

Umgrenzung des lichten Raumes der Eisenbahnen hat eine bedeutend erweiterte zweite Auflage erhalten. Sie enthält die übersichtliche und erschöpfende Zusammenstellung aller deutschen Bestimmungen, die sich mit der Umgrenzung des lichten Raumes und die erforderlichen Gleisabstände bei Regel- und Schmalspurbahnen befassen. Diese Bestimmungen sind in vielen Vorschriften festgelegt, die nur schwer zu beschaffen sind. Die Neuauflage berücksichtigt alle Aenderungen und Ergänzungen der letzten 10 Jahre. Es sind die teilweise neugefaßten Lichtraumbestimmungen der Ausgabe 1943 der Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung (BO), ferner die „Vorläufigen Richtlinien für die Abstände der Signale, der Signalbrücken und der Stellwerke von Gleismitte auf Strecken mit Oberleitung für 15 kV Fahrdrachtspannung“ in endgültiger Fassung enthalten. Die Lichtraumbestimmungen der inzwischen erschienenen „Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO); der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und der „Vereinfachten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS)“ wurden neu aufgenommen. Der Vorschriftensammlung ist eine Einführung in die Berechnung der Umgrenzung des lichten Raumes vorangestellt, die einen Einblick vermittelt, wie sich die Abmessungen der Umgrenzung des lichten Raumes herausgebildet haben. Der Anhang bringt in Teil I die waagerechten Breitenmaße der Grenzlinien und in Teil II erstmalig alle Lade- und Wagenbegrenzungslinien und auch die meisten Lichtraumgrenzen der europäischen Bahnen, die bisher noch nicht zusammenhängend veröffentlicht worden sind. Der Teil III befaßt sich mit der Behandlung von Sendungen mit Überschreitung der zulässigen Breiten- und Höhenmaße. Der Teil IV beschreibt die Meßvorrichtungen zum Nachprüfen der Ladungen und Wagen und der Umgrenzung des lichten Raumes auf Regelspur-

bahnen. Ein ausführliches Sachverzeichnis erleichtert das schnelle Zurechtfinden und die Quellenangaben ermöglichen dem Benutzer, sich bei allen Maßnahmen auf amtliche Unterlagen zu stützen.

Die ausgezeichnet ausgestattete Sammlung der geltenden Lichtraumbestimmungen, die im Laufe der Zeit in zahlreichen einschlägigen Sonderverordnungen in verschiedenen Dienstvorschriften, in Erlassen, Verfügungen und Rundschreiben ergangen sind, ist eine wertvolle Hilfe für den Bauingenieur und den Konstrukteur der Eisenbahnfahrzeuge. Aber auch die Großindustrie und das Speditionsgewerbe wird sich des Buches bedienen, wenn sie sich über die Möglichkeiten für den Bahntransport ins europäische Ausland unterrichten wollen.

Privatdozent Dr.-Ing. R. Graßmann,
Technische Hochschule Aachen.

Jahrbuch der Luftfahrt 1952/53. Verlag Pohl & Co., München. 310 Seiten, geb.

Als praktischer Wegweiser für die an der Luftfahrt interessierten Kreise gibt der Band 1952/53 eine umfassende Übersicht über die bestehenden Organisationen der Luftfahrt und ihre Anschriften. Die Gliederung des Jahrbuchs zeigt anschließend an ein Geleitwort des Bundesverkehrsministers und ein Vorwort des Herausgebers die behördliche Organisation der zivilen Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland unterteilt nach Bund und Ländern, die Luftfahrt- und luftverkehrswissenschaftlichen Forschungsstellen und Institute, die nationalen und internationalen Interessentengruppen sowie die organisatorische und regionale Gliederung des deutschen Luftsports und des Flugsports der Welt. Unter den Angaben über die Fédération Aéronautique Internationale (F.A.I.) befindet sich eine auf den Stand vom 1. Juni 1952 gebrachte Liste der Weltrekorde der Luftfahrt in der französischen Originalfassung.

Dr. Röhm

Das Verkehrsbild auf Autobahnen und Fernstraßen

Von Dr. Walter Linden

Vorbemerkung:

Die Motorisierung des Straßenverkehrs hat seit dem ersten Weltkriege in drei deutlich erkennbaren Wellen ungeheuer rasche Fortschritte gemacht. Die Ziffern, die sich auf Grund der amtlichen Statistiken leicht zusammenstellen lassen, zeigen eine erhöhte Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes insbesondere in der Zeit von 1934 bis 1939. Hälfte der zwanziger Jahre und dann verstärkt in der Zeit von 1934 bis 1939. Die Kurve hat zum dritten Male — allerdings von einem durch den Kriegsausgang bedingten außerordentlichen Tiefstand aus — nach dem zweiten Weltkriege erneut eine Aufwärtsbewegung begonnen; ihr Verlauf ist insbesondere nach der Währungsreform so steil nach oben gerichtet, wie es in keiner früheren Zeitspanne jemals der Fall war. Das sind Tatsachen, über die in breiter Öffentlichkeit kaum Unklarheit bestehen dürfte.

Es wird aber zu wenig bedacht, daß es nicht nur auf den tatsächlichen Bestand an Kraftfahrzeugen ankommt, wenn man den Umfang des motorisierten Straßenverkehrs erkennen will, sondern daß wesentlich wichtiger das Ausmaß der Verkehrsleistungen ist. In dieser Beziehung wird man zu bedenken haben, daß noch in den zwanziger Jahren die jährliche Kilometerleistung eines Kraftfahrzeuges im Durchschnitt verhältnismäßig gering war und daß sie erst im Laufe der Zeit, mit der steigenden Gewöhnung an dieses Beförderungsmittel und dem dadurch wachsenden Verkehrsbedürfnis zunahm; die Gewöhnung führte zu steigender Benutzung, und diese wiederum brachte es mit sich, daß es mehr und mehr zur Gewohnheit wurde, den Kraftwagen zu verwenden. Es sind jetzt in Fachkreisen Erörterungen darüber im Gange, ob es zutrifft, daß die Kilometerleistung eines Kraftfahrzeuges (PKW) tatsächlich doppelt so groß ist als noch vor 15 Jahren. Es soll an dieser Stelle nicht untersucht werden, ob eine Verdoppelung der durchschnittlichen Jahresleistung wirklich eingetreten, oder ob die Vermehrung noch größer ist, aber die Fachleute sind sich darüber einig, daß in der Tat eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen ist. Es kommt noch hinzu, daß viele Straßenzüge und daß allgemein die Landstraßen erster und vor allem zweiter Ordnung vom Durchgangsverkehr gemieden werden, einmal weil sie vielfach in einem bedauerlich schlechten Zustand sind, und zum anderen, weil gerade im Zuge dieser weniger bedeutenden Straßen noch immer zahlreiche Notbrücken und dergl. den Verkehr behindern. Dadurch ergibt sich eine Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen und Bundesfernstraßen, die zusätzlich hier eine wesentlich höhere Verkehrsdichte bedingen, als sie vor dem Kriege oder überhaupt jemals vorhanden war, und die Erklärung liegt, wie wir gesehen haben, in Ursachen verschiedener Art.

Ueber den Güterverkehr auf den Straßen gibt es bis zum heutigen Tage keine zuverlässigen statistischen Unterlagen. Es ist aber bekannt, daß die Ausnutzung der Fahrzeuge im Nahverkehr und Fernverkehr, im gewerblichen und im Werkverkehr unterschiedlich groß ist; das trifft sowohl für die Jahreskilometerleistung als auch für die Beladung der Fahrzeuge zu. Ebenso wenig wie man die Zahl der

Fahrzeuge, die für die einzelnen Wirtschaftszweige und Verkehrszweige polizeilich zugelassen sind, miteinander vergleichen kann, um einen Maßstab dafür zu bekommen, in welchem Umfange diese vom Kraftfahrzeug Gebrauch machen, ebensowenig kann man mit Laderaumziffern argumentieren, weil die Ausnutzung der vorhandenen Kapazität allzu unterschiedlich ist. Wenn auch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen sich im Laufe der nächsten Zeit um die Gewinnung statistischer Unterlagen bemühen wird, mag ernstlich bezweifelt werden, ob schon nach den ersten Aufschreibungen genügend brauchbares Material vorgelegt werden kann. Erste Jahresergebnisse aber sind nicht vor Sommer oder Herbst 1955 zu erwarten, weil die Erhebungen für das laufende Jahr noch nicht begonnen haben, also frühestens das Jahr 1954 umfassen können, so daß Abschlußziffern nicht vor dem genannten Zeitpunkt zu erwarten sind.

Unter diesen Umständen erschien es dem Verfasser reizvoll, durch eigene Beobachtungen über den Verkehrsablauf auf Autobahnen und Bundesfernstraßen Zahlenmaterial zu gewinnen, das geeignet wäre, eine ungefähre Vorstellung über Zahl und Art der Kraftfahrzeuge, die sich im Fernverkehr auf diesen Straßen bewegen, zu vermitteln.

Erfassungsbereich und -methode

In der Zeit vom 20. Februar bis 30. Mai 1953 hat der Verfasser im Kraftfahrzeug folgende Autobahnen und Bundesfernstraßen, zum Teil mehrfach, befahren:

Düsseldorf Nord*) — Köln	Frankfurt — Kassel
Köln — Bonn	Essen — Hannover
Köln — Frankfurt	Essen — Münster
Frankfurt — Ettlingen	Münster — Osnabrück
Ettlingen — Basel	Osnabrück — Oldenburg
Ettlingen — Stuttgart	Osnabrück — Bremen
Stuttgart — München	Bremen — Hamburg
München — Salzburg	

ferner die Kraftfahrzeugstraßen Essen — Düsseldorf und Köln — Bonn sowie den Ruhrschnellweg.

Die Beobachtungen des Verkehrs erfolgten vom fahrenden Fahrzeug aus, wobei im allgemeinen eine Geschwindigkeit zwischen 80 und 100 Stundenkilometer eingehalten wurde. Die Zählungen fanden mit einer Ausnahme ausschließlich bei Tageslicht statt, eine Feststellung, die für alle nachfolgenden Ziffern von großer Bedeutung ist, weil der Nachtverkehr außer Betracht bleiben mußte. Zählungen bei Dunkelheit hätten wohl auf Bundesfernstraßen vorgenommen werden können, aber nur bei erheblicher Herabminderung der Geschwindigkeit und bei erhöhter Unfallgefahr. Ein einziger vorgenommener Versuch einer Nachtzählung auf der Autobahn zwischen Köln und Essen, über den noch berichtet werden wird, zeigte interessante Ergebnisse, wurde aber wegen der erhöhten Schwierigkeiten nicht wiederholt.

Gezählt wurden alle eindeutig erkennbaren fahrenden und parkenden Fahrzeuge in beiden Richtungen; gelegentlich konnten also einzelne PKW und LKW nicht berücksichtigt werden, wenn sie beispielsweise durch die geschlossene Bewachung des Grünstreifens auf der Autobahn verdeckt waren.

*) Die Autobahnauffahrt „Düsseldorf Nord“ erhielt auf Anregung des Verfassers vor 2 1/3 Jahren in der Süd-Nord-Richtung die Bezeichnung „Mülheim/Essen“. Wenn nachstehend Autobahnabschnitte östlich von Essen erwähnt werden, dann ist die Auffahrt „Essen/Gladbeck“ gemeint.

Außer Betracht gelassen wurden sämtliche Fahrzeuge der Besatzungsmächte, seien es Militärdienstwagen oder Privatfahrzeuge. Ebenso blieben unberücksichtigt alle Kraftomnibusse sowie Güterkraftfahrzeuge von weniger als einer Tonne Nutzlast, ferner alle Autobahndienstfahrzeuge (Baukraftwagen) und Polizeifahrzeuge.

Die Aufschreibungen erstrecken sich auf Zählungen an 37 Tagen, unter denen sich fünf Sonn- und Feiertage befinden. Gutes und schlechtes Wetter hielten sich dabei ungefähr die Waage. Wie bedeutsam speziell die Witterungsverhältnisse bei derartigen Zählungen sind, erhellt allein aus der hier schon vorab mitgeteilten Tatsache, daß der Umfang der Baustofftransporte auf der Autobahn zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt sich mit Beginn der wärmeren Jahreszeit (in diesem Jahre etwa genau mit der Monatswende März/April zusammenfallend) schlagartig nahezu verdoppelt hat. Das zeigt sich aber auch daran, daß die Anzahl der PKW und insbesondere die Anzahl der Motorräder bei gutem Wetter im Tagesdurchschnitt sich erheblich steigert, wobei man für die Motorräder eine Zunahme bis auf das Zwanzigfache feststellen kann — ohne dabei Sonderveranstaltungen oder etwa spezielle zeitliche Zusammenballungen im rückflutenden Ausflugsverkehr zu berücksichtigen.

Die Zählmethode war denkbar einfach, indem der Verfasser selbst, oder unterstützt durch Mitfahrer, von Zeit zu Zeit Aufschreibungen machte, um sie nach Abschluß der Fahrt zusammenzufassen. Dabei ergaben sich nach und nach Verfeinerungen insoweit, als einige Sonderzählungen eingeschoben werden konnten und bestimmte Streckenabschnitte getrennt erfaßt wurden. Fast alle oben genannten Straßenzüge sind mehr als einmal befahren worden, und es hat sich bemerkenswerterweise überall ergeben, daß bei wiederholter Zählung regelmäßig beinahe die gleichen Ergebnisse festgestellt werden konnten. Diese Tatsache insbesondere ermutigt den Verfasser, die festgestellten Ziffern bekanntzugeben in der Annahme, daß die herausgefundenen Zahlenwerte den tatsächlichen Verhältnissen in hohem Maße entsprechen und ein wirklichkeitsnahes Spiegelbild des Verkehrsablaufes auf Autobahnen und Bundesfernstraßen geben.

Personen- und Güterverkehr

Die Aufmerksamkeit wurde zunächst auf den Güterkraftverkehr gerichtet, und erst bei späteren Zählungen kam der Versuch hinzu, die Verhältniszahlen für LKW, PKW und Krafträder herauszufinden. Wenn mit diesen letzten Ziffern begonnen werden darf, so mag hier zunächst festgestellt werden, daß bei Zählungen an sieben Werktagen und einem Sonntag auf Autobahnen und Bundesfernstraßen.

2 253 LKW	=	39,2 %
2 948 PKW	=	51,3 %
550 Krafträder	=	9,5 %
5 751 Fahrzeuge	=	100 %

festgestellt wurden. Bemerkenswerterweise verschieben sich diese Verhältniszahlen aber völlig je nachdem, ob es sich um einen Werktag oder um einen (in diesem Falle traf es zu) Schönwetter-Sonntag handelt:

	Werktag	Sonntag
LKW	40,1 %	9,1 %
PKW	51,5 %	43,8 %
Krafträder	8,4 %	47,1 %

Man darf ohne weiteres unterstellen, daß bei einem Schlechtwetter=Sonntag der Anteil der Kraftträger bei weitem nicht so hoch gewesen wäre.

Wenn wir nun einzelne Straßenabschnitte unter die Lupe nehmen, dann treffen wir auch hier auf recht unterschiedliche Verhältnisse:

Autobahn:	LKW	PKW	Kräder
Düsseldorf Nord—Köln	46,1 %	49,1 %	4,8 %
Köln — Frankfurt	47,0 %	49,3 %	3,7 %
Frankfurt — Kassel*	22,1 %	61,9 %	16,0 %
Hamburg — Bremen	38,3 %	52,8 %	8,9 %
Durchschnitt	42,2 %	50,2 %	7,6 %

Bei der einzigen Nachtzählung wurden auf dem Autobahnabschnitt Köln — Essen/Mülheim (Düsseldorf Nord) folgende Anteilziffern gezählt:

LKW	PKW	Kräder
60,3 %	37,6 %	2,1 %

Daraus ergibt sich, daß in der Nachtfahrt auf die Zahl der LKW annähernd zwei Drittel des Gesamtverkehrs entfallen.

Auf drei wichtigen Bundesfernstraßen wurden folgende Anteilziffern festgestellt:

	LKW	PKW	Kräder
Ruhrschnellweg	43,5 %	44,0 %	12,5 %
Köln — Bonn	31,4 %	61,0 %	7,6 %
Bremen — Osnabrück	30,9 %	48,6 %	20,5 %
Essen/Düsseldorf	38,1 %	52,2 %	9,7 %
Durchschnitt	32,5 %	50,0 %	17,5 %

Bei diesen Zahlen fällt vor allem das Hervortreten der PKW auf der Autostraße zwischen Köln und Bonn auf; sie sind dort so zahlreich, daß sie sogar, verglichen mit den keineswegs schwach vertretenen LKW, sich sehr stark in den Vordergrund schieben. Im übrigen wird erkennbar, daß im Vergleich zur Autobahn auf der Bundesfernstraße das Motorrad eine relativ größere Rolle spielt.

Es wurde auch der Versuch gemacht, durch wiederholte Zählungen, die gegebenenfalls aufscheinenden Unterschiede zwischen den verschiedenen Tageszeiten festzuhalten. Dabei ergab sich insbesondere, daß die absolute Zahl der Lastkraftwagen in den späten Nachmittags- und Dämmerstunden zurückgeht, während gleichzeitig die absoluten Ziffern der Motorräder um diese Tageszeit stark zunimmt (Berufsverkehr). Zwischen Köln und Bonn und auf der Autobahn zwischen Düsseldorf Nord und Köln wurden an zwei verschiedenen Tagen folgende Anteilziffern ermittelt:

	LKW	PKW	Kräder
Bonn/Köln und umgekehrt			
zwischen 14.00 und 15.00 Uhr	34,9 %	61,7 %	3,4 %
zwischen 18.00 und 19.00 Uhr	28,0 %	60,6 %	11,4 %
Düsseldorf Nord/Köln und umgekehrt			
zwischen 13.00 und 14.00 Uhr	50,4 %	46,8 %	2,8 %
zwischen 19.00 und 20.00 Uhr	40,0 %	52,0 %	8,0 %

*) Die einmalige Befahrung dieser Autobahn erfolgte am Freitag vor Pfingsten bei sehr gutem Wetter, und es ist anzunehmen, daß die Zahlen bereits einen relativ hohen Teil von Ausflugsverkehr enthalten.

Bemerkenswerterweise war die Summe der Motorfahrzeuge in beiden Relationen an zwei verschiedenen Tagen zu den angegebenen Tageszeiten nicht nur nach den Verhältniszißern, sondern auch in der absoluten Höhe fast genau gleich.

Zu dem Verkehr auf der Autostraße zwischen Köln und Bonn mag noch hinzugefügt werden, daß hier verhältnismäßig zahlreiche Lieferwagen verkehren. Während im allgemeinen auf der Autobahn auf 100 LKW nur 15—20 Lieferwagen, auf den Bundesfernstraßen dagegen etwa 30 Lieferwagen entfallen, zählten wir auf der Kraftfahrzeugstraße Köln—Bonn bis zu 41 Lieferwagen je 100 LKW. Allgemein ist festzustellen, daß in der Nähe von Großstädten die Zahl der Lieferwagen besonders stark ansteigt, wie überhaupt hier auch der LKW ohne Anhänger und ganz allgemein der Werkverkehr eine wesentlich größere Rolle spielen als auf der freien Strecke.

Verkehrsdichte

Bei dem Versuch, die Verkehrsdichte festzustellen, stieß der Verfasser auf recht unterschiedliche Verhältnisse. Da unser Fahrzeug ungefähr dem Durchschnitt des Verkehrstromes entsprechende Geschwindigkeiten einhielt, kann davon ausgegangen werden, daß die Zählungen ebenso zu werten sind, als würden sie von einem bestimmten Standort aus vorgenommen worden sein. Die Berechtigung dieser Unterstellung ergibt sich aus nachstehenden Überlegungen. Es wird vorausgesetzt: Eine Strecke A—B wird nacheinander von 100 Fahrzeugen in jeder Richtung befahren, bei gleicher Geschwindigkeit und bei einer Fahrzeit von einer Stunde für die Gesamtstrecke. Der Fahrer X verläßt A um 9.00 Uhr mit der angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit in Richtung B und trifft dort um 10.00 Uhr ein. Es begegnen ihm alle die Fahrzeuge, deren Abfahrt in B nach 8.00 Uhr und deren Ankunft in A vor 10.00 Uhr liegt. Das sind 200 Fahrzeuge. Er selbst überholt keine Fahrzeuge der gleichen Fahrtrichtung, und er wird auch nicht überholt, d. h. er sieht lediglich die entgegenkommenden Fahrzeuge und zählt sie von 1—200. Würde die gleiche Beobachtung von einem bestimmten Standort aus vorgenommen, dann würden in der gleichen Zeitspanne zwischen 8.00 und 9.00 Uhr in beiden Richtungen je 100 Fahrzeuge — in der Summe also ebenfalls 200 Fahrzeuge — festgestellt werden.

Unterschiedlich starke Verkehrsströme lassen sich allerdings auf diese Weise vom fahrenden Fahrzeug nicht feststellen und noch nicht einmal sicher erkennen. Wir glauben aber, daß diese Feststellung für unsere heutige Gesamtbetrachtung unerheblich ist, weil es im allgemeinen nur temporär unterschiedliche Verkehrsströme geben kann; denn jeder Verkehr flutet schließlich wieder an seinen Ausgangspunkt zurück. Es mag bedauerlich bleiben, daß die angestellten Zählungen z. B. nicht erkennbar machen konnten, ob der Verkehr Essen — Köln morgens stärker ist als abends und der Verkehr von Köln nach Essen etwa abends stärker ist als morgens oder umgekehrt; auf diese einzelnen Feststellungen mußte jedoch verzichtet werden. Im übrigen wurde, wie bereits betont, versucht, möglichst alle Tageszeiten (außerhalb der Dunkelheit) zu berücksichtigen.

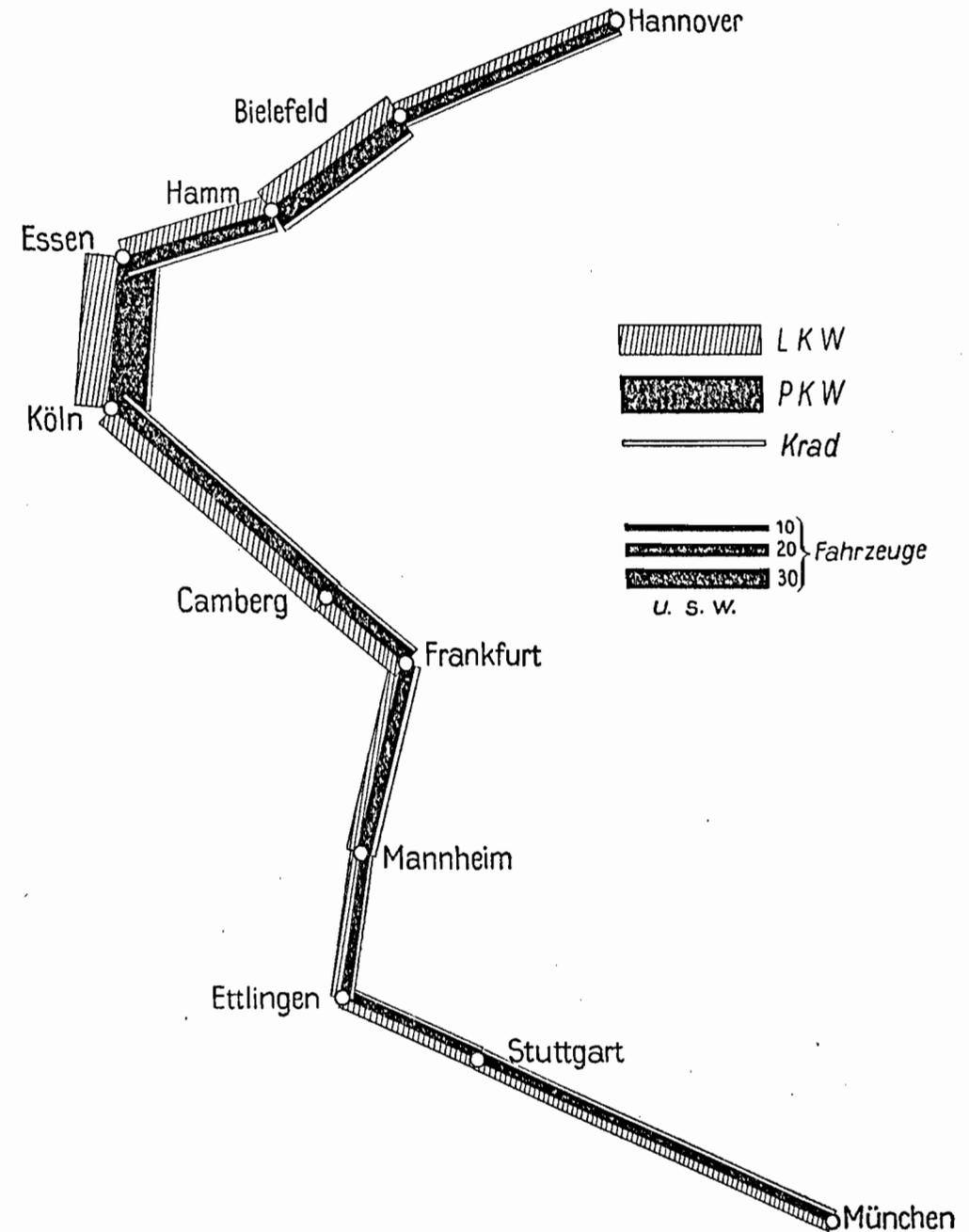
Die absoluten Ziffern der LKW, PKW und Kräder, die, in beiden Richtungen verkehrend, auf verschiedenen Straßenabschnitten festgestellt wurden, lassen folgende Verkehrsdichte je 10 km Straßenlänge erkennen:

	LKW	PKW	Kräder	Zus.
Autobahn: Düsseldorf Nord — Köln	51	59	5	115
Hamm — Bielefeld	31	34	7	72
Köln — Camberg	28	26	5	59
Essen — Hamm	28	24	5	57
Camberg — Frankf./Wiesbaden	26	23	5	54
Frankfurt — Mannheim	18	21	6	45
Düsseldorf Nd. — Köln (nachts)	27	15	1	43
Bielefeld — Hannover	16	21	4	41
Frankfurt — Kassel	9	25	6	40
Mannheim — Ettlingen	16	14	4	34
Ettlingen — Stuttgart	14	16	5	35
Stuttgart — München	12	15	4	31
Hamburg — Bremen	10	14	2	26
Fernstraßen:				
Köln — Bonn	33	64	8	105
Essen/Mülheim — Düsseldorf	34	59	7	100
Tankstelle Engel — Frankfurt (Autobahnauffahrt)	103	123	15	239
Essen (Kray) — Bochum (Ruhrschnellweg)				315

Diese Tabelle gibt zu mancherlei Ueberlegungen Anlaß. Zunächst einmal ist festzustellen, daß dem Verfasser (allein) leider nicht möglich war, in dem überaus dichten Verkehr auf dem Ruhrschnellweg die Motorfahrzeuge im einzelnen zu zählen und dabei auseinander zu halten. Die Summe wurde bei einer Nachmittagsfahrt zwischen 15 und 16 Uhr festgestellt. Die Zählung auf der Kraftfahrzeugstraße zwischen Wiesbaden und Frankfurt erfolgte zwischen 12 und 13 Uhr. Die Zahlen für die Kraftfahrzeugstraße Köln — Bonn sind durch Wiederholungen bestätigt.

Im übrigen aber zeigen die einzelnen Teilstücke des Autobahnnetzes (vgl. Skizze 1) sehr starke Abstufungen, wobei der Wechselverkehr zwischen Ruhrgebiet und Köln diesem Teilstück der Autobahn einen besonders dichten Verkehr gibt. Selbst die Nachtzählung, bei der, nach den absoluten Zahlen gemessen, der LKW-Verkehr auf die Hälfte, der PKW-Verkehr auf ein Viertel, und die Zahl der Motorräder fast bis auf ein Sechstel zurückgeht, läßt dieses Teilstück der Autobahn noch so dicht befahren erscheinen, daß es kaum hinter dem Durchschnitt zurückbleibt.

Von besonderem Interesse erscheint auch, daß die Autobahn Hamburg—Bremen den geringsten Verkehr aufweist von allen Teilstücken, die der Verfasser befahren hat (ein Vergleich mit der Autobahn München—Salzburg ist wegen der starken saisonalen Schwankungen auf dieser Strecke nicht angebracht). Tatsächlich erscheint die Autobahn zwischen den beiden Hansestädten so gut wie leer. Man mag daraus die Konsequenz ziehen, daß das Verkehrsaufkommen der beiden Seehafenstädte für den Wechselverkehr außerordentlich gering ist. Es handelt sich hier um ein Autobahn-Torso; denn dieses Stück des deutschen Autobahnnetzes wird erst dann seine volle Bedeutung für den motorisierten Straßenverkehr gewinnen, wenn es die geplante Verlängerung über Osnabrück und Münster zum Ruhrgebiet erhält.



Radfahrer

Wenn bei dieser Gelegenheit ein Blick auf die Radfahrer geworfen werden darf, so sei hervorgehoben, daß sie besonders an Sonn- und Feiertagen bei gutem Wetter auf den Bundesfernstraßen in Erscheinung treten. In der unmittelbaren Nachbarschaft großer Städte sind sie dann in solchen Massen festzustellen, daß der Kraftfahrer alle Mühe hat, mit dem Zählen zurechtzukommen.

Es bestand Gelegenheit, bei gutem Wetter an einem Feiertag-Nachmittag den Verkehr von Essen nach Haltern und an einem Sonntag den Verkehr von Bramsche nach Osnabrück und von Osnabrück nach Iburg sowie zwischen Iburg und Münster zu beobachten. Dabei wurden folgende Ziffern festgestellt:

	LKW	PKW	Kräder	Fahrräder
Essen — Haltern	5	41	72	228
Bramsche — Osnabrück	2	16	29	84
Osnabrück — Iburg	1	15	26	43
Iburg — Telgte	4	32	56	128
Telgte — Münster	2	29	47	147

Eine einzige Zählung auf einem Teilabschnitt des Ruhrschnellwegs ergab für einen Werktag (zwischen 14 und 15 Uhr) folgendes Bild:

Werl — Dortmund	69	88	22	126
-----------------	----	----	----	-----

Lastkraftwagen und Lastzüge

Besondere Sorgfalt wurde darauf angewandt, den Güterkraftverkehr auf den Fernstraßen zu beobachten, und es wurde dabei der Versuch gemacht, Kraftfahrzeuge des gewerblichen Verkehrs vom Werkverkehr zu trennen und außerdem Fernverkehr und Nahverkehr zu unterscheiden. Eigentlich müßte dieser Versuch nach den vorliegenden amtlichen Vorschriften ohne große Schwierigkeiten zu verwirklichen sein, denn jeder konzessionierte Fernverkehrsunternehmer (also auch die Bundesbahn) ist verpflichtet, ein weißes Schild mit schwarzer Schrift, das sein Fahrzeug als Fernverkehrsfahrzeug bezeichnet, mitzuführen, und jeder gewerbliche Nahverkehrsunternehmer muß ein gleichartiges Schild mit der Aufschrift „Güternahverkehr“ an seinen Fahrzeugen angebracht haben. Wenn diese beiden Gruppen des gewerblichen Verkehrs eindeutig gekennzeichnet sind, dann müßten alle übrigen Güterkraftfahrzeuge (ohne entsprechende Beschilderung) irgendwie in den Bereich des Werkverkehrs gehören. Obwohl die Vorschriften über die Beschilderung der Fahrzeuge schon lange Zeit in Kraft sind, stößt man in der Praxis in dieser Beziehung auf sehr erhebliche Lücken; dadurch wurden die Aufschreibungen erschwert und im Ergebnis auch nicht ganz zuverlässig.

Bei genauer Beobachtung der Fahrzeuge wurde festgestellt, daß etwa 5% der gewerblichen Fernverkehr dienenden Lastkraftwagen die vorgeschriebene Beschilderung nicht* führen; manche Unternehmer haben auch die Schilder oder entsprechende Aufmalung an der Seitenwand so eigenartig angebracht, daß sie nicht ohne weiteres erkennbar sind, seitlich jedenfalls kaum auffallen. Es gibt

*) Wenn schon von Unkorrektheiten die Rede ist, dann mag auch erwähnt werden, daß am 8. Mai ein konzessionierter Fernverkehrslastzug mit zwei Anhängern hinter einem LKW und am 8. Juni ein weiterer Lastzug mit zwei Anhängern (wahrscheinlich Werkverkehr) auf der Autobahn an-

zahlreiche Fahrzeuge des gewerblichen Fernverkehrs, die zwar auf der Kabinentür oder an anderer Stelle deutlich die Aufschrift tragen:

N. N.
Ferntransporte
X-stadt

ohne das vorgeschriebene Schild zu führen. Dabei kann man nun aber die Frage aufwerfen, ob dieses Fahrzeug überhaupt die Konzession hat, also ggf. unbefugterweise Ferntransporte durchführt oder ob der Unternehmer sich noch nicht die Mühe genommen hat, die Schilder zu beschaffen und anzubringen. Schlechter sieht es in der Beziehung beim Nahverkehr aus. Wenn wir allein die Fahrzeuge berücksichtigen, die durch Aufschriften individueller Art zu erkennen geben, daß sie dem gewerblichen Güternahverkehr dienen, dann führen rund 20% bis zum heutigen Tage noch keine Beschilderung. Dabei bleibt aber die sehr große Anzahl von Fahrzeugen, die im Nahverkehr sowohl eigenen Zwecken des Unternehmers (Werkverkehr) dienen als auch für fremde Transporte eingesetzt werden, völlig unberücksichtigt.

Für unsere Aufschreibungen hatte diese bedauerliche Unklarheit den Nachteil, daß zahlreiche Fahrzeuge ohne jede Beschriftung und ohne Beschilderung auf Autobahnen und Fernstraßen anzutreffen sind, die wir mangels eindeutiger Kriterien dem Werkverkehr zuzählen mußten. Es darf allerdings festgestellt werden, daß die großen Lastzüge zur überwiegenden Mehrheit ausreichend beschriftet und beschildert sind, so daß bei ihnen wenigstens nur selten Zweifel darüber auftauchten, zu welcher Gruppe sie gehören.

Nach diesen Vorbemerkungen, die insbesondere insoweit bedeutsam sind, als sich daraus ergibt, daß im folgenden die Werkverkehrsziffern um 10%, vielleicht auch um 20%, überhöht sein dürften und daß eigentlich eine beträchtliche Verschiebung vornehmlich zur Gruppe des Nahverkehrs vorzunehmen wäre, mögen die Ergebnisse bekanntgeben werden.

An 37 Zähltagen (einschließlich 5 Sonn- und Feiertagen) wurden erfaßt 6 360 Lastkraftwagen und Lastzüge. Dabei ergab sich im einzelnen folgende Aufteilung:
Auf Autobahnen und Bundesfernstraßen wurden angetroffen

Verkehrsform	Werktags			Sonntags			Zusammen		
	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %
Güterfernverkehr	2 842	47,8	66,6	302	73,1	83,1	3 144	49,4	67,9
davon ohne Anhänger	60			7			67		
Güternahverkehr	449	7,5	4,8	4	1,0	—	453	7,1	4,4
davon ohne Anhänger	249			4			253		
Sonstige d. h. vorwiegend Werkverkehr	2 656	44,7	28,6	107	25,9	16,9	2 763	43,5	27,7
davon ohne Anhänger	1 464			47			1 511		
Summen	5 947	100		413	100		6 360	100	
davon ohne Anhänger	1 773			58			1 831		
also Lastzüge	4 174		100	355		100	4 529		100

Das Bild ist, wenn wir nur die Autobahnen betrachten, etwas anders, wie die folgende Tabelle zeigt:

Verkehrsform	Werktags			Sonntags			Zusammen		
	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %	Anzahl	Anteil LKW %	von den Lastzügen %
Güterfernverkehr	2 733	50,4	69,8	289	73,5	83,5	3 022	51,9	70,8
davon ohne Anhänger	58			7			65		
Güternahverkehr	347	6,4	3,9	4	1,0	—	351	6,1	3,6
davon ohne Anhänger	196			4			200		
Sonstige d. h. vorwiegend Werkverkehr	2 345	43,2	26,3	100	25,5	16,4	2 445	42,0	25,6
davon ohne Anhänger	1 333			44			1 377		
Summen	5 425	100		393	100		5 818	100	
davon ohne Anhänger	1 587			55			1 642		
also Lastzüge	3 838		100	338		100	4 176		100

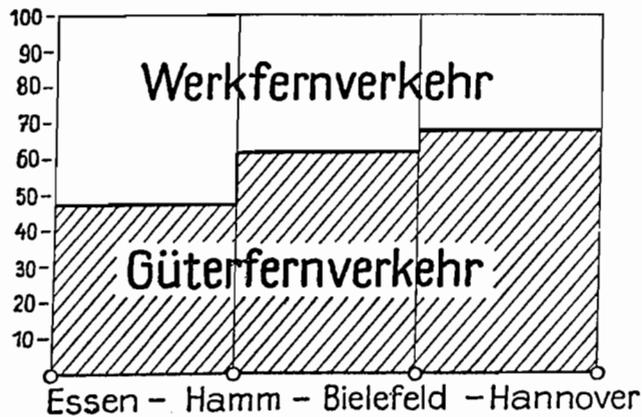
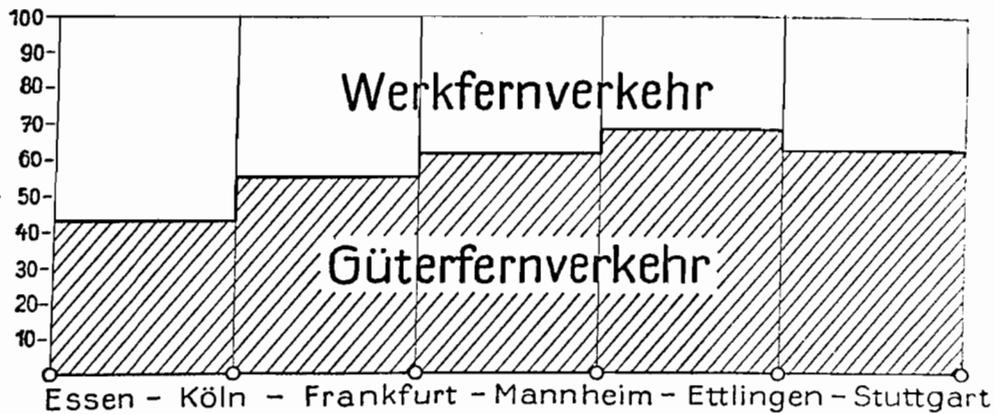
Es fällt zunächst auf, daß der Werkverkehr — obwohl dessen Ziffern als überhöht angesehen werden müssen — auf Autobahnen und Fernstraßen einen erheblich kleineren Anteil aufweist als der gewerbliche Verkehr, ja die gefundene Zahl der Kraftfahrzeuge bleibt sogar hinter denen des gewerblichen Fernverkehrs allein nicht unerheblich zurück. Sonntags, da der gewerbliche Nahverkehr fast völlig verschwindet und der Werkverkehr sehr stark nachläßt, beherrscht der gewerbliche Fernverkehr innerhalb des Güterkraftverkehrs fast allein die Straßen. Darüber hinaus aber erscheint weiter bemerkenswert, daß beim Werkverkehr weit mehr als die Hälfte der auf Autobahnen und Bundesfernstraßen (auf denen sich doch vorwiegend der Fernverkehr abwickelt) verkehrenden Kraftfahrzeuge keine Anhänger mit sich führt. Diese Tatsache ist für die Beurteilung des im Fernverkehr tätigen Laderaums von entscheidender Bedeutung. In obigen Tabellen kommt sie umgekehrt darin zum Ausdruck, daß wir den Anteil des Werkverkehrs an den festgestellten Lastzugseinheiten auf 25,6 bzw. 27,7% bemessen konnten. Berücksichtigen wir, daß sicher einige durch Beschriftung und Beschilderung nicht genügend gekennzeichnete Fahrzeuge nicht zum Werkverkehr gehören, dann wird man festzustellen haben, daß höchstens ein Viertel der auf Autobahnen und Bundesfernstraßen verkehrenden Lastzüge als Werkverkehr anzusprechen sind. Die Einzelbeobachtungen ließen darüber hinaus erkennen, daß wiederum mindestens die Hälfte dieser Werkverkehrslastzüge Baustoffe, insbesondere Zement (z. T. in Spezialwagen), Steine und Kies und im Winterhalbjahr vorwiegend Kohlen, befördert hat.

Wenn wir insbesondere das Verhältnis von Güterfernverkehr und Werkfernverkehr betrachten, dann ergeben sich für die Autobahn etwa folgende Verhältniszahlen:

	Güterfernverkehr	Werkfernverkehr
Düsseldorf Nord — Köln	43	57
Köln — Frankfurt	55	45
Frankfurt — Mannheim	61	39
Mannheim — Ettlingen	68	32
Ettlingen — Stuttgart	62	38
Frankfurt — Gießen	45	55
Gießen — Kassel	58	42
Essen — Hamm	47	53
Hamm — Bielefeld	62	38
Bielefeld — Hannover	63	37
Hamburg — Bremen	40	60
ferner: Ettlingen — Lörrach (B 3)	70	30

Die Skizze 2 veranschaulicht aus vorstehender Tabelle die Autobahnabschnitte von Essen bis Stuttgart und von Essen bis Hannover. Sie läßt besonders deutlich werden, wie stark der Anteil des Werkverkehrs mit zunehmender Entfernung vom Ruhrgebiet abnimmt. Nachträgliche Beobachtungen lassen den Schluß zu, daß der gewerbliche Güterfernverkehr über Stuttgart hinaus in Richtung München seinen Anteil weiter steigert. Wenn zwischen Ettlingen und Stuttgart der Werkverkehr etwas stärker hervortritt, so liegt das nur daran, daß hier Fahrzeuge des Baustoffhandels oder unbeschriftete Wagen von Fuhrunternehmern in auffallend großem Umfang Kiestransporte (vom Rhein) durchführen.

Abgesehen davon, daß allgemein der Anteil des Werkverkehrs als überhöht gelten muß, geben auch diese Darstellungen und Zahlenreihen zu besonderen Ueber-



legungen Anlaß, die ein aufmerksamer Beobachter ohne Zweifel bestätigt finden wird. In der Nähe der Großstädte und Großsiedlungsräume, d. h. soweit die Autobahn auch vom Nahverkehr oder Nachbarschaftsverkehr benutzt wird, überwiegt der Werkverkehr. Je weiter wir aber vom Einflußbereich der Großstädte uns entfernen, d. h. um so stärker die Autobahn der eigentlichen Fernverkehrsaufgabe dient, um so mehr tritt der gewerbliche Güterfernverkehr mit großen Lastzügen in den Vordergrund. Die Unterschiede zwischen der Strecke Essen (Düsseldorf Nord) — Köln und dem Abschnitt Mannheim — Ettlingen oder zwischen den Autobahnabschnitten Hamburg — Bremen und Bielefeld — Hannover zeigen dies mit aller Deutlichkeit. Dabei fällt auf, daß die Ost-West-Autobahn westlich von Hannover sich für den Nahverkehr kaum eignet.

Einzelne Straßenabschnitte

Ganz anders liegen die Verhältnisse, wenn wir uns beispielsweise den Verkehr auf der Autostraße Köln — Bonn ansehen. Hier entfielen auf den gewerblichen Fernverkehr 21,6%, auf den gewerblichen Nahverkehr 37,1% und auf den Werkverkehr 41,3% der Fahrzeuge. Bei diesen Zahlen wird deutlich, daß es sich hier um eine Straße handelt, die dem Nachbarschaftsverkehr zweier wirtschaftlich eng verbundener Großgemeinden dient. Aber auch hier ergibt sich eine Ver-

schiebung zum fast genau umgekehrten Verhältnis, wenn wir die zweigliedrigen Lastzüge ins Auge fassen, die für die Vorstellung wichtig sind, welcher Laderaum bewegt wird: Dabei steigt der Anteil des gewerblichen Fernverkehrs auf 42%, der des Nahverkehrs sinkt auf 34%, der des Werkverkehrs fällt auf 24% zurück. Eine interessante Einzelbeobachtung des Verkehrs am Sonntagnachmittag zwischen Essen und Oldenburg auf den Bundesfernstraßen über Münster — Osnabrück zeigt folgende Aufstellung:

- 18 Lastzüge des gewerblichen Fernverkehrs,
- 1 Lastzug des gewerblichen Nahverkehrs,
- 12 Fahrzeuge des Werkverkehrs (davon 7 Lastzüge).

Von den 18 Lastzügen des gewerblichen Fernverkehrs war einer ein Spezialmilchtransportzug. Der einzige festgestellte Nahverkehrslastzug diente ebenfalls der Milchbeförderung, und von den sieben Lastzügen des Werkverkehrs gehörten drei den Milchverwertungsgenossenschaften, so daß also außerhalb dieser Spezialtransporte auch hier nur vier Lastzüge des Werkverkehrs den siebzehn Lastzügen des gewerblichen Verkehrs gegenüberstehen.

Auf der Bundesstraße 51 zwischen Osnabrück und Bremen wurden an einem Werktag, vormittags, folgende Fahrzeuge im einzelnen festgestellt:

Güterfernverkehr	15 Kfz.	davon	15 Lastzüge
Güternahverkehr	18 Kfz.	„	3 Lastzüge
Sonstige	19 Kfz.	„	14 Lastzüge

Diese 14 Lastzüge, die vornehmlich zum Werkverkehr zu zählen sind, teilten sich wie folgt auf: 2 Möbelfabriken, 2 Margarinefabriken, 2 Mühlen, 7 Baustofffirmen, 1 nicht erkennbar.

Von den fünf Kraftfahrzeugen ohne Anhänger, die vorstehend unter „Sonstige“ registriert wurden, waren vier Lieferwagen.

Außerdem wurden 8 motorisierte Milchfahrzeuge, 19 sonstige Bauernkraftfahrzeuge (vorwiegend Zugmaschinen mit Anhänger) und 21 Dreiradkraftwagen festgestellt.

Reklamefahrzeuge als vermeintlicher Werkverkehr

Wenn das Verhältnis zwischen gewerblichem Güterfernverkehr und Werkfernverkehr betrachtet wird, dann ist eine interessante Beobachtung zu machen, die es verdient, besonders hervorgehoben zu werden:

Der aufmerksame Betrachter wird leicht feststellen können, daß zahlreiche, von fern ohne Zweifel als Werkverkehr anzusprechende Fahrzeuge gar nicht dem Werkverkehr zuzurechnen sind, weil sie gewerblichen Unternehmern gehören, aber im vertraglichen Einsatz für bestimmte Industrierwerke usw. stehen. Unter den 3144 Lastkraftwagen, die durch das vorgeschriebene Schild eindeutig als Fahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs ausgewiesen waren, befanden sich nicht weniger als 290 Fahrzeuge (= 9,2%), die in auffälliger Weise die Reklamebeschriftung, vielfach in der Art einer Gesamtbemalung eines bestimmten Werkes, führen. Als solche wurden unter vielen anderen folgende scheinbaren Werkverkehrsfahrzeuge erkannt:

Dujardin	Dr. Oetker
Ruhrglas	Henckel-Trocken
Bahlsen	Kompressol-Oel
Englebert-Reifen	Sekurit
Phönix-Reifen	Haus Neuerburg

Balatum	Rhenser=Mineralwasser
Kaiser=Radio	Arkady
Brinkmann, Bremen	Sanella
Noris	Glücksklee=Milch
Urquell mit dem Schinkenbild	Nissen=Rum

Gelegentlich trifft man auch auf Kombinationen, so daß z. B. der LKW Reklame für „Eternit“ fährt, während der Anhänger uns die Aufforderung zuruft: „Wasche mit Dalli“; oder daß der LKW eine Kakao-Firma preist, während der Anhänger für Continental-Reifen Reklame macht. Ein Urteil über Schönheit und Wert derartiger Bemalungen von Kfz-Seitenwänden mag hier unterbleiben. Insbesondere bei den Baustofffirmen überschneiden sich die gewerblichen Funktionen. Viele Baustoffhändler haben Fernverkehrskonzessionen (z. B. Schwartner-Baustoffe), viele Fuhrunternehmer haben sich nachträglich eine Betätigung im Baustoffhandel gesucht. Diese insbesondere scheinen sich in beachtlichem Umfang um die Grenzziehung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr wenig zu kümmern. Die Transporte aus dem Neuwieder Becken in das Ruhrgebiet liegen eindeutig außerhalb der Nahzone, und trotzdem wird man nicht lange zu suchen brauchen, um auf der Autobahn beispielsweise Nahverkehrsunternehmer aus Bochum in dieser Relation mit Steinen beladen anzutreffen.

Allgemeine Betrachtungen

mögen den Abschluß bilden. Kohlentransporte spielen in der engeren Nachbarschaft des Ruhrgebietes (ca. 100 km Umkreis) besonders auf der Autobahn eine sehr große Rolle. Eigenartigerweise ist die Verkehrsrichtung aber nicht ausschließlich nordsüdlich oder westöstlich, sondern verhältnismäßig häufig trifft man auch Brikett-Transporte aus Richtung Köln ins Ruhrgebiet an. In der Winterzeit befördern ca. 35 % aller Güterkraftfahrzeuge Kohlen, Koks oder Briketts. Südlich von Köln allerdings nimmt der Anteil des Kohlenverkehrs rapid ab; z. B. sind im Frankfurter Raum nur noch wenige Kohlentransporte auf der Autobahn festzustellen. Insgesamt befördern in der kalten Jahreszeit zwischen Essen und Köln etwa 5—10 % der Fahrzeuge des gewerblichen Güterfernverkehrs Kohlen, etwa 20—30 % der Nahverkehrsfahrzeuge und etwa 30—40 % der Werkverkehrsfahrzeuge. Im Sommerhalbjahr verliert der Kohlenverkehr weitgehend an Bedeutung und macht dafür den Baustofftransporten Platz, von denen wir bereits einmal sagen konnten, daß sie von März zum April sich nahezu verdoppelt haben.

Auffallend ist, daß im gewerblichen Güterfernverkehr vermehrt moderne Fahrzeuge verwendet werden. Derartige Großlastzüge (große LKW mit einem großen Anhänger) sind von Monat zu Monat in größerer Anzahl festzustellen. Bei den gezählten Fahrzeugen treffen wir unter 10 gewerblichen Fernlastzügen etwa 4 bis 5 und unter 10 Werkverkehrslastzügen immerhin etwa 2 dieser modernen Großlastzüge an.

Ueber die Belastung der Straßen, insbesondere über die Behinderung des Verkehrs durch Lastzüge, wird außerordentlich viel Nachtteiliges von den Verkehrsteilnehmern behauptet. Daß schwere Lastzüge auf den Bundesfernstraßen den übrigen Verkehr zeitweise sperren, vor allem dann, wenn die Straßen nicht genügend breit sind, steht außer Frage. Das trifft natürlich auch für die Autobahnen zu, wenn sie, durch Baustellen bedingt, nur einbahnig befahren werden können. Lastzüge, die sich gegenseitig überholen, bedeuten ebenfalls sehr häufig

eine zeitliche Behinderung für den übrigen, insbesondere für den schnellen PKW-Verkehr. Aber die oft gehörten Klagen werden je nach der Mentalität dessen, der sie äußert, stark übertrieben. Der Verfasser hatte einmal das Pech, auf einer Fahrt von Essen nach Frankfurt nicht weniger als viermal an langgestreckten Steigungen auf diese Weise aufgehalten zu werden — bei der Ankunft in Frankfurt ergab sich jedoch, daß die Fahrzeit 210 Minuten statt, wie sonst üblich, 200 Minuten betragen hatte. Die Verzögerungen erreichten in der Summe also nur ein Ausmaß von 5 %. Im allgemeinen dürften einzelne Behinderungen dieser Art kaum eine Rolle spielen, und es ist vorwiegend der nervösen Hast der heutigen Zeit zuzuschreiben, wenn die Dinge in dieser Beziehung über Gebühr aufgebauscht werden. Zweifellos werden die Verhältnisse aber von Jahr zu Jahr schlimmer, denn mit steigender Verkehrsdichte werden derartige Behinderungen nicht nur zahlreicher, sondern vor allem nachhaltiger.

Es wäre überhaupt gut, wenn sich die Diskussion über all das, was gut oder schlecht, was vorteilhaft oder nachteilig ist, etwas mehr auf ruhiger Betrachtung der Tatsachen aufbauen würde, als das heute der Fall ist. Es ist z. B. mit den Schlagworten von der Ueberkapazität oder von der Diskrepanz zwischen Frachtraumangebot und Frachtraumnachfrage nicht viel anzufangen; wie überall so haben sie auch hier nur die eine nachteilige Folge: sie trüben den Blick. Sie nützen uns gar nichts, wenn wir keine klaren Vorstellungen vom tatsächlichen Einsatz der Kraftfahrzeuge haben. Und da ergibt sich doch aus vorstehenden Ausführungen gewiß manche bemerkenswerte Ueberlegung. Vielleicht darf dabei eine Tatsache besonders hervorgehoben werden. Von rund 20 000 für den eigentlichen und den Bezirksfernverkehr zugelassenen konzessionierten Kraftfahrzeugen des Güterfernverkehrs und Möbelfernverkehrsgewerbes hat der Verfasser an den 37 Zähltagen

3 077 Lastzüge d. s. rund 15 % oder 3 144 LKW d. s. fast 16 %

angetroffen. Von rund 420 000 Werkverkehrsfahrzeugen sind bekanntlich über 60 % Dreiradwagen und Kleinfahrzeuge unter 1 Tonne Nutzlast, die hier nicht erfaßt wurden, so daß nur etwa 250 000 LKW zur vergleichenden Betrachtung herangezogen werden können; davon aber haben wir im gleichen Beobachtungszeitraum

nur 2 763 LKW d. s. 1,3 %
oder 1 252 Lastzüge d. s. 0,5 %

im Transportdienst auf Autobahnen und Fernstraßen als im Fernverkehr tätig feststellen können. Das Ausmaß der Betätigung der Kraftfahrzeuge im gewerblichen und im Werkverkehr erfährt so eine interessante Beleuchtung. Frachtraumkapazität und Frachtraumangebot sind also offenbar weit voneinander verschieden.

Wir möchten annehmen, daß zu diesem und manch anderem, vielfach höchst aktuellen Thema unsere Darlegungen von Interesse sein werden. Wenn die in dem vorliegenden Aufsatz erstmalig veröffentlichten Ziffern auch nicht amtlichen Charakter tragen, sondern als private Aufschreibungen zu werten sind, so hat doch der Verfasser den Wunsch, daß sie einer sachlichen Beurteilung des Verkehrsgeschehens dienlich sein möchten.

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 verzettelt, statt den Regeltarif zu senken.¹⁾ Ähnliche 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 Frachtförderbedürfnisse 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) *Id.* 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 Binnenschifffahrt ausführte, die Wiederherstellung des alten Leistungsverhältnisses zwischen Bundesbahn und Binnenschifffahrt. 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 Verkehrsfrage auf den Wasserstraßen“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1951, Heft 3, Seite 189.

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 verzettelt, 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 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.

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 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 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. I)
- 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 tarifarische 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 Nebenkategorien 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 Nebenkategorien 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 Kilometerarif 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 Entfernungsstaffel 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 Gewinnträger 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 abtarifert. 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 Holztarifizierung. 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 Abtarifizierung 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 Standortsveränderungen 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 kieseliger 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 kieselensäurehaltiger 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 Binnenschiffahrt Transporte zu entziehen, erstellt wurde. Richtig ist vielmehr, daß die Eisenbahn sich lediglich im Fall des Einbruchs der Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt. 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 Binnenschiffahrt. 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 Binnenschiffahrt 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.“

Das Ausgleichsabgaben-Problem in der deutschen Verkehrspolitik

Von Oberregierungsrat Dr. H. Rogmann, Düsseldorf

Vorbemerkung

Die Verkehrsministerkonferenz vom 10. und 11. Dezember 1952 in Dortmund hat auf Grund der Anregungen von Ministerialdirektor Professor Brandt und eines durch diesen Verkehrsexperten am 11. 12. 1952 gehaltenen Vortrages sowie auf Grund einer vom Verfasser bearbeiteten Materialsammlung¹⁾, die allen Mitgliedern der Konferenz zugestellt worden war, einstimmig die Einsetzung eines besonderen Sachverständigen-Ausschusses beschlossen, der die aufgeworfenen Fragen prüfen und Vorschläge zur Lösung des Problems vorlegen soll. Seitdem ist fast ein halbes Jahr vergangen. Große verkehrspolitische Probleme haben sich inzwischen mit der längst vorhergesagten ersten Tragweite ihres Gewichts geltend gemacht. Man wird nunmehr mit dem Beginn der systematischen Arbeit dieses Ausschusses rechnen dürfen. In seiner neuesten Abhandlung²⁾ hat Brandt empfohlen, man solle sich parallel zu den Arbeiten des Ausschusses bemühen, „den gesamten Problemkomplex in der Öffentlichkeit mehr als bisher zu behandeln“. Verfasser kommt in der vorliegenden privaten Abhandlung dieser Anregung nach. Er glaubt, die zahlreichen und umfangreichen allgemeineren Veröffentlichungen zu diesem Problem³⁾ als bekannt voraussetzen und sich darauf beschränken zu dürfen, lediglich die wichtigsten Vorschläge und Stellungnahmen zur Frage der Ausgleichsabgabe darzulegen und zu vergleichen, um auf diese Weise eine für die Tätigkeit des Sachverständigen-Ausschusses unerlässliche Vorarbeit zu leisten. Soweit Verfasser selbst Stellung nimmt, bringt er keine offizielle, sondern seine private Auffassung zum Ausdruck.

I. Das Ausgleichsprinzip im Verkehr

In den ersten Jahren nach dem zweiten Weltkriege wurde die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik von den Schlagworten der „organischen Tarifreform“, der „fiskalischen Koordinierung“ und der „organisatorischen Lösung der Verkehrskrise“ beherrscht. Lange Zeit hat man ernsthaft daran gedacht, das geltende Eisenbahntarifsystem, das in starkem Grade von gemeinwirtschaftlichen Prinzipien bestimmt wird, auf die Selbstkosten auszurichten. Man erkannte aber, daß eine derartige grundsätzliche Änderung des Tarifsystems nicht möglich ist, weil die Standortbedingungen der deutschen Wirtschaft in starkem Grade auf dem gemeinwirtschaftlichen Tarifsystem beruhen. Die fiskalische Koordinierung kam ebenfalls nicht recht voran. Die organisatorische Lösung hat zwar zur Verabschiedung des Bundesbahngesetzes und des Güterkraftverkehrsgesetzes geführt, ohne daß sich daraus jedoch die Wiederherstellung der Ordnung im Verkehr ergeben hätte. Seit Anfang 1952 hat die Überzeugung, daß das Verkehrswesen insgesamt und in seinen einzelnen Arten des internen und / oder externen Ausgleichs bedarf, wenn eine ausreichende Wiederherstellung der Ordnung im Verkehr erzielt werden soll, an Boden gewonnen. Seitdem ist auch der Gedanke,

den Verkehr durch die Erhebung und die sinnvolle Verwendung von Ausgleichsabgaben zu ordnen, immer stärker in den Vordergrund getreten. Wenn man von Einzelheiten absieht, liegen den Vorschlägen zum Teil übereinstimmende, zum Teil verschiedenartige Ausgangsüberlegungen und Zwecksetzungen zu Grunde.

Alle Vorschläge gehen von der Tatsache aus, daß der Bundesbahn durch die Beförderungspflicht, die Betriebspflicht, den Tarifzwang, Einräumung von niedrigen Ausnahmetarifen und Gewährung von sozialen Personalarifen, die Vorhaltung von Transportreserven, durch politisch bedingte Personalausgaben, durch die Pflicht zum Ausbau und zur Unterhaltung der Verkehrsanlagen, durch besondere Verkehrssicherungsvorschriften und nicht zuletzt infolge von Kriegsschäden und Modernisierungsrückständen besondere Verpflichtungen und Belastungen auferlegt sind, welche die übrigen Verkehrsträger überhaupt nicht oder nicht in gleichem Grade zu tragen haben. Die aus der Monopolzeit übernommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten haben die Wettbewerbsfähigkeit der Bundesbahn so stark eingeschränkt, daß es auf die Dauer fraglich erscheint, ob ihre für die Volkswirtschaft unerlässliche Funktion auch zukünftig noch gewährleistet ist, wenn der Bahn nicht im Wege der Gewährung von Ausgleichszahlungen oder durch die Auferlegung von Ausgleichsabgaben auf andere Verkehrsträger ein Äquivalent geboten wird. Wie hoch der Gesamtbetrag ist, der sich aus jenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten ergibt, ist noch ungewiß. Ohne Berücksichtigung der Kriegsschäden und Modernisierungsrückstände schwanken die Schätzungen⁴⁾ zwischen 400 Millionen und fast einer Milliarde DM jährlich. Man hofft, durch die Einführung von Ausgleichsabgaben verschiedener Art eine wenigstens notdürftige Gleichstellung der Wettbewerbsgrundlagen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsarten herbeiführen zu können. Allen Vertretern des Gedankens der Ausgleichsabgabe kommt es darauf an, durch die sinnvolle Verwendung des Ausgleichsabgabenaufkommens zu erreichen, daß nicht nur die Bundesbahn in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gehoben, sondern daß auch innerhalb des gewerblichen Güterverkehrs mit Lastkraftwagen ein innerer Ausgleich dergestalt erfolgt, daß die bisher vernachlässigte Bedienung des Flächenverkehrs verbessert und die Wirtschaftsentwicklung abseits gelegener Gebiete durch Verbilligung des Verkehrsdienstes ermöglicht wird. Man denkt u. a. an die Entwicklung eines Ausgleichsabgabensystems, das nicht nur den gewerblichen Lastkraftwagenverkehr und den Werkverkehr mit Lastkraftwagen, sondern auch den Omnibusverkehr und den Güterverkehr der Binnenschifffahrt umfassen soll. Nirgendwo wird ernsthaft der Gedanke erwogen, durch Erhöhung der Kosten bestimmter Verkehrsarten das volkswirtschaftliche Verkehrskosteniveau zu heben, d. h. ungünstiger zu gestalten. Es wird auch nirgendwo daran gedacht, durch eine fühlbare Kostenerhöhung die Wettbewerbsfähigkeit etwa des Lastkraftwagenverkehrs gegenüber der Schiene zu verschlechtern, vielmehr kommt es allen Autoren darauf an, mit Hilfe des Ausgleichsabgabensystems eine bessere Ordnung im Verhältnis der einzelnen Verkehrsträger untereinander und zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft zu erreichen.

II. Vorschläge über die Erhebung und Verwendung von Ausgleichsabgaben

Die Vorschläge zur Ausgleichsabgabe unterscheiden sich in manchen Punkten wesentlich voneinander, in manchen Punkten decken sie sich. Aus einer großen Zahl von Vorschlägen sollen einige nachstehend kurz erörtert werden. Die ausführliche Wiedergabe der Vorschläge verbietet sich aus Raumgründen. Zum

völligen Verständnis der Vorschläge ist das Studium der angegebenen Quellen unerlässlich. Welcher Autor zuerst den Gedanken der Ausgleichsabgabe entwickelt hat, war einwandfrei nicht festzustellen. Man hat den Eindruck, als ob dieser Gedanke nach einer langen Zeit des Tastens etwa zu gleicher Zeit in mehreren Köpfen entstanden ist.

1. Der Vorschlag von Dr. Böhm († 21. 5. 1953)

In einem längeren Aufsatz⁵⁾ spricht Böhm (Verkehrsexperte der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie) die Vermutung aus, daß erstmalig wohl Professor Berkenkopf im Jahre 1950 einen Ausgleich zwischen den konkurrierenden Verkehrsmitteln empfohlen habe. Böhm geht von der Auffassung aus, das Grundübel der ganzen Wettbewerbsfrage liege in der Ungleichheit ihrer Ausgangsgrundlagen. „Der durch ihre gemeinwirtschaftlichen Lasten (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) volkswirtschaftlich verpflichteten und staatspolitisch gebundenen Eisenbahn steht im Lastkraftwagen ein Fahrzeug gegenüber, das diese Fesseln nicht kennt und wahrscheinlich nicht seine vollen Fahrbahnkosten trägt. Die Gleichheit der Leistungsbedingungen zwischen den Wettbewerbern muß dadurch geschaffen werden, daß dem Kraftverkehr eine diesen Pflichten der Eisenbahn äquivalente Belastung und das volle Maß der auf ihn entfallenden Straßenkosten auferlegt werden . . . Auch der Güterkraftverkehr wäre diesem Ausgleich zu unterwerfen, um unerwünschte Verschiebungen zu Lasten des Fernverkehrs zu vermeiden . . . Fordert man also dem gewerbmäßigen Kraftverkehr aus volkswirtschaftlichen Gründen neue Lasten ab, so wird sich ihnen auch der Werkverkehr unterwerfen müssen . . .“ Ueber die Wirkung der von ihm vorgeschlagenen Ausgleichsbelastung urteilt B. ganz offen: „Der Güterkraftverkehr wird sich verteuern und Verkehrsverluste erleiden . . . Das Ausmaß der restringierenden Wirkung läßt sich aber ebenso genau wie einfach durch das Gewicht der den Kraftwagen treffenden Belastungen steuern. Ein schrittweises Vorgehen ist durchaus denkbar.“ Was die Wirkungen auf die verladende Wirtschaft anlangt, meint B.: „Tatsächlich würde aber eine solche Frachtverteuerung nichts anderes darstellen als eine nachträgliche Ablösung der jahrelang von ihr entgegen aller volkswirtschaftlichen Regel aus den verbilligten Kraftwagentarifen genossenen Vorteile.“

Der Verband der Automobilindustrie hat zu den Vorschlägen von Böhm ablehnend Stellung genommen⁶⁾ und erklärt, „daß dem Verfasser nicht daran gelegen ist, eine echte Wettbewerbslage zwischen den beiden Verkehrsträgern herzustellen, sondern vielmehr die Bedingungen für arteigene Tarife des Kraftwagens so zu gestalten, daß eine Wettbewerbsfähigkeit mit der Eisenbahn nicht mehr gegeben ist. Der Verfasser begnügt sich nicht damit, die aus der Struktur der Verkehrsträger bedingten Unterschiede der Selbstkosten und damit der Tarife festzustellen, sondern er will sie verändern, indem er zusätzliche Belastungen für den Kraftwagen einführt. Er verleugnet zwar den Tarif als Ordnungsmittel, aber er führt ihn dann als solches wieder ein, nachdem er die Vorbedingungen zum Nachteil eines der beiden Verkehrsträger verstellt hat.“ An späterer Stelle wird ausgeführt: „Die Ausgleichsabgabe, mit der der Kraftwagen belastet werden soll, ist ja in Wirklichkeit auch nicht als rechnerischer Ausgleich gedacht, sondern als ein Lenkungsmittel, mit dessen Hilfe das „Ausmaß der restringierenden Wirkung gesteuert“ werden soll.“ Man verstricke sich damit „in dem Gestrüpp des Dirigismus“. Abschließend wird festgestellt: „Daher dürfte der Vorschlag eher geeignet sein, die Spannungen zu verschärfen, als die Bereitschaft zum Ausgleich zu vertiefen . . .“

Böhm hat gegenüber dieser Stellungnahme der Automobilindustrie wiederholt bei anderen Gelegenheiten zum Ausdruck gebracht, daß seinen Vorschlägen die von späteren Autoren mehr in den Vordergrund gerückte, auf eine organische Lösung hinielende Grundkonzeption nicht fehle.

2. Der Vorschlag von Dr. Helfrich

Als Vertreter der Wirtschaft hat auch Helfrich zum Ausgleichsabgabenproblem Stellung genommen.⁷⁾ Gleich eingangs betont er: „Die Frage einer Neuordnung des Verkehrs birgt eine ungeheure Fülle von Problemen, die weder technisch noch juristisch, sondern nur durch eine volkswirtschaftliche Konzeption zu lösen sind.“ H. fährt dann fort: „Die volkswirtschaftliche Betrachtung macht es nötig, das Verkehrswesen als Ganzes und in der gegenseitigen Bedingtheit und Abhängigkeit der Verkehrsmittel bzw. der Verkehrsträger voneinander, aber ebenso in der Wechselwirkung von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage, und damit in der Verflechtung mit der Gesamtwirtschaft zu sehen.“ H. beziffert nach den Ergebnissen der Repräsentativstatistik vom Jahre 1950 die Summe, „die der Eisenbahn im Bundesgebiet durch den Lastkraftwagenverkehr entzogen wird, nach Abzug des möglichen Neuverkehrs zur Zeit auf mindestens eine halbe Milliarde DM jährlich“. Sodann nimmt H. Stellung zur Frage der Gemeinwirtschaftlichkeit des Tarifsystems. „Entscheidend ist die Ueberlegung, daß die Tarife der Bahn auf Grund einer Globalrechnung bzw. einer Poolung der Ergebnisse sämtlicher Eisenbahntransporte zustande kommen und daß nicht die Selbstkosten je Strecke und Transport, sondern die globalen bzw. durchschnittlichen Selbstkosten die Tarife bestimmen. Dies gilt sowohl für die Anwendung des Grundsatzes der Tarifbemessung nach der Belastbarkeit der Güter (Wert und Entfernungsstaffel), als auch für den Grundsatz der Einheitlichkeit der Tarife, unabhängig von den unmittelbaren Selbstkosten bzw. der Streckenfrequenz.“ Die Wirtschaft habe ein Interesse daran, das sogenannte gemeinwirtschaftliche System im Sinne einer ausgleichenden und gleichmäßigen Verkehrsbedienung aufrecht zu erhalten und zu erweitern. Zum Ausgleichsproblem selbst sagt H.: „Zu der viel berufenen Annäherung der Startbedingungen gehört außer der Finanzierung der Fahrbahn, der Verwaltungs- und Verkehrssicherungskosten durch jedes Verkehrsmittel (nicht durch den Staat, der lediglich für die Kriegsschäden aufkommen sollte), außer der Gleichstellung bezüglich der politischen, sozialen und fiskalischen Lasten (am besten dadurch, daß der Staat der Bahn mindestens die politischen Lasten abnimmt) auch — wo angängig — die Einführung einer Beförderungs- und Betriebspflicht beim Kraftwagen oder eine äquivalente Belastung des Kraftwagens, wo er diese Pflichten nicht zu übernehmen vermag. Die finanziellen Ergebnisse sind auf alle Fälle für Zwecke des Verkehrs zu binden. In einer zweiten Stufe der Koordinierung müßte versucht werden, die Globalrechnung der Bahn auch auf andere Verkehrsmittel zu übertragen, um zum Beispiel auch im Bereich des Kraftverkehrs einen internen Ausgleich unter anderem zugunsten der billigeren und besseren Bedienung der Fläche abseits der großen Straßen herbeizuführen . . . Selbstverständlich ist der Werkverkehr in diesen Ausgleich einzubeziehen“. Schließlich fordert H., daß in einer dritten Stufe der Koordinierung „die dringend nötige Zusammenarbeit oder Verbundwirtschaft der Verkehrsträger vertieft oder herbeigeführt wird. Als Endziel könnte man sich eine übergeordnete Organisation der Transportvermittlung vorstellen, welche die Beförderungsleistungen auf die sich anbietenden Verkehrsträger nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten verteilt. Auf dem Wege der Liberalisie-

zung des Verkehrswesens fortzuschreiten, gefährdet die Erhaltung des freien Marktes in der übrigen Wirtschaft, verstärkt die Ballungstendenzen und die Gefahr der Verödung der Randgebiete.“

In einer anderen Abhandlung⁸⁾ bedauert H., daß noch immer eine klare Richtung der amtlichen Verkehrspolitik nicht zu erkennen sei: „Weder ist die Bahn wenigstens von ihren politischen und sozialen Lasten befreit oder dafür entschädigt, noch ist andererseits die Ordnung des Güterkraftverkehrs über Ansätze herausgekommen.“ Es sei auch noch kein ernsthafter Versuch unternommen worden, „den Kraftwagen in die allseits bejahte gemeinwirtschaftliche Verkehrsordnung und ein System des — internen und externen — Verkehrslastenausgleichs einzufügen und ihm insbesondere den Flächenverkehr, zu dessen Intensivierung er sich wie kein anderes Verkehrsmittel eignet, etwa durch eine entsprechende Differenzierung der Beförderungssteuer oder durch Abzweigung von Ueberflüssen des ertragreichen Verkehrs oder andere Mittel schmackhaft zu machen“.

3. Die Auffassung von Dr. Kampf und Dr. Kolath

Kampf (Präsident des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages) und Kolath (Leiter der Verkehrsabteilung des Deutschen Industrie- und Handelstages) haben vor kurzem ausführlich zur Verkehrspolitik Stellung genommen und dabei auch das Problem der Ausgleichsabgabe berührt. — Kolath behandelt die verschiedenen Möglichkeiten einer Regelung des Wettbewerbs und stellt die Pläne, dem Lastkraftwagen ähnliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wie der Bundesbahn aufzuerlegen, heraus.⁹⁾ Voraussetzung dafür sei die Schaffung eines Zwangsverbandes aller Kraftwagenunternehmer. Eine Lockerung des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems lehnt er wegen der Nachteile für die Wirtschaftsstruktur der Bundesrepublik ab. Auf zwei Wegen könne der Bundesbahn eine Hilfestellung gegeben werden: mit Hilfe staatlicher Finanzhilfen und mit anderen Ordnungsmaßnahmen. Subventionen an die Bundesbahn seien abzulehnen. Der Staat solle aber die Bundesbahn finanziell dadurch unterstützen, daß er ihr die Sonderlasten aus ausschließlich politisch bedingten Gründen und diejenigen Sonderlasten, die als Folge des Krieges entstanden sind, abnehme. Eine Abgrenzung von Verkehrsgebieten bzw. Verkehrsrelationen zwischen Schiene und Straße sei schwer denkbar. Man könne erwägen, dem Lastkraftwagen ähnliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, wie sie die Bundesbahn zu tragen hat, aufzuerlegen. In das Gebiet der Wettbewerbsordnung falle schließlich der Vorschlag einer fiskalischen Belastung der Verkehrsträger, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt, durch eine Ausgleichsabgabe. Die Verkehrswissenschaft habe den Vorschlag gemacht, einen Betrag von insgesamt 400 Millionen DM jährlich ohne politische Lasten als abgeltungsbedürftig (Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Belastung der Eisenbahn, hervorgerufen durch die Beförderungs- und Betriebspflicht, Bedienung wirtschaftsschwacher Gebiete und des Berufsverkehrs) herauszustellen. Daraus ergäben sich rund 16% Belastung unter Zugrundelegung der Einnahmen im Eisenbahngüterverkehr über 50 km. Selbstverständlich müsse auch der Werkfernverkehr die Belastung in Kauf nehmen, die Belastung des Wasserstraßenverkehrs solle indes nicht 16%, sondern nur 6% betragen. Die durch die Ausgleichsabgaben aufkommenden Einnahmen sollen zweckgebunden verwendet werden, entweder für den Aufbau der Straßen oder der Wasserstraßen. Wenn das entsprechende Verkehrsdepot zur Uebernahme gewisser gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (Betriebs- und Beförderungspflicht, Tarifzwang) bereit sei, so könne von einer Belastung mit der Aus-

gleichsabgabe Abstand genommen werden. Mit geringen Abänderungen entsprechen die hier von Kolath aufgezeigten Möglichkeiten den Vorschlägen von Prof. Pirath. Kolath hält auch einen anderen Weg für denkbar, nämlich den, über eine differenzierte Beförderungssteuer im Eisenbahn- und Güterfernverkehr zu erreichen, daß die Mehreinnahmen der Verkehrsträger aus der Tarifierhebung in den oberen Klassen der Staffel abgeschöpft und bei den unteren Klassen die Mindereinnahmen dadurch ausgeglichen werden, daß die Beförderungssteuer unter das bisherige Maß gesenkt werde. Kolath befürwortet schließlich eine Ausweitung des Spannungsverhältnisses im Werttarif auf ein Maß von etwa 100:38,5, wobei die Klasse A um 12% angehoben, die Klasse G um 5% gesenkt und die Klasse D beibehalten werden soll. Auf diese Weise würde sich eine Differenzierung der Beförderungssteuer zwischen 18% der Klasse A und 1% der Klasse G als Voraussetzung für den Erfolg einer solchen Maßnahme ergeben. Der Ausbau des Werttarifsystems, wie er von der Wirtschaft gefordert werde, sei nur dann der Bundesbahn zuzumuten, wenn durch eine veränderte Wettbewerbsordnung es dem gewerbsmäßigen Straßenverkehr und dem Werkverkehr unmöglich gemacht werde, das Werttarifsystem weiter auszuhöhlen. — Kampf hat im großen und ganzen die Auffassung von Kolath unterstrichen.¹⁰⁾ Er fordert, „man müsse zunächst einmal die Bundesbahn von all den Lasten befreien, die nicht unbedingt mit ihrem Betrieb zusammenhängen, oder dafür einen Ausgleich schaffen. Man kann nicht wirtschaftliche und kaufmännische Geschäftsführung verlangen und gleichzeitig politische Lasten aufbürden, die die Durchführung dieser Forderung unmöglich machen.“ Der Kraftwagen habe nach dem Kriege aus mancherlei Gründen günstigere Startbedingungen gehabt. Die Steuerpolitik führe u. a. dazu, daß sich der Werkverkehr immer mehr ausdehne und der Bahn viele Transporte abnehme. „Die Bundesbahn, deren Tarife nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgestellt sind, konnte diesen Konkurrenten Grundsätzliches nicht entgegensetzen.“ Kampf lehnt den Gedanken an die Aufgabe des Prinzips der Gemeinwirtschaftlichkeit durch die Bundesbahn ab: „Ein solcher Wechsel des Prinzips würde Standortverschiebungen der Wirtschaft und Situationen in den peripheren Gebieten der Bundesrepublik hervorrufen sowie Folgen für einzelne große Wirtschaftszweige haben, die unübersehbar sind und einer Revolution unseres ganzen Wirtschaftssystems gleichkämen. Das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit liegt unbedingt im Interesse der Wirtschaft, um alle Gleichgewichtstörungen zu vermeiden.“ Mit besonderer Betonung fährt Kampf dann fort: „Wenn aber ein Verkehrsträger seine Verkehrspolitik und die Tarife nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausrichten muß, so müssen dies die anderen Verkehrsträger entweder ebenfalls tun, oder es muß ein gerechter Ausgleich gefunden werden.“ Der Staat habe die Aufgabe, im Interesse seiner Bürger den Verkehrsablauf zu überwachen und zu steuern „und im Interesse der Allgemeinheit für einen Ausgleich zu sorgen.“ Aufgabe der Verkehrspolitik der nächsten Zeit müßte es sein, „vor allem in dem Verhältnis Schiene — Straße etwas Grundsätzliches zu tun, und man sollte dabei auch nicht vor durchgreifenden Maßnahmen zurückschrecken“. Im weiteren Verlauf stellt Kampf die Grundfrage, ob DEGT und RKT miteinander gekoppelt sein sollen. Diese Frage bedürfe noch der eingehenden Klärung. Kampf zitiert, nachdem er die verschiedenen Mittel zur Wiederherstellung der Ordnung im Verkehr erörtert hat, den Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm, der in seiner Rede vor dem Verband der Automobilindustrie weitere Möglichkeiten aufgezeigt habe. „Es handelt sich um die Belastung der einzelnen Verkehrsträger mit den Kosten ihrer Fahrbahn, das

Problem der Ausgleichsabgabe und um die Frage, ob eine uferlose Ausdehnung des Werkverkehrs hingenommen werden soll.“

4. Der Vorschlag von Professor Dr. Berkenkopf

Berkenkopf hat schon frühzeitig den Gedanken an die Ausgleichsabgabe vertreten.¹¹⁾ Bei einem Vortrag in Wien¹²⁾ führte B. u. a. aus: „Wenn man Eisenbahn und Kraftwagen auf einigermaßen gleiche Kostengrundlage stellen will, muß man ferner die gemeinwirtschaftlichen Belastungen der Bahn, wie Tarifzwang, Beförderungszwang, Gleichheit der Tarife usw., berücksichtigen. Mein Kollege Pirath kam zu dem Ergebnis, daß diese zusätzlichen Belastungen etwa 200 Millionen DM im Jahre betragen. Wenn man nur ungefähr diese Kosten in Rechnung stellt, ergibt sich die Notwendigkeit, auch dem Kraftwagen entsprechende zusätzliche Lasten aufzuerlegen ...“

Auch in seinem Vortrag in Saarbrücken¹³⁾ betonte B., daß eine Befriedigung des Problems Schiene—Straße nur möglich sei, wenn man dem Lastkraftwagenverkehr die gleichen Startbedingungen und ähnliche soziale Verpflichtungen, wie sie seit Jahrzehnten für die Eisenbahn gelten, auferlege. Eine Ausgleichsabgabe sei zu diesem Zweck unvermeidlich, wobei allerdings deren Bemessungsgrundlagen und Höhe noch sehr sorgfältig geprüft werden müßten.

Im Dezember 1952 hielt B. in Köln einen groß angelegten Vortrag über „Die Stellung des Straßenverkehrs in der modernen Verkehrswirtschaft“.¹⁴⁾ B. bedauert vor allem, daß die technischen Möglichkeiten des Kraftwagens, in weitestem Umfang Ergänzungsfunktionen zur Eisenbahn durchzuführen, auf Grund der tatsächlichen Verkehrssituation stark gehemmt werden. Der Lastkraftwagenverkehr habe in dünnen Verkehrsrelationen so hohe Selbstkosten, daß er Preise verlangen müßte, welche die Wirtschaft solcher Gebiete nicht zu tragen vermöge. Die Bundesbahn habe durch den Aufbau ihres Tarifsystems eine im volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Interesse liegende verbilligte Bedienung dieser verkehrsschwachen Gebiete, z. T. unter Selbstkosten, durchgeführt, und alle Wirtschaftszweige dieser Gebiete hätten sich seit Jahrzehnten auf diese Kostengrundlage eingestellt. Der private Kraftwagen müsse seine Preise auf die Deckung der Kosten der einzelnen Leistung abstellen, er könne daher unter den heutigen Umständen seine Aufgabe, die Eisenbahn weitgehend im Flächennahverkehr zu ergänzen oder auch zu ersetzen, in diesen Gebieten nicht erfüllen. B. wirft die Frage auf, ob nicht in der Zukunft durch eine staatliche Subventionierung des Kraftverkehrs in diesen Gebieten die erforderliche verbilligte Verkehrsbedienung ermöglicht werden soll. Im größeren verkehrspolitischen Zusammenhang bejaht B. die Vorschläge, durch eine gewisse Ausgleichsbelastung des Kraftwagens in etwa gleiche Kostengrundlagen für Eisenbahn und Kraftwagen einschl. des Werkverkehrs zu ermöglichen. B. sagt: „Wenn nun eindeutig feststeht, daß der eine dieser Partner, die Bundesbahn, mit Sonderaufgaben belastet ist, die der andere, der Kraftwagen, nicht zu tragen hat, dann bleibt nichts anderes übrig, als der Eisenbahn diese Sonderbelastungen entweder abzunehmen, d. h. auf den Staat zu übernehmen, oder aber dem Kraftwagen auch diese Sonderbelastung aufzuerlegen, entweder, so weit es möglich ist, real oder sonst in Form einer geldlichen Ausgleichsabgabe.“ Die Uebernahme der Kosten für diese Sonderbelastungen auf den Staatshaushalt sei für absehbare Zeit nicht möglich, sie sei aber auch als Dauersubvention abzulehnen. „Bleibt also nur der andere Weg der Ausgleichsbelastung des Kraftwagens in Form einer Sondersteuer... Dieser Sonderabgabe (etwa in Form einer Sonderabgabe auf den Treibstoff oder evt. differenzierter Zuschläge zur Beförderungssteuer) müßte der gesamte Lastkraftwagen-

verkehr unterworfen werden, Nah- wie Fernverkehr einschl. des Werkverkehrs. Diese Sonderabgabe wäre an den Staat abzuführen und dürfte nicht als Steuer in den allgemeinen Staatssäckel fließen, sondern müßte als Zwecksteuer (eine Art Straßennutzungssteuer) für Zwecke des Verkehrs verwendet werden, in der Weise, daß der überwiegende Teil derselben den Ländern für die Straßenverkehrsförderung, vor allem für die Förderung des LKW-Linienverkehrs in verkehrsschwachen Gebieten, überwiesen würde. Die Abgabe würde damit dem Straßenverkehr selbst zugute kommen. Um die Höhe der Ausgleichsabgaben feststellen zu können, müßten genaue Untersuchungen über die tatsächliche Höhe der Kosten, die der Bundesbahn die Auflage ihrer Sonderleistungen verursacht, angestellt werden. Dann müßte ein Verteilungsschlüssel auf die einzelnen Gebiete der Kraftverkehrswirtschaft gefunden werden.“ B. fordert darüber hinaus, daß die Förderung des Kraftwagenverkehrs in verkehrsschwachen Gebieten auf die Dauer auf noch breiterer Basis geschehen müsse. In vielen Fällen werde hier der Verkehr so dünn sein, daß mit der regelmäßigen Bedienung durch den Kraftwagen nicht gerechnet werden könne. „So weit sich nicht durch Zuschüsse aus der an den Staat abzuführenden Ausgleichsabgabe hier eine hinreichende Verkehrsbedienung durch den Kraftwagen durchführen ließe, wäre zu überlegen, ob nicht eine Selbstverwaltungsorganisation des Kraftwagens, ähnlich dem alten RKB, aber mit noch erweiterten Aufgaben, die Möglichkeit böte, einen gewissen internen Ausgleich zwischen gut rentierenden und weniger gut rentierenden bzw. Zuschußverkehren durch eine interne Umlage herbeizuführen, ähnlich wie etwa ein Industriesyndikat gute mit schlechten Erträgen verrechnet und die Differenzen auf die Mitglieder umlegt. Auf diese Weise könnte auch der Lastkraftwagen stärker in ein System gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne einer globalen Kostenrechnung, ähnlich wie bei der Eisenbahn, eingegliedert werden und gemeinwirtschaftliche Aufgaben übernehmen, ohne daß ihm dabei die Gefahr der Verstaatlichung droht ... Was den Personennahverkehr angeht, so müßte hier im öffentlichen Verkehr des Autobusses diesem die Verpflichtung auferlegt werden, die Sozialtarife der Bundesbahn wenigstens in den Grundzügen zu übernehmen. So weit er das täte, könnte er von der Ausgleichsabgabe freigestellt werden ...“ Die weiteren Ausführungen, die B. in seinem Vortrag machte, sind von so großer grundsätzlicher Bedeutung, daß jedem Interessenten nur empfohlen werden kann, sie im Originaltext nachzulesen.

5. Der Vorschlag von Professor Dr. Dr. Pirath

Besonders eingehend hat auch Pirath den Gedanken der Ausgleichsabgabe erörtert.¹⁵⁾ Ebenso wie Berkenkopf unterscheidet auch er zwischen einem „inneren“ und „äußeren“ Ausgleich. Das Wesen des inneren Ausgleichs sei, daß die Ausgleichsbeträge im Bereich eines Wirtschaftszweiges erhoben werden, in dem sie auch zur Verteilung kommen. Das Wesen des äußeren Ausgleichs bestehe darin, daß für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen mit ihrer einkommensungünstigen Kostenstruktur von dritter Seite ein Ausgleich zur Deckung der Unterbilanz geboten wird. Was die unmittelbare Einschaltung des Staates in den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verkehrsarbeit durch Ersatz der hierbei entstehenden Mehrkosten aus öffentlichen Mitteln angehe, so könne aus der Seltenheit eines derartigen unmittelbaren Ausgleichs der Schluß gezogen werden, „daß prinzipiell dieser Weg seitens der öffentlichen Hand nicht gesucht wird und wohl in erster Linie deshalb abgelehnt wird, weil sich ein unübersichtliches Subventionswesen für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung daraus ent-

wickeln würde“. P. verweist auf die Versuche der letzten Jahre, „durch Ausgleichsabgaben das Wettbewerbsverhältnis zwischen der Schiene einerseits und der Wasserstraße und Straße andererseits gesünder zu gestalten und damit die beiden letzteren Verkehrsmittel stärker an die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung zu binden, als es bisher der Fall war. Auf dieser Linie liegt einmal die Ausgleichskasse für die Frachtenbildung für Kohle nach Süddeutschland, die durch Ausgleichsabgaben der Schifffahrttreibenden gebildet wird und die Bedienung rohstofferner Gebiete auf dem Wasserwege erleichtern soll. Zweitens gehört hierher die vorgeschlagene Ausgleichsabgabe des Lastkraftwagenverkehrs, durch die offenbar die Eisenbahn für ihre gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung entschädigt werden soll“. P. erwähnt in diesem Zusammenhang den Vorschlag von Ministerialdirektor Professor Brandt, den Güterfernverkehr mit Kraftwagen in das gemeinwirtschaftliche Verkehrssystem zu Lande einzubeziehen und zwar dadurch, daß der öffentliche und Werkgüterfernverkehr auf Straßen zu einer Abgabe zu verpflichten sei, offenbar um eine Ausgleichskasse zu schaffen vor allem zur Entschädigung der Eisenbahn für ihre gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung. „Auch diesem Vorschlag liegt der Gedanke zugrunde, einen gerechten Grund zur Erhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungsleistung zu schaffen, mit dem Ziel, einen regionalen und tarifarischen Ausgleich zwischen wirtschaftsstarken und wirtschaftsschwachen Gebieten auf dem Transportkostensektor zu erreichen.“ Als zweckmäßigste Lösung schlägt P. den inneren Ausgleich im Bereich des Verkehrsmittels nach dem Beispiel der Eisenbahn und der Post in Form der Deckung der Unterbilanz, die bei der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Pflichten entsteht, durch Mehreinnahmen in anderen Teilen des Verkehrssystems vor. Die Durchführung dieses inneren Ausgleichs werde im Straßenverkehr ebenso wie bei der Eisenbahn möglich sein, „wenn die einnahmegünstigen Transporte überall dort verwendet werden, wo der Lastkraftwagen aufgrund seiner technischen Eignung besondere Vorzüge für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung aufweist“. Für den Wasserstraßenverkehr empfiehlt P. ein ähnliches Verfahren, „bei dem allerdings der Ausgleich aus eigener Kraft und nicht durch Ausnutzung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungsleistung durch die Eisenbahn, wie es bei der Ausgleichskasse (für die Binnenschifffahrt) der Fall ist, gefunden werden muß“. P. verweist sodann darauf, daß der Ferngüterverkehr der Eisenbahnen aller Länder der erklärte Ausgleichsträger für den finanziellen Zuschußbetrieb der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungsleistung sei. „Es wäre ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit und positiver Koordinierung der Verkehrsmittel, wenn auch die beiden anderen Verkehrsmittel, Straße und Wasserstraße, sich in ähnlichem Sinn der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungsleistung zur Verfügung stellen würden und dabei ihr Ferngüterverkehr als Ausgleichsträger verwendet würde.“ P. erkennt die Schwierigkeiten, die sich aus der privatwirtschaftlichen Unternehmungsform dieser beiden Verkehrsträger ergeben, und er erwartet kaum, daß sie sich freiwillig für eine derartige Regelung entschließen werden. Daher „sind ihnen gesetzliche Bindungen zu stellen, die unter Beibehaltung ihrer privatwirtschaftlichen Führung den gemeinwirtschaftlichen Einsatz in ähnlichem Sinn, wie es die Eisenbahn bereits seit Jahrzehnten macht, gewährleisten“. P. konkretisiert seinen Vorschlag wie folgt: „In formeller Hinsicht wäre nach dem Prinzip des inneren Ausgleichs im Güterfernverkehr der Straße (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) und Wasserstraße eine Ausgleichsabgabe auf die Verkehrsleistungen zu erheben, durch die die beiden Verkehrsmittel in Stand gesetzt und verpflichtet werden, auch wirtschaftsschwache

Gebiete unter Selbstkosten zu bedienen. Die Erhebung und Verteilung der Ausgleichsbeträge kann im Straßenverkehr durch das im Aufbau befindliche Bundesamt für den Güterkraftverkehr erfolgen, im Wasserstraßenverkehr durch das Bundesverkehrsministerium, Abteilung Wasserstraßen, oder eine von ihm zu bestimmende geschäftsführende Wasserstraßendirektion.“ Die Höhe der Abgabe soll sich nach dem Vorschlag von P. in einem ähnlichen Prozentsatz der Einnahmen im Güterfernverkehr bewegen wie bei den Eisenbahnen, „bei denen das Verhältnis zwischen betriebswirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Substanz jahrzehntelang erprobt worden ist und im Laufe der Zeit das gesunde dezentralisierte Wirtschafts- und Siedlungsbild in Deutschland mitgeschaffen hat, das zu erhalten eine primäre Aufgabe der Verkehrspolitik ist“. Für das Jahr 1951 errechnet P. „als gemeinwirtschaftliche Belastung der Eisenbahn, hervorgerufen durch die Beförderungs- und Betriebspflicht, Bedienung wirtschaftsschwacher Gebiete und Berufsverkehr, einen Betrag von insgesamt 400 Mill. DM ohne politische Lasten, deren Erstattung durch den Staat unbestritten ist und in irgendeiner Form durch direkte Zahlungen erfolgen muß“. Die Belastung durch gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung stelle sich auf rd. 16%. P. empfiehlt, diesen gleichen Prozentsatz auf die Einnahmen im gewerblichen und Werkgüterfernverkehr zu erheben und den Betrag zur besseren Erschließung des platten Landes und vor allem der in ihm noch in hohem Maße vorhandenen eisenbahnfremden Gebiete durch Linienverkehr mit Omnibus und Lastkraftwagen zu verwenden. Bemerkenswert ist, daß P. bei seinem Vorschlag bezüglich der Verwendung der Ausgleichsabgabe nicht an deren Beschränkung auf den Güterfernverkehr, sondern an die Verwendung im gesamten Bereich des Straßengüterverkehrs denkt. „Bei dieser Lösung würde der gewerbliche Verkehr Vorzüge vor dem Werkverkehr im Nahverkehrsbereich gewinnen, der den Werkverkehr auf seine eigentliche Domäne eines belebenden Elementes des Produktionsprozesses und Absatzes beschränken könnte.“ Im Wasserstraßenverkehr hält P. eine Ausgleichsabgabe von 8% auf den gesamten Güterfernverkehr für ausreichend. Was den Straßenverkehr anlangt, so rechnet P. damit, daß sich bei der vorgeschlagenen Lösung der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in gewissem Umfange von den starken Verkehrsströmen nach verkehrsschwachen Gebieten verschieben werde. Neben der Durchführung der von ihm vorgeschlagenen Lösung des inneren Ausgleichs der Belastungen durch die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung, an der alle Verkehrsmittel sich zu beteiligen hätten, fordert P. auch die Gleichstellung und Verantwortung für die Deckung des Kapitaldienstes für die Verkehrswege für alle Verkehrsmittel. Die Spezialisierung der Verkehrsarbeit oder die zunehmende Verteilung des Verkehrsbedarfs auf mehrere Verkehrsmittel sei nur dann für die Allgemeinheit von besonderem Nutzen, „wenn im öffentlichen Verkehrswesen eine echte Verkehrseinheit der Binnenverkehrsmittel in einer die Gemeinwirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienungsleistung garantierenden Handlung zustandekommen würde“. Das starke Eindringen der Prinzipien der freien Marktwirtschaft in die Verkehrswirtschaft habe diese Entwicklung unmöglich gemacht und einen Zustand geschaffen, durch den letzten Endes eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsleistung nur noch in zwei Alternativen denkbar ist: „Entweder alle Verkehrsmittel werden ihr unterworfen, oder sie werden alle von ihr befreit. Nachdem die Lösung zur ersten Alternative nicht in einem organisatorischen Zusammenschluß der Landverkehrsmittel gesucht und daher auch nicht gefunden wurde, trotzdem es verkehrspolitisch der einzig richtige Weg gewesen wäre, bleibt für sie kaum noch ein anderer Weg als der eines inneren Ausgleichs für alle Verkehrsmittel.“

6. Vorschläge des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen

Schon bald nach Antritt seines neuen Amtes im Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen hat Min.-Direktor Professor Brandt mit großem Ernst und mit dem Willen zur unbedingten Objektivität sich bemüht, Lösungen des schwierigen Problems Schiene und Straße zu finden. Verfasser hat diesem Experten erstmalig im Herbst 1951 den Vorschlag der Erhebung einer Ausgleichsabgabe vom gewerblichen Güterfernverkehr und vom Werkfernverkehr der Straße unterbreitet. Im Zusammenhang mit den Beratungen über die Autobahnbenutzungsgebühr hat der frühere Finanzminister des Landes Nordrhein-Westfalen den etwas abgeänderten Vorschlag am 9. 11. 1951 im Plenum des Bundesrates vertreten, und Brandt hat ihn dort näher begründet¹⁶⁾. Ein halbes Jahr später, am 5. 6. 1952 (mit Nachtrag vom 15. 6. 1952), hat das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen beim Bundesminister für Verkehr und bei den Obersten Verkehrsbehörden der Länder den Antrag gestellt, das Problem der Erhebung einer Ausgleichsabgabe vom gewerblichen Güterfernverkehr und vom Werkfernverkehr als Besprechungspunkt für die nächste Verkehrsministerkonferenz vorzusehen. Noch bevor eine Entscheidung über diesen Antrag erfolgt war, nahm die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr in der Presse und in einer Denkschrift¹⁷⁾ gegen diesen Antrag Stellung. Im Auftrage von Brandt bearbeitete Verfasser sodann die schon erwähnte „Materialsammlung“¹⁸⁾, die der Verkehrsministerkonferenz vom 10. und 11. Dezember 1952 in Dortmund vorgelegt und auch zahlreichen anderen Institutionen zugeleitet wurde. Diese Materialsammlung ist die bisher wohl umfangreichste Veröffentlichung über das in Rede stehende Gebiet. Es würde den Rahmen dieser Abhandlung völlig sprengen, wollte man auch nur versuchen, lediglich die wichtigsten Zahlen und Gedankengänge wiederzugeben. Je nachdem, von welchen Alternativen und Beträgen man ausgeht, ergibt sich auf Grund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten der Bundesbahn ein Gesamtbelastungsbetrag, dessen Toleranz von über 400 Millionen DM bis fast 1 Milliarde DM jährlich reicht. Bezüglich der Verwendung des Aufkommens einer etwa in Betracht zu ziehenden Ausgleichsabgabe enthält die Materialsammlung sich jedweden konkreten Vorschlages. Auf Grund eines Vortrages von Brandt, in dem die bedeutsamsten Gesichtspunkte des Problems plastisch hervorgehoben wurden, hat die Verkehrsministerkonferenz einstimmig eine EntschlieÙung angenommen, die auch vom Bundesminister für Verkehr gebilligt wurde. In der EntschlieÙung wird bejaht, daß das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten der Bundesbahn einer gerechten Lösung bedarf. Die genauere Feststellung der Höhe der Belastungsbeträge solle durch einen besonderen Sachverständigenausschuß erfolgen. Nach Durchführung dieses ersten Teils seiner Gesamtaufgabe solle der Ausschuß durch Heranziehung von Vertretern der in ihm zunächst noch nicht vollzählig vertretenen Länder sowie von Beauftragten der Verkehrsträger und der Wirtschaft ergänzt werden. Der erweiterte Ausschuß solle schließlich seinen Bericht mit Folgerungen, Vorschlägen und Anregungen der Verkehrsministerkonferenz vorlegen.

Nachdem das Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen erstmalig Ende 1951 und dann erneut Mitte 1952 das Ausgleichsabgabenproblem zur verkehrspolitischen Diskussion gestellt hatte, haben sich die interessierten Kreise des In- und Auslandes in zeitweilig äußerst lebhaften Erörterungen

bemüht, die aufgeworfenen Fragen zu prüfen und zu klären. Im zweiten Halbjahr 1952 hat die Fachpresse diesem Thema zahllose Spalten gewidmet. Es kann nicht Sinn dieser Abhandlung sein, auch nur auszugsweise die Stimmen, die sich für oder wider äußerten, anzuführen. Soweit es sich um ernsthafte Ueberlegungen handelte, sind sie ohnedies in der „Materialsammlung“ gewürdigt worden. In dieser Materialsammlung wurden auch Punkt für Punkt die Ausführungen jener oben zitierten Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr geprüft und auf den wahren Sachverhalt zurückgeführt. Bis heute liegt keinerlei Widerlegung der in der Materialsammlung getroffenen Feststellungen vor. Brauner geht in seinem Aufsatz¹⁹⁾ nicht auf die Materialsammlung ein und verwendet überholte Zahlen und Argumente; vielleicht kannte er im Augenblick seiner Niederschrift die Materialsammlung noch nicht. Verwunderlich ist aber, wenn noch im Mai 1953 die Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes in einer Antwort auf eine Veröffentlichung des Verfassers²⁰⁾ jene Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr zitiert und daran die Bemerkung knüpft, daß „man diese Darlegungen nicht zu entkräften vermochte“ — ohne auch nur mit einem Wort die „Materialsammlung“ zu erwähnen²¹⁾.

7. Vorschlag von Ministerialdirektor Professor Brandt

Dem Wirken dieses Mannes verdankt die deutsche Verkehrspolitik der Nachkriegszeit wertvolle Erkenntnisse, Anregungen und Vorschläge. Die Bedeutung des Ausgleichsprinzips im Verkehr und die Möglichkeiten, die sich im Ausgleichsabgabenproblem anbieten, hat er von Anfang an erkannt. So nimmt es nicht wunder, wenn dieser Verkehrsexperte schon bald nach der Dortmunder Verkehrsministerkonferenz eine Abhandlung²²⁾ veröffentlichte, in der er sich mit dem Gedanken der Ausgleichsabgabe eingehend auseinandersetzte. B. untersucht die gegenwärtige Lage der Bundesbahn, das Eisenbahntarifsystem unter dem Gesichtspunkt der Standortbedingungen der deutschen Volkswirtschaft und den Güterverkehr von Schiene und Straße unter dem Einfluß der deutschen Tarifpolitik. Sodann erörtert B. den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten der Bundesbahn und die wichtigsten Ausgleichsalternativen. Unter dem Titel „Ausgleichsabgaben als Lösung der Verkehrskrise“ werden auch die Auffassungen von Berkenkopf und Pirath zitiert. Brandt will den Feststellungen und Vorschlägen des Sachverständigenausschusses nicht vorgreifen, sondern beschränkt sich darauf, einige wesentliche Gesichtspunkte darzulegen. Er befaßt sich zunächst mit den sozialen Personentarifen der Bundesbahn und erklärt, daß kein Grund bestehe, für ihre Abgeltung allein den Lastkraftwagen-Güterfernverkehr in Betracht zu ziehen. Er erwähnt dann gewisse Auffassungen, in denen der Standpunkt vertreten wird, daß die infolge der Gewährung von sozialen Personentarifen entstehenden Einnahmeverluste von denjenigen Werken an die Bundesbahn zu bezahlen seien, deren Arbeiter und Angestellten den Nutzen aus den Sozialtarifen ziehen. Es werde eine wichtige Aufgabe sein, zu klären, ob die Unternehmungen oder etwa die kommunalen Gemeinwesen oder die Allgemeinheit diese Zahlungen an die Bundesbahn zu leisten haben. B. verweist ferner auf Auffassungen, die es ablehnen, auch die sonstigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen — wie etwa die Betriebs- und Beförderungspflicht, die Gewährung von Ausnahmegütertarifen, mit Ausnahme der Vorhaltung einer Transportreserve — vom Lastkraftwagen-Güterfernverkehr abzugelten, sondern befürworten, daß sie von der Wirtschaft selbst unmittelbar an die Bundesbahn geldlich abzugleichen seien. B. meint: „Aber es würde in einer solchen Regelung

keine vollbefriedigende Lösung erblickt werden können, da der Lastkraftwagen-Güterfernverkehr als unmittelbarer Konkurrent der Bundesbahn von jenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen frei ist und gerade aus der Nichtbindung an die gleichen Pflichten einen besonderen privatwirtschaftlichen Nutzen zieht.“ Mit der u. a. auch vom gewerblichen Güterfernverkehr aufgeworfenen Frage, ob nicht im Falle der Einführung einer Ausgleichsabgabe an deren Aufbringung alle mit der Bundesbahn in Konkurrenz stehenden Verkehrsträger — Binnenschifffahrt, Kraftwagenpersonenverkehr — zu beteiligen seien, setzt B. sich nicht auseinander, sondern überläßt die Stellungnahme dem Sachverständigenausschuß. Wesentlich sei die Frage, ob die Ausgleichszahlungen etwa der Staatskasse, der Bundesbahn oder einer besonderen Ausgleichskasse innerhalb des Güterkraftverkehrs selbst zugeführt werden sollten. Für jede dieser Ausgleichsarten ergebe sich, wenn die Wettbewerbsgleichheit für die Eisenbahn erzielt werden soll, ein ganz anderer Betrag. Als einen der Kerngedanken der Ausgleichsabgabe führt B. folgende Ueberlegung an: „Sowohl der gewerbliche als auch der Werkfernverkehr betätigen sich bevorzugt in günstigen Verkehrsrelationen, z. B. zwischen Knotenpunkten des Verkehrs. Gerade hier stehen sie in stärkster Konkurrenz mit der Schiene, was sich darin ausprägt, daß die Auslastung der Lastkraftwagen auf diesen Strecken regelmäßig eine bessere ist als bei der Bahn. Die Unternehmer, die sich auf diesen Hauptverkehrsstrecken — gleichgültig ob im gewerblichen oder im Werkfernverkehr — betätigen, schaffen sich dadurch übersteigerte Differentialgewinne (oder beim Werkfernverkehr übersteigerte Differentialkostensparnisse). Die Unternehmer jedoch, die lediglich oder vorwiegend auf die Verkehrsbedienung von Nebenstrecken angewiesen sind, ringen nicht selten um das Existenzminimum, weil sie ihre Fahrzeuge nicht im gleichen Grade auslasten und nicht annähernd die gleichen Jahresleistungen erbringen können wie die Unternehmer auf den Hauptverkehrsstrecken.“ B. stellt in diesen Ausführungen und an diesem Beispiel den überrentierenden Verkehr dem nicht genügend rentierenden Verkehr gegenüber und will auch die folgenden Ausführungen in diesem Sinne verstanden wissen: „Ebenso wie die Bundesbahn nicht immer aus den Einnahmen der Nebenstrecken die auf diese Strecken entfallenden Kosten voll zu decken vermag, liegt der Gedanke nahe, den Lastkraftwagenunternehmern der Nebenstrecken in Form einer Vorabschöpfung der übersteigerten Gewinne der auf den Hauptstrecken tätigen Unternehmer einen Ausgleich zu gewähren. Auf diese Weise könnte das Existenzminimum auch derjenigen konzessionierten Unternehmer gesichert werden, die bei den gegenwärtigen Verhältnissen keine ausreichende Ausgleichsmöglichkeit besitzen, ja, es könnte sogar der Anreiz geschaffen werden, daß sich ein Teil der gegenwärtig auf Hauptstrecken tätigen Unternehmer von diesen ab- und der Verkehrsbedienung der Nebenstrecken zuwendet.“ Daß B. nicht lediglich den Hauptstreckenverkehr dem Nebenstreckenverkehr, sondern in umfassenderer Weise den überrentierenden dem nicht genügend rentierenden Verkehr gegenüberstellen will, zeigt sich unmißverständlich in den folgenden Ausführungen: „Die Ausgleichsabgabe würde diesen organischen Ordnungsgedanken allerdings nur dann zu fördern vermögen, wenn sie nicht schematisch je beförderte Tonne oder je Tonnenkilometer, sondern erst von einer gewissen Menge beförderter Güter oder geleisteter Tonnenkilometer, besser noch von einer gewissen Höhe erzielter Frachteinahmen (oder beim Werkfernverkehr ersparter Frachtkosten) an erhoben würde, weil dadurch die übersteigerten Differentialgewinne am besten herangezogen werden können. Selbstverständlich müßten hierbei Zahl und Nutzlastkapazität der konzessionierten Lastkraftwagen

der Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs sowie Zahl und Nutzlastkapazität der Lastkraftwagen des Werkfernverkehrs — diese etwa im Verhältnis zu Art und Größe des Unternehmens — in angemessener Weise berücksichtigt werden.“ Sodann verweist B. auf die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, der demnächst laufend die erforderlichen Zahlenunterlagen zur Verfügung stehen werden. — Der andere Weg könnte sich, so meint B., in der unmittelbaren Herabgabe eines Teiles oder des ganzen Aufkommens der Ausgleichsabgabe an die Bundesbahn anbieten. In diesem Fall würde sich rein arithmetisch die Wirkung ergeben, daß die Ausgleichsabgaben dann nicht gleich hoch bemessen zu werden brauchten wie bei einer Verwendung des Aufkommens innerhalb des Lastkraftwagen-Güterfernverkehrs in dem dargelegten Sinne oder für Straßenbauaufgaben usw. B. gibt dann zu bedenken: „Der Werkfernverkehr wird verständlicherweise kaum geneigt sein, durch seine Ausgleichsabgaben den gewerblichen Güterfernverkehr, sei es auch nur den auf Nebenstrecken tätigen, zu subventionieren. Zwar bedeutet der Werkfernverkehr auch eine Konkurrenz für den gewerblichen Güterfernverkehr, in stärkerem Grade aber konkurrenziert er die Schiene. Man wird daher erwägen müssen, ob das Aufkommen aus der Ausgleichsabgabe des Werkfernverkehrs nicht von vornherein der Bundesbahn zugeführt werden sollte. Beide Verwendungswege würden dem Ausgleichsprinzip zu dienen vermögen und zu einer organischen Entwirrung des Konkurrenzkampfes führen können . . .“ Abschließend fordert B. den Vorstand und den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn auf, klare und entschiedene Vorschläge vorzulegen. Daß B. allen aufrichtigen Lösungsversuchen konzilient entgegensieht, gibt er deutlich zu erkennen: „Ob Ausgleichsabgaben die einzige Lösung der Verkehrskrise sind, soll hier nicht bejaht werden. Nach allen Ueberlegungen aber, die bisher von der Verkehrswissenschaft angestellt und nach den Lösungen, die in gewissen Auslandsstaaten gefunden worden sind, werden Ausgleichsabgaben in der einen oder anderen Form doch zur Anwendung kommen müssen. Nochmals aber sei die Notwendigkeit betont, daß, während der auf der Verkehrsministerkonferenz beschlossene Ausschuß seine Arbeiten durchführt, die Bundesbahn selbst sich an die Spitze der Bestrebungen stellen muß, die ihr und der deutschen Volkswirtschaft zu helfen vermögen.“ — Wie die neueren Ereignisse in der deutschen Verkehrspolitik bewiesen haben, scheint diese Anregung auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein.

III. Analyse der Vorschläge

Um eine Grundlage für die von Brandt angeregte öffentliche Diskussion und einen Ueberblick für die Tätigkeit des Sachverständigenausschusses zu schaffen, empfiehlt es sich, den Inhalt der einzelnen Vorschläge in einer gedrängten Uebersicht schematisch darzustellen. Es ist unmöglich, in einem solchen Schema alle Gemeinsamkeiten, Differenzierungen und Abweichungen der Vorschläge vollständig und eindeutig wiederzugeben. Insbesondere können darin nicht alle Alternativen, mit denen die Autoren ihre Vorschläge versehen haben, erfaßt werden. Die Unterscheidungen zwischen „externem“ und „internem“ Ausgleich sind nicht überall scharf gegeneinander abgegrenzt. Dem prüfenden Blick bietet die Gesamtheit der Vorschläge mehr Gemeinsamkeiten als Abweichungen oder gar Gegensätzlichkeiten. Zur eigenen Urteilsbildung der Leser empfiehlt sich die Lektüre der originalen Vorschläge der Autoren, deren Fassung in den vermerkten Quellen zur Verfügung steht.

Thesen und Vorschläge	Berkenkopf	Brandt	Pirath	Böhm	Helfrich
Hat die Bundesbahn besondere gemeinwirtschaftl. und betriebsfremde Lasten gegenüber den übrigen Verkehrsarten?	ja	ja	ja	ja	ja
Gleichstellung der Wettbewerbsgrundlagen erforderlich?	ja	ja	ja	ja	ja
Wird hierzu lediglich Kostenerhöhung der übrigen Verkehrsträger angestrebt?	nein	nein	nein	nein	nein
Oder wird ein Ausgleichssystem befürwortet?	ja	ja	ja	ja	ja
Wird zugleich oder ersatzweise die Einführung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug empfohlen:					
für den gewerbl. Güterfernverkehr?	ja	ja	ja	?	ja (wo angänglg)
für den gewerbl. Güternahverkehr?	ja	?	ja	?	?
für die Binnenschiffahrt?	nein	?	ja	?	?
Ist die baldige Einführung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug bei den vorstehenden Verkehrsarten wahrscheinlich?	nein	nein	nein	?	nein
Erhebung einer Ausgleichsabgabe: vom gewerblichen Güterfernverkehr?	ja	ja (nur vom ertragreichen)	ja	ja	ja
vom Werkgüterfernverkehr?	ja	ja	ja	ja	ja
vom gewerblichen Güternahverkehr?	ja	?	nein	ja	?
vom Werkgüternahverkehr?	ja	?	nein	?	?
vom Omnibusverkehr?	alternativ	?	?	?	?
von der Binnenschiffahrt?	nein	nein	ja	?	?
von der Wirtschaft?	?	alternativ	?	?	?
Wird Zweckbindung des Ausgleichsabgaben=Aufkommens empfohlen:					
zur Verwendung des Aufkommens vom gewerblichen Güterfernverkehr: nur innerhalb dieses Verkehrszweiges?	nein	ja	nein	?	?
auch innerhalb des gewerblichen Güternahverkehrs?	ja	nein	ja	?	?
oder zur Abgabe des ganzen oder eines Teils des Aufkommens an die Bundesbahn?	alternativ (f. gemeinwirtsch. Verkehr)	alternativ	nein	?	nein
zur Verwendung des Aufkommens vom Werkfernverkehr: nur für Straßenverkehrszwecke?	ja	nein	ja	?	?
oder zur Abführung an die Bundesbahn?	alternativ (f. gemeinwirtsch. Verkehr)	ja	nein	?	?

Thesen und Vorschläge	Berkenkopf	Brandt	Pirath	Böhm	Helfrich
zur Verwendung des Ausgleichsabgaben=Aufkommens aus dem Fernverkehr der Binnenschiffahrt:					
nur innerhalb der Binnenschiffahrt?	—	—	vorwiegend ja	—	—
oder auch an Schiene und Straße?	—	—	Bei Zubringerdienst: ja	—	—
Bezweckt das Ausgleichsabgabensystem: nur die Verbesserung der Wettbewerbsgrundlagen der Bundesbahn?	nein	nein	nein	nein	nein
oder auch den internen Ausgleich innerhalb der einzelnen Verkehrsarten?	ja	ja	ja	?	ja
und die Stärkung des Flächen-, Abseits- und weniger ertragreichen Verkehrs?	ja	ja	ja	ja	ja
Kommt an Stelle von Ausgleichsabgaben oder neben ihnen die Differenzierung der Beförderungssteuer in Betracht?	ja	alternativ	?	?	ja
Soll die Berechnung der Ausgleichsabgabe des gewerbl. und Werk=Güterfernverkehrs erfolgen:					
in der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr?	?	ja	ja	?	?
oder durch eine Ausgleichskasse als Organ der Selbstverwaltung des Kraftverkehrs?	ja	alternativ	?	?	?
Soll die Zuteilung von Mitteln des Ausgleichsaufkommens des gewerbl. Güterfernverkehrs erfolgen:					
durch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr?	?	alternativ	ja	?	?
oder durch eine Ausgleichskasse der Selbstverwaltung des Kraftverkehrs?	ja	?	?	?	?
Erhebung und Verteilung der Ausgleichsbeträge der Binnenschiffahrt durch BVM (Abt. Wasserstraßen) oder eine geschäftsführende Wasserstraßendirektion?	—	—	ja	—	—

Alle Autoren bejahen, daß die Bundesbahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern mit besonderen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Auflagen belastet, dadurch im Wettbewerb empfindlich benachteiligt und daß eine Gleichstellung der Wettbewerbsgrundlagen erforderlich ist. Nicht ein einziger Autor strebt dieses Ziel über den Weg der reinen Kostenerhöhung der übrigen Verkehrsträger an, alle Autoren befürworten vielmehr ein Ausgleichssystem. Innerhalb dieses Ausgleiches empfehlen die Autoren die Uebernahme der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug auch durch den gewerblichen Straßengüterfernverkehr, teils sogar durch den gewerblichen Straßengüternahverkehr und durch die Binnenschiffahrt. Die Autoren halten aber die alsbaldige Uebernahme einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienug — ähne

lich wie bei der Bundesbahn — durch die anderen Verkehrsträger nicht für wahrscheinlich. Sie schlagen daher die Erhebung von Ausgleichsabgaben vor. Solche Ausgleichsabgaben sollen nach übereinstimmender Meinung aller Autoren sowohl vom gewerblichen Güterfernverkehr, als auch vom Werkgüterfernverkehr erhoben werden. Brandt will jedoch nur den ertragreichen gewerblichen Güterfernverkehr zur Ausgleichsabgabe heranziehen, vorwiegend den Hauptstreckenverkehr. Bezüglich der Heranziehung des gewerblichen Güternahverkehrs und des Werkgüternahverkehrs zur Ausgleichsabgabe ist die Auffassung einiger Autoren nicht eindeutig erkennbar, Brandt und Pirath jedenfalls befürworten sie nicht. Den Omnibusverkehr wünscht ein Autor der Ausgleichsabgabe zu unterwerfen, die übrigen Autoren haben ihre Meinung nicht offengelegt. Auch bezüglich der Binnenschifffahrt sind die Vorschläge nicht eindeutig. Berkenkopf und Brandt verneinen die Heranziehung der Binnenschifffahrt, Pirath vertritt die Auffassung, daß die Binnenschifffahrt den internen Ausgleich, den sie bereits jetzt — z. B. bezüglich der Kohle nach Süddeutschland — praktiziert, modifizieren und verbessern soll. Im externen Ausgleich der Binnenschifffahrt sollen von Fall zu Fall die Zubringerdienste von Schiene und Straße mitberücksichtigt werden. Die Autoren sind sich im Grundsatz darüber einig, daß die Zweckbindung des Ausgleichsabgaben-Aufkommens erforderlich ist, wenn die angestrebten verkehrspolitischen Ziele erreicht werden sollen. Was die politischen Personallasten der Bundesbahn anlangt, so empfehlen sie ihre Uebernahme auf den Bundeshaushalt, nicht die anteilige Aufgliederung auf die Verkehrsträger. Brandt stellt auch den Gedanken zur Erörterung, ob nicht die Wirtschaft selbst oder die Kommunen die zusätzlichen Kosten für den Berufsverkehr der Bundesbahn übernehmen sollen. Bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Bedienung im Güterverkehr der Bundesbahn wünscht Brandt ebenfalls die Prüfung der Frage, ob die besonderen Kosten hierfür unmittelbar von der Wirtschaft aufzubringen sind. Allerdings sollen der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkgüterfernverkehr auch bei Bejahung dieser Frage von der Ausgleichsabgabe nicht völlig freibleiben. Während Brandt das Ausgleichsabgaben-Aufkommen des gewerblichen Güterfernverkehrs nur innerhalb dieses Berufszweiges selbst zur Verwendung bringen will, vor allem zur Stärkung des im Absichtsverkehr tätigen Unternehmertums, wünschen Berkenkopf und Pirath, daß Teile dieses Aufkommens auch zur Hebung des gewerblichen Güternahverkehrs verwendet werden. Berkenkopf und Brandt erwägen nur alternativ die Abgabe eines Teils des Aufkommens des gewerblichen Güterfernverkehrs an die Bundesbahn. Beachtenswert ist der Hinweis von Brandt, daß in diesem Fall die Abgabe nicht gleich hoch bemessen zu werden braucht wie bei Verwendung des Aufkommens ausschließlich innerhalb des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs. Eine vom Verfasser vorgenommene alternative Berechnung hat ergeben, daß zur Herstellung der Gleichgewichtslage in der Konkurrenzsituation zwischen dem Güterverkehr der Schiene und der Straße in der Tat ein beträchtlich geringeres Aufkommen an Ausgleichsabgaben genügt als bei Verwendung des vollen Aufkommens ausschließlich für Zwecke des Straßenverkehrs. Das Aufkommen aus der Ausgleichsabgabe des Werkgüterfernverkehrs soll nach Auffassung von Brandt am zweckmäßigsten voll der Bundesbahn zugute kommen. Berkenkopf zieht eine alternative Verwendung in Betracht, Pirath empfiehlt — soweit erkennbar — die Verwendung nur für Straßenverkehrszwecke. Pirath, der als einziger auch die Binnenschifffahrt heranzuziehen wünscht, befürwortet die Verwendung dieses Ausgleichsabgaben-Aufkommens vorwiegend innerhalb

der Binnenschifffahrt selbst, will aber dort, wo Schiene und Straße Zubringerdienst leisten, diese nicht leer ausgehen lassen. Alle Autoren verneinen, daß es ihnen bei ihren Vorschlägen lediglich um die Verbesserung der Wettbewerbsgrundlagen der Bundesbahn geht. Sie bejahen vielmehr, daß ihnen ebenso viel oder mehr an der Ermöglichung eines internen Ausgleichs innerhalb der einzelnen Verkehrsarten und insbesondere an der Stärkung des Flächen-, Abseits- und des gegenwärtig weniger ertragreichen Verkehrs liegt. Mehrere Autoren erwägen zur Erreichung dieser Ziele auch die Differenzierung der Beförderungssteuer. In organisatorischer Hinsicht schlagen einige Autoren für die Errechnung der Ausgleichsabgaben des Güterfernverkehrs, teils auch für die Verteilung der Mittel, die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vor, Berkenkopf hält eine Ausgleichskasse der Selbstverwaltung des Kraftverkehrs für mehr geeignet, andere Autoren haben sich zu dieser Frage nicht geäußert. Nicht erkennbar ist, wo die Berechnung etwaiger Ausgleichsabgaben des gewerblichen Güternahverkehrs, des Werkgüternahverkehrs und des Omnibusverkehrs und durch welche Stelle die Verteilung der Mittel erfolgen soll. Die von Pirath vorgeschlagene Ausgleichsabgabe der Binnenschifffahrt soll durch das Bundesverkehrsministerium oder eine geschäftsführende Wasserstraßendirektion erhoben und verteilt werden.

IV. Einige Stellungnahmen zu den Ausgleichsabgaben-Vorschlägen

Soweit Stellungnahmen zu den Vorschlägen aus der Zeit vor der Dortmunder Verkehrsministerkonferenz vorliegen, sind sie an früherer Stelle bereits behandelt worden. Nachstehend sollen kurz nur einige Stellungnahmen angeführt werden, die sich auf die neueren Vorschläge beziehen.

1. Gewerkschaften

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr hat sich zur Verkehrspolitik schon 1951 in grundsätzlicher Weise geäußert.²²⁾ Doch findet sich darin kein Hinweis auf das Problem der Ausgleichsabgabe. Dagegen hat sich Schmidt vor kurzem in dem Organ des Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes²³⁾ sehr eingehend über das Thema „Zur Dringlichkeit gemeinwirtschaftlicher Verkehrsordnung“ ausgelassen. Er untersucht zunächst die Standortstruktur als Resultante des Verkehrssystems, weist dann die Notwendigkeit einer räumlich dezentralisierenden Verkehrspolitik zugunsten der Randgebiete nach, behandelt anschließend die Frage, ob im heutigen Verkehrssystem ein gemeinwirtschaftlicher Standortausgleich weiterhin möglich ist, um schließlich das Erfordernis der Marktregulierung herauszustellen und Ziel sowie Zwischenstadien aufzuzeigen.

Unter Verweis auf Predöhl²⁴⁾ geht S. von den Feststellungen der nationalökonomischen Theorie aus, daß es ohne Regulierung eine Ordnung im Verkehrswesen nicht geben kann. Unter dem Gesichtspunkt des Koordinationsproblems bleibe nur übrig, das gesamte Binnenverkehrswesen als einen Markt — oder besser als einen Zusammenhang von Märkten, die durch weitgehende Substitutionsmöglichkeiten miteinander verbunden sind — zu betrachten. Die Verfassung des Marktes sei teils monopolistisch, teils oligopolistisch. Daraus ergebe sich die „Aufgabe, diese Marktverfassung durch eine staatlich geordnete, gebundene Konkurrenz zu ersetzen“²⁵⁾, wobei diese Regulierung „gleichzeitig die gemeinwirtschaftlichen Zwecksetzungen zu gewährleisten“ hat. Für den Markttheoretiker sei durch bloße Herstellung „gleicher Startbedingungen“ für alle Konkurrenten eine Ordnung nicht möglich. Das Problem der Zurechnung der

Kosten des Verkehrs sei noch nicht gelöst. Eine Verkehrsteilung nach dem Maßstab der jeweiligen Transportentfernung, einer Einteilung der Güter, nach bestimmten Verkehrsverbindungen oder nach regionalen Prinzipien richte sich gegen die Dynamik des technischen Fortschritts, würge den Zwang zur Rationalisierung ab und belaste die Volkswirtschaft mit überhöhten Betriebs- und Investitionskosten. Eine nach den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten strebende Lösung müsse geschaffen werden. Die heute kurzfristig zu schaffende Notlösung zugunsten der Bundesbahn dürfe dieses Ziel nicht verbauen, sie könne nur eine Uebergangslösung sein. Ebenso wenig wie die „Aufgabenteilung“ könne ein finanzieller „äußerer Ausgleich“ aus den Mitteln des Fiskus zweckmäßig erscheinen (abgesehen von den sogenannten politischen und sonstigen Kriegslasten der Bahn). S. beschreibt kurz den Vorschlag von Pirath und gibt zu bedenken, daß sich hier — jedenfalls auf der Straße — wieder das bekannte Kostenzurechnungsproblem stellt. S. führt dann aus: „Konsequenter als Piraths „innerer Ausgleich“ ist eine Variante des von Brandt wiederholt vorgetragenen Vorschlags einer Ausgleichsabgabe auf den Straßengüterverkehr (einschließlich Werkverkehr), nach der Brandt diese Ausgleichsabgabe unmittelbar der Bahn zufließen lassen will. Brandt rechnet — im Gegensatz zu Pirath — nicht mehr mit der politischen Durchsetzbarkeit einer Zwangsorganisation auf der Straße mit allgemeiner Betriebs- und Beförderungspflicht (etwa in Gestalt des früheren Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes RKB), er bezeichnet seinen Vorschlag lediglich als Alternative zu dieser versäumten Lösung. Wenn aber unter den obwaltenden politischen Umständen ein Neo-RKB zur Zeit nicht zu erreichen ist, so wird die Brandtsche Ausgleichsabgabe auf noch größere politische Hindernisse stoßen. Zu Unrecht.“ S. fordert: „Soweit und solange die Verkehrsträger an den gemeinwirtschaftlichen Lasten nicht im gleichen Prozentsatz ihrer Gesamtleistungen teilhaben, wird ein finanzieller Ausgleich von Verkehrszweig zu Verkehrszweig volkswirtschaftlich notwendig sein. Dem Prinzip des inneren Ausgleichs innerhalb der jeweiligen Verkehrsträger müsse ein Kostenausgleich zwischen den drei Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße) an die Seite gestellt werden. In seinen weiteren Ausführungen behandelt S. die organisatorischen Probleme etwa im Sinne der bekannten Vorschläge der OeTV. Als unaufschiebbar notwendig führt S. folgende Maßnahmen an: „1. Der Bundesbahn müssen die finanziellen Lasten für die Beseitigung der Kriegsschäden und des Nachholbedarfs wie auch die sogenannten politischen Lasten abgenommen werden, zumindest durch langfristige Kredite. 2. Die gemeinwirtschaftliche Tarifdifferenzierung darf zugunsten verbesserter Wettbewerbsfähigkeit der Bahn nicht weiter beschnitten werden — sie ist vielmehr angesichts der Existenznot der Randgebiete mindestens auf den alten Stand wieder auszubauen. 3. Solange eine Abgabe zum Finanzausgleich für gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungen legislativ nicht verwirklicht wird, muß die Bindung des Kraftwagentarifs an den Eisenbahntarif aufrechterhalten bleiben. 4. Die Innehaltung des Kraftwagentarifs und der Konzessionskontingentierung ist mit allem Nachdruck zu sichern, hierzu muß die Bundesanstalt für den Güterkraftverkehr nunmehr beschleunigt aufgebaut werden. 5. Solange eine den Werkverkehr einbeziehende Ausgleichsabgabe nicht verwirklicht wird, müssen Maßnahmen zur Einschränkung des Werkverkehrs ergriffen werden. 6. Die staatliche Tarifhoheit ist auch im Binnenschiffahrtsgesetz zu verankern.“ Nach Auffassung von S. soll in der nächsten Stufe des verkehrspolitischen Aufbaues die Bundesanstalt für den Güterkraftverkehr zu einem Zwangsverband mit Beförderungspflichten umgestaltet und

eine entsprechende Einrichtung für die Binnenschiffahrt geschaffen werden. „Sobald dann auch der „gegenseitige Finanzausgleich“ geschaffen worden ist, kann die gegenwärtige Tarifkoppelung fallen.“

2. Wirtschaft

Die wichtigsten Stellungnahmen der Wirtschaft zum Ausgleichsabgaben-Problem sind bereits dargelegt worden²⁶⁾. Wie die Vorschläge und Auffassungen von Böhm, Helfrich, Kolath und Kampf beweisen, steht die Wirtschaft diesem Problem nicht negativ gegenüber. Bemerkenswert ist die ablehnende Stellungnahme von Linden²⁷⁾, die allerdings noch aus dem Jahre 1952 stammt. Er sagt: „Allein die Entlastung auf der Ausgabe Seite der Verkehrsträger ist der Weg, auf dem deren Gesundung zu erreichen sein wird. Jede Maßnahme, die zu einer Verteuerung des Verkehrsdienstes (z. B. Ausgleichsabgaben) führen müßte, ist im Hinblick auf diese klare Zielsetzung zu vermeiden, und es darf noch hinzugefügt werden, daß auch die Gesamtsituation der deutschen Wirtschaft, gekennzeichnet durch die deutlichen Merkmale einer nachlassenden Konjunktur, kein anderes Vorgehen gestattet.“ An späterer Stelle führt L. aus: „Ohne Zweifel hat die mehrfach erwähnte Tarifierhöhung dem Werkverkehr neuen Auftrieb gegeben. Man wird nicht verkennen dürfen, daß auch der Werkverkehr gewissermaßen im Wettbewerb zum öffentlichen Verkehrsdienst steht. Volkswirtschaftliche Ueberlegungen führen auch hier wiederum zu der Forderung, daß der Verkehrsdienst der öffentlichen Hand und der gewerblichen Unternehmer durch verbesserte und billigere Leistungen bestrebt sein muß, die verladende Wirtschaft zu einem Abbau ihres Werkverkehrs zu veranlassen, und daß man nicht umgekehrt durch Einführung von Abgaben oder sonstigen Sonderbelastungen den Kraftwagen allgemein oder den Werkverkehr im besonderen zum Schutze des öffentlichen Verkehrs belasten darf.“

Das „Handelsblatt“ bemerkt in seiner Jahresschlußnummer²⁸⁾: „... Wenn der Lastkraftwagen in zunehmendem Maße in die unteren Tarifklassen eindringt und Transporte durchführt, die organisch auf die Schiene gehören, so kann er das nur deshalb, weil ihm aus den Beförderungsleistungen in den höheren Tarifklassen eine Differentialrente erwächst, die den LKW instand setzt, entweder Tarifunterbietungen vorzunehmen, so Transporte an sich zu reißen, oder aber einen internen Frachtausgleich vorzunehmen, d. h. die Transporte in den unteren Tarifklassen zu subventionieren.“ In diesem Problem sei die Schlüsselstellung für die organische Verkehrsteilung zu suchen. Dieser Auffassung hatte das Handelsblatt noch folgende Bemerkung vorangestellt: „Künstlich, d. h. durch Steuern oder andere fiskalische Abgaben den Straßenverkehr zu behindern und einzuschränken, wäre auch töricht, weil man dadurch eine nun einmal technisch gegebene Entwicklung hemmt. Weit entscheidender kann die Schiene die Straße in Form einer entsprechenden Tarifgestaltung treffen.“ Ob damit bereits die Tarifgestaltung, wie sie jetzt durch die Bundesbahn vorgeschlagen worden ist, gemeint ist, vermag man nicht ohne weiteres zu erkennen.

3. Kraftverkehr

Die ablehnenden Stellungnahmen der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr zum Gedanken der Ausgleichsabgabe aus dem Jahre 1952 sind bereits erwähnt worden.²⁹⁾ Seit Anfang 1953 hat sich immer schärfer der Zwang, angesichts der bedrohlicher werdenden Lage der Bundesbahn wenigstens zu einer Notlösung zu kommen, in den Vordergrund geschoben, so daß das Ausgleichsabgaben-Problem etwas zurückgetreten ist.

Eine Stimme aus Kreisen des gewerblichen Güterfernverkehrs meinte vor kurzem, es sei etwas sehr abwegig, zu fordern, daß der kritischen Lage der Bundesbahn durch den gewerblichen Güterfernverkehr aufgeholfen werden soll. Hinsichtlich der Einnahmeentwicklung habe sich die Lage bei der Bundesbahn wesentlich günstiger gestaltet als beim gewerblichen Güterfernverkehr. „Daher müssen nach wie vor auch alle neuen Pläne, dem Güterfernverkehr eine Ausgleichsabgabe aufzulegen, als ungerechtfertigt abgelehnt werden.“³⁰⁾

Offenbar stammt auch die nachfolgende Äußerung aus Kreisen des Kraftverkehrs: „Den Selbstverwaltungsorganisationen fällt damit eine Aufgabe zu, die weit über das hinausgeht, was in den letzten Jahren zu leisten war. Jetzt kommt es darauf an, daß die Maßnahmen und Ziele des einzelnen Verkehrsträgers den Belangen des gesamten Verkehrswesens und der Volkswirtschaft in einem weit stärkeren Maße, als es bisher der Fall war, untergeordnet werden. Kein Verkehrsträger kann in sich gesunden, wenn es den anderen wirtschaftlich schlecht geht. Der Gemeinschaftsgedanke muß deshalb bei allen verkehrspolitischen Erwägungen und Plänen oberstes Gesetz werden. Deshalb sollte auch Abstand genommen werden von allen Maßnahmen, die geeignet sind, den Wettbewerb untereinander zu verschärfen. Sondersteuern, Ausgleichsabgaben, einseitige Tarifierhöhungen werden zum Beispiel nie zu dem gewünschten Erfolg führen, sondern letztlich nur das Gegenteil dessen bringen, was angestrebt war.“³¹⁾

Auch Eichhoff³²⁾ hat zur Frage der Ausgleichsabgabe Stellung genommen. In dem Bericht über die Kundgebung des bayerischen Straßenverkehrsgewerbes in München heißt es: „Zur Frage der Ausgleichsabgabe wies Eichhoff zwar auf die besonderen sozialen, politischen und Kriegsschädenlasten der Bahn hin, auf deren Leistungen man nicht verzichten könne; jedoch gäbe es eine Anzahl von Möglichkeiten, die unglückliche Lage der Bahn zu bessern. Vor allem müßte man versuchen, deren unwirtschaftliche Leistungen abzubauen. So solle man auch statt dem Gedanken an eine Ausgleichsabgabe tausend andere Ueberlegungen anstellen, bevor man eine solche Sache ernsthaft weiterverfolgte . . .“ — Falls jene „tausend anderen Ueberlegungen“ nicht bereits von ernsthaften Verkehrswissenschaftlern und Verkehrspolitikern angestellt worden sein sollten, würde E. sich unzweifelhaft ein Verdienst erwerben, wenn er sie näher konkretisieren würde. Es ist immerhin bemerkenswert, wenn E., obwohl die Verkehrsministerkonferenz einstimmig die Klärung des Problems der gemeinwirtschaftlichen und betriebsfremden Lasten der Bundesbahn beschlossen und eigens zu diesem Zweck einen Sachverständigenausschuß eingesetzt hat, von einer ernsthaften Weiterverfolgung des Gedankens an eine Ausgleichsabgabe abraten zu sollen glaubt.

Verfasser hat vor kurzem in knappster Form den Inhalt der verschiedenen Vorschläge zum Ausgleichsabgaben-Problem zusammengefaßt und daran einige Fragen geknüpft.³³⁾ Angesichts der schwierigen rechtlichen Problematik ventiliert er den Gedanken, den Ausgleich auf freiwilliger Grundlage, d. h. auf Grund einer internen Regelung innerhalb des Berufsstandes der gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmen, durchzuführen. Zu den Auffassungen von Brandt und Pirath stellt er fest, daß sie sich insoweit decken, als beiden daran liegt, die Verkehrsbedienung der wirtschaftlich schwachen Gebiete günstiger zu gestalten als bisher und die Volkswirtschaft von der Ueberschärfe des Konkurrenzdruckes zu entlasten. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr könnte sich aus dem Ueberwachungsinstrument des Güterkraftverkehrsgesetzes in ein wichtiges Ausgleichsinstrument wandeln und der Ordnung des Verkehrs in idealer

Weise dienen, wenn sie bereit wäre, innerhalb ihrer neuen Aufgabe nicht nur Berechnungen anzustellen, sondern die Ausgleichszahlungen selbst durchzuführen, soweit es sich um die Ausgleichsabgabe des gewerblichen Güterfernverkehrs handelt. Bezüglich der Ausgleichsabgabe des Werkfernverkehrs käme wohl nur ihre Errechnung durch die Bundesanstalt in Betracht, während die Zahlungen von der Wirtschaft unmittelbar an die Bundesbahn oder eine sonst durch Gesetz zum Empfang bestimmte Stelle zu leisten wären. Abschließend gibt Verfasser der Hoffnung Ausdruck, daß auch die Verkehrsträger selbst nunmehr zu der u. a. von Berkenkopf, Brandt und Pirath vorgetragenen Problematik Stellung nehmen werden.

Die Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes eröffnete die Diskussion über den Aufsatz des Verfassers.³⁴⁾ Es wird eingewendet: „Ein Hauptfehler aller Ueberlegungen liegt darin, daß man nur den Fernverkehr betrachtet und nur diesem eine ungenügende Bedienung abseits gelegener Gebiete vorwirft, während man bei diesen Fragen selbstverständlich das Verkehrsmittel Kraftwagen im ganzen sehen müßte.“ An späterer Stelle wird gefordert: „Wenn man hier Vorwürfe wegen ungenügender Bedienung der Fläche machen will, müßte erst einmal statistisch nachgewiesen werden, wie viele in verkehrsarmen Gebieten bestellte Lastzüge nicht gestellt worden sind.“ Zu der von mehreren Autoren dargestellten Absicht, die verkehrsabgelegenen Gebiete noch besser und noch billiger zu bedienen, als dies heute der Fall ist, sei die Untersuchung der Frage erforderlich, ob dazu wirklich ein Bedürfnis besteht. Es komme hier viel weniger auf den unmittelbaren Fernverkehr als auf den Nahverkehr bzw. Zubringerverkehr an. In dieser Beziehung seien aber alle Gebiete ausreichend versorgt. Die Transporte für landwirtschaftliche Güter seien bereits durch die Verbilligung des Dieselskraftstoffes für die Landwirtschaft weitgehend staatlich subventioniert. „Wo soll da noch das Bedürfnis hergeleitet werden, den Kraftverkehr in abgelegenen Gebieten noch weiter zu verbilligen? Und mit welcher Begründung soll diese gewünschte Verbilligung vom Fernverkehr, der seinerseits auch in erheblichem Umfange die Fläche bedient, getragen werden? Es zeigt sich also, daß eigentlich gar kein Bedürfnis besteht, den Verkehr für die abseits gelegenen Gebiete noch zu verbilligen. Daher muß auch eine für diesen Zweck zu erhebende Ausgleichsabgabe abgelehnt werden.“ Wenn Brandt vorgeschlagen habe, die Ausgleichsabgabe nicht schematisch je beförderte t oder tkm, sondern erst von einer gewissen Menge beförderter Güter oder geleisteter tkm, besser noch von einer gewissen Höhe erzielter Frachteinnahmen ab zu erheben, weil dadurch übersteigerte Differentialgewinne am besten herangezogen werden könnten, so sei ein derartiges Verfahren nicht anwendbar, „weil es weder auf die t bzw. tkm oder die erzielten Frachteinnahmen ankommt, sondern einzig und allein auf den Unterschied zwischen den Nettoeinnahmen und den Betriebsausgaben. Es ist daher auch falsch, anzunehmen, daß der Bundesanstalt laufend die für die Berechnung der Ausgleichsabgabe benötigten Zahlenunterlagen zur Verfügung stehen werden“. Um der Bundesanstalt zu ermöglichen, als Ausgleichsinstrument tätig zu werden, müßte sie „von jedem Lastzug nicht nur die Unterlagen über die Frachteinnahmen, sondern auch alle Leistungsangaben und die gesamten Betriebskosten erhalten und auswerten“. Ferner wird festgestellt: „Die Differentialrente im Güterfernverkehr gibt es also gar nicht!“ und anschließend: „Für den gewerblichen Güterfernverkehr bleibt also kein Grund übrig, Ausgleichsabgaben zu planen.“ Weiter wird betont, daß die Steuerleistungen aus der Differentialrente 40 bis 80% betragen und nur beim gewerblichen Kraftverkehr anfallen.

Beim Werkverkehr „werden die Gewinne des Hauptbetriebes durch die Verluste der Transportabteilung geschmälert, so daß der Staat weniger Steuern bekommt“. Man könne keinen Grund finden, „der zu der Annahme berechtigt, daß die Einführung einer Ausgleichsabgabe — wenigstens soweit dies den gewerblichen Güterfernverkehr betrifft — der Ordnung im Verkehr dienen könnte“. Zum Schluß wird ausgeführt: „Die verschiedenen Gremien und Ausschüsse sollten sich daher nicht mit Plänen über eine Ausgleichsabgabe des Kraftwagens befassen, sondern damit, wie die Bundesbahn durch eine entsprechende Reorganisation und Rationalisierung gesund gemacht werden kann. Dabei erkennen wir durchaus die Forderung nach der Erstattung betriebsfremder Lasten der Bundesbahn durch den Bund an. Bezüglich der hierfür in Frage kommenden Positionen und ihrer Höhe wären jedoch objektive Feststellungen erforderlich...“ — Wenn gleich es nicht möglich ist, an dieser Stelle zu allen aufgeworfenen Einzelfragen Stellung zu nehmen, so erscheinen doch einige Bemerkungen angezeigt. Wenn man daran denkt, nicht nur den Ausgleich innerhalb des Berufszweiges der gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmen durchzuführen, sondern auch die Absicht hat, eine verbesserte und verbilligte Verkehrsbedienung in den wirtschaftlich wenig erschlossenen Gebieten und in den Randgebieten zu ermöglichen, so wird man sich den Vorschlägen von Berkenkopf und Pirath anschließen müssen, die in das Ausgleichssystem auch den Straßengüternahverkehr einzubeziehen wünschen. Die Notwendigkeit, in diesen Gebieten die Voraussetzungen für eine verbesserte und verbilligte Verkehrsbedienung zu schaffen, ist von ernsthaften Verkehrswissenschaftlern und Verkehrspolitikern so oft unterstrichen worden, daß kaum ein Zweifel an der Berechtigung dieser Forderung besteht.³⁵⁾ Daß es keine echten übersteigerten Differentialgewinne im Güterfernverkehr geben soll, wird auf Grund des Morgenthaler-Gutachtens und anderer Untersuchungen bezweifelt werden müssen. Eine Spezialstatistik über die Zulassung neuer Lastkraftwagen und Anhänger nach einzelnen Fahrzeughaltern und ein Vergleich des Bestandes an Lastkraftwagen und Anhängern jetzt mit dem Bestand etwa zur Zeit der Währungsreform würde weitere Aufschlüsse ermöglichen. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr verfügt auf Grund der Frachtbriefe über alle einzelnen Angaben, soweit sie sich auf die Frachteinnahmen beziehen. Will man schon nicht die Plankostenrechnung von Morgenthaler anerkennen, so könnte die Bundesanstalt bezüglich der mittleren Selbstkosten sich des Verfahrens von Brauner³⁶⁾ bedienen. Aus dem Vergleich der Frachteinnahmen mit den Selbstkosten würde sich die Differentialrente ziemlich genau ergeben. Die Anwendung des gleichen Verfahrens würde beim Werkfernverkehr die annähernd genaue Feststellung der unmittelbaren Differentialersparnisse gestatten.

4. Zwei Ministerstimmen

Die Verkehrsminister betrachten sich als Sachwalter der Interessen aller Verkehrsarten. Die von ihnen geübte Objektivität hat sie einstimmig die bekannte Entschließung auf der Dortmunder Konferenz fassen lassen, sie aber zugleich davon abgehalten, zu einem Problem, das noch der eigentlichen Klärung bedarf, eindeutig bejahend oder verneinend Stellung zu nehmen. Auf der Tagung der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr ging der Bundesminister für Verkehr auf die Stellung des Güternahverkehrsgewerbes im Verhältnis zur Bundesbahn und zum Güterfernverkehr ein. Er sagte: „...Die Verhältnisse liegen deshalb, von den öffentlichen Eisenbahnen her gesehen, beim Güternahverkehr ganz anders als

beim Güterfernverkehr: während die Bahn dem Fernverkehr gegenüber auf den Schutz des Staates angewiesen ist, um ihre gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen, zu denen sie durch gesetzliche Auflagen, nämlich die Betriebs- und Beförderungspflicht und den Tarifzwang, angehalten wird, ergänzt der Nahverkehr die Eisenbahn in der Erfüllung ihrer Aufgaben...“³⁷⁾ — Bei einer anderen Gelegenheit brachte der Bundesminister für Verkehr zum Ausdruck, er halte es für durchaus diskutabel, die einzelnen Verkehrsträger mit den Kosten ihrer Fahrbahnen zu belasten, ein Grundsatz, der bislang nur bei der Bundesbahn als selbstverständlich betrachtet werde. Eine Ausgleichsabgabe der Bundesbahn halte er insoweit für gerechtfertigt, als die Bundesbahn Verkehrsreserven vorhalten müsse.³⁸⁾ — Auf dem Herrenabend in der Kongreßhalle des Ausstellungsgeländes der 36. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt a. M. am 23. März 1953 hielt der Bundesminister für Verkehr eine besonders bedeutungsvolle Ansprache.³⁹⁾ Der Minister erwähnte darin auch die starken Vorbelastungen der Bundesbahn, den großen Nachholbedarf der Kriegs- und Nachkriegszeit, durch soziale Tarife, Ausnahmetarife und sonstige politische Anforderungen. Zur Zeit prüfe das Bundesverkehrsministerium zusammen mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn mit großer Sorgfalt, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um ihren finanziellen Status zu entlasten. Wörtlich sagte der Minister in diesem Zusammenhang: „Wer von außen her erhöhte Lohn-, Gehalts- und Materialkosten aufgezwungen erhält und diese Kostenprogression nicht auf die Entgelte überwälzen vermag, muß defizitär werden. Gegen solche Entwicklungen sich in Schlagworten wie „Rationalisierung“ und „verkehrspolitische Maßnahmen“ retten zu wollen, ist billig, führt aber zu keiner Lösung... Es ist unzweckmäßig, zum Ausgleich für die sozialen und politischen Belastungen, die einem Verkehrsträger auferlegt sind, nun auch den anderen mit solchen Lasten zu belegen, es sei denn, daß diese Lasten einen wirtschaftlich vernünftigen Sinn haben und daher wirklich verantwortet werden können. Wirtschaftlich nicht vernünftig aber scheint es mir zu sein, dem einen Verkehrsmittel nur darum höhere Unkosten aufzuerlegen, damit es in seiner Konkurrenzfähigkeit zu dem anderen Verkehrsmittel beschränkt wird. Aus diesem Grund halte ich, wie Sie wissen, auch nicht viel von der im vergangenen Jahre durch das Nordrhein-Westfälische Verkehrsministerium beantragten Ausgleichsabgabe. Die Belastungen der Bundesbahn aus gemeinwirtschaftlichen und sozialen Gründen sind ja nicht entstanden, um anderen Verkehrsträgern zu dienen, sondern um ganz allgemein der Wirtschaft und dem Staat die Erfüllung ihrer Aufgaben zu erleichtern. Nur auf einem Sektor leistet die Bundesbahn vor und hat einen Anspruch auf Ausgleich durch andere Verkehrsträger, nämlich durch das ständige Vorhalten einer Transportreserve für Verkehrsspitzen oder für den Ausfall anderer Verkehrsträger im Winter. Hingegen halte ich es für durchaus berechtigt, die einzelnen Verkehrsmittel mit den Kosten der Fahrbahnen zu belasten...“ Es müsse ferner geprüft werden, „ob die Verkehrsträger unter Würdigung ihrer technischen und betrieblichen Eigenart und ihrer wirtschaftlichen Struktur gerecht und gleichmäßig zu der Beförderungssteuer herangezogen werden. Entweder Beförderungssteuer für alle Verkehrsträger und ihre Unterarten, oder Wegfall jeder Beförderungssteuer: nur so gibt es für alle gleiche Startbedingungen...“ Was den Werkverkehr anlangt, stellte der Minister fest: „... Man wird den Gründen nachspüren müssen, die zu der Ausdehnung des Werkverkehrs Veranlassung geben, und man wird durch Maßnahmen mancherlei Art versuchen müssen, den Anreiz für diese Ausweitung zu nehmen. Vielleicht gelingt es damit,

den Umfang des Werkverkehrs in einem volkswirtschaftlich vertretbaren Ausmaß zu halten, vor allem, wenn man sich in diesen Kreisen einmal wirklich verantwortlich mit den tatsächlichen Selbstkosten befaßt . . ." Um Mißdeutungen vorzubeugen, sei empfohlen, den vollen Wortlaut der Ansprache des Bundesministers für Verkehr nachzulesen.

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erläuterte vor einem halben Jahr in einem umfassenden Vortrag⁴⁰⁾ u. a. die schlechte Finanzlage der Bundesbahn und „trat dafür ein, die betriebsfremden Personallasten, die die Bundesbahn zur Zeit schwer belasten, auf den Bundeshaushalt zu übernehmen und bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einen zweckvollen Ausgleich zu finden. In diesem Zusammenhang nannte der Minister auch den Vorschlag einer Ausgleichsabgabe, der auf der im Dezember in Dortmund stattgefundenen Verkehrsministerkonferenz behandelt worden ist, und mit dem sich jetzt ein zu diesem Zweck eingesetzter Ausschuß befaßt.“

V. Die neuen Bundesbahn-Sanierungs-Vorschläge

Von der Jahreswende 1952/53 an verschlechterte sich die finanzielle Lage der Bundesbahn rascher, als es Optimisten Ende 1952 noch für wahrscheinlich gehalten hatten. Der Vorstand und die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn unterrichteten die Öffentlichkeit in ausreichender Weise über die Tragweite und die Dringlichkeit der anstehenden Probleme. Staatsminister a. D. Dr. Hilpert wies wiederholt auf die ungleichen Startbedingungen der Verkehrsträger hin. Die Schaffung gleicher Startbedingungen müsse das unverrückbare Ziel der Verkehrspolitik bleiben. Er erinnerte an die Auferlegung der Tarif- und Beförderungspflicht für die anderen Verkehrsträger und erwähnte auch die Erhebung einer Ausgleichsabgabe⁴¹⁾.

Das Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn, Bundestagsabgeordneter Rademacher, warnte noch im März eindringlich vor weiteren Tarifexperimenten und meinte: „Die Deutsche Bundesbahn ist in dem Augenblick gesund, wenn man sie von den ihr aufgebürdeten politischen Lasten befreit, und wenn man die Sozialtarife (im Personenverkehr werden heute nicht weniger als 70 % zu untertariflichen Preisen befördert) revidiert“⁴²⁾.

Ende April 1953 hat sich das Bundeskabinett mit den Vorschlägen des Bundesministers für Verkehr befaßt. Die vom Bundesminister für Verkehr vorgetragenen Maßnahmen erstrecken sich auf folgende Gebiete: Kreditmaßnahmen, Steuermaßnahmen, verkehrs- und tarifpolitische Maßnahmen, Rationalisierungsmaßnahmen⁴³⁾.

Folgende Forderungen sollen von der Bahn aufgestellt worden sein: Ausdehnung der Beförderungsteuerpflicht auf den gewerblichen und Werkverkehr — mit Ausnahme der Kleinstfahrzeuge —, Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen und Omnibusse durch Beseitigung des „Knicks“, Beschränkung des Werkverkehrs im Güter- und Personenverkehr, Beschränkung des Kraftwagenfernverkehrs auf Entfernungen und Güterarten unter Ausschluß der Massengüter, Konzessionssperre für den Omnibusfernlinienverkehr, Kontingentierung des Fernreise-Gelegenheitsverkehrs mit Omnibussen, Umstellung der Abfertigungvergütung im Kraftwagen-Güterfernverkehr, Umgestaltung der unmittelbaren Frachtabrechnung im Güterfernverkehr, Uebertragung des Abfertigungsdienstes des gewerblichen Güterfernverkehrs auf die Bundesbahn, bevorzugte Zuweisung von Omnibus-Konzessionen an die Bundesbahn, Erhebung einer Ausgleichsabgabe vom gewerblichen Straßengüterfernverkehr und vom Werkfernverkehr

zugunsten der Bundesbahn, Zusammenziehung des Tarifgefüges der Klassen A, B und C sowie Senkung der Klasse D⁴⁴⁾. Der Kraftverkehr und die Wirtschaft haben zu diesen Vorschlägen — ersterer fast völlig, letztere teilweise ablehnend — Stellung genommen⁴⁵⁾. Vom Kraftverkehr wird die Befreiung der Schiene von den bahnfremden Lasten zwar als berechtigt anerkannt, u. a. die Erhebung einer Ausgleichsabgabe jedoch abgelehnt. Gegen die Ausdehnung der Beförderungsteuer auf den Güternahverkehr und die Erhöhung der Sätze für den Schwerlastverkehr protestierte auch das Präsidium des Gesamtverbandes des deutschen Groß- und Außenhandels. Diese Maßnahmen müßten sich unmittelbar preissteigernd insbesondere bei Nahrungsmitteln und auf dem Bausektor auswirken und zu einer Erhöhung der Lebenshaltungskosten führen⁴⁶⁾.

Am 21. Mai 1953 hat sich der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn nochmals mit den Sanierungsmaßnahmen befaßt, und der Präsident des Verwaltungsrates, Bundestagsabgeordneter Dr. Wellhausen⁴⁷⁾, gab in einer Pressekonferenz einen Ueberblick über die Einzelheiten. Vorstand und Verwaltungsrat der Bundesbahn hätten sich den Vorschlägen der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten angeschlossen, in denen eine Ermäßigung der Tarife bei der Klasse A um 20 %, bei B um 16 %, bei C um 13 % und bei D um 10 % vorgeschlagen wird, während die unteren Tarifklassen E bis G und auch die Entfernungsstaffel unverändert bleiben sollen. Die Beförderungsteuer solle auch auf die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr ausgedehnt werden. Im Werkverkehr und Güternahverkehr sei an eine pauschalierte Festsetzung gedacht. Im Verwaltungsrat der Bundesbahn bestehe auch Einigkeit darüber, daß eine Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz erlassen werden müsse, die sich vor allen Dingen mit dem Werkverkehr zu befassen habe.

Am 27. Mai veranstaltete die Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes in Bonn eine Pressebesprechung, in der der gewerbliche Straßenverkehr, insbesondere der Güterfernverkehr, zu den Vorschlägen der Bundesbahn, hauptsächlich zur Abtarifierung der oberen Tarifklassen, Stellung nahm. Raucamp⁴⁸⁾ bemerkte, die vorgesehene Zusammendrängung der horizontalen Wertstaffel werde unübersehbare Verschiebungen der Wettbewerbslage, insbesondere zu Lasten ohnehin wirtschaftsschwacher Gebiete, zur Folge haben. Der vorgesehene Umbau des DEGT zu einem reinen Wettbewerbsstarif gegen den Kraftwagen bedeute allgemein ein Verlassen des bisher stets betonten gemeinwirtschaftlichen Tarifprinzips. Wenn die geplanten Maßnahmen durchgeführt würden, ergebe sich automatisch die Frage, ob nicht auch die Verkehrsgesetzgebung den neuen Verhältnissen angepaßt werden müsse. In einer weiteren Verlautbarung⁴⁹⁾ hat die Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr vorangestellt: „Die Deutsche Bundesbahn muß im Interesse der deutschen Volkswirtschaft wieder gesunden. Im Verkehr müssen aber gleiche Startbedingungen gelten. Die Bahn ist deshalb von betriebsfremden Lasten zu befreien, soweit sie unter Berücksichtigung ihrer Steuerfreiheit tatsächlich eine Vorbelastung im Wettbewerb der Verkehrsmittel darstellen.“ (Eine völlige Steuerfreiheit der Bahn besteht nicht.¹⁾ Sodann führt die Presseverlautbarung in 10 Punkten die Bedenken gegen die von der Bundesbahn vorgeschlagenen einzelnen Maßnahmen an.

Auch die Landesverbände der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr haben auf einer Versammlung in Konstanz gegen die durch die Vorschläge der Bundesbahn drohende Belastung des gewerblichen Kraftverkehrs im allgemeinen und des Nahverkehrs im besonderen protestiert⁵⁰⁾.

Das „Handelsblatt“⁶¹⁾ unterzieht die vorgeschlagenen Maßnahmen einer bemerkenswert objektiven Würdigung. „Ob der Weg, die oberen Tarifklassen im Güterverkehr abzubauen, auf die Dauer der richtige ist, könnte wohl erst die Zukunft lehren . . . In der Tat läßt sich darüber streiten, ob sich die Bahn mit dem Kraftverkehr in einen Tarifkampf einlassen soll; denn das gemeinwirtschaftliche Tarifsystern wird damit im Grund schon durchbrochen. Andererseits aber wird man, wenn man der Bundesbahn wirklich helfen will, ohne die gemeinwirtschaftlichen Tarife ganz aufzugeben, wohl kaum daran vorbeikommen, den Güterverkehr zwischen Schiene und Straße anders aufzuteilen. Mit Recht wird zwar von manchen Seiten darauf aufmerksam gemacht, daß die finanzielle Lage der Bundesbahn günstiger wäre, wenn sie keine politischen Lasten zu tragen hätte. Es dürfte aber auch wohl kaum zu bestreiten sein, daß die Bahn diese Lasten leichter tragen könnte, wenn ihr der Kraftverkehr nicht gerade die rentablen Güter weggenommen hätte . . . Wenn man den Kraftverkehr, insbesondere den Werkverkehr, weiter wie bisher wachsen läßt, daneben aber der Bundesbahn ein gemeinwirtschaftliches Tarifsystern aufzwingt und gleichzeitig erwartet, daß die Bahn ohne Fehlbeträge fertig wird, so wäre dies das gleiche, als wenn man die Quadratur des Zirkels lösen wollte . . .“

Es ist noch verfrüht, in dem zur Zeit heftig hin und her wogenden Widerstreit der Auffassungen Stellung zu nehmen. Die Beratungen über zahlreiche wichtige Fragen sind auch noch nicht abgeschlossen. Treten die vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen in Kraft, so wird sich die Spanne der Differentialrente und der Differentialersparnisse beim gewerblichen Güterfernverkehr und beim Werkfernverkehr merkbar verringern. Diese Aenderung im Verhältnis von Selbstkosten und Frachterlösen bezw. Tarifen würde nicht ohne Einfluß auf die Höhe der Ausgleichsabgabe sein, deren Erhebung eine Forderung an die Verkehrspolitik bleibt, solange die Bundesbahn weiterhin mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belastet ist, die der Straßengüterfernverkehr nicht zu tragen hat. Die Ausdehnung der Beförderungssteuerverpflichtung auf den gewerblichen Güternahverkehr und den Werknahverkehr wird wahrscheinlich zu einer Erschwerung der Bestrebungen, den wirtschaftsschwachen und abseits gelegenen Gebieten eine bessere und billigere Verkehrsbedienung zu ermöglichen, führen. Das für die Volkswirtschaft unentbehrliche gemeinwirtschaftliche Tarifsystern wird angetastet, und es ist keineswegs sicher, daß sich daraus nicht abträgliche Wirkungen auf die Standortbedingungen der Wirtschaft ergeben werden. Die Möglichkeiten, gegebenenfalls später nochmals mit einer Absenkung der oberen Tarifklassen dem zweifellos auch künftig fortbestehenden Wettbewerb des Lastkraftwagens begegnen zu können, sind gering. Auf die Dauer besteht sogar die Gefahr, daß man, um zu einem Ausgleich der Betriebsrechnung zu kommen, gezwungen sein wird, die unteren Tarifklassen anzuheben. Davon würde das gesamte volkswirtschaftliche Kosten-Preis-Gefüge äußerst negativ beeinflußt werden. Noch immer steht zu hoffen, daß alle Maßnahmen zur Sanierung der Bundesbahn so beschlossen und durchgeführt werden, daß sich aus ihnen nicht eine Verkehrsverteuerung insgesamt ergibt.

Es besteht kein Zweifel, daß die Zuspitzung der finanziellen Lage der Bundesbahn jetzt Sofortmaßnahmen erforderlich macht, eine äußerst nachteilige Konsequenz der Versäumnis von verkehrspolitischen Möglichkeiten, die in den letzten Jahren so oft von berufenen Sachkennern gewiesen worden sind. Die Tarifsenkung in den oberen Klassen wird, wenn sie wirksam wird, mit allen Mängeln einer Notlösung behaftet sein. Nur unter dem harten Zwang der Tatsachen hat die

Bundesbahn ihre gegenwärtigen Forderungen erhoben, aber zugleich keinen Zweifel daran gelassen, daß sie am gemeinwirtschaftlichen Tarifsystern festzuhalten und es zu gegebener Zeit wieder in der alten oder sogar in verbesserter Form wiederherzustellen wünscht. Die Bemessung der Ausgleichsabgaben würde zwar, wenn die jetzt in den Vordergrund gerückten Sofortmaßnahmen realisiert werden würden, von veränderten Grundlagen ausgehen müssen, das Ausgleichsproblem als solches aber bleibt unverändert — sowohl bezüglich des „internen“ als auch des „externen“ Ausgleichs — ein Hauptanliegen der deutschen Verkehrspolitik.

VI. Offene Fragen

Die vorliegende Abhandlung will nichts anderes sein als eine vergleichende Zusammenfassung der bisher zum Ausgleichsabgaben-Problem gemachten Vorschläge und der einschlägigen Stellungnahmen unter gleichzeitiger Berücksichtigung von verkehrspolitischen Vorgängen, die mittelbar oder unmittelbar das Problem berühren. Von dem Versuch, auf dieser Grundlage schon jetzt zu einem weiteren Vorschlag zu kommen, der dann weitgehend ein Kompromiß aller bisherigen Vorschläge darstellen würde, wird bewußt abgesehen. Zu gewissen Fragen ist ohnedies dort, wo in der Abhandlung über sie referiert wurde, Stellung genommen worden. Hier sollen nunmehr nur noch einige „offene Fragen“ angedeutet werden, die sich dem suchenden und kritischen Blick anbieten.

1. Materielle Fragen

In der ersten Phase seiner Tätigkeit ist dem Sachverständigenausschuß die Aufgabe gestellt, die Höhe der Gesamtbelastung zu ermitteln, die sich für die Bundesbahn aus den ihr auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und betriebsfremden Lasten ergibt. Bisher ist noch keine Methode bekannt geworden, nach der verfahren werden soll. Der Bundesbahn selbst die Aufgabe der Methodenfindung zu überlassen, dürfte kaum angängig sein, wenn man bedenkt, daß es sich etwa bei der Ermittlung der durch die Betriebs- und Beförderungs-pflicht bedingten Belastung um ein außerordentlich verwickeltes betriebswirtschaftlich-mathematisches Problem handelt. Vielleicht wird der Selbstkosten-Ausschuß des Bundesverkehrsministeriums jetzt erstmalig seine Erkenntnisse und Kostenzahlen mit unmittelbar praktischem Nutzen für die beste verkehrspolitische Lösung zur Verfügung stellen können?

In der zweiten Phase der Arbeiten des Sachverständigenausschusses wird es sich, entsprechend der Entschließung der Verkehrsminister-Konferenz, darum handeln, Vorschläge für die Lösung des Ausgleichsproblems zu entwickeln und zu versuchen, darüber eine Einigung mit den Vertretern der Verkehrsträger und der Wirtschaft herbeizuführen. Die Einigung der engeren Sachverständigen wird sich, nachdem bereits gut durchdachte Vorschläge vorliegen, wahrscheinlich leicht ergeben. Schwieriger wird es sein, dann anschließend die betroffenen Verkehrsträger und die Wirtschaft von der Zweckmäßigkeit und der volkswirtschaftlichen Richtigkeit der Vorschläge zu überzeugen.

Das gesamte deutsche Verkehrssystem kann nur gesund sein, wenn seine einzelnen Glieder, die Verkehrsarten und Verkehrsträger, so aufeinander abgestimmt werden, daß sich aus dem Zusammenwirken der volkswirtschaftlich angestrebte optimale Effekt — verbesserte und verbilligte Verkehrsleistungen — zwangsläufig ergibt. Im „externen“ Ausgleich wird es sich darum handeln, notfalls durch Ausgleichsabgaben eine relative Gleichstellung der Wettbewerbsvoraussetzungen

der Verkehrsträger untereinander sicherzustellen. Hierbei wird bei der deutschen Binnenschifffahrt berücksichtigt werden müssen, daß ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht allein von innerdeutschen Fakten, sondern in starkem Grade auch von der internationalen Konkurrenz bedingt wird. Beim Luftverkehr verdient die Tatsache, daß er sich als deutscher Luftverkehr erst im Stadium des Wiederaufbaues befindet und wahrscheinlich erst in einigen Jahren die volle Verkehrsreife erlangen wird, Berücksichtigung. Schließlich wird es notwendig sein, scharf zwischen dem „öffentlichen Verkehrsdienst“ (Eisenbahnen, Güterliniennahverkehr, gewisse Omnibuslinienverkehre) und dem „privaten Verkehrsdienst“ (Werkfernverkehr, Werknahverkehr, gewerblicher Güterfernverkehr, gewerblicher Güternahverkehr — ohne Güterliniennahverkehr —, Binnenschifffahrt, Luftverkehr) zu unterscheiden und dabei zugleich zu berücksichtigen, daß bei nur wenigen Verkehrsträgern das volkswirtschaftliche Gemeinwohl ohne eigentliches Gewinnstreben, bei den meisten Verkehrsträgern dagegen das privatwirtschaftliche Interesse Grundlage und Ziel aller Bestrebungen ist. Der „interne“ Ausgleich bezweckt die Gesundung der einzelnen Verkehrsträger durch Erhebung von Ausgleichsabgaben vom überrentierenden Verkehr und sinnvolle Verteilung des Aufkommens auf denjenigen Teil des zur Zeit nicht genügend rentierenden Verkehrs, der aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen der Förderung bedarf. Der „externe“ Ausgleich und der „interne“ Ausgleich müssen funktional so miteinander verbunden werden, daß sich daraus die volkswirtschaftlich erforderliche Gesamtwirkung ergibt. Wenn man das Ziel einer Dezentralisierung der Wirtschaft sowie der Hebung der Wirtschaftsgrundlagen in den Randgebieten verfolgt, wird die verbesserte und verbilligte Verkehrsbedienungs solcher Gebiete sicherzustellen sein. Es liegt dann nahe, das Ausgleichsabgabensystem nicht etwa nur auf den Straßengüterfernverkehr zu beschränken, sondern den Nahverkehr einzubeziehen. Vieles wird allerdings dafür sprechen, das Ausgleichsabgabenaufkommen des Werkfernverkehrs unmittelbar der Bundesbahn zuzuführen, die unter der fortschreitenden Ausweitung dieser Verkehrsart am meisten zu leiden hat. Dagegen wird es vielleicht zweckmäßig sein, das Ausgleichsabgabenaufkommen des Werknahverkehrs — einige Autoren haben dies in Vorschlag gebracht — für Straßenbau und Straßenverkehrszwecke nutzbar zu machen. Auch innerhalb des Omnibusverkehrs soll nach den Vorschlägen einiger Autoren ein Ausgleichssystem wirksam werden. Sollte es zur Einführung kommen, dann wird auch hier der überrentierende Verkehr zur verbesserten und verbilligten Verkehrsbedienungs in den wirtschaftlich besonders schwachen Abseitsgebieten seinen Beitrag leisten müssen. In der Binnenschifffahrt gibt es bereits gewisse Ansätze des internen Ausgleichs. Sie bedürfen aber nach Meinung eines Autors der Modifizierung.

Es ist ein Unterschied, ob der Ausgleich mit Hilfe von echten Ausgleichszahlungen oder im Wege der Differenzierung der Beförderungssteuer erfolgen soll. Während bei den Ausgleichszahlungen angenommen werden kann, daß sie über die dafür zu bestimmenden Stellen unmittelbar vom Ausgleichsbelasteten zum Ausgleichsempfänger durchgeführt werden können, würde die Differenzierung der Beförderungssteuer das angestrebte Ausgleichsziel nur dann zu erreichen vermögen, wenn die entsprechende Zweckverwendung von zusätzlichen Aufkommensbeträgen gesichert wäre. Ob der Bundesminister der Finanzen sich hierzu, in Abweichung von der bisherigen Übung, bereit erklären würde, steht dahin. Man würde schließlich Sicherungen treffen können, daß echte Ausgleichsabgaben nicht auf die Verkehrsnutzer, d. h. die Allgemeinheit, abgewälzt werden

dürften. Besteht die gleiche Möglichkeit, auch die Abwälzung erhöhter Beförderungssteuern auf die Allgemeinheit zu verhindern? Es wäre ein äußerst abträglicher „Erfolg“, wenn das angestrebte Ausgleichssystem nur über eine höhere Verkehrskostenbelastung der Allgemeinheit verwirklicht werden würde!

2. Organisatorische und rechtliche Probleme

Die weitestgehenden Vorschläge zum Ausgleichsabgaben-Problem verknüpfen in idealer Weise alle verkehrspolitischen Erfordernisse zu einem umfassenden System, die nicht so weit ausgreifenden Vorschläge dagegen nehmen darauf Bedacht, daß bestimmte Ausgleichsfragen bald gelöst werden müssen und berücksichtigen daher mehr als jene die gegenwärtig doch recht engen Grenzen der verkehrspolitischen Realisierung. So ist bezüglich des Omnibusverkehrs darauf hinzuweisen, daß in ihm neben der Bundesbahn und der Bundespost in großem Umfang auch kommunale und gemischtwirtschaftliche sowie private Unternehmen tätig sind. Es sind recht verwickelte Organisationsfragen, die gelöst werden müßten, ehe an die Verwirklichung des Ausgleichsabgabensystems in diesem Sektor gedacht werden kann. Ähnlich liegt es beim Straßengüternahverkehr und beim Werknahverkehr, der von vielen tausend privaten Nahverkehrsunternehmen und von der unübersehbaren Zahl von Wirtschaftsunternehmen betrieben wird. Auf Grund welcher Unterlagen will man den Nahverkehr zur Ausgleichsabgabe heranziehen? Kämen hierfür, falls es zur Einführung der Beförderungssteuer auch im Nahverkehr kommen sollte, lediglich die Beförderungssteuerbelege in Betracht? Müßten nicht sogar, wenigstens im gewerblichen Güternahverkehr, eigens für Berechnung, Erhebung und Verteilung der Ausgleichsabgabe besondere Genossenschaften gebildet werden? Das Gesamtgebiet des Ausgleichsabgabensystems ist weithin noch so sehr terra incognita, daß es sich wahrscheinlich empfehlen wird, etwa auf der Linie des Vorschlages von Brandt zunächst lediglich das Problem der Ausgleichsabgabe im Verhältnis der Schiene zum gewerblichen und zum Werkfernverkehr zur Lösung zu bringen. Die Erfahrungen, die hierbei gemacht werden, könnten später bei der Verwirklichung eines umfassenderen Ausgleichssystems verwertet werden.

Diesen recht unvollkommenen und unvollständigen Andeutungen hinsichtlich der organisatorischen Schwierigkeiten müssen noch einige Fragen aus dem Bereich des Rechts angefügt werden. Schmidt⁵²⁾ bemerkt: „Ebenso könnten die . . . Vorschläge verfassungsrechtlichen und politischen Bedenken begegnen“, um dann zu fordern: „Auch hier hat aber der Vorrang volkswirtschaftlicher Zweckmäßigkeit zu gelten“. Verfasser hat sich in ähnlichem Sinne geäußert: „Es werden sich hierbei wiederum — wie so oft bei den Fragen des Verkehrs — komplizierte juristische Probleme im Zusammenhang auch mit dem Grundgesetz ergeben, deren Lösbarkeit keineswegs gesichert erscheint. Gegenüber den juristischen Bedenken werden Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik immer wieder darauf hinweisen müssen, daß es sich beim Verkehr um ein Teilgebiet der Volkswirtschaft handelt, das nicht so „frei“ sein kann wie die sogenannte „freie“ Wirtschaft selbst. Ohne Verwirklichung des Ausgleichsprinzips ist ein geordnetes Verkehrswesen nicht denkbar. Rechtsschöpfung und Gesetzgebung werden hoffentlich Wege zu finden wissen, um dem Ausgleichsprinzip zur Geltung zu verhelfen“⁵³⁾. Verfasser hat am gleichen Ort die Frage gestellt, ob es möglich sein werde, ein Gesetz zu schaffen, dessen Hauptzweck die Ermöglichung und sogar die Erzwingung vorerst nur des internen Ausgleichs innerhalb des gleichen Berufsstandes sein soll, und ausgeführt: „Zweifelloos wäre der Ausgleich auf frei-

williger Grundlage, d. h. auf Grund einer internen Regelung innerhalb des Berufsstandes der gewerblichen Güterfernverkehrsunternehmer selbst, leichter durchzuführen als durch gesetzlichen Zwang, der tief in die Freiheit der betroffenen Unternehmer eingreifen würde.“ Die Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes hat ablehnend Stellung genommen⁶⁴⁾. Es bleibt also nur die gesetzliche Regelung übrig.

In programmatischer Form ist die Koordinierungspflicht des Bundesministers für Verkehr in § 8 AEG festgelegt: „Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden“⁶⁵⁾. Die gleiche Pflicht enthält § 14 BBG: „(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die allgemeinen Anordnungen, die erforderlich sind, a) um den Grundsätzen der Politik der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, Geltung zu verschaffen, b) um die Interessen der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Verkehrsträger miteinander in Einklang zu bringen“⁶⁶⁾. Auch das Güterkraftverkehrsgesetz statuiert die Koordinierungspflicht des Bundesministers für Verkehr, denn § 7 bestimmt: „Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß die Leistungen und Entgelte des Straßengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern aufeinander abgestimmt werden.“ Ruw e⁶⁷⁾ bestätigt, daß es sich hier um die Koordinierungspflicht des BVM in bezug auf den Straßengüterverkehr handelt, und daß eine entsprechende Bestimmung in das neue PBefG aufgenommen werden soll. Die Vorschrift enthalte lediglich einen Programmsatz. Sie weise den BVM auf seine verkehrspolitische Aufgabe hin und gebe ihm die „Befugnis“, tätig zu werden. Die Gesetzesfassung allerdings weist nach Auffassung des Verfassers ziemlich eindeutig auf die Koordinierungspflicht hin und bezieht diese Pflicht auf „die Leistungen und Entgelte des Straßengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern“. Hier dürfte der gesetzliche Ansatzpunkt sowohl für den „internen“ als auch für den „externen“ Ausgleich zu suchen sein. Man kann von der Tatsache ausgehen, daß die Bundesbahn z. B. wegen der ihr auferlegten Betriebs- und Beförderungspflicht andere „Leistungen“ erbringt als der Straßengüterverkehr, der von diesen Pflichten frei ist, und daß die Erhebung einer Ausgleichsabgabe — neben rein tariflichen Regelungen — ein geeignetes Mittel sein könnte, um die in § 7 GüKG geforderte Abstimmung des Güterfernverkehrs im Verhältnis zur Bahn zu bewirken. Schließlich enthält auch § 32 a des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffahrtsverkehr die Koordinierungspflicht des Bundesverkehrsministers: „Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs hat der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß die Leistungen und Entgelte der Binnenschiffahrt einschließlich der Flößerei untereinander und mit denen der anderen Verkehrsträger abgestimmt werden.“ In § 32 dieses Gesetzes ist auch der Frachtausgleich erneut verankert. Es handelt sich hier um jene von Pirath⁶⁸⁾ erörterte Ausgleichsabgabe, deren Modifizierung gefordert wurde. — Von der Heranziehung weiterer Rechtsquellen wird Abstand genommen, aber Verfasser möchte doch die Frage stellen: Genügen die zur Zeit vorhandenen Gesetzesbestimmungen, um darauf die Forderung nach Einrichtung eines Ausgleichsabgaben-Systems stützen zu können? Kann man, falls diese Frage verneint wird, an die Erhebung von Zuschlägen zur Beförderungssteuer denken, und sind hierfür die rechtlichen Handhaben gegeben? Es kann auch die Schaffung neuer

organisatorischer Einrichtungen erforderlich werden, um die Berechnung, Erhebung und Verteilung der Ausgleichsabgaben durchzuführen. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es hierfür? Die Fragen könnten beliebig erweitert werden. Es wäre dankenswert, wenn die verkehrswissenschaftliche und verkehrspolitische Grundkonzeption, wie sie in den Vorschlägen der Autoren zum Ausdruck gelangt ist, bald durch das Korrelat der rechtswissenschaftlichen Stellungnahme ergänzt werden könnte.

Noch einige Gesichtspunkte mögen am Schluß als offene Fragen angedeutet werden. Es wäre wahrscheinlich nicht richtig, wollte man die Ueberlegungen zum Ausgleichsprinzip sowie zu tarifsistematischen und organisatorischen Problemen des Verkehrs lediglich unter den derzeitigen innerdeutschen Aspekten anstellen. Innerhalb der künftigen europäischen Gemeinschaft werden Volkswirtschaften mit relativ geringem Verkehrskostenniveau günstigere wirtschaftliche Entfaltungsmöglichkeiten haben als Volkswirtschaften mit hohen Verkehrskosten. Ein Ausgleichssystem, das in der Bundesrepublik Deutschland schon jetzt durch Beseitigung des ruinösen Wettbewerbs die volkswirtschaftlichen Verkehrskosten (Vollkosten) zu senken vermöchte, würde dem deutschen Start in die europäische Zukunft einen bedeutsamen Dienst erweisen können. Sollte daher nicht dieser übergeordnete Gesichtspunkt schon jetzt bei allen Bemühungen, dem angestrebten Ausgleichssystem auch in den Einzelheiten echten Inhalt und dauernde Nutzwirkung zu verleihen, angemessene Berücksichtigung erfordern? — Jedes Ausgleichssystem im Verkehr wird unvollkommen sein, wenn die zur Zeit immer noch sektorale Betrachtung der Zusammenhänge und die sektorale Planung von Maßnahmen bestehen bleiben. Ein Ausgleichssystem des Verkehrs, mit dem nicht — um nur dieses Beispiel zu nennen — die steuer- und investitionspolitischen Erfordernisse organisch verknüpft werden, wird, volkswirtschaftspolitisch gesehen, nur einen geschälerten Nutzen, unter Umständen sogar Schaden bringen. — Das von starker Dynamik erfüllte Funktionalgebilde des Verkehrs umschließt so viele komplexe Probleme, daß ihre gedankliche und praktische Meisterung schon jetzt Höchstanforderungen an Verkehrspolitiker und Verkehrswissenschaftler stellt. Um wieviel mehr noch werden die Anforderungen zunehmen, wenn ein wirklich funktionsfähiges Ausgleichssystem mit den weit ausgreifenden Zielsetzungen mancher Autoren geschaffen werden soll! Vielleicht wären diese vielfältigen Probleme leichter zu lösen, wenn auch die Bundesrepublik Deutschland — wie in den USA — über eine der „Interstate-commerce-commission“ ähnliche Institution verfügte, die in richterlicher Unabhängigkeit und mit bestem Sachverständnis den Streit um die Ordnung des Verkehrs aus der Interessentenebene zu lösen und ihn in der höheren Ebene volkswirtschaftlicher Zweckmäßigkeit objektiv zu entscheiden vermöchte?

Schrifttum:

- 1) Min. für Wirtschaft und Verkehr NW: „Die gemeinwirtschaftlichen und betriebsfremden Lasten der Deutschen Bundesbahn“, Materialsammlg., Düsseldorf, 1952;
- 2) Brandt: „Die gemeinwirtschaftlichen und betriebsfremden Lasten der Deutschen Bundesbahn und die Frage einer Ausgleichsabgabe“, in „Intern. Archiv für Verkehrswesen“, 4/1953;
- 3) U. A. Berkenkopf: „Zur Frage der Koordinierung der Verkehrsmittel“, in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, Köln 1950, S. 143; Brandt: „Verkehrspolitische Grundsätze im Ausgleich von Schiene und Straße“, in „Intern. Archiv für Verkehrswesen“, 1951, S. 385; Bundesverband der Deutschen Industrie: „Zur Verkehrskrise“, Sept. 1951; Conrad: „Grundlagen und Ausgangspunkte der Tarif- und Verkehrspolitik“, in „Internat. Archiv für Verkehrswesen“ 1951, S. 241; Deutscher Industrie- und Handelstag: „Richtlinien für eine neue Verkehrsordnung im Verhältnis von Schiene und Straße“, Mai 1951; Jahrbücher „Schiene und Straße“, mit Beiträgen zahlreicher Autoren (Herausg. Min.-Dir. Prof. Brandt); Morgenthaler und Wollert: „Die Kosten der Schiene und der Straße“, Düsseldorf 1951; Morgenthaler-Precht: „Schiene—Straße“, in „Verkehrswissenschaftl. Veröffentlichungen des Min. f. Wirtsch. u. Verkehr NW“, Heft 23, 1951; Napp-Zinn: „Möglichkeiten der Koordinierung von Eisenbahn und Kraftwagen im Güterfernverkehr“, in „Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1949 und 1950“; Pirath: „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, 2. Aufl., Berlin—Göttingen—Heidelberg 1949; Rittershausen: „Bundesbahn im Wettbewerb“, 2. Aufl., Hersfeld 1950; Rogmann: „Zur Verkehrskoordination“, in „Intern. Archiv für Verkehrswesen“, 8/1952; Sarter-Kittel: „Die Deutsche Bundesbahn“, Frankfurt/M. 1952; Schmitt: „Ueber einige Grundfragen der Verkehrstheorie“, in „Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik“, Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1951;
- 4) Materialsammlung gem. 1);
- 5) Böhm: „Verkehrslastenausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen“, in „Der Volkswirt“, 18/1952;
- 6) Verband der Automobilindustrie: „Verkehrslastenausgleich — ein neuer Vorschlag?“, in „Der Volkswirt“, 31/1952;
- 7) Helfrich: „Probleme einer volkswirtschaftlichen Verkehrsordnung“, in „Verkehr“ vom 13. 12. 1952;
- 8) Helfrich: „Raumordnung, Tarifpolitik und Verkehrsordnung“, in „Jahrbuch Schiene und Straße“ 1952, S. 37ff.
- 9) Kolath: „Aktuelle Verkehrsprobleme aus Bonner Sicht“, in „Handelsblatt“ vom 4. 3. 1953; „DJIT und die Krise des Deutschen Verkehrs“, in „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 21. 2. 1953;
- 10) Kampf: „Deutsche Verkehrsprobleme — betrachtet vom Standpunkt der Industrie“, in „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 30. 4. 1953;
- 11) Berkenkopf: „Zur Frage der Koordinierung der Verkehrsmittel“, „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, 1950/51, S. 143ff.;
- 12) Berkenkopf: „Grundlagen für die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel in der Bundesrepublik Deutschland“, in „Verkehr“ vom 5. 7. 1952;
- 13) „Verkehr und Technik“, 8/1952, S. 238;
- 14) Berkenkopf: „Die Stellung des Straßenverkehrs in der modernen Verkehrswirtschaft, Vortrag Köln Dez. 1952 (nach Aufzeichnungen des Verfassers) — vergl. Veröffentlichung des Vortrags in den „Verkehrswissenschaftl. Veröffentlichungen des Min. f. Wirtsch. u. Verk. NW“, 26/1953, und „Verkehr“ vom 23. 5. 1953, S. 664f.;
- 15) Pirath: „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“, in Intern. Archiv für Verkehrswesen“, 2/1953;
- 16) Sitzungsbericht des Deutschen Bundesrats Nr. 72 vom 19. 11. 1951 über die 72. Sitzung vom 9. 11. 1951, S. 764ff.;
- 17) Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr: „Eine Ausgleichsabgabe für den Kraftwagen-Güterfernverkehr?“, Frankfurt 1952;
- 18) Vergl. Anmerkung 1);
- 19) Brauner: „Eine Ausgleichsabgabe für den Güterfernverkehr?“, in „Der Güterverkehr“, 2/1953;

- 20) Rogmann: „Ausgleichsabgabe und Ordnung des Verkehrs“, in „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 5. Mai 1953;
- 21) Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes: „Ordnung des Verkehrs durch Ausgleichsabgabe?“, in „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 12. Mai 1953;
- 22) Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr: „Verkehrspolitische Ziele“, Stuttgart 1951;
- 23) Schmidt: „Zur Dringlichkeit gemeinwirtschaftlicher Verkehrsordnung“ in „Gewerkschaftliche Monatshefte“, S. 267ff.; Mai 1953;
- 24) Predöhl: „Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrswesen“, Wirtschaftsdienst, 5/1950, Seite 11ff.; W
- 25) Miksch: „Wettbewerb als Aufgabe“, 2. Aufl., S. 36, Godesberg 1947;
- 26) Vergl. Anmerkungen 3), 5), 7), 8), 9), 10);
- 27) Linden: „Jahresbericht der Industrie- u. Handelskammer für die Stadtkreise Essen, Mülheim (Ruhr) u. Oberhausen zu Essen 1952“, S. 88 und 105; „Handelsblatt“ vom 31. 12. 1952, S. 7;
- 28) Vergl. Anmerkungen 17) und 19);
- 29) brr: „Nochmals: Steine statt Brot für die Bundesbahn?“ in „Verkehrsrundschau“ Nr. 14 vom 2. 4. 1953;
- 30) -heber: „Gewerbepolitische Monatskommentar“, in „Verkehrsrundschau“ Nr. 16 vom 16. 4. 1953;
- 31) Eichhoff: in „Verkehrsrundschau“ Nr. 17 vom 23. 4. 1953;
- 32) Vergl. Anmerkung 20);
- 33) Vergl. Anmerkung 21);
- 34) Vergl. u. a. Pirath: „Die Voraussetzungen und Möglichkeiten eines zweckmäßigen Einsatzes des Lastkraftwagens im Nah- und Ueberlandverkehr von landwirtschaftlichen Gebieten“, in „Zeitschr. f. d. Post- u. Fernmeldewesen“, Nr. 16 vom 25. 8. 1952; ferner Anm. 8) und „Süddeutsche Zeitung“ vom 10. 3. 1953, Seite 9;
- 35) Brauner: „Auto-Transportkosten-Tafeln“, Berlin 1950 (vergl. auch Böttger: „Zur Problematik des Kostenvergleichs bei Verkehrsbetrieben“, in „Zeitschrift für Betriebswirtschaft“ 1953, S. 149f. und das „Alsfelder Gutachten“);
- 36) „Der Güterverkehr“, Heft 2, Dez. 1952, S. 19;
- 37) „Verkehrswirtschaft“ vom 25. 3. 1953, S. 5;
- 38) VDA: „Ansprachen anlässlich der 36. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt/M., 19.—29. 3. 1953“, S. 49ff.;
- 39) „Verkehrswirtschaft“, Nr. 2 vom 17. 1. 1953, S. 2;
- 40) Hilpert: „Die verkehrs- und finanzpolitischen Probleme der Deutschen Bundesbahn“, Vortrag lt. Zeitschrift „Verkehr“ Nr. 51 vom 20. 12. 1952;
- 41) „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 5. 3. 1953;
- 42) „Bundesanzeiger“ Nr. 83 vom 2. 5. 1953;
- 43) „Verkehrswirtschaft“ vom 2. 5. 1953 und „Verkehr-Rundschau“ vom 14. 5. 1953;
- 44) „Verkehr-Rundschau“ vom 21. 5. und 28. 5. 1953;
- 45) „Rheinische Post“ vom 30. 5. 1953;
- 46) „Verkehrswirtschaft“ vom 30. 5. 1953;
- 47) „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 2. 6. 1953;
- 48) „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ vom 3. 6. 1953;
- 49) „Die Welt“ vom 3. 6. 1953;
- 50) „Handelsblatt“ vom 29. 5. 1953;
- 51) Vergl. Anmerkung 23);
- 52) Vergl. Anmerkung 20);
- 53) Vergl. Anmerkung 21);
- 54) Sarter-Kittel, a. a. O., S. 88f.;
- 55) Wie vor, S. 91ff.;
- 56) Ruwe: „Güterkraftverkehrsgesetz — Kommentar“, Dortmund 1952, S. 82;
- 57) Vergl. Anmerkung 15).

Zur Philosophie des Verkehrs

Von Regierungsdirektor Dr. Theodor Krebs, Wiesbaden

Zwei beherrschende Probleme der hellenistisch-römischen Philosophie sind die menschliche Willensfreiheit und die Güte und Vollkommenheit der Welt. In der stoischen Lehre wird der Vernunft die vernunftwidrige Sinnlichkeit gegenübergestellt.

Solange die Daseinsformen weithin gleichartig und unkompliziert sind, kann sich die Philosophie unmittelbar mit der gesamten Welt der Erscheinungen auseinandersetzen. Technik und Wirtschaft des Primitiven beeinflussen und differenzieren die seelische Haltung nicht so stark, daß es einer spezifischen Untersuchung der Kausalität technischer Kraftfelder und der Wirkung ihrer Phänomene bedürfte.

Das ändert sich mit der seit dem 19. Jahrhundert beginnenden Technisierung. Die abstrakte Philosophie war ihr gegenüber hilflos, sie wurde „weltfremd“, Wirtschaft und Technik aber unterschätzten die Folgen einer Entwicklung, in der die Auseinandersetzung mit der Welt des rein Geistigen und des Ethos schon rein zeitlich immer mehr zu kurz kommen mußte, weil das ganze Dasein zunehmend unter technisch bedingte Einflüsse geriet.

Unter ihnen stehen die durch die Mechanisierung des Verkehrs entstandenen materiellen Einflüsse an wesentlicher Stelle. Denn in dem Maße, in dem Erscheinungen der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung auf die Lebensgestaltung des Menschen Einfluß gewinnen, wachsen sie aus der Sphäre der bloßen Hilfsmittel heraus, und es entsteht die Frage, ob wir noch Lenker oder Gelenkte dieser Entwicklung sind.

Meist haben technische Errungenschaften eine Erleichterung für den Menschen und Vorteile für die Menschheit bedeutet, wenn das Mittel der Technik vernünftig gemeistert wird.

In Gesprächen, Tagungen und Abhandlungen über das Verhältnis von Mensch und Technik hat man oft in gedankenloser Verallgemeinerung einzelne durch Mißbrauch technischer Errungenschaften verursachte Schäden der Technik schlechthin zur Last gelegt.

So falsch dies ist, so notwendig erscheint es, von Zeit zu Zeit die mit der Freiheit der Nutzung technischer Kräfte verbundenen möglichen Wirkungen zu untersuchen und zu prüfen, ob diese Kräfte uns zum Besten dienen.

So kann auch die Verkehrswissenschaft sich nicht damit begnügen, in der Verkehrsentwicklung lediglich die wirtschaftlichen und technischen Phänomene der Mittel des Verkehrs zu sehen. Sie muß, worauf Pirath in seinen Grundlagen der Verkehrswirtschaft 1949 nachdrücklich hingewiesen hat, das Irrationale in ihre Betrachtungen einbeziehen.

Mit solcher Ausweitung der Schau und der Verdeutlichung, wie nötig es ist, wichtige Lebensfragen nicht nur aus einem Blickwinkel und von einer Disziplin aus zu untersuchen, kann auch die Verkehrswissenschaft ein Beispiel für die

Universitas jeder Forschung und die Bedeutung des Denkens in größeren Zusammenhängen werden.

Mit Windelband wollen wir unter Philosophie im heutigen Sprachgebrauch die wissenschaftliche Behandlung der allgemeinen Fragen von Welterkenntnis und Lebensansicht verstehen. Wir folgen ihm, wenn wir die schon von den Sophisten und Sokrates angebahnte praktische Bedeutung der Philosophie in einer Lebenskunst auf wissenschaftlicher Grundlage sehen und als ihren wesentlichen Zweck „die Belehrung für die richtige Lebensführung“. Auf dieser Grundlage bedeutet Philosophie des Verkehrs das Forschen nach der Gesamtheit seiner Einflüsse und dem Gesetz seiner Wirkungen.

Damit ergibt sich die Frage, welche Elemente und Teilgebiete der allgemeinen Philosophie in ihren speziellen Beziehungen zu den Problemen des Verkehrs einer Untersuchung wert sind.

Dürfen wir von einer Logik des Verkehrs, einer Verkehrsethik, einer Verkehrsästhetik, einer Verkehrspsychologie und nicht zuletzt einer Verkehrspädagogik sprechen?

Wenn Logik die Lehre von dem richtigen Denken, der methodischen Ordnung ist, so zeigt das heute viel gebrauchte Wort von dem Verkehrschaos, wie notwendig dieser Bereich der menschlichen Beziehungen einer methodologischen, von wirtschaftlichen Sonderinteressen und politischen Einflüssen unabhängigen Untersuchung bedarf.

Verkehrspädagogik mag als ein Weg der Erziehung zu einer Verkehrsethik betrachtet werden, ohne daß deren Bereich mit dem von der Seite der praktischen Erziehung her Erreichbaren erschöpft wäre.

Verkehrsästhetik umfaßt einen weiten Bezirk von der Formgebung der Verkehrsmittel und ihrer Ausstattung bis zu Fragen des Naturschutzes und der Gestaltung der Verkehrswege und ihrer Umgebung.

Verkehrspsychologie als Teilgebiet der Wissenschaft von den Gesetzen des geistigen Lebens wird ihr Feld in den Bereichen der allgemeinen Massen- und Völkerpsychologie¹⁾ und der individuellen Erlebniswelt zu suchen haben. Indem sie zur Frage der Abhängigkeit psychischer Funktionen von körperlich konstitutiven Merkmalen oder von äußeren Einwirkungen Stellung nimmt, ergeben sich Querverbindungen zur Physiologie, zur Neurologie und u. U. Postulate auf Gebieten medizinischer und psychotherapeutischer Untersuchung und der Hygiene.

Beginnen wir mit den allgemeinsten Fragestellungen der Philosophie, so sehen wir, daß die Antwort auf die Frage nach Sinn und Zweck des Verkehrs einfach erscheinen könnte, wenn man sich damit begnügen wollte, beides in der Befriedigung wirtschaftlicher und kultureller Bedürfnisse erfüllt zu sehen.

Aber schon in dieser Beschränkung wird die Relativität sichtbar. Weder die wirtschaftlichen, noch die kulturellen Bedürfnisse sind welteinheitliche oder auch nur volkseinheitliche, ja nicht einmal zeiteinheitliche Begriffe. Sie sind abhängig von dem Lebensstandard der Völker, sie sind unterschiedlich nach den Sehnsüchten und Begierden des einzelnen und wandelbar nach den Lebensaltern. Aristoteles sagte: „Die zwecktätige Eigenbewegung geht aus dem Begehren her-

¹⁾ Le Bon: Psychologie der Masse; Hagemann: Mythos der Masse; Levy-Bruhl: Psychologie des Primitiven; Wundt: Völkerpsychologie.

vor, das in der Form des Erstrebens aus den Gefühlen von Lust und Unlust entspringt.“ Der Trieb in die Ferne, nach dem Erleben fremder Landschaften und Erdteile, die Unrast, die Lust am Wechsel der Umgebung sind im kleinen Kind nicht entwickelt, sie entfalten sich mit zunehmender Reife und werden wieder geringer im hohen Alter. Sie sind bei dem Städter und in hochentwickelter Zivilisation meist stärker vorhanden, als bei dem enger mit der Scholle verbundenen Menschen. Sie sind auch eine Funktion der Temperamente. Der Sanguiniker wird meist mehr Lust am Reisen haben, als der Phlegmatiker. Der Stubengelehrte, der besinnliche Bastler, der Typus des Spitzweg'schen Kaktusfreundes wird weniger reiselustig sein, als der Geograph, der Mineraloge, der Botaniker und Zoologe, der Spießer weniger als der Sportler, der von schwerer körperlicher Berufsarbeit im Freien Ermüdete weniger als derjenige, der nach mechanischer oder geistiger Arbeit in geschlossenen Räumen einen Ausgleich sucht.

Aber auch die Ansprüche, die der einzelne als Konsument an die Güter der Welt stellt, sind verschieden. Dem Bauern genügen meist die Erzeugnisse seines Feldes, seines Gartens, seiner Tierzucht und evtl. seiner Jagd zur Ernährung. Er hat weniger Verlangen nach Seefischen, er hat bis vor nicht zu langer Zeit Südfrüchte, wenn man von Orange oder Zitrone absieht, kaum gekannt. Noch heute sind Ananas, Datteln, Feigen, Kokosnüsse, Erdnüsse, Oliven nur von einem kleineren Teil der Bevölkerung gefragte Genüsse. Sie haben auch in den Städten des gemäßigten Klimas nur einen begrenzten Abnehmerkreis. Die Verwertung der Colanuß, vor allem Coca-Cola, war bis vor einigen Jahren in Europa wenig bekannt, jedenfalls nicht als Massengetränk.

Wo der Mensch noch nach dem alten Grundsatz seßhafter, sparsamer Vorfäter lebt: Ernähre dich unter deinen Einkommensverhältnissen, kleide dich nach deinen Einkommensverhältnissen und wohne über deine Verhältnisse, hat der Güterverkehr pro Kopf der Bevölkerung weniger zu Konsumgütern über weite Entfernungen, haben die Personenverkehrsmittel weniger Menschen außerhalb beruflich zu befördern als dort, wo etwa gut essen und trinken und „zeitgemäßes“ Miterleben dessen, „wovon man spricht“, bei der Mehrheit der Bevölkerung im Mittelpunkt des Lebensgenießens stehen.

So bestimmt die Fähigkeit der Selektion das Maß, das Volumen und die Qualität der Bedürfnisse. Diese Fähigkeit einer Selektion im Sinne der Weisen wird aber auch dort, wo Vernunft und Verstand sie zu fördern vermöchten, zum Teil gehemmt durch die Versuchung, die das Angebot zahlloser nicht lebensnotwendiger, aber als angenehm empfundenen und schließlich im Gebrauch zur Gewohnheit oder gar zur Sucht werdender Güter und Leistungen erzeugt. (Kaffee, Zigaretten, Coca-Cola, Kino, Massenveranstaltungen sportlicher oder als „Sport“ bezeichneter Art.)

In jeder neuen Phase der Verkehrstechnik erweitert sich der Raum ähnlichen Lebensstils, verändert und vergrößert sich die Gruppe der Menschen, die gleichartiges Verlangen nach immer mannigfaltiger werdenden Verbrauchs- und Gebrauchsgütern verbindet. Von der Kartoffel bis zum Kaviar, von dem selbstgestrickten Strumpf aus selbstgesponnener Wolle bis zum Nylon, vom Keller bis zum Kühlschrank, von der Blockflöte bis zum Radio und Fernsehen, vom Stampfer bis zum Starmix, vom Fahrrad bis zur Kompressormaschine wandeln sich Süchte und Verlangen des Verbrauchers in dem Maße, in dem der Verkehr ihm Güter, von denen er früher nichts wußte, nach denen er nicht fragte, nahebringt und mit den Mitteln des Nachrichtenwesens für sie wirbt.

Indem der Verkehr Vergleichsmöglichkeiten schafft, erweckt er Wünsche in den Menschen nach Dingen, die sie im Besitze anderer sehen, deren Lebensführung sie nachzuahmen streben.

Aber auch die Frage der Stellung des Menschen zum Verkehrsmittel selbst ist nicht nur eine solche der Wirtschaft und der Technik. Sie führt in die Bezirke der körperlichen und der seelischen Hygiene.

Wie nutzt der Mensch seine Zeit?

Bedeutet eine durch Verkehrsmittel gewonnene Zeitersparnis gleichzeitig eine hygienisch positiv bewertbare Schonung oder Förderung körperlicher und geistiger Kräfte oder sind damit auch irgendwelche für die Körperfunktionen oder die seelische Verfassung schädliche Einwirkungen verbunden? Wird dem Menschen die Technik der Verkehrsmittel zur Quelle des Erlebens, zur Steigerung der Aufnahmefähigkeit, zur Erholung, oder bewirkt sie eine nicht zu bewältigende Fülle von Eindrücken? Zerstört sie, führt sie zu einer Spaltung des Empfangenden? Ist Zeitgewinn durch Verkehr in jedem Fall wirklich Gewinn an Zeit als Lebensspanne, oder Verlust an Konzentrationsfähigkeit, an körperlich zuträglicher und nach Maßgabe der Umstände möglicher Eigenbewegung in frischer Luft, an seelisch ausgleichender Kontemplation? Dient Verkehr der Entfaltung des produktiven, des aufgeschlossenen Menschen, der Eindrücke umzusetzen und schöpferisch zu verwerten vermag? Tötet die Vielfalt der Eindrücke des Schnellverkehrs die Rezeptionsfähigkeit, beeinflusst er den einem Menschen bestimmten Alters und bestimmter Konstitution gemäßen und für ihn gesunden Lebensrhythmus, trägt der Verkehr zur Vermassung bei oder erzeugt er geradezu den Massemenschen, zerstört er die Individualität?

In dieser Zuspitzung wird erkennbar, daß sich die Frage, „wie wirken sich Verkehrserleichterungen, Verkehrsbeschleunigungen, Verkehrsverbilligungen und Verkehrswerbung aus“, nicht eindeutig für jeden Menschen gleichartig beantworten läßt.

Wir sehen, daß der Verkehr durch die Erleichterung der Ortsveränderung, durch die Verbilligung des Angebots ferner Güter, durch Verminderung der Transportkosten, durch Vereinfachung der Verpackungen oder der Transportgefäßsysteme dem Menschen in immer zunehmender Vielfalt die Möglichkeit gibt, unter vielem, was sich ihm bietet, auszuwählen.

Die Anforderungen an die kritische Selektionsfähigkeit wachsen mit diesen Möglichkeiten. Sie umschließen auch das Vermögen, unter vielen Varianten der Zeitnutzung die besten, die gesündesten, die vernünftigsten zu wählen, sich für oder gegen häufige Ortsveränderungen, für schnellste oder langsamere Verkehrsmittel, für Zeit sparendes oder beschauliches Reisen zu entscheiden.

Darüber hinaus wird die gesamte Lebensgestaltung bestimmt von der Fähigkeit bei der Auswahl der sich in unbegrenzter Fülle anbietenden Verbrauchs-, Verbrauchs- und Genußgüter und Leistungen Herr und nicht Sklave der Dinge zu sein. Hier zeigt also der Verkehr seinen Januskopf, indem er nicht nur die Möglichkeiten vervielfältigt, das Gute, das Zweckmäßige, das Lebensfördernde zu wählen, sondern indem er ebenso als Versucher zur Fehlwahl in Erscheinung tritt, zur Zersplitterung, zur Unrast, zu übermäßigem Konsum, zur Schnelligkeit nicht nur als Mittel zu opportunem Zweck, sondern als Reizmittel schlechthin. Heben wir so die Frage nach Sinn und Zweck des Verkehrs aus der volkswirtschaftlichen Ebene heraus, in der sich Maß und Art vorwiegend nach dem Umfang

von Angebot und Nachfrage bestimmen und rechtfertigen lassen, geben wir einer kritischen Betrachtung im Sinne der praktischen Philosophie Raum, so fragen wir nicht nur nach der rein geldlichen Rentabilität einer bestimmten Verkehrsbedienungsart — etwa verglichen mit anderen Möglichkeiten —, sondern wir fragen, ob der mit dem Verkehr bewirkte Effekt mit einer „Lebenskunst auf wissenschaftlicher Grundlage“ im Sinne von Windelband oder mit den Forderungen eines „Weges zur rechten Lebensführung“ im Sinne von Bertrand Russell übereinstimmt. Das mögen einige Beispiele zeigen:

Herr Müller ist bis zu seinem 40. Lebensjahr täglich zu Fuß zu seiner Arbeitsstelle gegangen; bei geteilter Arbeitszeit war er viermal eine halbe Stunde unterwegs. Die Bewegung in frischer Luft bekam ihm bei seiner „sitzenden Lebensweise“ gut. Dann schaffte er sich ein Fahrrad an. Mit 10 Minuten Hinfahrt und 15 Minuten Rückfahrt — etwas Steigung — hatte er eine Stunde Zeit gewonnen. Die Differenz gegenüber der reinen Fahrzeit von 10 Minuten wird für die technisch bedingten Aufenthalte — Holen des Fahrrads aus dem Ständer, Luftaufpumpen usw. — verbraucht. Der Zeitgewinn von einer Stunde verteilt sich auf etwas längeres Schlafen am Morgen, Ausdehnen des Mittagsschlafs und etwas Arbeiten im Garten am Abend. Als eine Omnibuslinie seinen Stadtteil mit der Arbeitsstelle verbindet, geht Müller zur Monatskarte über. Denn das Bergauffahren mit dem Rad auf dem Heimweg hat sein Herz etwas angestrengt. Er glaubt auch noch einmal Zeit zu „gewinnen“. Das ist freilich eine kleine Selbsttäuschung; die reine Fahrzeit ist zwar 7½ Minuten, aber die Wege von und zu den Haltestellen kommen mit je 2—3 Minuten hinzu und die üblichen kleinen Ungenauigkeiten im starren Fahrplan zwingen dazu, durchschnittlich 2 Minuten vor der Abfahrt an der Haltestelle zu sein, zuweilen versäumt man auch den Wagen. Müller klagt über zunehmende Erkältungskrankheiten (steht in seiner Krankengeschichte). Er steht oft bei Regen an einer zugigen Straßenecke, wartet auf den verspäteten Omnibus und steht dann auf überfüllter Plattform zwischen hustenden und nießenden Menschen. So freut er sich, als ihm mit 50 Jahren der Chef anbietet, ihn als ältesten Prokuristen mit dem Wagen abholen und nach Hause bringen zu lassen. Die Erkältungskrankheiten gehen zurück, der Bauch nimmt zu. Mit 54 Jahren ist Müller arriviert. Er hat eine Gehaltsstufe erreicht, von der ab weitere Erhöhungen das Finanzamt mehr interessieren als ihn und die Firma. Diese will aber seine Verdienste würdigen. Er selbst wünscht sich einen Wagen, den er von der Nettogehaltserhöhung nicht halten könnte. So wird ein weiterer Firmenwagen angeschafft, selbstverständlich für Geschäftszwecke. Müller fährt den Wagen und verbindet Geschäftsreisen mit „Erholung“. Man berechnet ihm eine Pauschale für private Kilometer (1000 km im Jahr zu 15 Pf.), die Frau Müller ausgenutzt sehen möchte. Nun ist man keinen Sonntag mehr zu Hause. Man fährt an den Rhein, in den Schwarzwald, die Eifel, das fränkische Barock, die Mosel, den Bodensee — überall sitzen Kunden der Firma, die man auch besuchen kann —. Man fährt 200, 300, 500 km übers Wochenende und der Bauch nimmt zu, und keine Stunde der Selbstbesinnung, der Möglichkeit erzieherischer Einwirkung auf die Kinder — es sei denn vielleicht in Geographie — und der eigenen geistigen Fortbildung bleibt übrig.

Aber auch in dem Leben des Herrn Schulze hat der Verkehr einen entscheidenden Wandel vollzogen. Früher reiste er mit Frau und zwei Kindern alljährlich zwei bis drei Wochen an die See oder ins Gebirge, badete oder wanderte und gab sich einem dolce far niente, einem nervenentspannenden Nichtstun hin. Seit die Programme der Omnibusgesellschaften in alle Welt locken, findet Familie Schulze,

daß es kaum kostspieliger sei, wenn man sechs bis acht Wochenendfahrten und eine Frankreich—Italien—Oesterreich—Schweiz-Rundfahrt von fünf bis sechs Tagen mache. So werden viele Kilometer und Stunden in Omnibussen zugebracht, die Eindrücke überstürzen sich, sie lassen sich von dem übermüdeten Gehirn nicht mehr verarbeiten, von einer Ausspannung, einer kontemplativen Ruhe oder gar einer Erholung ist nicht mehr die Rede, ja es zeigen sich depressive Erscheinungen, Minderwertigkeitskomplexe. Frau Schulze vermutet vorzeitige Alterserscheinungen, weil sie sich nicht mehr an alles erinnern kann und das Gesehene durcheinander wirft. Damit soll nichts gegen die reizvollen Möglichkeiten gesagt werden, die ein verständig dosierter Omnibusreiseverkehr vermitteln kann. Wenn hier die Frage gestellt wird, ob Zeitgewinn durch Verkehr unbedingt Gewinn an Zeit als Lebensspanne sei, so sieht man, daß nicht der Verkehr an sich, sondern die Art, wie der einzelne seine Möglichkeiten nutzt, ob er sie beherrscht oder sich von ihnen treiben läßt, entscheidend für sein subjektives Wohlbefinden und objektiv für den Wert seiner Lebensgestaltung sind. Nicht der Kraftwagen ist schuld daran, wenn ein Mensch die Möglichkeiten, die er ihm bietet, nicht sinnvoll nutzt.

Man sieht, daß die Frage nach dem rechten Sinn der Philosophie des Verkehrs katexochen schon diejenige nach der Logik des Verkehrs zum Teil einschließt. Denn wer richtig denken gelernt hat, wird nicht erst der Belehrung durch die schlechte Erfahrung bedürfen. Zum Bereich der Logik des Verkehrs gehört aber nicht nur das Verhalten des einzelnen in seinen täglichen und seinen Reisegewohnheiten und damit auch sein Verhalten gegenüber den Gefahren des Verkehrs. Es gehört dazu auch die Lehre von einer vernunftgemäßen Teilung der Verkehrsaufgaben unter die verschiedenen Verkehrsträger und -mittel und von den Möglichkeiten und dem Wert der Vermeidung von Verkehr. Den rechten Impuls zu vernunftgemäßem Verhalten und Denken wird eine solche Logik von dem sittlichen Verantwortungsbereich her empfangen, also aus der Verkehrsethik. Sie ist gewissermaßen das Laienbrevier des guten Tons in allen Verkehrslagen. Sie sollte das Verhalten des einzelnen im Verkehr ebenso bestimmen, wie das Verhalten derer, die Verkehr anbieten, und sie muß zugleich Maß und Richtschnur allen Verkehrsrechts sein.

Ein Mittel, das Recht und die Ethik des Verkehrs praktisch zu realisieren, sollte dabei eine von beiden getragene Verkehrspädagogik sein.

Wie allem Wahren und Guten, dem Ethik und Recht dienen wollen, als Drittes das Schöne beigelegt zu werden pflegt, so bietet sich auch im Wirkungsbereich des Verkehrs der Aesthetik ein dankbares Feld. Wenn schon früher der Naturschutz sich der Schonung des Landschaftsbildes besonders markanter Verkehrswege, wie etwa des Rheins annahm, so hat die Mitwirkung von Landschaftsgestaltern bei der Trassierung und Anpflanzung der Reichsautobahnen gezeigt, welche Möglichkeiten hier, wie überhaupt beim Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbau bestehen. Dabei werden der Aesthetik des Verkehrs zuweilen Zugeständnisse zu Lasten der technisch optimalen Lösung gemacht werden müssen. Anders bei dem Verkehrsmittel selbst; hier pflegt die technisch vollendete Form, etwa der Stromlinienlokomotive, des windschnittigen Triebwagens oder Kraftfahrzeugs auch die ästhetisch befriedigendste Lösung zu sein. Daß die Aesthetik der inneren Umgebung des Verkehrsmittels für seine Anziehungs- und Werbekraft im Verhältnis zu konkurrierenden Ausstattungen gleichartiger oder anderer Verkehrsmittel von erheblicher Bedeutung ist, haben Eisenbahnen

und Schiffahrtsgesellschaften, Luftverkehrsunternehmen und Kraftfahrzeugfabriken längst erkannt. Es liegt durchaus im Bereich des Möglichen, daß in zunehmendem Maße die Aesthetik (die Schönheit und Bequemlichkeit) des Reisens gegenüber der absoluten Geschwindigkeit an Werbekraft gewinnen wird. Schon heute genießen unter gewissen Voraussetzungen in USA, aber auch in Deutschland und anderen Ländern komfortable Fernschnellzüge und Schiffe den Vorzug vor Flugzeug und Auto. — Und hier berühren sich nun bereits Verkehrsästhetik und Verkehrspsychologie. Wir sehen ihr unmittelbares Wirkungsfeld in der Bewertung der vom Verkehr ausgehenden Kräfte und Einflüsse für die individuelle Erlebniswelt und für ihr Verhältnis zu massenpsychologischen Phänomenen.

Müller-Freienfels spricht von sieben Urgesten des Trieblebens. Aus diesen Urtrieben werden zahlreiche Verhaltensweisen abgeleitet. Unter ihnen interessieren hier nur: Der Fluchtinstinkt und der Trieb nach Lebenserweiterung und Steigerung, die Freude an der Bewegung, am sportlichen Wettstreit und das Handeln aus Gewohnheit.

Hier sehen wir Triebkräfte, die im Bereich der individuellen Erlebniswelt verkehrsfördernden oder hemmenden Einfluß haben.

Anders geartet sind die Kräfte, die unter dem massenpsychologischen Aspekt Verkehr auslösen und die umgekehrt durch Verkehr entwickelt werden, sogenannte flüssige Sozialgebilde, Gemeinschaften, die sich zu einem bestimmten Zweck bilden, etwa um einer Fußballmannschaft durch ihren aufmunternden Beifall zum Sieg zu verhelfen oder um gemeinsame Reisen zu unternehmen, wie etwa mit Sambazügen, Volkshochschulfahrten, Pilgerfahrten, Fahrten zu Großtagungen oder Festen, wie dem Münchener Oktoberfest. Sie sind massenpsychologisch bedingt.

Der Katalysator, der solche Massen sich bilden läßt, ist der Verkehr. Er ermöglicht die Entwicklung besonderer Formen der Erholung en masse oder dessen, was für Erholung gehalten wurde (KdF-Fahrten). Aber auch die Schmetterlingsfahrten der Bundesbahn, die die Synthese zwischen der Verbilligung durch Massenförderung und der Erholung durch individuelle Freizeit am Zielort glücklich gefunden haben, leben von der massenpsychologischen Wirkung der Gemeinsamkeit des Ziels und des Abzeichens.

Der Personenverkehr ist das Mittel, das die Entstehung neuer Gruppierungen und zeitlicher oder dauernder Zusammenschlüsse ermöglicht. Eine ähnliche Wirkung hat der Nachrichtenverkehr, dessen besonderer Reiz in der Neuwertigkeit liegt, wie ihn Rundfunk und Fernsehen vermitteln. Berichterstattung, Reportage und Werbung und hier insbesondere die Fremdenverkehrswerbung, die sich dieser Mittel bedient, gehören hierher.

Hagemann sagt im Mythos der Masse:

„Darum sind die Demagogen so lebhaft bemüht, die Menschen auf die Straße zu bringen, um die atomisierten Individuen leichter neuen Gruppierungen zuführen zu können. Die Urteilsfähigkeit des Individuums verschwindet hinter der Primitivität und Emotionalität der Masse.“

Die magnetischen Kräfte, die den einzelnen zur Teilnahme an bestimmten Veranstaltungen verleiten, auch wenn er bei vernünftiger kritischer Ueberlegung gar nicht überzeugt ist, seine Zeit und seine Kräfte in einer solchen Veranstaltung nützlich zu verwenden, erwachsen dabei nicht selten aus einem Minderwertigkeits-

komplex. Der kleine Mann glaubt das seiner Reputation schuldig zu sein; sein Geltungsbedürfnis verlangt es.

Diese Kräfte wären aber gegenüber dem natürlichen Beharrungsvermögen und der Trägheit des Menschen nicht stark genug, wenn nicht die Bequemlichkeit und Schnelligkeit des Verkehrs die hemmenden Einflüsse überwinden würde.

Wilhelm Michel spricht in seinem „Bekenntnis zur Kirche“ davon, daß die Verkehrstechnik zu den Kräften gehöre, „die ihrer unaufhebbaren Natur nach an der ‚Behaustheit‘ des Menschen rütteln“, „an seinen seinsmäßigen Zusammenhängen“ und seinen Lebensbedingungen. „Kraft und Bestimmtheit der alten Lebensgestaltung“ in den Zeitaltern vor der Eisenbahn, „mit denen die Charaktere von Bauten, Dörfern und Menschen durchgebildet“ wurden, seien an jenes andere Tempo gebunden gewesen.

Bewußt wird uns dies erst, seit der moderne Kraftverkehr diese Probleme mitten in die Dörfer und Stadtkerne hineingetragen hat. Es wäre aber falsch, aus den Gefahren einer „Ortlosigkeit“, wie es Wilhelm Michel nennt, auf „Ausweglosigkeit“ zu schließen.

Indem die verkehrspsychologische Analyse der treibenden Kräfte zur Erkenntnis pathologischer Ueberbewertungen oder eines Mißbrauchs von Verkehrsenergien führt, zeigt sie zugleich Wege zu psychotherapeutischer Beeinflussung und zu einer Verkehrshygiene.

So vermag eine richtig verstandene Philosophie des Verkehrs im umfassendsten Sinn zur Erkenntnis und damit zur Ueberwindung der negativen Komponenten einer modernen Verkehrsentwicklung beizutragen. Die positiven, deren segensreiche Einflüsse so offen zu Tage liegen und sich in vielfältigster Bewährung selbst vortragen, bedürfen keiner wissenschaftlichen Fundierung.

Buchbesprechungen

Prof. Dr. Walter Thoms: **Handbuch für Fremdenverkehrsbetriebe.** Fachbuchhandlung Dr. Pfanneberg & Co., Gießen 1952. 1091 Seiten, 270 Abbildungen, 98 Formulare und 112 Tabellen, Ganzleinen DM 58,—.

Das im letzten Jahr von Prof. W. Thoms herausgegebene Handbuch für Fremdenverkehrsbetriebe ist das einzige Werk auf dem Weltbüchermarkt, auf dem das gesamte Gebiet des Hotel- und Gaststättengewerbes von Praktikern wie auch von Theoretikern erschöpfend behandelt worden ist.

Das Werk gliedert sich in zehn Hauptteile, in denen die Geschichte, die Eigenart, der Lebensverlauf, die Organisation, die Wirtschaft und die Wirtschaftsrechnung des Fremdenverkehrsbetriebes, sowie die Betriebs- und Warenkunde, das Recht und die Technik im Fremdenverkehrsbetriebe dargestellt sind.

Viele Gebiete dieses Faches sind in dem vorliegenden Handbuch vollkommen neu, so z. B. die Wirtschaftsgeschichte der Betriebe, die betriebswirtschaftlichen Grundlagen der Volksreise, die Kennzeichnung des Charakters dieser Betriebe, die Neugestaltung der Wirtschaftsrechnung.

Ausführlich sind besonders wichtige, aber bisher wenig behandelte Gebiete dargestellt, so das Reisebüro, die internationalen Reiseabkommen, Gastlichkeit und Gästekultur, die Pacht, die Gründung, der Standort, die Betriebsgröße, das Betriebsende, die Betriebsführung, die Betriebsorganisation, die Privatversicherung, das Steuer- und das Lebensmittelrecht.

Einen besonders großen Umfang nehmen ein die Betriebskunde des Hotels, der Gaststätte, des Kaffees und der Bar, die Behandlung der Küche, des Wein- und Bierkellers, die Nahrungsmittel- und Getränkekunde und vor allen Dingen auch die Technik, die allein mit einem Umfang von 207 Seiten vertreten ist.

Das Handbuch ist die Enzyklopädie der Fremdenverkehrsbetriebe, die nicht versagt, weil alle Sparten des Hotel- und Gaststättengewerbes eine Behandlung erfahren haben. Eine ausführliche Gliederung von 21 Seiten und ein vollständiges Sachregister erleichtern den Gebrauch des umfassenden Werkes.

Das Handbuch, das auf allen Seiten die Hand des erfahrenen Sachkenners verrät, ist als ein gelungenes Werk zu bezeichnen, dem weite Beachtung und Verbreitung zu wünschen ist.

K. O. Hördemann.

Binnenschiffahrtsnachrichten. Herausgegeben vom Zentralausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. und vom Zentral-Verein für Deutsche Binnenschiffahrt e. V., Verlag für Wirtschaftsschrifttum Otto Krauskopf, Wiesbaden; Bezugspreis: Ausgabe A DM 2,40 je Monat; Ausgabe B mit FTB-Frachten- und Tarifanzeiger, Grundgebühr DM 2,40 zusätzlich DM 0,10 je FTB-Blatt.

Die Binnenschiffahrtsnachrichten sind das offizielle Mitteilungsblatt der Spitzenverbände der deutschen Binnenschiffahrt. Weiterhin sind die Binnenschiffahrtsnachrichten das alleinige amtliche Organ für die Veröffentlichungen der Frachtausschußbeschlüsse aller Stromgebiete und der Tarife für die Hafenabgaben und die Hafengebühren in den Binnenhäfen. Alle wichtigen Ereignisse, die die Binnenschiffahrt, die Wasserstraßenbehörden wie auch die verladende Wirtschaft interessieren, werden hier rasch, sachlich und gründlich behandelt.

Die Binnenschiffahrtsnachrichten erscheinen wöchentlich in zwei Ausgaben: der Ausgabe A, der die amtlichen Bekanntmachungen für den Schiffsfahrtsdienst beiliegen, und der Ausgabe B, in der neben den Bekanntmachungen für den Schiffsfahrtsdienst die amtlichen Veröffentlichungen der Binnenschiffahrtstarife im „FTB“-Frachten- und Tarifanzeiger erfolgen. Sowohl die Bekanntmachungen für den Schiffsfahrtsdienst als auch der Frachten- und Tarifanzeiger, der die Frachtausschußbeschlüsse bekannt gibt, erscheinen in Loseblatt-Form und können in Spezialordnern stets griffbereit eingeordnet werden.

In den Binnenschiffahrtsnachrichten erscheinen ständig folgende Artikel und Rubriken, deren Inhalt und Text stets auf Grund amtlicher Nachrichten und Veröffentlichungen gestaltet und überprüft wird: Leitartikel über fachliche, wirtschaftliche, verkehrspolitische u. a. Probleme

der Binnenschiffahrt, aktuelle Nachrichten aus Deutschland und der ganzen Welt, Gesetze und Verordnungen, Mitteilungen aus Verbänden und Vereinen, Rechtsfragen, Fragen des Schiffbaues, Verkehrsberichte, Wasserstandsmeldungen und vieles andere.

Die Binnenschiffahrtsnachrichten werden allen an der Binnenschiffahrt interessierten Kreisen, vor allem den Binnenschiffahrtsbetrieben selbst, den Schiffsbesatzungen, den Verladern, den Wasserstraßenbehörden und Hafenbetrieben, sowie auch den Speditoren und Umschlagsbetrieben von großem Nutzen sein.

Juliane Linden

Leitfaden für das Kraftwagen-Güterfernverkehrswesen. Bearbeitet v. Dipl.-Kfm. W. Herz, Deutscher Verkehrs-Verlag G. m. b. H. Heidelberg, 192 S. DM 4,90.

Als Heft 2 der „Verkehrswissenschaftlichen Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung“ erschien soeben ein Leitfaden für das Kraftwagen-Güterfernverkehrswesen. Obwohl die Verkehrsliteratur bereits über eine stattliche Reihe von Schriften über das Kraftverkehrswesen verfügt, fehlte es bislang immer an einem Werk, das die gesamte Materie des Güterkraftverkehrs, sei es die organisatorische Entwicklung, die gesetzliche Regelung des Güterfern- und -nahverkehrs, die Kraftverkehrsordnung, das Tarifwesen usw., in geschlossener Form darstellt. Der

Bearbeiter, Dipl.-Kfm. Herz, Geschäftsführer der Güterfernverkehrs-Genossenschaft Nord-West e. G. m. b. H., geht von der Entwicklung des Güterfernverkehrs aus, schildert die gesetzlichen Grundlagen des einstigen RKB, um dann den Güterfernverkehr nach 1945 mit seinen organisatorischen Formen darzustellen. In den darauffolgenden Kapiteln behandelt der Verfasser die Nutzlast, den Laderaum und die Auslastungsfähigkeit der Lastkraftwagen sowie die Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs.

Die nun folgenden drei Hauptteile geben das neue Güterkraftverkehrsgesetz, die Kraftverkehrsordnung sowie den Reichskraftwagentarif wieder. Ein besonderer Vorzug dieses Buches liegt darin, daß das umfangreiche Material leicht faßlich und außerordentlich übersichtlich dargestellt ist. In besonders tieferschürfender Form werden die tariflichen Fragen, die durch zahlreiche Frachtberechnungsbeispiele erläutert werden, behandelt. In einem Schlußkapitel werden dann noch alle den internationalen Straßengüterverkehr betreffenden Fragen aufgezeigt.

Das Werk, das aus Schulungsvorträgen entstanden ist, ist nicht nur für den Nachwuchs ein wertvolles Schulungswerk, sondern wird auch dem Praktiker ein geschätzter Ratgeber in allen Zweifelsfragen der Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen, des Frachtrechtes und der Haftpflicht sein.

Hördemann