

Reise erreicht werden. Damit fällt dem Flugzeug in der Sowjetunion eine Rolle zu, die es in diesem Umfang in keinem anderen Lande der Erde hat. Wenn der Flugverkehr trotzdem bis heute noch relativ gering entwickelt ist, so liegt das einmal daran, daß die Wirtschaft vor allem in den asiatischen Gebieten trotz der umfangreichen Industrialisierung in West- und Mittelsibirien noch wenig intensiv ist, dann aber auch daran, daß der zivile Luftverkehr bei der Struktur des russischen Wirtschaftssystems sich auf die Reisen der staatlichen Funktionäre beschränkt.

Von den gesamten 1938 geflogenen t/km im Post- und Güterverkehr entfielen mehr als 20 vH auf Mittelasien, 10 vH auf West- und Ostsibirien, 5 vH auf den Fernen Osten, insgesamt auf die östlichen Gebiete der Union 60 vH der gesamten tonnenkilometrischen Leistung.

Der Personenverkehr überwiegt in denjenigen Bezirken, die ein entwickeltes Netz von Eisenbahnen und sonstigen Transportmitteln haben, z. B. auf den Strecken Moskau—Tiflis, Moskau—Taschkent, Moskau—Nowosibirsk, Kiew—Odessa. In den entfernteren verkehrsmäßig wenig erschlossenen Gebieten hat der Luftverkehr breitere Aufgaben, dort überwiegt der Post- und Güterverkehr.

Die hohe Leistungsfähigkeit der russischen Flugzeugindustrie wurde in erster Linie dem Ausbau der Militärluftfahrt dienstbar gemacht, wobei allerdings in der Sowjetunion noch weniger als in anderen Ländern eine scharfe Scheidung zwischen Militär- und Zivilluftfahrt besteht. Der Luftverkehr ist noch außerordentlich ausbaufähig. Er hätte, wenn der Krieg seine Entwicklung nicht gehemmt hätte, in den nächsten Jahren den Vorsprung, den der amerikanische und in geringerem Grade auch der deutsche Zivilluftverkehr in ihren Transportleistungen während der letzten Jahre noch hatten, sonst wohl bald aufgeholt.

Die Gebührenpolitik der Deutschen Reichspost.

Von Abteilungspräsident Dr. Hellmuth, Reichspostdirektion Königsberg (Pr.).

A. Allgemeines.

I. Der Gebührengrundsatz.

Nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen verwaltet der Reichspostminister das Vermögen des Reichs, das dem Dienste der Deutschen Reichspost (DRP) gewidmet und in ihm erworben worden ist, samt allen öffentlichen und privaten Rechten und Verbindlichkeiten der DRP als „Sondervermögen“ der DRP, das von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten ist und für die Verpflichtungen der DRP allein haftet (§ 2 des G. z. Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung) — VereinfG — vom 27. 2. 1934, RGBI I S. 130..

Als haushaltsrechtlich selbständige Reichsverwaltung hat die DRP ihre Ausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden durch ihre Einnahmen zu decken (§ 1 der Verordnung über die allgemeinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Haushaltsgebarung und Vermögensverwaltung der DRP vom 6. 4. 1934, RGBI I S. 305).

Für die Bereitstellung des Post- und Fernmeldedienstes zur Nutzung durch die Allgemeinheit kann daher nicht der Grundsatz der Unentgeltlichkeit (Grundsatz des öffentlichen Gebrauchsguts) bestimmend sein, der — ohne Rücksicht auf das Ausmaß der Nutzung durch den Einzelnen — die Kosten der Nutzung auf die Gesamtheit der Steuerzahler des Gemeinwesens abwälzt und den einzelnen Nutzer von der Kostentragung frei

läßt; vielmehr findet auf die Dienstleistungen der DRP der Grundsatz der Entgeltlichkeit jeder Einzelnutzung (sog. Gebührengrundsatz) Anwendung (Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band 2, II. Berlin 1920, S. 383, 384; Timm, Tarifwesen und Tarifpolitik der Deutschen Reichspost, Berlin 1939, S. 35 ff.).

II. Die Tarifhoheit der DRP.

Die Post- und Fernmeldegebühren als die Entgelte, welche die DRP für die jeweilige Inanspruchnahme ihrer öffentlichen Leistungen und für die Benutzung ihrer Einrichtungen erhebt, werden vom Reichspostminister allein und ohne Beteiligung der Nutzerkreise oder sonstiger Dritter mit Wirkung für jedermann festgesetzt und jeweils in der Form der Rechtsverordnung veröffentlicht (§ 4 VereinfG). Sie sind im Einzelfall unabdingbar. Unbeschadet dieser Tarifhoheit unterliegt aber die Gebührenbemessung durch die DRP gewissen, nach den Belangen der Benutzer ausgerichteten gemeinnützigen Geboten (Gleichmäßigkeit, Einheitlichkeit, Einfachheit, Öffentlichkeit und Stetigkeit der Gebührensätze). Bei der Festsetzung der Gebühren für die Benutzung der Post- und Fernmeldeeinrichtungen darf regelmäßig kein Benutzer vor dem anderen bevorzugt werden. Ein gleichmäßiger Tarif schließt jede Ausnahme in der Berechnung, die nicht besonders zugelassen ist, jede Gewährung besonderer Vorteile, aber auch jede Mehrforderung aus. Der Grundsatz der tariflich gleichmäßigen Behandlung aller Nutzer läßt sich nur wahren, wenn — außer von der Einheitlichkeit der sonstigen Benutzungsbedingungen — auch von einem einheitlichen Tarifsystem ausgegangen wird (Gleichförmigkeit der Tarifgrundlagen, z. B. Gewicht, Ausmaß, Entfernung — formelle Tarifeinheit; darüber hinaus Übereinstimmung und Einheitlichkeit der Gebührensätze für jede Gruppe gleichartiger Dienstleistungen, z. B. für die Beförderung aller Briefe, aller Pakete usw. — materielle Tarifeinheit). Die weiteren Forderungen der — grundsätzlichen — Einfachheit, Öffentlichkeit und Stetigkeit der Tarife sind für die Gebührenbemessung bei der DRP insofern von besonderer Bedeutung, als dadurch der Nutzen der öffentlichen Leistungen der DRP für die Volksgemeinschaft erhöht und die Inanspruchnahme ihrer Einrichtungen durch die Allgemeinheit erleichtert wird (Timm, a. a. O. S. 44, 182 u. 190).

III. Die allgemeinen Grundlagen für die Bemessung der Post- und Fernmeldegebühren.

1. Die Tarifhoheit der DRP schließt — abgesehen von den sie verpflichtenden gemeinnützigen Geboten der Gleichmäßigkeit, Einheitlichkeit usw. (s. o. II) — auch insofern keine völlige finanzielle und wirtschaftliche Ungebundenheit bei der Gebührenbemessung in sich, als die Tarifbildung noch von gewissen weiteren gemeinnützigen (gemeinwirtschaftlichen) Bestimmungsgründen entscheidend beeinflußt wird. „Objektiver Bestimmungsgrund“ für die Tarifgestaltung sind die Kosten, die der DRP anlässlich der Vollbringung von Nutzleistungen erwachsen, „subjektiver Bestimmungsgrund“ der Wert der Dienstleistungen jeweils für den Nutzer unter Berücksichtigung seiner finanziellen Leistungsfähigkeit.

a) Die Bedeutung der Kosten für die Gebührenbemessung.

Sie ergibt sich zunächst allgemein daraus, daß die Kosten in ihrer Gesamtheit für die allgemeine Tarifhöhe maßgebend sind, jedenfalls insoweit, als aus den von der Höhe der Gebühren abhängigen Gesamteinnahmen der DRP ihre Gesamtausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung ihrer Schulden usw. gedeckt werden müssen (Timm, a. a. O. S. 43, 56 u. 109).

Dem Versuch einer genauen Feststellung und Ausscheidung der Kosten des Post- und Fernmeldewesens widerstrebt jedoch die Tatsache, daß die verschiedenartigen Lei-

stungen der DRP in den einzelnen Zweigen ihres Aufgabengebiets sich aus zahlreichen Einzelvorkehrungen und Einzelverrichtungen zusammensetzen, deren Kosten rechnungsmäßig gar nicht aufgeteilt werden können. Die Belastung einer Einzelleistung mit diesen Kosten begegnet der Schwierigkeit, daß es sich bei dem weitaus größten Teil um sog. „verbundene Kosten“ handelt, die für Leistungen ganz verschiedener Art gemeinsam anfallen und sich auf die Leistungseinheiten rechnerisch nicht ausscheiden lassen. Die Kostenermittlung bei der DRP muß sich daher darauf beschränken, innerhalb gewisser Grenzen ein zutreffendes Kostenbild zu gewinnen, das die DRP in den Stand setzt, ihre tariflichen Entscheidungen wenigstens auf eine der Wirklichkeit im allgemeinen nahekommende „kalkulatorische“ Beurteilung der Kostenanfalle zu stützen (vgl. Timm, a. a. O. S. 46 ff.; Hellmuth, Betriebswirtschaftslehre der DRP, Stuttgart 1929, S. 356).

Die „arbeitsintensiven“ Dienstzweige des Postwesens wie auch die „kapitalintensiven“ Einrichtungen des Fernmeldewesens (der Telegraphie, des Fernsprech- und Funkwesens) zeigen eine ausgesprochene „Fixkostenstruktur“. Das hat zur Folge, daß unabhängig von dem Umfang der Beanspruchung der Einrichtungen und von der Menge der erbrachten Leistungen, im Grenzfall selbst bei vollständiger Einstellung des Dienstes, sehr erhebliche „allgemeine Kosten“ aufgebracht werden müssen. Der größte Teil der Gesamtkosten im Post- und Fernmeldewesen sind solche allgemeine (feste oder fixe) Kosten. Sonderkosten, die etwa durch eine Einzelleistung unmittelbar veranlaßt werden, treten im Tätigkeitsbereich der DRP ganz erheblich zurück. Die auf die einzelnen Leistungen entfallenden Kosten werden nun, weil es sich hier regelmäßig um sog. „Anteilkosten“ handelt, um so niedriger, je besser und vollkommener die vorhandenen Post- und Fernmeldeeinrichtungen sich ausnutzen lassen („die Kosten — eine Funktion der Leistungsmenge“). Die DRP hat daher, um ihre überwiegenden allgemeinen (festen) Kosten hereinzubringen, bei der Tarifbildung darauf Bedacht zu nehmen, durch niedrige Bemessung der Gebühren die Verkehrsentwicklung zu heben und zunächst auf diese Weise die Beanspruchung ihrer Einrichtungen zu steigern. Insofern beeinflußt „die Struktur der Kosten“ auch den Tarifaufbau (vgl. Timm, a. a. O. S. 43, 44, 72, 77 u. 109).

In dem Maße jedoch, in dem mit der Zunahme und Massenhaftigkeit des Verkehrs die auf die einzelnen Leistungen treffenden allgemeinen (festen) Kosten sich absolut senken, werden auch die Kostenunterschiede der einzelnen Leistungen, die sich aus der verschiedenen Art der Beförderungsgegenstände, aus der Länge der Beförderungsstrecke, aus dem Gewicht einer Sendung, kurz aus dem verschiedenen Maße der Beanspruchung der Betriebsanlagen ergeben, absolut und relativ geringer. Je mehr der Verkehr an Umfang zunimmt, desto kleiner zeigen sich die Unterschiede, die hier zwischen den einzelnen Beförderungsgegenständen entstehen. Diese Erscheinung auf der Kostenseite beeinflußt auch die Gebührenbemessung: die Unterschiede zwischen den einzelnen Arten der Sendungen können soweit als möglich vernachlässigt werden, es genügt, nach den — aus der Erfahrung gewonnenen — Durchschnittssätzen zu rechnen (Gesetz der Nivellierung). Von den besonderen örtlichen Verhältnissen und ihrer Einwirkung auf die Kostengestaltung wird bei der Festsetzung der Gebühren überall abgesehen. Für den ganzen Post- und Fernmeldeverkehr innerhalb des Reichspostgebietes besteht mit wenigen Ausnahmen „territoriale Tarifeinheit“; denn die Kostenunterschiede der einzelnen Leistungen auf den verschiedenen Linien usw. zeigen sich gegenüber einem anwachsenden Verkehr als so gering, daß sie überhaupt nicht mehr in entsprechenden Gebührenunterschieden zum Ausdruck gebracht werden können (Sax, a. a. O. Bd. 1 S. 107; Bd. 2 S. 402; Timm, a. a. O. S. 44 u. 154 ff.; Hellmuth, a. a. O. S. 399). Dank der Gebührensenkung, die der Einheitstarif für weitere und weite Strecken bringt, vermag er

den Verkehr auch zwischen entlegeneren Gegenden wirksam zu steigern und so mit Hilfe der Verkehrszunahme eine Kostenmilderung herbeizuführen. Der Einheitstarif vernachlässigt zwar neben der Entfernung auch die Kostenunterschiede bei den einzelnen Benutzungsfällen, die Kostenverschiedenheit der Einzelfälle wird aber durch die Vielseitigkeit einer Benutzungsmöglichkeit auf allen Strecken und in allen Entfernungen wieder ausgeglichen.

Bemerkenswert erscheint ferner das Verhältnis der „örtlichen Kosten“ (der sog. Stationskosten) zu den „Beförderungs- oder Streckenkosten“. Zu den Beförderungskosten zählen die Vergütungen, die die Post für die Beförderung ihrer Sendungen an fremde Verkehrsunternehmen (Eisenbahn, Schiffs- und Luftverkehr) zu zahlen hat, ferner die Kosten der Instandhaltung, Erneuerung und Vermehrung des Bestandes an eigenen Fahrzeugen, die Betriebsmittel für sie, die Besoldungen und Vergütungen an das Fahrpersonal. Dieser Kostenanteil wächst im allgemeinen mit der Länge der Beförderungsstrecke, er steht zu ihr in einer festen Beziehung. Eine Abstufung der Gebührensätze nach der Entfernung kann sich, wenn überhaupt, nur auf diesen Kostenbestandteil gründen. Zu den „örtlichen Kosten“ (Stationskosten), die zu Beginn und am Ende der Beförderungsleistungen, mithin am Aufgabort und am Bestimmungsort der Sendung usw. erwachsen, zählen insbesondere die Besoldungen, Vergütungen und Löhne für die Beamten, Angestellten und Lohnempfänger, sodann die Kosten des Erwerbs und der Unterhaltung der für dienstliche Zwecke erforderlichen Grundstücke und Gebäude oder die Mieten und Pachten, Abgaben und Lasten für sie, weiterhin die Kosten der gesamten Einrichtung und Ausstattung (einschließlich örtlicher Beförderungsanlagen), endlich die verschiedenartigen Geschäftsbedürfnisse und Geräte.

Die reinen Beförderungskosten treten den gesamten örtlichen Kosten gegenüber erheblich zurück. Damit sinkt auch der Einfluß der Entfernungsunterschiede auf die Tarifgestaltung. Im Gegensatz zu den örtlichen Kosten (der Annahme, Abfertigung und Zustellung z. B.) bilden die Beförderungskosten überwiegend feste Kosten. Nach den gewonnenen Erfahrungen verhalten sich die reinen Beförderungskosten zur Länge der Beförderungsstrecke allerdings nicht gleichmäßig; je größer vielmehr die Entfernung ist, über welche die Beförderung sich abwickelt, desto mehr sinken — relativ — die Beförderungskosten für eine einzelne Leistung. Bei gleichzeitiger Beförderung einer großen Zahl gleichartiger Sendungen, wie etwa im Briefpostdienst, nehmen im Verhältnis zu den örtlichen Kosten die Beförderungskosten in rascherem Verhältnis ab als die Kosten der Behandlung der Sendungen am Aufgab- und am Bestimmungsort. Von einer gewissen Stärke des Verkehrs ab erweisen sich die auf den einzelnen Beförderungsgegenstand entfallenden reinen Übermittlungskosten und damit die Unterschiede in den Kosten aus der Länge der Entfernung als so gering, daß sie durch eine entsprechende Abstufung der Gebührensätze nicht mehr zum Ausdruck gebracht werden können (Sax, a. a. O. Bd. 2 S. 402; Timm, a. a. O. S. 154, 158).

Die praktischen Erfahrungen über die tatsächliche Gestaltung der Verhältnisse in den einzelnen Dienstzweigen haben dazu geführt, bei der Gebührenbemessung die Entfernung, jedenfalls innerhalb bestimmter Grenzen, zu vernachlässigen. An die Stelle eines reinen Entfernungstarifs (Proportionaltarifs), bei dem der Einheitssatz sich mit der Länge der Beförderungsstrecke gleichmäßig erhöht, trat bei gewissen Leistungsgruppen zunächst ein — nach dem Verhältnis größerer Entfernungseinheiten abgestufter — Zonentarif. Die weitere Entwicklung führte dazu, die einzelnen Zonenabstände in ihrer Aufeinanderfolge zu erweitern oder die Gebührensätze von Zone zu Zone zu ermäßigen, bis schließlich die Entfernungsunterschiede völlig vernachlässigt werden konnten und

sich für das gesamte Verkehrsgebiet — unter bestimmten Voraussetzungen — nur noch ein Tarif, der Einheitsstarif, aufstellen ließ (über praktische Beispiele s. u. B; vgl. auch Timm, a. a. O. S. 162; Sax, a. a. O. Bd. I S. 108).

b) Der Wert der Dienstleistungen der DRP für den Nutzer als Tarifgrundlage.

Neben dem einen Ziel der Tarifpolitik, durch niedrige Bemessung und weitgehende Ermäßigung der Gebührensätze die Benutzung der Post- und Fernmeldeanlagen tunlichst bis zur völligen Ausschöpfung zu steigern und so die anteiligen Kosten der einzelnen Nutzleistung zu senken, geht ihr weiteres gleichgerichtetes Streben dahin, bei der Gebührenbemessung auch auf den Wert der Dienstleistung für den Benutzer (Zweckwert), auf dessen Zahlungswilligkeit und Zahlungsfähigkeit (Kostenwert) sowie auf die verschiedene Belastungsfähigkeit der einzelnen Sendungsarten Rücksicht zu nehmen; denn die Anpassung der Gebührensätze an den Wert der einzelnen Leistungen für ihre Beansprucher und an deren (unterschiedliche) Leistungsfähigkeit erscheint gleichfalls geeignet, die wünschenswerte Massenbenutzung zu erzielen.

Wie aus der nachfolgenden Darstellung der Einzeltarife hervorgeht, zeigt sich die Tarifpolitik der DRP darauf bedacht, die Benutzungsgebühren für die verschiedenen Arten der dargebotenen Leistungen unterschiedlich festzusetzen und damit auch die Kosten unter Einstellung auf den verschiedenen Wert der Leistung für den Benutzer und unter Anpassung an dessen Zahlungsfähigkeit zu verteilen (Differenzierung der Gebühren; Differential- oder Werttarif). Der Werttarif führt über die Steigerung der Post- und Fernmeldebenutzung zu einer Verbesserung des finanziellen Ergebnisses: durch höhere Gebühren bei Sendungen, die im Verhältnis zu anderen Sendungen eine solche Gebühr tragen können, ohne daß der Benutzungsgrad darunter leidet (Beispiel: die geschlossenen Briefpostsendungen), durch ermäßigte Entgelte bei Dienstleistungen, die zu einer die vollen „Selbstkosten“ deckenden Gebühr überhaupt nicht oder wenigstens nicht in der erforderlichen Zahl vollzogen werden könnten, die aber die „Sonderkosten“ (d. s. solche, die sich unmittelbar auf die einzelne Leistung beziehen und durch sie verursacht werden) und einen gewissen Teil der „allgemeinen Kosten“ (d. s. solche, die für die Bedürfnisse der DRP als Ganzes oder für die einzelnen Dienstzweige oder für bestimmte Leistungsgebiete insgesamt anfallen) zu tragen imstande sind (Beispiel: die offenen Briefpostsendungen wie Drucksachen, Geschäftspapiere usw.).

Die gebührentechnische Unterscheidung der vorgesehenen verschiedenen Versendungsgegenstände und zugelassenen Beförderungsarten bildet die wichtigste Grundlage für den Tarifaufbau und für die Abstufung der Tarifsätze (Timm, a. a. O. S. 43 ff., 92 ff. u. 109 ff.).

Auch die Frage nach dem Einfluß der Entfernung auf den Verkehrsumfang und den Verkehrswert der Leistungen spielt hier eine Rolle. Ob mit der steigenden Entfernung etwa der Verkehrsumfang abnimmt, hängt von dem gesamten Zustand des Verkehrswesens ab, insbesondere von den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beteiligten Gebieten, aber auch davon, ob neben der für gewöhnlich bereitstehenden Beförderungsweise noch andere Verkehrsarten vorhanden sind und wie deren Leistungen nach der Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung vergleichsweise ausfallen. So steigt zweifellos die Bedeutung der Luftpostbeförderung bei größeren Entfernungen, ebenso der Leistungswert einer Beförderung als „dringendes“ Paket, verglichen mit der Beförderung gewöhnlicher Pakete (vgl. Timm, a. a. O. S. 160, 161).

2. Der Anwendung der Gebührenbemessungsgrundlagen

„Kosten und Wert“ in der Tarifpolitik der DRP sind mehrfache Schranken gezogen (vgl. Timm, a. a. O. S. 110 ff.).

a) Ob und inwieweit Gebührenermäßigungen den Verkehr steigern können, hängt einmal von der „Elastizität der Nachfrage“, dann aber auch von gewissen anderen Bestimmungsgründen ab, unter deren Einfluß die Zu- und Abnahme des Verkehrs und der Wirtschaft steht: von der Entwicklung der Bevölkerung und des Volkseinkommens, von der Dichte und Verteilung der Bevölkerung in dem Versorgungsgebiet, von dem geistigen und kulturellen Stand der Bevölkerung (einer der wichtigsten Quellen des Verkehrsbedürfnisses), von den sozialen Veränderungen in der Volksgemeinschaft, von dem Grad der Freizügigkeit und dem Ausmaß der Bevölkerungsverchiebung und -bewegung (eine Erscheinung, die besonders gegenwärtig im großdeutschen Raume zu beobachten ist und auf die verschiedenen kriegsbedingten Verhältnisse zurückgeht).

b) Je niedriger ferner die Gebühren schon an sich bemessen sind, desto geringer muß der Erfolg einer hinzutretenden Tarifiermäßigung ausfallen, da es sich bei einer solchen Maßnahme nur noch um geringe Restbeträge handeln kann. Bei einer Ermäßigung der Gebühren wird erfahrungsgemäß „die Nachfrage“ (ergänze: nach den tarifbegünstigten Dienstleistungen) „anfangs sich in stärkerem Verhältnis steigern als die Gebührenermäßigung“ ausmacht. Das erklärt sich einmal mit der Ausdehnungsfähigkeit der Verkehrsbedürfnisse jener Benutzer, die sich der Post- und Fernmeldeeinrichtungen schon vorher bei verhältnismäßig hohen Gebührensätzen bedienten; sodann aus der Tatsache, daß bei einer Herabsetzung von Gebühren, die vordem für die große Masse der Bevölkerung zu hoch waren, zu den bisher wenigen ersten Benutzern nunmehr breitere Schichten hinzukommen. Mit jedem Weiterschreiten der Ermäßigung muß sich aber die Zunahme der Nachfrage verlangsamen, um endlich bei einem bestimmten Punkte still zu stehen (Sax, a. a. O. Bd. 2 S. 456; Timm, a. a. O. S. 113). Angesichts dieser tarifpolitischen Erkenntnis ist die DRP vielfach nicht in der Lage, den Wünschen der Benutzer zu entsprechen und über eine gewisse Grenze hinaus Gebühren herabzusetzen. Aus den gleichen Erwägungen können Gebührenermäßigungen grundsätzlich nicht allgemein für alle Beförderungsgegenstände usw. zugestanden werden, sondern immer nur für einzelne Arten von solchen innerhalb eines bestimmten Dienstzweiges.

Nach langjährigen Beobachtungen wird der gesamte Post- und Fernmeldeverkehr im allgemeinen weniger durch Tarifänderungen als durch den Verlauf der gesamten Wirtschaftskonjunktur beeinflusst (Timm, a. a. O. S. 115).

3. Der Grundsatz des finanziellen Ausgleichs zwischen den verschiedenen Dienstzweigen der DRP.

Bei der Mannigfaltigkeit und Verschiedenartigkeit der einzelnen Verwaltungsaufgaben der DRP (dem gesamten Postdienst mit der Nachrichtenübermittlung usw., dem Kraftpostdienst, dem Postscheck-, Postsparkassen- und dem übrigen Zahlungsdienst, der Telegraphie, dem Fernsprech-, Funk- und Fernsehwesen) wird es, abgesehen von den besonderen staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Obliegenheiten der DRP (z. B. Unterhaltung des amtlichen Nachrichtendienstes, Vermittlung des Schrift- und Mitteilungsverkehrs der Organe und Behörden des Staates, Wahrnehmung des Nachrichtendienstes für volks- und marktwirtschaftliche Zwecke usw.), stets einzelne Dienstzweige geben, denen die Bedingungen „privatwirtschaftlicher Ertragsfähigkeit“ fehlen, die aber aus Gründen des Gemeinwohls beibehalten werden müssen; z. Z. z. B. der Zeitungsvertrieb, die Drucksachenbearbeitung, der Postscheckverkehr, der Luftpostdienst, das Fernsehen. Auch andere Umstände, wie der verschiedene Grad des Verkehrsbedürfnisses und der Verkehrsentwicklung, der von der Bevölkerungsdichte, der örtlichen Verteilung und Zusammensetzung der Bevölkerung, den Standorten und Arten der Gütererzeugung, der natürlichen Bodenbeschaffenheit usw. abhängt, haben ein verschiedenes Maß des finan-

ziellen Ertrags der einzelnen Dienste oder ganzer Dienstzweige zur Folge. Neben ertragreichen stehen ertragarme und zuschußbedürftige Dienstzweige. Die Kosten der finanziell notleidenden Leistungen müssen angesichts der selbständigen Haushaltsführung der DRP aus den Überschüssen ergiebigerer Leistungen gedeckt werden (Grundsatz des „finanziellen Ausgleichs“). In der Tarifpolitik der DRP müssen daher alle Dienstzweige als ein zusammenhängendes Ganzes betrachtet werden, das in finanzieller Hinsicht nur nach dem Gesamtergebnis beurteilt werden darf. Der Grundsatz, daß jeder Dienstzweig seine Kosten selbst decken müsse, kann im Verwaltungsbereich der DRP keine Geltung beanspruchen (Timm, a. a. O. S. 177 ff.).

B. Die einzelnen Tarifsysteme der DRP.

Die Festsetzung der Post- und Fernmeldegebühren geht gleichheitlich von den entwickelten Grundsätzen aus. Gemäß den Bedürfnissen, welchen die verschiedenen Leistungsgruppen dienen, und entsprechend ihrem Zweckwert für die Nutzer ergeben sich jedoch dabei gewisse Unterschiede, die auch die Tarifgestaltung beeinflussen (vgl. zu den folgenden Ausführungen Timm, a. a. O. S. 118 ff.).

I. Die Gebühren im Briefpostdienst.

Die Notwendigkeit, die Benutzung des Briefpostdienstes allen Bevölkerungsschichten zu ermöglichen, gebietet von vornherein ein Herabgehen auf niedere Gebührensätze. Der Wert als Bemessungsgrundlage tritt hier insofern in Erscheinung, als die einzelnen Arten der Briefpostsendungen sich als unterschiedlich belastungsfähig zeigen und die Gebühren den Unterschieden entsprechen. Bestimmte Briefbeförderungsgegenstände können zu einer höheren, andere dagegen nur zu einer niedrigeren Gebühr behandelt werden. Voraussetzung für diese „Differenzierung der Gebührensätze“ im Briefpostdienst mit seinem Massenanstieg bleibt allerdings, daß die Beförderungsgegenstände durch äußerliche Merkmale leicht erkennbar sind.

Angesichts der außerordentlichen Entwicklung des Briefpostdienstes sind die auf die einzelnen Briefpostsendungen entfallenden Beförderungskosten so gering geworden, daß sie überhaupt nicht mehr durch eine entsprechende Abstufung der Gebührensätze zum Ausdruck gebracht werden können. Insofern erscheint die Anwendung des Einheitstarifs — bei völliger Vernachlässigung der Entfernung und der Beförderungskosten — gerechtfertigt.

Die Gebühren für geschlossene Briefe (§ 1 Postordnung = PO) werden nur nach dem Gewicht als dem äußeren Kennzeichen des Nutzungsgrades abgestuft. Auf ein größeres Maß der Beanspruchung der postdienstlichen Arbeit usw. entfällt nicht allein ein höherer Anteil an den Gesamtkosten, ihm entspricht auch ein höherer Wert für den Nutzer. Diesem Umstand trägt der Tarif durch Aufteilung und Steigerung der Briefgebühren nach mehreren Gewichtsstufen (z. Z. vier) Rechnung. Die Entfernung spielt heute nur noch insofern eine untergeordnete Rolle, als den Briefen im Ortsverkehr eine Ermäßigung zugestanden wird aus Gründen, die bei der gegenwärtigen räumlichen Ausdehnung des Ortsverkehrs an vielen Plätzen und der dadurch bewirkten Angleichung des Kostenanstiegs an jenen des Fernverkehrs nicht mehr stichhaltig erscheinen (Timm, a. a. O. S. 165).

Die Gebühren für offene Briefpostgegenstände (Postkarten, Drucksachen, Postwurfsendungen, Geschäftspapiere usw.; §§ 7, 8, 10 PO) werden niedriger angesetzt als jene für geschlossene Briefe, obwohl beide Gruppen regelmäßig zusammen befördert, z. T. auch bearbeitet werden und insoweit — abgesehen

von der Mehrarbeit durch die Prüfung der Voraussetzungen für die Gebührenvergünstigungen bei offenen Sendungen — mindestens gleiche Kosten hervorrufen. Die Drucksachen, vor allem die Massendrucksachen, erleiden allerdings in der postdienstlichen Behandlung, insbesondere in der Beförderung, insofern eine Verzögerung, als sie am Aufgabort üblicherweise erst nach den Briefen und Postkarten bearbeitet, Massendrucksachen zu diesem Zwecke sogar erst auf „Drucksachenverteilstellen“ geleitet werden, die an bestimmten Orten für größere Verkehrsgebiete eingerichtet sind. Unanbringliche wertlose Drucksachen werden auch nicht mehr an den Aufgabort zurückbefördert. Der Wertgrundsatz (Zweckwert) als Ursache der Gebührenermäßigung für die offenen Briefpostgegenstände geht aus einmal von der offenen Versandweise, sodann von der verschiedenen Belastungsfähigkeit derartiger Sendungen, andererseits aber auch von der größeren Leichtigkeit in der Ausdehnung der Versendung dank mechanischer Vervielfältigung solcher Mitteilungen und Nachrichten. Im übrigen kommt, wie bei den geschlossenen Briefen, auch der Kostengesichtspunkt zur Geltung und zwar in der Steigerung der Gebührensätze nach verschiedenen Gewichtsstufen.

Zu den Drucksachen rechnen grundsätzlich auch die Zeitungen. Sie genießen, vor allem wegen ihrer politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Aufgaben, eine tarifliche Vorzugsstellung. Für jedes Stück einer durch die Post vertriebenen Zeitung ist vom Zeitungsverleger eine Monatsgebühr (Zeitungsgebühr) zu entrichten, die nach der Häufigkeit des Erscheinens der Zeitung und nach ihrem durchschnittlichen Nummerngewicht (z. Z. vier Gewichtsstufen) bemessen ist. Für jede der Post zum Vertrieb übergebene Zeitung hat der Verleger mindestens einen für das Vierteljahr festgesetzten Grundbetrag zu entrichten (§ 30 VI PO). Besondere tarifliche Vergünstigungen werden den Sammelüberweisungen von Zeitschriften eingeräumt (§ 30 XX PO). Für das Abtragen der durch die Post übermittelten Zeitungen und Zeitschriften an die Bezieher ist eine Monatsgebühr (Zeitungszustellgebühr) vorgesehen, deren Höhe sich nach der Häufigkeit des Erscheinens richtet (§ 38 VII PO). Die Gebührensätze im Zeitungs- und Zeitschriftenvertrieb durch die Post liegen erheblich unter den Kosten, die der DRP aus der Befassung mit dieser Aufgabe erwachsen.

II. Die Gebühren im Kleingutverkehr.

Bei der Gebührenbemessung im Kleingutverkehr (Pakete, Postgüter, Poststücke, Päckchen usw.) hat die DRP grundsätzlich die Beförderungspreise der mit ihr im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

1. Die Gebühren für die Beförderung von Paketen (z. Z. bis zum Höchstgewicht von 15 kg zugelassen; §§ 1, 14 PO)

müssen so bemessen sein, daß sie der DRP eine Deckung der Kosten im Kleingutverkehr wenigstens insgesamt ermöglichen und überall da, wo ein mit geringen Kosten für die einzelne Sendung verbundener Massenverkehr entsteht, Überschüsse bringen, mit denen die für die Paketbeförderung in Orten mit geringerem Verkehr notwendigen Zuschüsse gedeckt werden können. Bei den Paketen übt das Gewicht auf die Höhe der Beförderungskosten einen wesentlichen Einfluß aus (verschieden große Belastung der Beförderungsmittel, je nach Umfang und Gewicht der Pakete). Auch die Entfernungsunterschiede lassen sich nicht völlig vernachlässigen. Der Pakettarif staffelt daher die Gebühren nach bestimmten Gewichtsstufen und nach Zonen (Gewichts- und Zonentarif): die Gebühren gliedern sich, staffelweise ansteigend, z. Z. nach fünf Entfernungszonen, innerhalb jeder Zone wieder nach Gewichtsstufen. Jeder deutsche Postort liegt in einem „Gebührenviereck“ (Gebührenfeld), das zu einer der fünf Entfernungszonen gehört. Die Entfernung vom Aufgabort zum Bestimmungsort

wird nach der Luftlinie vom Mittelpunkt des einen zum Mittelpunkt des anderen Postortes berechnet.

2. Der Tarif für das Postgut, einer verbilligten Kleingutsendung, stellt einen reinen „Differentialtarif“ dar (s. o. A III 1 b). Postgüter sind nur zwischen bestimmten größeren Orten zugelassen, zwischen denen sich die Paketbeförderung in besonderen Güterwagen („Sackwagen“) abspielt. Außerdem werden sie bei allen Postämtern usw. angenommen, wenn mindestens 3 Sendungen (Postgüter und Pakete) nach dem gleichen Bestimmungsort, wenn auch nicht an denselben Empfänger, aufgegeben werden. Im Ortsverkehr unterliegt die Annahme von Postgut keiner Beschränkung. Das Höchstgewicht für Postgüter beträgt 7 kg je Stück.

Der Unterschied zwischen den Paket- und Postgutgebühren erscheint nach dem Kostengrundsatz insoweit gerechtfertigt, als die Höhe der Selbstkosten im Kleingutverkehr der DRP von der Zahl der Umladungen beeinflusst wird. Im Verkehr zwischen kleineren Orten ist sie umfänglicher als zwischen größeren Orten mit unmittelbaren Verbindungen. In den Postgutgebühren stecken auch die Entgelte für die Zustellung. Im übrigen bestehen für den Pakettarif und für den Postguttarif bei gleicher Gewichtsstaffelung die gleichen Entfernungsstufen (Zonen). Wert und Inhalt der Sendung werden weder in den Paketgebühren noch in den Postgutgebühren berücksichtigt. Nur bei der Beförderung von Paketen unter Wertangabe und in gewissem Sinne auch bei der Ersatzleistung für den Verlust oder die Beschädigung von gewöhnlichen und von Wertpaketen spielt der Wertgrundsatz insofern eine Rolle, als der Bemessung des Entschädigungsbetrags für Wertpakete der angegebene Wert, bei gewöhnlichen Paketen der Marktwert zugrunde gelegt wird (§§ 8 u. 9 PostG).

3. Poststücke

sind nur im Postreisedienst zugelassen. Sie können, unabhängig von der Mitfahrt des Reisenden, zur Beförderung mit Kraftposten und Landkraftposten aufgegeben werden (§ 61 PO). Im Postreisedienst dreht es sich um verhältnismäßig kurze Strecken. Daher spielt die Entfernung bei dieser Beförderungsart tariflich keine Rolle, die Beförderungsgebühr bei Poststücken ist lediglich nach dem Gewicht (vier Gewichtsklassen, Höchstgewicht 100 kg) gestaffelt. Bei regelmäßiger Auflieferung von Poststücken ist für die an sich schon geringe Gebühr (25 Rpf bis 1,50 RM) eine weitere Senkung vorgesehen.

4. Bei gewissen Kleingutsendungen

(Päckchen — Höchstgewicht 2 kg, Warenproben — Höchstgewicht 500 g, Mischsendungen — Höchstgewicht 500 g; §§ 1, 13, 11, 12 PO), die wegen ihres geringen Gewichts je Stück die Beförderungsmittel nicht übermäßig belasten, bleiben die Entfernungsunterschiede gebührentechnisch vollständig außer Betracht. Den Hauptteil der Eigenkosten bilden hier die Abfertigungskosten. Gegenüber der großen Masse der in dieser Gruppe anfallenden Sendungen erscheint — hinsichtlich der Entfernung — ein Einheitstarif begründet, der bestimmte Ausmaße und ein ziemlich begrenztes Höchstgewicht vorsieht, im übrigen die Gebühr bei Warenproben und Mischsendungen nach verschiedenen (z. Z. drei) Gewichtsstufen unterteilt, während er bei Päckchen von einer Staffe- lung nach dem Gewicht ganz absieht. Die zugestandenen niedrigen Sätze begünstigen den Verkehr, ohne Mehrkosten hervorzurufen.

III. Die Gebühren im Geld- und Zahlungsdienst der DRP.

Während im Briefpostdienst der Wertgrundsatz im wesentlichen nur in der tariflichen Unterteilung in geschlossene und offene Sendungen sich auswirkt, richten sich die Gebühren für Geld- und Wertsendungen der DRP nach dem tatsächlichen (dem angegebenen) Wert der übermittelten Gegenstände. Die Gebühren für Briefe

und Pakete unter Wertangabe (§§ 16 ff. PO) setzen sich im allgemeinen zusammen aus der Beförderungsgebühr für einen gewöhnlichen Brief oder für ein gewöhnliches Paket, ferner aus einer Versicherungsgebühr, die sich nach dem angegebenen Wert richtet und als Einheitssatz für die Wertangabe in einer bestimmten Höhe (z. Z. für je 500 RM der Wertangabe) erhoben wird, endlich — bei Wertbriefen und bei versiegelten Wertpaketen — aus einer Behandlungsgebühr, die ebenfalls nach der Höhe des angegebenen Wertes (bis 100 RM einschließlich und über 100 RM) gestaffelt ist.

Im Postanweisungs- (§ 22 PO) und Postscheckdienst (PScheckO) richten sich die Gebühren — unter Berücksichtigung des Wertes der hier anfallenden besonderen Leistungen (Beförderung der Postanweisungs- usw. Vordrucke, Annahme und Auszahlung des Betrags, Buchungs- und Prüfungsarbeiten, Beschaffung und Bereithaltung der Geldmittel, Haftung) — nach der Höhe des zu übermittelnden Geldbetrags (Staffeltarif mit veränderlichen Sätzen).

Der Postscheckdienst ist dazu bestimmt, aus geld- und währungspolitischen Gründen den bargeldlosen Zahlungsverkehr zu fördern. Daher sind die Gebühren für Ein- und Auszahlungen im Postscheckdienst (vgl. die Übersicht der Postscheckgebühren) niedriger festgesetzt als die Postanweisungsgebühren (PO, Anl. z. PO), um die Versender zu veranlassen, dem Postscheckverkehr beizutreten. Die Gebührenermäßigung wird auch dadurch begünstigt, daß die DRP für die in ihrem Gewahrsam befindlichen Postscheckgelder keine Zinsen zahlt (§ 2 PScheckG), daher für den Zinsgewinn aus der eigenen Anlage solcher Gelder auch den Teilnehmern am Postscheckdienst niedrigere Gebühren als im Postanweisungsverkehr einräumen kann.

Bei der Postnachnahme (§ 21 PO) wird eine — nach dem mit Nachnahme belasteten Beförderungsgegenstand bemessen — Beförderungsgebühr, außerdem eine Vorzeigegebühr und — bei Einlösung der Nachnahme für die Übermittlung des eingezogenen Betrags — je nach der Beförderungsform eine Postanweisungs- oder eine Zahlkarten- gebühr erhoben.

Beim Postauftrag (§ 20 PO) kommt eine Vorzeigegebühr und die Gebühr für einen Einschreibbrief in Ansatz, da der Postauftrag, wie auch der protestierte Wechsel mit der Protesturkunde, verschlossen unter Einschreiben an das Bestimmungspostamt zurückbefördert wird; beim Postprotestauftrag ist außerdem noch eine — nach der Höhe der Wechselsumme gestaffelte — Gebühr für die (allenfallsige) Erhebung des Protestes angesetzt. Wird der Geldbetrag eingezogen, so ist für seine Übermittlung an den Empfangsberechtigten die nach den einschlägigen Tarifbestimmungen vorgesehene Postanweisungs- oder Zahlkartengebühr fällig.

Die Beförderungs- oder Streckenkosten des Geld- und Zahlungsdienstes der DRP kommen angesichts der — wie im Briefpostdienst so auch hier wahrzunehmenden — Senkung dieser Kosten durch den Massenanstieg gebührentechnisch nicht zum Ausdruck.

IV. Die Gebühren im Postreisedienst (§§ 54 ff. PO).

Regelfahrgebühr ist der Einheitssatz von 5 Rpf je km. Für Kraftposten, die weniger dem allgemeinen Verkehr als dem Ausflugsverkehr, etwa in der Umgebung teurer Kurorte und Bäder, dienen und — häufig durch die Geländeverhältnisse bedingte — besonders hohe Betriebskosten aufweisen, ist der Ansatz auch einer höheren Gebühr, die den Einheitssatz von 5 Rpf übersteigt, vorgesehen.

Die Beförderungsgebühren für Reisegepäck (§ 59 PO) sind grundsätzlich — ähnlich wie im Paketgebührentarif — nach Gewicht und Entfernung gestaffelt. Auch zeigen sie tarifliche Unterschiede je nach dem Ausmaß und der Art der Verpackung des Reisegepäcks oder nach der Notwendigkeit einer besonderen sorgsamten Behandlung durch die Post oder auch bei Schwierigkeiten in der Unterbringung auf dem Fahrzeug.

V. Die Gebühren im Fernmeldewesen (vgl. T i m m, a. a. O. S. 128 ff u. 136 ff.).

1. Die Telegraphengebühren (§ 7 Telegraphenordnung = TO mit Anl. A). Einheit für die Bemessung der Gebühr ist das einzelne Wort (bei längeren Wörtern die Buchstabenanzahl: bei Telegrammen in offener Sprache z. B. gelten z. Z. je 15 Buchstaben als ein Gebührenwort, bei Telegrammen in verabredeter Sprache ist die größte Länge eines der verabredeten Sprache entnommenen Textworts auf 5 Buchstaben festgesetzt; § 6 III u. IV TO). Es gilt hier der Worttarif in Verbindung mit einem Einheitstarif als Mindestgebühr für eine bestimmte Anzahl von Wörtern (z. Z. 10). Diese Berechnungsweise soll die DRP vor zu geringen Einnahmen bei dem einzelnen Telegramm schützen. Vom Kostenstandpunkt aus gesehen, verursacht jedes Telegramm unabhängig von der Wortzahl bis zu einem gewissen Grade die gleichen Kosten (bei der Annahme des Telegramms: durch die notwendige Prüfung des Inhalts, die Berechnung und Einziehung der Gebühren; bei der Weitergabe: durch die telegraphische Übermittlung des sogenannten Telegrammkopfes; am Bestimmungsort: durch die Zustellung des Telegramms). Es entspricht sowohl dem Kosten- als auch dem Wertgrundsatz, bei der Bemessung der Telegraphengebühren von der Wortzahl auszugehen.

Zur Abwehr des ständigen Rückgangs im Telegrammverkehr, insbesondere durch Übergang zum Fernsprecher, hat die DRP einzelne Telegrammart zu ermäßigter Gebühr eingeführt; z. B. das Brieftelegramm (ein Drittel der gewöhnlichen Telegrammgebühr, jederzeitige Übermittlung nach den vollbezahlten Telegrammen, Zuführung an den Empfänger bei der nächsten Briefzustellung; § 18 TO). Es soll damit eine größere Anpassung der Gebührensätze an die unterschiedliche Zahlungswilligkeit und Zahlungsfähigkeit der Telegrammaufgeber (an den Zweckwert), außerdem aber auch die Verlagerung der Telegrammübermittlung auf die verkehrsschwache Zeit erreicht werden. Besondere Tarifvergünstigungen im Telegraphendienst werden — aus politischen Gründen — der Presse zugestanden in der Form der *Presse-telegramme*, die in offener Sprache zu einer ermäßigten Gebühr an Zeitungen, Zeitschriften, Nachrichtenbüros oder Rundfunkstellen übermittelt werden, wenn sie politische, Handels-, Sport-, Wetter- und andere Nachrichten enthalten, die nur zur Veröffentlichung in der Presse oder im Rundfunk bestimmt sind (§ 16 TO).

Gewisse Telegrammart werden vom Tarif einer erhöhten Gebühr unterworfen: z. B. *Blitztelegramme* zum zehnfachen der allgemeinen Gebühr, Übermittlung und Ausfolgung mit jeder möglichen Beschleunigung (§ 9 TO); *dringende Telegramme* zur doppelten Gebühr, Übermittlung und Aushändigung mit Vorrang vor den anderen Privattelegrammen, aber nach vorliegenden Blitztelegrammen (§ 10 TO); *Telegramme mit Vergleichung*, bei denen wegen ihrer besonderen Wichtigkeit die Gewähr für eine genaue Übermittlung bestehen soll (§ 12 TO). Die hier vorgesehene Erhöhung der Gebühr um die Hälfte der Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm stimmt mit dem Wert —, aber auch mit dem Kostengrundsatz überein.

Die Entfernung Unterschiede treten bei der Gebührenbemessung im Telegraphenverkehr nur insofern in die Erscheinung, als — bei gewöhnlichen und bei dringenden Telegrammen — der Tarif zwei Entfernungsstufen vorsieht, den Ortsverkehr (mit einer ermäßigten Wortgebühr) und den Fernverkehr.

2. Die Gebühren im Fernsprechdienst.

Im Fernsprechwesen als einem kapitalintensiven Dienstzweig der DRP kommt es vor allem darauf an, die Kosten, einschließlich der Verzinsung und Tilgung des Kapitals, insgesamt zu decken. Das finanzielle Ergebnis ist durch den Grad der Ausnutzung der vorhandenen technischen Anlagen und Einrichtungen bedingt. Die Tarifgestaltung im Fernsprechwesen muß infolgedessen davon ausgehen, die Entwicklung

dieses Dienstzweigs in jeder Weise zu fördern (Vermehrung der Zahl der Sprechstellen, Erhöhung der Gesprächsdichte, d. h. der Zahl der auf die einzelnen Sprechstellen entfallenden Gespräche). Gemäß der Kapital- und Kostenstruktur des Fernsprechwesens (s. o A III 1a) müssen die Gebühren vor allem dem Gebrauchswert des Fernsprechers und der Leistungsfähigkeit der Teilnehmer möglichst gerecht werden.

a) Die Tarifform für den Fernsprechortsdienst.

Einheitstarifform für den Fernsprechortsdienst ist der Grundgebührentarif mit zwei Bestandteilen: einer festen Grund- oder Anschlußgebühr, gestaffelt nach der Größe der Ortsnetze (nach der Zahl der Hauptanschlüsse in dem Ortsnetz) und einer Gesprächs- oder Benutzungsgebühr, die einheitlich auf 10 Rpf festgesetzt ist.

Die Anlagekosten eines Hauptanschlusses setzen sich zusammen aus den Kosten der Sprechstelleneinrichtung (Apparat- und Einrichtungskosten), aus den Leitungskosten, den Kosten der technischen Amtseinrichtung einschließlich der Stromversorgung, aus den auf den Raumanteil beim Amt und bei den Verwaltungsstellen außerhalb des Amtes entfallenden Kosten (für Grundstücke, Räume und Raumausstattung), schließlich aus den auf die Herstellung und Unterhaltung der Anlage entfallenden Personalkosten. Nach den rechnungstechnischen Ermittlungen lassen die gesamten Anlagekosten für die Herstellung eines Hauptanschlusses regelmäßig ein Abfallen mit der Größe der Ortsnetze erkennen. Aus diesen Kosten ergeben sich die laufenden jährlichen Aufwendungen für den Kapitaldienst, deren fester, von der Häufigkeit der Anschlußbenutzung unabhängiger Bestandteil für die Verzinsung des Kapitals wie für die Erneuerung und Instandhaltung der Anlagen einen bestimmten vH-Satz der Anlagekosten beträgt.

In der gleichen Weise, wie sich die Anlagekosten mit der Größe der Ortsnetze vermindern, müssen sich auch die laufenden Kosten für den Kapitaldienst ermäßigen. Wenn durch die Grundgebühr die Anlagekosten gedeckt werden sollen, die auf den einzelnen Hauptanschluß entfallen, dürfte diese Gebühr nach dem dargestellten Verlauf der Anlage- und der Kapitalkosten nicht mit der Größe der Ortsnetze steigen, wie es der geltenden Fernsprechtarif vorsieht, sondern hätte für die kleinen Ortsnetze mit der geringeren Zahl von Hauptanschlüssen die höchsten Beträge anzusetzen. Ein solcher Tarif ginge von dem Grundsatz aus, die Grundgebühren den Selbstkosten möglichst genau anzugleichen, er wäre aber für eine große Zahl von Teilnehmern nicht tragbar und hätte einen starken Verkehrsrückgang zur Folge. Daher hat man bewußt davon abgesehen, durch die Grundgebühr die Anlage- einschließlich der Kapitalkosten voll zu decken. Den Ausgleich suchte man in den Gesprächsgebühren. Außerdem wurde die Grundgebühr, entsprechend dem verschiedenen Gebrauchswert, den ein Fernsprechananschluß je nach der Größe des Ortsnetzes besitzt, in der Weise unterschiedlich festgesetzt, daß sie nach der Größe der Ortsnetze (der größeren Sprechmöglichkeit und damit dem höheren Wert des Anschlusses für den Teilnehmer) entsprechend dem Wertgrundsatz eine Steigerung erfuhr. Durch die VO z. Ändg. der Fernsprechordnung vom 10. 4. 1934 wurden die Grundgebühren vom 1. 5. 1934 ab nach der Größe der Netzgruppen steigend ermäßigt. Lediglich die Grundgebühr in den kleinsten Ortsnetzen mit nicht mehr als 50 Hauptanschlüssen blieb von der Ermäßigung ausgenommen.

b) Die Tarifform für den Fernsprecherndienst.

Für Ferngespräche ist ein Einzelgesprächstarif vorgesehen, bei dem die Gebühren eines jeden Einzelgesprächs für sich berechnet und nach der Zeit der Benutzung wie nach der Entfernung bemessen werden. Als Gebühreneinheit gilt grundsätzlich die Zeit von drei Minuten, die übersteigende Gesprächszeit wird

tariflich nach einzelnen Minuten behandelt. Maßgebend für die Berechnung der Entfernungen ist die Lage der Vermittlungsstellen oder, wenn Ortsnetze mehrere Vermittlungsstellen haben, die Lage der Fernämter der Ortsnetze oder, wenn ein Fernamt nicht vorhanden ist, der größten Vermittlungsstelle. Die Entfernungen zwischen den Vermittlungsstellen der Ortsnetze werden bis zu 25 km nach der Luftlinie ermittelt, die weiteren Entfernungen nach dem „Gebührenfeldverfahren“, das für die Zoneneinteilung im Postpaketdienst (s. o. II) gilt. Beträgt die Entfernung nach diesem Verfahren 25 km oder weniger, die Luftlinienentfernung aber mehr als 25 km, so ist die Luftlinienentfernung maßgebend (§ 31 FO mit Anl. 3 — Ferngesprächgebührenvorschriften — Abschnitt X). Wegen der im Fernverkehr festzustellenden Höhe der Streckenkosten und angesichts der beschränkten Aufnahmemöglichkeit für eine Verkehrsausdehnung innerhalb des jeweils vorhandenen technischen Rahmens (innerhalb des „relativen Intensitätsmaximums“) ist eine so weitgehende durchschnittliche Behandlung der Entfernungsunterschiede, wie sie im Briefposttarif besteht, nicht durchführbar. Im Ferndienst muß daher der Tarifaufbau die diesem Dienstzweig eigentümliche Kostenstruktur berücksichtigen. Wie im reinen Ortsdienst setzen sich auch im Ferndienst die Kosten zusammen aus den Kosten für die technischen Vermittlungsstellen einschließlich des Raum- und Gebäudeanteils, aus den Kosten des Fernleitungsnetzes und der dazugehörigen Verstärkerämter, ferner aus den sächlichen und persönlichen Betriebskosten (Aufwendungen für Instandhaltung der Anlagen, für den Störungsdienst, für die Vermittlungsarbeit, für Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Räume, für Verwaltung, Dienstwerke usw.), endlich aus dem Anteil an den Kosten der technischen Einrichtungen des Ortsdienstes nach Maßgabe der Mitbenutzung. Während die sächlichen und persönlichen Betriebskosten ihrer Natur entsprechend vom Verkehrsumfang weitgehend abhängen, sind die Kosten der technischen Vermittlungsstellen einschließlich des Raum- und Gebäudeanteils sowie die Kosten des Fernleitungsnetzes und der dazugehörigen Verstärkerämter innerhalb der Grenzen ihrer jeweils vorgesehenen Aufnahmefähigkeit („des relativen Intensitätsmaximums“) fest. Die Personalkosten lassen in der Entfernung bis zu 400 und 500 km eine allmähliche, aber nicht proportionale Steigerung erkennen, darüber hinaus bleiben sie sich wieder gleich. Die Kosten des Fernleitungsnetzes dagegen wachsen mit zunehmender Entfernung erheblicher an, da die Überbrückung größerer Entfernungen an die Eigenschaften der Leitungen höhere Ansprüche stellt. Andererseits wird die durch die Leitungstechnik bedingte Steigerung der Kosten bis zu einem gewissen Grade wieder ausgeglichen durch die bessere Ausnutzung der längeren Fernleitungen. Der auf das Einzelgespräch entfallende Anteil der Leitungskosten, auf die der größte Teil der Gesamtkosten entfällt, wird um so höher, je weniger Gespräche auf einer Leitung übermittelt werden. Die Wirtschaftlichkeit des Ferndienstes hängt daher in erster Linie von der Verbesserung der Leitungsnutzung ab. Diese Möglichkeit zeigt sich aber durch die Eigenart des Fernsprechbetriebs, der für jedes Gespräch die Herstellung einer besonderen Verbindung erheischt, nur begrenzt. Eine praktische Hilfe, den Fernsprechverkehr zu beeinflussen, namentlich das Zusammendrängen der Ferngespräche auf die Hauptverkehrszeiten zu verhindern oder zu mildern, bietet die „Differenzierung“ der Gebührensätze; z. B. durch Schaffung billiger Sprechmöglichkeiten in den gesprächsarmen Zeiten — Gebühr zwei Drittel des Tagessatzes in den Morgen- und Abendstunden und während der Nacht (FO, Anl. 3 — Fernsprechgebührenvorschriften — Abschnitt X Nr. 1—12) oder in der Form der Monats- und Wochengespräche, die einen Monat oder eine Woche lang jede Nacht zur selben Zeit und zwischen den gleichen Sprechstellen geführt werden müssen, § 34 FO; Gebühr je nach der Ausführungszeit die Hälfte oder zwei Drittel des Tagessatzes (FO, Anl. 3 — Fernsprechgebührenvorschriften — Abschnitt XI Nr. 17 u. 18).

VI. Die Gebühren für Sonder- und für Nebenleistungen.

Gewisse Anlässe im Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen erzeugen ein verschiedenes Maß von Kosten, das auch eine entsprechende Verschiedenheit in der Höhe der Gebührensätze bedingt (Timm, a. a. O. S. 89 ff.). Für die Höhe der Gebühren bei Sonderleistungen werden lediglich die Selbstkosten, wenn auch nur mit einem Durchschnittssatz, in Anrechnung gebracht.

Auch übernimmt die DRP — im Zusammenhang mit den Beförderungsdiensten selbst — in bestimmten Fällen gewisse Nebenleistungen, die als besondere Einrichtungen neben den Hauptdiensten auftreten, die aber in den gewöhnlichen Tarifsätzen, welche auf einer Durchschnittsbehandlung der postalischen Einrichtungen beruhen und nur die Regelleistungen in Rechnung ziehen, keine Berücksichtigung finden. Auch für sie ist ein besonderer Entgelt begründet.

1. Die Gebühren für Sonderleistungen.

a) Der Massenansturm im Postverkehr bewirkt, daß trotz ständiger Verbesserung der Beförderungsmittel und der technischen Einrichtungen eine besondere Behandlung oder ein Nachweis der einzelnen Sendung innerhalb des allgemeinen Verkehrs aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist. Soll daher die Post auf Verlangen des Absenders die erhöhte Gewähr für eine besonders sichere Beförderung und Zustellung im Einzelfall übernehmen, so erfordert das zusätzliche Vorkehrungen und erhöhte Kosten, sowohl bei der Annahme und Abfertigung solcher Sendungen, wie auch während der Beförderung und bei der Zustellung.

Der erhöhten Sicherung der Beförderung und Zustellung der Sendungen entspricht auch ein höherer Wert der postdienstlichen Leistung für den Benutzer, bei der Haftung für den Verlust oder die Beschädigung auch ein in Geld schätzbares höheres Interesse, das in der Gebührenordnung durch besondere Zuschläge (auf Grund einer Durchschnittsberechnung der Mehrkosten nach der Gesamtbeanspruchung des Betriebs und ebenso einer annähernden Schätzung des Mehrwertes der Leistungen) zum Ausdruck kommen muß. Es handelt sich jeweils um eine feste Einheitsgebühr; so z. B. die Gebühr für die Beförderung von Briefpostsendungen unter Einschreiben (§ 15 PO) oder die Gebühr für die Beförderung von Briefen und Paketen unter Wertangabe (§ 16 PO), sodann die Gebühr für die Übermittlung von Paketen, Wert- oder Einschreibsendungen gegen Rückschein (§ 28 PO), ebenso die Gebühr für das Ausstellen einer Einlieferungsbescheinigung über gewöhnliche Pakete, Postgüter oder Päckchen (§§ 14 V, 13 IV PO), ferner die Gebühr für die Beurkundung der Zustellung gewöhnlicher Briefe nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung (§ 27 VII PO). Im Telegraphenverkehr zählen hierher die Gebühren für das Ausstellen einer Aufgabebescheinigung (§ 5 II TO), für das Vergleichen eines Telegramms (§ 12 TO), für die briefliche oder telegraphische Empfangsanzeige (§ 13 TO) usw.

In diesem Rahmen ist auch die tarifliche Sonderbehandlung des sog. Sperrguts zu nennen, d. s. Pakete, die wegen ihrer Abmessungen, ihrer Form, ihres Raumgehalts oder ihres Inhalts betrieblich besonders sorgsam behandelt oder gesondert gelagert werden müssen. Die dadurch hervorgerufene überdurchschnittliche Beanspruchung der Betriebsvorkehrungen beeinflusst auch die Beförderungskosten und die Gebührenbemessung. Für sperrige Pakete wird daher ein Zuschlag von 50 vH der fälligen Paketgebühr zu dieser erhoben (§ 14 VII PO).

b) Eine andere Gruppe von Sonderleistungen im Post- und Fernmeldewesen bezweckt eine besondere Schnelligkeit der Beförderung oder Zustellung. Entsprechend den dadurch verursachten Mehrkosten und dem höheren Wert der Leistung bedingen sie ebenfalls einen Gebührensatzzuschlag. Beispiele: die Gebühren für die Eilzustellung von Postsendungen (§ 24 V PO), für die Beförderung der „dringenden“

Pakete mit den schnellsten Postbeförderungsgelegenheiten (§ 26 III PO), für Bahnhofsbriefe und Bahnzeitungen, die vom Absender jeweils zu demselben Zuge aufgeliefert und am Bahnhof des Bestimmungsortes unmittelbar nach Ankunft des Zuges dem Empfänger ausgefolgt werden (§ 25 V PO). Die Zuschläge für diese Leistungen, als besondere Gebühren erhoben, bestehen teils in einer festen Einheitsgebühr, zum Teil sind sie nach Gewicht und Entfernung gestaffelt.

c) Ähnliche Gebühreuzuschläge kennt der Tarif im Fernmeldewesen, z. B. für dringende Telegramme und Blitztelegramme (s. o. V1), für Vorranggespräche (dringende Ferngespräche zum doppelten Betrag und Blitzgespräche zum zehnfachen Betrag der gewöhnlichen Gebühr; § 31 Abs. 2 FO mit Anl. 3 — Fernsprechgebührevorschriften — Abschnitt X Nr. 14 und 15). Diese Zuschläge gründen sich allerdings nicht auf Sonder- oder Mehrkosten; denn solche sind rechnungsmäßig nicht feststellbar. Die Zuschläge beruhen vielmehr auf dem Wertgrundsatz (höherer Wert der besonderen Leistungen für den Nutzer).

2. Die Gebühren für Nebenleistungen.

Alle Postsendungen mit Ausnahme der gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefe und Postkarten unterliegen dem Freimachungszwang. Unterläßt der Absender — gleichviel ob die betreffende Sendung dem Freimachungszwang unterliegt oder nicht — die Freimachung, so veranlaßt er damit im Postbetrieb eine Mehrarbeit (Festsetzung, Einziehung und Berechnung einer Nachgebühr). Er erhöht damit die Kosten der Beförderung. Auch besteht in solchen Fällen die Gefahr eines Gebührenentgangs bei ungenügender Aufmerksamkeit. Deshalb wird für nicht- oder unzureichend freigemachte Briefe und Postkarten das Eineinhalbfache des Fehlbetrags unter Aufrundung auf volle Rpf nacherhoben. Nicht freigemachte Pakete, Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben und Mischsendungen werden nicht befördert, sondern dem Absender zurückgegeben. Für unzureichend freigemachte Sendungen dieser Art wird ebenfalls das Eineinhalbfache des Fehlbetrags nacherhoben. Nicht oder unzureichend freigemachte Päckchen und Wertbriefsendungen werden nicht befördert (§ 1 III PO).

Zu den Nebenleistungen im Postdienst, die einer besonderen Gebühr unterliegen, zählen ferner solche, bei denen das Postpersonal durch den Absender oder Empfänger in besonderer Weise beansprucht wird. Beispiele: bei der Annahme gewisser Postsendungen durch die Zusteller (§ 31 IV u. VII PO), beim Umtausch verdorbener Freimarken (§ 50 IV PO), bei Anträgen auf Änderung der Aufschrift oder auf Zurückziehung einer Sendung (§ 35 PO), beim Lagern von Paketen usw. (§ 43 PO), beim Antrag auf umfangreiche, von der Post nicht verschuldete Nachforschungen oder Ermittlungen (§ 49 PO). Im Fernmeldewesen fallen Gebühren für Nebenleistungen an z. B. bei der Zurückziehung eines Telegramms vor Beginn der Übermittlung (§ 25 II TO), anlässlich der Zustellung von Telegrammen mit ungenügender Anschrift (§ 26 IV TO), für das Herausuchen eines Telegramms zur Einsichtnahme, für das Anfertigen von Abschriften oder Lichtbildern von Telegrammen, für umfangreiche, von der Post nicht verschuldete Nachforschungen (§ 28 TO); sodann für das Herbeirufen einer Person an eine öffentliche Sprechstelle, für die Entgegennahme und Weitergabe kurzer fernmündlicher Nachrichten an dritte Personen, für die Vorausübermittlung des Namens der Person, mit der ein Anrufer ein Ferngespräch führen will usw. (§§ 32 u. 33 FO mit Anl. 3 — Fernsprechgebührevorschriften — Abschnitt XI Nr. 1—11).

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

Paul Schulz-Kiesow, Die durchgehenden Eisenbahn-Seefracht-tarife. Ein Beitrag zur Frage der organisatorischen Verflechtung von Eisenbahn und Seeschifffahrt. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium. Heft 12. Gustav Fischer, Jena 1941. XVI und 371 Seiten. Br. RM 12,—.

In dieser neuen Schrift hat Schulz-Kiesow das bisher wissenschaftlich wenig bekannte Problem der durchgehenden Eisenbahn-Seefracht-tarife nach der historischen, organisatorischen, kalkulatorischen und wirtschaftspolitischen Seite hin unter Erschließung bisher vollkommen unbekanntem Material verarbeitet. Die wirtschaftspolitischen Vorschläge, in die seine Darstellung ausmündet, geben der vorhergehenden Behandlung erhöhtes Interesse. Sch.-K. tritt nämlich für die Förderung der durchgehenden Eisenbahn-Seefracht-tarife auf Kosten der Seehafentarife ein. Er sieht in dieser Art Tarifpolitik ein Mittel, die deutschen Seehäfen wieder zu fördern, auch wenn die Rheinmündungshäfen in eine engere Zusammenarbeit mit der deutschen Volkswirtschaft als bisher kommen sollten.

Der Verfasser ist außerordentlich erfolgreich gewesen, bisher unbekanntes Material, das der Wissenschaft wohl nur selten zur Verfügung gestellt wird, zu erschließen und hat hierdurch Zusammenhänge klarlegen können, die der Außenstehende wohl niemals voll überblicken kann und seine Erklärungen scheinen hierbei überall überzeugend zu sein. Daß nach dem ersten Weltkrieg die durchgehenden Eisenbahn-Seefracht-tarife nicht mehr dieselbe Bedeutung wie früher erhielten, mag den Entschluß der verschiedenen Stellen erleichtert haben, Sch.-K. dieses Material zur Verfügung zu stellen. Sollten aber nach dem Vorschlag des Verfassers diese Tarife in der Zukunft wieder eine große Bedeutung bekommen, so ist die Aufdeckung der Zusammenhänge für den Wirtschaftspolitiker sehr klarlegend und überzeugend, der Gelehrte fühlt sich zu besonderem Dank verpflichtet für die zahlreichen neuen Erkenntnisse, die er der Schrift von Sch.-K. verdankt, aber der Staatsbürger mag vielleicht manchmal einige Zweifel erhalten, ob eine so restlose öffentliche Aufklärung überall ganz zweckmäßig war, wenn von einer Wiedereinführung dieser Tarifpolitik gleichzeitig gesprochen wird — vielleicht kann Sch.-K. durch diese restlose Klarstellung seinem wirtschaftspolitischen Plan einige von ihm selbst sicher nicht beabsichtigte Schwierigkeiten bereitet haben.

Im Verkehr mit der Levante und mit Ostafrika hatten die durchgehenden Eisenbahn-Seefracht-tarife vor dem ersten Weltkrieg ihre Bedeutung.

Sch.-K. schildert, wie die frühere Vormachtstellung Wiens für den Umschlag mit der Levante mit der Entstehung der Dampfschifffahrt verloren ging und wie danach vor allem durch das persönliche Eingreifen des preußischen Ministers Breitenbach, dem die Schrift Sch.-K.s auch gewidmet ist, der Levantetarif zustandekam. Mit zunächst sehr niedrigen Tarifen, die der betr. Reederei keinen Gewinn erlaubten, wurde hier ein Verkehr entwickelt, der bald eine große Bedeutung erlangen konnte. Für zahlreiche Stationen wurden durchgehende Tarife veröffentlicht, was den Handel wesentlich erleichterte. Die Levantelinie hat dabei zwecks Gewinnung des Hinterlandes gleichzeitig das Wertprinzip und das System der Entfernungsstaffel angewandt. Daß dabei recht viel Fertigwaren, die höhere Frachten tragen konnten, nach Hamburg geschickt wurden, gab den deut-