderungsentgelte auf Grund der hier zurückzulegenden kurzen Entfernungen, lassen eine Berücksichtigung des Wertes nicht so notwendig, wie beispielsweise im gewerblichen Güterfernverkehr erscheinen. Vor allem dürfte bei den Verkehrsleistungen, die über die Vergütungsarten der Stundensätze und der Tages- und Kilometersätze entgolten werden, kein dringendes Bedürfnis für eine Berücksichtigung des Wertes der Güter bzw. der Verkehrsleistungen vorliegen. Bei der Beförderung von Gütern nach Leistungssätzen erhebt sich jedoch die Frage, ob volkswirtschaftliche Belange die Einfügung des Wertesystems bzw. die Bildung von Gütergruppen (Tarifklassen) in der Zukunft verlangen und ob der verkehrsorganisatorische Aufbau des gewerblichen Güternahverkehrs eine solche Preisgestaltung ermöglicht. Im Zeitpunkt der Aufstellung der Preisregelung für den gewerblichen Güternahverkehr war es auf jeden Fall nicht möglich, den Wert der Güter bzw. den der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen. Für die Zukunft muß jedoch die Verpflichtung übernommen werden, zu prüfen, ob in die Preisregelung des gewerblichen Güternahverkehrs das Wertsystem in irgendeiner Form und wenn auch nur in der Form von Sondertarifen für das eine oder andere Gut oder für die eine oder andere Gütergruppe einzubauen ist.

Die seit Januar 1940 bestehende Preisregelung im gewerblichen Güternahverkehr ist die erste derartige Regelung in Deutschland. Wer die Auswirkungen dieser Regelung beobachtet hat, wird zugeben müssen, daß die Schaffung der NVP im ganzen gesehen als günstig für die deutsche Wirtschaft und das Fuhrgewerbe anzusehen ist. Die Wirtschaft erhielt durch die NVP, auch in ihrer gegenwärtigen Form als Höchstpreisverordnung eine Übersicht über die Preishöhe im gewerblichen Güternahverkehr¹ und eine nach oben einzuhaltende Preisgrenze, das Fuhrgewerbe eine Preisgrundlage, über die ein angemessenes Arbeitseinkommen erzielt werden kann.

Der Obus in Wilhelmshaven.

Von Dr. Dr. W. Böttger, Wuppertal, zur Zeit Marine-Intendanturrat.

Mit 1 Textabbildung.

Im Personennahverkehr hat sich im zunehmenden Maße neben Straßenbahn und Omnibus der Oberleitungsomnibus (Obus) eingeführt. Er ist technisch ein Mittelding zwischen Straßenbahn und Omnibus; er ist gleislos, wird elektrisch betrieben und entnimmt die Stromenergie einem Oberleitungssystem. Die gebotene Beschränkung im Verbrauch fremder Treibstoffe und zugleich das Streben, der heimischen Kraftstromerzeugung ein neues und großes Absatzgebiet zu erschließen, haben die Entwicklung des Obus in neuester Zeit besonders gefördert. Während Ende 1933 in Deutschland erst 3 Obuslinien in Betrieb waren, nämlich Mettmann—Gruiten (Rheinland), Idar—Oberstein (Nahetal) und Spandau—Staaken, waren 1937 schon 6 Anlagen mit 27 Obussen

¹ Siehe v. H e p p e: „Änderung und Fortbildung der Nahverkehrspreisverordnung“ im „Der gewerbliche Kraftverkehr“, Heft 14/15, Jahrg. 1940. V o g e l: „Die Nahverkehrspreisverordnung von der verladenden Wirtschaft her gesehen“ in „Deutsche Wirtschaftszeitung“ Nr. 13 vom 4. 4. 1941.