

## Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform

Von Dr. Walter Linden

### I. Kostenstruktur und Normaltarif

#### Werttarif oder horizontale Staffel

Die Tarifpolitik der Eisenbahn stand schon immer in gewisser Beziehung unter dem Einfluß von Wettbewerbsüberlegungen.

Als nach dem ersten Weltkrieg die Tarifpolitik nach reichseinheitlichen Gesichtspunkten weiterentwickelt wurde, traten diese Momente mehr in den Hintergrund, dennoch spielte z. B. bei der Schaffung von Binnenumschlagtarifen und Seehafentarifen der Wettbewerbsgedanke stets eine wichtige, oft sogar eine ausschlaggebende Rolle. In den zwanziger Jahren begann die Motorisierung des Straßenverkehrs größeren Umfang anzunehmen, und damit trat für die Eisenbahn ein weiterer Wettbewerber auf den Plan, so daß sie zu umfangreichen betrieblichen Verbesserungen veranlaßt wurde, darüber hinaus aber auch in der Tarifgestaltung zu Maßnahmen griff, die ihre Konkurrenzfähigkeit stärken sollten. Ein recht umstrittenes Kapitel stellten dabei die vielen hundert K-Tarife dar, aber wenn sie auch jahrelang im Mittelpunkt der Erörterungen standen, so darf doch darüber nicht vergessen werden, daß auch der Normalgütertarif manche Änderung erfuhr, die nur durch den Wettbewerb des Kraftwagens veranlaßt und begründet war.

Der DEGT hatte zu Beginn der zwanziger Jahre eine völlige Neugestaltung erfahren, es handelt sich hier um die umfassendste Tarifreform seit 1877. In der horizontalen Staffelung war zunächst nur eine Änderung der vorher üblichen Klassenbezeichnungen vorgenommen worden, indem man die „Allgemeine Wagenladungsklasse“ in Klasse A umbenannte und die Spezialtarife I, II und III als Klassen B, C und D anfügte. Außerdem wurde eine weitere Wagenladungsklasse E geschaffen. So hat im Dezember 1920 der Normalgütertarif fünf Klassen umfaßt, die in ihren Frachtsätzen den späteren Wagenladungsklassen A, C und D, F entsprachen. Am 1. Januar 1923 wurde eine sechste Klasse eingebaut, indem man vor allem zahlreiche Lebensmittel in eine neue Wagenladungsklasse B einstuftete. Am 1. August 1927 kam dann noch eine siebente Klasse hinzu, es handelte sich dabei um die auch jetzt noch im wesentlichen dem Schnittholz vorbehaltene Klasse E. Damit war die horizontale Staffel, wie wir sie heute noch im Normalgütertarif angewendet sehen, vollständig. Es darf noch bemerkt werden, daß im Jahre 1936 die Absicht bestand, eine achte Wagenladungsklasse H einzuführen, jedoch wurde nach eingehenden Verhandlungen im Verkehrsausschuß des Industrie- und Handelstages und anschließend in einer Sitzung der St. T. K. dieser Vorschlag dann doch fallen gelassen.

Fortlaufend brachten in den zwanziger und dreißiger Jahren umfangreiche Abtarifierungen, die alle Güterarten und Klassen betrafen, beachtliche Verschiebungen in der Gütereinteilung. Bei der Zuteilung der Güter in die „richtige“ Wagenladungsklasse wird stets die Abtarifierung von A-Gütern das Übergewicht haben, weil in der Klasse A alle zunächst nicht genannten Güter eingereiht sind. Aus der Entwicklung an sich kann man also noch nicht etwa den Schluß ziehen, daß der Wettbewerb des Lastkraftwagens für derartige Abtarifierungen ein entscheidender Gesichtspunkt gewesen wäre, wenn auch gelegentlich, z. B. beim Papier, darauf Rücksicht genommen wurde.

### Kleine Tarifreform von 1927/1928

Wenn bei Diskussionen über die Spannungsverhältnisse der horizontalen Staffel gern darauf hingewiesen wird, daß der Klassenabstand A bis G bis Ende 1949 unverändert durch das Verhältnis 100:34,5 dargestellt worden sei, so darf demgegenüber darauf aufmerksam gemacht werden, daß noch in den zwanziger Jahren der Klassenabstand größer war (etwa 100:26). Erstmals mit der schon damals als „Tarifreform“ bezeichneten Änderung des Normalgütertarifs vom 1. August 1927 wurde die Klassenstaffelung etwas zusammengedrückt, und wir lesen im Geschäftsbericht der Reichsbahn, daß damit „in gewissem Umfange dem Wettbewerb des Kraftwagens und des Sammelverkehrs der Spediteure“ Rechnung getragen worden sei.

Diese Neuregelung vom Sommer 1927 brachte im wesentlichen folgende Änderungen: Die Frachten der Klasse A wurden um 5%, die der Klassen B und C um je 7% und die der Klasse D um 2% gesenkt. Ferner wurden die Abfertigungsgebühren in den Klassen B und C um rund 10% ermäßigt. Die Zuschläge der 10-t-Nebenklasse wurden herabgesetzt. Insgesamt ergab sich eine Ermäßigung, die gestaffelt war zwischen 11 und 4% gegenüber den bis dahin gültigen Frachtsätzen.

Im gleichen Geschäftsbericht über das Jahr 1927 finden sich bezeichnenderweise bereits die Hinweise auf eine notwendige Erhöhung der Tarife für den Fall, daß die Reichsbahn nicht auf der Ausgabe Seite Entlastung finden werde. Am 1. September 1927 begann das vierte Reparationsjahr mit den normalen Leistungen (660 Mio RM), die Arbeiterlöhne waren durch Schiedsspruch erhöht worden, und die Beamtenbezüge wurden am 1. Oktober 1928 erheblich erhöht. Mit diesen Steigerungen ihrer Ausgaben mußte die Reichsbahn rechnen. Die Erhöhung der persönlichen Ausgaben und die Mehrbelastung für den Reparationsdienst wurden mit rund 460 Mio RM angegeben. Trotzdem wurde die Ermäßigung vom 1. August 1927 durchgeführt, die nach Angaben der Reichsbahn einen Einnahmeausfall von mindestens 75 Mio RM zur Folge haben würde.

Im Geschäftsbericht über das Jahr 1928 aber lesen wir dann auf S. 3:

„Die Deutsche Reichsbahngesellschaft hatte die Reichsregierung schon während des Jahres 1927“ (also zu der Zeit, als man die vorhin erwähnten Tarifermäßigungen verwirklichte) „auf die Notwendigkeit einer baldigen Tarifierhöhung im Jahre 1928 hingewiesen. Der nach langen Verhandlungen von uns gestellte förmliche Antrag wurde am 5. Juni 1928 abgelehnt und der erneute Antrag in Übereinstimmung mit der Reichsregierung dem Reichsbahngericht zur Entscheidung überwiesen. Das Gericht hat dem Antrag der Gesellschaft auf eine Tarifierhöhung im Ausmaß von 250 Mio stattgegeben.“

Personen- und Gütertarife wurden erhöht. Die Tarifierhöhung erfolgte auf breiter Grundlage und betrug im Güterverkehr allgemein 11%. Grundsätzlich wurden nur die Frachten des Nottarifs für Lebensmittel und des Ausnahmetarifs für frische Kartoffeln geschont. Für die ausgesprochenen Wettbewerbsstarife allerdings hieß es, sie „sollen der Änderung der Wettbewerbslage angepaßt werden.“

Die beiden Änderungen des Regeltarifs vom 1. August 1927 und vom 1. Oktober 1928 müssen also zusammen betrachtet werden, sie waren aufeinander abgestimmt. Was am 1. Oktober 1928 geschah, war ganz einfach eine Tarifierhöhung; ihr war aber im Sommer 1927 eine Reform vorausgegangen, und all die wohl- abgewogenen Einzelermäßigungen können ohne jedes Bedenken auf den einen Nenner „Kraftwagenwettbewerb“ gebracht werden. Dieses Motiv wird von der Reichsbahn selbst genannt. Eine einfache Tarifiermäßigung durchzuführen, wenn man sich schon mit dem Gedanken vertraut gemacht hat, daß die Einnahmen erhöht werden müssen, wäre sinnlos gewesen. Die Maßnahmen vom 1. August 1927 werden überhaupt erst verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß

es sich um eine differenzierte Ermäßigung handelte, die dem Wettbewerb des Lastkraftwagens galt. Es war damals leichter, zunächst für gewisse Güter Verbilligungen zu gewähren, die Abfertigungsgebühren zu ermäßigen und zu staffeln und dann nachher unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse eine allgemeine Tarifierhöhung durchzusetzen, als etwa beides miteinander vereinigen und eine unterschiedliche Erhöhung mit eingehender besonderer Begründung erreichen zu wollen. Tatsächlich ist das Ergebnis vom 1. Oktober 1928 denn auch, daß — verglichen mit dem Stand von 1926 — die oberen Tarifklassen nur eine kaum merkliche Erhöhung erfuhren, daß die Klasse D dagegen bereits bis zu 7%, die übrigen Tarifklassen aber sogar bis zu 11% teurer wurden.

So hat also die Reichsbahn 1927/28 erstmalig in einer in zwei Etappen aufgeteilten „Tarifreform“ die horizontale Staffelung aus Wettbewerbsgründen geändert, wobei allerdings das Ausmaß der Verminderung des Klassenabstandes A bis G verhältnismäßig unbedeutend blieb.

### Kleine Tarifreform von 1931

Am 1. November 1931 wurde eine erneute Änderung des Gütertarifs in Kraft gesetzt, der am 16. Dezember des gleichen Jahres eine „organische Senkung“ folgte. Am 1. November sind die Klassen A und B vereinigt worden, die Klasse A wurde aufgehoben und die Klasse B zur obersten Tarifklasse erklärt. Für die A-Güter ergab sich eine Ermäßigung um 20%, aber auch die Klasse B wurde um 3,6% billiger. In der Klasse C trat nur eine geringfügige Ermäßigung ein. Darüber hinaus ist von besonderer Bedeutung die gleichzeitig eingeführte sehr erhebliche Ermäßigung der Nebenklassen. Wir haben es hier mit einer Tarifmaßnahme zu tun, die sogar nach Ansicht der Eisenbahn selbst durchaus im Widerspruch zu der Selbstkostenlage stand. Die Frachtsätze der 10-t-Nebenklassen wurden um 20 bis 4%, die der 5-t-Nebenklassen um 20 bis 12% herabgesetzt.

Bei der nur sechs Wochen später, am 16. Dezember 1931 folgenden Neuordnung erfuhren zunächst die Stückgutfrachten eine Verbilligung um 5%, und auch auf diesem Gebiete wurde damit ein Schritt getan, der nach übereinstimmender Überzeugung aller Sachkenner einschl. der Eisenbahner mit Überlegungen hinsichtlich der Selbstkostenlage nicht in Einklang gebracht werden kann; ist es doch unumstritten, daß der Stückgutverkehr selbst in den wirtschaftlich besten Jahren der Reichsbahn die Betriebsrechnung mit einem Minusbetrage von rund 160 Mio RM belastete. Das war damals bereits bekannt, denn die genannte Ziffer wurde von Reichsbahndirektor Dr. T e c k l e n b u r g Ende 1930 bereits veröffentlicht. Außerdem wurden am 16. Dezember 1931 die Klassen C bis E um 10%, die Klasse F um 5% gesenkt. Die Klasse A, die man am 1. November noch um 3,6% unter die vorherigen Frachten der Klasse B herabgesetzt hatte, blieb unverändert, so daß das Ausmaß der Verbilligung für die A-Güter mit 20% beibehalten wurde. Aber man hielt es für zweckmäßig, A- und B-Güter wieder zu trennen, und schob mit einem Abstand von 10% unter der neuen Klasse A eine neue Klasse B wieder ein.

Nach dieser so vorgenommenen „organischen Senkung“ des Gütertarifs wurden nun im Zuge der bekannten Brüning'schen Kostensenkungsaktion noch weitere Ermäßigungen vorgenommen, die beim Stückgutverkehr 10% und bei sämtlichen Wagenladungsklassen 5% ausmachten.

Insgesamt erkennt man in den beiden, selbstverständlich zusammengehörigen, Tarifänderungen vom 1. November und 16. Dezember 1931 wiederum die besondere Rücksichtnahme auf den Wettbewerb des Kraftwagens, der sich bekanntlich für die höherwertigen Güter interessierte, und von dem man annahm, daß er vor allem kleinere Partien von 5 und 10 t befördern würde. Ohne Rücksicht auf die Selbstkostenlage ermäßigte man gerade bei den Beförderungsarten, die verhältnismäßig hohe Kosten verursachen, die Tarife nur zu dem Zweck, um einen

Verkehr der Schiene zu erhalten, der vielleicht in größerem Umfange sonst auf den Kraftwagen abwandern würde. Man kämpfte also um einen Verkehr, der, soweit er als Stückgut auf der Schiene lag oder nach den Nebenklassen befördert wurde, schon damals ein Defizit von mehr als 200 Mio RMark verursachte, und der, soweit er in den oberen Klassen des Normaltarifs aufkam, ohne genauere Nachprüfung als gewinnbringend angesehen wurde, einfach weil hochwertige Güter hohe Frachten einbrachten, obwohl es notwendig gewesen wäre, vorurteilslos die Frage zu klären, ob nicht der „hochwertige“ Güterverkehr so hohe Kosten verursacht, daß selbst seine höheren Frachteinnahmen dahinter zurückbleiben oder doch nur einen wesentlich geringeren Überschuß bringen als die Summe der Pfennigfrachten des Massenverkehrs, der kostenmäßig wesentlich günstiger liegt. Es kommt eben nicht schlechthin darauf an, welche Verkehrsart die höheren Einnahmen erbringt, sondern darauf, wo die höheren Überschüsse oder wo die Defizite auftreten. Überlegungen, ob es einer günstigen Gestaltung der Betriebsrechnung nicht sogar förderlich sein könnte, unwirtschaftliche Güterbeförderungen nicht nur nicht zu verbilligen, sondern auf sie in gewissem Umfange eher zu verzichten, wurden s. Z. von der Reichsbahn nicht angestellt, jedenfalls hat man darüber in der Öffentlichkeit nicht diskutiert.

### Reformarbeit von 1927 bis 1931

Fassen wir nun die „Tarifreform“ vom Sommer 1927 mit der Tarifierhöhung vom 1. Oktober 1928, mit den Tarifänderungen vom 1. November 1931 und mit der „organischen Senkung“ vom 16. Dezember 1931 zusammen, dann ergibt sich, verglichen mit dem Tarifstand von 1926, für die Hauptklassen des Regeltarifs etwa folgende Veränderung:

Klasse A	20%	Ermäßigung
„ B	15%	„
„ C	13%	„
„ D	8%	„
Klassen E bis G	4%	„

Das also ungefähr ist das Ergebnis von vier durchgreifenden Änderungen des Regeltarifs in der Zeit von 4½ Jahren, in einer Zeit, in der die Entwicklung des Güterverkehrs, gemessen am Stand von 1929 = 100, zunächst von 96 aus anstieg, um dann auf 66 zurückzufallen.

Die Reichsbahn hat damals die ungünstige Entwicklung ihrer Finanzlage mit dem Wettbewerb des Kraftwagens begründet und mit einer notwendigen Erhöhung der Rohstofftarife gedroht, wenn es nicht gelingen würde, die Motorisierung des Straßenverkehrs zu drosseln. Es erscheint heute nicht mehr nötig, darauf hinzuweisen, daß der Rückgang der Güterverkehrseinnahmen, der sich 1932 noch fortsetzte, fast ausschl. auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen war, und daß der s. Zt. zur Verfügung stehende Kraftwagenladeraum selbst bei intensivster Ausnutzung nur einen kleinen Bruchteil des der Schiene verlorengegangenen Güteraufkommens hätte befördern können. Aber man erkennt doch an den vorstehend im einzelnen beleuchteten Tarifänderungen, daß der Tarifkampf gegen den Kraftwagen durch die unteren Wagenladungsklassen finanziert werden mußte. Die Verringerung der Klassenspanne von A bis G ist nur in Richtung auf die unteren Klassen erfolgt; das Belastbarkeitsprinzip — denn etwas anderes stellt ja der Werttarif nicht dar — erlaubte also eine Verbilligung der oberen Tarifklassen, weil die unteren Tarifklassen mehr oder weniger fest an die Schiene gebunden sind. Die Monopolstellung der Eisenbahn, die hinsichtlich der oberen Tarifklassen durchbrochen schien, hielt man bei den Massengütern noch für gegeben. Wer also in der Wertklassenstaffelung ein Kriterium der Gemeinwirtschaftlichkeit des DEGT erblicken möchte, der wird zugeben müssen, daß schon 1927 und 1931 eine merkliche Abkehr von diesem Prinzip erfolgte.

Am Abschluß dieser Epoche hatte die horizontale Staffel im Klassenabstand A bis G eine Verhältniszahl von 100:34,5 erreicht. Die Zusammendrängung des Klassenabstandes gegenüber den zwanziger Jahren ist also im Verlaufe dieser über zweimal zwei Etappen gehenden Entwicklung, wenn wir an die jüngste Zeit denken, nicht allzu stark verringert worden. Die Zusammendrängung der Wertstaffel erfolgte langsam und schrittweise und wurde daher von der Wirtschaft hingenommen, umsomehr als auf der ganzen Linie von A bis G Frachtermäßigungen eintraten und nicht zuletzt auch deshalb, weil ab 1932 eine kräftige Aufwärtsentwicklung des allgemeinen Wirtschaftslebens einsetzte.

#### Tarifzuschläge von 1936 und von 1948

Trotz der Steigerung des Güteraufkommens, die nunmehr von Jahr zu Jahr auch auf der Schiene bemerkbar wurde, forderte die Reichsbahn im Jahre 1936 einen linearen Tarifzuschlag in Höhe von 5%. Das war ohne Zweifel ein günstiger Zeitpunkt, denn es schien für die Wirtschaft in dieser Zeit ständig steigender Beschäftigung durchaus tragbar, auch der Reichsbahn einen zusätzlichen Mehrertrag in dieser Höhe zukommen zu lassen. Durch die gleichmäßige Verteuerung aller Klassen und Nebenklassen und fast sämtlicher Ausnahmetarife ergab sich keine Veränderung in den Staffeln des Tarifs.

Die horizontale Staffelung des DEGT blieb weiter unverändert bis Ende 1949, denn die im August 1948 erfolgte 40%ige allgemeine Verteuerung war ebenso linear durchgeführt worden wie die 5%ige Anhebung im Jahre 1936, das Verhältnis der Klassen zueinander und der Klassenabstand blieben gleich. Wir brauchen also bei diesen beiden Tarifänderungen nicht länger zu verweilen.

#### Krisenregelung vom 1. Januar 1950

Fast das ganze Jahr 1949 war für die beteiligten Fachkreise, die St. T. K., den Wissenschaftlichen Beirat, den Bundesbahn-Beirat und die entscheidenden Stellen ausgefüllt mit Verhandlungen über die seitens der Bundesbahn geforderte provisorische Neuregelung der Gütertarife. Es würde zu viel Raum beanspruchen, wollte man die Einzelheiten noch einmal ausführlich darlegen, die dann letzten Endes zur Einführung der Krisenabschlüsse bei den oberen Tarifklassen und der Krisenzuschläge bei den unteren Tarifklassen mit Wirkung vom 1. Januar 1950 geführt haben. Die sog. Überlinger Beschlüsse der St. T. K. vom 23./24. Juni 1949 erfuhren eine Abänderung, insbesondere wurde die Klassen-spanne von A nach G scharf zusammengepreßt auf ein Verhältnis von 100:49,1. Daß die verschiedenen Wirtschaftskreise eine recht unterschiedliche Einstellung zu den Vorschlägen der damaligen Reichsbahn einnahmen, lag auf der Hand. Die Verbilligung der Tarife in den oberen Klassen wurde selbstverständlich von den daran interessierten Kreisen nicht ungerne gesehen. Es ist aber mit Recht demgegenüber darauf hingewiesen worden, daß die Verteuerung der Massengutfrachten eine außerordentlich weitgehende Breitenwirkung haben mußte, von der kaum ein einziger Betrieb der gewerblichen und der Landwirtschaft unberührt bleiben konnte. Die deutschen Seehäfen mochten angesichts ihres großen Anteils an hochwertigen Kaufmannsgütern der Frachtermäßigung in den oberen Tarifklassen wohlwollend gegenüberstehen, und die deutsche Binnenschifffahrt, die eine Verteuerung der Frachten in den unteren Tarifklassen gern sieht, konnte ebenfalls zustimmen, wenn sie auch durch die Frachtverteuerung für die kurzen Zu- und Ablaufwege auf der Eisenbahn ihre Wettbewerbsposition im Umschlagsverkehr beeinträchtigt sehen mußte.

Das Ziel der provisorischen Regelung vom 1. Januar 1950 war die Bekämpfung des Wettbewerbs des Kraftwagens. Die im August 1948 allgemein um 40% erhöhten Frachten wurden durch Ab- und Zuschläge wie folgt ermäßigt:

Klasse A	— 19,3%	Klasse D	+ 3,6%
" B	— 15,5%	" E	+ 7,9%
" C	— 6,1%	" F	+ 12,1%
		" G	+ 15,7%

Diese Ab- und Zuschläge verminderten das Spannungsverhältnis der Klassen A bis G bei einer Entfernung von 200 km auch im einzelnen sehr stark, so daß sich der Abstand zwischen den einzelnen Klassen erheblich verminderte. Es wurde sofort geltend gemacht — und dieser Gesichtspunkt spielt auch heute noch eine sehr wesentliche Rolle —, daß Unternehmungen, die ihre Roh- und Verarbeitungstoffe von weither beziehen müssen, bei gleichzeitiger Verbilligung des Versandes der Fertigfabrikate benachteiligt werden, weil sie im Bezug eine Frachterhöhung in Kauf nehmen müssen, im Absatz ihrer Erzeugnisse aber sich der durch Verbilligung des Versandes der Fertigwaren gestärkten Konkurrenz zu erwehren hätten.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat im Laufe des Jahres 1950 ein Enquête durchgeführt, um die Erfahrungen, die die verladende Wirtschaft mit der Krisenregelung vom 1. Januar 1950 gemacht hat, eingehend untersuchen zu können. Dem Ergebnis dieser Arbeit, die nach Drucklegung dieses Aufsatzes vielleicht bereits veröffentlicht ist, soll hier nicht vorgegriffen werden. Nur eine Feststellung sei vorweggenommen: Zur Mehrheit sagt die gewerbliche Wirtschaft, daß die Bundesbahn bei der Verminderung der Werttarifspanne zu weit gegangen ist.

Die Reichsbahn glaubte, sich auf eine gleichmäßig prozentuale Erhöhung in allen Tarifklassen nicht einlassen zu können, weil dadurch die höhere Frachtbelastung der hochwertigen Güter noch größer werden würde. Der Sinn der Wertstaffelung im DEGT liegt aber gerade in einer Berücksichtigung von Wert und Preis der zum Versand kommenden Güter, die eine unterschiedliche Frachtbelastung auch tragen können. Es ist immerhin interessant, einmal für einige typische Waren der Klassen des Normalgütertarifs die Frachtbelastung am Warenwert zu messen. Dabei legen wir Geschäftsbücher für die Klasse A und Schlackensand für die Klasse G zugrunde, während wir für die übrigen Tarifklassen entsprechende andere Waren herausgesucht haben. In Berücksichtigung der mittleren Versandweite ist die Frachtbelastung, gemessen am Warenwert, recht unterschiedlich:

Tarifklasse	mittlere Versandweite	Frachtbelastung in % des Warenwerts		
		1949*)	1950*)	1951*)
A	222 km	0,53	0,43	0,50
B	195 km	1,28	1,08	1,25
C	210 km	4,70	4,42	5,02
D	160 km	7,19	7,48	8,76
E	220 km	9,26	10,00	11,66
F	136 km	21,67	24,29	28,33
G	95 km	200,00	229,09	269,09

Eine gleichmäßige Tarifierhöhung von 10 bis 20 % wirkt sich auf den Warenpreis der hochwertigen Güter überhaupt nicht aus, während sie bei den Massengütern von recht erheblicher Bedeutung sein muß. Wenn nun aber in den oberen Tarifklassen sogar eine Verbilligung der Frachtsätze vorgenommen wurde (die im Vergleich zum Warenwert ebensowenig eine Rolle spielte), dann mußte, um die Verbilligung an dieser Stelle zu ermöglichen, eine stärkere Verteuerung der Massengutfrachten erfolgen, die, gemessen am Warenwert, hier umso größer sein mußte. Volkswirtschaftlich günstige Auswirkungen, die eigentlich immer das

\*) bei den Klassen A, B und C wurde der G-Wagen-Zuschlag berücksichtigt.

oberste Ziel für eine gemeinwirtschaftliche Handhabung der Tarifpolitik sein müßten, ergaben sich daher aus der Verbilligung der oberen Tarifklassen nicht, dagegen konnte es nicht ausbleiben, daß preissteigernde Tendenzen, ausgehend von den Massengütern (zum Unglück verstärkt durch andere von außen herankommende Wirkungen), einsetzten. Konjunkturpolitisch war die Krisenregelung vom 1. Januar 1950 ohne Zweifel ein Fehler.

In der Wettbewerbslage der Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen aber ergab sich keine nennenswerte Verbesserung der Eisenbahnposition. Der Kraftwagen richtet sich im allgemeinen nach den gültigen Eisenbahnfrachten, im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen besteht sogar unbedingte Tarifgleichheit, so daß der Wettbewerb sich bei den oberen Tarifklassen nur auf einem niedrigeren Tarifniveau abspielte als vorher. Dessen war sich die Bundesbahn sehr wohl bewußt, aber sie glaubte — nicht zu Unrecht —, daß die Ermäßigung der Frachten in den oberen Tarifklassen die Verdienstmöglichkeiten des Kraftwagens vermindern, und daß auf diese Weise zumindest indirekt dem weiteren Vordringen des Kraftwagens ein Riegel vorgeschoben würde. Diese ungünstigen Auswirkungen auf die Lage des Wettbewerbers Kraftwagen ist nicht zu bestreiten, es war aber vorauszusehen, daß auch bei der Eisenbahn, wenn nicht eine sehr starke Rückwanderung des umstrittenen Verkehrs zur Schiene einsetzen würde, mit Mindereinnahmen in beachtlichem Umfange gerechnet werden mußte. Bei allen Anträgen auf Tarifverbilligungen argumentiert die Bundesbahn damit, daß eine Ermäßigung um 25 % einen Mehrverkehr um 33¼% auslösen, daß eine Ermäßigung um 33¼% einen Mehrverkehr um 50% bringen müsse, wenn wenigstens die gleichen Einnahmen erzielt werden sollen. Betrug die durchschnittliche Verbilligung bei den Klassen A und B am 1. Januar 1950 17,4%, dann mußten also allein an A- und B-Gütern über 21% mehr auf die Schiene zurückwandern, wenn der gleiche Einnahmestand erreicht werden sollte. So hat man aber keineswegs überlegt. Daß eine erhebliche Rückwanderung einsetzen würde, erwartete die Bundesbahn gar nicht, das Minus in der Betriebsrechnung sollte daher auf andere Weise, eben durch die Verteuerung des vorwiegend schienentreuen Massengutverkehrs, gedeckt werden. Nun ist das Rechenexempel umgekehrt aber auch anwendbar: Da Tarifierhöhungen meist mit Abwanderungen beantwortet werden, muß man wissen, daß die durchschnittliche Verteuerung der Klassen F und G mit 13,9% nicht zu einer Verkehrsschrumpfung führen darf, die über 12,2% (87,8%) hinausgeht, weil sonst die bisherigen Einnahmen nicht mehr erreicht werden. Bekanntlich hat aber der Lkw — leider — infolge der Verteuerung des Massengutverkehrs recht erhebliche Mengen der unteren Tarifklassen an sich gezogen und doch Güter der oberen Tarifklassen nicht in dem rechnerisch nötigen Umfange freigegeben.

Es ist aus den Betriebsergebnissen der Bundesbahn nicht zu erkennen, wie die Entwicklung im Laufe des Jahres 1950 im einzelnen war. Die Wirtschaftsbelebung brachte eine Steigerung des Güteraufkommens, Kleinsendungen wurden zu Wagenladungen und wanderten aus dem Stückgutbereich in die oberen Ladungsklassen hinüber, aufkommender Neuverkehr stärkte wiederum den Stückgutverkehr, so daß diese Verschiebungen nicht erkennbar werden. Darüber hinaus hat gerade der Fertigwarenversand erst im Jahre 1950 eine erhebliche Intensivierung erfahren. Es sind also Ursachen von ganz anderer Art, als sie aus der Tarifregelung resultieren könnten, wenn der Güterverkehr auf der Schiene dennoch zugenommen hat, so daß man aus einem vielleicht gebesserten Betriebs- und Finanzergebnis keineswegs auf einen etwaigen „Erfolg“ der Krisenregelung vom 1. Januar 1950 schließen kann.

Weiter unten werden wir auf die Selbstkostendegression innerhalb der Wertklassifizierung zu sprechen kommen, die eine so weitgehende Verbilligung der obersten Tarifklassen nicht gestattet. Die Kostendegression von der Klasse A zur Klasse G reicht mindestens von 100 bis 36, so daß eine Festlegung durch die

Krisenab- und -zuschläge auf 100:49,1 — ganz abgesehen von ihren nachteiligen volkswirtschaftlichen Wirkungen — als zu eng angesehen werden muß. Der Güterverkehrs- und Tarifausschuß der rheinisch-westfälischen Industrie- und Handelskammern in Essen hat hierauf bereits am 9. Juli 1949 hingewiesen, indem er feststellte, daß die geplanten Tarifmaßnahmen die Betriebsrechnung nur noch ungünstiger gestalten müssen als sie schon sei. „Daraus würde sich aber notwendig die Folge ergeben, daß wir nach ganz kurzer Zeit erst recht vor die Frage gestellt würden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um die Betriebsrechnung der Reichsbahn wirklich durchgreifend und nachhaltig zu verbessern.“

#### Provisorische Tarifierhöhung vom 1. Januar 1951

Nun, es hat nicht einmal ein ganzes Jahr gedauert, bis dieser Zustand eintrat und die Bundesbahn Anfang November 1950 eine nennenswerte allgemeine Tarifierhöhung forderte. Der kurzfristig einberufenen Sitzung der St.T.K. am 7. November 1950 wurde, soweit der Normaltarif in Frage kommt, ein Antrag vorgelegt, nach dem durch feste Zuschläge, gestaffelt bis 99 km (darüber hinaus gleichbleibend) eine Frachterhöhung vorgenommen werden sollte. Man kann diesen ursprünglichen Plan der Bundesbahn nicht eigentlich eine Tarifierhöhung nennen, er stellte vielmehr nichts anderes dar als etwa eine Verdoppelung der Abfertigungsgebühr. Infolgedessen wäre für den Nahverkehr eine Verteuerung eingetreten, die auf ganz kurze Entfernungen mit annähernd 100% zu beziffern war, die aber auch sonst in den Nebentfernungen immerhin zwischen 30 und 55% gelegen hätte. Bei 1 000 km allerdings würde die Verteuerung nur wenig mehr als 4% in den verschiedenen Klassen ausgemacht haben. Daraus wird erkennbar, daß die Einführung dieser festen Zuschläge, die das Spannungsverhältnis im Werttarif kaum verändert haben würde, zu einer erheblichen Verschärfung der vertikalen, also der Entfernungsstaffelung geführt haben müßte.

Dieser Vorschlag wurde in der St.T.K. nicht weiter erörtert und von der Bundesbahn zurückgezogen. Es ist auch hier nicht genügend Raum, um im einzelnen aufzuzeigen, welchen Gang die Verhandlungen innerhalb von 4 Wochen nahmen. Das Ergebnis aber war, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1951 eine allgemeine Tarifierhöhung um 17% für alle Klassen eingetreten ist, die in diesem Ausmaß bis 220 km begrenzt wurde; darüber hinaus bleiben die bei dieser Entfernung sich ergebenden Frachtzuschläge in absoluter Höhe beibehalten, so daß sie im Verhältnis zum Frachtsatz mit steigender Entfernung geringer werden. Auch hier liegt also die wesentliche Bedeutung der Neuregelung — abgesehen von der eintretenden Verteuerung — in der Verstärkung der Entfernungsstaffelung. Die Wertstaffelung bleibt gegenüber der Krisenregelung vom 1. Januar 1950 unverändert. Sie behält also den grundsätzlichen Fehler, der damals gemacht wurde, die Zusammendrängung der Klassenspannung, bei.

Gemessen am Stand des Jahres 1949 haben sich die Frachtsätze für 200 km Entfernung in den einzelnen Wagenladungsklassen wie folgt geändert:

	A	B	C	D	E	F	G
1949	100	100	100	100	100	100	100
1. 1. 1950	80,7	84,5	93,9	103,6	107,9	112,1	115,7
1. 1. 1951	94,4	98,9	109,9	121,2	126,2	131,2	135,4
gegen 1949 %	-5,6	-1,1	+9,9	+21,2	+26,2	+31,2	+35,4

Die Gegenüberstellung zeigt, daß selbst nach der starken Tarifierhöhung am 1. Januar 1951 noch immer die beiden oberen Tarifklassen A und B Verbilligungen aufzuweisen haben gegenüber der Zeit vor der „Krisenregelung“. Es ist durch die Art der provisorischen Tarifierhöhung vom 1. Januar 1951 bedingt, daß diese Verbilligungen gegenüber 1949 gerade bei den oberen Tarifklassen mit steigenden Entfernungen noch größer werden. Da der Klassenabstand zwischen

B und C und zwischen B und D unverändert gering bleibt, dürften für die rohstoffernen verarbeitenden Betriebe die Vorteile, die ihnen die verstärkte Entfernungsstaffelung bringen soll, kaum nennenswert wirksam werden. Für die Bundesbahn aber ist eine nennenswerte Verbesserung der Betriebsrechnung solange nicht zu erwarten, als nicht die defizitären Verkehrsarten, in diesem Falle also die Beförderung der hochwertigen Güter mit den hohen Selbstkosten, in stärkerem Maße mit höheren Frachten bedacht werden. Dabei lassen wir völlig außer Betracht die Überlegung, daß konjunkturpolitisch und wirtschaftspolitisch die allgemein eingetretene Frachterhöhung wiederum ungünstige Auswirkungen haben muß, beschränken uns vielmehr auf den Hinweis, daß nach obiger Tabelle im Verlauf von wenig mehr als einem Jahr die Klasse F Frachtverteuerungen hinnehmen mußte, die bei 31,2% liegen, während die Klasse G sogar Verteuerungen um 35,4% zu tragen hat. Bei den darunter liegenden Ausnahmetarifen sind die Frachtverteuerungen noch höher.

### Nebenklassen.

Wir haben bereits erwähnt, daß die Nebenklassen für 10 und 5 t außer der Erweiterung bei der Klasse G in ihrem Verhältnis zur Hauptklasse im Laufe der Zeit abgestuft wurden. Hatte man in der Frühzeit des Eisenbahnwesens nach Zentnern gerechnet, so schuf bald die technische Entwicklung die Möglichkeit, die Grundgewichte höher anzusetzen. Später ging man dazu über, neben dem Stückgutverkehr zwei Wagenladungsklassen zu 5 und 10 t einzuführen. Nach dem ersten Weltkrieg brachte die große Tarifreform des Jahres 1920 den Übergang auf das 15-t-System, d. h. die billigsten Frachtsätze wurden nur dann gewährt, wenn 15 t in einer Wagenladung aufgeliefert wurden. In der ersten Sitzung der St.T.K., die nach dem zweiten Weltkrieg am 14. Dezember 1948 abgehalten wurde, berichtete der Leiter des Hauptwagenamtes hierüber u. a. folgendes:

„Das 15-t-System besteht grundsätzlich heute noch, obwohl der 15-t-Wagen schon weitgehend verlassen ist. . . . Vom allgemeinen Interesse ist, daß Ende 1943 im Gesamtreich nur noch 31% der offenen Wagen solche von 15 t Ladegewicht waren, 49% waren 20-t-Wagen und 20% solche von 29 t. . . . Diese Zusammensetzung des O-Wagen-Parks hat sich weiter verändert. Im März 1948 waren von den in der Bizone erfaßten offenen DR-Wagen nur noch 27% mit 15 t Ladegewicht, die 20-t-Wagen umfaßten nach wie vor 49%, während die Zahl der größeren Wagen sich auf 24% erhöhte. . . . Aber auch bei den gedeckten Wagen ist der Bau des 15-t-Wagens verlassen und auf den Bau von mindestens 20-t-Wagen übergegangen worden. Es wird daher zu prüfen sein, ob für andere als Ladegewichtsgüter bei den offenen Wagen das 15-t-System aufrechterhalten werden kann.“

Bei der großen Tarifreform von 1920 gelang zunächst keine befriedigende Regelung der Nebenklassen-Frachtberechnung. Erst am 1. Januar 1923 wurden die Nebenklassen-Zuschläge für 10 t durch eine Erhöhung der Hauptklassensätze um 10—30%, bei der 5-t-Nebenklasse um 20—50% fixiert. Im Zuge der erwähnten kleinen Tarifreformen von 1927 bis 1931 ermäßigten sich dann die Nebenklassenzuschläge für 10 t auf 5—10%, für 5 t auf 10—30% (einschl. der Klasse G 5 ab 1. September 1940 dann auf 10—40%).

In Vorbereitung der Überlinger Sitzung der St.T.K. berichtete die Direktion Wuppertal, daß 1937 die Selbstkosten für die 10-t-Ladung um 44% und für die 5-t-Ladung sogar um 170% höher lagen als bei völliger Auslastung eines 15-t-Wagens. Wenn der Zuschlag für die Nebenklassen in den oberen Tarifklassen am niedrigsten ist und in Richtung auf die unteren Wagenladungsklassen ansteigt, so soll damit der Tatsache Rechnung getragen werden, daß bei den hochwertigen Gütern nur geringere Möglichkeiten bestehen, komplette Wagen-

ladungen aufzuliefern. Damit wird ohne Zweifel der Werttarif für die Nebenklassen abgeschwächt, eine Tatsache, die man in ihrer ganzen Bedeutung erkennen muß. Andererseits liegt es auf der Hand, daß die Zuschläge für die Nebenklassen in der bisher üblichen Höhe der tatsächlichen Selbstkostenlage bei weitem nicht gerecht werden. Wenn also, wie erwähnt, 1927 und 1931 die Nebenklassen-Zuschläge verbilligt wurden, um damit dem Wettbewerb des Kraftwagens besonders eindrucksvoll begegnen zu können, so war das eine Maßnahme, die klar und eindeutig im Widerspruch stand zur Selbstkostenlage innerhalb des Eisenbahnbetriebes.

Nach dem Bericht der Direktion Wuppertal vom 20. Mai 1949 sind für die Nebenklassen eigentlich folgende Zuschläge in Prozenten erforderlich:

	A	B	C	D	E	F	G
10 Tonnen:	10,1	10,8	11,5	12,3	14,0	16,4	19,6
5 Tonnen:	39,5	41,7	44,7	47,7	54,3	63,8	76,1

In Berichtigung dieser Kostenlage wurde auch eine geringfügige Erhöhung der Nebenklassen-Zuschläge vorgeschlagen, und es wurde auch ein entsprechender Beschluß gefaßt. Bei der Einführung der Krisenab- und -zuschläge am 1. Januar 1950 aber wurde dann doch darauf verzichtet, eine solche Erhöhung der Nebenklassenzuschläge vorzunehmen.

Es fällt auf, daß die in vorstehender Tabelle genannten einzelnen Zuschlagsbeträge weit zurückbleiben hinter der im gleichen Berichtsantrag gemachten Angabe, daß im Durchschnitt die Selbstkosten für 1 Tonnenkilometer bei Beladung eines 15-t-Wagens mit 10 t Ladung um 44% und bei Beladung mit 5 t sogar um 170% höher liegen als bei völliger Auslastung eines 15-t-Wagens. Es handelt sich hier immerhin um eine Frage, die einer genauen Überprüfung wert wäre.

Außerdem wird man zu bedenken haben, daß der O-Wagen-Park sich zu rund 75% aus Wageneinheiten zusammensetzt, die eine Ladefähigkeit von 20 und mehr Tonnen aufweisen, und daß auch bei dem G-Wagen der Bau des 15-t-Wagens verlassen wurde und mehr und mehr 20-t-Wagen in den Verkehr kommen. Die Abfertigungsgebühren aber sind s. Zt. berechnet worden auf die 15-t-Wageneinheit. Unter diesen Umständen wird die Bundesbahn auf die Dauer nicht umhin können, so, wie sie Nebenklassen-Zuschläge für 10- und 5-t-Ladungen erhebt, entsprechende Abschläge einzuräumen, wenn 20 oder mehr Tonnen in einem Eisenbahnwagen aufgeliefert werden. Vielleicht ist aber auch der Zeitpunkt bereits gekommen, die 20-t-Klasse zur Hauptklasse zu erklären entsprechend der Regelung im Rahmen der großen Tarifreform von 1920, als man zum 15-t-System überging. Die günstige Selbstkostenlage bei der Einsetzung von 20-t-Einheiten und größeren Wagen läßt eine solche grundsätzliche Änderung des Wagenraumsystems durchaus erwägenswert erscheinen.

Unsere Betrachtung über die Nebenklassenzuschläge ist damit allerdings noch nicht abgeschlossen. Es mag unwesentlich erscheinen, daß im Frachtsatzzeiger die Sätze für die Nebenklassen keineswegs immer übereinstimmen mit dem Betrag, der sich eigentlich ergeben müßte, wenn man den z. Zt. üblichen Zuschlag auf den Hauptklassensatz aufschlägt. Wenn nun aber die am 1. Januar 1951 erneut eingetretene Frachtverteuerung in Form von Sonderzuschlägen in gleicher Höhe auf Hauptklassen- und Nebenklassensätze aufgestockt wurden, dann bedeutet das entgegen allen aus Selbstkostengründen anzustellenden Überlegungen, daß die Nebenklassen nunmehr sogar noch günstiger behandelt werden als bisher. Auf 150 km betrug z. B. der Frachtsatz in der Klasse C bisher 160, 172 bzw. 183 Dpf., hierzu treten nun Zuschläge von je 27 Dpf. Bisher mußten also für eine 10-t-Ladung 7,4% mehr gezahlt werden, und für eine 5-t-Ladung erhöhte sich der Hauptklassensatz um 14,4%. Nunmehr verringern sich diese Nebenklassen-Zuschläge auf 6,4 und 12,3%. Die Differenz vermindert sich bei den Weitentfernungen, weil der Zuschlag in Verfolg der abgeschwächten

Tariferhöhung relativ geringer wird. Aber auch hier bleibt die Tendenz zur Begünstigung der Nebenklassen unverkennbar.

Diesen Tatsachen gegenüber muß es doch eigenartig erscheinen, daß noch vor kurzer Zeit in Berichten der St. T. K. gesagt wurde, eine Erhöhung der Nebenklassenzuschläge sei im Hinblick auf die ungünstige Selbstkostenlage unumgänglich notwendig. Bekanntlich spielen die Nebenklassen im Normaltarif besonders bei den hochwertigen Gütern eine große Rolle. Neuere Zahlen liegen mir nicht vor, aber im Jahre 1936 entfielen nach den beförderten Mengen im einzelnen:

		10 t	5 t
in der Tarifklasse	A	29%	26%
" " "	B	24%	39%
" " "	C	16%	21%
" " "	D	9%	11%
" " "	E	9%	4%
" " "	F	8%	6%
" " "	G	4%	—*)

Man erkennt deutlich, daß das Schwergewicht der Nebenklassenbeförderungen auf die oberen Tarifklassen entfällt, und kann daher feststellen, daß eben diese oberen Tarifklassen schon seit vielen Jahren die Nutznießer einer unzureichenden Bemessung der Nebenklassenzuschläge sind, und daß sie am 1. Januar 1951 erneut eine Bevorzugung insofern erfahren haben, als ihnen der Vorteil einer Abschwächung der Nebenklassenzuschläge zugute gekommen ist.

Ganz unabhängig von den vorstehenden Gedankengängen sei hier aber noch eine andere Überlegung aufgezeigt: Die Frachtsätze werden durch eine Addition von Streckenfracht und Abfertigungsgebühr gebildet. So enthielt also z. B. ein Frachtsatz für 15 t in Höhe von 1,04 DM eine Abfertigungsgebühr von 0,18 DM. Bei der Bildung der Nebenklassen-Zuschläge wurde beispielsweise ein Zuschlag von 5% erhoben, so daß der Frachtsatz sich für die 10-t-Nebenkasse auf 1,09 DM stellte. Müßte man nicht, solange man an den Abfertigungsgebühren festhält, anders verfahren und die Abfertigungsgebühr, auf die Einheit von 100 kg umgerechnet, dann bei der 10-t-Nebenkasse auf 0,27 DM ansetzen und den fünfprozentigen Zuschlag nur auf den Anteil der Streckenfracht berechnen? Das Ergebnis wäre im vorstehenden Beispiel: 0,86 und 0,04 DM = 0,90 DM für den Streckenfracht-Anteil; hierzu kämen 0,27 DM Abfertigungsgebühr, so daß sich der 10-t-Nebenkassen-Frachtsatz auf 1,17 DM stellen müßte. Auf der anderen Seite würde sich bei Anwendung dieser Berechnungsart für die angestrebte 20-t-Oberklasse eine entsprechende Ermäßigung ergeben müssen. Auch wenn die Abfertigungsgebühr nicht viel mehr als eine rechnerische Fiktion darstellt, die man ggf. im Interesse einer Vereinfachung der Tariftechnik aufgeben könnte, wird man doch zugeben müssen, daß bei der Frachtberechnung z. B. für 60 t in einem Eisenbahnwagen praktisch viermal die Abfertigungsgebühr erhoben wird, obwohl es sich nur um einen einzigen Abfertigungsvorgang handelt. Wenn die Überlegung berechtigt ist, hier die Abfertigungsgebühr entsprechend der aufgelieferten Menge aufzuteilen (also auf 25% zu ermäßigen), so kann auf der anderen Seite die Berechtigung der Überlegung nicht bestritten werden, daß, unabhängig von dem Nebenklassen-Zuschlag auf die Streckenfracht (der die mangelnde Ausnutzung des Laderaums ausgleichen soll), eine entsprechend höhere Abfertigungsgebühr in den Nebenklassen eingeführt werden müßte.

#### G-Wagen-Zuschlag

Wir haben uns daran gewöhnt, daß bei der Beförderung von Gütern in gedeckten Eisenbahnwagen ein besonderer Zuschlag von 5% (auf das Gewicht) erhoben wird;

\*) Nebenkasse G 5 wurde erst am 1. September 1940 eingerichtet.

das war nicht immer so. Nach der Tarifreform des Jahres 1920 war der Deckwagenzuschlag auf 10% festgesetzt worden, und erst mit Wirkung vom 18. September 1924 wurde er auf 5% ermäßigt. In der Anfangszeit des Eisenbahnwesens wurden höhere Zuschläge berechnet. Als im Jahre 1871 die elsäß-lothringischen Bahnen den von der französischen Ostbahn übernommenen Werttarif änderten und zu einem einfachen Wagenraum- und Gewichtstarif übergingen, behielten sie doch durch die Differenzierung der Frachten nach Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen das Prinzip der Belastbarkeit im Auge, denn es wurde für die Beförderung in offenen Wagen eine um fast 30% billigere Fracht erhoben als bei der Beförderung in geschlossenen Güterwagen. Wenn diese Differenzierung um 30% nicht in vollem Umfange gerechtfertigt wurde durch die unterschiedlichen Beschaffungs- und Unterhaltungskosten, dann kann man bis zu einem gewissen Grade eine Berücksichtigung des Wertes der Güter darin sehen, weil vornehmlich hochwertige Güter in gedeckten Wagen und Massengüter in offenen Wagen befördert werden.

Man darf wohl unterstellen, daß die Beschaffungs-, Erneuerungs- und Unterhaltungskosten eines offenen Wagens nicht um 30% unter den entsprechenden Kosten für einen gedeckten Wagen liegen, andernfalls müßte die Beförderung in gedeckten Wagen eine um fast 43% höher liegende Frachtberechnung verlangen. Es ist andererseits aber mehr als unwahrscheinlich, daß der derzeitige G-Wagen-Zuschlag der tatsächlichen Kostenlage gerecht wird. Wenn die Kostendifferenz zwischen gedeckten und offenen Wagen größer ist, als sie durch den fünfprozentigen Zuschlag ihre tarifliche Berücksichtigung findet, dann liegt insofern in der Tarifgestaltung, ebenso wie bei den unzureichenden Nebenklassen-Zuschlägen, vor allen Dingen für die hochwertigen Güter eine Bevorzugung, da für die Beförderung in gedeckten Wagen, ebenso wie für die Beförderung nach den Nebenklassen, vornehmlich die Güter der oberen Tarifklassen in Frage kommen. Auch die Bemessung des G-Wagen-Zuschlages gleicht also die Wertstaffelung bis zu einem gewissen Grade aus. Will man aber das Prinzip der Kostendeckung auch in diesem Zusammenhang stärker zur Geltung kommen lassen, dann wird man nicht verkennen dürfen, daß der G-Wagen-Zuschlag eine andersartige Bemessung erfahren muß.

Nach den „Bundesbahn-Mitteilungen“ Nr. 34/1950 ist der Beschaffungswert eines Om-Wagens mit 8 500,— DM, der eines Gm-Wagens aber mit 10 500,— DM anzusetzen, d. h., daß der G-Wagen um 23,5% höher zu bewerten ist als der vergleichbare O-Wagen. Wenn man dem entgegenhalten mag, daß der O-Wagen durch Verladeweise und auch durch das Ladegut stärker in Anspruch genommen wird, so muß doch zu bedenken gegeben werden, daß darauf in der Bauausführung bereits Rücksicht genommen ist. Man wird also der Überlegung nicht widersprechen können, daß es richtig wäre, bei Bestellung eines G-Wagens eine um 20% erhöhte Fracht in Rechnung zu stellen. Auch in der Unterwegsbehandlung erfordern die in gedeckten Wagen beförderten Güter einen höheren Kostenaufwand, und es besteht, vom Standpunkt der Kosten aus gesehen, kein Anlaß, sie günstiger zu behandeln als die offenen Wagen.

Insgesamt gesehen aber muß man erkennen, daß der Verzicht auf die Deckung höherer Selbstkosten auch in diesem Falle den hochwertigen Gütern zugute kommt (sie sind um rund 15% zu günstig gestellt), während die Massengüter — denn irgendwoher muß der Ausgleich ja kommen — den erforderlichen Gegenwert zu bezahlen haben. Übrigens erhebt sich nach der Neuregelung im Eilgutverkehr die Frage, ob nicht in Zukunft der G-Wagen-Zuschlag auch auf die Fracht berechnet werden sollte.

In diesem Zusammenhang muß ich zurückkommen auf einen Aufsatz\*) „Wertstaffelung und Selbstkosten im DEGT“, in dem ich zur Gewinnung eines Ein-

\*) „Verkehrs-Wirtschaft“, Düsseldorf, Nummern 41, 42 und 43 im Juli 1949; vgl. weiter unten.

blicks in die Kostendegression u. a. auch die Tatsache berücksichtigt hatte, daß der fünfprozentige G-Wagen-Zuschlag mit der tatsächlichen Kostenlage nicht in Einklang stehe. Ich habe damals noch nicht die soeben erwähnte Angabe gekannt, nach der ein gedeckter Wagen etwa 23,5% mehr kostet als ein offener Güterwagen. Ich hätte sonst nicht nur die Differenz zwischen 5 und 10% (Zuschlag anfangs der zwanziger Jahre) in Rechnung gestellt, sondern die Differenz zwischen 5 und 20%. Da diese Kostengrundlage bei den oberen Tarifklassen verhältnismäßig stark zu Buch schlägt, und da sie ferner durch die eigentümliche Begünstigung der Nebenklassen am 1. Januar 1951 noch verstärkt wird, muß das Ergebnis meiner damaligen Berechnungen berichtigt werden. Die Kostendegression im Normaltarif, die ich mit mindestens 100:40,2 glaubhaft zu machen versuchte, wird in Wirklichkeit sich auf etwa 100:36 erweitern und damit sehr nahe an die Werttarifskala herankommen, die bis Ende 1949 mit 100:34,5 bestanden hat.

### Abfertigungsgebühren

Obwohl die Abfertigungsgebühr die Leistungen der Eisenbahn vor und nach der Beförderung abgelten soll (unabhängig von der Länge des Beförderungsweges), und obwohl die Eisenbahn-Selbstkosten in den Kurzentfernungen vergleichsweise erheblich größer sind als auf weiten Transportwegen, wurde im Sommer 1927 anlässlich der erwähnten kleinen Tarifreform eine Staffelung der Abfertigungsgebühren bis 101 km vorgenommen. Die sich daraus ergebenden Frachtverbilligungen waren je nach der Klasse und der Entfernung verschieden. In Verbindung mit den Frachtsenkungen ergaben sich Ermäßigungen bis zu 30%, die den mittleren und vor allem den obersten Tarifklassen zugute kamen. Reichsbahndirektor A d o l p h schrieb in seinem Buch „Eisenbahn-Gütertarifwesen“ auf S. 94 u. a.:

„Rein praktische Erwägungen der zu starken Belastung der Nahentfernungen durch die Höhe der für alle Entfernungen gleichen Abfertigungsgebühr, insbesondere die Rücksichtnahme auf andere Konkurrenz-Verkehrsmittel (Kraftwagen, Fabrik-Drahtseilbahnen usw.) können — wie z. B. im Deutschen Normalgütertarif — zu einer dem eigentlichen Wesen und Zweck der Abfertigungsgebühr zwar widersprechenden Ermäßigung dieser Gebühr für den Nahverkehr führen, obwohl dieser Verkehr an sich nur wenig Tarifkilometer bringt, bei der dazu langen Wageninanspruchnahme durch die Be- und Entladung.“

Damit ist bereits s. Zt. auf den Widerspruch hingewiesen worden, der zwischen der Selbstkostenlage und der Tarifpolitik bestand, als die Bahn aus Wettbewerbsgründen dazu überging, die Nahfrachten durch die Staffelung der Abfertigungsgebühr zu verbilligen.

Die Abfertigungsgebühren erhöhen in der Form fester Zuschläge die aus den Streckensätzen sich ergebenden Frachtsätze. Erst durch ihr Hinzutreten ergeben sich die im Frachtsatzzeiger enthaltenen Sätze, die bei 200 km das Spannungsverhältnis, wie es immer wieder genannt wird, zwischen A und G bzw. zwischen den einzelnen Klassen aufzeigen. Während die Entfernungsstaffel die Streckensätze im Auge hat, gelten für die horizontale Staffel die ausgerechneten Frachtsätze. Dieser Unterschied in der Systematik ist selbst in Fachkreisen vielfach nicht genügend bekannt. Bis 1949 standen sich die Streckensätze der Klassen A und G fast genau einheitlich in dem Verhältnis von 100:30/31 gegenüber. Erst die Addition der Abfertigungsgebühr stellte das Verhältnis von 100:34,5 (200 km) her. Wir werden bei der Betrachtung der vertikalen Staffelung noch einmal darauf zurückkommen müssen, daß auf diese Weise die horizontale Staffel sich sehr unterschiedlich gestaltet und die Entfernungsstaffelung sich verstärkt.

In der mehrfach erwähnten Überlinger Sitzung der St.T.K. war eine Erhöhung der Abfertigungsgebühren erörtert und beschlossen worden; sie kam aber nicht zur Durchführung, weil die Krisenregelung zum 1. Januar 1950 in Form von Abschlägen und Zuschlägen zu den Sätzen des Frachtsatzzeigers erfolgte. Als nun Anfang November 1950 die Bundesbahn mit ihrem Vorschlag auf den Plan trat, feste Zuschläge je 100 kg einzuführen, wählte sie eine Form, die, wie erwähnt, praktisch eine Erhöhung der Abfertigungsgebühren vorsah. Da dieser Vorschlag wieder zurückgezogen wurde, ist damit zum zweiten Male in der Nachkriegszeit die Absicht, die Abfertigungsgebühren zu erhöhen, nicht verwirklicht worden. Letzten Endes kommt es aber doch nur auf den Effekt bei der Frachtsatz-Gestaltung an. Man kann die 17%ige Frachtverteuerung vom 1. Januar 1951, die in dieser Höhe bis 220 km reicht, darüber hinaus aber sich vermindert, auch als eine Erhöhung der Abfertigungsgebühren betrachten, und es ist lediglich ein Rechenkunststück, wie man intern bei der Bundesbahn die Erhöhung der Frachtsätze auf die Abfertigungsgebühren oder auf die Streckensätze verteilen will. Diese Tatsache führt zu der Überlegung, ob es überhaupt notwendig ist, in Zukunft mit Abfertigungsgebühren und Streckensätzen zu arbeiten. Für den Außenstehenden wird es immer ein Buch mit sieben Siegeln bleiben, warum nach einem klaren Beschluß in der Feinarbeit der Tarifrechner nachher Frachtsätze erarbeitet werden, die — seien es auch nur geringe Abweichungen — nicht mit dem übereinstimmen, was man sich auf Grund der erfolgten allgemeinen Anordnung selbst errechnet hat. Sicher wird man nicht die Abfertigungsgebühr isoliert für sich betrachten können, nachdem schon durch differenzierte Frachterhöhungen vom 1. Januar 1951 eine Abstufung in der vertikalen Staffelung vorgenommen wurde, die im Effekt durchaus gleichzusetzen ist einer Erhöhung dieser Gebühr. Aber man sollte ernstlich erwägen, ob es nicht möglich wäre, die Tariftechnik etwas einfacher zu gestalten.

### Stückgut

Hier muß auch erwähnt werden, daß der Stückguttarif vor dem Jahre 1930 ebenfalls Wertklassen aufwies. Am 1. Juni 1930 aber wurde ein auf dem Gewichtssystem beruhender Tarif mit drei Stufen (bis zu 500 kg, von 501 bis 1000 kg und über 1000 kg) eingeführt. Wenn schon der Reformtarif von 1877 und seine Vorläufer, so z. B. das Tarifsysteem des Tarifverbandes norddeutscher Verwaltungen, neben der Werttarifizierung dem Wagenraum-System Rechnung trugen, so ist diese Neueinteilung des Stückguttarifs von 1930 eine späte Ergänzung des Tarifsystems in der Richtung einer stärkeren Rücksichtnahme auf die Ausnutzung des Laderaums.

Es ist aber systematisch nicht ganz richtig, wenn von den Tariffachleuten neben die Wertklassenstufen des Wagenladungsverkehrs die Gewichtsklassenstufen des Stückguttarifs gestellt werden. Man kann wohl — wenn überhaupt — den Frachtsatz für die Gewichtsstufe III als die Hauptklasse des Stückguttarifs neben die Klassen A bis G stellen, muß dann aber die Nebengewichtsstufen im Stückguttarif (II und I) ebenso unter die Hauptstufe setzen, wie man sich daran gewöhnt hat, die Nebenklassen für 10 t und 5 t unter die Hauptklassen von A, B, C usw. zu setzen. Die Übersicht im Tarifschema gewinnt dann an Klarheit.

Die Gewichtsstufe III des Stückguttarifs muß in einem vertretbaren Abstand über der 15-t-Hauptklasse von A liegen. Auf diese Tatsache ist nicht Rücksicht genommen worden bei der Krisenregelung vom 1. Januar 1950, als die Klasse A um 19,3% verbilligt wurde, während der Stückguttarif unverändert blieb. Inzwischen ist am 1. Januar 1951 der Stückguttarif um 20 (bis 25)% verteuert worden und hob sich damit stärker über die Frachtsätze der Klasse A, die (bis 220 km) nur um 17% erhöht worden sind; der alte Abstand ist damit aber nicht wiederhergestellt.

Der Stückguttarif muß auch in einer vernünftigen Relation stehen zum Sammelgut-Ausnahmetarif, und es müßte das Bestreben der Eisenbahn sein und bleiben, durch eine zugkräftige Ausgestaltung des Sammelgut-Ausnahmetarifs den Stückgutversand zu vermindern. Hierfür gibt es zwei Wege, die alternativ oder aber auch zusammen gangbar sind: Billige Frachtsätze und günstige Anwendungsbedingungen für den Sammelgut-Ausnahmetarif oder hohe Frachtsätze für den Stückguttarif oder beides. Da nun aber bekanntlich der Stückgutverkehr ein ausgesprochener Zuschußbetrieb im Eisenbahndienst ist, der auch heute noch ein Defizit von rund 100 Mio DM verursacht, wird man eher dazu neigen, die Stückgutfrachtsätze zu erhöhen in der Hoffnung, die Einzelsendungen in größeren Ladungen zusammengefaßt über den Sammelgut-Ausnahmetarif auf die Schiene zu bekommen, auch auf die Gefahr hin, daß ein so notorisch unrentabler Verkehr teilweise auf den Kraftwagen abwandert.

### Eilgut

In der Frachtberechnung für Eilgut sind im Laufe der letzten 20 bis 30 Jahre mehrfach entscheidend wichtige Änderungen vorgenommen worden. Ursprünglich mußte der Frachtberechnung das doppelte (für beschleunigtes Eilgut das dreifache) Gewicht zugrunde gelegt werden, es wurden aber grundsätzlich nur die Frachtsätze der Klasse A angewendet. Die außerordentlich hohen Frachtbeträge, die sich bei dieser Berechnungsart ergaben, mögen wohl der Selbstkostenlage s. Zt. entsprochen haben. Das führte aber dazu, daß der Kraftwagen diese eiligen Sendungen an sich riß, umso mehr als sein Beförderungsdienst meist als Eilverkehr anzusprechen ist. Es war eine reine Wettbewerbsüberlegung, als man am 1. August 1927 zunächst die Klasse D als Mindestgrundlage für die Frachtberechnung und neuerdings den gesamten Normaltarif in die Eilgut-Frachtberechnung einräumte. In jüngster Zeit hat man im Hinblick auf den Wettbewerb des Kraftwagens für Eilgut in Wagenladungen nur noch einen 25%igen (vorher 100%igen) Zuschlag eingeführt und ist dabei davon abgegangen, das Gewicht zu erhöhen, indem man nunmehr den Zuschlag auf den Frachtbetrag berechnet.

Die von der Eisenbahn zeitweise in großem Umfange durchgeführten Sonderplanwagen-Beförderungen sind zumindest rechtlich umstritten, da sie mit § 6 und mit § 67 der EVO nicht ohne weiteres vereinbart werden können. Um nun Eilgutverkehr auf der Schiene zu behalten und die umstrittenen Sonderplanwagen abbauen zu können, schien die erwähnte Verbilligung des Eilgutverkehrs angebracht. Man darf aber doch wohl die Frage aufwerfen, ob nicht ein nur 25%iger Zuschlag zu den normalen Frachten (Eilstückgut 50%) weit zurückbleibt hinter der Selbstkostenlage im Eilgutverkehr der Eisenbahn, der, betrieblich gesehen, außerordentliche Sonderleistungen verlangt. Da Eilgutbeförderungen für den Massengutverkehr im allgemeinen nicht in Frage kommen, drängt sich auch hier der Gedanke auf, daß zugunsten des hochwertigen Güterverkehrs weitgehend auf eine Deckung der wirklichen Selbstkosten verzichtet wird mit dem Ergebnis, daß wiederum der frachtempfindliche Massenverkehr den Ausgleich in den Frachteinnahmen sicherstellen muß, der eine derartige Begünstigung der hochwertigen Güter gestattet.

### Haus-Haus-Verkehr

Neuerdings sind Erwägungen im Gange, zur Herstellung der Rentabilität des Rollfuhrgeschäftes entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, wobei entweder eine Erhöhung der Rollgebühren oder aber eine Erhöhung der Rollgeldzuschüsse seitens der Bundesbahn in Frage kommen. Die Wirtschaft wird sich damit abfinden müssen, daß angesichts der Steigerung aller Unkosten im Verkehr mit einer Erhöhung auch der Rollgebühren zu rechnen ist. Die erforderliche Neuregelung dieses Fragenkomplexes darf unter keinen Umständen dadurch umgangen werden, daß etwa die Bundesbahn ihre Zuschüsse an das Rollfuhrgewerbe erhöht.

Diese Zuschüsse stammen aus der Zeit, als der Bahn-Speditionsvertrag geschaffen wurde, und sie belasten die Betriebsrechnung der Eisenbahn in beachtlichem Umfange. Innerhalb der Betriebsrechnung muß auch diese finanzielle Belastung wiederum indirekt wettgemacht werden durch eine entsprechende Verteuerung des großen Wagenladungsverkehrs. Auf der ganzen Linie hat, wie man auch an diesem Beispiel erkennen kann, die Bekämpfung des Wettbewerbs des Kraftwagens seitens der Reichsbahn und der Bundesbahn zu Tarifverhältnissen geführt, die ausschließlich den hochwertigen Gütern zugutekommen; auch im Rollfuhrgeschäft handelt es sich fast ausschließlich um Güter der oberen Tarifklassen. Im Rahmen der durchweg zu beobachtenden Begünstigung des Transports von Kaufmannsgütern und hochwertigen Fertigwaren spielen auch die Rollgeldzuschüsse eine bedeutende Rolle, und es darf nicht neuerdings dazu kommen, daß das Betriebsergebnis der Bundesbahn durch eine zusätzliche Erhöhung der Zuschüsse weiter verschlechtert wird, denn die unausweichliche Folge wäre wiederum nur eine erneute Belastung des großen Wagenladungs- und Massengutverkehrs.

Ähnlich zu beurteilen sind die in Kreisen der Bundesbahn angestellten Überlegungen, einen besonderen Haus-Haus-Tarif einzurichten, der die zusätzlichen Kosten für Rollfuhr und Umladen in den Tarif einbauen soll. Wollte man dann einen solchen Haus-Haus-Tarif auch auf den Kraftwagenverkehr zwangsweise übertragen, dann besteht die große Gefahr, daß die Wirtschaft weitere Frachterhöhungen in Kauf nehmen muß, die nach der technischen Abwicklung des Kraftwagenverkehrs im allgemeinen nicht gerechtfertigt sind. Der Anspruch der Bahn, an dem für sie — allein durch die Zuschußpolitik — zweifellos unwirtschaftlichen Haus-Haus-Verkehrs maßgeblich beteiligt zu bleiben, würde auch hier zu einer Verteuerung des Transportdienstes führen, die gerade aus gemeinschaftlichen Überlegungen vermieden werden müßte.

Andererseits muß die Schiene ihre günstige Position, die sie im Gleisanschlußverkehr inne hat, mehr als bisher ausnutzen. Der beachtliche finanzielle Überschuß, der sich für sie aus dem Gleisanschlußverkehr, insbesondere durch die Groß-Anschließer ergibt, läßt es angebracht erscheinen, diesen treuen Schienenkunden finanziell entgegenzukommen. Es fällt aber auf, daß der Massengutverkehr, der vornehmlich über Gleisanschlüsse sich abwickelt und schon deshalb einen höheren Grad der Wirtschaftlichkeit aufweist, der außerdem hauptsächlich Großgüterwagen benutzt und dafür die doppelte bis vierfache Abfertigungsgebühr bezahlen muß, nun auch noch wiederholt durch Frachterhöhungen belastet wurde, während der hochwertige Warenverkehr auf der ganzen Linie begünstigt ist.

Die Reichsbahn hat also schon in den zwei Jahrzehnten zwischen den beiden Weltkriegen mehrfach Maßnahmen durchgeführt, die bei genauer Berücksichtigung des Kostenprinzips nicht vertretbar gewesen wären, und die finanziell überhaupt nur deshalb durchführbar waren, weil das Gesamtverkehrsaufkommen der Schiene die erforderlichen Mehreinnahmen aufbrachte. Wenn man bedenkt, daß der Personenverkehr insgesamt die auf ihn entfallenden Ausgaben nicht hereinbrachte, daß der Stückgutverkehr selbst in besten Jahren mit einem Defizit von rund 160 Mio RMark jährlich abschloß, daß die Tarifgestaltung für die Nebenklassen nur Einnahmen ermöglichte, die weit hinter den anfallenden Kosten zurückblieben, daß der G-Wagen-Zuschlag bei weitem nicht die Mehrkosten deckt, die bei der Beförderung in gedeckten Güterwagen entstehen, und daß nach der jüngsten Regelung auch der Eilgutverkehr recht erhebliche Zuschüsse erfordern dürfte, dann blieb und bleibt als Plusfaktor im wesentlichen nur der Wagenladungsverkehr übrig, der nicht nur in sich wirtschaftlich war und ist, sondern darüber hinaus die gesamten zum Ausgleich der defizitären Betriebszweige nötigen und noch einmal darüber hinaus auch die eigentlichen Überschüsse der Betriebsrechnung erbringen muß. Diese Feststellung ist an sich



nicht neu, aber es war doch notwendig, daß man sie sich ins Gedächtnis zurückeruft. Man wird sich aber auch eingehend mit der Frage befassen müssen, ob die oberen Tarifklassen in sich wirtschaftlich sind, ob sie oder ob die unteren Tarifklassen den Betriebsüberschuß in der Eisenbahnrechnung liefern.

#### Kostendegression in der Horizontalstaffel

Es ist nicht richtig, daß die oberen Tarifklassen innerhalb des Regeltarifs die Funktion gewissermaßen eines Selbstkostenausgleichs hätten. Man kann Herrn Min.Dir. Brandt zustimmen, wenn er in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats am 23. November 1950 gesagt hat, die Güterklasseneinteilung sei nicht kostenecht, allerdings in anderem Sinne als er verstanden sein wollte. Kostenecht war die Horizontalstaffel vielleicht noch in den zwanziger Jahren, als die Klasse A bei einem Spannungsverhältnis 100:26 noch hoch über den unteren Tarifklassen lag, aber wohl schon nicht mehr in den dreißiger Jahren, als sich der Klassenabstand auf 100:34,5 vermindert hatte. Erstmals hat Walther Beckert\*) durch eingehende zahlenmäßige Untersuchungen nachgewiesen, daß gerade in der Zeit, in der die Reichsbahn die Bedrohung ihres hochwertigen Güterverkehrs durch den Kraftwagenwettbewerb glaubhaft machen wollte (1925 bis 1932), der Güterverkehr auf der Schiene nach den oberen Tarifklassen A bis C einen steigenden Anteil an den Erträgen erwirtschaften konnte. Wenn in einer Zeitspanne also, an deren Ende die Betriebszahl einen katastrophalen Tiefstand aufwies, die Einnahmen aus dem Massengutverkehr stärker zurückgingen als die aus dem hochwertigen Güterverkehr, dann müssen sie auch den entscheidenden Einfluß auf die Betriebsrechnung gehabt haben.

Das konjunkturell bedingte Auf und Ab in der Intensität des Güterausstausches ist dadurch gekennzeichnet, daß die Massengüter stets stärker ansteigen, aber auch stets stärker abfallen als der übrige Verkehr. Wenn nun der Massengutverkehr zur Deckung seiner Selbstkosten zu wenig oder weniger erbringen würde als der hochwertige Verkehr, dann dürften die Einnahmeziffern eine nicht so stark ausgeprägte Kurvenbewegung zeigen wie die Betriebsleistungen. Im Aufschwung aber steigen die Eisenbahneinnahmen stärker an als die Betriebsleistungen, und im Abschwung sinken sie stärker als diese.

Beckert hat also, obwohl er diesen Gesichtspunkt nicht hervorhebt, bei seiner Beweisführung durchaus das richtige Ergebnis herausgefunden. Man kann aber auch für die Jahre 1932 bis 1936 den umgekehrten Beweis sehr leicht erbringen, denn es sind in dieser Zeit gestiegen:

die Betriebseinnahmen der Reichsbahn um	36%,
dabei die Güterverkehrseinnahmen allein um	52%,
die Betriebsausgaben insgesamt aber nur um	17%.

Das bedeutet, daß das Ergebnis der Betriebsrechnung in dieser Zeitspanne sich entscheidend verbessert hat. Daß aber in den gleichen Jahren die Verkehrszunahme ganz besonders stark bei den Massengütern war, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung:

Klassen	Steigerung	Tonnen	Steigerung	Einnahmen
A und B	um	11,5%	um	25%
C und D	um	90 %	um	125%
E, F und G	um	86 %	um	110%

Damit ist bewiesen, daß in dieser Epoche nicht die oberen Tarifklassen das Ergebnis der Betriebsrechnung verbessert haben, sondern die mittleren und unteren Klassen, in denen die Massengüter die weit vorherrschende Rolle spielen. Gerade der Massengutverkehr führt auch zu einer günstigeren Ausnutzung der

\*) Beckert „Reform der Reichsverkehrspolitik!“ Dortmund 1934.

Verkehrskapazität und trägt insoweit zusätzlich zu einer Verbesserung der Betriebsrechnung bei. (Im Beobachtungszeitraum betrug der Klassenabstand A:G noch 100:34,5.)

Aus diesen Überlegungen ergibt sich, daß, mag auch der Wagenladungsverkehr insgesamt 1929 (Klassenabstand etwa 100:28) einen Überschuß von 756 Mio RMark abgeworfen und damit die Betriebsrechnung mehr als ausgeglichen haben, innerhalb des Wagenladungsverkehrs beachtliche Unterschiede vorliegen müssen, weil nicht jede Güterbeförderung in gleichem Maße wirtschaftlich ist, und weil vielleicht sogar recht umfangreiche Aufgaben auch in diesem Betriebszweig Zuschüsse erfordern. Das gilt gewiß in beachtlichem Umfange für Transporte, die vereinzelt in abgelegene Gebietsteile laufen oder von dort stammen, das muß aber auch für die Masse des Verkehrs Geltung haben, der sich auf gut ausgelasteten Verkehrsverbindungen bewegt. So kommen wir notwendig zu der weitergehenden Überlegung, ob nicht innerhalb des Regeltarifs gerade die hochwertigen Güter zu wenig oder garnichts zu dem Betriebsüberschuß beitragen, ja vielleicht sogar nur Einnahmen erbringen, die hinter den Selbstkosten zurückbleiben. Dabei darf man dann aber nicht an die durchschnittlichen Selbstkosten denken, sondern muß sich schon bemühen, die Kosten ins Auge zu fassen, die anteilmäßig auf den Wagenladungsverkehr der einzelnen Tarifklassen entfallen und die speziell durch seine Abwicklung entstehen.

Zu diesem Thema habe ich in einer bereits erwähnten größeren Arbeit „Wertstaffelung und Selbstkosten im DEGT“ im Sommer 1949 Stellung genommen und darf mich heute darauf beschränken, kurz das Ergebnis der Untersuchungen zu wiederholen. Ausgehend von einer in der „Reichsbahn“ (Hefte 51 und 52/1930) von Reichsbahndirektor Dr. Tecklenburg genannten Zahl über die Betriebsausgaben des Wagenladungsverkehrs im Jahre 1929 habe ich für die Klassen A bis G die Anteile zu bestimmen versucht. Die sich so ergebende Tabelle wurde dann in verschiedenen Etappen abgewandelt, wobei der Anteil des Gleisanschlußverkehrs, der Einsatz geschlossener Züge, die Verwendung großer Güterwagen von 20 und mehr Tonnen, die unzureichenden Nebenklassenzuschläge, der zu geringe G-Wagen-Zuschlag, die Rollkosten-Zuschüsse, der Einsatz von Lastkraftwagen, die unterschiedliche mittlere Versandweite und ähnliche Momente, alle aber durchweg sehr vorsichtig, bewertet wurden. Dabei kam ich zu dem Ergebnis, daß nach der Selbstkostendegression im Eisenbahnbetrieb für die Güter des Regeltarifs mindestens nachstehende Tabelle Anspruch auf annähernde Richtigkeit erheben darf:

Klasse A	100
„ B	96,5
„ C	73,6
„ D	60,6
„ E	45,8
„ F	41,4
„ G*)	40,2 (zu berichtigen auf 100 : 36)

Derartige Berechnungen weisen gewiß mehr den Charakter von Schätzungen auf als den einer exakten Beweisführung; es wird aber auch für jeden Fachmann durchaus glaubhaft erscheinen müssen, daß z. B. eine Tonne Erz in einem Großraumwagen im geschlossenen Zug (vielleicht sogar bei entsprechender Vollauslastung des rücklaufenden Verkehrs) ganz erheblich weniger Betriebskosten verursachen dürfte als etwa eine Tonne hochwertigen A-Gutes, die bestenfalls innerhalb einer 15-t-Ladung nach irgend einer Zielstation auf den Weg gebracht wird. Es dürfte also durchaus glaubhaft erscheinen, wenn ich für den Durchschnitt höchstens annehme, daß die Klasse G mit ihren Selbstkosten bei 36%

\*) Die Berichtigung auf 36 (Kostendegression also 100:36) wurde bei Besprechung des G-Wagen-Zuschlages begründet.

der Wagenladungsklasse A liegt. Versierte Fachleute werden mir sogar entgegenhalten, daß die Selbstkosten der Klasse G noch weit niedriger liegen. In Berücksichtigung aber der Tatsache, daß auch Massengüter nach abgelegenen Gebietsteilen, die höhere Betriebskosten verursachen, befördert werden oder von dort stammen, mag man auf eine nennenswerte Berichtigung der aufgezeigten Selbstkostenskala verzichten. Es spricht aber doch sehr viel für die Annahme, daß die horizontale Staffelung selbst in dem Umfange, wie sie bis zum Jahre 1949 in ihrem Klassenabstand 100 : 34,5 bestanden hat, im großen und ganzen der Kostendegression im Regelgüterverkehr schon nicht mehr entgegen gesprochen haben dürfte. Andernfalls wären das erwähnte Ergebnis der Untersuchungen von Beckert und die ebenfalls gebrachte Gegenüberstellung der Einnahmezahlen für 1932—1936 kaum zu erklären. Ich kann mir nicht denken, daß auch die genaueste Kalkulation aus den Einzelheiten heraus meine Argumentation in ihrer Gesamtheit zu erschüttern vermag. Ist sie aber richtig, dann kommen wir auf Grund dieser Überlegung zunächst zu dem Ergebnis, daß jede nennenswerte Verminderung der Klassenspannung im Regeltarif zu einer Verschlechterung des Betriebsergebnisses der Reichsbahn führen mußte. Die von mir mit jener Aufsatzfolge angeregte Diskussion ist leider nicht in Gang gekommen, obwohl fast zur gleichen Zeit ein anderer Verfasser in der „Deutschen Verkehrs-Zeitung“ auf ganz anderen Wegen zu gleichartigen Ergebnissen gekommen ist.

#### Entfernungsstaffel

Die Reichsverfassung vom Jahre 1871 enthielt einen Satz (Art. 45), nach dem bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohle, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngemitteln u. ähnl. ein dem Bedürfnis der Industrie und der Landwirtschaft entsprechend ermäßigter Tarif eingeführt werden sollte. Bis dahin hatten sich also die Bahnen im allgemeinen (Belgien war eine Ausnahme) noch nicht mit dem Gedanken befreundet, auf größere Entfernungen sinkende Frachtsätze zu gewähren. Das ist auch schon insoweit durchaus begreiflich, als ein geschlossenes, weit voneinander entfernte Gebietsteile miteinander verbindendes Eisenbahnnetz noch gar nicht bestand. Erst im Jahre 1880 erfolgte eine Staffelung der Streckenfracht im Spezialtarif III (Rohstofftarif), mit der der Forderung der Reichsverfassung nur in recht grober Weise Rechnung getragen wurde. Es steht andererseits fast im Widerspruch dazu, wenn 1898 auch die Streckensätze für gewöhnliches und für Eilstückgut gestaffelt wurden; denn hier handelt es sich um hochwertigen Verkehr, für den die Reichsverfassung die erwähnte Vergünstigung gar nicht gewollt hatte. Um so mehr mußte es auffallen, daß die Entfernungsstaffelung im Wagenladungsverkehr nicht allgemein eingeführt wurde. Erst nach dem Kriege, als man insbesondere aus politischen Gründen es für notwendig hielt, das abgetrennte Ostpreußen durch eine günstigere Frachtgestaltung näher an das übrige Reich heranzuziehen, ging man dazu über, den Staffeltarif allgemein anzuwenden. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür bildete allerdings auch jetzt die Vergrößerung des Schienennetzes durch die Zusammenfassung der verschiedenen Staatsbahnsysteme in der einheitlich verwalteten Deutschen Reichsbahn. Nun war der Zeitpunkt gekommen, und deshalb mag für Deutschland der 1. Dezember 1920 als Geburtstag des Staffeltarifs angesehen werden. Aber es dauerte einige Jahre, bis das System der Abstufung endgültig festlag, und es darf nicht nur aus historischem Interesse daran erinnert werden, daß die vertikale Staffelung nach den einzelnen Tarifklassen zunächst verschieden gestaltet war.

Am 1. Dezember 1920 ging die Staffelung nur unwesentlich über den Grad der Abstufung hinaus, den der Spezialtarif III bis nach dem ersten Weltkrieg aufgewiesen hatte. Bei 1000 km Entfernung sanken die Frachtsätze für die Klasse A nur auf 84%, die der Klasse E (heute G) auf 65%. Bei dem Versuch, das richtige

Maß für die vertikale Staffelung zu finden, wurde am 1. Februar 1922 die Abstufung wesentlich verschärft. Aber auch bei dieser Regelung blieb man nicht stehen, sondern führte zum 1. Oktober 1922 die gleichmäßige Staffelung aller Klassen ein.

Seit Jahrzehnten entspricht die Staffelung der Streckenfrachten, wie sie bis vor kurzem in Geltung war, ungefähr folgenden Verhältniszahlen für die tonnenkilometrische Einheit:

100 km	=	100 km
200 km	=	95 km
300 km	=	90 km
400 km	=	85 km
500 km	=	80 km
700 km	=	70 km
1000 km *)	=	56 km.

Am 1. Januar 1950 trat eine gewisse Änderung insofern ein, als die oberen Tarifklassen im allgemeinen etwas unter diese Verhältnisziffern absanken, während die unteren Tarifklassen darüber zu liegen kamen. Da jedoch eine nachträgliche Änderung der Tarifrachten hier eine Verringerung und auf größere Entfernungen den Wegfall der Zuschläge brachte, lagen die Verhältniszahlen der unteren Tarifklassen etwa ab 500 km ebenfalls unter den oben angeführten Staffelfiffern.

Es wird oft bei derartigen Erörterungen übersehen, daß es sich hier nicht um die Frachtsätze handelt, sondern um die Einheitssätze der Streckenfracht, zu denen die Abfertigungsgebühren hinzutreten. Dadurch, daß die Reichsbahn anfangs der zwanziger Jahre die Streckenfrachten je nach Wagenklasse verschieden abgestuft hatte, brachte sie in die vertikale Staffelung eine zusätzliche horizontale Staffelung, die die Klassenspannung von A nach G mit steigender Entfernung größer werden ließ. Erst am 1. Oktober 1922 trennte man vertikale und horizontale Staffelung völlig und verringerte damit theoretisch und praktisch die Werttarifspanne, insbesondere auf größere und sehr große Entfernungen. Wenn heute der Gedanke erneut aufgeworfen wird, die Entfernungsstaffelung bei den Massengütern, also in den unteren Tarifklassen, stärker auszugestalten, dann ist der Gedanke insbesondere aus der Tatsache zu verstehen, daß inzwischen die Reichsbahn 1927/28 und 1931 und die Bundesbahn am 1. Januar 1950 die horizontale Staffelung abgebaut haben. Es bestehen also zwei Möglichkeiten, und wenn man will, auch eine dritte:

1. Bei Beibehaltung der durch die Krisenzu- und -abschläge verringerten horizontalen Klassenspannung eine Verstärkung der vertikalen Staffelung bei den unteren Tarifklassen, die auf mittlere und weitere Entfernungen praktisch die Werttarifspanne wieder erweitern würde.
2. Bei Beibehaltung der derzeitigen vertikalen Staffelung eine Revision der horizontalen Staffelung durch eine Ausweitung des Spannungsverhältnisses von A nach G.
3. Es wäre außerdem denkbar, daß sowohl der Wertarif entspannt, als auch die vertikale Staffelung bei den unteren Tarifklassen verstärkt würde.

Es ist inzwischen in Fachkreisen allgemein anerkannt worden, daß es nicht nur aus gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten zweckmäßig war, die vertikale Staffelung einzuführen, sondern daß sie durchaus vertretbar erscheint aus rein privatwirtschaftlichen Kostenüberlegungen der Schiene, weil die Selbstkosten mit zunehmender Beförderungsweite relativ abnehmen. Es darf auch daran erinnert werden, daß im Jahre 1926 das Tarifschema durch einen Verwaltungs-

\*) Am 1. September 1940, als das von der Reichsbahn bediente Gebiet sich ganz erheblich vergrößert hatte, hielt man es für angebracht, die weitere Abstufung über sehr große Entfernungen einzustellen; über 900 km Entfernung wurden daher die Frachtsätze nicht mehr verbilligt.

ausschub eingehend überprüft worden ist, der gerade im Hinblick auf die Entfernungsstaffelung zu einem Ergebnis kam, daß keine Änderung zu veranlassen sei.

Es ist unmehr von besonderem Interesse, aus dem Bericht der Eisenbahndirektion München in der 206. Sitzung der St.T.K. zu ersehen, daß heute eine objektive Prüfung angebracht sei, ob die bestehende vertikale Staffelung durch eine andere ersetzt werden müsse. Dabei wird auch betont, daß es inzwischen gelungen sei, die Selbstkosten durch ausgedehnte Untersuchungen in einer Weise zu zergliedern und ihre Entwicklung aufzuzeigen, daß die früher vielleicht mehr gefühlsmäßig aufgestellte Behauptung, die Selbstkosten nähmen nicht im gleichen Verhältnis wie die Entfernung zu, nunmehr als wissenschaftlich erhärtet und damit der Staffeltarif als betriebswirtschaftlich richtig anzusehen sei. Dabei fragt der Bericht weiter, ob die derzeitige Staffelung der Abfertigungsgebühren beibehalten werden müßte. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß im Ausland (z. B. Schweiz, Italien, Tschecho-Slowakei) die Streckenfrachten der Klassen für die hochwertigen Güter schwächer gestaffelt sind als die der billigen Klassen, und deshalb wird angeregt, die Frage einer unterschiedlichen Gestaltung der vertikalen Staffel erneut zu prüfen.

Als allerdings im Frühjahr 1949 die gleiche Direktion München mit dem Bericht darüber beauftragt wurde, ob nunmehr eine Änderung der vertikalen Staffelung vorgenommen werden sollte, glaubte sie, angesichts der noch bestehenden unklaren wirtschaftlichen Verhältnisse zunächst noch nicht endgültig zu dieser Frage Stellung nehmen zu können. Heute aber, wo wir vor der unbedingten Notwendigkeit stehen, die gesamte Tarifpolitik für den Güterverkehr in ihren systematischen Grundlagen und in ihrer Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Entwicklung einzufügen in die große Richtlinie einer den Grundsätzen der Wirtschaftspolitik entsprechenden Verkehrspolitik, wird man auch an diesen Überlegungen nicht vorbeikommen.

Daß vertikale und horizontale Staffelung, wenn wir in beiden Fällen die ausgerechneten Frachtsätze ins Auge fassen, nach wie vor miteinander in Zusammenhang stehen, ist nicht überall genügend bekannt, wo man sich mit tarifpolitischen Fragen befaßt und Beratungen abhält. Im allgemeinen kennt man nur das Spannungsverhältnis bei 200 km zwischen den Klassen A und G und den einzelnen Klassen des Normaltarifs. Auf die einzelnen Entfernungen aber ergeben sich recht erhebliche Unterschiede, die durch die Abfertigungsgebühren entstehen. Vor der Krisenregelung vom 1. Januar 1950 und nachher betrug z. B. die Klassenspannung zwischen A und G:

Entfernung:	vorher:	nachher:
15 km	100 : 62,5	100 : 85,7
40 km	100 : 45,1	100 : 63,8
80 km	100 : 38,1	100 : 54,8
125 km	100 : 35,7	100 : 51,0
200 km	100 : 34,2	100 : 49,1
400 km	100 : 33,0	100 : 47,4
600 km	100 : 32,5	100 : 43,6
1 000 km	100 : 32,1	100 : 42,7.

Das bedeutet also, daß schon vor der Krisenregelung in den Nahentfernungen die unteren Tarifklassen im Verhältnis zu der sonst immer genannten Spanne wesentlich schlechter gestellt waren, und wenn wir uns die Relation, wie sie seit dem 1. Januar 1950 besteht, ansehen, dann erkennen wir, daß im Nahverkehr die Fracht nach der Klasse G bedenklich nahe an die Klasse A herankommt. Bekanntlich liegt die durchschnittliche Versandweite (siehe oben) der Massengüter sehr viel niedriger als die der hochwertigen Kaufmannsgüter. Daraus ergibt sich, daß für die große Mehrheit der Beförderungsleistungen an Kohle,

Erzen, Baustoffen, Düngemitteln usw. bei weitem nicht eine so günstige Frachtrelation zur Klasse A besteht, wie sie aus dem Spannungsverhältnis bei 200 km immer wieder aufgezeigt wird, sondern daß diese Massengüter relativ sehr viel mehr mit Fracht belastet sind, als es sich aus dem Tarifschema ergibt. Die übliche Betrachtungsweise beschönigt also die Verhältnisse für den Blickpunkt des Massengüterverkehrs so wie sie — wir hatten mehrfach Veranlassung darauf aufmerksam zu machen — umgekehrt Begünstigungen für den hochwertigen Güterverkehr erst bei eingehendem Studium erkennbar werden läßt.

Verschiedene Interessentenkreise schenken der Frage der zukünftigen Gestaltung der Entfernungsstaffelung größte Beachtung. Da ist auf der einen Seite die Binnenschifffahrt, die zu der am 1. Januar 1951 eingetretenen Tarifierhöhung den Standpunkt vertritt, „daß die Entfernungsstaffel, die bereits bei den Krisenmaßnahmen im vergangenen Jahre (gemeint ist die nachträgliche Änderung der Krisenregelung) verschärft worden ist, aus Anlaß der Gütertarifierhöhung zumindest nicht noch weiter verschärft werden darf. Die von der Bahn vorgesehene Abbiegung bei 220 km wird — entgegen der Stellungnahme des Verkehrswissenschaftlichen Beirats — den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt keineswegs gerecht“. Auf der anderen Seite sind es besonders die verarbeitenden Betriebe in den rohstoffernen wirtschaftlichen Randgebieten, die Wert darauf legen, in den Genuß einer verstärkten Entfernungsstaffelung zu kommen. Da die Binnenschifffahrt den Punkt, von dem ab die Entfernungsstaffel verstärkt werden könnte, mit 350 km angibt, könnten vielleicht die anscheinend widerstreitenden Interessen miteinander abgeglichen werden. Die verarbeitende Industrie in den Randgebieten legt aber doch wohl größeren Wert darauf, daß in der horizontalen Staffelung eine Ausweitung des Spannungsverhältnisses zwischen den Klassen A und B einerseits und den Klassen C und D andererseits wieder vorgenommen wird, denn ohne die Wiederherstellung eines größeren Abstandes zwischen den Frachtsätzen für Fertigfabrikate und Halbfabrikate dürfte die Verstärkung der Entfernungsstaffelung nur wenig segensreiche Folgen für die räumlich entfernt gelegenen Wirtschaftszweige bieten.

#### Gleichheit der Tarife in räumlicher Beziehung

Der Eisenbahn-Gütertarif entspricht also, wie wir gesehen haben, in Wertstaffelung, Nebenklassenabstufung und Entfernungsstaffelung dem Prinzip nach durchaus betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Insoweit sollte man das Schlagwort vom gemeinwirtschaftlichen Gütertarif nicht mehr gebrauchen. Und doch ist in einer Hinsicht der DEGT durchaus als gemeinwirtschaftlicher Faktor anzusprechen: Wir bezahlen für eine Güterbeförderung zwischen Essen und Dortmund die gleiche Fracht wie für eine gleichartige Beförderung im Bayerischen Wald, obwohl im dichtbesiedelten Industriegebiet die Kosten wesentlich niedriger liegen. Diese Tatsache ist ohne Zweifel von allergrößter Bedeutung, und die deutschen Staatsbahnen, Reichsbahn und Bundesbahn, haben nie die Absicht gezeigt, von diesem Grundsatz der Gleichheit der Tarife in räumlicher Beziehung abzugehen. Neuerdings wird aus Frankreich bekannt, daß man dort sämtliche Bahnhöfe je nach ihrer Verkehrsbedeutung in verschiedene Klassen einteilt und ihnen einen bestimmten Nennwert zuerkennt. Die Addition der Nennwerte zwischen Versand- und Empfangsstation berücksichtigt damit die Verkehrsbedeutung der Plätze. Der summierte Nennwert der beiden Stationen wird dann dem Frachtsatz zugeschlagen, und so ergibt sich eine Berücksichtigung der Kostenlage in räumlicher Beziehung. Es erscheint von allergrößtem Interesse, daß derartige Überlegungen ernstlich angestellt werden. Grundsätzlich bedeuten sie, daß man in Frankreich bereit ist, auf jede gemeinwirtschaftliche Haltung in der Tarifbemessung zu verzichten, und es ist dann eigentlich nur noch ein kleiner Schritt, durch die Aufhebung der Beförderungspflicht die Bahnen völlig zu privatwirtschaftlich interessierten

Firmen zu machen, die nicht mehr das sind, was sie sein sollten, oder was wir von ihnen, wenigstens in Deutschland, erwarten: Das Rückgrat des Verkehrswesens, die Grundlage für den Gütertausch und insoweit die Basis für eine gesunde Volkswirtschaft.

## II. Neuordnung der Tarifpolitik

Wenn somit an Hand der bisherigen Entwicklung des Normalgütertarifs grundsätzliche Überlegungen klargelegt werden konnten, die sich mit der nächsten Zukunft befassen, so müßte doch noch manch entscheidend wichtiger Gesichtspunkt gebührende Erwähnung finden. Die Motorisierung des Straßenverkehrs hat im Laufe der letzten 20 Jahre so gewaltige Fortschritte gemacht, daß hier eine Leistungskapazität gegeben ist, die für die gesamte gewerbliche Wirtschaft und Landwirtschaft eine ausschlaggebende Bedeutung gewonnen hat, und die auch von den Verkehrsträgern voll und ganz berücksichtigt werden muß. Der Lastkraftwagen hat in der Hand des gewerblichen Unternehmers (auch beim Einsatz im Werkverkehr) so hochbedeutsame Vorteile in die Verkehrsabwicklung hineingetragen, daß auf ihn nicht mehr verzichtet werden kann. Infolgedessen muß die Verkehrspolitik bei entsprechender Koordinierung der Verkehrsträger den einzelnen Verkehrsmitteln die Rolle zuweisen, die ihnen nach ihrer besonderen Eignung zukommt. Dabei ist ein ausschlaggebender Gesichtspunkt der, daß die Tarifpolitik auf dieses höhere Ziel abgestimmt sein muß. Wenn noch in den vergangenen Jahrzehnten die Reichsbahn als Schienenverkehrsunternehmen gegenüber dem andrängenden Straßenverkehr durchaus berechtigt sein mochte, durch Tarifexperimente ihre Leistungsfähigkeit und vielleicht auch Leistungsüberlegenheit zu beweisen, so ist doch heute nur noch Raum für eine wohlüberlegte Planung im gemeinwirtschaftlichen Sinne, und es steht nicht mehr der sog. gemeinwirtschaftliche DEGT für sich, sondern die Notwendigkeit einer auf gemeinwirtschaftliche Ziele ausgerichteten Verkehrspolitik zwingt dazu, in der Tarifgestaltung nur Wege zu gehen, die mit dieser höheren Zielsetzung in Einklang stehen.

So betrachtet, soll ein gesunder Leistungswettbewerb wohl gepflegt werden, der damit im Zusammenhang stehende Preiswettbewerb aber muß sich insofern Einschränkungen gefallen lassen, als er nicht in Widerspruch stehen darf zu einem gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystem. Hiergegen ist in der Nachkriegszeit leider gesündigt worden. Sowohl die sog. Krisenregelung vom 1. Januar 1950, als auch die letzte Gütertariferhöhung, die zum 1. Januar 1951 Wirklichkeit wurde, sind Maßnahmen, die unabhängig von den Erkenntnissen oder dem Willen einer höheren Verkehrspolitik erfolgten, indem sie ausschließlich entweder die Bekämpfung des Wettbewerbs oder die Deckung des Finanzbedarfs der Bundesbahn im Auge hatten.

Im Hinblick auf den nicht mehr zu entbehrenden Lastkraftwagen, der zu einem Teil selbständige Aufgaben durchführt und zu einem Teil Zubringer oder Verteiler für die anderen Verkehrsträger ist, muß gefordert werden, daß die grundsätzliche Zielrichtung der deutschen Verkehrspolitik klargelegt wird, und daß sie die Richtschnur abgibt für die Gestaltung des Gütertarifwesens. Dabei wird man zu bedenken haben, daß die besonderen Vorzüge des Kraftwagens nicht in der Beförderung von Kohlen und Sand auf große Strecken liegen, sondern daß er vornehmlich geeignet ist, hochwertige Güter auf nahe, mittlere und auch auf weitere Entfernungen zu befördern, und daß er daneben vornehmlich geeignet ist, im Nahverkehr und in der Flächenaufschließung Aufgaben zu übernehmen, die ohne ihn gar nicht bewältigt werden können, die aber heute in wesentlich größerem Umfang gegeben sind als früher. Wenn man also eine gesunde Entwicklung in die Wege leiten will, dann darf man auch im Rahmen der Tarifpolitik nicht dagegen handeln, daß der Kraftwagen vornehmlich dort preislich günstig eingesetzt wird, wo seine besonderen Qualitäten sich entfalten können.

Verteuert z. B. die Eisenbahn die Massengutfrachten, dann erleichtert sie damit dem Kraftwagen hier den Wettbewerb, ja sie fordert ihn geradezu heraus, sich an der Beförderung von Massengütern auch auf mittlere und große Entfernungen zu beteiligen; verbilligt sie aber die oberen Tarifklassen, dann macht sie gerade die Güter, für die der Kraftwagen das geeignete Beförderungsmittel ist, ihm streitig. Derartige Überlegungen und Pläne gehen in Berücksichtigung einer höheren Verkehrspolitik durchaus in der falschen Richtung. Es liegt auch keineswegs im Interesse des unzureichenden deutschen Straßennetzes, daß der Kraftwagen in großem Umfang dazu übergeht, Massengüter wie Holz, Kohlen, Steine usw., auf große Entfernungen zu fahren. Gleichgültig, zu welchen Einzelergebnissen die Untersuchungen führen mögen, denen als Ziel die Herstellung „gleicher Startbedingungen“ vorschwebt, in dieser Grunderkenntnis der richtigen Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel nach ihrer Eigenart und ihrer besonderen Eignung wird kaum eine andere Argumentation zu erwarten sein.

Bei der Koordinierung der Verkehrsmittel muß oberstes Ziel sein, durch gesetzliche Vorschriften und auch durch die Tarifgestaltung den einzelnen Verkehrsmitteln vornehmlich die Aufgabengebiete zugänglich zu machen, auf denen sie im Interesse der gesamten Wirtschaft die besten Leistungen zu den günstigsten Bedingungen erbringen können.

Wenn im Rahmen der hohen Zielsetzung der großen Verkehrspolitik auch das Gütertarifwesen nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgestaltet wird, dann muß darauf geachtet werden, daß die Selbstkosten der Verkehrsträger eine wesentliche, wenn nicht entscheidende Rolle spielen. Gehen wir aus von der Eisenbahn, so bedeutet das,

1. daß im Normaltarif die horizontale Staffelung wieder auf einen Stand zurückgeführt werden muß, der ungefähr der Selbstkostendegression entspricht,
2. daß die Nebenklassen innerhalb des Regeltarifs eine wesentliche Verteuerung erfahren, und daß größere Ladungen von 20 und mehr Tonnen eine entsprechende Vergünstigung genießen müssen,
3. daß der G-Wagen-Zuschlag eine ausreichende Erhöhung erfährt,
4. daß der Stückgutverkehr verteuert werden muß bei gleichzeitiger zugkräftiger Ausgestaltung des Sammelgut-Ausnahmetarifs,
5. daß insgesamt das Tarifniveau nicht über eine Höhe hinauswachsen darf, die bei der Ausschöpfung der letzten Möglichkeiten durch den unbedingten Finanzbedarf der Bundesbahn und der anderen wesentlichen Verkehrsträger begrenzt wird.

Betrachten wir zunächst diesen letzten Punkt, so mag hier die einfache Formulierung der gemeinwirtschaftlichen Zielsetzung der Tarifpolitik wiedergegeben werden, die ein alter Tariffachmann geprägt hat<sup>\*)</sup>. Nach ihm „befaßt sich die Tarifpolitik mit den Aufgaben und Erwägungen, die dem Staat und den führenden Trägern des Eisenbahnverkehrs gestellt sind, um die günstigste Auswirkung der tarifarischen Verhältnisse auf die Volkswirtschaft herbeizuführen“. Im Rahmen dieser günstigsten Auswirkung auf die Volkswirtschaft steht an erster Stelle die soeben unter 5. genannte Forderung, daß das Tarifniveau insgesamt und in den Einzelheiten so niedrig wie möglich gehalten werden muß. Die unterste Grenze — wiederum insgesamt und in den Einzelheiten — wird bestimmt von dem Grundsatz, daß die für die Volkswirtschaft unentbehrlichen Verkehrsträger finanziell gesunderhalten werden müssen. Unentbehrlich sind bei der heutigen Struktur der Volkswirtschaft und Verkehrswirtschaft Eisenbahn, Kraftwagen und Binnenschifffahrt in gleicher Weise. Das bedeutet aber nicht, daß der von dem einen oder dem anderen Verkehrsträger einseitig er-

<sup>\*)</sup> Abteilungspräsident i. R. A. Kraus in „Gütertarifpolitik, Gütertariflehre, Gütertariftechnik im allgemeinen“, Karlsruhe 1949, Seite 21.

klärte Finanzbedarf kritiklos anerkannt werden muß, um so zur ausschlaggebenden Grundlage für die Tarifpolitik zu werden. Die Verkehrsträger müssen vielmehr den Nachweis führen, daß sie unaufhaltsam bemüht bleiben, die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebsführung zu verbessern, daß eine systematische Rationalisierung auf jedem Gebiet getrieben wird, und daneben muß es das Ziel der übergeordneten Verkehrspolitik sein, eine Koordinierung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel durchzuführen, deren Leitmotiv es ist, die Verkehrsaufgaben ungeachtet vermeintlicher Interessen der einzelnen Verkehrsträger jeweils dem zuzuweisen, der sie am besten zu erledigen vermag, nicht zuletzt um auf diese Weise den Finanzbedarf der Verkehrswirtschaft herabzumindern. So bestimmt die Verkehrspolitik die gemeinwirtschaftliche Tendenz der Tarifpolitik; Finanzbedarf und Wettbewerbsüberlegungen dürfen die Tarifpolitik nur insoweit beeinflussen, als sie mit den Richtlinien der Verkehrspolitik nicht in Widerspruch stehen.

Von der Basis gleicher Startbedingungen ausgehend, sollten in Berücksichtigung der echten Kostenlage alle Vorteile und Vorzüge, die die verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel zu bieten haben, möglichst voll zur Geltung kommen. Insoweit müssen die Selbstkosten der einzelnen Transportarten entscheidend sein für die Tarifgestaltung, wenn nicht übergeordnete, ausschlaggebend wichtige volkswirtschaftliche Notwendigkeiten von Fall zu Fall (räumlich und zeitlich) etwas anderes erfordern. Eine solche weitgehende Rücksichtnahme auf die Kostenlage mag zu Wettbewerbsverschiebungen unter den Verkehrsträgern führen, wenn ein anderer vorhanden ist, der mit gleich großem oder sogar besserem volkswirtschaftlichen Nutzeffekt die notwendigen Leistungen übernehmen kann.

Wenn z. B. die Beförderung von 5-t-Wagenladungsgut auf der Eisenbahn so hohe Kosten verursacht, daß sie durch den Frachtsatz nicht voll gedeckt sind, dann ist die erste Folge die, daß die übrigen Frachteinnahmen das an dieser Stelle auftretende Defizit mit zu decken haben, d. h. die Frachtsätze für den großen Wagenladungsverkehr müssen relativ höher angesetzt werden, als es durch die eigentlichen Selbstkosten bedingt wäre. Wenn man nun die Nebenklassenzuschläge entsprechend erhöht, dann wird die Verladerschaft dazu veranlaßt,

- a) die auf den Weg zu bringenden Sendungen besser zusammenzufassen, um den billigeren Frachtsatz der Hauptklasse zu erreichen, oder
- b) die durch den Nebenklassenzuschlag erhöhte Fracht zu tragen oder
- c) sich nach einem Verkehrsträger umzusehen, der in der Lage ist, ohne wesentliche Frachtverteuerungen den Transport durchzuführen.

Dabei wird der Bahn ein Teil dieses Nebenklassenverkehrs verloren gehen, der verbleibende aber wird höhere Einnahmen erbringen. Insgesamt wird der Nebenklassenverkehr wirtschaftlicher werden, so daß das aus diesem Betriebszweig resultierende Defizit sich vermindert. Damit ist für den übrigen Verkehr die Notwendigkeit der Beibehaltung überhöhter Frachtsätze in vollem Umfang nicht mehr gegeben. Der Kraftwagen, der nunmehr in gewissem Umfang 5-t-Sendungen übernimmt, wird seine Kapazität damit stärker ausnutzen können und dafür auf die Beförderung von Massengütern — für die er nicht geeignet ist — verzichten; die Eisenbahn aber darf mit einer Rückwanderung von Massengutverkehr auf die Schiene rechnen. Wenn man also, wie das oft geschieht, derartigen Überlegungen das Argument entgegenhält, daß der Bahn durch eine solche Frachtgestaltung ein Teil Verkehr verloren geht, der mit zur Tragung der allgemeinen Kosten beiträgt, dann darf man nicht übersehen, daß letzten Endes der Bahn anderer Verkehr zurückgewonnen wird, der nicht nur gewisse Mehreinnahmen bringt, sondern der als wirtschaftlicher Mehrverkehr als besonders wertvoll anzusehen ist.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß die Tarifpolitik und die Tarifmaßnahmen nicht von allein entscheidender Bedeutung sind. Aber die Tarifpolitik darf nicht im Widerspruch stehen zur Zielsetzung der allgemeinen Verkehrspolitik. Sie darf auch nicht im Widerspruch stehen zu den Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsträger und zu den Vorteilen, die sich, rein beförderungsmäßig gesehen, bei ihrer Benutzung ergeben. Es ist vielmehr Aufgabe der Tarifpolitik, die verkehrspolitisch für richtig erkannte Entwicklung zu unterstützen. Wenn es auch grundsätzlich falsch wäre, die Aufgabengebiete der einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsträger bedingungslos gegeneinander abzugrenzen (etwa durch gesetzliche Maßnahmen, Verbote usw.), so muß doch von seiten des Gesetzgebers und von seiten des Tarifpolitikers der Weg eingehalten werden, der zu einer vernünftigen Koordination ins Auge gefaßt werden muß.

Im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems benötigen wir ein Tarifsysteem für die Eisenbahnen, das in seinen Grundsätzen in gleicher Weise Anwendung finden muß auf den gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Der gewerbliche Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen hat, abgesehen von seinen örtlichen und bezirklichen Sonderaufgaben, insbesondere ergänzende Funktionen für die in ihrer Netzgestaltung starre Eisenbahn, für den in seiner räumlichen Funktion eingeeengten Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen und für die Binnenschifffahrt (sowie für das Flugzeug). Diese ausgesprochenen Nahverkehrs- und Zubringeraufgaben erfordern keine besondere Tarifgebarung mit Festpreischarakter, aber auch im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die Werttarifizierung, das Raumprinzip und die Entfernungsstaffelung betriebswirtschaftlich berechtigt. Daß gewisse Unterschiede bestehen, mag zugegeben werden, aber es muß doch die Frage aufgeworfen werden, ob die Vorteile einer einheitlichen Tarifgestaltung für beide Verkehrsmittel nicht so groß sind, daß man darauf verzichten sollte, im Kraftwagentarif andere Grundsätze anzuwenden.

Auf besondere Einzelheiten und die Möglichkeiten einer unterschiedlichen Tarifgestaltung für Schiene und Fernlastwagen bin ich sehr ausführlich in meinem Aufsatz „Zur Fortbildung des Reichs-Kraftwagen-Tarifs“ in der Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen im Juni 1941 eingegangen, so daß ich es mir versagen kann, diese Fragen heute ausführlicher zu behandeln.

Die Bundesbahn ist nicht mehr das Monopolunternehmen früherer Zeiten, sie sollte daher auch den Anspruch fallen lassen, ein „Universal-Verkehrsunternehmen“ zu sein. In ihrem Bemühen, durch tarifliche Zugeständnisse Verkehrsarten künstlich beizubehalten, die ihr übermäßig hohe Kosten verursachen und die ihre Betriebsrechnung alljährlich mit hunderten von Millionen DM belasten, dient sie der deutschen Volkswirtschaft nicht, denn diese Einstellung erfordert die Hochhaltung des Tarifniveaus in einem Grade, wie es der Gesamtheit der Verladerschaft auf die Dauer nicht zugemutet werden kann. Es ist notwendig, die Erkenntnis zu gewinnen, daß die Bundesbahn mit dem Gros ihrer Verkehrsleistungen im Güterverkehr wirtschaftlich arbeitet, und daß der gewaltige Überschub, der ihr aus dem großen Ladungsverkehr zuwächst, entscheidend vermindert oder sogar ins Defizit verkehrt wird durch zahlreiche Betriebsarten, die ausgesprochen unwirtschaftlich sind. Da wir nun, aber im Lastkraftwagen über das ergänzende Verkehrsmittel verfügen, das bei richtigem Einsatz in der Lage ist, solche auf der Schiene unrentablen Verkehrsleistungen zu übernehmen, muß die übergeordnete Verkehrspolitik den Weg für eine entsprechende Koordination weisen. Für die Tarifpolitik bedeutet das, daß die Bahn nicht, wie bisher, grundsätzlich bemüht bleiben darf, unwirtschaftliche Gütertransporte durch ungerechtfertigt niedrige Tarifangebote an die Schiene zu fesseln, sondern daß sie in klarer Erkenntnis der Gegebenheiten einer Entwicklung, die doch nicht aufzuhalten ist, Rechnung tragen muß. Insgesamt wird sich dadurch eine entscheidende Verbesserung der Betriebsrechnung bei der Bundesbahn ergeben, und es

wird dann auch möglich sein, den Massengutverkehr — auch den Umschlagverkehr zugunsten der Binnenschifffahrt — gegenüber den heute überhöhten Frachten wieder zu verbilligen.

Die verkehrspolitisch richtige Einordnung der Verkehrsmittel in ein gesundes Transportsystem läßt es durchaus zu, daß der Kollektivdienst der Eisenbahn durch die öffentliche Hand dargeboten wird, während die individuelle Verkehrsleistung des Kraftwagens eine Angelegenheit der Privatwirtschaft ist. Eine individuelle Verkehrsbedienung widerspricht dem Wesen der Eisenbahn, und es wird daher wiederum Aufgabe der übergeordneten Verkehrspolitik sein, im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems den Leistungswettbewerb zwischen Schiene und Kraftwagen aufrechtzuerhalten. Das schließt nicht aus, daß z. B. die Eisenbahn mit dem Nahverkehrsgewerbe auf umfassender Grundlage Vereinbarungen trifft, die eine günstige Beeinflussung ihres Betriebes garantieren und eine der gesamten Volkswirtschaft zugute kommende Zusammenarbeit gewährleisten. Das schließt ferner nicht aus, daß neben der Eisenbahn und dem Güternahverkehr ein leistungsfähiges und ordnungswilliges Güterfernverkehrsgewerbe bestehen bleibt, dessen Aufgabe es ist, eilige Ferntransporte abzuwickeln und den Haus-Haus-Verkehr auszugestalten.

Wenn diese Grundsätze ins Auge gefaßt und in die Tat umgesetzt werden, dann finden sich von selbst im Laufe der kommenden Entwicklung die weiteren Erkenntnisse, die notwendig sind, um z. B. im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Beförderungspflicht einzuführen. Man sollte nicht versuchen wollen, all diese Einzelheiten fix und fertig im voraus zu klären und ein allzu starres System, das der Praxis zu enge Fesseln anlegt, aufzustellen. Konzessionierung und Überwachung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen, ausreichende Beteiligung an den Kosten der Straßenunterhaltung, -erneuerung und -verbesserung, Wiedereinführung der Beförderungssteuerverpflicht für den Werkfernverkehr und manch andere Punkte von grundsätzlicher Bedeutung sind seit vielen Monaten geregelt, oder doch unumstritten, so daß es an diesen Voraussetzungen nicht fehlen dürfte.

Die aus vorstehenden Gedankengängen sich ergebenden Konsequenzen für die Tarifpolitik müssen aber gezogen werden, wenn wir zu einer Befriedung der Verhältnisse kommen und eine Gesundung des deutschen Verkehrswesens erreichen wollen. Es hat keinen Sinn, immer dem Partner den ersten Schritt zuzumuten, wenn man nicht wenigstens die Bereitwilligkeit zu erkennen gibt, die gerade aus gemeinwirtschaftlichen Gründen notwendigen Konzessionen zu machen. Die Tarifpolitik umfaßt nur ein Teilgebiet des gesamten Fragenkomplexes, aber sie muß rechtzeitig den richtigen Weg einschlagen, der zu den Voraussetzungen eines wahrhaft gemeinwirtschaftlichen Verkehrssystems gehört.

## Kraftomnibus-Bau, -Betrieb und -Verkehr\*)

Von Oberreichsbahnrat Prof. Dr.-Ing. habil. Hans K o t h e r, Köln/Aachen

### Übersicht

Auf der Exportmesse in Hannover 1949 zeigte die deutsche Kraftfahrzeugindustrie trotz aller kriegs- und nachkriegsbedingten Schwierigkeiten schon wieder eine große Zahl von Kraftomnibussen, die allerdings hohen Anforderungen von Unternehmer und Fahrgast noch nicht gerecht werden konnten.

Je mehr aber die Lebensbedingungen sich normalisieren, desto größer werden die Anforderungen des Kunden. „Mehr Leistungen für weniger Geld“ wird der Kraftfahrzeugunternehmer von der Industrie verlangen, denn die Fahrgäste wollen billiger und gleichzeitig bequemer im Omnibus fahren.

Die „größere Leistung für weniger Geld“ wird aber nicht nur den Anschaffungspreis betreffen, sondern auf den Betrieb, d. h. die Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten ausgedehnt werden.

Vom betrieblichen und verkehrlichen Standpunkt könnten noch viele Konstruktionsmöglichkeiten ausgenutzt werden, die zum z. T. schon lange bekannt, aber mehr oder weniger infolge des Krieges in Vergessenheit geraten sind. Auch die Exportmesse 1950 in Hannover zeigte in dieser Beziehung erst wenige Ansätze zu Verbesserungen. Denn auch eine überreichliche Verwendung von Chrom und Leder bedeutet allein noch keinen genügend großen „Fortschritt der Technik“. Man muß nun leider viel zu häufig feststellen, daß technische und verkehrswissenschaftliche Unterlagen, gleichviel ob Patentschriften, Zeitschriften, Bücher oder Forschungsergebnisse den direkten oder indirekten Folgen des Krieges zum Opfer gefallen sind.

Verfasser dieser Studie hat sich daher bemüht, einen Querschnitt durch den Stand der Technik auf dem Gebiet des Kraftomnibusbaues, -verkehrs, und -betriebs zu legen, wobei im wesentlichen auch die Entwicklung im letzten Jahrzehnt berücksichtigt worden ist.

Diese Studie mag durch die geschlossene Übersicht zunächst dazu beitragen, die Aufmerksamkeit auf manches Halbvergessene zu lenken, die erneute Durchsicht von Schriftquellen des Fachgebiets anzuregen und so vielleicht auch die Erinnerung an die einen oder anderen noch unveröffentlichten Pläne wieder wachzurufen. Hauptsächlich soll die zusammenfassende Betrachtung aber dazu beitragen, die Anschauung „Betriebs- und Verkehrsanforderungen bilden die Grundlage für die Konstruktion“ weiter zu verbreiten. Dann könnten „Betrieb“ und „Verkehr“ ihre Forderungen klarer herausarbeiten und damit dem „Bau“ ein fester umrissenes Ziel geben.

Denn in dieser Studie wird vorwiegend der Standpunkt von „Betrieb und Verkehr“ vertreten, und alle Betrachtungen dienen dem Ziel, bei bestmöglicher Beförderung der Fahrgäste die Wirtschaftlichkeit des Omnibuseinsatzes schon von seiten des „Baues“ her zu sichern.

Damit wird letzten Endes auch das „Problem Straße/Schiene“ am Rande berührt. Es wäre eine wünschenswerte Folge dieser Studie, wenn der Personenverkehr

\*) Nach einer Studie des Verfassers „Der Kraftomnibus, Konstruktionsmöglichkeiten und Betriebsanforderungen“, 1950 als Manuskript gedruckt in „Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen“, herausgegeben von Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Brandt, enthält etwa 600 Schriftquellen.