

Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik

Von Professor Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

Vor dem Kriege ist gelegentlich behauptet worden, daß die Reichsbahn ihre Kräfte durch Ausnahmetarife verzettelte, statt den Regeltarif zu senken.¹⁾ Aehnliche Vorwürfe werden heute der Bundesbahn gemacht.

Erwin v. Beckerath klagte 1927 auf einer Tagung der Friedrich List-Gesellschaft über die Kompliziertheit der Ausnahmetarife.²⁾ Auch in der Folge wurde immer wieder behauptet, daß neben den Normalklassen zu viele Ausnahmetarife beständen. Gegen diese Auffassung wandte sich u. a. Staatssekretär Königs. Die Zahl der Ausnahmetarife ist kein Kriterium für die Zweckmäßigkeit der Tarifpolitik einer Bahn. Der Ruf nach einer sogenannten „einfachen“ Tarifgestaltung kann nur von Laien stammen, die nicht wissen, wie kompliziert die Frachterfordernisse der deutschen Wirtschaft sind.³⁾

Der einzelne Verkehrstreibende hat, wie Staatssekretär a. D. Vogt auf der genannten Tagung der Friedrich List-Gesellschaft mit Recht erklärte, in der Regel nur mit einem Ausnahmetarif zu tun, oder mit drei oder vier. Diese Tarife kennt er natürlich auswendig.⁴⁾ Selbst die Tarifeure namhafter Speditionshäuser sind in der Regel nur mit den sie interessierenden Ausnahmetarifen wirklich vertraut. So nimmt es nicht wunder, daß die Ausnahmetarifpolitik der Eisenbahnen fast zu einer Art Geheimwissenschaft geworden ist.

Bei der Debatte über die kommende Tarifreform sind die Ausnahmetarife zweifellos zu kurz gekommen. Es ist daher die folgende kleine Untersuchung über das Wesen und die Bedeutung der Ausnahmetarife für die Verkehrswissenschaft und die Verkehrspolitik vielleicht nicht ohne Wert. Da die Materie der Ausnahmetarife ebenso kompliziert wie umstritten ist, legt der Verfasser Wert auf die Feststellung, daß der Aufsatz ausschließlich seine persönliche Auffassung wiedergibt. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die vorliegende Arbeit wegen Raummangels fast ausschließlich die Binnentarife zum Gegenstand hat.

I

Seit langem fahren die Eisenbahnen den größten Teil der ihnen zur Beförderung aufgegebenen Güter zu Ausnahmetarifen.⁵⁾ Das gilt auch von den deutschen

1) „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Berlin 1927, Seite 96.

2) dto. Seite 30.

3) Staatssekretär Königs, „Dürfen die Ausnahmetarife verschwinden?“, Deutsche Verkehrsnachrichten, Nr. 30, vom 17. 4. 1936.

4) „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“ a. a. O. Seite 97.

5) In den USA werden nach dem Normaltarif nur 5 %, nach den rd. 12 000 Sondertarifen aber 95 % aller Güter befördert. (Karl Moormann, „Verkehrspolitik in den USA“, Die Bundesbahn, Heft 12, 20. 6. 1952, Seite 396 und Seite 402). Bei den französischen Eisenbahnen entfielen 1947 vom gesamten Güteraufkommen kaum 20 % auf Regeltarife.

Eisenbahnen. Nach Most sind die Ausnahmetarife entgegen ihrem Namen im modernen Eisenbahntarifwesen geradezu zur Regel geworden.⁶⁾ Die sinkende Bedeutung des Regeltarifs geht aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

Der Anteil der in Deutschland zu den Sätzen des Normaltarifs beförderten tkm an den gesamten gegen Frachtberechnung beförderten tkm:

1890 : 50,8 %	1938 : 31,1 %
1910 : 37,1 %	1951 : 29,0 %

Recht instruktiv ist auch die folgende Uebersicht:

Die Verteilung des gesamten Wagenladungsverkehr auf Regel- und Ausnahmetarife in den Jahren 1936, 1938, 1951 und 1952:

	Mengen	Erlöse	tkm	Versandweite
1936				
Regeltarife	30,7 %	42,6 %	29,1 %	157 km
Ausnahmetarife	69,3 %	57,4 %	70,9 %	169 km
1938				
Regeltarife	28,7 %	39,1 %	26,1 %	159 km
Ausnahmetarife	71,3 %	60,9 %	73,9 %	181 km
1951				
Regeltarife	32,0 %	35,2 %	23,2 %	144 km
Ausnahmetarife	68,0 %	64,8 %	76,8 %	224 km
1952				
Regeltarife	29,6 %	32,7 %	20,6 %	135 km
Ausnahmetarife	70,4 %	67,3 %	79,4 %	218 km

Mengenmäßig gesehen, ist gegenüber der Vorkriegszeit keine Verschiebung des Verhältnisses zwischen dem Normaltarif und den Ausnahmetarifen erfolgt. Wesentlich anders liegen aber die Dinge bei den tkm-Leistungen. Das ist darauf zurückzuführen, daß die mittlere Versandweite beim Regeltarif von 159 km 1938 auf 144 km 1951 zurückgegangen ist, während die Ausnahmetarife in der gleichen Periode eine Zunahme von 181 km auf 224 km verzeichneten.

Schroiff führt die erhebliche Steigerung der mittleren Versandweite bei der Bundesbahn⁷⁾ als Beweis für seine Behauptung an, die Schiene sei seit dem Kriege in den Besitzstand der Binnenwasserstraßen eingebrochen⁸⁾. Diese Auffassung ist irrig. 1952 brachte, wie Most Ende Oktober 1952 auf der 69. Mitgliederversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt ausführte, die Wiederherstellung des alten Leistungsverhältnisses zwischen Bundesbahn und Binnenschiffahrt. Trotzdem ist die mittlere Versandweite bei den Ausnahmetarifen 1952 nur ganz unwesentlich zurückgegangen.

Die unterschiedliche Entwicklung der mittleren Versandweiten beim Regeltarif und bei den Ausnahmetarifen ist so gut wie ausschließlich eine Folge der politischen und wirtschaftlichen Zerreißung Deutschlands. Sie führte zu einer wesent-

6) Otto Most, „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Mannheim 1948, Seite 12.

7) Der gesamte öffentliche Güterverkehr der Bundesbahn erzielte 1951 eine mittlere Versandweite von 201 km. 1938 betrug sie bei der Reichsbahn nur 168 km.

8) F. J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1951, Heft 3, Seite 189.

lichen Verschärfung der Verkehrsferne der peripheren Gebiete. Nur so erklärt sich beim allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 die große Zunahme der mittleren Versandweite von 121 km 1938 auf 183 km 1951. Die Regelklasse D hat bislang unter dem Wettbewerb des Lastkraftwagens noch nicht gelitten. Ihr Verkehrsaufkommen ist vielmehr ständig gestiegen. Wenn aber diese Klasse des Normaltarifs einen Rückgang der mittleren Versandweite von 182 km 1938 auf 143 km 1951 erlitt, so doch nur deshalb, weil die eisenverarbeitende Industrie an Rheit und Ruhr im Gegensatz zu derjenigen aller Randgebiete von Flensburg bis Freilassing sich bereits 1951 der Vollbeschäftigung erfreute. Das schon immer vorhandene Übergewicht der Fertigwarenindustrie Nordrhein-Westfalens hat seit dem Kriege zu Lasten derjenigen der peripheren Räume ganz beträchtlich zugenommen. Während der Walzeisenversand auch 1952 eine stürmische Aufwärtsentwicklung nahm, stellte sich bei diesem wichtigen Vormaterial der Eisenverarbeitung die mittlere Versandweite 1952 nur noch auf 139 km.

Maßgebende Eisenbahner betrachteten es als unerträglich, daß nicht einmal die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge nach dem Regeltarif gefahren wird. In diesem Sinn äußerte sich bereits 1886 Franz Ulrich.⁹⁾ Nach Spieß müßte die Ausnahmetarife als systemwidrig auf das denkbar engste Maß beschränkt werden.¹⁰⁾ Ebenso bezeichnete Adolph die Einschränkung der Ausnahmetarife als einen der allgemeinen Grundsätze einer wohlgestalteten Tarifpolitik.¹¹⁾ Nichts destoweniger nahm aber die Bedeutung der Ausnahmetarife ständig zu.

Seit dem letzten Krieg ist allerdings die Zahl der Ausnahmetarife wesentlich gesunken. Der deutsche Eisenbahngütertarif vom 1. November 1911 führte in seinem Teil II 209 Ausnahmetarife mit über 1600 Artikeln an. Der Bestand der Reichsbahn allein an Binnentariifen betrug 1936 nach Spieß etwa 600.¹²⁾ Bei der Bundesbahn gab es am 1. März 1952 nur 146 Ausnahmetarife. Hiervon entfielen 94 auf Binnentariife. Seitdem sind aber verschiedene neue Ausnahmetarife eingeführt worden. Im Frühjahr 1953 betrug ihre Zahl rd. 180.

II

Man muß unterscheiden zwischen den allgemeinen Ausnahmetarifen, die für bestimmte Güterarten von und nach allen Stationen gelten, und den besonderen Ausnahmetarifen für einzelne Wirtschaftsgebiete oder Wirtschaftszweige. Es ist kein Zweifel darüber, daß die allgemein gültigen, in allen Verkehrsbeziehungen ohne örtliche Einschränkung anwendbaren Tarife im Grunde gar nicht als Ausnahmetarife anzusehen sind. Diese Auffassung wird von allen Verkehrswissenschaftlern geteilt. So ist nach Lotz strenggenommen ein Ausnahmetarif, der für alle Stationen in jeder Richtung Geltung hat, kein Ausnahmetarif, sondern ein ermäßigter Normaltarif¹³⁾. Auch für Sachs waren die allgemeinen Ausnahmetarife nichts anderes als Regeltarifklassen.¹⁴⁾ Schließlich hat auch Spieß den

Regeltarifcharakter der allgemeinen Ausnahmetarife anerkannt.¹⁵⁾ Es nimmt daher nicht wunder, daß sowohl in der Vergangenheit wie in der Gegenwart häufig ihre Einarbeitung in den Normaltarif gefordert worden ist. Auch der Verfasser gab 1940 der Hoffnung Ausdruck, es würde im Rahmen einer künftigen Tarifreform vielleicht möglich sein, mit Hilfe der Vermehrung der Klassen des Normaltarifs auf allgemeine Ausnahmetarife endgültig zu verzichten. Dieser Einschränkung der allgemeinen Ausnahmetarife stände allerdings das Bedenken entgegen, daß die Wirtschaft dann zuviel Anträge auf Abtarifierung von Gütern in die neuen untersten Wagenladungsklassen stellen würde.¹⁶⁾

Die deutschen Eisenbahnen waren stets bemüht, die Zahl der allgemeinen Ausnahmetarife möglichst niedrig zu halten. So waren nach Spieß 1938 nur 27 Ausnahmetarife der Reichsbahn als allgemeiner Natur anzusprechen. Diese geringe Zahl darf aber nicht über die überragende Bedeutung der allgemeinen Ausnahmetarife hinwegtäuschen. 1938 wurden in diesen wenigen Tarifen 52,8 % der Tonnenmengen aller Wagenladungs-Ausnahmetarife gefahren und 48,5 % von deren Einnahmen erzielt. „Der Anteil am gesamten Wagenladungsverkehr der Reichsbahn war in Tonnen 38,2 %, in Reichsmark-Einnahmen 29,8 %.“¹⁷⁾

Die Bundesbahn hat zahlreiche, allerdings zumeist verkehrsunwichtige besondere Ausnahmetarife abgeschafft. Aus diesem Grunde ist das Übergewicht der allgemeinen Ausnahmetarife heute noch größer als 1938. Allerdings gab es im Frühjahr 1952 ohne die beiden Ausnahmetarife 15 B 2 und 15 B 4 für Zuchttiere und Schlachtvieh, die nicht im Wagenladungsverkehr, sondern im Tierverkehr erfaßt sind, 32 allgemeine Ausnahmetarife. Folgende Übersicht unterrichtet über:

Die prozentuale Verteilung der Wagenladungsausnahmetarife auf allgemeine und besondere Ausnahmetarife 1951:

	Mengen	Erlöse	tkm	durchschnittl. Transportweite
allgemeine AT	62,4%	56,5%	49,9%	179 km
besondere AT	37,6%	43,5%	50,1%	299 km

Der Anteil der allgemeinen Ausnahmetarife am gesamten Wagenladungsverkehr der Bundesbahn betrug 1951 mengenmäßig 42,5 %, den Erlösen nach 36,6 % und nach den tkm-Leistungen 38,3 %.

Würde die Bundesbahn die allgemeinen Ausnahmetarife in den Regeltarif einbauen, so könnte niemand mehr an dem Begriff Normaltarif Kritik üben. Die Ausnahmetarife würden dann wirklich Ausnahmen sein, ergäbe sich doch in diesem Fall folgendes Kräfteverhältnis zwischen dem Regeltarif und den Ausnahmetarifen:

Die Verteilung des Wagenladungsverkehrs auf Regel- und Ausnahmetarife 1951 im Fall der Zurechnung der allgemeinen Ausnahmetarife zum Regeltarif:

	Mengen	Erlöse	tkm
Regeltarife	74,4%	71,8%	61,5%
Ausnahmetarife	25,6%	28,2%	38,5%

¹⁵⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ a. a. O., Seite 98 ff.

¹⁶⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung“, Beiträge zur Raumforschung und Raumordnung, Band 6, Heidelberg 1940, Seite 265.

¹⁷⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ a. a. O. Seite 99.

⁹⁾ Franz Ulrich, „Das Eisenbahntarifwesen“, Berlin und Leipzig 1886, Seite 136.

¹⁰⁾ W. Spieß, „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“, Berlin 1939, Seite 42.

¹¹⁾ E. Adolph, „Eisenbahngütertarifwesen“, Berlin 1933, Seite 73.

¹²⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“, Berlin 1941, Seite 7.

¹³⁾ W. Lotz, „Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900“, III. Aufl., Leipzig 1910, Seite 63.

¹⁴⁾ Emil Sachs, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, II. Aufl., Berlin 1922, IV. Bd., Seite 324.

lichen Verschärfung der Verkehrsferne der peripheren Gebiete. Nur so erklärt sich beim allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 die große Zunahme der mittleren Versandweite von 121 km 1938 auf 183 km 1951. Die Regelklasse D hat bislang unter dem Wettbewerb des Lastkraftwagens noch nicht gelitten. Ihr Verkehrsaufkommen ist vielmehr ständig gestiegen. Wenn aber diese Klasse des Normaltarifs einen Rückgang der mittleren Versandweite von 182 km 1938 auf 145 km 1951 erlitt, so doch nur deshalb, weil die eisenverarbeitende Industrie an Rhein und Ruhr im Gegensatz zu derjenigen aller Randgebiete von Flensburg bis Freilassing sich bereits 1951 der Vollbeschäftigung erfreute. Das schon immer vorhandene Uebergewicht der Fertigwarenindustrie Nordrhein-Westfalens hat seit dem Kriege zu Lasten derjenigen der peripheren Räume ganz beträchtlich zugenommen. Während der Walzeisenversand auch 1952 eine stürmische Aufwärtsentwicklung nahm, stellte sich bei diesem wichtigen Vormaterial der Eisenverarbeitung die mittlere Versandweite 1952 nur noch auf 139 km.

Maßgebende Eisenbahner betrachteten es als unerträglich, daß nicht einmal die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge nach dem Regeltarif gefahren wird. In diesem Sinn äußerte sich bereits 1886 Franz Ulrich.⁹⁾ Nach Spieß müßten die Ausnahmetarife als systemwidrig auf das denkbar engste Maß beschränkt werden.¹⁰⁾ Ebenso bezeichnete Adolph die Einschränkung der Ausnahmetarife als einen der allgemeinen Grundsätze einer wohlgestalteten Tarifpolitik.¹¹⁾ Nichtsdestoweniger nahm aber die Bedeutung der Ausnahmetarife ständig zu.

Seit dem letzten Krieg ist allerdings die Zahl der Ausnahmetarife wesentlich gesunken. Der deutsche Eisenbahngütertarif vom 1. November 1911 führte in seinem Teil II 209 Ausnahmetarife mit über 1600 Artikeln an. Der Bestand der Reichsbahn allein an Binnentarifarten betrug 1936 nach Spieß etwa 600.¹²⁾ Bei der Bundesbahn gab es am 1. März 1952 nur 146 Ausnahmetarife. Hiervon entfielen 94 auf Binnentarifarten. Seitdem sind aber verschiedene neue Ausnahmetarife eingeführt worden. Im Frühjahr 1953 betrug ihre Zahl rd. 180.

II

Man muß unterscheiden zwischen den allgemeinen Ausnahmetarifen, die für bestimmte Güterarten von und nach allen Stationen gelten, und den besonderen Ausnahmetarifen für einzelne Wirtschaftsgebiete oder Wirtschaftszweige. Es ist kein Zweifel darüber, daß die allgemeine gültigen, in allen Verkehrsbeziehungen ohne örtliche Einschränkung anwendbaren Tarife im Grunde gar nicht als Ausnahmetarife anzusehen sind. Diese Auffassung wird von allen Verkehrswissenschaftlern geteilt. So ist nach Lotz strenggenommen ein Ausnahmetarif, der für alle Stationen in jeder Richtung Geltung hat, kein Ausnahmetarif, sondern ein ermäßigter Normaltarif.¹³⁾ Auch für Sachs waren die allgemeinen Ausnahmetarife nichts anderes als Regeltarifklassen.¹⁴⁾ Schließlich hat auch Spieß den

⁹⁾ Franz Ulrich, „Das Eisenbahntarifwesen“, Berlin und Leipzig 1886, Seite 136.

¹⁰⁾ W. Spieß, „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“, Berlin 1939, Seite 42.

¹¹⁾ E. Adolph, „Eisenbahngütertarifwesen“, Berlin 1933, Seite 73.

¹²⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“, Berlin 1941, Seite 7.

¹³⁾ W. Lotz, „Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900“, III. Aufl., Leipzig 1910, Seite 63.

¹⁴⁾ Emil Sachs, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, II. Aufl., Berlin 1922, IV. Bd., Seite 324.

Regeltarifcharakter der allgemeinen Ausnahmetarife anerkannt.¹⁵⁾ Es nimmt daher nicht wunder, daß sowohl in der Vergangenheit wie in der Gegenwart häufig ihre Einarbeitung in den Normaltarif gefordert worden ist. Auch der Verfasser gab 1940 der Hoffnung Ausdruck, es würde im Rahmen einer künftigen Tarifreform vielleicht möglich sein, mit Hilfe der Vermehrung der Klassen des Normaltarifs auf allgemeine Ausnahmetarife endgültig zu verzichten. Dieser Einschränkung der allgemeinen Ausnahmetarife stände allerdings das Bedenken entgegen, daß die Wirtschaft dann zuviel Anträge auf Abtarifierung von Gütern in die neuen untersten Wagenladungsklassen stellen würde.¹⁶⁾

Die deutschen Eisenbahnen waren stets bemüht, die Zahl der allgemeinen Ausnahmetarife möglichst niedrig zu halten. So waren nach Spieß 1938 nur 27 Ausnahmetarife der Reichsbahn als allgemeiner Natur anzusprechen. Diese geringe Zahl darf aber nicht über die überragende Bedeutung der allgemeinen Ausnahmetarife hinwegtäuschen. 1938 wurden in diesen wenigen Tarifen 52,8 % der Tonnenmengen aller Wagenladungs-Ausnahmetarife gefahren und 48,5 % von deren Einnahmen erzielt. „Der Anteil am gesamten Wagenladungsverkehr der Reichsbahn war in Tonnen 38,2 %, in Reichsmark-Einnahmen 29,8 %.“¹⁷⁾

Die Bundesbahn hat zahlreiche, allerdings zumeist verkehrsunwichtige besondere Ausnahmetarife abgeschafft. Aus diesem Grunde ist das Uebergewicht der allgemeinen Ausnahmetarife heute noch größer als 1938. Allerdings gab es im Frühjahr 1952 ohne die beiden Ausnahmetarife 15 B 2 und 15 B 4 für Zuchttiere und Schlachtvieh, die nicht im Wagenladungsverkehr, sondern im Tierverkehr erfaßt sind, 32 allgemeine Ausnahmetarife. Folgende Uebersicht unterrichtet über:

Die prozentuale Verteilung der Wagenladungs-Ausnahmetarife auf allgemeine und besondere Ausnahmetarife 1951:

	Mengen	Erlöse	tkm	durchschnittl. Transportweite
allgemeine AT	62,4%	56,5%	49,9%	179 km
besondere AT	37,6%	43,5%	50,1%	299 km

Der Anteil der allgemeinen Ausnahmetarife am gesamten Wagenladungsverkehr der Bundesbahn betrug 1951 mengenmäßig 42,5 %, den Erlösen nach 36,6 % und nach den tkm-Leistungen 38,3 %.

Würde die Bundesbahn die allgemeinen Ausnahmetarife in den Regeltarif einbauen, so könnte niemand mehr an dem Begriff Normaltarif Kritik üben. Die Ausnahmetarife würden dann wirklich Ausnahmen sein, ergäbe sich doch in diesem Fall folgendes Kräfteverhältnis zwischen dem Regeltarif und den Ausnahmetarifen:

Die Verteilung des Wagenladungsverkehrs auf Regel- und Ausnahmetarife 1951 im Fall der Zurechnung der allgemeinen Ausnahmetarife zum Regeltarif:

	Mengen	Erlöse	tkm
Regeltarife	74,4%	71,8%	61,5%
Ausnahmetarife	25,6%	28,2%	38,5%

¹⁵⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ a. a. O., Seite 98 ff.

¹⁶⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung“, Beiträge zur Raumforschung und Raumordnung, Band 6, Heidelberg 1940, Seite 265.

¹⁷⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ a. a. O. Seite 99.

Da die Frachtsätze mancher Ausnahmetarife unter denen der Klasse (liegen würde die Aufnahme aller allgemeinen Ausnahmetarife in den Normaltarif eine Vergrößerung der Zahl der Regelklassen auch nach unten hin erforderlich machen. Hiergegen wäre indessen grundsätzlich kaum etwas einzuwenden. Die vom theoretischen wie vom praktischen Standpunkt zweifellos erwünschte Einbeziehung der allgemeinen Ausnahmetarife in den Normaltarif stößt aber auf große Schwierigkeiten.

Von 1952 insgesamt 34 allgemeinen Ausnahmetarifen sind nur 5 nach denselben Grundsätzen wie die Regeltarife gebildet. Es handelt sich hierbei um die

- AT 14 B 1 für Kalkstein usw. (Gewährt Kl. G statt Kl. H)
- AT 14 B 23 für Dieselkraftstoffe (Gewährt Kl. F statt Kl. A)
- AT 23 B 10 für Wagen mit Karussellen (Gewährt Kl. G statt Kl. F)
- AT 15 B 2 für Zuchttiere (Gewährt S 4 statt S 1)
- AT 15 B 4 für Schlachtvieh (Gewährt einheitlich 5% Nachlaß)

1951 entfielen vom Gesamtaufkommen aller allgemeinen Ausnahmetarife nach

der Menge	6,0%
den Erlösen	5,2%
den tkm	3,3%

auf Ausnahmetarife mit regelmäßiger Tarifbildung.

Alle übrigen Ausnahmetarife sind nicht nach Regeltarifprinzipien gebildet. In den meisten Fällen verfügen die allgemeinen Ausnahmetarife über eine eigene, von derjenigen des Regeltarifs abweichende Entfernungsstaffel. Andere Tarife gewähren unterschiedliche Ermäßigungen bei der Hauptklasse und den Nebenklassen oder beschränken ihre Vergünstigungen auf die Hauptklasse. Bei manchen allgemeinen Ausnahmetarifen bezieht sich die unregelmäßige Tarifbildung sowohl auf die Entfernungen wie auch auf die Nebenklassen. Schließlich enthalten bestimmte allgemeine Ausnahmetarife mehrere Abteilungen mit verschiedenen hohen Ermäßigungen. Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß nicht alle Tarife dieser Gruppe für sämtliche Verkehrsverbindungen gelten. Vielfach erstrecken sich die Versandstationen nur auf Gewinnungsstätten.

Die Binnenschifffahrt hat sich von jeher für die Beschränkung der Ausnahmetarife auf das unbedingt erforderliche Maß eingesetzt. Insbesondere fordert sie die Einbeziehung der allgemeinen Ausnahmetarife in den Regeltarif. Sollte diese nicht zu erreichen sein, so wünscht sie, daß für die Tarifbildung aller allgemeinen Ausnahmetarife die Entfernungsstaffel des Regeltarifs gilt. Die gleichen Forderungen werden von den Unternehmern des Straßenverkehrs erhoben.

Der Verfasser kennt allerdings keinen allgemeinen Ausnahmetarif, dessen unregelmäßige Tarifbildung zum Zweck der Begegnung des Wettbewerbs der Binnenschifffahrt erfolgte. Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß die Binnenschifffahrt durch die unorganische Entfernungsstaffel mancher Ausnahmetarife in Mitleidenschaft gezogen wurde. Besonders betroffen fühlt sie sich durch den allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 und den Tarif AT 1 B 34 für Grubenholz. Spieß hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die Entfernungsstaffel des Regeltarifs den Besonderheiten des deutschen Kohlenverkehrs nicht gerecht wird.¹⁸⁾ Die zweifellos unorganische Entfernungsstaffel des AT 6 B 1 verdankt ausschließlich der Notwendigkeit des Wettbewerbsausgleichs zwischen den Kohlen-

revieren ihre Entstehung. Der Regeltarif vermag auch der örtlichen Lage der Forstwirtschaft nicht voll gerecht zu werden. Aus diesem Grunde entschloß sich die Reichsbahn am 20. März 1937 zur Einführung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Grubenholz. Bezeichnenderweise begünstigte der AT 1 B 34 ursprünglich den Grubenholzversand nur auf Entfernungen über 495 km. Seit 1938 gilt er für alle Entfernungen über 250 km. Dies geschah im Interesse der Verbilligung des Grubenholzbezugs des Kohlenbergbaus auf weite Entfernungen. Für die ersten Entfernungsstufen betragen die Ermäßigungen nur wenige Prozent. Sie steigen dann allmählich an und erreichen ihre Höchstermäßigung von 40% bei 400 km. Auch der gleichfalls 1937 eingeführte AT 1 B 21 für Zellstoffholz dient sowohl den Interessen der abgelegenen Waldgebiete wie denjenigen der Industrie. Die Ermäßigungen dieses Tarifs beginnen ab 200 km und erreichen bei 400 km 20%. Auch andere allgemeine Ausnahmetarife sind in erster Linie wegen der Notwendigkeit der Anwendung einer volkswirtschaftlich richtigen Entfernungsstaffel zur Einführung gelangt. Genannt sei an dieser Stelle nur der AT 5 B 1 für Wegebaustoffe.

Seit kurzem beginnt indessen der Lastkraftwagenwettbewerb auf die Gestaltung der Entfernungsstaffel bestimmter allgemeiner Ausnahmetarife Einfluß auszuüben. So gewährt heute der AT 5 B 1 bereits auf den Entfernungsstufen, die der Konkurrenz des Straßenverkehrs besonders ausgesetzt sind, die Höchstermäßigungen. Vor dem Kriege erreichte der Wegebaustoffe-Tarif erst bei Entfernungen über 200 km seine Höchstermäßigungen. Zur Zeit der Reichsbahn gab es für Holz der Tarifklasse E keine allgemeinen Ausnahmetarife. Die Bundesbahn hat 1951 den AT 1 B 1 für Schnittholz nur deshalb erstellt, weil sie wegen der Lastkraftwagenkonkurrenz ernste Gefahr lief, nur noch auf den für sie unlohnenden Nahentfernungen an den Schnittholztransporten beteiligt zu bleiben. Der AT 1 B 1 gewährt Frachtvergünstigungen erst ab 100 km. Seine Frachtsätze liegen im günstigsten Fall nur 16% unter denen der Regelklasse E.

Die unregelmäßige Tarifbildung erstreckt sich bei bestimmten allgemeinen Ausnahmetarifen auch auf die Nebenklassen. Das befremdet auf den ersten Blick, ist doch die Bedeutung der Nebenklassen beim Wagenladungsverkehr nach Ausnahmetarifen ganz gering. Dies zeigt nachstehende Uebersicht:

Die Verteilung des Wagenladungsverkehrs auf die Nebenklassen und die Hauptklasse im Jahre 1951.

	Ausnahmetarife		Regeltarif	
	insgesamt	insg.	insg.	Kl. F. u. G.
5 t	1,2%	6,7%	3,5%	
10 t	1,5%	8,4%	6,4%	
15 t	97,3%	84,9%	90,1%	

Die Zahl derer, die nicht in der Lage sind, bei jeder Verwendung die Sätze der 15-t-Hauptklasse auszunutzen, ist in der Landwirtschaft ganz besonders groß. Zahlreiche Erzeugnisse der Landwirtschaft haben ein derart geringes Gewicht, daß selbst großräumige Wagen oft nur 5000 kg fassen. Es nimmt daher der große Anteil der Nebenklassen auch bei den zu Ausnahmetarifen aufgegebenen landwirtschaftlichen Gütern nicht wunder.

18) W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“ a. a. O. Seite 99.

Die Verteilung des Aufkommens bestimmter, zugunsten der Landwirtschaft erstellter allgemeiner Ausnahmetarife auf die Nebenklassen und die Hauptklasse 1951

AT 16 B 1		AT 16 B 5			
Kartoffeln		Gemüse	Rüben		
Kl. G		Kl. E u. F	Kl. G		
5 t	6,1 %	} 75,6 %	} 43,8 %		
10 t	20,2 %			42,9 %	14,6 %
15 t	73,7 %			32,7 %	29,2 %
} 26,3 %		24,4 %	56,2 %		
AT 21 B 3		AT 21 B 4			
Flachs, Hanf, Werg		Schafwolle			
Kl. C, D u. F		Kl. A			
5 t	82,8 %	} 75,8 %			
10 t	13,1 %			66,1 %	
15 t	4,1 %			9,7 %	
} 95,9 %		24,2 %			
AT 19 B 2		AT 19 B 7			
Futtermittel		Oelkuchen			
Kl. D u. F		Kl. F			
5 t	29,4 %	} 20,5 %	} 7,8 %		
10 t	58,0 %			6,9 %	2,8 %
15 t	12,6 %			13,6 %	5,0 %
} 87,4 %		79,5 %	92,2 %		
AT 17 B 1		AT 17 B 1			
Getreide, Mehl		Getreide, Mehl			
Kl. D		Kl. D			

Jede Abweichung von der üblichen Entfernungsstaffel bei der Frachtsatzbildung der allgemeinen Ausnahmetarife gefährdet die Einheitsfront der Landwirtschaft. Wenn die Landwirtschaft nichtsdestoweniger an allgemeinen Ausnahmetarifen mit unregelmäßiger Tarifbildung interessiert ist, so deshalb, weil sie auf die tarifliche Vorzugsbehandlung der Nebenklassen größten Wert legt. Die Reichsbahn hat bei der Erstellung von allgemeinen Ausnahmetarifen zugunsten der Landwirte weitgehend darauf Rücksicht genommen, daß viele ihrer Güter wegen ihres geringen spezifischen Gewichtes oder ihrer Sperrigkeit nicht in der Lage sind, das Ladegewicht der Wagen auszunutzen. So gewährte vor dem Kriege der AT 16 B 5 für Gemüse eine Frachtermäßigung gegenüber der Klasse F (15 t) von 12,5 %, dagegen für die Nebenklassen eine solche von 19 %. Beim AT 20 B 2 für Torfstreu und Torfmüll betrug die Frachtermäßigung gegenüber der Tarifklasse G 15 %. Demgegenüber erfreute sich die Nebenkategorie 10 t einer Frachtermäßigung von 22,7 %. Auch die AT 16 B 1 (Kartoffeln), 17 B 1 (Getreide, Mehl) und 20 B 1 (Brenntorf) bevorzugten die Nebenklassen stärker als die Hauptklasse.

Die Bundesbahn hat sich von dieser Politik noch nicht völlig freimachen können. Nach wie vor gewähren die Torftarife 20 B 1 und 20 B 2 für die 10-t-Nebenkategorie die gleichen Frachtsätze wie für die Hauptklasse. Die Ermäßigungen, die der AT 17 B 1 für Getreide und Mehl gewährt, betragen:

bei der Hauptklasse:	11 %
bei der 10-t-Kategorie:	8 %
bei der 5-t-Kategorie:	4 %

Ebenso gewährt noch der AT 16 B 1 (Kartoffeln) für 5-t-Sendungen etwas größere Vergünstigungen als den nach der Hauptklasse aufgegebenen Transporten. Bei verschiedenen allgemeinen Ausnahmetarifen für landwirtschaftliche Erzeug-

nisse beginnt aber die Bundesbahn dem Umstand Rechnung zu tragen, daß bereits die Nebenklassenzuschläge des Regeltarifs nicht entfernt die Selbstkostenlage berücksichtigen. Hierfür nur ein Beispiel: Für Gemüse gewährte der AT 16 B 5 gegenüber der Hauptklasse eine Frachtermäßigung von 12,5 % und für die Nebenklassen von 19 %. Heute betragen die Frachtermäßigungen gegenüber F 5: 13 %, F 10 und F 15: 18 %.

Solange die wichtigsten allgemeinen Ausnahmetarife aus volkswirtschaftlichen oder anderen Gründen auf eine eigene Entfernungsstaffel angewiesen sind und andere allgemeine Ausnahmetarife bei den Nebenklassen eine unregelmäßige Tarifbildung aufweisen müssen, lassen sich die allgemeinen Ausnahmetarife im Regeltarif nicht unterbringen. Diese Auffassung wird auch von Ticac geteilt. „Wie die besonderen Ausnahmetarife müssen in erster Linie die allgemeinen Ausnahmetarife bestehen bleiben, deren Frachtsätze aus spezifischen Gründen besonders gebildet werden sollen.“¹⁹⁾

Die Reichsbahn hat stets darauf geachtet, daß die unterste Klasse ihres Normaltarifs mindestens ihre vollen Selbstkosten deckte. Bei letzteren handelte es sich, was meist übersehen wird, um die Durchschnittskosten bei Aufgabe von Einzelsendungen zu 15 t.

Solange die vollen Selbstkosten für Einzelsendungen als unterste Grenze der Wertklassifikation anerkannt werden, sind der Eingliederung allgemeiner Ausnahmetarife in den Regeltarif Grenzen gesetzt. Volkswirtschaftliche Erwägungen erfordern für bestimmte Massengüter, wie Holz, Steine, Kies und Sand, Düngemittel usw. Beförderungspreise, die die Selbstkosten, welche der Bundesbahn bei der Beförderung von Einzelsendungen entstehen, wesentlich unterschreiten. So gewährt der AT 11 B 1 für Düngemittel in seiner Abteilung IV (Kalk und Mergel) eine Ermäßigung von 57 %. Beim Versand von Kartoffeln, die in die Klasse G eingestuft sind, erfreut sich die Landwirtschaft dank des AT 16 B 1 einer Frachtermäßigung von 22—26 %. Die durchschnittliche Ermäßigung des AT 2 B 1 für Bergwerkversatz (Kategorie G) stellt sich auf 48 %.

In diesen Fällen bleibt nach Spieß nur der allgemeine Ausnahmetarif übrig.²⁰⁾ Die gleiche Auffassung vertritt Ticac:

„Bei den allgemeinen Ausnahmetarifen kommt man aus wohlwollenden Gründen den allgemeinen wirtschaftlichen Erfordernissen im Verhältnis zu den Selbstkosten soweit entgegen, daß es zweckmäßig erscheint, schon durch den Charakter der Tarifierung darauf als Besonderheit hinzuweisen. Es wäre nicht angebracht, solche Ausnahmetarife, deren Frachtsätze im Verhältnis zu den Selbstkosten zu weit gehen, in ein auf lange Sicht gebildetes Normaltarifschema einzuarbeiten. Schon kurze Zeit nach der Eingliederung solcher allgemeiner Ausnahmetarife in den Normaltarif würde das besondere Verhältnis der neuen Normalkategorie zu den Selbstkosten in Vergessenheit geraten, und es wäre schwierig — wie sich dies in der Praxis nach der Neubildung von Tarifklassen oft gezeigt hat —, Anträge auf Detarifierung in diese neue Normalkategorie wirksam abzulehnen.“²¹⁾

Auf die psychologischen Momente, die gegen die Einarbeitung der allgemeinen Ausnahmetarife in den Regeltarif sprechen, wies auch der Verfasser in seiner

¹⁹⁾ Ervin Ticac, „Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems“, Hamburger Dissertation 1939, Seite 82.

²⁰⁾ W. Spieß, „Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft“, Berlin 1941, Seite 99.

²¹⁾ Ervin Ticac, a. a. O. Seite 82/83.

bereits zitierten, 1938 abgeschlossenen Schrift hin. Bestimmte allgemeine Binnenausnahmetarife stellen dadurch, daß ihre Sätze sich den Selbstkosten der Eisenbahn nähern, Vergünstigungen dar, die nur in besonderen Fällen und unter besonderen Umständen eingeräumt werden dürfen. Dieser Gesichtspunkt würde, wenn erst einmal sämtliche allgemeinen Ausnahmetarife mit Hilfe einer Verfeinerung der Wertstaffel und der Neuschaffung von Wagenladungsklassen in das Schema des Normaltarifs übergegangen wären, beim verladenden Publikum sehr schnell in Vergessenheit geraten. Die Folge wären unvernünftige Anträge auf Abtarifierung und Aufnahme von viel zu viel Gütern in die neue unterste Wagenladungsklasse²²⁾.

Die Geschichte der Eisenbahngütertarifpolitik lehrt, daß die zu geringe Ausstattung des Regeltarifs mit Klassen und die damit verbundene zu große Spannung zwischen den einzelnen Klassen die Zahl der allgemeinen Ausnahmetarife zwangsläufig vermehrt.²³⁾ Die Ausnahmetarifierung sollte aber, wie Ticac mit Recht betont, grundsätzlich nur die Ausnahmefälle nicht aber solche Fälle umfassen, die innerhalb des Normaltarifs geregelt werden können.²⁴⁾

Im Fall einer ausreichenden Klassenzahl und einer zweckmäßig aufgebauten Wertstaffel wird es der Bundesbahn möglich sein, allgemeine Ausnahmetarife mit regelmäßiger Tarifbildung und Frachtsätzen, welche die unterste Tarifklasse nicht unterschreiten, in ihren Regeltarif aufzunehmen. Kommt es zu einer befriedigenden Lösung des Verhältnisses zwischen Schiene und Straße, so entfällt die Notwendigkeit der Erstellung von allgemeinen Ausnahmetarifen mit unregelmäßiger Tarifbildung aus Gründen der Koordinierung. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß auch in diesem Fall das Anwendungsgebiet für allgemeine Ausnahmetarife mit unregelmäßiger Tarifbildung immer noch verhältnismäßig groß sein wird. Die Bundesbahn wird in aller Zukunft Instrument der staatlichen Wirtschaftspolitik bleiben. Hierfür nur ein Beispiel:

Wie in anderen Ländern, so besteht auch in der Bundesrepublik das Bedürfnis nach Errichtung eines breiten Heizölmarktes. Der Bundesbahn ist aber aufzulegen, bei der Einführung eines Heizöltarifs auf die Interessen des Kohlenbergbaus Rücksicht zu nehmen. Aus diesem Grunde erstrebt sie die Abstimmung der Beförderungspreise beider Brennstoffe aufeinander. Dem Kohlenbergbau muß der industrielle „Normalverbraucher“ als Abnehmer erhalten bleiben. Dagegen sollen die auf den Heizölverbrauch wirklich angewiesenen Industriezweige in die Lage versetzt werden, sich endgültig auf die ausschließliche Verwendung von Heizöl umzustellen. Die Lösung des Problems der Heizöltarifierung ist weder über den Regeltarif noch mit Hilfe eines Ausnahmetarifes, der auf sämtlichen Entfernungsstufen die dem Heizwertverhältnis zwischen Heizöl und Kohle entsprechende Klasse E gewährt, möglich. Diese Aufgabe kann allein ein Ausnahmetarif mit unregelmäßiger, d. h. nach Entfernungsstufen unterschiedlicher Frachtsatzbildung erfüllen.

Es gibt indessen eine Möglichkeit, dem Gesichtspunkt Rechnung zu tragen, daß die allgemeinen Ausnahmetarife Regeltarifcharakter aufweisen. Man könnte einen neuen Oberbegriff „Regeltarife“ schaffen und bei diesen zwischen dem allgemeinen Regeltarif (Normaltarif) und den speziellen Regeltarifen (Spezialtarifen) unterscheiden. In diesem Fall würde der Normaltarif die bisherigen Tarifklassen

²²⁾ Paul Schulz-Kiesow, a. a. O. Seite 131.

²³⁾ dto. Seite 131 ff.

²⁴⁾ Ervin Ticac, a. a. O. Seite 74.

A–G enthalten, während unter Spezialtarifen die jetzigen allgemeinen Ausnahmetarife zu verstehen wären. Als Ausnahmetarife hätten dann nur die besonderen Ausnahmetarife zu gelten.

III

In jüngster Zeit wird der Einwand erhoben, daß bei den Bemühungen um die Wiederauseinanderziehung der Wertstaffel die Bedeutung des Regeltarifs überschätzt werde. Nach jüngsten Statistiken würden 68% aller Güter zu Ausnahmetarifen gefahren. Eine gemeinwirtschaftliche Orientierung des Regeltarifs erfordere daher nur einen relativ geringen Prozentsatz der Verkehrsnachfrage.²⁵⁾ Diese Auffassung konnte nur deshalb entstehen, weil die eigentliche Zugehörigkeit des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs zum Regeltarif übersehen wird und sich Verkehrswissenschaft und Verkehrspraxis der immanenten Bedeutung des AT 6 B 1 für den industriellen Standort und die Raumordnung nicht mehr voll bewußt sind.²⁶⁾

Die Nachkriegsliteratur gibt das z. Zt. der deutschen Länderbahnen bei der horizontalen Staffeln bestandene Spannungsverhältnis zwischen der höchsten und der niedersten Tarifklasse mit 100 : 42 an.²⁷⁾ Hiervon war aber in Wirklichkeit nur von 1877–1897 die Rede.

Am 1. Januar 1890 gelangte zum Zweck der Abtarifierung von Gütern des Spezialtarifs III der Rohstofftarif 2 zur Einführung.²⁸⁾ Diesem allgemeinen Ausnahmetarif lag eine für alle Entfernungen gleiche ermäßigte Abfertigungsgebühr von 7 Pfg je 100 kg und ein Streckensatz von 2,2 Pf je tkm für Entfernungen bis 350 km mit Anstoß von 1,4 Pf je tkm für weitere Entfernungen zugrunde. Ursprünglich galt der Tarif nur für Erde, Sand, Kies, geringwertige Düngemittel, Rüben und Kartoffeln. Aus diesem Grunde hatte er zunächst für den industriellen Standort und die Raumordnung keinerlei Bedeutung. Das änderte sich aber schlagartig, als am 1. April 1897 die festen Brennstoffe in den AT 2 einbezogen wurden. Bis dahin gehörte Kohle der niedrigsten Wagenladungsklasse des Regeltarifs an. Die Sätze des Spezialtarifs III betragen:

Streckenfracht: bis 100 km 2,6 Pf, über 100 km 2,2 Pf je tkm;

Abfertigungsgebühr: bis 50 km 6 Pf, 51–100 km 9 Pf, über 100 km 12 Pf je 100 kg. Sieht man von den Nebenklassen ab, so zählte der Reformtarif von 1877 nur 4 Wagenladungsklassen. Die Frachtsätze der obersten und untersten Tarifklasse verhielten sich zueinander wie 100 : 42,4. Die Abtarifierung der Kohle aus Spezialtarif III nach AT 2 bedeutete eine erhebliche Ausweitung der Wertstaffel. Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik betrachteten erst jetzt den allgemeinen Ausnahmetarif 2 als wirklich zum Regeltarif gehörig und gaben fortan das Spannungsverhältnis zwischen den Eckklassen des Normaltarifs mit 100 : 38,6 an.

²⁵⁾ Dr. P. Helfrich, „Raumordnung, Tarifpolitik und Verkehrsordnung“, Sonderdruck aus dem Jahrbuch: Brandt, Schiene und Straße 1952, Seite 8.

²⁶⁾ Dies gilt allerdings nicht von Helfrich.

²⁷⁾ Ilagner, „Die Eisenbahngütertarif-Reform und ihre Auswirkungen“, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Heft 7, Nürnberg 1951, Seite 6; Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschiffahrt“, Düsseldorf 1949, Seite 35.

²⁸⁾ Die Abtarifierung von Massengütern konnte nur auf dem Wege über allgemeine Ausnahmetarife erfolgen. Der Bundesrat hatte seine Zustimmung zum Reformtarif davon abhängig gemacht, daß nur 3 Spezialtarife eingeführt wurden. So kam es zur Erstellung immer neuer allgemeiner Ausnahmetarife.

Der allgemeine Rohstofftarif hat, seitdem er auch für Kohle galt, die von den deutschen Eisenbahnen und ihrer Tarifpolitik ausgehende dezentralisierende Wirkung wesentlich verstärkt. Der dezentralisierende Einfluß des AT 2 ist noch größer, als aus der Ausweitung des Spannungsverhältnisses von 100 : 42,4 auf 100 : 38,6 hervorgeht. Diese Verhältniszahlen beziehen sich auf die Entfernung 200 km. Der Reformtarif von 1877 war praktisch ein Kilometertarif.²⁹⁾ Dagegen handelte es sich beim AT 2 bereits um einen echten Staffeltarif.³⁰⁾ Aus diesem Grunde kam die Abtarifierung der Kohle einseitig der Industrie der peripheren Räume zugute. Hiervon zeugen die beiden nachstehenden Uebersichten:

1. Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der obersten Wagenladungsklasse und denjenigen für Kohle in den Perioden 1877/1896 und 1896/1914.

Entfernungen	1877—1896	1897—1914
200 km	100 : 42,4	100 : 38,6
500 km	100 : 39,1	100 : 33,7
600 km	100 : 38,7	100 : 32,0
700 km	100 : 38,4	100 : 30,8
800 km	100 : 38,2	100 : 29,9
1000 km	100 : 37,9	100 : 28,6

2. Die prozentuale Spannung zwischen Spezialtarif III und AT 2.

bei 200 km: 8,9 %	bei 700 km: 19,9 %
bei 500 km: 13,9 %	bei 800 km: 21,6 %
bei 600 km: 17,4 %	bei 1000 km: 24,6 %

Die große Bedeutung des AT 2 für die Industrie der Randgebiete zeigt auch folgendes Beispiel. Ein Fertigwarenfabrikant bezieht Kohlen aus einer Entfernung über 600 km. Von 1877—1896 hatte er für Kohlen nach Sp. T. III 144 Pf je 100 kg Fracht zu zahlen. Nach Einbeziehung der Kohle in den allgemeinen Rohstofftarif betrug seine Frachtbelastung nur 119 Pf je 100 kg. Er erfreute sich somit seit 1897 einer Senkung seiner Kohlenbezugskosten um 25 Pf je 100 kg = 17,3%. Dagegen brachte die Abtarifierung seinem 50 km von der nächsten Zeche entfernten Konkurrenten nur eine Herabsetzung der Kohlenfrachten von 19 auf 18 Pf je 100 kg. Sein Wettbewerber mußte sich somit mit einer Frachtersparnis von 1 Pf = 5,3% begnügen.

Die Ständige Tarifkommission hat vor dem Kriege den allgemeinen Rohstofftarif grundsätzlich als vierten Spezialtarif angesehen. Entsprechend der allgemein angewandten Praxis hat auch der Verfasser den AT 2 stets als zum Normaltarif der Länderbahnen gehörig betrachtet.³¹⁾

Die Verreichlichung der Länderbahnen ermöglichte in Deutschland den Uebergang vom Kilometertarif zum Staffeltarif. Die vertikale Staffelung des Normaltarifs vom 1. Dezember 1920 war bei den einzelnen Klassen verschieden stark und verlief unregelmäßig. Die zunächst verhältnismäßig schwache Staffelung

²⁹⁾ 1880 erfolgte allerdings im Spezialtarif III eine Staffelung der Streckenfracht. Diese war aber überaus gering. Bei Entfernungen über 100 km gewährte Sp. T. III den Einheitsstreckensatz 2,2 Pf je tkm.

³⁰⁾ Anders als bei der allgemeinen Stückgutklasse und dem Spezialtarif III war dem Prinzip der Entfernungsstaffel beim AT 2 sehr stark Rechnung getragen worden. Bei 500 km erfüllte hier die Streckenfracht bereits eine Ermäßigung auf 75%. Dagegen betrug die Verhältniszahl (100 km = 100) beim Staffeltarif der Reichsbahn seit 1. 10. 1922 bei 500 km erst 80.

³¹⁾ Paul Schulz-Kiesow, a. a. O. Seite 133 und Seite 213 ff.

wurde bereits am 1. Februar 1922 wesentlich verschärft. Am 1. Oktober 1922 kam es zur gleichmäßigen Staffelung aller Tarifklassen.

Der Normaltarif vom 1. Dezember 1920 brachte die bedeutsame Steigerung der Spannung zwischen der obersten und untersten Wagenladungsklasse von 100 : 38,6 auf 100 : 30,3. Vom 1. Oktober 1922 bis zum 31. Juli 1927 verhielten sich bei 200 km die Frachtsätze der höchsten und der niedrigsten Frachttarifklasse zueinander wie 100 : 26,1. In der Folge zwang der Lastkraftwagenwettbewerb die Reichsbahn zu immer neuen Abschwächungen ihres Werttarifsystems. Am 1. Oktober 1936 betrug das Spannungsverhältnis zwischen den Eckklassen des Regeltarifs nur noch 100 : 34,2.

Anlässlich der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 wurde der allgemeine Rohstofftarif abgeschafft und hierfür eine fünfte Wagenladungsklasse geschaffen.³²⁾ Bereits am 1. Januar 1923 wurde eine sechste Wagenladungsklasse eingeführt, der sich am 1. August 1927 eine siebente anschloß. Heute entspricht die Tarifklasse G dem früheren AT 2.

Die Kohle blieb vom Einbau des AT 2 in den Regeltarif ausgeschlossen. Aus diesem Grunde führte die Reichsbahn alsbald den allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 ein.

Kohle gehört allerdings der Klasse F an. Ihre Einstufung in diese im Vergleich zu ihrem Wert zu hohe Tarifklasse bezweckte in erster Linie die Erschwerung der Kohleneinfuhr aus dem Ausland. Im Rahmen des gesamten öffentlichen Kohlenverkehrs der Reichsbahn war das Kohlenaufkommen des Regeltarifs minimal. Obwohl auch der Kohlenablauf der nicht in den örtlichen Geltungsbereich des AT 6 U 1 aufgenommenen Binnenhäfen nach Fk erfolgt, war 1938 der Regeltarif mengenmäßig nur mit 1,5%, was die tkm-Leistungen anbelangt, sogar nur mit 0,6% am öffentlichen Kohlenverkehr der Reichsbahn beteiligt.³³⁾ Soweit die Bezieher sich nicht des Vorteils besonderer Ausnahmetarife erfreuen, erfolgt der Kohlenversand der deutschen Zechen nach dem AT 6 B 1.

Der Einbau des AT 2 in den Regeltarif hatte auf den industriellen Standort keinerlei Einfluß. Die landwirtschaftlichen Güter und die Düngemittel hielten sich nur kurze Zeit im Regeltarif auf und fanden in allgemeinen Ausnahmetarifen Aufnahme. 1937 wurden auch Grubenhölzer und Zellstoffholz aus dem Regeltarif wieder herausgenommen und zu ihren Gunsten die allgemeinen Ausnahmetarife 1 B 34 und 1 B 21 eingeführt.³⁴⁾ Ohne die ständige Detarifierung bisher höher eingestufte Rohstoffe wäre die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs zu einer leeren Tarifklasse geworden. Die Vermehrung der Zahl der Klassen des Normaltarifs führte ausschließlich wegen dieser Abtarifierungen zu einer Stärkung der dezentralisierenden Wirkungen des deutschen Eisenbahngütertarifs.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß der AT 2 der Notwendigkeit, bestimmte Güter des Spezialtarifs III abzutarifieren, seine Entstehung verdankte. Die Tarifreform vom 1. Dezember 1920 führte mit Ausnahme von Kohle die Güter des AT 2 wieder in den Regeltarif zurück. In kurzer Zeit mußten für die

³²⁾ Gleichzeitig wurde der allgemeine Ausnahmetarif 4 (Düngekalk) in den Normaltarif eingegliedert.

³³⁾ Wirkliche Bedeutung erlangte der Kohlenversand zum Regeltarif erst seitdem die Bundesrepublik Kohle aus den USA bezieht. 1951 entfielen vom öffentlichen Kohlenverkehr der Bundesbahn der Menge nach 7,7% und tkm-mäßig 5,9% auf die Kohlenklassen des Regeltarifs.

³⁴⁾ Offiziell gehören alle diese Güter nach wie vor der Tarifklasse G an, doch hat dies nur formale Bedeutung.

gleichen Güter wieder allgemeine Ausnahmetarife erstellt werden. Die neuen Ausnahmetarife gewährten aber wesentlich höhere Ermäßigungen als der AT 6 B 1. Die Kohle erfuhr somit seitens der Reichsbahn eine relative Schlechterstellung.

Die Länderbahnen hatten die festen Brennstoffe wesentlich stärker als die den untersten Regelklassen angehörenden industriellen Rohstoffe tarifarisch begünstigt. Die Reichsbahn begnügte sich demgegenüber mit einer weitgehenden Anpassung der Frachtsätze des AT 6 B 1 an diejenigen der untersten Tarifklasse ihres Regeltarifs. Die völlige Gleichstellung des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs mit der Wagenladungsklasse G erwies sich allerdings als unmöglich. Im Interesse des Wettbewerbsausgleichs zwischen den verschiedenen Standorten des Kohlenbergbaus wandte die Reichsbahn bei der Frachtsatzbildung des AT 6 B 1 eine vom allgemeinen Staffeltarif abweichende Vertikalstaffel an. Kurz vor dem Kriege kostete die Beförderung von Kohlen nach dem AT 6 B 1 bei Entfernungen von bis zu 250 km 1—2 Pf je 100 kg mehr als diejenige von Gütern der Regelklasse G. Bei darüber hinaus gehenden Entfernungen unterschritten die Frachtsätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs diejenigen der untersten Tarifklasse. Bei 300 km betrug der Frachtvorsprung der Kohle mit 4 Pf je 100 kg 4,3%. Darauf begann der Frachtvorsprung der Kohle ständig zu wachsen. Bei 700 und 800 km stellte er sich auf 15 Pf je 100 kg bzw. 9,5 und 9,0%. Darauf fiel auch der absolute Vorsprung wieder. Bei 1000 km machte er nur noch 4 Pf oder 2,2% aus.

Die revierferne Fertigwarenindustrie zog aus der unregelmäßigen Tarifbildung des AT 6 B 1 zweifellos Nutzen. Man darf aber nicht übersehen, daß trotz der Begünstigung der weiten Entfernungen durch den AT 6 B 1 die Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen den Randgebieten keine ins Gewicht fallenden Verbesserungen des Spannungsverhältnisses zwischen den Frachtsätzen der obersten Wagenladungsklasse und denjenigen für Kohle eingebracht hatte. Die eigentlichen Nutznießer der Auseinanderziehung der Wertstaffel und des Uebergangs vom Kilometer tarif zum Staffeltarif waren die 1914 den Spezialtarifen II und III angehörenden Halbfabrikate und Rohstoffe. Die Kohle hat von den Wandlungen der Eisenbahngütertarifpolitik zwischen den beiden Weltkriegen relativ wenig profitiert. Davon zeugt die nachstehende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der obersten Wagenladungsklasse einerseits und denjenigen der untersten Regeltarifklasse und für Kohle andererseits 1914 und 1936.

Entfernungen	1914		1936	
	a) zwischen B und Sp. T. III	b) zwischen B und AT 2	a) zwischen A und G	b) zwischen A und AT 6 B 1
50 km	100 : 45,2	100 : 42,9	100 : 43,3	100 : 43,3
100 km	100 : 48,6	100 : 40,3	100 : 36,2	100 : 37,1
200 km	100 : 42,4	100 : 38,6	100 : 34,2	100 : 35,1
300 km	100 : 40,6	100 : 38,0	100 : 33,5	100 : 32,0
400 km	100 : 39,7	100 : 36,1	100 : 33,0	100 : 31,0
500 km	100 : 39,1	100 : 33,7	100 : 32,5	100 : 31,0
600 km	100 : 38,7	100 : 32,0	100 : 32,5	100 : 29,6
700 km	100 : 38,4	100 : 30,8	100 : 32,5	100 : 29,4
800 km	100 : 38,2	100 : 29,9	100 : 32,2	100 : 29,3
1000 km	100 : 37,9	100 : 28,6	100 : 32,1	100 : 31,4

Wie bereits nachgewiesen, kam die Vermehrung der Tarifklassen in erster Linie den Rohstoffen zugute. Seit 1927 entsprach die Wagenladungsklasse G praktisch dem früheren Spezialtarif III. 1936 ergaben sich daher für Rohstoffe und Kohlen folgende Frachtindizes (1914 = 100):

Entfernungen	Rohstoffe des ehemaligen Spezialtarifs III	Kohle des ehemaligen AT 2
50 km	136,8	144,4
200 km	123,2	139,2
300 km	119,2	121,9
400 km	114,0	117,6
500 km	107,4	119,0
600 km	102,1	112,6
700 km	95,2	107,5
800 km	88,8	103,4
1000 km	77,2	100,0

Der AT 6 B 1, auf den 1938 nicht weniger als 14,2% der Einnahmen der Reichsbahn aus ihrem öffentlichen Güterverkehr entfielen, war bereits vor dem Kriege einer der wichtigsten Gewinnträger der deutschen Eisenbahnen.

Da die Kohle ein reines Gewichtsverlustmaterial ist, beeinflussen die Bezugskosten für Kohle die Selbstkosten der revierfernen Fertigwarenindustrie noch stärker als die Rohstofffrachten. Die relative Schlechterstellung der Kohle durch die Reichsbahngütertarifpolitik bedeutete für die arbeits- und konsumorientierte Industrie der Randgebiete eine gewisse Beeinträchtigung ihrer Standortbedingungen. Ihr Ausmaß darf allerdings auch nicht überschätzt werden.

Wegen der ständig zunehmenden Konkurrenz, welche der Lastkraftwagen der Eisenbahn bereitet, schlug die Ständige Tarifkommission auf ihrer 207. Sitzung in Ueberlingen vom 23. und 24. Juni 1949 eine wesentliche Zusammendrängung der horizontalen Staffel vor. Nach ihren Wünschen sollte auf dem Wege über eine Ermäßigung der oberen und einer Anhebung der unteren Tarifklassen das Spannungsverhältnis von 100 : 34,2 auf 100 : 51,0 vermindert werden. Die Tarifreform vom 1. Januar 1950 brachte indessen nur eine Verringerung der Spannung zwischen der obersten und untersten Regeltarifklasse auf 100 : 49,1. Am 15. Oktober 1951 kam es wieder zu einer leichten Verstärkung der Wertstaffel. Das Spannungsverhältnis zwischen den beiden Eckklassen des Normaltarifs beträgt heute 100 : 45,2. Im Interesse der peripheren Räume wurde die Entfernungstaffel wesentlich verschärft.

Während die Hauptverwaltung der Bundesbahn und die Tarifdezernenten der Eisenbahndirektionen einer erneuten Zusammenpressung der Wertstaffel das Wort reden, wünscht die gesamte deutsche Wirtschaft eine weitere Auseinanderziehung der horizontalen Staffel. Da die Notlage der sich von Flensburg bis Freilassing erstreckenden roh- und brennstoffarmen, unter Bezugs- und Absatzferne leidenden Randgebiete infolge der politischen und wirtschaftlichen Zerreißung Deutschlands und wegen ihres hohen Anteils an den Flüchtlingen noch größer als vor dem Kriege ist, wäre ein Spannungsverhältnis zwischen den Eckklassen des Regeltarifs, wie es mit 100 : 26,1 noch 1927 bestanden hat, zweifellos erwünscht. Die Konkurrenz des Straßenverkehrs verhindert aber selbst die Wiederherstellung der in den Jahren 1931—1949 geltenden Klassenabstufung von 100 : 34,2. Wirtschaft und Wissenschaft betrachten aber das heutige Spannungsverhältnis von 100 : 45,2 vom Standpunkt der Raumordnung als untragbar. Der

so dringend notwendige verstärkte Einsatz des Werttarifsystems läßt sich aber nur verantworten, wenn Gewähr dafür besteht, daß er nicht zu einem erneuten Einbruch des Lastkraftwagens in den Besitzstand der Schiene an höher rentierenden Verkehrsleistungen, besonders in dichten Verkehrsbeziehungen, führt.

Das Problem Schiene—Kraftwagen ist erst dann gelöst, wenn der Straßenverkehr gemeinwirtschaftliche Aufgaben übernimmt. Dies erfordert aber den Zusammenschluß des Straßenverkehrs zu einer RKB-ähnlichen Organisation, welche den Ausgleich der Erlöse der Unternehmer aus rentablen und unrentablen Verkehrsleistungen durchführt. Solange der Kraftverkehr nicht in der Lage ist, sich an der Bedienung der verkehrsschwachen Gebiete ausreichend zu beteiligen und sich statt dessen überwiegend dem Knotenpunkten-Verkehr widmet, sollte er mit einer zweckgebundenen Ausgleichsabgabe belegt werden.

Bisher haben sich der gewerbliche Kraftverkehr, der Werkverkehr, der Bundesverband der deutschen Industrie und der Deutsche Industrie- und Handelstag der Einführung der Ausgleichsabgabe entschieden widersetzt. Kommt es indessen nicht in naher Zukunft zu einer befriedigenden Lösung des Problems Schiene—Straße, so ist die Fortführung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik in Frage gestellt. Die Entbindung der Bundesbahn von ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben würde die Notlage aller Randgebiete unerträglich verschärfen und das Wettbewerbsverhältnis zwischen den drei großen Verkehrsträgern von Grund auf verschieben.

Im Frühjahr 1952 wurde der gespaltene Kohlenpreis durch einen Einheitspreis ersetzt. Diese Maßnahme hatte eine Kohlenpreiserhöhung um 10 DM je t zur Folge. Für die Bundesbahn ergaben sich hieraus jährliche Mehrausgaben von rd. 130 Mill. DM.

Es ist damals angeregt worden, diese 130 Mill. DM durch eine entsprechende Anhebung der Kohlentarife hereinzubringen. Die Umlegung der Mehrausgaben der Bundesbahn aus der Kohlenpreiserhöhung auf ihren öffentlichen Kohlenverkehr hätte die Anhebung aller Kohlentarife um mindestens 12% erfordert. Die Auswirkung einer solchen Maßnahme auf den industriellen Standort und die Raumordnung zeigt folgende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der Tarifklasse A einerseits und denjenigen der Klasse G und des AT 6 B 1 andererseits.

Entfernungen	Frühjahr 1952		nach Anhebung des AT 6 B 1 um 12%	
	a) zwischen A und G	b) zwischen A und AT 6 B 1	a) zwischen A und G	b) zwischen A und AT 6 B 1
200 km	100 : 45,2	100 : 46,1	100 : 45,2	100 : 51,5
400 km	100 : 43,8	100 : 41,2	100 : 43,8	100 : 46,2
600 km	100 : 40,4	100 : 37,5	100 : 40,4	100 : 42,0

Schätzungsweise entfallen 55% der gesamten Kohlentransporte auf die rohstoffarmen Räume. Betrachtet man diejenigen Verbraucher, welche ihre Kohlen auf Entfernungen über 450 km beziehen, als die Angehörigen der revierfernen Gebiete, so waren diese 1951, gemessen an den tkm, mit 40,4% am öffentlichen Kohlenverkehr der Bundesbahn beteiligt. Ihr Anteil an den Erlösen des Kohlenverkehrs der Bundesbahn betrug im gleichen Jahr 29,8%.

Materiell gesehen, ist nicht die Tarifklasse G, sondern der AT 6 B 1 die unterste Wagenladungsklasse des Regeltarifs. Im Vergleich zum AT 6 B 1 spielt die Wagenladungsklasse G eine untergeordnete Rolle. Läßt man den Kohlenverkehr

nach Klasse G außer Ansatz, so machten 1951 die tkm-Leistungen der Tarifklasse G nur 12,9% derjenigen des AT 6 B 1 aus.³⁵⁾ Die überragende Bedeutung des AT 6 B 1 für den industriellen Standort kommt darin zum Ausdruck, daß 1951 sein tkm-Aufkommen dasjenige des gesamten Regeltarifs um ein Geringes (1,5%) überschritt.³⁶⁾ Aus diesem Grunde würde jede auf die Kohlentarife beschränkte Tarifierhöhung eine verhängnisvolle Aushöhlung des gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs bedeuten.

Vom Standpunkt der Raumordnung war es schon bedauerlich, daß man sich anlässlich der Tarifreform vom 1. Dezember 1920 entschloß, die Frachtsätze des neuen AT 6 B 1 weitgehend an diejenigen der untersten Regeltarifklasse anzupassen. Diese Maßnahme ist kaum mehr rückgängig zu machen. Die Wertstaffel büßt aber den größten Teil ihrer dezentralisierenden Wirkungen ein, so bald das gegenwärtige Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der Regeltarifklasse G und denjenigen des AT 6 B 1 auch nur unwesentlich zum Nachteil des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs verändert wird. Die einseitige Anhebung der Kohlentarife um nicht weniger als 12% hätte die Notlage der revierfernen Gebiete unerträglich gesteigert. Ebenso ungünstig würde sich die Herausnahme des AT 6 B 1 und der übrigen Kohlentarife aus einer Frachtsenkungsaktion zu Gunsten der unteren Regeltarifklassen für die Wirtschaft der Randgebiete auswirken.

Solange die Frachtsätze der Tarifklasse G nur unwesentlich von denjenigen des AT 6 B 1 abweichen, kann man sich damit abfinden, daß bei der Ermittlung des Spannungsverhältnisses zwischen den Eckklassen des Regeltarifs die Frachtsätze der Tarifklassen A und G einander gegenübergestellt werden. Nur darf unter keinen Umständen in Vergessenheit geraten, daß der allgemeine Kohlenausnahmetarif Bestandteil des Normaltarifs ist. Lediglich die besondere Vertikalstaffel des AT 6 B 1 verhindert seine Eingliederung in das Regeltarifschema. Nicht aus irgendwelchen optischen Gründen, sondern im Interesse der Raumordnung und der Sicherstellung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben muß man mit allem Nachdruck die Anerkennung des Regeltarifcharakters des AT 6 B 1 durch die Verkehrspolitik und die Verkehrswissenschaft fordern. Die tatsächliche Bedeutung des Normaltarifs geht aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

Die Verteilung des Wagenladungsverkehrs auf Regel- und Ausnahmetarife im Fall der Zurechnung des AT 6 B 1 zum Regeltarif.

	Menge	Erlöse	tkm	mittlere Versandweite
1938				
Regeltarife	54,0	57,4	43,6	141 km
Ausnahmetarife	46,0	42,6	56,4	214 km
1951				
Regeltarife	57,6	58,6	46,8	161 km
Ausnahmetarife	42,4	41,4	53,2	249 km
1952				
Regeltarife	55,6	56,5	44,2	154 km
Ausnahmetarife	44,4	43,5	55,8	243 km

³⁵⁾ Selbst die mächtige Rohstoffklasse F erreichte 1951, wenn man die Kohlenklasse Fk unberücksichtigt läßt, nur 40,7% der tkm-Leistungen des AT 6 B 1.

³⁶⁾ 1952 übertrafen die tkm-Leistungen des AT 6 B 1 diejenigen des Regeltarifs sogar um 14,2%. 1938 allerdings unterschritt des tkm-Aufkommen des AT 6 B 1 dasjenige des Normaltarifs um ein Drittel.

Damit glaubt der Verfasser nachgewiesen zu haben, daß der Vorwurf, die ökonomisch-wirtschaftliche Orientierung des Regeltarifs erfasse nur einen relativ geringen Prozentsatz der Verkehrsnachfrage, in keiner Weise berechtigt ist.

Nachstehende Tabelle unterstreicht die große Verkehrsbedeutung des in Wirklichkeit zum Normaltarif gehörenden allgemeinen Kohlenausnahmetarifs:

Der Anteil des AT 6 B 1 am Wagenladungsverkehr der Bundesbahn 1951.

	Menge	Erlöse	tkm
am gesamten Wagenladungsverkehr	25,6 %	23,7 %	23,6 %
an allen Ausnahmetarifen	37,7 %	36,1 %	30,7 %
an den allgemeinen Ausnahmetarifen	60,1 %	63,1 %	61,2 %

IV

Ich wende mich nunmehr den übrigen allgemeinen Ausnahmetarifen zu. Die Betrachtung stützt sich auf nachstehende Uebersicht:

Die Aufteilung der allgemeinen Ausnahmetarife nach Güterarten (ohne Kohle) im Jahre 1951.

	Menge	Erlöse	tkm	Entfernung
Holz	5,3 %	10,1 %	12,4 %	405 km
landwirtschaftl. Erzeugnisse und Dünger	39,6 %	42,1 %	49,9 %	220 km
Seefische	0,2 %	0,9 %	0,7 %	576 km
Land- u. Forstwirtschaft und Ernährung	45,1 %	53,1 %	63,0 %	244 km
Baustoffe	30,5 %	24,5 %	22,7 %	130 km
sonstige Rohstoffe	17,2 %	8,8 %	5,2 %	53 km
Mineralöl und -erzeugnisse	6,5 %	12,4 %	8,3 %	224 km
übrige Güter	0,7 %	1,2 %	0,8 %	202 km
insgesamt	100,0 %	100,0 %	100,0 %	174 km

Läßt man die Kohlen außer Ansatz, so stellte sich 1951 die mittlere Versandweite bei den allgemeinen Ausnahmetarifen auf 174 km.

Die Begünstigungen durch allgemeine Ausnahmetarife sind sehr ungleich auf die verschiedenen Wirtschaftszweige verteilt. Sie kommen in erster Linie der Landwirtschaft und den Steinbrüchen bzw. der Bauwirtschaft zu Gute.

Charakteristisch für die den Versand von Steinen, Kies und Sand begünstigenden allgemeinen Ausnahmetarife ist ihre verhältnismäßig geringe mittlere Versandweite. Sie betrug 1951 bei den Ausnahmetarifen 2 B 1 (Kies, Sand u. Steine), 5 B 1 (Wegebaustoffe) und 3 B 2 (Baustoffe) 130 km.

Sie gewähren gegenüber den Tarifklassen F und G beträchtliche Ermäßigungen. Insgesamt nimmt die Bundesbahn bei diesen drei allgemeinen Ausnahmetarifen Frachtausfälle von schätzungsweise 45 Mill. DM in Kauf³⁷⁾. Frachtausfälle sind aber nicht notwendig Verluste. Ein Blick auf die Stufenstatistik zeigt, daß die überwiegend in verkehrsschwachen Gegenden ansässigen Steinbrüche beim Versand auf nahe Entfernungen auf die guten Dienste der Bundesbahn nicht verzichten wollen und können. Um so bedauerlicher ist es, daß der Straßenverkehr

³⁷⁾ Die vom Verfasser genannten „Frachtausfälle“ entsprechen der Differenz zwischen den im Fall der Anwendung des Regeltarifs erreichten Einnahmen und den tatsächlichen Erlösen aus den betreffenden allgemeinen Ausnahmetarifen.

in zunehmendem Umfang der Eisenbahn die trotz der niedrigen Frachtsätze für sie lohnenden Transporte an Steinen, Sand und Kies auf mittlere Entfernungen streitig macht. Auf diese Weise wird es der Bundesbahn mehr und mehr unmöglich gemacht, ihren gemeinwirtschaftlichen Pflichten gegenüber den durchweg in verkehrsschwachen Gegenden ansässigen Steinbrüchen nachzukommen.

Sieht man vom AT 6 B 1 für Kohle ab, so zieht die eigentliche Industrie aus den allgemeinen Ausnahmetarifen nur geringen Nutzen. Zu Gunsten des Bergbaues sind zwei allgemeine Ausnahmetarife eingeführt worden. Von großer Bedeutung ist allein der AT 2 B 3 für Bergwerkversatz. Er bestand bereits zur Zeit der Länderbahnen als AT 2 d für Stoffe zum Spülversatz. Der AT 2 B 3 gilt für Entfernungen von bis zu 100 km. 1951 gelangten nach diesem Tarif rd. 1,3 Mill. t zur Abfertigung. Dabei ergab sich eine mittlere Versandweite von nur 22 km. Die deutschen Eisenbahnen haben bei der Beförderung von Gütern der untersten Regeltarifklassen auf nahe Entfernungen stets Geld zugesetzt. Erst recht gilt dies von einem Ausnahmetarif, dessen Frachtsätze diejenigen der untersten Wagenladungsklasse um 36 bis 46 % unterschreiten. Der AT 2 B 3 ist ein echter, dem Wettbewerb anderer Verkehrsträger in keiner Weise ausgesetzter Subventionstarif, bei dem die Bundesbahn einen jährlichen Verlust von vielleicht 2 Mill. DM erleidet.

Zu den allgemeinen Ausnahmetarifen zählt auch der AT 7 B 1 für Eisenerz. Er spielt aber für die Erzversorgung der eisenschaffenden Industrie nur eine untergeordnete Rolle. Von den tkm-Leistungen sämtlicher Erztarife der Bundesbahn entfielen 1951 nur 2,2 % auf den AT 7 B 1. Er gewährt gegenüber der Tarifklasse G Frachtermäßigungen von bis zu 17 %.

Der Unterstützung der Kalkindustrie dient der AT 4 B 1 für Kalkstein und Dolomit. Es handelt sich um einen der wenigen allgemeinen Ausnahmetarife mit regelmäßiger Tarifbildung. Seine Frachtsätze sind durch Abtarifierung von F auf G entstanden und gewähren somit 18 % Ermäßigung. Sein Verkehrsaufkommen ist mit rd. 4,3 Mill. t recht bedeutend. Da seine mittlere Versandweite nur 57 km beträgt, kommt die Bundesbahn bei diesem Tarif kaum auf ihre Kosten. Ihre jährlichen Frachtausfälle dürfen mit 4,5 Mill. DM angenommen werden. Die allgemeinen Ausnahmetarife für Mineralöl und dessen Derivate sind Gewinnsträger der Eisenbahn. Die Bedeutung der allgemeinen Ausnahmetarife für den industriellen Standort ist, wenn man den AT 6 B 1 dem Regeltarif zurechnet, äußerst gering.

Im Interesse der Vermeidung einer Verteuerung der Lebenshaltung der breiten Massen ebenso sehr wie in Erkenntnis der Notwendigkeit der Existenzsicherung der Landwirtschaft war die Reichsbahn bemüht, bei der Einstufung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse in den Normaltarif häufig auf die Anwendung des Werttarifprinzips zu verzichten und darüber hinaus zahlreiche Ausnahmetarife zu erstellen. Da die Reichsbahn aber auf ihre Rentabilität bedacht sein mußte, subventionierte praktisch die Industrie die Landwirtschaft³⁸⁾.

Nur sehr wenige Erzeugnisse der Landwirtschaft gehören den oberen Wagenladungsklassen an. So werden Butter, Käse, Eier, Milch, Fleisch und geschlachtete Tiere zur Wagenladungsklasse B befördert. In der Tarifklasse C befinden sich u. a. Flachs und Hanf, Oelfrüchte und Oelsaaten. Getreide, Hülsenfrüchte und

³⁸⁾ Siehe hierzu ausführlich Paul Schulz-Kiesow, „Die Förderung der Landwirtschaft durch die Gütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1950, Heft 3, Seite 250/261.

Mühlenerzeugnisse wurden 1936 von C nach D abtarifiert. Für landwirtschaftliche Maschinen, die ursprünglich der Klasse A zugewiesen waren, werden seit 1926 die Frachtsätze der Klasse C bezahlt.

Die große Masse der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die zu Ernährungs- oder Futterzwecken dienen, sind in die beiden untersten Klassen F und G eingereiht. Nach F tarifieren u. a. Gemüse sowie gedörrte Kartoffeln und Rüben zu Futterzwecken³⁹⁾. Der Klasse G gehören Kartoffeln und frische Rüben an. Stalldünger tarifiert nach G. Künstlicher Dünger ist im allgemeinen der Klasse F zugewiesen. Gebrannter Kalk zu Düngerzwecken und Kalisalze mit einem Reingehalt von bis zu 42% gehören der Tarifklasse G an.

Der hohe Anteil der im Interesse der Landwirtschaft erstellten Tarife am gesamten Verkehrsaufkommen der allgemeinen Ausnahmetarife hat seinen guten Grund. Sieht man von der Tarifklasse B, welcher die höherwertigen Nahrungsmittel geradezu das Gepräge geben, ab, so ist der Regeltarif für Düngemittel und Erzeugnisse der Landwirtschaft praktisch eine leere Form. Trotzdem ist die Landwirtschaft an der günstigen Einstufung ihrer Erzeugnisse und Bedarfsgüter in den Regeltarif stark interessiert. Dies deshalb, weil sich die hohen Ermäßigungen der allgemeinen Ausnahmetarife auf vom Standpunkt der Belastbarkeit zu niedrige Tarifklassen beziehen. Erinnert sei auch an den hohen Anteil der Nebenklassen beim Versand vieler landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Immer noch begünstigen verschiedene zu Gunsten der Landwirtschaft erstellte allgemeine Ausnahmetarife die Nebenklassen stärker als die Hauptklasse. Noch viel schwerer fällt aber ins Gewicht, daß es sich bei der großen Mehrzahl der Transporte der Bundesbahn an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern um Einzelsendungen handelt. Für Güter dieser Art scheidet der Einsatz geschlossener Züge oder ganzer Wagengruppen praktisch aus.

Die heutigen Frachtsätze der untersten Regeltarifklassen nähern sich im Fall der Aufgabe der Güter in einzelnen Waggons bedenklich den Selbstkosten der Bundesbahn. Es ist sogar möglich, daß sie diese, wenn auch nur um ein Geringes, unterschreiten. Darüber besteht jedenfalls kein Zweifel, daß die Bundesbahn bei verschiedenen zu Gunsten der Landwirtschaft erstellten allgemeinen Ausnahmetarifen erhebliche Verluste erleidet.

Nach sorgfältig durchgeführten Erhebungen des Verfassers betragen die jährlichen Frachtausfälle der Bundesbahn bei den allgemeinen Ausnahmetarifen für Düngemittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse etwa 85 Mill. DM. Hiervon entfallen allein auf den Transport von Düngemitteln rd. 68 Mill. DM.

Die Frachtopfer, welche die frühere Reichsbahn bei der Versorgung der Landwirtschaft mit Düngemitteln auf sich nehmen mußte, waren noch beträchtlich größer. Der AT 11 B 1 gewährte bei einem Verkehrsaufkommen von rd. 15 Mill. t im Jahr 1938 bis in die jüngste Zeit hinein gegenüber der untersten Regeltarifklasse Frachtermäßigungen von bis zu 74%. 1951 wurden nach dem AT 11 B 1 rd. 8,5 Mill. t Düngemittel abgefertigt. Seit dem 1. Januar 1952 betragen die Höchstermäßigungen des allgemeinen Düngemittelausnahmetarifs nur noch 57%. 1938 erzielte die Reichsbahn aus dem AT 11 B 1 eine mittlere Einnahme von 1,70 Pf. je tkm (mittlere Versandweite: 275 km). Im Oktober 1952 stellte sich der Durchschnittserlös der Bundesbahn bei diesem Tarif auf 4,19 Pf. je tkm (mittlere

³⁹⁾ Hochwertiges Gemüse, wie Blumenkohl, grüne Erbsen, Gurken, Pilze und Zwiebeln gehören der Tarifklasse E an.

Versandweite: 239 km). Der Index beträgt somit 246,5. Demgegenüber ergab sich im Oktober 1952 beim gesamten Wagenladungsverkehr nach Ausnahmetarifen nur eine Einnahmekennziffer (1938 = 100) von 196,7⁴⁰⁾. Trotz der starken Anhebung der Frachtsätze des AT 11 B 1 decken die Einnahmen aus dem allgemeinen Düngemittel-Ausnahmetarif nicht die Selbstkosten.

Subventionscharakter besitzen auch die allgemeinen Ausnahmetarife 16 B 1 für Kartoffeln, 15 B 5 für Gemüse und 19 B 2 für Futtermittel. Das Verkehrsaufkommen dieser drei Tarife betrug 1951 fast 3,4 Mill. t (davon Kartoffeln rd. 2,5 Mill. t). Der AT 16 B 1 gewährt gegenüber der Tarifklasse G Frachtermäßigungen von durchschnittlich 24%. Ebenso bleiben die Frachtvergünstigungen der beiden anderen Tarife gegenüber denen des AT 11 B 1 beträchtlich zurück. Bei den allgemeinen Ausnahmetarifen 16 B 1, 16 B 5 und 19 B 2 nimmt die Bundesbahn einen jährlichen Frachtausfall von etwa 13,6 Mill. DM in Kauf. Von den tkm-Leistungen der allgemeinen Ausnahmetarife (ohne Kohle) entfiel 1951 fast die Hälfte auf zu Gunsten der Landwirtschaft erstellte Tarife. Allerdings habe ich, was vielleicht nicht ganz zulässig ist, die beiden allgemeinen Ausnahmetarife 20 B 1 für Brenntorf und 20 B 2 für Torfstreu dieser Gruppe der allgemeinen Ausnahmetarife zugerechnet. Jedenfalls ist die Auffassung, die allgemeinen Ausnahmetarife verdankten ganz überwiegend dem Schutzbedürfnis der Landwirtschaft ihre Entstehung, irrig.

Durchweg übersehen wird von den Gegnern jeglicher Förderung der Landwirtschaft durch Ausnahmetarife, daß sie an den besonderen Ausnahmetarifen nur in geringem Maß beteiligt ist. Zu nennen ist hier vor allem der AT 16 B 6 für Zuckerrüben. Er gilt von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen auf Entfernungen von mehr als 139 km. Er gewährt gegenüber der Klasse G zunächst nur Ermäßigungen von 2%. Die Frachtvergünstigungen steigen aber sehr schnell auf 18%. Der AT 16 B 6 ist ein Kopplungstarif. Für je 5 t Zuckerrüben muß 1 t Zucker mit der Bahn verladen werden. Wegen seiner Bindung an eine Mindestmenge fällt auch der AT 18 B 2 für Wein und Obstsaft in die Gruppe der besonderen Ausnahmetarife. Er stellt auf den dem Lastkraftwagenwettbewerb ausgesetzten Entfernungen die höchsten Frachtvergünstigungen zur Verfügung. Sie betragen gegenüber Klasse A (Wein) 13—32% und gegenüber Klasse B (Obstsaft) 13—27%. Am 15. August 1952 erstellte die Bundesbahn schließlich den besonderen Ausnahmetarif 16 B 4 für frischen Weißkohl zur Herstellung von Sauerkraut. Er gilt von allen nach allen Bahnhöfen auf Entfernungen von mehr als 249 km. Die Ermäßigungen gegenüber Klasse F betragen 17—35%. Wesentlich geringere Frachtvergünstigungen genießt die 5-t-Nebenkasse.

Die Bundesbahn ist bei der Beseitigung ihrer Kriegsschäden und der Befriedigung ihres Nachholbedarfs ganz überwiegend auf ihre laufenden Einnahmen angewiesen. Sie hat schwere politische Lasten übernehmen müssen. Wegen ihrer gemeinwirtschaftlichen Pflichten kann sie ihre kostenmäßige Ueberlegenheit weder gegenüber dem Güterfernverkehr auf der Straße noch gegenüber der Binnenschiffahrt zur Geltung bringen. Der sich allen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben entziehende Lastkraftwagenverkehr nimmt der Bundesbahn in ständig wachsendem Umfang hochrentable Transporte, besonders in den verkehrsdichten

⁴⁰⁾ Beim Wagenladungsverkehr mit Ausnahmetarifen wurden erzielt:

	mittlere Versandweite	Erlöse je tkm
1938	181 km	2,70 Pf
Oktober 1952	219 km	5,31 Pf

Relationen, ab. Jeder neue Kanal führt zu einer weiteren Beeinträchtigung der Betätigungsmöglichkeiten der Eisenbahn im allein lohnenden Knotenpunkten-Verkehr. Nur so erklärt sich die schwere Krise der Bundesbahn.

Die Fortführung der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik ist ernsthaft in Frage gestellt. Solange der gegenwärtige Notstand anhält, wird die Bundesbahn auf einen Abbau aller Subventionstarife drängen müssen. Die Landwirtschaft dürfte damit zu rechnen haben, daß in naher Zukunft die allgemeinen Ausnahmetarife 11 B 1, 16 B 1, 16 B 5 und 19 B 2 zur Aufhebung gelangen. Das wäre tief bedauerlich. Käme es zur Beseitigung dieser Tarife, so ließe sich der gegenwärtige Intensitätsgrad der Landwirtschaft kaum aufrecht erhalten. Am schwersten würden von dieser Maßnahme die landwirtschaftlichen Betriebe in den ohnehin notleidenden Randgebieten betroffen. In diesem Falle wäre ohne hohe staatliche Subventionen die für Deutschland lebensnotwendige weitere Erzeugungssteigerung der Landwirtschaft undurchführbar.

Die hier vertretene Auffassung wird sicherlich auf Kritik stoßen. Allgemein wird das Schutzbedürfnis der Landwirtschaft heute bestritten. Bei Fortfall der allgemeinen Ausnahmetarife blieben, so heißt es, für die meisten Erzeugungs- und Bedarfsgüter der Landwirtschaft immer noch erhebliche Begünstigungen in den Frachtsätzen übrig: Die niedrige Einstufung der Lebensmittel gegenüber gleichwertigen Industriegütern, die gleiche Fracht auf wenig befahrenen Nebenstrecken wie auf Strecken mit größter Verkehrsdichte, die bescheidenen, für nicht ausgelastete Wagen erhobenen Nebenklassenzuschläge, die den Frachtausfall nicht decken, u. a. m. Es wird auch bezweifelt, daß die Verbraucher aus den Frachtvergünstigungen der Landwirtschaft nennenswerte Vorteile ziehen⁴¹⁾.

Die Landwirtschaft sollte sich nicht im Werkverkehr betätigen und beim Absatz ihrer hochwertigen Erzeugnisse sowie beim Bezug von Maschinen, Geräten usw. soweit wie nur irgend möglich der Schiene den Vorzug geben. Angesichts der geschilderten Vergünstigungen der Landwirtschaft durch die Eisenbahngütertarifpolitik hat die Bundesbahn ein Recht darauf, daß ihr auch die höherwertigen Erzeugnisse zur Beförderung übergeben werden. Folgendes Beispiel zeigt, daß die Landwirtschaft sich dieser Verpflichtung nicht immer bewußt ist.

Zwecks Erleichterung der Versorgung der Großstädte mit Frischmilch führte die Reichsbahn bereits am 1. Februar 1922 einen allgemeinen Ausnahmetarif für Milch ein. Da damals für den Milchversand nur der Stückgutverkehr in Frage kam, begünstigte der AT 25 B 1 lediglich die Milchbeförderung in kleinen Gefäßen. Der AT 25 B 1, der auf Entfernungen bis zu 600 km gilt, gewährt heute gegenüber den Frachtsätzen für Stückgut über 1000 kg ohne Berücksichtigung der frachtfreien Beförderung der Verpackung Ermäßigungen von 20—40 %.

Bis 1932 wies der AT 25 B 1 recht hohe Verkehrszahlen auf. 1928 wurden fast 3 Mill. t zu diesem Tarif abgefertigt. Die mittlere Versandweite stellte sich in diesem Jahr auf 60 km. Seitdem erfolgte ein unaufhaltsamer Rückgang der Milchbeförderung auf der Eisenbahn. Die 1933 durchgeführte Begrenzung der Einzugsgebiete der Großstädte für Milch begünstigte zweifellos das Aufkommen des Werkverkehrs der Molkereien. Hauptursache für ihre wachsende Ausschaltung aus der Trinkmilchversorgung der nichtlandwirtschaftlichen Haushaltungen war aber die Eisenbahn selbst. Sie hat es in den Jahren 1934 und 1935 versäumt,

⁴¹⁾ Siehe hierzu Walther Bockert, „Umwälzung der Standortverhältnisse der Industrie durch den Gütertarif der Eisenbahn“, Mitt. des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Esson, Heft 8/9 August/September 1952, Seite 179 ff.

sich auf den Behälterverkehr für Milch umzustellen. Dank des Einsatzes von Straßentankwagen konnten Werkverkehr und gewerbliche Kraftwagenunternehmer Frischmilch zu den Sätzen der Regeltarifklasse B befördern. Die Eisenbahn erwies sich sehr schnell in den verkehrsdichten Relationen dem Lastkraftwagen gegenüber als nicht mehr wettbewerbsfähig. Ihr Anteil an den gesamten Milchtransporten sank von 75 % 1928 auf 20 % 1938 und beträgt zur Zeit im günstigsten Fall 9 %. Nachstehende Uebersicht unterrichtet über:

Die Beförderung von Vollmilch auf der Eisenbahn

1938 (Reichsgebiet)	823 833 t
1949	194 757 t = 100
1950	153 295 t = 78,7
1951	121 650 t = 62,4
1952	100 406 t = 51,6

Die Milchbeförderung ist heute eine Domäne der Straßentankwagen. Die völlige Zurückverlegung der Milchtransporte auf die Schiene ist unmöglich. Milch-Nahtransporte dürften auch in Zukunft dem Lastkraftwagen verbleiben. Milchtransporte ab 50 km sollten aber der Eisenbahn gesichert werden.

Es besteht bereits ein besonderer Ausnahmetarif für die Beförderung von Milch in Wagenladungen. Es handelt sich um den AT 25 B 2, der für regelmäßige, für die Besatzungsmacht bestimmte Milchtransporte nach Frankfurt ab Delmenhorst und Strückhausen einen Satz zur Verfügung stellt, der zwischen D und E liegt. Man kann vielleicht damit rechnen, daß die Bundesbahn auch für die deutschen Verbraucher in Kürze einen Ausnahmetarif für die Milchbeförderung in Tanks erstellen wird, dessen Frachtsätze etwa denjenigen des AT 25 B 2 entsprechen dürften.

Kurz eingegangen sei noch auf die Holztarifierung. Für die Erzeugnisse der deutschen Forstwirtschaft kommen die Wagenladungsklassen E, F und G in Frage. Zur Zeit der Länderbahnen befanden sich die über 2,5 m langen Stämme in der gleichen Klasse wie Schnittholz. Dies, obwohl nach dem Ladegewicht 40 % Frachtkosten erspart werden, wenn statt Rundholz die aus den rohen Stämmen gewonnene Schnittware zum Versand gelangt. Hierin lag zweifellos eine Benachteiligung der Waldbesitzer zu Gunsten der örtlichen Sägewerke. Es ist daher verständlich, daß die Reichsbahn, die Schnittholz und beschlagenes Holz zur Wagenladungsklasse E beförderte, Stammholz und Stangenholz in die nächstniedere Wagenladungsklasse F eingruppierte. Dieser Tarifklasse gehören auch Eisenbahnschwellen und Telegraphenstangen an. In der untersten Wagenladungsklasse befinden sich Gruben- und Papierholz, Zellulose sowie Brennholz.

Die Reichsbahn begnügte sich lange Zeit mit der Begünstigung der Forstwirtschaft durch besondere Ausnahmetarife. Erst 1937 führte sie allgemeine Ausnahmetarife für Holz der Tarifklasse G ein. Heute gibt es drei allgemeine Ausnahmetarife. Die AT 1 B 34 für Grubenholz und 1 B 21 für Zellstoffholz sind bereits an anderer Stelle behandelt worden. Wegen des starken Einbruchs des Lastkraftwagens in ihre Schnittholztransporte entschloß sich die Bundesbahn 1951 zur Erstellung des AT 1 B 1 für Holz der Tarifklasse E. Er gewährt je nach Entfernung Ermäßigungen von 2—16 %. Da das Schnittholz stets das wichtigste Gut der Tarifklasse E war, werden seitdem nur noch geringe Mengen nach E zur Beförderung aufgegeben. Der Anteil der Tarifklasse E am gesamten Regeltarifaufkommen des Wagenladungsverkehrs ist, mengenmäßig gesehen, von 3,5 % 1938 auf 0,2 % 1952 zurückgegangen. Läßt man den AT 6 B 1 unberück-

sichtigt, so war Holz der Menge nach 1951 nur mit 5,3% am Verkehrsaufkommen der allgemeinen Ausnahmetarife beteiligt. Die jährlichen Frachtausfälle der Bundesbahn bei den allgemeinen Holzausnahmetarifen betragen schätzungsweise 11 bis 12 Mill. DM. Hieran ist Schnittholz nur mit 1 Mill. DM beteiligt. Man muß sich aber hüten, in den Frachtausfällen Verluste zu erblicken. Davon ist bei Holz nicht die Rede. Wie die Landwirtschaft, so erfreut sich auch die Forstwirtschaft heute nur weniger besonderer Ausnahmetarife. So entfielen 1951, mengenmäßig gesehen, vom Gesamtaufkommen der Gütergruppe 1 (Holz) der Ausnahmetarife 92,5% auf die drei Holzausnahmetarife. Anders als bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bedarfsgütern ist die Bundesbahn bei Holz sehr stark dem Wettbewerb anderer Verkehrsmittel ausgesetzt.

Wir sind nunmehr in der Lage, ein abschließendes Urteil über die allgemeinen Ausnahmetarife abzugeben. Die hart um ihre Existenz ringende Bundesbahn würde wohl am liebsten alle allgemeinen Ausnahmetarife, soweit sie nicht die Abwehr des Lastkraftwagenwettbewerbs erleichtern oder sonst ihrem Eigeninteresse dienlich sind, aufheben. Von anderer Seite wird die Auffassung vertreten, daß die Beseitigung der angeblich einseitig der Landwirtschaft zugute kommenden allgemeinen Ausnahmetarife eine Senkung der Frachtsätze der unteren Regeltarifklassen und damit eine Wiederauseinanderziehung der Wertstaffel ermöglichen würde.

Stellt man der Bundesbahn keine Anleihen zur Beseitigung ihrer Kriegsschäden und zur Befriedigung ihres Nachholbedarfs zur Verfügung, nimmt man ihr nicht den größten Teil ihrer politischen Lasten ab und verzichtet man auf die Belastung des Straßenverkehrs mit einer zweckgebundenen Ausgleichsabgabe, dann ist die Befreiung der Bundesbahn von ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben unvermeidbar. Dann können auch die allgemeinen Ausnahmetarife nicht mehr als Mittel des sozialen Lastenausgleichs verwandt werden.

Wie die Wertstaffel, so ist auch der allgemeine Ausnahmetarif ein Instrument der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik. Hauptnutznießer der allgemeinen Ausnahmetarife sind nicht die Ballungsräume, sondern die wirtschaftsschwachen Gebiete. Die gemeinwirtschaftliche Bedeutung der allgemeinen Ausnahmetarife für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Bedarfsgüter sowie für Holz, Kies, Sand und Steine liegt offen zu Tage.

V.

Es folgt nunmehr eine Betrachtung der besonderen Ausnahmetarife. Eine wirklich exakte Auseinanderhaltung der beiden Gruppen der Ausnahmetarife ist unmöglich. Verschiedene Ausnahmetarife wurden nur deshalb den besonderen Ausnahmetarifen zugerechnet, weil sie erst ab bestimmten Entfernungen gelten. Andere Ausnahmetarife gelten zwar von und nach allen Stationen, gewähren aber erst ab einer bestimmten Entfernung Frachtvergünstigungen. Sie wurden trotzdem in die Liste der allgemeinen Ausnahmetarife aufgenommen. Die Grenzen zwischen den beiden Tarifgruppen sind also flüchtig.

Während es sich bei den allgemeinen Ausnahmetarifen ausschließlich um Binnentarife handelt, begünstigen zahlreiche besondere Ausnahmetarife zugleich den Auslandsverkehr. Obwohl ihr Anteil am Verkehrsaufkommen der besonderen Ausnahmetarife sehr groß ist, können sie im Rahmen dieser Arbeit nur gestreift werden. Es handelt sich hierbei um die Durchfuhrtarife und die den deutschen Außenhandel über die trockenen und nassen Grenzen fördernden Ausnahmetarife.

Vom Gesamtversand nach Ausnahmetarifen entfielen 1951 der Menge nach nur 37,6% auf die besonderen Ausnahmetarife. Die besonderen Ausnahmetarife haben aber eine wesentlich höhere mittlere Versandweite als die allgemeinen Ausnahmetarife⁴²⁾. Hieraus erklärt es sich, daß die beiden Tarifformen 1951 praktisch zu gleichen Teilen am Gesamtaufkommen des Wagenladungsverkehrs beteiligt waren. Geht man von den Erlösen aus, so betrug der Anteil der besonderen Ausnahmetarife 43,5%.

Spieß bezeichnete die besonderen Ausnahmetarife als die eigentlichen Ausnahmetarife⁴³⁾. Das Wesen dieser Tarife ist, daß sie nicht allgemein gültig, sondern örtlich gebunden sind. Sie dienen dem Bedürfnis bestimmter Versand- und Empfangsgebiete. Bei den besonderen Ausnahmetarifen herrscht eine so bunte Mannigfaltigkeit, daß es unmöglich erscheint, irgendein System aus ihnen abzulesen⁴⁴⁾. Im Interesse ihres vielseitigen Einsatzes ließ man den Eisenbahnen bei der Frachtsatzbildung der besonderen Ausnahmetarife von je her völlig freie Hand. „Gemeinsam ist den Sonderregelungen nur das Negative, daß man sich weder an die allgemein geltende Behandlung der Entfernungen, noch an die allgemein festgelegte Güterklassifikation hält, um eben Sonderbedürfnissen der Volkswirtschaft im überschaubaren Rahmen dienstbar zu sein.“⁴⁵⁾ Auch Spieß betont, daß der formalen Abfassung der besonderen Ausnahmetarife in der Verfolgung der sachlichen Aufgaben Schranken nicht gesetzt sind. Nur kann die Volkswirtschaft der selbständigen Staatsbahn kein ausnahmetarifmäßiges Opfer zumuten, das die betriebswirtschaftliche Eigenlebensfähigkeit der Bahn gefährden würde⁴⁶⁾. Sollte etwa die Regierung aus übergeordneten Gründen von der Eisenbahn Ausnahmetarifmaßnahmen fordern, durch die die Eigenexistenz der Bahn in Gegenwart und Zukunft bedroht würde, so müßte sie der selbständigen Staatsbahn für das ihr damit zugemutete tarifarische Opfer Entschädigung gewähren⁴⁷⁾.

Auch die besonderen Ausnahmetarife stehen unter dem gesetzlichen Zwang rechtzeitiger Veröffentlichung und positiver Innehaltung. Gerade wegen der Unmöglichkeit, den unendlich mannigfachen Transportbedürfnissen eines hoch entwickelten Wirtschaftsgebietes mit einem Tarifsysteem zu dienen, das im ganzen von jedermann leicht zu überblicken ist, forderte Wiedenfeld für die Ausnahmetarife genau so wie für die Regeltarife die Tariftreue⁴⁸⁾.

Betriebspflicht, Tarifzwang und Beförderungspflicht setzen allerdings das Monopol der Eisenbahn voraus. Hiervon ist aber seit langem keine Rede mehr. Wiedenfeld wies schon 1938 auf die ständig wachsende Einengung des Raumes hin, in dem sich die Reichsbahn ohne Wettbewerber bewegen konnte. Verantwortlich hierfür waren nach Wiedenfeld der Einbruch des Kraftwagens in den

⁴²⁾ 1951 ergaben sich folgende mittlere Entfernungen:
allgemeine Ausnahmetarife: 179 km
besondere Ausnahmetarife: 299 km

Von besonderem Einfluß auf die Versandweite der allgemeinen Ausnahmetarife sind die großen Transporte an Steinen, Kies und Sand. Bei diesen frachtempfindlichen Massengütern überwiegen die nahen Entfernungen.

⁴³⁾ W. Spieß a. a. O. Seite 100.

⁴⁴⁾ Wurt Wiedenfeld, „Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben“, Berlin 1938, S. 109.

⁴⁵⁾ do. a. a. O. S. 110.

⁴⁶⁾ W. Spieß, a. a. O. S. 105.

⁴⁷⁾ W. Spieß, a. a. O. S. 104. Siehe auch § 28 des Bundesbahngesetzes v. 13. 12. 51.

⁴⁸⁾ Kurt Wiedenfeld a. a. O. S. 110 und S. 44.

Güterfernverkehr und der Bau immer neuer Kanäle. Er bezweifelte, ob unter diesen Umständen die Frachtsysteme strengen Tarifzwanges und freien Wettbewerbs noch nebeneinander bestehen könnten. Da er die Frage, ob der freie Wettbewerb auch für die Reichsbahn gelten könne, verneinte, sah Wiedenfeld das Monopol im gesamten Landtransportwesen als unvermeidbar an⁴⁹⁾.

Nach Vogt lag vor dem ersten Weltkrieg der Schwerpunkt der Tarifpolitik in den Regeltarifen und in allgemeinen, d. h. für das ganze Netz geltenden Ausnahmetarifen. Seit der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen ist man zu einer stärkeren Spezialisierung der Tarife übergegangen, indem man in größerem Umfang Ausnahmetarife für bestimmte Gegenden, bestimmte Waren, ja auch für einzelne Unternehmungen schuf⁵⁰⁾. Einer der Gründe für die stärkere Individualisierung der Eisenbahngütertarife war sicherlich die größere Kompliziertheit der Wirtschaft gegenüber der Zeit vor 1914⁵¹⁾. Schon diese bedingte eine Verfeinerung des Normaltarifs und die Vermehrung seiner Klassen sowie die verstärkte Einführung von besonderen Ausnahmetarifen.

Als vornehmste Aufgabe der besonderen Ausnahmetarife gilt seit alters her ihr Einsatz in den Dienst der Raumordnung. Dabei muß allerdings mit allem Nachdruck darauf hingewiesen werden, daß die besonderen Ausnahmetarife so gut wie niemals ein Instrument zur Beeinflussung des industriellen Standorts der Fertigwarenindustrie gewesen sind. Diese Aufgabe lag und liegt vielmehr beim Regeltarif und beim allgemeinen Kohlenausnahmetarif.

Hauptinhalt der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik ist die Gleichheit der Tarife im Raum. Seit 1920 sind in Deutschland die Eisenbahngütertarife gleich, ohne Rücksicht darauf, ob die Güter über Strecken großer Verkehrsichte und über betrieblich günstige Anlagen oder über abgelegene, schwach befahrene Nebenbahnen mit ungünstigen Betriebsverhältnissen, mit vielen Steigungen, Krümmungen, Kunstbauten und daher mit besonders hohen Selbstkosten für die Eisenbahn laufen⁵²⁾. Von gleicher Bedeutung ist vom Standpunkt der Gemeinwirtschaftlichkeit aus die den Eisenbahnen auferlegte Beförderungspflicht.

Zum Wesen der Gemeinwirtschaftlichkeit gehört aber auch die Begünstigung der Dezentralisation und die Bekämpfung der Ballung der Wirtschaft. Wohl niemals zu verwirklichendes, aber stets anzustrebendes Fernziel der deutschen Eisenbahngütertarifpolitik ist die Ausgleichung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der gesamten Fertigwarenindustrie. Der Verfasser glaubt in seiner Schrift „Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung“ den Nachweis erbracht zu haben, daß die deutschen Länderbahnen und in noch stärkerem Maß die Reichsbahn einen wichtigen Beitrag zum Ausgleich der Kostenunterschiede zwischen den dezentralisierten Zweigen der Fertigwarenindustrie und der Fertigwarenindustrie der Ballungsräume geliefert haben. Dieser große Erfolg ist nicht irgendwelchen besonderen Ausnahmetarifen, sondern dem Normaltarif und dem AT 6 B 1 zu verdanken. Zu diesem Zweck gelangten Wert- und Entfernungsstaffel zum Einsatz. Diese, eine Einheit darstellenden Staffeln sicherten den dezentralisierten Zweigen der Fertigwarenindustrie die Aufrechterhaltung ihrer Existenz gegenüber der

⁴⁹⁾ do. a. a. O. Seite 45 bis 60.

⁵⁰⁾ J. Vogt, „Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verfolgen?“ Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin 1932, S. 22.

⁵¹⁾ Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, a. a. O. S. 127.

⁵²⁾ Walter Schmidt, „Leitgedanken der Eisenbahngütertarifpolitik“, Leipzig 1938, S. 9.

mächtigen Fertigwarenindustrie der Ballungsräume. Sowohl die überwiegend in den Waldgebirgen ansässige arbeitsbetonte Industrie als auch die konsumorientierte Kleinstadtindustrie wurden durch die seit 1920 sehr verstärkte Anwendung der Wertstaffel noch mehr gefördert als durch den allgemeinen Uebergang zur Entfernungsstaffel. Bemerkenswerterweise verschloß sich die Reichsbahn selbst unter Verletzung des Werttarifprinzips allen Wünschen auf Abtarifierung von Fertigwaren, wenn hierdurch eine Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen der Fertigwarenindustrie zugunsten der Ballungsräume zu erwarten war.

Die ersten besonderen Ausnahmetarife waren Notstandstarife. Artikel 16 der alten Reichsverfassung vom 16. April 1871 verpflichtete die Eisenbahnverwaltungen bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, für den Transport namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln zeitweise einen dem Bedürfnis entsprechenden, vom Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesratsausschusses festzustellenden niedrigen Spezialtarif einzuführen. Ursprünglich war es der Sinn des Notstandstarifs, Gegenden zu unterstützen, über die in Gestalt von Katastrophen, wie Mißernten, Ueberschwemmungen usw. ein Unglück hereingebrochen war. Im Lauf der Zeit ging man aber dazu über, Notstandstarife bestimmten Zweigen der rohstoffschaffenden Industrie zu gewähren, die aus Gründen des technischen Fortschritts ihre Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt hatten. Charakteristisch hierfür sind die Siegerländer Notstandstarife für Eisenerz und Kohle vom Jahre 1886, die heute noch existieren, sowie die besonderen Ausnahmetarife für Eisenerz zugunsten der oberschlesischen Hochofenwerke und Eisenhütten. Es kam in der Folge auch dazu, daß besondere Ausnahmetarife zum Ausgleich der durch den Ausbau der Wasserstraßen und des Eisenbahnnetzes sowie aus anderen Gründen eingetretenen Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der verschiedenen Standorte der eisenschaffenden Industrie gewährt wurden. Es handelte sich hierbei um die Ruhr-Mosel-Tarife zum Ausgleich für den Verzicht auf die Saar-Mosel-Kanalisation. Damit trat zu der Krisen- und Erhaltungsfunktion der Notstandstarife zugleich die Aufgabe des Ausgleiches. Es handelte sich zuletzt nicht mehr überwiegend um Maßnahmen zur Ueberwindung vorübergehender Notstände, sondern um den dauernden Ausgleich ungünstiger Produktionsbedingungen bestimmter Industriereviere.

Es muß aber mit allem Nachdruck betont werden, daß das Mittel der Notstandstarife lediglich in den Dienst der Verhinderung der Existenzgefährdung notleidender Standorte des Kohlenbergbaus, der Erzgruben und der eisenschaffenden Industrie gestellt wurde. Dasselbe gilt von den zum Zweck des Ausgleichs von Produktionskostenunterschieden verschiedener Industriereviere erstellten besonderen Ausnahmetarifen. Anträge der Fertigwarenindustrie auf Gewährung von ähnlichen Hilfs- und Ausgleichsmaßnahmen wurden grundsätzlich abgelehnt⁵³⁾. Ihre Belange wurden vielmehr, wie bereits dargestellt, mit Hilfe einer geschickten Handhabung der Wert- und Entfernungsstaffel über den Normaltarif gewahrt. Natürlich zog auch die dezentralisierte Fertigwarenindustrie aus der Gesunderhaltung der rohstoffschaffenden Industrie ihrer Räume großen Nutzen.

⁵³⁾ Als Beispiel für die vergeblichen Bemühungen der Fertigwarenindustrie bestimmter Teilräume um Einräumung besonderer Ausnahmetarife sei ein Antrag der Schmalkaldener Kleiseisenindustrie genannt. Siehe hierzu Schulz-Kiesow a. a. O. Seite 184 ff.

Diese Politik wurde von der Reichsbahn übernommen. Noch intensiver als zur Zeit der Länderbahnen wurde das Mittel der besonderen Ausnahmetarife in den Dienst der aktiven Standortsbeeinflussung gestellt. Den Höhepunkt auf diesem Gebiet brachte der Vierjahresplan⁵⁴⁾. Besondere Ausnahmetarife mit ungewöhnlich großen Frachtvergünstigungen ermöglichten den Abbau eisenarmer Erze in Salzgitter und in Süddeutschland. Es kam auch zur Erstellung weiterer besonderer Ausnahmetarife für Hüttenkohle und -koks, doch gewährten diese wesentlich geringere Ermäßigungen als die Erztarife. Auch die junge Zellwollindustrie erfuhr durch besondere Ausnahmetarife der Reichsbahn eine starke Förderung. Nach wie vor standen aber die besonderen Ausnahmetarife so gut wie ausschließlich im Dienst der rohstoffschaffenden Industrie und des Kohlenbergbaus. Nur in ganz vereinzelt Fällen entschloß sich die Reichsbahn auch zur Begünstigung der Fertigwarenindustrie rohstoffarmer Teilräume durch besondere Ausnahmetarife. Als Beispiel hierfür nannte Walter Schmidt in seiner bereits zitierten Schrift einen besonderen Ausnahmetarif für den Rohstoffbezug eines Blechveredelungswerks im Elbsandsteingebirge, das ohne diese Hilfsmaßnahme seinen dortigen Betrieb hätte schließen und seine Erzeugung auf ein günstiger gelegenes Werk in Westdeutschland hätte umlegen müssen.⁵⁵⁾

Der Verfasser setzte sich vor dem Kriege dafür ein, daß die Reichsbahn in größerem Umfang den dezentralisierten Zweigen der Fertigwarenindustrie in besonderen Sonderfällen besondere Ausnahmetarife zur Verfügung stellte. Im einzelnen führte er hierzu aus:

„Der Fertigwarenversand innerhalb des Reiches wird in aller Zukunft zu den Sätzen des Normaltarifs erfolgen. Im Binnenverkehr können besondere Ausnahmetarife zugunsten dezentralisierter Zweige der Fertigwarenindustrie, deren Standorte so ungünstig sind, daß weder die horizontale noch die vertikale Staffelung der Frachtsätze des Normaltarifs ihre Schwierigkeiten überbrücken können, lediglich die Aufgabe haben, ihren Bezug an Kohlen, Rohstoffen und Rohprodukten wesentlich zu verbilligen. Würde man dazu übergehen, auch besondere Ausnahmetarife für Fertigwaren im Interesse notleidender Produktionsgebiete der Fertigwarenindustrie zu erstellen, so würde die Zahl der Ausnahmetarife geradezu fantastisch wachsen. Das muß auf jeden Fall vermieden werden. Aber auch die Beschränkung der besonderen Ausnahmetarife auf Roh- und Brennstoffe sowie Halbfabrikate gibt der Deutschen Reichsbahn reiche Möglichkeiten, regionale Standortveränderungen im Sinn einer gleichmäßigeren Verteilung der Fertigwarenindustrie über das ganze Reich mit herbeizuführen.“⁵⁶⁾

Die Erstellung besonderer Ausnahmetarife zugunsten der Versorgung notleidender Standorte der dezentralisierten Fertigwarenindustrie mit Vorprodukten, Rohstoffen und Brennstoffen wäre zweifellos ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der durch die Spaltung Deutschlands und das Flüchtlingsproblem in den Gebieten entlang der Ostzongengrenze entstandenen schweren Wirtschaftskrise. Um so mehr ist es zu bedauern, daß die selbst um ihren Bestand kämpfende Bundesbahn sich außer Stande fühlt, die revierferne Fertigwarenindustrie durch tarifliche Maßnahmen außerhalb des Normaltarifs zusätzlich zu unterstützen. Anders lägen die Verhältnisse, wenn Bund und Länder sich bereit fänden, die Bundesbahn

⁵⁴⁾ Siehe hierzu ausführlich Schulz-Kiesow a. a. O. Seite 269.
⁵⁵⁾ Walter Schmidt, a. a. O. Seite 13.
⁵⁶⁾ Schulz-Kiesow, a. a. O. Seite 268.

für die hierdurch entstehenden Frachtausfälle schadlos zu halten. Allein mit Frachthilfen für den Versand bestimmter im eigenen Raum anfallender Rohstoffe und Erzeugnisse läßt sich die Notlage in Oberfranken, in der Oberpfalz und in Niederbayern nicht überwinden. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Schleswig-Holstein und in den östlichen Teilen Niedersachsens und Hessens.

Die Bundesbahn hat zahlreiche besondere Ausnahmetarife, die dem Vierjahresplan ihre Entstehung verdanken, aufgehoben. Die besonderen Ausnahmetarife für Eisenerz und Kohle sind aber nach wie vor in Kraft.

Vom öffentlichen Güterverkehr der Bundesbahn entfielen 1951 der Menge nach 39,6% und tkm-mäßig sogar 43,5% auf die Kohlentransporte. Die Güter der Montan-Union (Kohle, Erz und Eisen) sind, mengenmäßig gesehen mit rd. 50% am frachtpflichtigen Güterverkehr der Bundesbahn beteiligt.

Auch das Schwergewicht der besonderen Ausnahmetarife liegt bei Kohle und Erz. 1951 betrug der Anteil der Kohle am Gesamtaufkommen der besonderen Ausnahmetarife 45,4%. Die Erze beanspruchten im gleichen Jahr eine Quote von 19,6%. Kohle und Erz zusammen erzielten somit einen Anteil am gesamten Versand nach besonderen Ausnahmetarifen von 65%.

Die Bedeutung der besonderen Ausnahmetarife als Mittel zum Ausgleich von Produktionskostenunterschieden innerhalb der Eisenindustrie darf allerdings nicht überschätzt werden. So waren 1951 die zugunsten der in den Erzrevieren ansässigen Hochofen-, Rohstahl- und Walzwerken erstellten Ausnahmetarife nur mit rd. 10% am gesamten Verkehrsaufkommen der besonderen Ausnahmetarife für Kohle (incl. der Verbandstarife für Kohle) beteiligt. Hauptaufgabe der besonderen Ausnahmetarife für Kohlen ist die Förderung der deutschen Kohlenausfuhr über die trockenen und nassen Grenzen.

Die besonderen Ausnahmetarife für Eisenerz stellen keine Subventionierung der Ruhr-Eisenindustrie dar. Sie ist vor dem Kriege infolge der nationalwirtschaftlichen Abschirmungspolitik der Reichsregierung zur Verhüttung eisenarmer kieselsiger heimischer Erze gezwungen worden und hat dies mit einer Steigerung ihrer Selbstkosten bezahlen müssen.

Die süd- und mitteldeutschen Vorkommen an eisenarmen Erzen verdanken zweifellos Autarkiebestrebungen ihre Erschließung. Wenn aber ihre Förderung nach dem letzten Kriege ständig gesteigert wurde, so doch nur deshalb, weil der europäischen Eisenindustrie hochwertige Eisenerze nur noch in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen. Bezeichnenderweise hat nicht Deutschland, sondern Großbritannien mit der Verhüttung kieselsäurehaltiger geringwertiger einheimischer Erze begonnen. Infolge des starken Ausbaues seiner Eisenindustrie kann Frankreich im günstigsten Fall jährlich 2 Mill. t Eisenerze nach Deutschland ausführen. Die Qualität der lothringischen Minette geht dauernd zurück.

Die Förderung des deutschen Erzbergbaues ist keine Rückkehr zum nationalwirtschaftlichen Denken, sondern wegen der Knappheit an hochwertigen Eisenerzen in der ganzen Welt eine europäische Verpflichtung der Bundesrepublik. Kommen die besonderen Ausnahmetarife für eisenarme Erze in Fortfall, so muß, falls sich nicht die Bundesregierung zur Subventionierung der Gruben bereithalten sollte, ihre Gewinnung eingestellt werden.

Die Ruhr-Eisenindustrie und der deutsche Erzbergbau halten den Erzverkehr in regelmäßig fahrenden geschlossenen Zügen für die Bundesbahn selbst dann für wirtschaftlich, wenn die Güterwagen leer zur Grube zurückkehren. Die

Selbstkosten des planmäßigen Erzverkehrs in Großraumgüterzügen sind zweifellos ungewöhnlich niedrig. Es ist vielleicht möglich, daß der AT 7 B 35 für mitteldeutsche Eisenerze, der gegenüber der Tarifklasse G Ermäßigungen von 72 bis 80% gewährt, gerade seine vollen Selbstkosten deckt. Die hohen Vergünstigungen des AT 7 B 35 werden aber durch den Vorteil der teilweisen Verbindung des Erztransports mit Kohlentransporten voll kompensiert. Die Frachtermäßigungen des AT 6 B 33 für Kohlen nach dem Salzgitterrevier betragen zudem gegenüber dem AT 6 B 1 nur 45 bis 57%. Ähnlich liegen die Verhältnisse beim besonderen Ausnahmetarif 7 S 2 für Eisenerz überseeischer Herkunft mit seinen hohen Ermäßigungen von 56 bis 82%. Zwischen Emden, Bremen und Nordenham einerseits und dem Ruhrgebiet andererseits besteht ein regelmäßiger Pendelverkehr Erz—Kohlen. Die Frachtvergünstigungen des AT 6 B 11 für Ausfuhr-Kohle betragen 66%.

Sowohl die Zahl wie die Bedeutung der ausschließlich im Interesse der Industrieförderung eingeführten besonderen Ausnahmetarife ist gering. Nur Tarife dieser Art werden von den Tariffachleuten der Bundesbahn als Subventionstarife bezeichnet. Bemerkenswerterweise gewähren die reinen Unterstützungstarife durchweg geringere Frachtermäßigungen als die Verkehrserhaltungs- und Wettbewerbsstarife. Im Gegensatz zu den allgemeinen Ausnahmetarifen für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Bedarfsgüter sichern die besonderen Ausnahmetarife mit reinem Unterstützungscharakter im allgemeinen beträchtliche Ueberschüsse. Anders liegen die Verhältnisse lediglich bei den Binnenumschlagtarifen. Der AT 6 U 1, dessen Verkehrsaufkommen mit 4,1 Mill. t 1951 sehr groß ist und der gegenüber dem AT 6 B 1 Ermäßigungen von 9 bis 20% gewährt, ist für die Bundesbahn wegen seiner geringen mittleren Versandweite und des hohen Anteils der Einzelsendungen eine Quelle hoher Verluste. Für die Bundesbahn dürfte jedenfalls kein Anlaß bestehen, besondere Ausnahmetarife, die aus Gründen der Industrie-Unterstützung eingeführt wurden, aufzuheben. Der große Anteil der Wettbewerbsstarife am Gesamtaufkommen der besonderen Ausnahmetarife erklärt sich in erster Linie aus dem Bedürfnis, bei der Durchfuhr und dem Außenhandel dem Wettbewerb fremder Wege und Häfen zu begegnen.

Es wird oft behauptet, daß der Eisenbahngütertarif Maßgröße für die Beförderungspreise der übrigen Verkehrsträger sei. Bei den besonderen Ausnahmetarifen liegen die Verhältnisse durchweg umgekehrt. Der Verfasser kennt keinen einzigen Ausnahmetarif, der mit der Absicht, der Binnenschifffahrt Transporte zu entziehen, erstellt wurde. Richtig ist vielmehr, daß die Eisenbahn sich lediglich im Fall des Einbruchs der Binnenschifffahrt in ihren Massengutverkehr genötigt sah, zum Zweck der Verkehrserhaltung besondere Ausnahmetarife einzuführen.

Die Bundesbahn nimmt bei der Erstellung ihrer besonderen Ausnahmetarife stets Rücksicht auf die Belange der Binnenschifffahrt. Im Zuge des Vierjahresplans gelangte der AT 7 B 26 für Doggererze zur Einführung. Seit 1937 gilt der AT 7 U 4 für den Versand von Doggererzen nach den Häfen am Oberrhein, Main und Neckar. Beide Tarife gewähren sehr hohe Frachtvergünstigungen.

Auch bei den mitteldeutschen Eisenerzen (Salzgittergebiet) kam es schon vor dem Kriege zu einem Interessenausgleich zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Begünstigt der AT 7 B 35 den geschlossenen Bahnweg, so fördert der AT 7 U 6 den gebrochenen Verkehr. Der AT 7 U 6 gewährt trotz der geringen Zulaufstrecke Ermäßigungen bis zu 68%.

Die Ausfuhrsätze des AT 6 B 11 für Kohle und der AT 7 S 2 für Eisenerz gewähren den Ems- und Wasserhäfen auf dem Bahnweg nach und von der Ruhr lediglich die Gleichstellung mit den Aufwendungen des gebrochenen Verkehrs der trockenen Ruhrzechen und Ruhrhütten mit Rotterdam. Auch den Seehafenausfuhrtarifen 8 S 1 für Eisen und 8 S 2 für Eisenwaren, Maschinen usw. (dasselbe gilt von sämtlichen Seehafentarifen) liegen, was den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen mit den umstrittenen Gebieten anbelangt, ausschließlich die Kosten des kombinierten Eisenbahn-Rheinweges nach Rotterdam zugrunde. Unter diesen Umständen können die Seehafentarife die standortgemäßen Kosten der Ruhr-Eisenindustrie und des deutschen Kohlenbergbaus gar nicht verfälschen.

Die Tariffdifferenzierung greift zweifellos durch die Ausnahmetarife mit ihren zum Teil außerordentlich starken Ermäßigungen über das Spannungsverhältnis des Regeltarifs weit hinaus. Auf diese Weise stellt sich das Spannungsverhältnis zwischen der Regeltarifklasse A und dem niedrigsten Ausnahmetarif für Güter der Tarifklasse G auf 100:12. Hieraus ist die Auffassung entstanden, daß die Ausnahmetarife für Kohle und geringwertige Massengüter nur die auf diesen Verkehr entfallenden Betriebskosten, teilweise sogar nicht einmal die Selbstkosten des Mitläuferverkehrs decken. Voll Besorgnis hat die Binnenschifffahrt immer wieder auf das gewaltige Verkehrsaufkommen der Ausnahmetarife hingewiesen. Nach ihrer Meinung hat sich die Eisenbahn bei der Anwendung der Wertstaffel nicht darauf beschränkt, die Massengüter beförderungsfähig zu machen. Durch immer weitere Wertdifferenzierung auf dem Wege der Ausnahmetarife sei viel Massengutverkehr von den Binnenwasserstraßen auf die Schiene herübergezogen worden.⁶⁷⁾

Der Verfasser, der mit der Selbstkostenstruktur der Eisenbahnen vertraut ist, glaubt sich nicht von der Wirklichkeit zu entfernen, wenn er behauptet, daß mit Ausnahme der Binnenumschlagstarife kein besonderer Ausnahmetarif seine vollen anteiligen Selbstkosten unterschreitet. Sicherlich sind die Höchstermäßigungen der besonderen Ausnahmetarife größer als diejenigen, der allgemeinen Ausnahmetarife. Es darf aber nicht übersehen werden, daß der größte Teil der nach besonderen Ausnahmetarifen tarifierenden Güter in geschlossenen Zügen oder in Wagengruppen zum Versand aufgegeben wird. Hierfür nur ein Beispiel.

Es ist durchaus möglich, daß die Bundesbahn bei der Beförderung von Grubenholz in einzelnen Waggons aus den bayrischen Waldgebieten nach dem Ruhrgebiet mit den Frachtsätzen des AT 1 B 34 nicht auskommt. Völlig anders liegen aber die Verhältnisse, wenn Lübecker Importeure Grubenholz in ganzen Schiffs-ladungen aus Skandinavien beziehen und es in ganzen Zügen oder Zugteilen nach dem Ruhrgebiet zum Versand bringen. Da die Bundesbahn auch in diesem Fall den AT 1 B 34 anwendet, nahmen 1952 $\frac{3}{4}$ der deutschen Grubenholzeinfuhr den Weg über die Benelux-Häfen und den Rhein. Würde die Bundesbahn einem Antrag der Lübecker Hafengesellschaft stattgeben und einen besonderen Ausnahmetarif für die Einfuhr von Grubenholz mit etwas größeren Frachtvergünstigungen, als sie der AT 1 B 34 gewährt, erstellen, so hätte dies für Lübeck und andere deutsche Seehäfen eine angemessene Beteiligung an der deutschen Grubenholzeinfuhr und für die Bundesbahn zusätzliche wirklich rentable Transporte zur Folge.

⁶⁷⁾ Otto Most, „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Mannheim 1948, S. 49.

Bedauerlicherweise sind die Frachtsätze der Ausnahmetarife seit 1951 noch stärker als diejenigen der untersten Wagenladungsklassen des Regeltarifs erhöht worden. Bei 200 km beträgt der Frachtindex für die Klasse G des Regeltarifs 234,8. Demgegenüber betragen die Frachtkosten für Hüttenkohle von Bochum nach Wetzlar (185 km) nach dem besonderen Ausnahmetarif 6 B 30 151% mehr als 1938. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei allen übrigen Ausnahmetarifen. Am höchsten sind die Frachtsteigerungen bei den Seehafentarifen.

Nach Meinung der Binnenschifffahrt darf unter keinen Umständen am Hauptinhalt der Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahngütertarifs gerüttelt werden. Gedacht wird hierbei in erster Linie an Beförderungspflicht, Tarifzwang, Tarif-Oeffentlichkeit und Tarifgleichheit. Besonderen Wert legt die Binnenschifffahrt auf die Beibehaltung der Verpflichtung der Bahn zur gleichmäßigen Berechnung der Beförderungspreise ohne Rücksicht auf die Verkehrsdichte oder die Anlage- und Betriebskosten (Gebirgsgegenden)⁵⁹⁾ Sie hat auch nichts gegen Subventionstarife zugunsten der Industrie einzuwenden, wenn diese ihren Standort außerhalb der Einzugsgebiete der Binnenwasserstraßen hat. Dagegen sollte aber nach Meinung der Binnenschifffahrt sonst vermieden werden, wirtschaftspolitische Ziele über Ausnahmetarife zu erreichen. Die Vertreter der Binnenschifffahrt befürchten allerdings, daß der Bundesbahn auch in Zukunft die Förderung bestimmter Industrien oder Wirtschaftsgebiete durch besondere Ausnahmetarife zugemutet wird. In diesem Fall erhebt die Binnenschifffahrt aber Anspruch auf entsprechende Binnenumschlagtarife. Der Verfasser hält diese Förderung für nicht gerechtfertigt.

Seit der Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen kann von einem echten Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt nicht mehr gesprochen werden. Es ist nicht nur der moderne Lastkraftwagen, sondern auch die Binnenschifffahrt Nutznießer des gemeinwirtschaftlichen deutschen Eisenbahngütertarifs. Wie die Eisenbahnen wegen der Anwendung des Belastbarkeitsprinzips einen nicht geringen Teil ihrer Transporte an den viel Geld einbringenden Gütern der oberen Tarifklassen an den Straßenverkehr haben abgeben müssen, so bedeutet der Verzicht auf den vollen Einsatz der Mengenstaffel bei der Frachtsatzbildung für Massengüter eine Beschränkung der natürlichen Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt. Zu einer nicht unbedenklichen Aushöhlung des gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs durch die Binnenschifffahrt ist es aber erst gekommen, seitdem in Deutschland auch im Fall der kostenmäßigen Ueberlegenheit geschlossener Züge auf den entsprechenden Parallelstrecken künstliche Wasserstraßen gebaut werden. Da solche Kanäle hoch rentable Massenguttransporte auf weite Entfernungen der Bundesbahn entziehen, fehlen ihr am Ende die Mittel zur Abdeckung ihrer Verluste bei der Bedienung verkehrsschwacher Gebiete. Die Binnenschifffahrt darf unter keinen Umständen das Schicksal der amerikanischen Flußschifffahrt erleiden. Es wäre aber unverantwortlich, die Fortführung des gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs durch neue, volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigte Kanalbauten in Frage zu stellen.

Es ist daher verständlich, daß Pirath für eine Belastung auch der Binnenschifffahrt mit einer Ausgleichsabgabe plädiert. Dabei sollte diese aber seiner Meinung nach

⁵⁹⁾ Recht aufschlußreich ist in dieser Hinsicht der bereits zitierte Aufsatz von F. J. Schroiff, „Zur Verkehrslage auf den Wasserstraßen“, a. a. O. S. 198.

nur halb so hoch wie diejenige des Straßenverkehrs sein.⁶⁰⁾ Der Verfasser hält indessen diesen Vorschlag wegen des internationalen Charakters der Binnenschifffahrt für kaum durchführbar. Aus diesem Grund setzt er sich für einen langfristigen Kanalbau-Stop ein. Sollte dieser nicht zu erreichen sein, so wäre die Aufhebung aller Binnenumschlagtarife ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Zum mindesten hätte kein an neuen Kanälen entstehender Binnenhafen Anspruch auf Einbeziehung in den örtlichen Geltungsbereich der bestehenden Binnenumschlagtarife.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die besonderen Ausnahmetarife dank ihrer Ueberschüsse der Bundesbahn die Durchführung ihrer gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik erleichtern. Da die Bundesbahn gar nicht daran denkt, besondere Ausnahmetarife, die nicht aus Gründen der Verkehrserhaltung oder des Wettbewerbs, sondern ausschließlich zur Unterstützung der Industrie in den dem Wettbewerb der Binnenschifffahrt noch nicht ausgesetzten Randgebieten erstellt wurden, aufzuheben, sind die Vorwürfe, die neuerdings vom Standpunkt der Raumordnung gegen die Ausnahmetarifierung erhoben werden, nicht gerechtfertigt.

Wünschenswert wäre allerdings eine stärkere Begünstigung der Randgebiete längs der Zonengrenze durch die Seehafentarife. Die Unterscheidung zwischen Wettbewerbs- und Nichtwettbewerbsgebieten ist nicht mehr zeitgemäß. Im Interesse der Verwirklichung der Ziele der Raumordnung sollten die Seehafentarife der Industrie des Nichtwettbewerbsgebiete zum mindesten die gleichen Frachtvorgünstigungen, und soweit dies mit den Selbstkosten der Bundesbahn vereinbar ist, sogar höhere prozentuale Frachtermäßigungen als der Industrie des Wettbewerbsgebiete gewähren. Der Verfasser verweist hierzu auf seinen Aufsatz „Zur Seehafen-Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn“, den er in Heft 1, Jg. 1952 dieser Zeitschrift veröffentlichte (Seite 36/38). Unter Nichtwettbewerbsgebiet versteht die Bundesbahn die außerhalb der Einzugsgebiete der Auslandshäfen befindlichen Teilräume der Bundesrepublik. Angesichts der schweren Konkurrenz, die der Lastkraftwagen der Bundesbahn gerade in den deutschen Seehäfen bereitet, liegt der Vorschlag des Verfassers auch im Eigeninteresse der Bahn. Die Binnenschifffahrt hätte keinerlei Anlaß, hiergegen Einwände zu erheben.

VI

Der Gemeinwirtschaftlichkeit der Eisenbahngütertarifpolitik sind Grenzen gesetzt. Hierüber unterrichten nachstehende Ausführungen.

Auf den Eisenbahnen Deutschlands sind die durchschnittlichen Einnahmen von 6,20 Pf je tkm 1861 auf 3,44 Pf je tkm 1913 zurückgegangen. In der gleichen Periode betrug die Streckenfracht der Eisenbahn für Getreide unverändert 4,5 Pf je tkm. Gegen das Festhalten der hohen Streckenfracht für Getreide erhob Kurt Wiedenfeld bereits 1904 Widerspruch. In seinem Aufsatz „Die Entwicklung der Verkehrsmittel und die landwirtschaftliche Konkurrenz des Auslandes“ heißt es: „Es ist für die deutschen Bahnen beschämend, daß sie für das wichtigste Erzeugnis der heimischen Landwirtschaft den Beförderungspreis von 4,5 Pf, den

⁶⁰⁾ Carl Pirath, „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg. 1953, Heft 2, Seite 25ff. Die aus der Ausgleichsabgabe hereinkommenden Beträge sollen auch den übrigen Verkehrsträgern die Beteiligung an der Verkehrsbedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete ermöglichen.

sie in den sechziger Jahren schon erreicht hatten, noch immer erheben, während die amerikanischen Bahnen in der selben Zeit von 6 auf 0,8 Pf herunter gegangen sind.“⁶⁰⁾ Für die zweifellos weit überhöhten Getreidefrachten der deutschen Eisenbahnen sind folgende Gründe verantwortlich gewesen.

Aus agrarpolitischen Gründen befinden sich Getreide und seine Mülhenerzeugnisse, obwohl sie Objekte verschiedenen Wertes darstellen, im deutschen Normaltarif in derselben Tarifklasse. Auf diese Weise wollte man im agraren Osten den Mehler versand gegenüber dem Getreideversand erleichtern. Es sollten die kleinen Landmühlen in den meist industriearmen Getreideüberschußgebieten des Ostens gefördert werden, die ohne die gleichmäßige Tarifierung von Getreide und Mehl dem Wettbewerb der Großmühlen in den Seehäfen und in den großen Verbrauchsgebieten erlegen wären. Gleichzeitig sollte die Landwirtschaft des Ostens in die Lage versetzt werden, die für ihre Viehzucht so wichtige Kleie aus nächster Nähe ohne große Frachtbelastung zu beziehen. Diese agrarpolitischen Erwägungen sind es gewesen, die die Einstufung des Getreides nach seinem Wert und damit die Herabsetzung der Getreidefrachten verhinderten.

Gleichzeitig standen auch handelspolitische Gründe einer Senkung der Eisenbahnfrachten für Getreide im Wege. Nach dem am 1. Januar 1893 in Bern abgeschlossenen Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr waren die meisten europäischen Länder verpflichtet, die Waren des Auslandes in Bezug auf ihre Eisenbahnfrachttarife mit den inländischen Erzeugnissen gleichzustellen, soweit diese auf der selben Strecke und in der selben Richtung befördert werden. Das bedeutete, daß die deutschen Eisenbahnen ausländisches Getreide tariflich wie einheimisches Getreide behandeln mußten. Unter diesen Umständen sah man sich gezwungen, an dem längst zu hohen Getreidefrachtsatz von 4,5 Pf festzuhalten.

Den deutschen Eisenbahnen ist ihre Funktion als Instrument der staatlichen Agrar- und Handelspolitik teuer zu stehen gekommen. Die Binnenschiffahrt, die für die Uebernahme gemeinwirtschaftlicher Aufgaben nicht infrage kam, beförderte Getreide ausländischer Herkunft ohne Rücksicht auf die Ziele der staatlichen Handelspolitik zu selbstkostengerechten Frachtsätzen. Hätten die deutschen Staatsbahnen lediglich ihre eigenen Interessen im Auge gehabt, so hätten sie schon wegen des Wettbewerbs der Binnenschiffahrt ihre Streckenfrachten für Getreide dem wirklichen Wert des Getreides entsprechend in den Regeltarif eingestuft. Sie schalteten sich somit aus den überaus lohnenden Transporten für aus Uebersee eingeführtes Getreide selbst aus. Ihre Opfer waren aber völlig umsonst. Das ausländische Getreide strömte auf den Wasserstraßen zu billigen Frachtsätzen nach Deutschland herein. Damit versagte die Eisenbahn völlig als Instrument der staatlichen Handelspolitik. Schwere Schäden fügte diese Getreidetarifpolitik den nationalen Seehäfen zu.

Die gleichen Erwägungen, die für die früheren Staatsbahnen maßgebend waren, veranlaßten die Reichsbahn zur gleichen Einstufung von Getreide und Mülhenerzeugnissen in die Klasse C, der vor dem 1. Weltkrieg der Spezialtarif I entsprach. Nach der Stabilisierung der deutschen Währung wurde ein Nottarif, auch Lebensmittelnottarif genannt, eingeführt, der zuletzt allgemein 10% Ermäßigung gewährte. Infolge seiner Abschaffung ergab sich die Notwendigkeit der Einführung des allgemeinen Ausnahmetarifs 17 B 1, die am 1. Januar 1931 erfolgte.

⁶⁰⁾ Zeitschrift für Agrarpolitik, Jg. 1904, Nr. 1, Seite 25.

Dieser Tarif gewährte ursprünglich eine durchschnittliche Ermäßigung von 16,5% auf die Sätze der Hauptklasse C. Mit Wirkung vom 1. März 1933 wurde der Tarif auf die Sätze der Tarifklasse D abgestellt. Im Herbst 1936 wurden Getreide, Hülsenfrüchte und Mülhenerzeugnisse von C auf D abtarifiert. Wegen der besonderen Bildung der Nebenklassen und mit Rücksicht auf die Freilassung der wichtigeren Lebensmittel vom 5%igen Frachtzuschlag zu den Güterfrachten des Regeltarifs, der 1935 erfolgte, mußte indessen der AT 17 B 1 bestehen bleiben.

Trotz der Abtarifierung waren die Getreidefrachten der Reichsbahn überhöht. Dies geht schon daraus hervor, daß Elbe- und Oderschiffahrt große Getreidetransporte binnenländischer Herkunft durchführten. Das Verkehrsaufkommen des AT 17 B 1 war zwar vor dem Kriege recht hoch (1938 6,6 Mill. t), die mittlere Versandweite des AT 17 B 1 betrug aber 1938 nur 112 km. Sobald das Getreide auf weitere Entfernungen zum Versand gelangte, schaltete sich automatisch die Binnenschiffahrt ein.

Heute wie vor dem Kriege gewährt der AT 17 B 1 die um 4% gekürzten Sätze der Regeltarifklasse D. Seit dem letzten Krieg hat der Straßenverkehr für die Beförderung von Getreide eine ständig wachsende Bedeutung erlangt. Hierauf ist es in erster Linie zurückzuführen, daß 1951 das Aufkommen des AT 17 B 1 nur 21,5% desjenigen von 1938 ausmachte. Dagegen erzielte die Bundesbahn 1951 im gesamten öffentlichen Güterverkehr nicht weniger als 60,6% des Verkehrsaufkommens der Reichsbahn im Jahre 1938.

Völlig unzureichend ist auch der Anteil der Bundesbahn an der Versorgung der Bundesrepublik mit Ueberseegetreide. 1951 entfielen vom Hinterlandverkehr Bremens an Getreide auf

die Eisenbahn	10,9 %
den Kraftwagen	22,7 %
die Binnenschiffahrt	66,4 %

Für Hamburgs Hinterlandverkehr in Getreide ergaben sich 1952 folgende Anteile der drei Verkehrsträger:

Eisenbahn	32,6 %
Kraftwagen	46,1 %
Binnenschiffahrt	21,3 %

Diese Zahlen beziehen sich allerdings nur auf einen Teil von Hamburgs Versand an Einfuhrgetreide nach dem Binnenland. Trotzdem können sie aber als repräsentativ angesehen werden.

Wie überhöht die Getreidefrachten der Bundesbahn sind, zeigen folgende Uebersichten:

I. Die Beförderungspreise bestimmter westeuropäischer Eisenbahnen für binnenländisches Getreide bei 300 km Mai 1953:

Staatsbahnen:	Tarif:	Menge:	Fracht je 100 kg:
Bundesrepublik	AT 17 B 1	15 t	355 Pf = 100
Oesterreich	AT 4	15 t	113 Pf = 32
Dänemark	Klasse 7	15 t	128 Pf = 36
Schweden	Klasse 10	15 t	199 Pf = 56
Frankreich	Bareme 257	20 t	201 Pf = 57
Belgien	Sp. T. 0 1105	15 t	206 Pf = 58

II. Die Beförderungspreise der Eisenbahnen in Deutschland, Belgien und Frankreich für aus Uebersee eingeführtes Getreide bei 300 km Mai 1953:

Staatsbahnen:	Tarif:	Menge:	Fracht je 100 kg:
Bundesrepublik	AT 17 S 1	15 t	213 Pf = 100
Belgien	Sp. T. 03405	150 t	142 Pf = 67
Frankreich	Bareme 257	800 t täglich	149 Pf = 70.

Aus den vorstehenden Uebersichten geht eindeutig hervor, daß in der Bundesrepublik Binnenschifffahrt und Kraftwagen lediglich den weit überhöhten Eisenbahnfrachten ihre große Bedeutung für den Getreidetransport verdanken. Auf die Dauer gesehen ist dies ein unhaltbarer Zustand. Eine Senkung der Frachtsätze sowohl des allgemeinen Ausnahmetarifs 17 B 1 wie derjenigen des Seehafeneinfuhrtarifs 17 S 1 liegt im wohlverstandenen Interesse der Deutschen Bundesbahn.

Aehnlich wie beim Getreide lagen die Verhältnisse beim Mineralöl und bei seinen Erzeugnissen. Man sucht im Verzeichnis der Güter der ermäßigten Wagenladungsklassen (Klassen B—G) vergeblich rohes Erdöl, Benzin, Petroleum, Mineralschmieröle und Heizöl. Vom Standpunkt des Normaltarifs aus gesehen gehören sie alle der obersten Wagenladungsklasse (A) an. Erdöl und Mineralöl-erzeugnisse sind aber keineswegs als Güter der teuersten Wagenladungsklasse anzusehen. Allein die Rücksichtnahme auf die Interessen der heimischen Erdölindustrie verhinderte die wertgerechte Einstufung des Rohstoffes Erdöl und seiner Produkte in den Regeltarif. 1924 bis 1931 wurden allgemeine Ausnahmetarife für Rohöl, Benzin und Petroleum eingeführt, doch galten sie bis 1950 nur für Erzeugnisse deutscher Gewinnung. Die ausländische Rohöle verarbeitenden Seehafenraffinerien und die Importeure von Mineralölerzeugnissen dachten aber nicht daran, sich dieser Tarifpolitik zu beugen. Um der Belastung der meisten ihrer Erzeugnisse durch die Frachtsätze der höchsten Wagenladungsklasse des Regeltarifs zu entgehen, entschlossen sich die Konzerne der ausländischen Mineralölindustrie, die Belieferung der binnenländischen Verbraucher mit Benzin, Dieselöl, Petroleum und Schmieröl soweit wie nur irgend möglich auf den Binnenwasserstraßen vorzunehmen. Zu diesem Zweck legten sie sich eine große Flotte von Tankkähnen zu. Gleichzeitig konzentrierten sie die Schwerpunkte ihrer großartigen Verteilungsorganisation auf die großen Binnenhäfen und errichteten an allen großen Binnenumschlagplätzen Großtankanlagen. Von diesen Zwischenlagern wurden die Mineralölerzeugnisse in eigenen Eisenbahnkesselwagen nach den über das ganze Reichsgebiet verteilten kleinen Lagern verbracht.

Der Reichsbahn ist der Verzicht der Mineralölgesellschaften auf die Anlehnung ihres Verteilungsapparates an den Schienenweg teuer zu stehen gekommen. Die eisenbahntarifliche Begünstigung der Erdölförderung und der Gewinnung von Treibstoffen aus Kohle und Erdöl deutscher Herkunft hatte die weitgehende Ausschaltung des direkten Schienenweges zur Folge. Die Reichsbahn mußte sich bei diesen Gütern überwiegend mit dem Ablaufverkehr der Binnenhäfen begnügen. In den deutschen Seehäfen wurde Mineralöl nur dann auf die Bahn zum Versand gebracht, wenn es für außerhalb des Einzugesgebietes der Binnenhäfen gelegene Verbrauchsbezirke bestimmt war. So entfielen, um nur ein Beispiel anzuführen, von Hamburgs Benzinversand nach Berlin, der Provinz Brandenburg, Land und Provinz Sachsen, Thüringen und Schlesien 1936 nicht weniger als 93,2% auf die Elbeschifffahrt und nur 6,8% auf den geschlossenen Bahnweg.

Auf die geschilderten Irrwege der deutschen Getreide- und Mineralöltarifierung ist die herrschende Meinung zurückzuführen, daß die Binnenschifffahrt für diese beiden Massengüter der natürliche Verkehrsträger sei. In der Literatur ist niemals darauf eingegangen worden, welche großen Vorteile die Binnenschifffahrt aus den überhöhten Getreide- und Mineralölfrachten der Eisenbahn gezogen hat. Statt dessen wird die Binnenschifffahrt gern als Opfer der Eisenbahngütertarifpolitik bezeichnet. Hiervon kann aber keine Rede sein. Natürlich läßt sich die durch die Fehler der Eisenbahngütertarifpolitik erfolgte Entwicklung kaum wieder völlig rückgängig machen. Der Verfasser empfiehlt aber folgende Richtlinie für die künftige Ausnahmetarifierung:

„Die Bundesbahn sollte jedes Ansinnen, sich in den Dienst protektionistischer Aufgaben des Staates zu stellen, in Zukunft entschieden zurückweisen, wenn andere, solchen Pflichten nicht unterworfenen Verkehrsträger hierdurch Gelegenheit erhalten, trotz ihrer höheren volkswirtschaftlichen Kosten in ihren Besitzstand einzubrechen. Taucht auf dem Binnenmarkt ein neues Erzeugnis auf, so sollte, falls mit den geschilderten Gefahren für die Eisenbahn gerechnet werden muß, dieser das Recht zugestanden werden, unter Ablehnung jeglicher Beteiligung an Maßnahmen der staatlichen Wirtschaftslenkung und -politik sowie ohne Rücksichtnahme auf konkurrierende Verkehrsträger kostenwahre Tarife zu erstellen.“