

Zur Theorie und Praxis der Entfernungsstaffel im Deutschen Eisenbahngütertarif¹⁾

Von Dr. Paul Helfrich, München

I.

Betriebswirtschaftliche Begründung der Entfernungsstaffel

Von den beiden Bemessungsrichtlinien unseres Tariffsystems, Wert- und Entfernungsstaffel, ist die Wertstaffel die ältere. Sie verdankt ihre Entstehung, wie in dem Bericht über Aufbau und Entwicklung des Deutschen Eisenbahngütertarifs (S. 14 ff. der Niederschrift der 206. Sitzung der Ständigen Tarifkommission) nachzulesen ist, ausgesprochen betriebs- oder eigenwirtschaftlichen Erwägungen: „... Die Bahnen“ — so heißt es dort — „begannen mit kleinem Verkehr zu hohen Tarifen; sie haben dann nach und nach durch immer niedrigere Frachtsätze eine immer größere Verkehrsmenge an sich gezogen, ... die auf immer weitere Entfernungen befördert werden sollte. Die Selbstkosten der Beförderung wurden dabei insofern berücksichtigt, als die Einnahmen aus dem neuen Verkehr mindestens die Mehrkosten des neuen Verkehrs decken mußten. Die Belastungsfähigkeit der Güter wurde dabei nach dem Wert der Güter ermittelt...“ Auf dem gleichen Grundprinzip, im Rahmen der Selbstkostengrenze den Eisenbahntransport für möglichst viele Güter und auf möglichst weite Entfernungen interessant zu machen, beruht auch die Entfernungsstaffel. Dr. W. Spieß, der ausgezeichnete Theoretiker des Eisenbahngütertarifs, faßt diese Erkenntnis in folgender These zusammen: „Die betriebswirtschaftlich beste Tarifbauart wird für jedes Gut die Fracht möglichst so normieren, daß von dem Gute die denkbar größte Menge auf die denkbar größte Entfernung zum Versand gebracht wird“²⁾.

Wenn man will, ist so im Grunde die Entfernungsstaffel (E. S.) nur eine verfeinerte Form der Wertstaffel (W. S.) im Sinne der Tarifabstufung nach der Belastbarkeit der Güter. Maßgebend ist bei beiden Staffeln nicht der absolute Wert bzw. Handelswert des Gutes, sondern das Verhältnis von Handels-, genauer Versandwert und Fracht. Dieses verschlechtert sich mit zunehmender Entfernung und Frachtbelastung und soll daher, immer im Rahmen der Selbstkostenkurve, auf möglichst weite Strecken erträglich gemacht werden. Der Spielraum dieser Anpassung an die mit der Entfernung sinkende Nachfrage ist freilich verschieden, je geringer der Versandwert oder je breiter — so bei Rohstoffen — die Streuung einer Frachtbelastung ist. Davon wird weiter unten noch zu handeln sein.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Tariffdifferenzierung

Die Bedeutung dieser beiden Grundelemente des Tarifaufbaues fast aller Bahnen tritt besonders hervor, wenn man sie auf dem Hintergrund der volkswirtschaft-

¹⁾ Der Aufsatz war ursprünglich als Ergänzung des Aufsatzes „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“ von Dr. Linden gedacht, der in Heft 4 des 21. Jahrgangs, Seite 210 ff., erschienen ist. Einige der mit der Entfernungsstaffel zusammenhängenden Fragen sind dort schon kurz berührt worden. Die Verhandlungen um die beiden letzten Tarif erhöhungen haben ihre Aktualität erneut bewiesen.

²⁾ „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“, erschienen bei Julius Springer, Berlin 1939, S. 47.

lichen Entwicklung betrachtet. Diese ist gekennzeichnet u. a. durch eine immer stärkere Arbeitsteilung und Verflochtenheit sowohl innerhalb der einzelnen Nationalwirtschaften als auch im Rahmen der — zweigeteilten — Weltwirtschaft. Beides führt notwendig zu immer größeren Differenzierungen des Wertes der Erzeugnisse, von Fertig-, Halb-, Zulieferungs- und Abfallprodukten und tendiert gleichzeitig zur Einbeziehung neuer, bisher zu ungünstiger oder entfernter Standorte, die wegen der Möglichkeit der Lieferung von Ergänzungs- oder Ersatzmaterial (z. B. Leichtbaumaterial und Holzersatzstoffe), oder wegen ihrer Marktnähe (z. B. Düngemittelchemie) interessant werden. Die Tariffdifferenzierung nach der Belastbarkeit ist nichts anderes als der Ausdruck der Anpassung des Tariffsystems an die volkswirtschaftlichen Gegebenheiten und Entwicklungslinien, aber nicht etwa primär, um die in Frage kommenden Produkte aus „gemeinwirtschaftlichen“ Erwägungen transportfähig zu machen, sondern um die Eisenbahn an der Vermehrung der Erzeugnisse und Verdichtung der Integration voll teilnehmen zu lassen, um ihr Transportaufkommen zu erhöhen, mindestens zu erhalten und die Last der hohen Fixkosten auf möglichst viele Transporte zu verteilen. Oder, um es mit den Worten des Leiters der Koordinationsabteilung im Bundesverkehrsministerium³⁾ zu sagen: „Was häufig und so gerne als ‚Gemeinwirtschaftlichkeit‘ des Eisenbahngütertarifs angepriesen wird, stellt sich eigentlich als Globalrechnung heraus, bei der die Staatseisenbahn jedenfalls früher durchaus auf ihre Kosten gekommen ist.“ Um möglichen Mißverständnissen zu begegnen, darf wohl hinzugefügt werden, daß jedes Verkehrsmittel mit unverhältnismäßig hohen Fixkosten eine ähnliche Tarifpolitik betreiben muß und daß das Monopol der früheren Staatsbahnen die Tariffdifferenzierung nur wesentlich begünstigt, nicht aber begründet hat. Diese durchaus „eigenwirtschaftliche“ Rücksicht auf die immer differenzierteren Grade der Belastbarkeit der Versandgüter, die in globaler Selbstkostenrechnung die Selbstkosten (Fixkosten) je Transportleistung durch Vermehrung des Transportaufkommens ermäßigen soll, hat die „gemeinwirtschaftliche“ Folge, daß sie — in der bekannten Wechselwirkung von Verkehr und Wirtschaft — umgekehrt Güter transportfähig macht oder die Aufnahme und Erweiterung der Produktion an Standorten ermöglicht, die bisher noch nicht an der volkswirtschaftlichen Arbeitsteilung teilhatten. Anders ausgedrückt! Die Berücksichtigung gemeinwirtschaftlicher Erfordernisse ist — immer in der großen Linie — gewissermaßen nur die andere Seite der „eigenwirtschaftlichen“ Differenzierung nach der Tarifemfindlichkeit.

Der eigenwirtschaftliche Ursprung der Tarifabstufung harmoniert also —, fast möchte man sagen: im Sinne der Klassiker der Nationalökonomie, — selbstverständlich „cum grano salis“ mit den volks- und weltwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen, wobei von Schumanplan und seiner noch fragwürdigen Durchführung nur am Rande gesprochen werden soll. Die Problematik der Verkürzung der Wertklassenspanne, zu der sich lediglich aus Gründen des Wettbewerbs mit dem Kraftwagen nicht nur die deutschen Bahnen veranlaßt sahen, aber auch einer immer wieder crörterten Vereinfachung des Tariffsystems oder seiner Selbstkostenorientierung etwa für einzelne Klassen und Relationen, nicht zuletzt der Anwendungen gegen eine stärkere Abstufung und Differenzierung der Entfernungsstaffel wird von solchem Blickpunkt aus besonders deutlich. Nicht eine Abflachung, sondern eine schärfere Ausprägung der Tarifstufung entspricht in Anbetracht der gegebenen volkswirtschaftlichen Situation auf die Dauer auch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen im Sinne der Erhaltung und Mehrung der Transportnachfrage. — Die wirklichen oder vermeintlichen „Friktionen“, die einer so beschaffenen „Tarifökonomie“ durch den nicht oder unzureichend geordneten oder nicht ordnungsfähigen Wettbewerb anderer Verkehrsmittel begegnen,

³⁾ Dr. O. Conrad in „Grundlagen und Ausgangspunkte der Verkehrs- und Tarifpolitik“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, 1951, Nr. 11, S. 246.

müssen im Rahmen dieser Abhandlung außer Betracht bleiben. Nur soviel sei hier gesagt, daß eine Ordnung des Wettbewerbs auf möglichst Erfüllung der gekennzeichneten eigen- und volkswirtschaftlichen Erfordernisse angelegt sein muß.

Geschichtliche Entwicklung

Wenn solche Überlegungen als Leitlinie einer Tarifreform so oft übersehen oder in Zweifel gezogen werden, so mag dies auch damit zusammenhängen, daß, zumal im System der Staatseisenbahnen, die Tarifgebahrung sehr früh politischen Entscheidungen unterworfen wurde. Damit wurde der Blick für die inneren, d. h. betriebsökonomischen Zusammenhänge frühzeitig getrübt, soweit er nicht ganz verloren ging. Ein Schulbeispiel ist gerade die Entstehung der Entfernungsstaffel der deutschen Bahnen: Erst mit der Reichsverfassung von 1871, nach deren Art. 45 bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohle, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Düngemitteln usw. ein dem Bedürfnis der Industrie und der Landwirtschaft entsprechend ermäßigter Tarif gebildet werden sollte, wurde so etwas wie eine E. S. angebahnt (nachdem sie im benachbarten und wesentlich kleineren Belgien schon 1860 eingeführt worden war). Und erst 1880 wurden demgemäß die Rohstofftarife der preußischen Bahnen unbedeutend gestaffelt, indem ab 100 km je Einheit 0,4 Pfg. weniger berechnet wurde. Erst 1920, nach der Errichtung der Deutschen Reichsbahn, wurde die Stafflung auf alle Tarifklassen ausgedehnt; sie war geringer bei der höchsten als bei der niedrigsten Klasse. Im Bericht an die Ständige Tarifkommission (206. Sitzung, S. 23 der Niederschrift) heißt es darüber wie folgt: „Dieser erste Staffeltarif wies bei den einzelnen Tarifklassen verschiedene vertikale Staffeln auf, z. B. Verhältniszahl für 1000 km bei Klasse A 84, bei Klasse E 65. Der Tarif vom 1. Februar 1922 verschärfte die Staffeln (Verhältniszahl bei 1000 km A 70, E 50). Der Tarif vom 1. Oktober 1922 brachte dann die gleichmäßige Stafflung aller Klassen unter Verschärfung der Staffel bei den oberen und Abschwächung bei den unteren Klassen . . .“ Bemerkenswerterweise wird später bei der Aufzählung der Gründe für die Einführung des allgemeinen Staffeltarifs (neue Grenzziehung und Rücksicht auf Ostpreußen, Überbrückung der großen Entfernungen zwischen Rohstoffvorkommen, Verarbeitungstätten und Markt, Wegfall der Lohnunterschiede und Ausgleich unünstiger Standortverhältnisse, mittlerweile wissenschaftlich erhaltene Degression der Selbstkosten) eben dieser Gesichtspunkt nicht erwähnt, der nach den Ausführungen des ersten Abschnitts der maßgebende Beweggrund hätte sein müssen, daß es — nach Spieß a. a. O. S. 46 — betriebswirtschaftliches Endziel sein und bleiben mußte, die Nachfrage nach Eisenbahntransporten möglichst zu erweitern, insbesondere die Entfernung, bei der das Transportinteresse erlischt „möglichst weit hinauszurücken“. Wäre das betriebswirtschaftliche Interesse nicht von noch so berechtigten wirtschaftspolitischen Tendenzen überlagert worden und hätte man damals schon dem eigenwirtschaftlichen Anliegen der Erfassung des Grenzinteresses, ähnlich etwa der Energiepreislehre, den Vorrang eingeräumt, so hätte man sich in der Weiterentwicklung des Staffeltarifs und in der Abwehr der Kritik der verschiedenen Interessentengruppen sehr viel leichter getan⁴⁾.

Entfernungsstaffel und Tarife der Nahtransporte

Dies gilt namentlich für den auch heute immer wieder auftauchenden Einwand, daß die Ermäßigung der Preise für Ferntransporte erkauft werden müsse mit höheren Tarifen im Nahverkehr. Seinzeit (1926) konnte man gegenüber solcher

⁴⁾ Wahrscheinlich hätte dann der Gedanke der Entfernungsermäßigung schon einige Jahre oder Jahrzehnte vor dem 15. Oktober 1921 auch in der normalen Tarifbildung des Personenverkehrs Eingang gefunden.

Kritik auf den geringen Anteil der Ferntransporte verweisen, der bei einer Rückkehr etwa zum Kilometerarif die Nahtransporte nur unwesentlich verbilligt hätte (206. STK. S. 24). Die oben beschriebene volkswirtschaftliche Entwicklung zur stärkeren Integration hat zusammen mit gewissen Kriegsfolgen den Anteil der Ferntransporte erhöht. Trotzdem geht die Rechnung der an einer Verbilligung des Nahverkehrs interessierten Kreise nicht auf, denn in dieser Erhöhung steckt ja der — im einzelnen nicht berechenbare — zusätzliche Fernverkehr, der eben durch Einführung der E. S. zustande kam oder gehalten werden konnte. Eine Aufbiegung der Staffel würde den Anteil des Fernverkehrs wieder absinken und demgemäß in der Globalrechnung die Kostenlast des Nahverkehrs wieder anwachsen lassen. Nur am Rande sei erwähnt, daß in den Nahverkehr der Kraftwagen viel stärker eingebrochen ist als in den Fernverkehr und dies vorwiegend aus anderen als Kostengründen und daß die auch nach Ansicht der Bundesbahn vom Standpunkt der Selbstkosten und der Transportfähigkeit wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Stafflung der Abfertigungsgebühr (ab 1927), den Nahversand, namentlich in den oberen, also weniger tarifempfindlichen Klassen begünstigt. (Vgl. hierzu die Niederschrift der STK. 207. Sitzung S. 16 ff.)

Neue Ansätze zu einer differenzierten Entfernungsstaffel

Angesichts der Vernachlässigung der „Grenzwerttheorie“ in der Tarifökonomie muß um so mehr anerkannt werden, daß der Berichterstatter der 206. Sitzung der STK. im Hinblick auf ausländische Vorbilder (Tschechoslowakei, Schweiz, Italien) und die, nach der Tarifierhöhung von 1948 dringlicher gewordene „Frage der Tragfähigkeit“ der Auffassung Ausdruck gibt, daß „der Gedanke einer unterschiedlichen Behandlung der E. S. nicht von vornherein als abwegig bezeichnet werden könne“ (a. a. O. S. 25). Ein halbes Jahr später hat die nächste Sitzung der Ständigen Tarifkommission (in Überlingen) diesen Gedanken allerdings nicht aufgegriffen. Der Referent über die E. S. beruft sich u. a. gegenüber der Forderung auf Entlastung der Nahentfernungen immerhin darauf, daß sich die Erkenntnis durchgesetzt habe, die Vorteile des jetzigen Staffeltarifs seien für die Allgemeinheit größer als die Nachteile für einzelne Zweige der Wirtschaft. Er sieht die E. S. in der Hauptsache unter dem Blickpunkt der wesentlichen Verminderung des Verkehrsgebietes und bezeichnet es als verfrüht, aus dem Wegfall der großen Versandweiten allein schon die Notwendigkeit einer Änderung der Staffel abzuleiten. Die Wirtschaft wußte ihm dafür Dank, daß, wenn schon nicht bezüglich der horizontalen, doch wenigstens hinsichtlich der vertikalen Staffel das Erfordernis eingehender Überprüfung der wirtschaftsstrukturellen Bedingungen anerkannt wurde. Freilich hätte es bei dem engen Zusammenhang zwischen Wert- und Entfernungsstaffel (auf dessen Begründung noch zurückzukommen sein wird) gerade aus Anlaß der vorgesehenen erheblichen Minderung der Wertklassenspanne nahe gelegen, die Frage der E. S. auch positiv anzugehen und die Möglichkeiten ihrer Anpassung an die geänderte W. S. zu prüfen.

Schon der Rückblick auf die Entwicklung der vertikalen Staffel anläßlich der 206. Sitzung der Ständigen Tarifkommission mußte diesen Zusammenhang gegenwärtig machen. Dort war als Begründung für die Egalisierung der ursprünglich nicht einheitlichen E. S. ab 1. Oktober 1922 angegeben worden, daß der unterschiedlichen Belastbarkeit der Güter bereits durch die horizontale Staffel (damals 100 : 26) ausreichend Rechnung getragen werde. Was lag da näher als zu folgern, daß man eine wieder nach Klassen unterschiedliche Bemessung der Entfernungsstaffel zu bedenken habe, wenn das Verhältnis der Eckklassen der horizontalen Staffel auf ca. 100 : 50 zurückfallen und die Staffel damit wesentlich vergrößert werden sollte, noch dazu durch eine erhebliche Belastung der tarifempfindlichen unteren Klassen? Nachdem die Ständige Tarif-

kommission und die sonst mit der sog. kleinen Tarifreform befaßten Stellen diese Konsequenzen nicht gezogen haben, hat sich der Gedanke einer differenzierten E. S., wenn auch unorganisch, durch die bekannte Halbierung der nach Überlingen beschlossenen Krisenzuschläge auf die Klassen D bis G ab km 501 Bahn gebrochen. Im Zusammenhang solcher Betrachtung erscheint der entsprechende Beschluß der zuständigen Ausschüsse des Bundesrats keineswegs so abwegig, wie er damals in Fachkreisen empfunden wurde.

Trotz entsprechender Vorschläge des wissenschaftlichen Beirats, die eine nach Klassen abgestufte Entfernungsermäßigung vorsahen, schritt die Tarifierhöhung vom 1. 1. 1951 nicht auf diesem Wege fort. Durch Übergang zu einem festen Zuschlag ab 220 km schonte sie zwar ebenfalls die weiteren Entfernungen, aber für alle Klassen, und kam so auf eine allgemeine und gleichmäßige Abbiegung der E. S. hinaus. In Anbetracht der verschiedenen Belastbarkeit der Güter und Güterklassen war diese für die oberen Klassen (A bis C), deren Tarife ja erst ein Jahr zuvor um 19,3 bis 6,1% ermäßigt worden waren, keineswegs gerechtfertigt. Wie das in der Denkschrift „Tarif und Standort“ geschilderte Ergebnis der vorjährigen Enquete des Deutschen Industrie- und Handelstags an Hand der Erfahrungen von 1950 bestätigt, verschärfte die Einbeziehung der oberen Klassen die wettbewerbsverschiebenden Folgen ihrer Ermäßigung am 1. 1. 1950 und machte über die relativ verbilligte Lieferung des Konkurrenzfabrikates aus nicht oder wenig vorbelasteten Standorten die Minderung des Wettbewerbsnachteils wett, die viele abgelegene Verfrachter und Bezieher durch die Beschränkung der Entfernungsermäßigung auf die unteren Klassen erlangt hätten. Anders als bei den früheren Verhandlungen hatte vor der jüngsten Tarifierhöhung vom 15. 10. 1951 die Ständige Tarifkommission mit den Stimmen der Mitglieder ihres Verkehrsausschusses eine Schonung der Entfernungen in den untersten Klassen (F und G), und zwar ab 400 km, beantragt. Diesmal glaubten die übrigen verantwortlichen Stellen, einem solchen Antrag nicht folgen zu können. Dafür wurde die verschiedene Tarifempfindlichkeit der Güter wieder durch eine höhere Einstufung der oberen Klassen berücksichtigt und so ein erster Schritt zu einer Revision der Überlinger Beschlüsse getan.

Tabellarische Übersicht der letztjährigen Entwicklung

Die folgende Tabelle, die die etwas krause und nur mittelbar, d. h. jeweils über die horizontale Staffel geänderte Gestaltung der E. S. anschaulich macht, beruht auf den Frachtsätzen der Regeltarife und gibt die Verhältniszahlen in den einzelnen Tarifklassen wieder. 74,4 bei 400 km bedeutet also, daß auf 400 km für die tonnenkilometrische Einheit nur 74,4% des für 100 km geltenden Satzes der betreffenden Klasse zu vergüten waren bzw. sind.

Entfernung km	Zeit	Verhältniszahlen der einzelnen Tarifklassen						
		A	B	C	D	E	F	G
200	1936 bis 1948	87,1	86,2	86,5	85,5	84,4	83,7	82,1
	ab 1. 1. 1950	87,0	86,3	86,3	85,9	84,0	83,5	82,4
	ab 1. 1. 1951	87,3	86,2	86,1	85,7	84,5	83,3	81,9
	ab 15. 10. 1951	87,4	86,5	86,2	85,4	84,5	83,8	82,2
400	1936 bis 1948	74,4	73,8	73,6	72,4	71,1	69,8	67,9
	ab 1. 1. 1950	74,4	73,8	73,4	72,6	70,9	68,5	68,1
	ab 1. 1. 1951	70,5	69,9	69,2	68,4	67,3	65,6	64,1
	ab 15. 10. 1951	70,6	69,9	69,2	68,2	67,4	65,8	64,1

Zeit	Entfernung km							
	bis 200 km	400 km	600 km	800 km	1000 km	1200 km	1400 km	1600 km
600	1936 bis 1948	64,9	64,5	63,8	62,8	61,4	60,2	58,3
	ab 1. 1. 1950	65,0	64,4	63,7	61,9	59,1	57,0	54,7
	ab 1. 1. 1951	60,1	59,5	58,8	57,1	55,0	52,8	50,6
	ab 15. 10. 1951	60,2	59,7	58,6	57,0	55,1	53,0	50,5
800	1936 bis 1948	55,9	55,3	54,9	53,9	52,8	51,7	49,8
	ab 1. 1. 1950	55,8	55,3	54,7	53,0	50,4	48,3	46,3
	ab 1. 1. 1951	51,2	50,7	50,8	48,4	46,5	44,4	42,5
	ab 15. 10. 1951	51,3	50,8	49,9	48,3	46,5	44,6	42,5

Die starke Ausprägung der E. S. in den unteren Klassen ist, worauf oben schon hingewiesen wurde, zunächst (d. i. seit 1927) eine Folge der von Klasse zu Klasse abgestaffelten Abfertigungsgebühren, sodann (ab 1950) der Halbierung der Krisenzuschläge ab km 501. Die Tabelle leidet an dem Mangel, daß sie die absolute und relative Mehrbelastung der unteren Klassen durch die Kürzung der Wertklassenspanne ab 1950 nicht erkennen läßt. Die relative Mehrbelastung ist aus der nachstehenden Übersicht der Verhältniszahlen der horizontalen Staffel, bezogen auf die angegebenen Entfernungsstufen, ersichtlich. Der Tarif von Klasse A verhielt sich zu dem von Klasse G

Zeit	bis 200 km	400 km	600 km	800 km
1. 8. 1927 bis 1. 4. 1928	Wie	100 : 27,5	100 : 26,3	100 : 26,1
1936 bis 1949	"	100 : 34,5	100 : 33	100 : 32,5
ab 1. 1. 1950	"	100 : 49,5	100 : 47,4	100 : 43,6
ab 1. 1. 1951	"	100 : 49,5	100 : 47,6	100 : 44
ab 15. 10. 1951	"	100 : 45,2	100 : 43,8	100 : 40,4

Die im Wettbewerb entscheidende absolute Mehrbelastung macht erst folgende Zusammenstellung der sehr verschiedenen Indexpfiffern deutlich:

Entfernung km	Zeit	Index							
		A	B	C	D	E	F	G	A:G B:1
alle Entfernungen	bis 15. 8. 1948	100	100	100	100	100	100	100	100
	ab 16. 8. 1948	140	140	140	140	140	140	140	140
bis 200	ab 1. 1. 1950	113	118,3	131,5	145	151,1	159,5	162	156,3
	ab 1. 1. 1951	132,3	138,1	153,2	170	176,9	183,9	190	187,3
	ab 15. 10. 1951	165,4	170,3	186,1	201,9	206,8	213	217,9	217,3
bis 400	ab 1. 1. 1950	113	118,3	131,5	145	151,1	159,5	162	156,3
	ab 1. 1. 1951	124,9	129	144,6	160	167	173,8	180	178,5
	ab 15. 10. 1951	156,2	160,6	175,2	191	195,6	201,4	207	207,1
bis 600	ab 1. 1. 1950	113	118,3	131,5	141,2	144,5	147,3	150,7	148,8
	ab 1. 1. 1951	122,1	137,6	141,6	154,5	158	161,7	165,3	166,4
	ab 15. 10. 1951	152,6	156,9	171,3	183,9	184,7	187,8	190,1	193
bis 800	ab 1. 1. 1950	113	118,3	131,5	141,2	144,5	147,3	150,7	148,8
	ab 1. 1. 1951	121	126,4	140,1	152,4	155,6	158,6	162,9	163,1
	ab 15. 10. 1951	151,2	155,5	169,6	181,4	182,1	184,2	187,4	189,7

Die Übersicht enthält den ziffernmäßigen Nachweis, wie die Bundesbahn seit 1950 ihr Defizit ausschließlich zu Lasten der unteren und untersten Klassen zu decken bemüht ist. Entgegen allen Grundsätzen der Tarifökonomie wurden die Versandgüter mit zunehmender Belastbarkeit geschont, mit wachsender Tarifempfindlichkeit belastet. Während die oberste Klasse A den Index der Lebenshaltung noch nicht erreicht hat, wird vom Tarif der Klassen D bis G und von dem wichtigen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 der Investitionsgüterindex und der ungefähre Kostenindex der Bundesbahn, der zuletzt mit etwa 190 angegeben wurde, in den ausschlaggebenden Relationen (bis 400 km) bei F und G bis 600 km, überschritten. Die seinerzeitige Halbierung der Krisenzuschläge bietet bei weitem kein Äquivalent für diese einschneidende Rückbildung des Wertklassensystems; so hält sich die Mehrbelastung des Bezugs von Kohle auf 800 km noch immer um gute 30 Punkte über derjenigen eines Frachtzahlers von A-Gut auf die gleiche Entfernung.

Trotz dieses eindeutigen Tatbestandes herrscht über die Änderungen des Regelgütertarifs ab 1950 durchaus keine einheitliche Meinung. Während eine Angleichung der Tarifindizes mindestens auf die weiteren Entfernungen z. B. von der Kohle- und eisenverarbeitenden Industrie der revierabgelegenen Gebiete als Existenzfrage bezeichnet wird, geht die nach den letzten Tarifierhöhungen immer weniger ins Gewicht fallende Abbiegung der Entfernungsstaffel ab 500 bzw. ab 200 km anderen Wirtschaftsgruppen, insbesondere aber der Binnenschifffahrt, zu weit; Grund genug, um die Frage ihrer endgültigen Gestaltung auch noch unter anderen Gesichtspunkten zu überprüfen.

Entfernungsstaffel und Flächengestaltung des Verkehrsgebietes

Solcher Prüfung kommt ein Aufsatz sehr gelegen, der unter dem Titel „Die Entfernungsstaffel des deutschen Regel-Gütertarifs 1922 und 1950“ aus der Feder von Reichsbahnoberinspektor Besch, München, in Heft 17 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ vom 5. September 1950 erschienen ist.

Nach systematischer Untersuchung der Folgen der Änderung und Schwerpunktverlagerung des Verkehrsgebietes für die vom neuen Schwerpunkt abgelegenen Standorte und nach einer ebenso systematischen Prüfung der Möglichkeiten einer tariflichen Anpassung gelangt der Verfasser für die künftige Bildung der E. S. des deutschen Regel-Gütertarifs zu folgenden Feststellungen (S. 471 a. a. O.): Die Prüfung der E. S. für das räumlich erheblich geschmälerete Verkehrsgebiet des Jahres 1950 sei in der Hauptsache auf den Anschluß der abgelegenen Randgebiete eines unregelmäßig zergliederten Verkehrsgebietes abzustellen. Die Abgelegenheit vieler Orte des heutigen Gebietes sei, wie ziffernmäßig nachgewiesen wird, größer geworden als vor dem Kriege, während die anderen Gebiete und Orte sich erheblich verringert haben. Heute sei daher die vordringliche Aufgabe der E. S. nicht mehr der Zusammenschluß eines weit nach allen Seiten sich ausdehnenden Gebietes, sondern die Abrundung der Längsform der Gebietsfläche. Künftig seien vorzugsweise die Randgebiete im Norden und Süden durch die E. S. zu berücksichtigen. Dazu komme die Umschichtung des Bezugs wichtiger Rohstoffe und Halbfertigwaren, der Verlust des Saargebietes, die Verlagerung eines großen Teils der Ein- und Ausfuhr von den trockenen Grenzen auf die Seehäfen, welche vor allem die südlichen Gebiete benachteiligen, schließlich der Pflichtlingsstrom in die wirtschaftsschwachen Randgebiete. Daraus ergäbe sich, wenn und solange ein Sondertarif für die Randgebiete aus Gründen der schwierigen Abgrenzung seines Bereichs nicht erstellt werden könne, die Forderung

1. einer Aufbiegung der Staffel in den Anfangsentfernungen bis etwa 250 km in Richtung eines Kilometertarifs.

2. einer anschließenden Abstufung, die bei 400 km zu verschärfen sei, um bei 1200 km eine Kürzung auf etwa 500 km zu erreichen.

Es ist hier nicht der Ort, die Frage zu erörtern, ob diese Art einer neuen Staffellung richtig und ausreichend wäre. Wesentlich erscheint, daß Besch eine Abbiegung der E. S. von einer bestimmten Entfernung ab befürwortet und daß er seinen Vorschlag, von dessen Verwirklichung er eine Belebung des Güterauslaufes und damit einen Ausgleich des Einnahmefalles der Eisenbahn erwartet, mit folgender Bemerkung ergänzt: „Der Aufbiegung der Staffel in den Anfangsentfernungen sind allerdings durch die frachtliche Belastungsfähigkeit der Güter Grenzen gesetzt, die besonders bei den unteren Klassen zu beachten wären und unter Umständen eine unterschiedliche Staffellung der einzelnen Tarifklassen erfordern würden.“

Theoretische Begründung einer differenzierten Entfernungsstaffel und ihres Zusammenhangs mit der Wertstaffel

Damit hat die Betrachtung wieder zu der schon mehrfach angeschnittenen Frage einer nach Klassen verschiedenen E. S. zurückgefunden. Der Vorzug der Untersuchung von Besch besteht in der geradezu wissenschaftlichen, wenn auch wohl nicht ganz lückenlosen Abwägung der Folgen, die sich allein aus der Verlegung des Verkehrs- (nicht Wirtschafts-) schwerpunktes ergeben. Insbesondere die Erkenntnis der schon daraus resultierenden Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen, kann nur weitab von jeder statistischen Betrachtungsweise gewonnen werden. Von einer vielleicht zu summarischen Anwendung dieser Erkenntnis abgesehen, liegt eine Schwäche darin, daß Besch bei der Untersuchung der neuen Bedingungen einer Entfernungsstaffel ihre enge Beziehung zur Wertstaffel vernachlässigt. Sie wird lediglich in der zitierten Randbemerkung angedeutet.

Was hat es mit diesem Zusammenhang von Wert- und Entfernungsstaffel im einzelnen auf sich? Im Anschluß an Spieß wurde eingangs die E. S. als eine verfeinerte Form der W. S. im Sinne der Differenzierung nach der Belastbarkeit des Versandgutes definiert, dazu bestimmt, die Entfernungsstaffel, von der ab das Transportinteresse erlischt, möglichst weit zu dehnen. Diese Dehnbarkeit ist nun verschieden, je nachdem die horizontale Staffel den großen Wertdifferenzen, genauer gesagt, der Tarifempfindlichkeit der Versandgüter bei km 1 angenähert werden konnte. Soweit sie den Unterschieden der Belastbarkeit gleichmäßig zu folgen vermag, ein aus mehreren Gründen nicht allzu häufiger Fall, ist der Spielraum der E. S. zwischen Belastbarkeit und durchschnittlichen Selbstkosten überall der gleiche. Soweit aber der W. S. nur eine summarische Güterklassifikation zugrunde liegt — und das ist die Regel — und soweit insbesondere der Abstand der oberen und unteren Klassen bei weitem nicht an die durchschnittliche Wertdifferenz herankommt oder sogar verkürzt werden muß, wird der Spielraum der E. S. mit fallender Klasse verringert, mit steigender vergrößert und liegt es daher nahe, zur Erhöhung und Erhaltung des Transportvolumens an eine Korrektur im Wege einer verschiedenen, bei den unteren Klassen stärker, bei den oberen schwächer ausgeprägten E. S. zu denken. Schon weil W. S. und E. S. auf dem gleichen Motiv beruhen, dürfte es ferner einleuchten, daß keine ohne Rückwirkungen auf die andere geändert werden kann. Verkürzt man, wie es geschehen ist, die Wertklassenspanne, so ändert man damit die Frachtempfindlichkeit hinsichtlich der Entfernungsbelastung. Sie wird geringer in den höheren, größer in den unteren Klassen, auf dem Umweg über eine Verbilligung des Versands mit geringerer Frachtvorlast erzeugter Konkurrenzartikel auch dann, wenn die W. S. etwa nur durch Ermäßigung der oberen Klassen verkürzt wird. Manipuliert man allein die Entfernungsstaffel, etwa durch Aufbiegung von einer bestimmten Entfernung an, so werden Tendenzen

zu einer Ausweitung der Wertklassifikation nach unten und zugunsten der Güter ausgelöst, die durch das Aufbiegen der Staffel an der Grenze der Belastbarkeit angelangt sind.

Es bleibt nach diesen Überlegungen zu einer theoretischen Fundierung der bisherigen Ansätze einer ungleichmäßigen E. S. noch übrig, sich mit einer gegensätzlichen These auseinanderzusetzen. Kein anderer als Spieß vertritt a.a.O. (S. 51 ff.) die Auffassung, daß der Bildung des Güterwagenladungstarifes in der Entfernungsrechnung der Selbstkostengesichtspunkt im engeren Sinne (d. i. der je Transportleistung gleichmäßig abfallenden Kosten) zugrunde zu legen sei. Mehrere Entfernungsstaffeln, etwa verschiedene für die verschiedenen Güterwagenklassen, seien aber mit diesem Grundsatz nicht vereinbar. So klar, einfach und bestechend die Begründung der meisten voraufgehenden Thesen seiner Schrift ist, so wenig vermag die verschlungene und komplizierte Begründung des eben angeführten Lehrsatzes zu überzeugen. Denn sein Urheber führt selbst die besten Gegen Gründe an. So bezeichnet er in der voraufgehenden Hauptthese die verschiedene Frachtempfindlichkeit als beherrschendes Prinzip der Tariffdifferenzierung, und an anderer Stelle spricht er aus, daß die gesamten Kosten des Transportunternehmens niedriger sein müßten als seine Tarifeinnahmen, daß also die Linie der durchschnittlichen Selbstkosten für beide Staffeln die untere Grenzlinie darstellen, welche die Abstufung nicht unterschreiten soll (S. 49 a.a.O.). Schließlich macht er auf den wichtigen Gesichtspunkt aufmerksam, daß sich der Handelswert und damit die Frachtempfindlichkeit der verschiedenen Güter bei einer Beförderung auf gleiche Entfernung durchaus nicht gleichmäßig verändert. Zum Beweis werden die statistisch ermittelten Unterschiede der durchschnittlichen Beförderungsweiten der einzelnen Wertklassen herangezogen, die bis zur untersten Normalklasse 1938 um die Hälfte absanken. Der Autor fährt fort: „Auf das Ganze der Verfrachtung gesehen, bedeutet diese Tatsache volkswirtschaftlich eine verhältnismäßige Mehrbelastung der unteren Klassen und damit der geringwertigen Güter, je weiter hinaus die Transporte sich erstrecken . . . Die unvermeidliche Folge hieraus ist, daß die Transportfähigkeit dieser Güter früher ihr Ende findet, als die der höherwertigen Güter. Dies kann auch betriebswirtschaftlich für die Eisenbahn von Nachteil sein, zumal hierdurch die Transportmengen vielleicht nicht den Umfang annehmen, den sie annehmen würden, wenn auch die Entfernungsstaffel in sich noch einmal unter dem Gesichtspunkt der Wertstaffelung für die verschiedenen Klassen . . . abgeschattigt wäre“ (S. 54 a.a.O.). Obwohl eine differenzierte Entfernungsstaffel kaum einläßlicher begründet werden könnte, glaubt Spieß am Ende doch in einer differenzierten Staffel die Preisgabe des Selbstkostengedankens sehen und fordern zu müssen, daß bei einer der beiden Staffellungen dieser Gedanke festzuhalten sei, als wenn er — im weiteren Sinne der Globalrechnung — nach seinen eigenen Worten nicht schon für beide Staffeln richtunggebend gewesen wäre.

Spieß widerspricht also seiner eigenen Ausgangsthese von der notwendigen Abstufung nach der Tarifempfindlichkeit, wenn er den Grundsatz des Nachfrageanreizes nur in der Güterwertstaffel verwirklicht sehen will. Dabei scheint er als selbstverständlich vorauszusetzen, daß die W. S. tatsächlich der verschiedenen Frachtempfindlichkeit zu folgen vermag, was vielleicht 1922 bei Verden einheitlich der E. S. und einigermaßen noch 1939 der Fall war, jetzt aber nicht mehr zutrifft. Er erwähnt nicht, daß ausländische Bahnen, so in der Schweiz und Italien, also in Ländern mit durchaus verschiedener Flächengröße, -gliederung und Wirtschaftsstruktur, seit längerem sich einer differenzierten E. S. bedienen (wobei die Flächenform und Verteilung des wirtschaftlichen Schwerepunktes in Italien in mancher Hinsicht derjenigen im deutschen Bundesgebiet vergleichbar sein dürfte). Und er konnte damals noch kaum voraussehen, daß unter Umständen die Klaviatur der Werttarifskaala keinen Ausgleich mehr zu-

läßt. Solche Umstände sind seit 1950 eingetreten. Man darf daher diese Betrachtung wohl mit der Annahme abschließen, daß Spieß heute dem Gedanken einer nach Klassen differenzierten E. S. mindestens viel zugänglicher wäre.

II.

Nutzanwendung auf eine Gegenmeinung

Unter dem Titel „Zwei Grundfragen der organischen Tarifierform“ hat im zweiten Heft des Jahrgangs Seite 61 ff. W. Beckert die Abschwächung der Tarifierhöhung mit zunehmender Transportweite (am 1. 1. 1950 und 1. 1. 1951) einer kritischen Würdigung unterzogen mit dem überraschenden Ergebnis, daß es sich hierbei in Anbetracht der gleichzeitigen Preissteigerungen über den Tarifindex hinaus um „Begünstigungen der abgelegenen Gebiete“ handle, die zur Wiederherstellung der früheren Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis der revierfernen—reviernahen Gebiete mindestens teilweise beseitigt werden müßten. Der Aufsatz von Beckert hat das Mindesten, das derzeitige Verhältnis von Preis und Fracht zu beleuchten und damit auf eine Frage einzugehen, die in den Auseinandersetzungen um Tarifierhöhung und Tarifierform oft zu kurz kommt. E. macht indes die Tatsache, daß der Frachtindex heute hinter dem Preisindex mehr oder weniger zurückgeblieben ist, zur alleinigen Richtschnur seines Angriffs auf die erwähnten Entfernungsvergünstigungen und übersieht dabei vor allem die wesentlichen Bestimmungsgründe der Preisbildung im Eisenbahnverkehr und Transportwesen überhaupt. So gelangt er im ersten Teil seines Aufsatzes hinsichtlich der Entfernungsstaffel zu Folgerungen, die nach Begründung und Ergebnis gleich widerspruchsvoll und anfechtbar erscheinen und im übrigen so ziemlich auf das Gegenteil dessen hinauslaufen, was im ersten Kapitel dieses Aufsatzes dargelegt wurde. Auf dem Hintergrund dieser allgemeinen Ausführungen sollen im folgenden nur einige Argumente und Anliegen des Beckertschen Artikels einer kritischen Überprüfung unterzogen werden:

a) Zunächst fällt auf, daß der Verfasser den engen Zusammenhang von Wert- und Entfernungsstaffel mit leichter Wendung glauben übergehen zu können. Er bezeichnet es zwar als folgerichtig, wenn man den „Gewichtsverlust der horizontalen Spanne“ infolge des Zurückhängens des Tarifindex mit einer Erweiterung dieser Spanne über das frühere Maß hinaus ausgleichen würde, kommt also, wenn schon von einer ganz anderen und abseitigen Ecke her (vgl. unten Seite 135) zu ähnlichen Anregungen, wie sie oben geäußert wurden. Doch unterläßt er es, diese Überlegung zu vertiefen, weil „dem der Wettbewerb des Straßenverkehrs entgegensteht“. Hätte er es getan, und hätte er sich seine eigene Tabelle der durchschnittlichen Frachtindizes je Klasse in 1950 vergegenwärtigt, dann mußte er erkennen, daß die Wettbewerbsbedingungen der revierabgelegenen Verfrachter trotz der Schere von Preis- und Tarifindex allein durch die Annäherung der Eckklassen bzw. die Erhöhung ihrer Frachtvorbelastung bei gleichzeitiger Begünstigung der weniger vorbelasteten Konkurrenz wesentlich verschlechtert wurden. B. sieht indes nur die Halbierung der Krisenzuschläge ohne die voraufgehende folgenschwere Verkürzung der Wertklassenspanne und hat daher auch keinen Blick dafür, daß eben diese Verkürzung die Abbiegung der Entfernungsstaffel für die unteren Klassen im Sinne der obigen Ausführungen als durchaus folgerichtig erscheinen läßt.

b) Es bedeutet ferner eine völlige Verkenning des Wesens des Regelgütertarifs, wenn B. durch die von ihm angegriffenen Interessentenmeinungen diesem Tarif die Aufgabe zusprechen läßt, „das Gleichgewicht der gewachsenen Wettbewerbsverhältnisse zu wahren“ und von da aus einseitig argumentiert, das Nachhinken des Frachtindex habe die relative Frachtlast der revierfernen Gebiete sehr herabgesetzt und ihnen „unbeabsichtigte Subventionen“ (!) ver-

schaft, die mit einer differenzierten Entwicklung der E. S. durch Versteuerung der Lang- und Verbilligung der Kurzstrecken wieder rückgängig gemacht werden müßten. (!) Was es mit diesen „Subventionen“ auf sich hat, davon wird weiter unten noch zu handeln sein. Daß die wesentliche Aufgabe des Regeltarifs eine ganz andere ist, bedarf nach den obigen Ausführungen wohl keiner weiteren Begründung. Wäre aber die Wahrung des Gleichgewichts der Wettbewerbsbedingungen wirklich eine primäre Funktion, dann würde es erst recht unverständlich, daß es B. so leicht fällt, die Pressung der W. S. ab 1. Januar 1950 und ihre wettbewerbsverschiebenden Folgen völlig zu übergehen.

Noch weniger wäre es Aufgabe des Regeltarifs, am wenigsten der Entfernungsstaffel, die Folgen auszugleichen, die durch die Verringerung der Frachttanteile am Preis entstanden sind. Die Ständige Tarifkommission käme aus den Sitzungen nicht mehr heraus, wenn sie jeder Änderung dieses Anteils nachgehen wollte. Die Gestaltung des Regeltarifs, insonderheit der E. S., hat mit der Relation von Fracht und Preis unmittelbar gar nichts zu tun. Dies mag durch folgende Überlegung deutlich werden: Gesetzt den — hoffentlich nicht theoretischen — Fall, der Bahn gelänge es durch äußerste Rationalisierung, die Tarife im Schnitt unter dem Preisindex zu halten, wer will sie zu ihrem eigenen Schaden zwingen, diese Tarife auch nur teilweise zu erhöhen, „um die alten Wettbewerbsbedingungen wieder herzustellen“? Wie die Erfahrung lehrt, offenbar doch nur konkurrierende Verkehrsmittel und ihre Sachwalter.

c) Die von B. so in den Vordergrund gestellte Minderung des Frachttanteils am Preis hat, unier sonst gleichen Bedingungen, unstreitig dieselbe Wirkung, wie wenn sich die Konkurrenten einander räumlich angenähert hätten. Dies nachzuweisen bedurfte es nicht des überspitzten „Märchenbeispiels“ Seite 63 a.a.O. Damit ist aber noch keineswegs gesagt, daß sich die Wettbewerbslage der revierferner Produzenten bzw. Verarbeiter gebessert habe. Was sie auf der einen Seite durch Verringerung ihrer Frachtvorlast im Roh- und Halbstoffbezug gewinnen, geht ihnen auf der anderen durch die Verbilligung des Versands von Fertigwaren der mit noch geringerer Vorlast produzierenden Konkurrenz, zumal nach der starken Abschwächung der Wertklassenstaffel in den oberen Klassen, nur mindestens zum Teil verloren. Beckert untersucht in seinen Zahlenbeispielen nur die Frachtkosten des Roh- oder Halbstoffeinkaufs, nicht aber des Verkaufs der Fertigwaren. So wird seine Darstellung auch in diesem Punkte einseitig. Da der Abstand des Frachtindex von der Preiszahl beim Fertigfabrikat (mit höherem Preis und relativ niedrigerem Tarif) in der Regel viel stärker ausgeprägt ist, während er sich bei Rohstoffen, voran der Kohle mit ihren gebundenen Preisen und Erzeugnissen der Steinindustrie in den Klassen F und G sogar in eine Überhöhung des Preisindex durch die Frachtzahl verwandeln kann, hat nicht der revierabgelegene B., sondern der reviernah produzierende A den wesentlichen Vorteil aus dem geringer gewordenen Frachttanteil. Er ist, wie es Beckert überspitzt formuliert, in seiner Frachtkalkulation für Bezug und Absatz, d. h. für Rohstoffe und Fertigwaren nahezu beim System „Brietmarke“ angelangt, während der revierferner produzierende B bei einer Entfernung von 600 km z. B. für Grauguß im Mai 1951 noch 7,4% (A für 200 km 3,6%) und für Stabstahl noch 17,5% (A für 200 km 8,7%) zu entrichten hatte. Beckert orientiert sich nur an dem Verhältnis der Nah- und Fernfrachten und vernachlässigt über den auf die Entfernung sinkenden Frachttanteile oder Prozentziffern völlig die absoluten Zahlen und Belastungen, die im Wettbewerb entscheiden. Würde man vor seine erste und zweite Tabelle entsprechend ergänzen, und würde man vor allem die Frachtindizes der einzelnen Klassen und Entfernungen (s. oben S. 130) hinzufügen, so würde ersichtlich, daß der Vorwurf der „optischen Täuschung“ auf B. zurückfällt und daß — auch unter sonst gleichen Bedingungen — von einer Begünstigung der Randgebiete, geschweige denn von Subventionen, nicht die Rede sein kann.

d) Schließlich scheint B. keine Vorstellung von den oben (Seite 131) dargelegten Folgen der Änderung der Fläche und Struktur des Verkehrsgebietes für Tarifempfindlichkeit und Wettbewerbslage zu haben. Sonst könnte er sie kaum als Schwierigkeiten regionaler Art bezeichnen, für die ein Ausgleich erst nach Erreichung einer gerechten Tarifgrundlage, also wohl am St. Nimmerleinstag, und zwar eher durch Ausnahmetarife als im Regeltarif gesucht werden müsse.

e) Wie sich im übrigen die Bedingungen, insbesondere die aufs Ganze gesehene Frachtbelastung revierferner Gebiete durch den Kriegsausgang gewandelt haben, dafür nur ein Beispiel, das für andere, aus Schleswig-Holstein, dem östlichen Niederrhein oder dem südlichen Baden und Württemberg, stehen mag: Im Jahre 1938 wurden noch 41,4% des bayerischen Kohlebedarfs aus Mittel- und Ostdeutschland gedeckt. Die entsprechenden Mengen müssen jetzt aus dem Ruhrgebiet bezogen werden. Für die Saarkohle wird, da sie nicht mehr im „inländischen“ Bergbau gewonnen wird, nach dem Krieg der höhere Fk-Tarif anstatt des AT 6 B 1 berechnet. Unter Zugrundelegung der Bezugsmenge von 1938 beträgt die Neubelastung allein durch die Mehrfrachten infolge des längeren Lieferweges 20 Millionen Mark. Muß auch die tschechische Kohle, die schon wiederholt ausgeblieben ist, durch Ruhrkohle ersetzt werden, dann wächst die Last auf etwa 25 Millionen Mark. Diese 25 Mio Mark machen 15,6%³⁾ der auf mindestens 160 Mio zu berechnenden Gesamtfracht des Kohlebezugs von Revieren außerhalb Bayerns aus. 1950 wurden die von der bayerischen Wirtschaft aufzubringenden Frachtkosten mit über 400 Mio DM veranschlagt. Davon entfielen nach sorgfältiger Prüfung schätzungsweise insgesamt 70 Mio DM auf die Mehrbelastung durch die Zonengrenzen in Bezug und Absatz. Dabei sind nicht berücksichtigt die anderen schwerwiegenden Folgen des Kriegsausgangs, voran die besonders große Zahl von Heimatvertriebenen, die in den östlichen Randgebieten der Bundesrepublik Zuflucht gesucht haben. Alles zusammen hat die Belastbarkeitsgrenze im Sinne der obigen Ausführungen nähergerückt und somit die Voraussetzung für eine entsprechende Tariffdifferenzierung aus betriebs- und volkswirtschaftlichen Erwägungen geschaffen. Ob sie in Form eines Ausnahme- oder Regeltarifs zustande kommt, ist eine Sonderfrage, der gerade bei Kohle, die ohnehin nach Ausnahmetarif gefahren wird, keine grundsätzliche Bedeutung beizumessen ist. Im übrigen wäre sie wohl im Sinne der durchaus beweiskräftigen Ausführungen im zweiten Teil des Beckert'schen Aufsatzes, der sich mit den Ausnahmetarifen befaßt, so zu beantworten, daß der neuen Situation möglichst im Regeltarif — bzw. im Rahmen des bisherigen Kohletarifs — Rechnung getragen werden sollte.

Der die Entfernungsstaffel behandelnde Teil des Aufsatzes von B. bietet in jedem Betracht ein Schulbeispiel dafür, wie schwankender Grund betreten wird, wenn man die im ersten Abschnitt begründete eigenwirtschaftliche Motivierung der Tariffdifferenzierung nach Wert und Entfernung verläßt oder gering einschätzt und dafür andere „exogene“ Bestimmungsgründe setzt. Auch die französischen Bahnen sind mit ihrer vielbeachteten Differenzierung ihres Tarifbarenes nach der Frequenz der Strecken von dem Grundsatz der Tarifierung nach der Belastbarkeit der Güter und der globalen Selbstkostenrechnung mit seiner guten volkswirtschaftlichen Kehrseite abgewichen. Ungeachtet der andersgearteten Struktur der französischen Verkehrswirtschaft wird sich erst noch zeigen müssen, ob die französische Wirtschaft und die französischen Bahnen mit dem neuen System „gut fahren werden“.

³⁾ Dieser Prozentsatz bezieht sich, wie gesagt, auf ganz Bayern und wird durch die Einbeziehung der Kohleverbraucher im nordwestlichen Bayern, die auch schon früher Ruhrkohle bezogen, abgeschwächt. Er wäre bei einer Berechnung für ein Gebiet, beginnend bei der Entfernung von 400 km ab Ruhrrevier, wesentlich höher.

III.

Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Man kann nur wünschen, daß sich die maßgebenden Instanzen der Verkehrs- und Tarifpolitik weder durch die neuen „Engpässe“ oder Verkäufermärkte und das damit verbundene Absinken des Interesses für Frachthöhe und Frachtkalkulation noch durch die von Beckert so einseitig betonte, im übrigen sich bei den unteren Klassen vielfach fast schließende oder sich ins Gegenteil verkehrende Schere von Fracht und Preis den Blick für die wahren Notwendigkeiten einer „organischen Tarifreform“ trüben lassen.

Hält man sich an die Ergebnisse des ersten Abschnittes, dann muß diese Reform von dem Grundgedanken der Anpassung der Tarife und des Tarifsystems an die nach Wert und Entfernung geänderte, zum Teil geminderte Belastbarkeit der Güter und Güterklassen getragen sein. Mit der Preisentwicklung hat die Gestaltung des Regeltarifs nur insoweit zu tun, als zunächst eine neue Klassifizierung vieler Güter nach ihrem Handelswert, genauer gesagt nach ihren Preisrelationen im Verhältnis zu anderen Gütern, herbeigeführt werden muß.

Der zweite Schritt der Anpassung an den Wandel der Frachtempfindlichkeit wäre die Überprüfung der Wertklasseneinteilung und -spannen als Ganzes. Dabei wird nach den Ausführungen im ersten Kapitel aus der dort festgestellten Kongruenz betriebs- und volkswirtschaftlicher Interessen statt einer Vergrößerung die Notwendigkeit einer Erweiterung und stärkeren Differenzierung abzuleiten sein.

Im Hinblick auf die besondere Vorbelastung der neuen Randgebiete wird die Bahn ebenso im eigen- wie im volkswirtschaftlichen Interesse gut daran tun, die Entfernungsstaffel im Wege klassenmäßig differenzierter Abstufungen zur Korrektur heranzuziehen. Sie können in der Aulbiegung der Staffel der höheren oder in der Abbiegung der niederen Klassen oder in der Wahrnehmung beider Möglichkeiten bestehen.

Soweit Wettbewerbsgesichtspunkte solchen Erkenntnissen entgegen stehen, läßt die überragende volkswirtschaftliche Bedeutung einer Tarifsystematik nach dem Grundsatz der Belastbarkeit der Versandgüter bzw. der Verbesserung der globalen Selbstkostenrechnung es als dringend geboten erscheinen, diesen Gesichtspunkten eher durch eine entsprechende Ordnung des Wettbewerbs und eine Kontrolle der Verkehrskapazität (Fixkosten!) als durch Tarifmanipulationen Rechnung zu tragen, welche die Differenzierung nach der Frachtempfindlichkeit beeinträchtigen.

Was — immer im Rahmen der Selbstkostengrenzen — an besonderer Tarifempfindlichkeit durch die angeregten Maßnahmen nicht berücksichtigt werden kann, bleibt der Regelung durch Ausnahmetarife vorbehalten. Das allenthalben anerkannte Erfordernis, die Zahl der Ausnahmetarife vorbehalten. Das allenthalben anerkannte Erfordernis, die Zahl der Ausnahmetarife möglichst klein zu halten, macht die Anliegen eines Ausbaues des Regeltarifsystems noch dringlicher.

Bei allen Überlegungen zu dem Ziele einer so gekennzeichneten organischen Tarifreform darf nicht verkannt werden, daß sie erst als Krönung und letzter Schritt des seit langem anstehenden großen Ordnungswerkes im Verkehrswesen anzusehen ist. Jede Tarifpolitik ist auf Sand gebaut, solange die Voraussetzungen für eine allseitige Einhaltung und Abstimmung der Tarife noch nicht gegeben sind. Zunächst gilt es daher, in einer umfassenden Konzeption eine Ordnung des Wettbewerbs der Verkehrsmittel durch Annäherung der Konkurrenzbedingungen von der finanziellen, organisatorischen und administrativen Seite herbeizuführen, wie sie in den Veröffentlichungen des Deutschen Industrie- und Handelstags vom Mai d. J. und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie

von September d. J. gefordert wurden. Eine wirtschaftlich optimale Ordnung wird sich aber nur dann erreichen lassen, wenn ihr eine richtige Vorstellung von den betriebswirtschaftlichen Bestimmungsgründen und den volkswirtschaftlichen Konsequenzen der Tariffdifferenzierung zugrunde liegt und wenn die derzeitigen Zwischenlösungen, insbesondere auch bezüglich der Entfernungsstaffel, schon jetzt hierauf ausgerichtet werden.