

Im nächsten Heft
erscheinen u. a. folgende Aufsätze:

Dr. Erich Krien:
**Aufgaben der Novelle
zum Güterkraftverkehrsgesetz**

Prof. Dr. H. R. Meyer:
Probleme schweizerischer Verkehrspolitik

Dr. A. Günther:
**Die Verkehrs- und Tarifpolitik
der niederländischen Eisenbahnen**

Probleme schweizerischer Verkehrspolitik

Von Prof. Dr. H. R. Meyer, Bern

I. Einige Gedanken zum Koordinationsproblem

Wie allgemein bekannt, sind die Eisenbahnen fast in allen Ländern zu eigentlichen Sorgenkindern der Verkehrspolitik geworden. Man wird sagen dürfen, daß ihre Zukunft auf zwei Säulen ruht: erstens auf der Güte der eigenen Leistungen (in diesen Nexus gehört auch das ganze Problem der Durchrationalisierung der Eisenbahnen); zweitens auf einer den Eisenbahnen gerecht werdenden (selbstverständlich aber nicht sie begünstigenden) Verkehrspolitik.

Verkehrspolitisch muß vorausgesetzt werden, daß die Eisenbahnen alle Möglichkeiten der Selbsthilfe ausschöpfen; ohne das könnten staatliche Schutzmaßnahmen nicht als gerechtfertigt gelten. Hier stoßen wir aber schon auf eine erste Problematik. Die einen sagen mit Bezug auf die Eisenbahnen: erst rationalisieren und dann koordinieren, wogegen die Parole anderer lautet: koordinieren, weil bereits ausreichend rationalisiert ist. Wie kommt man aus diesem Dilemma heraus? Man müßte zweifellos den ersteren recht geben, wenn der Rationalisierungsstand der Eisenbahnen unbefriedigend wäre. Entspricht jedoch der Rationalisierungsstand der Eisenbahnen etwa dem industriellen Durchschnitt, dann wird man der erstgenannten These kaum beipflichten können.

Wie verhält es sich nun in Wirklichkeit? Fest steht, daß die Rationalisierung und die organisatorische und arbeitsökonomische Bestgestaltung dauernde Aufgaben der Eisenbahnen sind und bleiben. Unter den schweizerischen Verhältnissen wäre es aber ungerecht zu behaupten, der Status der Eisenbahnen in den genannten Beziehungen sei so, daß koordinatorische Maßnahmen vor der Besserung dieser Beziehungen nicht verantwortet werden könnten.

Von allgemeinem Interesse ist wohl immer die Frage, weshalb man in der Verkehrswirtschaft überhaupt von einem Koordinationsproblem sprechen darf. Bekanntlich sind viele der Meinung, von einem solchen Problem spreche man zu unrecht, und es sei auch in der Verkehrswirtschaft geboten, die Dinge einfach laufen zu lassen. Für gewöhnlich wird dabei auf das Argument verwiesen, so wie die Eisenbahn seinerzeit die Postkutsche verdrängt habe, werde sie nun ihrerseits von neuen und leistungsfähigeren Verkehrsmitteln allmählich verdrängt. Es ist selbstverständlich, daß von einem Problem der Verkehrsordination tatsächlich nicht gesprochen werden dürfte, wenn es sich in diesem Sinne lediglich um ein Problem der technischen Entwicklung handeln würde. Wer dem Problem auf den Grund geht, erkennt freilich, daß es sich in keiner Weise um ein solches Problem der technischen Entwicklung handelt. Vielmehr weiß jeder Fachkundige, daß man in Tat und Wahrheit vor einem inhärenten Ungleichgewicht der Verkehrswirtschaft steht, dem anders als durch koordinationspolitische Maßnahmen nicht beizukommen ist. Mit anderen Worten: in Wirklichkeit sind im Verkehrswesen die technische Entwicklung und weit mehr noch die Auswirkungen der Konkurrenz verzerrt und verfälscht, gerade weil ausreichende koordinationspolitische Maßnahmen fehlen. Verkehrsordination als

echtes volkswirtschaftliches Problem kann nie etwas anderes wollen als echte (unverzerrte und unverfälschte) Konkurrenz unter Wahrung des natürlichen (also des in keiner Weise einseitig begünstigten) technischen Fortschrittes. Nur wo streng gewogene objektive Gründe die Konkurrenz unzweckmäßig erscheinen lassen, sollte sie beschränkt werden. Solche direkte Interventionen müßten deshalb so weit als möglich vermieden werden, weil nach unserer Ueberzeugung indirekte Interventionen, d. h. die Beeinflussung von Daten in jenem Ausmaß, das es erlaubt, die Konkurrenz hernach frei walten zu lassen — unter verschiedensten Gesichtspunkten überlegen sind. Es geht uns somit, soweit immer möglich, auch im Verkehrswesen um die Durchsetzung einer marktwirtschaftlichen Lösung.

Die Hauptursachen des Ungleichgewichtes in der Verkehrswirtschaft sind:

1. das Vorhandensein öffentlicher Verkehrsdienste neben einem freien und privaten Verkehr;
2. die unterschiedliche Gestaltung der Finanzwirtschaft der verschiedenen Verkehrsmittel, insbesondere was deren finanzielle Verantwortung für die festen Anlagen und die Verkehrssicherung anbelangt;
3. die abweichenden Lohn-, Arbeits- und Sozialbedingungen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Die erste und dritte Ungleichartigkeit gehören insofern zusammen, als auch die letztere mit dem Vorhandensein öffentlicher Verkehrsdienste, die sozialpolitisch vorbildliche Arbeitgeber sein sollen, zusammenhängt. Die zweite Ungleichartigkeit stellt Probleme besonderer Art; auf eines davon, auf das sogenannte Straßenkostenproblem, kommen wir noch zurück.

Es kann hier nicht des näheren abgeleitet werden — und ist in dieser Fachzeitschrift wohl auch nicht nötig —, daß eine der wesentlichsten Zielsetzungen der Verkehrspolitik dahin gehen muß, die unentbehrlichen und unersetzbaren öffentlichen Verkehrsmittel in ihrer Existenz zu sichern.

Durch welche Maßnahmen kann dies geschehen? Prinzipiell gibt es nur deren drei — sofern man von der Möglichkeit eines Abbaues des unentbehrlichen und unersetzbaren öffentlichen Verkehrs absieht, und diese Möglichkeit sollte ex definitione außer Betracht fallen.

1. Direkte verkehrsteilende Maßnahmen sorgen dafür, daß der unentbehrliche und unersetzbare öffentliche Verkehr ein ausreichendes Verkehrsvolumen findet. Dieser Weg erfordert aber auch direkte staatliche Interventionen.
2. Jener öffentliche Verkehr kann dauernd auch so gesichert werden, daß man den privaten Verkehr (wobei konkret in erster Linie an den Motorfahrzeugverkehr zu denken ist) über die volle Deckung der anteiligen Straßenkosten hinaus einer echten Fiskalbelastung unterwirft — als Kompensation dafür, daß er die Auflagen einer öffentlichen Verkehrsbedienung nicht zu tragen hat. Der öffentliche Verkehr würde alsdann sozusagen eine Naturalleistung erbringen (eben seine öffentlichen Auflagen), der private Verkehr eine Geldleistung. Ob dabei der ganze Motorfahrzeugverkehr zu erfassen wäre, oder nur die Nutzfahrzeuge (Lastwagen und Cars), oder nur die gewerbsmäßig eingesetzten Nutzfahrzeuge — dies würde wichtige, hier aber nicht zu behandelnde Fragen aufwerfen.

3. Schließlich kann jener öffentliche Verkehr dauernd auch so erhalten werden, daß die öffentliche Hand ihn finanziell laufend stützt. Dies könnte geschehen durch die Verpflichtung zur Deckung entstehender Defizite oder durch den psychologisch und politisch eleganteren Weg der jährlichen Abgeltung der öffentlichen Auflagen.

Der soeben berührte Punkt klingt schweizerischen Ohren gegenwärtig vertraut: die These wird heute stark verfochten, es seien den Eisenbahnen ihre betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Pflichten von der öffentlichen Hand abzugelten. Für den wesentlich kleineren Teil, die betriebsfremden Lasten, hat diese These viel für sich; denn betriebsfremde Lasten gehören keineswegs begrifflich notwendig zu einem öffentlichen Verkehrsdienst. Für den wesentlich größeren Teil, die gemeinwirtschaftlichen Pflichten, erweckt die These jedoch Bedenken. Einem öffentlichen Verkehrsdienst sind gemeinwirtschaftliche Pflichten wesenseigen; sie sind für ihn konstitutiv. Es gibt im Wirtschaftsleben mancherlei andere öffentliche Dienste als die Eisenbahnen. Eines der Hauptbeispiele ist der Post- und Nachrichtenverkehr. Die Wirtschaftspolitik verfährt den öffentlichen Diensten gegenüber in keinem Falle so, daß sie ihnen die öffentlichen Auflagen abgilt; vielmehr werden öffentliche Dienste immer in ausreichendem Maße vor der Bedrohung durch private Konkurrenz geschützt.

Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten der Eisenbahnen könnte aus grundsätzlichen Erwägungen nicht befriedigen: sie führt zu keinem echten Ausgleich und damit zu keinem volkswirtschaftlich befriedigenden Gleichgewicht in der Verkehrswirtschaft. Es ist ein Weg des geringsten Widerstandes: das eigentliche Problem bleibt ungelöst, und man läßt einfach die öffentliche Hand für den Schaden zahlen. Die Grundmängel der Verkehrswirtschaft: die Verkehrshypertrophie und die zu große Zuschußbedürftigkeit der Verkehrswirtschaft, werden nicht beseitigt, sondern im Gegenteil stimuliert und verewigt.

Dennoch sei ausdrücklich betont: wenn alle ausgewogenen Lösungsversuche fehlgeschlagen, wenn in einem Lande wirklich zu wenig Einsicht und zu wenig politisches Realisierungsvermögen vorhanden sein sollten, um einen echten Ausgleich in der Verkehrswirtschaft herbeizuführen, dürfte auch der grundsätzliche Gegner als ultima ratio keinen anderen Weg als den der jährlichen Abgeltung der öffentlichen Auflagen sehen.

II. Eine praktische Koordinationsmaßnahme

In geschilderter Weise stellt sich in den großen Linien das Koordinationsproblem dar. Es zu lösen, muß der (hoffentlich nahen!) Zukunft überlassen bleiben, wobei anzunehmen ist, daß es sich um eine dauernde, nie ein für alle Mal gelöste Aufgabe handelt. Zu hoffen ist, daß die Einzelmaßnahmen, welche zur Lösung beitragen sollen, die skizzierte grundsätzliche Ausrichtung tragen werden. Was ist jetzt schon in koordinationspolitischer Beziehung in der Schweiz verwirklicht worden? Hier soll nur kurz die freiwillige Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße im Rahmen des Güterverkehrsverbandes (GVV) erwähnt werden. Die Autotransportordnung (ATO) zügelte bundesrechtlich während 10 Jahren die gewerbsmäßig eingesetzten Nutzfahrzeuge (Lastwagen und Cars) bestandesmäßig recht straff. Sie ist 1951 durch Volksentscheid gefallen. Im Gegensatz zu dieser verschwundenen öffentlich-rechtlichen Ordnung ist der GVV eine privatrechtliche Vereinbarung

zwischen den Bahnen und den organisierten Ferntransportunternehmern der Straße. Im Rahmen dieser Vereinbarung verpflichten sich die Bahnen, über den bisherigen Umfang hinaus keine eigenen Motorfahrzeuge einzusetzen¹⁾ und von tarifarischen und anderen Kampfmaßnahmen gegen den Ferntransporteurverband abzusehen. Dieser verpflichtet sich — außer mit Zustimmung eines Gemeinschaftsorgans — auf die Vermehrung der Zahl der Fahrzeuge und auf die Vergrößerung ihrer Transportkapazität zu verzichten, die bestehende Preisordnung des Ueberlandverkehrs einzuhalten und dem Personal einen bestimmten sozialpolitischen Standard zu gewähren. Beide Partner haben an der Verbesserung der Wettbewerbsverhältnisse mitzuwirken und in allen Fragen von gegenseitigem Interesse im Schoße des Gemeinschaftsorgans (Zentralstelle) eng zusammenzuarbeiten.

Gemessen an der früheren Angebotskontingentierung gemäß ATO ist der GVV nur ein spärlicher Ersatz. Er erreicht einzig den Ferngüterverkehr, nicht den Nahgüterverkehr und nicht den Carverkehr; ebensowenig den Werkverkehr, der jedoch auch von der ATO nicht erfaßt war. In anderer Richtung geht der GVV auch weiter als die ATO; insbesondere möchte er im Ferngüterverkehr eine gemeinsame Preis- und Wettbewerbspolitik aufrichten.

Auf kurze Sicht ist eine Einigung in den Bestandes- und Kapazitätsfragen noch verhältnismäßig leicht zu erzielen; denn beide Partner haben ein Interesse an einer stark gebremsten Entwicklung. Sehr viel schwieriger ist die Einigung auf tarifarischem Gebiet: hier stoßen zwei Welten aufeinander, die Welt des öffentlichen Verkehrstarifs und die Welt des privaten, rein nach erwerbstrebenden Gesichtspunkten gebildeten Transportpreises. Ohne Lösung der Fragen gemeinsamer Preispolitik kann jedoch die bestandesmäßige Entwicklung auf etwas längere Sicht nicht kontingentiert werden. Solange der Lastwagen einfach den Bahntarif unterbietet, und zwar kräftig unterbietet, wird die Nachfrage nach Lastwagentransportleistungen stetig steigen und damit auf die Dauer jede Bestandes- und Kapazitätsbeschränkung illusorisch machen. Von der Nachfrage her wird alsdann entweder der Ferntransporteurverband gesprengt werden; oder es kommt, wenn dieser hält, zu einer entsprechenden Vermehrung der Außenseiter und des Werkverkehrs. Was aber heißt Einigung im Bereiche der gemeinsamen Preispolitik? Es bedürfte eines ökonomisch eigenständigen Transportpreissystems des Lastwagens und dessen volkswirtschaftliche Synchronisierung mit dem Eisenbahntarif.

III. Das Privatbahnproblem

Die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen ist konsolidierter, als dies bei den Privatbahnen²⁾ im Durchschnitt der Fall ist. Es gibt in der Schweiz 74 Privatbahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs.

¹⁾ Dabei ist zu bemerken, daß die Bundesbahnen heute noch so gut wie keine Motorfahrzeuge einsetzen und daß auch bei den Privatbahnen diese Aktivität — wenngleich etwas entwickelter als bei den SBB — noch durchaus im Anfangsstadium steht.

²⁾ Es handelt sich dabei in der Regel nicht um Bahnen, welche kapitalmäßig Privaten gehören; die sogenannten Privatbahnen stehen ganz überwiegend im Eigentum von Kantonen und Gemeinden. Die Besonderheit liegt darin, daß es Kantone gibt, welche ausschließlich oder überwiegend Bundesbahnlinien besitzen, wogegen andere Kantone ausschließlich oder überwiegend von Privatbahnen bedient werden.

Die Frage lautet: Soll oder kann sich der Bund mit allen in gleicher Weise befassen?

Es erscheint hier zweckmäßig, eine Unterteilung in zwei Gruppen vorzunehmen, nämlich:

1. Privatbahnen, die für die Eidgenossenschaft oder einen größeren Teil derselben von staatspolitischer und volkswirtschaftlicher Bedeutung sind;
2. Privatbahnen von engregionaler Bedeutung.

Hier seien nur die Bahnen der ersten Gruppe behandelt. Für die Bahnen der zweiten Gruppe sollten unseres Erachtens richtigerweise Kantone und Gemeinden die letzte finanzielle Verantwortung tragen. Damit soll nicht gesagt sein, daß der Bund nicht auch hier notfalls einige Subsidien ausrichten kann.

Der Kreis der Privatbahnen der ersten Gruppe ist von einer eidgenössischen Expertenkommission nach unserem Dafürhalten zweckmäßig abgesteckt worden. Es handelt sich nur um 15 Bahnen, die aber die wichtigsten sind und von den rund 2200 km Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs rund 1200 km umfassen. Das gegenwärtige Netz der Bundesbahnen beträgt demgegenüber rund 3000 km.

Welches ist nun im Kern das Privatbahnproblem? Diese 15 Bahnen sind erstens in sehr gefährdeter Finanzlage; zweitens haben sie zum Teil, verglichen mit den Bundesbahnen, stark überhöhte Tarife; drittens ist die Finanzlage der Privatbahnkantone beeinträchtigt.

Wie kann aber das Privatbahnproblem, so wie es von diesen 15 landeswichtigen Privatbahnen gestellt wird, gelöst werden? Hier ist wiederum zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, welche das ganze Problem lösen würden, und solchen, welche den ersten Schritt für eine spätere Lösung bilden, das Problem als Ganzes aber noch ungelöst lassen.

Maßnahmen, welche das Privatbahnproblem als Ganzes lösen würden, müßten nach dem Gesagten die folgenden Zielsetzungen erreichen: erstens eine ausreichende existenzielle Sicherung der betreffenden Privatbahnen; zweitens eine Tarifsenkung bei den betreffenden Privatbahnen; drittens eine ausreichende finanzielle Entlastung der Privatbahnkantone und insbesondere des Kantons Graubünden, der einerseits besonders finanzschwach ist, andererseits aber auf den Kopf der Bevölkerung bezogen die größten Verkehrslasten zu tragen hat (sowohl für das Straßennetz wie für das Bahnnetz). Diese drei Punkte sind die Konstanten jeder ganzen Lösung des Privatbahnproblems.

Wir müssen uns nun einer ebenso wahren wie nüchternen Erkenntnis zuwenden: jede ganze Lösung des Privatbahnproblems kostet Geld. Wenn der Bund die von der eidgenössischen Expertenkommission zur Verstaatlichung vorgeschlagenen Privatbahnen auf der Basis von Bundesbahntarifen erwerben müßte, so hätten diese Bahnen einen negativen Ertragswert von 400 Millionen Franken. Aus einer Reihe von Gründen käme ein Absenken auf das Tarifniveau der Bundesbahnen nicht in Frage, sondern nur eine Tarifannäherung. Die Kosten würden sich so etwa um die Hälfte reduzieren lassen.

Unter dieser Voraussetzung einer bloßen Tarifannäherung würden die genannten drei Konstanten jeder ganzen Lösung des Privatbahnproblems — dieses immer auf die 15 landeswichtigen Privatbahnen bezogen — jährlich 10 bis

15 Millionen Franken kosten. Wie immer lautet die entscheidende Frage: Wer trüge diese Kosten?

Wenn der Bund diese Kosten trägt, dann kann man sich das kaum anders vorstellen als im Rahmen einer neuen Verstaatlichungsaktion. Das ist der von der eidgenössischen Expertenkommission empfohlene Weg. Man könnte aber auch versuchen, den Verkehr selbst diese Kosten tragen zu lassen. In diesem Fall müßte ein Teil der erforderlichen Jahressumme von 10 bis 15 Millionen Franken von den Schweizerischen Bundesbahnen aufgebracht werden. Zu diesem Zweck würde eine geringfügige Tarifierhöhung bei den Bundesbahnen ausreichen, um den 15 landeswichtigen Privatbahnen eine wirksame Tarifannäherung zu ermöglichen. Unter den heutigen Konkurrenzverhältnissen können die Bundesbahnen freilich nicht mehr einfach für die Finanzierung von staatspolitischen Aufgaben herangezogen werden. Es müßte also auf alle Fälle dafür gesorgt werden, daß die Konkurrenzstellung der Bundesbahnen nicht verschlechtert wird. Das frühere Wettbewerbsgleichgewicht wäre wiederhergestellt und die Konkurrenz könnte nicht davon profitieren, daß die Bundesbahnen eine staatspolitische Last übernommen haben, wenn in einem gleichen prozentualen Ausmaß durch Erhöhung des Dieselölzoll der Dieselölpreis verteuert würde. Vom Dieselöl ist die Rede, weil es der Treibstoff der mittleren und schweren Lastwagen und Cars ist, also der Hauptkonkurrenten der Bahnen. Durch die Erhöhung des Dieselölzoll gewänne der Bund die Mittel, um den noch fehlenden Teil der erforderlichen Jahressumme von 10 bis 15 Millionen Franken zu finanzieren.

Eine gewisse Solidaritätsleistung der Schweizerischen Bundesbahnen an die Privatbahnen wäre unter den gemachten Voraussetzungen wohl zu vertreten. Grundsätzlich wird immer betont, in einem ausgewogenen Eisenbahnnetz sollten die guten Linien die schlechten tragen helfen. Gerade das wird zumeist als Hauptvorteil eines das ganze Landesnetz umfassenden Staatsbahnsystems bezeichnet. In der Schweiz besitzen aber die Bundesbahnen verhältnismäßig einen viel höheren Anteil guter Linien als die Privatbahnen. Die Bahnen beklagen sich häufig über die gutschweife und gebietsweise Entrahmung des Verkehrs durch das Motorfahrzeug. Darunter ist die sogenannte „Rosinenpickerei“ verstanden, also einerseits die Überwindung Beförderung hochwertigen Gutes und andererseits die Bevorzugung der starken Verkehrsrelationen. Man könnte in Analogie sagen, daß die Bundesbahnen die Strecken des schweizerischen Eisenbahnnetzes entnehmen, woran freilich nicht die Bundesbahnen schuld sind, sondern der ganze historische Gang der seinerzeitigen Verstaatlichung. Die Bundesbahnen sind um die Jahrhundertwende durch Erwerb der damaligen privaten Hauptbahnen durch die Eidgenossenschaft ins Leben getreten. Es bestand keineswegs die Meinung, daß weitere Verstaatlichungen unterbleiben sollten; tatsächlich sind sie aber aus verschiedenen Gründen unterblieben. Verglichen mit dem Einnahmenschneid der 15 landeswichtigen Privatbahnen sind bei den schweizerischen Bundesbahnen je km Betriebslänge die Personenverkehrseinnahmen dreimal und die Güterverkehrseinnahmen viermal höher.

Die von der Expertenkommission empfohlene Verstaatlichung wie auch die skizzierte Lösung ohne Verstaatlichung sind ganze und grundsätzliche Lösungen des Privatbahnproblems. Beide sind aber politisch sehr schwer zu realisieren. Die letztgenannte Lösung erfordert zudem ein Maß an verkehrspolitischer Konsequenz, das — so bedauerlich es sein mag — praktisch kaum gegeben ist.

Deshalb zeichnet sich als dritter Weg ein Vorgehen in Etappen ab. Das Problem wird sozusagen bei einem Zipfel angepackt werden — dort, wo es am meisten brennt: beim Kanton Graubünden. Dieser Kanton hat der Rhätischen Bahn u. a. 48 Millionen Franken in der Form hypothekarisch sichergestellter Darlehen zugewendet, die heute alle ertraglos sind. Geplant ist die Uebernahme dieser Darlehen durch den Bund oder eine praktisch gleichwertige Zinsausfallgarantie. Das Privatbahnproblem als solches wird so zwar nicht ganz und grundsätzlich gelöst — aber eine solche Lösung würde für später auch nicht verbaut —, und man kann dann mit bezug auf das Gesamtproblem nur hoffen: kommt Zeit, kommt Rat. Oder vielleicht müßte man eher hoffen, daß mit der Zeit auch vermehrtes politisches Realisierungsvermögen kommt; denn es fehlt ja weniger am „Rat“, indem diese Probleme fachlich durchaus überblickt werden können.

IV. Der Motorfahrzeugverkehr und die Straßenkosten

Aus einer Reihe von wichtigen volkswirtschaftlichen und finanzwirtschaftlichen Gründen sollte darnach gestrebt werden, den Selbsterhaltungsgrad des Verkehrswesens zu steigern. Wir können hier die Selbsterhaltungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel — Eisenbahnen, motorisierter Straßenverkehr, Schifffahrt, Luftverkehr — nicht analysieren, sondern müssen das Resultat der Analyse vorwegnehmen: der Motorfahrzeugverkehr ist heute am ehesten befähigt, die volle Selbsterhaltung zu erbringen.

Der Motorfahrzeugverkehr ist heute längst über sein Kindheitsstadium hinausgewachsen. Er ist zum reifen Wirtschaftszweig geworden, ja er ist einer der kräftigsten und zukunftsreichsten Wirtschaftszweige schlechthin. Es ist klar, daß unter diesen Umständen vom Motorfahrzeugverkehr volle finanzielle Selbsterhaltung auch bezüglich der ihm anlastbaren Straßenkosten gefordert werden muß — Straßenkosten im weitesten Sinne verstanden, nämlich als Kosten für Straßen, Parkplätze, Sicherungsanlagen, Verkehrspolizei, Straßenverwaltung. Für die Notwendigkeit, vom Motorfahrzeugverkehr die volle Selbsterhaltung zu fordern, gibt es neben generellen Gründen eine Reihe von speziellen Gründen. Wenigstens zwei davon seien hier genannt:

1. Es wäre volkswirtschaftlich sinnlos, den privaten Motorfahrzeugverkehr — und vor allem jene Teile dieses Verkehrs, welche gegenüber dem öffentlichen Verkehr die größte Konkurrenzwirkung entfalten, also den motorisierten Schwerverkehr — über die Straßenkosten aus allgemeinen Steuermitteln zu subventionieren, den öffentlichen Verkehr dadurch noch hilfebedürftiger zu machen und die vergrößerten Defizite des öffentlichen Verkehrs ebenfalls wiederum aus allgemeinen Steuermitteln zu decken.

2. Bisher wurden alle Finanzleistungen des Motorfahrzeugverkehrs an die öffentliche Hand als „Fiskalbelastung“ bezeichnet. Dies ist aber offensichtlich falsch. Es ist vielmehr ein elementares ökonomisches Erfordernis, endlich Klarheit darüber zu schaffen, welcher Teil der Finanzleistungen des Motorfahrzeugverkehrs als allgemein wirtschaftsüblich mit der Straßenrechnung nichts zu tun hat (z. B. Umsatzsteuer), welcher Teil bloße Kostendeckung verkörpert und welcher Teil endlich eine spezifische Fiskalbelastung darstellt. Alle in einer Straßenrechnung zu berücksichtigenden Finanzleistungen des Motorfahrzeugverkehrs sind bis zur Eigenwirtschaftlichkeit als bloße Kostendeckung anzusprechen. Erst darüber hinaus fängt die spezifische Fiskalbelastung an —, und so wird denn die Straßenrechnung zu zeigen vermögen, ob und in welchem Umfange der Motorfahrzeugverkehr als Ganzes und die

einzelnen Motorfahrzeugkategorien und Motorfahrzeuge subventioniert oder fiskalisch belastet sind. Sofern eine echte Fiskalbelastung überhaupt besteht, wird sie nur einen kleinen Bruchteil dessen betragen, was bisher als „Fiskalbelastung“ des Motorfahrzeugverkehrs bezeichnet wurde. — Es ist wirklich hohe Zeit, die Verwechslung solch grundlegender Begriffe wie Kostendeckung und echte Fiskalbelastung zu überwinden. Es wäre ja ebenfalls abwegig, wenn etwa die Eisenbahnen Aufwendungen für die Abschreibung fester Anlagen, für den Unterhalt solcher Anlagen, für Sicherungseinrichtungen, als „Fiskalbelastung“ bezeichnen würden.

Als praktisch gegebener Sachverhalt kann also festgehalten werden, daß beim Motorfahrzeugverkehr offensichtlich der Schlüssel für die Annäherung an die selbsttragende Verkehrswirtschaft liegt; denn er ist der einzige Verkehrsträger, der leistungsfähig und zukunftsreich genug ist, um in dieser Richtung den Anfang zu machen. Ist dieser Schritt zurückgelegt, so ist ipso facto auch die Selbsterhaltungsmöglichkeit des Eisenbahnverkehrs größer geworden, und diese Möglichkeit muß hernach auch ausgeschöpft werden. Konkreter ausgedrückt: wenn der Kostenpegel des Motorfahrzeugverkehrs einen höheren Stand anzeigt, so gewinnen auch die Eisenbahnen einen größeren Spielraum in ihrer Tarifpolitik, und dies müssen sie zwecks Steigerung ihres eigenen Selbsterhaltungsgrades ausnützen. Freilich setzt dies dann auch seitens der Tarifaufsichtsbehörde der Eisenbahnen eine konsequente Haltung voraus.

Es ist nun die Straßenrechnung selbst ins Auge zu fassen. Als rechnungs-technisches Problem ist sie nicht einfach, jedoch durchaus lösbar. Ein einwandfreies Ergebnis kann nicht besser gewährleistet werden, als wenn auf Grund verschiedener Berechnungsmethoden sich ein Resultat von gleicher Größenordnung ergibt. Die Bundesbehörden sind daran, in diesem Sinne vorzugehen. Sie wählen dabei die folgenden Varianten:

1. eine Zusatzkostenrechnung³⁾ auf der Basis der Fragestellung, welches die vom Automobil verursachten Mehrkosten der öffentlichen Hand seien; daß einer Zusatzkostenrechnung keine Vollertragsrechnung gegenübergestellt werden kann, versteht sich von selbst;
2. eine Zusatzkostenrechnung mit einem Gemeinkostenzuschlag;
3. eine Berechnung nach dem Benützungsprinzip, das vom sogenannten „Professorengutachten“⁴⁾ grundsätzlich gut entwickelt worden ist, das jedoch einer Revision des Maßstabes bedurfte.

³⁾ Dies ist die fachlich richtige Bezeichnung, nicht die dafür auch verwendete Bezeichnung „Kausalitätsprinzip“. Bei echter Kausalität müßte es so sein, daß die nicht vom Motorfahrzeugverkehr verursachten Straßenkosten vom übrigen Straßenverkehr verursacht sind, was nicht der Fall ist; man rechnet vielmehr bei dieser Methode von vornherein mit rund 50% Kostentragung durch die öffentliche Hand und beschäftigt sich mit den vom übrigen Straßenverkehr verursachten Kosten überhaupt nicht. Auch dies zeigt, daß hier einzig eine vom Motorfahrzeugverkehr aus gesehene Zusatzkostenrechnung vorliegt. — Ferner müßte bei echter Kausalität die Umkehrung der Fragestellung zum gleichen Ergebnis führen. Ermittelt man aber die vom übrigen Straßenverkehr verursachten Kosten, die äußerst geringfügig sind, so kommt man für den Motorfahrzeugverkehr zu einem ganz anderen — und viel ungünstigeren — Ergebnis. Echte Kausalität würde auch bedingen, daß dem Motorfahrzeugverkehr ein Teil der Schäden aus Straßenverkehrsunfällen, die jährlich auf über eine Viertelmilliarde Franken beziffert werden, angelastet wird. Er käme alsdann wesentlich schlechter weg als unter den drei oben skizzierten Varianten.

⁴⁾ Es handelt sich um ein amtlich eingeholtes Gutachten, das von vier Hochschulprofessoren wirtschaftswissenschaftlicher Richtung und einem Kantoningenieur erstattet wurde.

Da es sich bei den Varianten 2 und 3 um Vollkostenrechnungen handelt, sind hier auf der Ertragsseite alle spezifischen (nicht allgemein wirtschaftsüblichen) Finanzleistungen des Motorfahrzeugverkehrs einzubeziehen.

Mit der Lösung der Frage, für welchen Teil der Straßenkosten der Motorfahrzeugverkehr aufzukommen hat, ist das Problem, welches es hier zu entscheiden gilt, nicht abschließend entschieden. In der Schweiz liegen die jährlichen Straßenkosten der Kantone und Gemeinden zurzeit zwischen 250 und 300 Millionen Franken. Wenn feststeht, welcher Teil dieser Jahreskosten vom Motorfahrzeugverkehr zu tragen ist, so bleibt damit doch noch offen, wie dieser Teil auf die einzelnen Motorfahrzeugkategorien und letzten Endes auf das einzelne Motorfahrzeug verteilt werden soll. Gerade der letzte Punkt ist für die Halter eines Motorfahrzeuges wie auch für die Finanzverwaltungen des Bundes und der Kantone von besonderer praktischer Bedeutung. Verkehrspolitisch ist es besonders wichtig, den motorisierten Schwerverkehr auf der Straße (mittelschwere und schwere Lastwagen und Lastenzüge sowie Cars) kostengerecht zu belasten. Es versteht sich ja von selbst, daß das Straßenkosten-Soll des Motorfahrzeugverkehrs nicht einfach durch die Anzahl der vorhandenen Motorfahrzeuge dividiert werden kann. Sonst würden eine Lambretta und ein schwerer Lastenzug gleich belastet. Vielmehr ist nach einer bestimmten Formel dem technischen und ökonomischen „Gewicht“ der Fahrzeuge Rechnung zu tragen.

Selbstverständlich wird die Straßenrechnung mit ihren beiden Hauptaufgaben: der Ermittlung des Straßenkosten-Soll des Motorfahrzeugverkehrs und der Verteilung dieses Soll auf die einzelnen Motorfahrzeuge, von Interessenten im einen oder im anderen Lager stets angefochten werden. Mit anderen Worten: eine Straßenrechnung, der die Interessenten aus den verschiedensten Lagern zustimmen würden, gibt es nicht. Die Aufgabe, welche sich den Behörden stellt, kann denn auch nur die sein, die Straßenrechnung so sorgfältig und sachkundig vorzubereiten, daß neutral denkende Fachleute beipflichten müssen. In diesem Sinne werden die zuständigen Bundesbehörden ihre Arbeit einem noch zu bestellenden besonderen Gremium vorlegen. Nach erfolgter Bereinigung wird es für die Behörden darum gehen, zu handeln — mit dem Mut, den ein sauberes fachliches Gewissen verleiht.

V. Die Hoahrheinschiffahrt

Staatsrechtlich steht eindeutig fest, daß sich die Schweiz verpflichtet hat, die Hoahrheinschiffahrt zu erstreben. Sie hat aber den Vorbehalt angebracht, „die wirtschaftlichen Verhältnisse müßten die Ausführung des Werkes möglich erscheinen lassen“.

Durch Vorstöße im Parlament ist der Bundesrat infolgedessen aufgefordert worden, die Wirtschaftlichkeit der Hoahrheinschiffahrt abzuklären und darüber Bericht zu erstatten. Die Untersuchungen werden vom Eidgenössischen Wasserwirtschaftsamt durchgeführt, das jedoch seinen Bericht an den Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements⁵⁾ noch nicht erstattet hat. Hernach ist vorgesehen, jenen Bericht zuerst departementsintern und dann bundesintern, d. h. zwischen den einzelnen Departementen des Bundes zu bereinigen, und dann erst wird sich der Bundesrat selbst seine Meinung bilden können.

⁵⁾ Diesen historischen Namen trägt in der Schweiz jener Zweig der Bundesverwaltung, der im Ausland zumeist Verkehrsministerium heißt.

Es wird darauf zu achten sein, daß in den volkswirtschaftlichen Untersuchungen über die Hoahrheinschiffahrt die maßgebenden Vorfragen richtig abgeklärt werden:

1. Der Nordostschweiz kann es nicht erlassen werden, substantiell nachzuweisen, daß ihre Transportkostenbelastung im Vergleich zu anderen Landesgegenden besonders drückend ist. Ob nun dieser Beweis geleistet werden kann oder nicht, so zwingt er dazu, sich mit den maßgebenden Vorfragen gründlich zu befassen — und das hat allein schon sein Gutes.

2. Angenommen, es würde der Nordostschweiz gelingen, fundiert nachzuweisen, daß ihre Transportkostenbelastung erheblich größer ist als jene anderer Landesgegenden. Grundsätzlich wäre damit noch nicht erwiesen, daß der Hoahrhein-ausbau das geeignete Mittel zur Verbesserung dieses Zustandes ist. Zunächst wäre abzuklären, ob eine Hilfe durch Sondertarife der Bundesbahnen an bestimmte Unternehmungen oder Wirtschaftszweige nicht ausreicht. Genügt das nicht, so stellt sich vielleicht heraus, daß eine subventionsweise erzielte Verbilligung der Eisenbahnfrachten für alle schiffsfähigen Güter mit geringerem Aufwand eine größere Verbilligung herbeiführt als im Falle des Baues des Schiffahrtsweges. Ist auch dem nicht so, dann erst ist im Bau des Schiffahrtsweges das geeignetste Mittel zur Erreichung des erstrebten Zieles zu erblicken.

So dürfte das Problem von der beteiligten Landesgegend aus zu betrachten sein. Wie sieht es aus, wenn man es von der Volkswirtschaft her beurteilt? Volkswirtschaftlich kommt es im entscheidenden Punkt darauf an, ob die volkswirtschaftliche Bilanz des neuen Wasserstraßenprojekts positiv ausfällt oder nicht. Eine neue Wasserstraße ist demnach gerechtfertigt, wenn sie ihre vollen Kosten (insbesondere also einschließlich Verzinsung und Abschreibung der festen Anlagen) sowie den durch sie verursachten volkswirtschaftlichen Mehraufwand (verursacht z. B. durch die Entwertung bestehender Verkehrsmittel oder Verkehrsanlagen⁶⁾) deckt, dennoch aber niedrigere Transportpreise als die bestehenden Verkehrsmittel anzubieten vermag.

Es ist freilich zu Recht gesagt worden, nach diesem Grundsatz erhalte man wohl fast in aller Regel einen vergrößerten volkswirtschaftlichen Aufwand für Verkehrszwecke und schließe somit praktisch jedes neue Wasserstraßenprojekt aus. Letzteres trifft jedoch nicht zu; denn ein vergrößerter volkswirtschaftlicher Aufwand für Verkehrszwecke kann jederzeit dann hingenommen werden, wenn seinetwegen der volkswirtschaftliche Ertrag nachweisbar mehr als entsprechend steigt. Nachweisbar sei hier betont, denn in diesen entscheidenden Punkten darf man nicht behaupten, sondern muß beweisen.

In der Frage der Hoahrheinschiffahrt bestreben sich die Bundesbehörden, das Menschenmögliche zu tun, um eine objektive Abklärung zu schaffen. Ist die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit noch nicht gegeben, so sollte der Ausbau unterbleiben. Ist die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit aber gegeben, so können unseres Erachtens auch die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Opposition einstellen; denn bei einer auf unbeschränkte Dauer berechneten Unternehmung wie die Bundesbahnen fällt das volkswirtschaftlich Richtige letzten Endes mit dem unternehmungswirtschaftlich Gebotenen zusammen.

⁶⁾ Die Entwertung bestehender Verkehrsmittel oder Verkehrsanlagen kann freilich nicht einfach auf der Grundlage des Verkehrsanzuges beurteilt werden. Die bei ihnen nach Hinzutreten des neuen Verkehrsweges möglichen Einsparungen sind ebenfalls zu berücksichtigen. Praktisch fallen diese Einsparungen allerdings bei den hier gegebenen Kostenstrukturen nicht sehr ins Gewicht.

Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

I

Die verkehrspolitische Lage in Frankreich

Der französische Straßenverkehr kann seine Beförderungspreise praktisch nach eigenem Ermessen festsetzen. Das Dekret vom 12. November 1938 brachte die Kontingentierung sowohl des Güternah- wie des Güterfernverkehrs. Während aber der Kurzstreckenbetrieb mit besonderer ministerieller Erlaubnis von neuen Transportunternehmungen aufgenommen werden kann, wurde der Güterfernverkehr auf der Grundlage des Standes vom 21. April 1934 stark kontingentiert. Bis auf den heutigen Tag dürfen diese öffentlichen Unternehmer nur mit derselben Anzahl Lastwagen auf denselben Wegen zwischen denselben Orten den Verkehr mit denselben Gütern bedienen, wie er 1934 tatsächlich von ihnen durchgeführt worden ist. Auch im Werkfernverkehr ist die Zahl der Lastkraftwagen über 12 t kontingentiert. Das Kontingentierungsdekret vom 14. November 1949 brachte insofern eine weitere Verschärfung, als die Aufsichtsbehörden es seitdem in der Hand haben, notfalls die Zahl der im Fernverkehr zugelassenen Straßenunternehmungen ohne Angabe von Gründen zu vermindern.

Auch die französische Gesetzgebung hat indessen die Abwanderung hochwertiger Güter von der Schiene auf die Landstraße nicht verhindern können. Französische Eisenbahnfachleute bezifferten 1949 den Frachtausfall der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) durch den Wettbewerb des Lastkraftwagens auf 25 % ihrer Gesamteinnahmen im Güterverkehr. Die ständig zunehmende Konkurrenz des Straßenverkehrs ist die Ursache der seit 1947 erfolgten grundlegenden Wandlungen der französischen Eisenbahngütertarifpolitik.

In Frankreich sind die Kriegsschäden der Eisenbahnen vom Staat übernommen und beseitigt worden. Der Staat befriedigte aus eigenen Mitteln auch den erheblichen Nachholbedarf der SNCF. Schließlich ermöglichte er der SNCF durch Zurverfügungstellung beträchtlicher Geldmittel eine großzügige Rationalisierung. Der Güterverkehr der SNCF überschritt 1952 den Stand von 1938 mengenmäßig um 31,1 %, nach den tkm-Leistungen sogar um 67,2 %. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß Frankreichs Wirtschaft 1938 die Folgen der Weltwirtschaftskrise von 1931 noch nicht überwunden hatte. Nur so erklärt es sich, daß der Güterverkehr der französischen Eisenbahnen 1952 der Menge nach erst 76,6 % des Umfanges von 1929 erreichte. Die tkm-Leistungen waren allerdings 1952 um 6 % höher als 1929. Auch in Frankreich sind im Güterverkehr der Eisenbahnen die durchschnittlichen Entfernungen seit dem Kriege beträchtlich gestiegen und zwar von 200 km 1938 auf 256 km 1952.

Auch die SNCF wurde seit dem Kriege in eine chronische Verlustwirtschaft verstrickt. 1952 stellte sich ihr Defizit auf 1,1 Milliarden DM. Hierfür ist aber

die SNCF nicht verantwortlich. Ihre hohen Verluste erklären sich aus der wirtschafts- und innenpolitisch begründeten beharrlichen Weigerung jeder französischen Regierung, die Tarife der SNCF dem allgemeinen Preisniveau anzugleichen. 1952 betrug der Einnahmeindex der SNCF im Güterverkehr 1854 und im Personenverkehr 1677. Im gleichen Jahr stellte sich in Frankreich der Großhandelsindex auf 2682 und der Index der Verbraucherpreise auf 2464 (1938 immer = 100). Obwohl das französische Preisniveau wesentlich über dem deutschen liegt, zeigen die vergleichbaren Frachten der SNCF in ihrer absoluten Höhe eine überraschende Übereinstimmung mit denen der Deutschen Bundesbahn.

II

Die Preisgabe des Werttarifsystems durch die Tarifreform vom 17. 3. 1947

Die Tarifreform von 1947 brachte erstmalig die Anpassung des Tarifsystems der SNCF an die Selbstkosten. Die Errechnung ihrer Frachtsätze erfolgt seitdem:¹⁾

a) nach den durchschnittlichen Selbstkosten des Kraftwagengewerbes als oberste Grenze (Plafond)

b) nach den partiellen Selbstkosten der SNCF als unterste Grenze (Plancher).

Der französische Wagenladungstarif enthält 25 Gütergruppen. Kapitel 1 der Anwendungstarife Nr. 1—25 entspricht dem deutschen Regeltarif. Die übrigen Kapitel eines jeden Anwendungstarifs enthalten Ausnahmetarife. Die Kapitel 2—51 beziehen sich auf allgemeine und besondere Ausnahmetarife des französischen Binnenverkehrs. Die in den Kapiteln 101—151 genannten Ausnahmetarife begünstigen den nationalen Außenhandel, insbesondere über die französischen Seehäfen.

Den Anwendungstarifen sind die Nummern der in Frage kommenden Baremes (Frachtsatzzeiger) zu entnehmen. Die Baremes gliedern sich in drei Familien:

Nr. 1—99 mit schwacher Entfernungsstaffel

Nr. 101—194 mit mittlerer Entfernungsstaffel

Nr. 201—290 mit starker Entfernungsstaffel.

Dazu kommt noch eine vierte Frachtsatzfamilie. Sie beginnt mit Nr. 301 und reicht mit erheblichen Unterbrechungen bis Nr. 397.

Die Frachtsätze fallen mit steigender Bareme-Nummer. Der Frachtunterschied zwischen zwei innerhalb einer Frachtsatzfamilie aufeinander folgenden Baremes beträgt 2,531 %. Von den französischen Tarifeuren wird diese Frachtspanne „cran“ genannt.

Um der ständig zunehmenden „Entrahmung“ ihres Güterverkehrs durch den Lastkraftwagen entgegenzuwirken, ersetzte die SNCF 1947 das Werttarifsystem durch das Wagenraumsystem. Der französische Regeltarif zählt heute 4 Tarifklassen.²⁾ Die Einstufung der Güter in die 4 „Serien“ erfolgt nicht mehr nach dem Wert bzw. Belastbarkeitsprinzip, sondern nach dem Gesichtspunkt der Wagenraumausnutzung.

¹⁾ Nach den Feststellungen der SNCF betragen die auf den gesamten Güterverkehr bezogenen vollen Selbstkosten

für die SNCF 2,7 ffr. = 3,27 Pf je tkm,

für den gewerblichen Straßenverkehr 7,0 ffr. = 8,47 Pf je tkm.

Bei den partiellen Selbstkosten handelt es sich um die beweglichen Kosten.

²⁾ Von 1947 bis 1951 bestanden sogar nur 3 Tarifklassen. Vor dem Kriege zählte der französische Gütertarif 6 Wertklassen.

Maßgebend für die Eingliederung aller Güter der Anwendungstarife Nr. 1—25 ist die normalerweise in einem 20-t-Wagen unterzubringende Gütermenge. Für jede Serie gilt eine Hauptklasse. Sie beträgt für Güter der

Serie 1	5 t
Serie 2	7 bzw. 8 t
Serie 3	10 bzw. 12 t
Serie 4	15 bzw. 20 t

Jede Serie enthält Nebenklassen und zwar

Serie 1	2 t und 3 t
Serie 2	3 t und 5 t
Serie 3	5 t, 7 t und 8 t
Serie 4	5 t, 7 t, 8 t, 10 t und 12 t.

Folgende Uebersicht nennt:

Die den Selbstkosten des gewerblichen Straßenverkehrs angepaßten Höchstfrachtsätze (Baremes-Plafond) für die Haupt- und Nebenklassen.

	2 t	3 t	5 t	7 t	8 t	10 t	12 t	15 t	20 t
Serie 1	19	24	36						
Serie 2		26	38	44	47				
Serie 3			40	46	48	52	55		
Serie 4			40	46	48	52	55	57	59

Die Frachtsätze des Baremes 220 entsprechen den vollen Selbstkosten (prix de revient total = feste und bewegliche Durchschnittskosten). Die unterste Selbstkostengrenze der SNCF (prix de revient partiel) gibt Bareme 270 wieder (Plancher).

Die Höchstfrachtsätze für gleich große Mengen sind nur bei den Serien 3 und 4 die gleichen. Güter der Serie 1 zahlen bei Aufgabe von 3 t und 5 t rd. 5 % mehr Höchstfracht als solche der Serie 2. Die Höchstfrachten der Serien 3 und 4 unterschreiten diejenigen der Serie 1 bei 5 t um 10 % und diejenigen der Serie 2 bei 5 t und 7 t um 5 %. Im Fall der Aufgabe von 8 t erfreuen sich die Serien 3 und 4 Höchstfrachten, die 2,5 % niedriger als diejenigen der Serie 2 sind. Der Eisenbahn entstehen indessen bei der Beförderung der gleichen Mengen und Gewichtseinheit auf gleiche Entfernung stets die gleichen Selbstkosten. Es liegt hier somit eine Verletzung des Wagenraumprinzips vor, die nur aus den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der SNCF zu erklären ist.

In gleicher Richtung wirkt der Umstand, daß die SNCF bei sämtlichen Regeltarifklassen von den Möglichkeiten der Frachtendifferenzierung Gebrauch macht. Größere Bedeutung hat die Unterschreitung der Höchstfrachten bei Gütern der Serie 3. Am ausgeprägtesten ist aber der Verzicht auf die Berechnung der Höchstfrachten bei frachtempfindlichen Massengütern der Serie 4. Hier werden besonders für weitere Entfernungen sehr niedrige Regelfrachtsätze berechnet.

Es muß noch auf einen weiteren Verstoß der SNCF gegen das Wagenraumsystem hingewiesen werden. Bei einer Sendung, deren Gewicht höher ist als das im Tarif für eine Wagenladung vorgeschriebene Mindestgewicht wird nach Kapitel VI, Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen der SNCF die Fracht für das Gesamtgewicht nach den Sätzen dieses Tarifs berechnet, wenn die Sendung in einem Wagen verladen ist. Das bedeutet, daß die Hauptklassen der einzelnen Serien auch dann gelten, wenn die für sie angesetzten Mindestmengen überschritten werden. Angesichts der geringen Ladungseinheiten der Haupt-

klassen der Serien 1 bis 3 setzt sich die SNCF mit dieser Vorschrift in Widerspruch zu ihren Bemühungen um größtmögliche Ausnutzung ihres Wagenraums. Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen begünstigt zweifellos die Fertigwarenindustrie der rohstoffarmen Gebiete auf Kosten derjenigen der Ballungsräume und trägt zur Aufrechterhaltung des gemeinwirtschaftlichen Charakters des französischen Eisenbahngütertarifs bei. Hierfür nur ein Beispiel: Die Hauptklasse für unverpackte Maschinen und Triebwerke beträgt 7 t. Im Gegensatz zu der dezentralisierten Industrie sind die Fabrikanten in den Ballungsräumen häufig in der Lage, bei dieser Güterart 15 t in einem Wagen zum Versand zu bringen. Sie müssen aber nichtsdestoweniger in diesen Fällen die sehr hohen Frachtsätze für 7 t bezahlen.

Die SNCF hat das Werttarifsystem aufgegeben. So werden Benzin, Dieselöl, Heizöl und rohes Erdöl trotz ihres unterschiedlichen Werts zu den gleichen Regelfrachtsätzen befördert. Bei Aufgabe von 20 t sind die Frachten für Zucker und Linoleum, die in Deutschland der obersten Wagenladungsklasse angehören, nicht höher als diejenigen für Steinsalz auf Entfernungen bis zu 499 km. Kupfer und Zinn gehören der Serie 4 an. Da für sie die Hauptklasse 15 t gilt, überschreiten ihre Frachtsätze diejenigen für Walzeisen bei 20 t um 5 %. Die Bundesbahn hat demgegenüber die NE-Metalle in die höchste Regeltarifklasse verwiesen. Im Fall der Aufgabe von 15 t werden Kaffee, Kakao und Schokolade zu denselben Frachtsätzen wie Sauerkraut gefahren. Auf Entfernungen von bis zu 299 km gelten für Schreibhefte und Geschäftsbücher die gleichen Frachtsätze wie für Papierabfälle. Weizen, der in der Bundesrepublik nach D — 4 % tarifiert, erfreut sich in Frankreich der niedrigsten Regeltariffrachten.

Von einer reinen Anwendung des Wagenraumsystems ist indessen in Frankreich keine Rede. Die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem erfolgte in einer Form, die es der SNCF ermöglichte, den gemeinwirtschaftlichen Charakter ihres Eisenbahngütertarifs weitgehend aufrecht zu erhalten. Das französische Wagenraumsystem hat auch die Raumordnung viel weniger beeinträchtigt, als in Deutschland allgemein angenommen wird.

Zur gleichen Zeit, als sich die Bundesbahn um die weitere Abtarifizierung der oberen Wagenladungsklassen bemühte, entschloß sich die SNCF zu einer Tarifserhöhung, von der die Wagenladungen von 15 t und darüber ausgeschlossen blieben. Im Wagenladungsverkehr wurden mit Wirkung vom 13. Mai 1953 angehoben:

die 12- und 10-t-Sätze	um 1 Bareme
die 8- und 7-t-Sätze	um 3 Baremes
die 5-, 4- u. 3-t-Sätze	um 5 Baremes

Diese Tarifänderung bedeutete eine weitere Stärkung der dezentralisierten Industrie Frankreichs.

Dank der weitgehenden Frachtdifferenzierung innerhalb aller Serien, die von Serie zu Serie zunimmt, kommt der französische Regeltarif mit 4 Tarifklassen aus. Die von der Bundesbahn am 1. August 1953 vorgenommene Abkappung der oberen Wagenladungsklassen führte zu einem wesentlich schärferen Abbau der Wertstaffel, als dies in Frankreich durch die Aufgabe des Werttarifsystems geschehen ist.

Recht instruktiv ist die nachstehende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der Hauptklassen für Güter der obersten Wagenladungsklasse und für Kohlen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

SNCF	a) April 1953	100 : 47,0
	b) Juni 1953	100 : 41,5
Bundesbahn	a) Juni 1953	100 : 46,2
	b) August 1953	100 : 57,7

Die der vorstehenden Uebersicht zu Grunde gelegten Frachtsätze beziehen sich sämtlich auf die Gewichtseinheit 100 kg. Trotzdem könnte der Einwand erhoben werden, daß man das französische und das deutsche Spannungsverhältnis wegen der verschiedenen Maßgrößen gar nicht miteinander vergleichen kann. Hierzu ist folgendes zu bemerken.

Die Bundesbahn wendet für alle 7 Regeltarifklassen die 15-t-Hauptklasse an. Dagegen hat jede der 4 Güterserien der SNCF ihre eigene Hauptklasse. Sie beträgt bei der obersten Tarifklasse 5 t. Dagegen gilt für Güter der Serie 4 die 20-t-Hauptklasse.

Obwohl auch in Deutschland Kohlen praktisch nur in Sendungen von 20 t und darüber zur Beförderung gelangen, berechnet die Bundesbahn bei der Beförderung von Kohlen nach der Hauptklasse die 15-t-Sätze. Es ist also nicht unlogisch, wenn in unserer Uebersicht die französischen 20-t-Frachten den deutschen 15-t-Frachten gegenübergestellt worden sind.

Schwieriger liegen die Verhältnisse bei den Gütern der obersten Wagenladungsklasse. Wie bereits dargelegt, muß der französische Verloader von Gütern der Serie 1 auch dann die Sätze der 5-t-Hauptklasse bezahlen, wenn er der SNCF 10 t oder 15 t in einem Wagen zur Beförderung übergibt. Soweit von sämtlichen Verladern für Güter der Serie 1 die Sätze der Hauptklasse in Anspruch genommen werden, ist somit in Frankreich die verkehrsunünstig gelegene Industrie mit der Industrie der Großstädte und der Ballungsräume tariflich gleichgestellt.

Das gleiche gilt aber nicht für die Bundesrepublik Deutschland. Die Fertigwarenindustrie Nordrhein-Westfalens ist nicht selten in der Lage, auch Güter der Tarifklasse A in Einzelsendungen von 10 oder gar 15 t zum Versand zu bringen. Dagegen fällt es der dezentralisierten Industrie schon schwer, beim Fertigwarenversand in den Genuß der 5-t-Nebenklasse zu kommen.

Hieraus folgt, daß das französische Spannungsverhältnis die tatsächliche Bedeutung des Regeltarifs für den industriellen Standort klarer widerspiegelt als das für die Bundesbahn errechnete Spannungsverhältnis. Der Vollständigkeit halber bringen wir noch die folgende Uebersicht.

Das Spannungsverhältnis zwischen den 5-t-Sätzen der obersten Tarifklasse und den Frachtsätzen der Hauptklasse für Kohlen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

SNCF	a) April 1953	100 : 47,0
	b) Juni 1953	100 : 41,5
Bundesbahn	a) Juni 1953	100 : 42,5
	b) August 1953	100 : 53,2

Ebenso wichtig wie das Spannungsverhältnis zwischen der obersten und der untersten Regeltarifklasse ist die Spanne zwischen den Frachten für Fertigwaren

und denjenigen der zu ihrer Herstellung notwendigen Vorprodukte. Auch in dieser Hinsicht hat das Wagenraumsystem zu keiner ernststen Schädigung der Industrie der wirtschaftsschwachen Gebiete geführt.

Die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem bedeutet zweifellos für bestimmte Zweige der französischen materialbetonten Industrie eisen- und kohlenarmer Räume die Beschränkung ihres Absatzes auf die nächste Umgebung. Bei der Beförderung von Bolzen, Muttern und Schrauben, von Ketten, Nägeln und Stiften sowie von eisernen Pfosten, Stützen und Trägern für Leitungen berechnet die SNCF die gleichen Frachtsätze wie für das Vorprodukt Walzeisen. Demgegenüber tarifieren in Deutschland seit altersher Schrauben, Muttern und Bolzen nach der Regelklasse B und die übrigen genannten Erzeugnisse nach Klasse C.

Eine ganze Reihe schwerer Erzeugnisse der französischen materialorientierten Eisenindustrie gehört indessen der Serie 3 an, deren Hauptklasse im allgemeinen 12 t, manchmal sogar nur 10 t beträgt. Wegen Artikel 51 der Allgemeinen Tarifbestimmungen müssen die für sie geltenden recht hohen Frachtsätze auch bei Aufgabe von 15 oder 20 t bezahlt werden.

Eisenkonstruktionsteile tarifieren in Deutschland nach Klasse C. Die SNCF berechnet für sie die Sätze der Hauptklasse 10 t. Hierauf ist es zurückzuführen, daß die in den wirtschaftsschwachen Gebieten ansässigen Hersteller von Eisenbauwerkteilen durch das französische Wagenraumsystem stärker als durch das deutsche Werttarifsystem begünstigt werden. Hiervon zeugt nachstehende Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Eisenkonstruktionsteile und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 81,8
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 91,8
	b) August 1953	100 : 95,5

Für andere schwere Erzeugnisse der materialbetonten Eisenindustrie gilt die Hauptklasse 12 t. Hier ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Hufeisen, Schiffsanker, Räder, Radsätze und Drehgestelle einerseits und Walzeisen andererseits bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 88,2
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 91,8
	b) August 1953	100 : 95,5

Auch bei diesen Gütern zieht die französische materialbetonte Industrie rohstoffarmer Räume aus der Eisenbahngütertarifpolitik größeren Nutzen als die deutsche.

Es gibt aber auch zahlreiche Erzeugnisse der materialbetonten Eisenindustrie, bei denen der Anteil des Eisenpreises am Verkaufserlös zwar sehr hoch ist, die aber ein leichtes Gewicht aufweisen. Bei diesen Gütern wirkt sich das Wagenraumsystem für die dezentralisierte Industrie Frankreichs sehr viel günstiger aus als das Werttarifsystem für die deutsche dezentralisierte Industrie.

Dosen aus Weißblech, zerlegt, zahlen in Frankreich die Sätze für 3 t. Für das Vorprodukt gilt die Hauptklasse 15 t. Die Bundesbahn stellt für Dosen die Klasse B und für Weißblech die Klasse C in Berechnung. Der nachstehenden

Uebersicht liegen, was die Bundesrepublik anbelangt für Dosen die 5 t-Nebenklasse zugrunde.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Dosen und Weißblech in Frankreich und Deutschland (bei 200 km)

Frankreich	Juni 1953	100 : 56,6
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 86,0
	b) August 1953	100 : 89,0

Auch für Milchkannen aus Metall gelten die 3 t-Sätze. Das Vorprodukt zahlt die Frachten der Hauptklasse 20 t. In Deutschland tarifieren Milchkannen nach Klasse B und Bleche nach D. Es wird angenommen, daß die Kannen in Deutschland als 5 t-Sendungen zur Aufgabe gelangen.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Milchkannen und Eisenblech in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 49,9
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 78,9
	b) August 1953	100 : 84,6

Fässer aus Stahl oder Eisen befördert die SNCF nach der Hauptklasse 5 t; die Bundesbahn berechnet Klasse C. Der Verfasser unterstellt den Versand der deutschen Fässer in 10 t-Einzelladungen.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für eiserne Fässer und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 74,4
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 86,7
	b) August 1953	100 : 89,7

Allergrößten Nutzen zieht Frankreichs arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie aus dem Wagenraumsystem. Ihre Erzeugnisse gehören den Serien 1 und 2 an. Der Verfasser begnügt sich bei den hochwertigen Eisenwaren mit zwei Beispielen. Schlosserwaren tarifieren in Frankreich nach Serie 2 (Hauptklasse 7 t). Die Bundesbahn fordert für die gleichen Transporte die Regelklasse B. Es wird unterstellt, daß in Deutschland diese Güter als 10 t-Ladungen zum Versand aufgegeben werden.

Das Spannungsverhältnis zwischen Schlosserwaren einerseits und Walzeisen andererseits in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 63,7
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 82,2
	b) August 1953	100 : 88,2

Es folgt die letzte Uebersicht:

Das Spannungsverhältnis zwischen Eisenwaren der obersten Regelklasse und Walzeisen in Frankreich und Deutschland bei 200 km

Frankreich	Juni 1953	100 : 49,6
Deutschland	a) Juni 1953	100 : 72,4
	b) August 1953	100 : 82,1

III.

Die französische Entfernungsstaffel

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die drei Frachtsatzfamilien der SNCF verschiedene Entfernungsstaffeln aufweisen. Im einzelnen unterrichtet hierüber nachstehende Uebersicht:

Die französische Entfernungsstaffel
(Verhältniszahlen: Fracht je t für 100 km = 100)

Familie	100		200		300		400		500		600		700		800		900		1000	
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km										
1—99	100	165	227	287	350	408	465	520	576	631										
100—199	100	152	199	246	292	332	369	403	437	471										
201—299	100	145	181	213	246	273	296	315	335	354										

Die SNCF berechnet so gut wie ausschließlich auf sämtlichen Entfernungen für hoch- und mittelwertige Güter einschließlich Halbfabrikate Baremes der ersten Frachtsatzfamilie. Die übrigen Frachtsätze kommen nur ab einer bestimmten Entfernung zur Anwendung. Dabei spielt die zweite Familie nur bei mittleren Entfernungen eine Rolle. Die Kombination zwischen der ersten und dritten Frachtsatzfamilie beherrschaft die Frachtsatzbildung der Massengüter.

Während die Bundesbahn die Fracht für eine Mindestentfernung von nur 5 km anwendet, muß der französische Verleger seit der Tarifreform von 1947 die Mindestfracht für 25 km bezahlen. Die Erhöhung der Mindestentfernung von 6 auf 25 km bedeutete für den Versand auf nächste Entfernungen in einzelnen Fällen eine Frachtverteuerung von über 100 %. Es nimmt daher nicht Wunder, daß auf den Entfernungsstufen 1—25 km eine erhebliche Abwanderung auf die Straße erfolgte. Die Sachverständigen der SNCF dachten nicht daran, sich dieser Entwicklung zu widersetzen. Sie erkannten den Kostenvorsprung des Lastkraftwagens bei den nahen Entfernungen unumwunden an. Ihrer Anregung folgend hat die französische Aufsichtsbehörde 1947 die Eisenbahnen auf den Entfernungen bis zu 25 km von der Beförderungspflicht entbunden. Bemerkenswerterweise entfielen 1951 der Menge nach vom gesamten Güterverkehr der Bundesbahn 11,8 % bereits auf die Entfernungen von bis zu 19 km.

Es zeugt von Verantwortungsbewußtsein, daß die SNCF in Verletzung ihres Eigeninteresses bei bestimmten Massengütern auf die Berechnung der Mindestfracht für 25 km verzichtet. Für Kohle, Koks, Erze, Zuckerrüben und Rübenpulpe gelten auf Entfernungen von bis zu 25 km besondere Frachtsätze mit der Mindestfracht von 7 km. Während aber die Inanspruchnahme der Baremes für Entfernungen von bis zu 25 km beim Versand von Zuckerrüben und Rübenpulpe an keinerlei Bedingung geknüpft ist, kommen die besonderen Frachtsätze für Entfernungen bis 25 km bei Kohle, Koks und Erz nur im Fall der Benutzung geschlossener Züge zur Anwendung.

Kapitel 3 des Tarifs Nr. 103 für die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen und in Knotenpunktzügen begünstigt die regelmäßige Beförderung von Industriegütern auf kurze Entfernung. Unter regelmäßiger Beförderung von Industriegütern auf kurze Entfernung ist der Versand von Gütern in Wagenladungen von französischen Steinbrüchen und Industrieunternehmungen nach Industrieunternehmungen in Frankreich auf Entfernungen von weniger als 25 km zu

verstehen. Die Güter müssen von dem Industrieunternehmen verwendet werden. Binnenumschlagplätze sind somit von diesen Vergünstigungen ausgeschlossen. Die Sendungen sind nach einem Monatsprogramm der Eisenbahn, das ihren betrieblichen Möglichkeiten Rechnung trägt, richtig zusammen gestellt und zu den festgesetzten Stunden in Gruppen mit den für jede Verkehrsverbindung festgesetzten Gewichten, aufzuliefern. Die Industriegüter auf kurze Entfernung müssen in Privatanschlüssen aufgeliefert und für Privatanschlüsse bestimmt sein. Im Anhang zu Tarif Nr. 103 sind die Güter verzeichnet, für welche diese Bestimmungen gelten. Es handelt sich um feste Brennstoffe, Gruben-, Papier- und Schnittholz, Eisenbahnschwellen, Mauersteine, Zement, Wegebaustoffe, Schlacken, Gichtstaub, flüssige Treibstoffe und bemerkenswerterweise um Rohstahl, Roheisen, Walzeisen, Bauwerkteile, Nägel, Niete und Maschinen. Als Höchstfracht gelten die Frachtsätze auf eine Entfernung von 25 km nach Kapitel 1 des für das betreffende Gut gültigen Tarifs. Die Vergünstigung erfolgt in Form eines Abzuges von der betreffenden Höchst- und Mindestfracht. Er beträgt bei

bis 7 km: ffr 108 je t; 8—10 km: ffr 90 je t; 11—13 km: ffr 70 je t
14—16 km: ffr 51 je t; 17—19 km: ffr 32 je t; 20—22 km: ffr 14 je t

Da es sich um feste Abzüge von der Fracht für 25 km handelt, ziehen die frachtempfindlichen Massengüter wesentlich größeren Nutzen aus Kapitel 3 des Tarifs Nr. 103 als die industriellen Halb- und Fertigwaren.

Wie bei der Darstellung der Wertstaffel geht der Verfasser auch bei der Betrachtung der Entfernungsstaffel von den ausgerechneten Frachten aus. Letztere setzen sich in Deutschland aus Streckenfracht und Abfertigungsgebühr zusammen. In Frankreich kennt man diesen Unterschied nicht.

Die SNCF berechnet auf Entfernungen von bis zu 100 km relativ hohe Frachtsätze. Demgegenüber begünstigen die deutschen Eisenbahnen bewußt die Nahentfernungen. Während die deutsche Nahstaffel den oberen Tarifklassen sehr viel stärker als den unteren Wagenladungsklassen zu Gute kommt, weisen die Frachtsätze der SNCF bei Entfernungen von bis zu 250 km praktisch die gleiche Entfernungsstaffel auf.

Wieviel kostenwahrer die französischen Nahfrachten als die deutschen sind, zeigt nachstehende Uebersicht:

Die Nahstaffel der SNCF und der Bundesbahn

(Verhältniszahlen: t-km-Frachten für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF Bareme 59	Deutsche Bundesbahn				
		Kl.	B	D	F	G
25 km	200	128	143	161	180	
30 km	177	112	123	143	156	
40 km	148	108	118	128	133	
50 km	135	103	107	114	122	
60 km	123	100	101	108	114	
70 km	115	103	104	104	109	
80 km	109	99	98	99	105	
90 km	103	98	96	96	102	
100 km	100	100	100	100	100	

Besonders schwer empfinden die Eisenbahnen den Wettbewerb des Lastkraftwagens auf den mittleren Entfernungen. Hierauf führt es der Verfasser zurück, daß die SNCF auf den Entfernungsstufen 100—240 km sich mit verhältnismäßig niedrigen Frachterlösen begnügt.

Die französische und deutsche Entfernungsstaffel bei 100—240 km
(Verhältniszahlen: 1 km Frachten für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF		Deutsche Bundesbahn			
	Bareme 59	Kl.	B	D	F	G
120 km	94		96	94	95	95
140 km	90		92	91	91	90
160 km	87		90	89	88	87
180 km	84		88	87	85	85
200 km	83		87	85	84	83
220 km	81		85	83	81	80
240 km	79		83	81	79	77

In Frankreich sind die ersten Staffeltarife bereits 1863 eingeführt worden. Anfangs kamen die Vorteile der Entfernungsstaffel nur den Massengütern zu Gute. 1880 dehnten die französischen Eisenbahnen die vertikale Staffelung auf sämtliche Tarifklassen aus, doch blieb es bei der Bevorzugung der Massengüter durch die Entfernungsstaffel. An diesem Grundsatz der stärkeren Staffelung der Frachten für Roh- und Brennstoffe haben die französischen Eisenbahnen bis auf den heutigen Tag festgehalten.

Die Anwendung der differenzierten Entfernungsstaffel kam den wirtschaftsschwachen Gebieten zu Gute und förderte eine gesunde Dezentralisation der Siedlung und der Industrie. Man hat sich aber in Frankreich noch nicht dazu durchringen können, im Interesse der Industrie der peripheren Räume auch die Vorprodukte in das System der nach Klassen verschiedenen Entfernungsstaffel einzubeziehen.

In Deutschland ermöglichte erst die Verreichlichung der Länderbahnen den allgemeinen Uebergang vom Kilometerarif 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 wurde bereits am 1. Februar 1922 wesentlich verschärft. Am 1. Oktober 1922 kam es zur gleichmäßigen Staffelung aller Tarifklassen.

Dem Bundesrat ist es zu verdanken, daß es in Deutschland am 1. Januar 1950 auf dem Wege über die Halbierung der Krisenzuschläge auf die Tarifklassen D bis G ab 501 km wieder zur allerdings unsystematischen Anwendung des Systems der differenzierten Entfernungsstaffel kam. In der Bundesrepublik ziehen auch die industriellen Vorprodukte aus der nach Klassen unterschiedlichen Abstufung der Entfernungsstaffel Nutzen.

Die Bevorzugung der Rohstoffe gegenüber den übrigen Gütern durch die Entfernungsstaffel erfolgt in Frankreich stärker als in Deutschland. Die SNCF bleibt aber hinsichtlich der Begünstigung der weiten Entfernungen hinter der Bundesbahn beträchtlich zurück. Besonders gilt dies von den hoch- und mittelwertigen Gütern. Nähere Einzelheiten gehen aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

Die französische und die deutsche Entfernungsstaffel Stufen 100—10000 km
(Verhältniszahlen: t km Frachtsätze für 100 km = 100)

Entfernungsstufen	SNCF		Deutsche Bundesbahn		
	Fertig- und Halbfabrikate Beispiel: Walzeisen	Massengüter Beispiel: Weizen	Tarifklassen B D G		
200 km	82	83	87	85	83
300 km	75	75	77	75	72
400 km	72	67	70	68	64
500 km	70	62	65	62	55
600 km	68	57	60	57	51
700 km	66	53	55	52	47
800 km	65	49	51	48	43
900 km	64	46	47	44	39
1000 km	63	44	44	41	36

IV

Die Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei der Frachtsatzbildung der französischen Regeltarife

Sowohl das von der SNCF angewandte Wagenraumsystem wie ihre Entfernungsstaffel sind wichtige Bestandteile des französischen gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifs. Der Hauptinhalt der gemeinwirtschaftlichen Gütertarifpolitik ist aber darin zu erblicken, daß die Eisenbahn im Flächenverkehr und auf den Nebenstrecken die gleichen Frachtsätze wie auf ihren Hauptstrecken berechnet. Die Tarifreform vom 17. März 1947 hielt noch an dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum fest. Seit Jahrzehnten begünstigen die französischen Eisenbahnen die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen. Sicht man von der praktisch auf den Massengüterverkehr beschränkten großen Mengenstaffel ab, so war die SNCF immer noch zum tariflichen Ausgleich der unterschiedlichen Ausnutzung ihrer Verkehrseinrichtungen in verkehrsdichten und verkehrsschwachen Gegenden verpflichtet.

Die französischen Experten haben bereits 1948 erkannt, daß, solange der Eisenbahn auferlegt ist, auf die Differenzierung ihrer Tarife nach der Verkehrsdichte zu verzichten, und stattdessen die Durchschnittskosten im gesamten Güterverkehr die unterste Grenze ihrer Tarife sind, der Lastkraftwagen den Knotenpunktverkehr in hoch- und mittelwertigen Gütern an sich reißt. Die Eisenbahn arbeitet aber gerade im Verkehr zwischen den großen Knotenpunkten mit den niedrigsten Selbstkosten, die im allgemeinen selbst die der Binnenschiffahrt noch unterschreiten. Allein wegen der in diesen Relationen weit überhöhten Eisenbahntarife ist der mit sehr viel höheren Selbstkosten belastete Güterfernverkehr auf der Landstraße der Eisenbahn überlegen.

Die französischen Eisenbahnen verschlossen sich auch nicht der Erkenntnis, daß eine allgemeine Senkung ihrer Frachtsätze für hoch- und mittelwertige Güter auch den zahlreichen Verladern zugute kommt, die, weil sie ihren Sitz in wirtschafts-

schwachen Gebieten haben, vom gewerblichen Straßenverkehr nicht umworben, sondern meist bewußt gemieden werden. Sie dachten nicht daran, unnütze Frachtopfer zu bringen, sondern erstrebten den Einsatz tarifarischer Kampfmittel ausschließlich in den wirklich dem Lastkraftwagenwettbewerb ausgesetzten Relationen. Die Gewährung irgendwelcher Frachtvergünstigungen sollte somit auf das Gebiet der großen Verkehrsströme beschränkt bleiben.

Die Eingaben der SNCF fanden nach langen Erörterungen im „Conseil Supérieur des Transports“ die Zustimmung der französischen Regierung. Die Verordnung vom 14. November 1949, welche die Koordinierung der Bahn- und Straßentransporte zum Gegenstand hat, ermächtigte die SNCF zu einer neuen Gestaltung ihrer Tarife. Nach Artikel 35 dieser Verordnung sollen an Stelle der bisherigen Einheitsbaremes für jedes Gut je ein Maximalbareme und ein Minimalbareme treten. Gleichzeitig ist vorgesehen, daß die künftigen Tarife den unterschiedlichen Selbstkosten in den verschiedenen Relationen Rechnung tragen. Darüber hinaus ermächtigt Artikel 36 die SNCF zur freien Handhabung ihrer Tarife, doch dürfen diese die neuen Minimalsätze nicht unterschreiten. Auf Grund dieser Richtlinien unterbreitete die SNCF dem Ministerrat einen detaillierten Vorschlag zur Reform ihrer Gütertarife. Dieser fand die Billigung des Ministers für öffentliche Arbeiten, Transportwesen und Touristik und trat am 1. August 1951 in Kraft.

Seitdem genügt nicht mehr zur Feststellung der Frachtsätze die Kenntnis der Anwendungstarife, der Güterserien und der Baremes. Da es, von bestimmten Ausnahmetarifen abgesehen, überhaupt keine festen Frachtsätze mehr gibt, ist ein direktes Ablesen der Frachten aus den Tarifen unmöglich.

Das System der Höchst- und Mindestfrachtsätze für jedes Gut und jede Gewichtsklasse ist keine Neuerfindung, sondern bestand bereits in der Zeit von 1933 bis 1938, doch wurde damals von ihm nur sehr wenig Gebrauch gemacht.

Die französischen Tarifeure bezeichnen die Differenz zwischen Maximal- und Minimalsatz mit Gabel (Fourchette). Der Frachtsatzfächer umfaßt mindestens 4 und höchstens 12 Baremes. Da die Spanne zwischen zwei innerhalb einer Frachtsatzfamilie aufeinander folgenden Baremes 2,531 % beträgt, ergibt sich innerhalb der Gabel eine Frachtdifferenz von 10 bis 30 %.

Der Verfasser konnte noch nicht feststellen, nach welchen Grundsätzen die Eingliederung der Güter in die verschiedenen Frachtsatzfächer durch die SNCF erfolgt. Bei der Mehrzahl der Güter des Regeltarifs besteht zwischen Maximal- und Minimalfracht ein Spielraum von 12 Baremes. Diese Güter gehören meist den drei obersten Serien, nicht selten allerdings selbst der Serie 4 an. Durchweg handelt es sich um Güter mit hohen Frachtsätzen. Umgekehrt weisen auch ausgesprochene Massengüter, wie Mineralöle, tierische und pflanzliche Fette und Öle, Kartoffeln und Salz einen Abstand zwischen Maximal- und Minimalsatz von 12 Baremes auf. Im allgemeinen beziehen sich aber die Gabeln mit 4, 5 und 6 Baremes auf Massengüter. So gilt eine Differenz zwischen Höchst- und Mindestfracht von 4 Baremes u. a. für Weizen, Papierholz, Brennholz und Holzwohle. Typische Güter mit einer 6 Baremes einschließenden Gabel sind Weizenmehl, Zuckerrüben, Rübenpulpe, Steinkohle, Koks, Torf, Eisenerz, Wegebaustoffe und die meisten Düngemittel. Gabeln mit 5, 7, 8 und 11 Baremes werden verhältnismäßig wenig angewandt. Größere Bedeutung hat dagegen der Frachtsatzfächer mit 9 Baremes. Ihm gehören z. B. an: Futtermittel, Roheisen, Schrott, Bauxit, ferner Stamm-, Schnitt- und Grubenholz, Sperrholz und Schwellen aus Holz.

Das System der Höchst- und Mindestsätze für jedes Gut und jede Gewichtsstufe ermöglichte der SNCF die Differenzierung ihrer Tarife nach der Verkehrsdichte. Nach den äußerst langwierigen Selbstkostenuntersuchungen der SNCF übt die Verkehrsbedeutung der an zwei Enden einer durchfahrenden Strecke gelegenen Bahnhöfe einen starken Einfluß auf die effektiven Kosten der Eisenbahn aus. Am niedrigsten sind die Selbstkosten für diejenigen Transporte, die zwischen zwei großen, täglich durch gut ausgelastete Durchgangsgüterzüge verbundene Verschiebebahnhöfe abgewickelt werden. Sehr niedriger Selbstkosten erfreut sich die Eisenbahn im Güterverkehr zwischen großen Bahnhöfen, die sich in der Nähe großer Verschiebebahnhöfe befinden und mit diesen durch häufige Bedienungsfahrten verbunden sind. Dagegen ergeben sich für die Verbindungen zwischen kleinen Bahnhöfen sehr hohe Selbstkosten. Dies deshalb, weil die Beförderung der Güter bis an die großen Verkehrsadern heran und ihre Weiterleitung nach dem Verlassen dieser Adern bis zu den Bestimmungsbahnhöfen den Einsatz kostspieliger Nahgüterzüge mit häufigen Unterwegsaufhalten und erheblichen Rangierleistungen erfordert.

Aus dieser Erkenntnis heraus nahm die SNCF eine Aufteilung ihrer rd. 7000 Bahnhöfe mit 25 Millionen Verkehrsverbindungen auf beiden Seiten nach ihrer Verkehrsbedeutung in 4 Gruppen vor und versah jede mit einer Indexzahl. Es erhielten:

115 Bahnhöfe	mit sehr starkem Güterverkehr, und zwar die Bahnhöfe der Großstädte Paris, Lille, Lyon und Marseille	die Kennziffer 3
176 Bahnhöfe	große kommerzielle Zentren (wichtige Knotenpunkte, große Häfen) .	die Kennziffer 4
906 Bahnhöfe	weniger wichtige Zentren, aber an Strecken mit größerem Verkehr, sowie mittlere Seehäfen und Grenzübergänge .	die Kennziffer 5
5762 Bahnhöfe	d. h. die restlichen Bahnhöfe	die Kennziffer 6

Die Summe der Kennziffern des Abgangs- und Empfangsbahnhofs ergibt den Bewertungsindex der Verkehrsrelationen. Das im Einzelfall von der SNCF berechnete Bareme erhält man durch Abzug der Summe der Bahnhofskennziffern, also des Bewertungsindex, vom Minimalbareme. Kommt man auf diese Weise zu einem höheren Frachtsatz als nach dem Maximalbareme, so gelten die Sätze des Maximalbaremes. Wenn sowohl das Minimal- als auch das Maximalbareme die Nummer 299 übersteigt, so wird stets das Maximalbareme angewandt.

Folgendes Beispiel dient zur Veranschaulichung:

Es gelangen je 15 t Schokolade zum Versand und zwar:

1. Von Paris/Bercy nach Marseille/St. Charles 828 km
2. Von Ribérac nach Neuenburg fr. 821 km

Beide Entfernungen gehören der gleichen Zone (820—839 km) an.

Für Schokolade gilt bei Aufgabe von 15 t: Maximalbareme 57
Minimalbareme 69

Der Bewertungsindex beträgt beim Versand:

- Von Paris/Bercy nach Marseille/St. Charles 3 u. 3 = 6
Von Ribérac nach Neuenburg fr. 6 u. 6 = 12

Die SNCF berechnet somit auf den Strecken:

Paris/Bercy — Marseille/St. Charles	Bareme 63
Ribérac — Neuenburg fr.	Bareme 57.

Wenngleich es sich praktisch um gleich große Entfernungen handelt, betragen die Beförderungskosten auf den Strecken:

Paris/Bercy — Marseille/St. Charles	ffr. 5150 je t
Ribérac — Neuenburg fr.	ffr. 5983 je t

Obwohl beide Schokoladenfabrikanten ihre Erzeugnisse auf gleich weite Entfernungen versenden, erzielt der in Paris ansässige Erzeuger gegenüber seinem Konkurrenten in Ribérac eine Frachtersparnis von ffr. 833 je t = rd. 14 %.

Das vorstehende Beispiel ist deshalb nicht ganz glücklich, weil es sich bei der Schokolade um einen preisgebundenen Markenartikel handelt. Da die Fabriken bei der Belieferung der großen Konsumzentren zusätzliche Gewinne erzielen, sind sie an der Versorgung des platten Landes mit ihren Erzeugnissen wenig interessiert, es sei denn, sie litten unter Ueberproduktion. Bei den den Gesetzen der Marktwirtschaft unterworfenen Gütern, für welche unterschiedliche Frachten je nach der Verkehrsdichte gelten, wirkt sich die Tarifumgestaltung zweifellos in einer gewissen Verschlechterung der Lebenshaltungskosten des platten Landes aus. Das Ausmaß darf aber nicht überschätzt werden.

Man muß sich davor hüten, aus dem vorstehenden Frachtvergleich voreilige Schlüsse über die Auswirkungen der die Verkehrsdichte berücksichtigenden Tarife auf den industriellen Standort zu ziehen. Sicherlich wurde die dezentralisierte Industrie der wirtschaftsschwachen Gebiete gegenüber der Großstadtindustrie dadurch beeinträchtigt, daß sie im Wettbewerbskampf mit dieser beim Fertigwarenversand ebenso sehr wie beim Bezug wichtiger Vorprodukte eine Erhöhung ihrer Transportkosten in Kauf nehmen mußte. Diese macht aber nicht bis zu 15 % aus, sondern beträgt, wie noch zu zeigen, im ungünstigsten Fall 7,5 %.

Je größer der Abstand zwischen Maximalsatz und Minimalsatz ist, desto größere Möglichkeiten bieten sich der SNCF bei der Anwendung des Systems der Abstufung (nuancement). Da die Tarifgabel höchstens 12 Baresmes umfaßt und der günstigste Bewertungsindex die Zahl 6 aufweist, ergeben sich bei der Differenzierung nach der Verkehrsdichte im günstigsten Fall Frachten, welche die in Kapitel 1 der 25 Anwendungstarife für die einzelnen Güter und Gewichtsstufen genannten Maximalsätze um 6 Baresmes, d. h. um 15 % unterschreiten.

Je weniger Baresmes die Tarifgabel umfaßt und je höher der Bewertungsindex ist, um so schneller nähert sich die zur Berechnung kommende Fracht dem Höchstsatz. So liegen im Verkehr zwischen Bahnhöfen mit der Kennzahl 3 die effektiven Frachten bei Frachtsatzfächern mit

11 Baresmes	12,0 %
10 „	10,0 %
9 „	7,5 %
8 „	5,0 %
7 „	2,5 %

unter dem Maximalsatz. Es ist somit bei der Frachtsatzbildung sämtlicher Güter, deren Tarifgabel 4, 5 und 6 Baresmes aufweisen, eine Berücksichtigung der Ver-

kehrsdichte nicht möglich. Werden Güter auf verkehrsschwachen Strecken zur Beförderung aufgegeben und gilt für den Versand und den Empfangsbahnhof die Kennziffer 6, so muß stets die Höchstfracht bezahlt werden.

Die Differenzierung der Frachten nach der Verkehrsdichte bezieht sich auf rd. 20 % aller Gütertransporte und 35 % der gesamten Frachterlöse der SNCF. Diese angesichts der Einbeziehung zahlreicher Massengüter in das System der Abstufung verhältnismäßig niedrigen Prozentsätze erklären sich daraus, daß die zahlreichen Ausnahmetarife überwiegend Einheits-Baresmes aufweisen.

Im August 1951 wurde in Frankreich das bis dahin streng angewandte Prinzip der Berechnung gleicher Tarife für sämtliche Relationen bei Aufgabe gleich großer Ladungsmengen teilweise aufgegeben. Ebenso basieren seitdem sehr viele Frachtsätze nicht mehr auf den im gesamten Güterverkehr erzielten Durchschnittskosten. Die Abkehr der SNCF von dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum ist von deutschen Tariffachleuten scharf verurteilt worden. Nach Walter Linden bedeutet der Uebergang zur Differenzierung der Fracht nach der Verkehrsdichte den Verzicht auf jede gemeinwirtschaftliche Haltung in der Tarifbemessung³⁾. Hobohm bezeichnete 1951 die Umgestaltung des deutschen Gütertarifs nach französischem Muster als eine vom volkswirtschaftlichen Standpunkt gesehen im höchsten Maße bedauerliche Verschlechterung. Dies deshalb, weil hierdurch höchstwahrscheinlich die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in den verkehrsgünstig gelegenen Gebieten gestärkt und in den verkehrsunünstig gelegenen Gebieten entscheidend geschwächt würde⁴⁾. Diese Ansicht wird vom Deutschen Industrie- und Handelstag geteilt⁵⁾.

Die Berücksichtigung der Verkehrsdichte bei der Frachtsatzbildung der Eisenbahngütertarife begünstigt in der Tat die Großstädte und die Ballungsräume. Die Experten der SNCF haben freimütig zugegeben, daß die ihnen durch den Lastkraftwagenwettbewerb aufgezwungenen neuen Tarife einer gesunden Dezentralisation der Siedlung und der Industrie entgegenwirken. Das Gedeihen der dezentralisierten arbeitsbetonten Fertigwarenindustrie in den roh- und brennstoffarmen Gebieten und der konsumentorientierten Kleinstadtindustrie der agraren Räume hängt weitgehend von der Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen durch die Eisenbahn ab.

Diese Ueberlegungen veranlaßten die SNCF zu einer sehr vorsichtigen Handhabung der neuen Tarifform. So gelten für Steinkohlen und andere schwere Massengüter nach wie vor Einheitsfrachtsätze. Von noch größerer Bedeutung ist aber das geringe Ausmaß der Abstufung. Die Selbstkosten je tkm betragen auf den Strecken mit stärkster Zugbelastung nur einen Bruchteil der Aufwendungen für die gleiche Leistungseinheit auf einer Nebenstrecke mit wenigen noch dazu schlecht ausgelasteten Zügen. Für den Fachmann steht außer jedem Zweifel, daß der Selbstkostenunterschied bei der Güterbeförderung zwischen ganz großen Knotenpunkten und derjenigen zwischen kleinen an unwirtschaftlichen Nebenstrecken gelegenen Bahnhöfen nicht 15 % beträgt, sondern bedeutend größer ist. Sicherlich ergibt sich durch die Addition der Indexzahlen des Versand- und

⁴⁾ Ständige Tariffkommission, 214. Sitzung am 6. und 7. Dezember 1951 in Hannover, Referat von Reichsbahndirektor Dr. Kurt Hobohm über die französische Tarifreform, Seite 65 ff.

⁵⁾ „Gedanken zur Neuordnung des deutschen Gütertarifs“, Schriftenreihe des Deutschen Industrie- und Handelstages, Heft 23, Beuel am Rhein 1953, Seite 10.

³⁾ Dr. Walter Linden, „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 1951, Heft 4, Sonderdruck, Seite 25.

Empfangsbahnhofs einer Sendung und durch die Verminderung des in Frage kommenden Minimal-Baremes um diese Summe eine gleitende Frachtsatzskala, die in unmittelbarer Abhängigkeit zu den in den jeweiligen Verbindungen zu berücksichtigenden Selbstkosten steht. Die Differenzierung nach der Verkehrsdichte und den betrieblichen Verhältnissen des Versand- und Bestimmungsbahnhofs entspricht aber so wenig den tatsächlichen Kostenunterschieden, daß in Frankreich vom Ende der Globalrechnung der Eisenbahn noch nicht gesprochen werden kann. Die SNCF hat vielmehr lediglich bei einem Teil ihrer Gütertarife eine gewisse, in ihrem Ausmaß sehr begrenzte Annäherung der Frachtsätze an die Selbstkosten der einzelnen Beförderung vorgenommen.

Die schädlichen Auswirkungen der Differenzierung der französischen Tarife nach der Verkehrsdichte auf die Raumordnung und den industriellen Standort dürfen nicht überschätzt werden. So beträgt der Frachtnachteil eines Eisenverarbeiters, dessen Sitz die Kennzahl 6 aufweist, beim Eisenbezug wie beim Fertigwarenversand gegenüber konkurrierenden

Standorten mit der Kennziffer 3	je 7,5 % (je 3 Baremes)
„ „ „ „ 4	je 5,0 % (je 2 Baremes)
„ „ „ „ 5	je 2,5 % (je 1 Bareme).

Der Verfasser hat eingehend untersucht, wie sich die Uebernahme des französischen Eisenbahngütertarifs und seiner Frachtsätze durch die Deutsche Bundesbahn auf den industriellen Standort auswirken würde. Im Rahmen dieser Arbeit muß er sich mit einem einzigen Beispiel begnügen.

Dem folgenden Beispiel liegen folgende Daten zu Grunde:

1. Fertigwarenindustrie des Ballungsraums

- | | | |
|-----------------------|--------|--------------|
| a) Eisenbezug | 50 km | Kennziffer 3 |
| b) Fertigwarenversand | 540 km | |

2. Fertigwarenindustrie des wirtschaftsschwachen Gebiets

- | | | |
|-----------------------|--------|--------------|
| a) Eisenbezug | 500 km | Kennziffer 6 |
| b) Fertigwarenversand | 90 km | |

3. Die Walzeisen liefernde Hütte

4. Die Bezieher der Fertigwaren (Sitz Großstadt)

5. Die Bezugskosten für Walzeisen wurden wegen des mit der Verarbeitung verbundenen Verschnitts um 15 % erhöht.
6. Bei den Fertigerzeugnissen handelt es sich um Kleiseisenwaren, die in Deutschland der Tarifklasse B und in Frankreich der Serie 2 angehören.
7. Die französische Tarifgabel umfaßt sowohl für das Vorprodukt Walzeisen wie für die Kleiseisenwaren 12 Baremes.

Vor der letzten Tarifabkappung der Bundesbahn stellte sich in unserem Beispiel der Frachtnachteil der eisenverarbeitenden Industrie im revierfernen wirtschaftsschwachen Gebiet gegenüber derjenigen in Nordrhein-Westfalen auf 1,5 %. Seit dem 1. August 1953 beträgt aber ihr Frachtnachteil nicht weniger als 13,4 %.

Würden die Gütertarife nach französischem Muster gebildet und die französischen Frachtsätze von der Bundesbahn übernommen, so ergäbe sich für den Fabrikanten des rohstoffarmen Ruhrgebiets gegenüber seinem Konkurrenten am größten Knotenpunkt des Ruhrgebiets ein Frachtvorsprung von 9,4 %. Dieser

Frachtvorteil der dezentralisierten Fertigwarenindustrie steigt mit wachsender Kennziffer der Bestimmungsbahnhöfe. Er beträgt bei der

Kennzahl 4 des Empfangsortes der Fertigwaren	10,8 %
„ 5 „ „ „ „	12,1 %
„ 6 „ „ „ „	13,4 %

Anders als die Industrie der Ballungsräume setzt die dezentralisierte Fertigwarenindustrie den größten Teil ihrer Erzeugnisse in Klein- und Mittelstädten ab.

Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden: Ähnlich wie bei der Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem wendet die SNCF bei der Bildung unterschiedlicher Tarife je nach der Verkehrsdichte Methoden an, welche auf die Bedürfnisse der dezentralisierten Fertigwarenindustrie weitgehend Rücksicht nehmen. Von einer Existenzgefährdung der Industrie der verkehrsgünstig gelegenen Gebiete durch die Umgestaltung des französischen Eisenbahngütertarifsystems ist keine Rede.

Die französischen und die deutschen Eisenbahnen haben wegen des ständig wachsenden Lastkraftwagenwettbewerbs ihre gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung einschränken müssen. Es scheint aber sehr viel für die Vermutung des Verfassers zu sprechen, daß der Gütertarif der SNCF heute gemeinwirtschaftlicher als derjenige der Deutschen Bundesbahn ist.

V

Die teilweise Befreiung der SNCF vom Tarifzwang und von der Tarifveröffentlichungspflicht

Die Deutsche Bundesbahn muß alle Güter in sämtlichen Verkehrsbeziehungen zur Beförderung annehmen, sowie die Beförderungspreise und -bedingungen in Tarifen festlegen, die bei Erfüllung der darin angegebenen Voraussetzungen jedermann gegenüber in derselben Weise angewendet und öffentlich bekanntgegeben werden müssen. Diese in § 3 und 6 der EVO (Eisenbahnverkehrsordnung) niedergelegten Verpflichtungen der deutschen Eisenbahnen sind in einer Zeit eingeführt worden, als diese im Landverkehr praktisch noch ein tatsächliches Monopol ausübten. Hiervon ist seit dem Aufkommen des Lastkraftwagens keine Rede mehr. In Frankreich hat man aus dieser Entwicklung die Konsequenzen gezogen. Am 1. August 1951 wurden Tarifzwang und Tarifveröffentlichungspflicht gelockert. Zu diesem Zweck wurde Artikel 17 des „Cahier des charges“ der SNCF, das ungefähr der deutschen EVO entspricht, geändert.

a) Die „Dämpfung“ der Regeltarife.

Die SNCF kann, wenn sie aus irgendwelchen Gründen, etwa zur Begegnung des Lastkraftwagenwettbewerbs für erforderlich hält, für bestimmte Verkehrsverbindungen die Regeltarife nach freiem Ermessen festsetzen. Sie ist aber gehalten, hierbei die in Kapitel 1 der Anwendungstarife genannten Mindestsätze nicht zu unterschreiten. Sie ist des weiteren verpflichtet, von solchen Vorhaben dem Minister für öffentliche Arbeiten Kenntnis zu geben. In Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 14, Ziffer 2 des Lastenheftes, gelten die Anträge als genehmigt, wenn der Minister nicht innerhalb von 10 Tagen Einspruch erhebt. Die Anträge treten 8 Tage nach Bekanntgabe im Bulletin des Tarifs de la SNCF in Kraft.

Die neue Frachtsatzbildungsmethode wird „Dämpfung“ (Assouplissement) genannt. Sie setzt die SNCF in die Lage, je nach der Zahl der Baremes, die die betreffende Tarifgabel umfaßt, die Höchstfrachten des Regeltarifs um bis zu 30 % zu unterschreiten. Die SNCF geht auch beim Einsatz der Dämpfung behutsam vor. Daß die Dämpfung bisher die Ausnahme geblieben ist, geht daraus hervor, daß die SNCF seit dem 1. August 1951 nur in rd. 400 Fällen von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht hat. Im Vergleich zur Abstufung spielt die Dämpfung eine untergeordnete Rolle. Die Dämpfung stellt zweifellos eine Abkehr vom Prinzip der Gleichheit aller vor dem Tarif dar.

b) Die Vertragstarife.

Schon vor Jahren klagte die SNCF über ihre große Benachteiligung durch den Veröffentlichungszwang. Die Pflicht zur Veröffentlichung ihrer Tarife machte es der SNCF unmöglich, Tarifvergünstigungen auf bestimmte von den Unternehmern des Straßenverkehrs umworbene Verkehrsnutzer zu beschränken. Sie mußte immer wieder feststellen, daß sie gezwungen wurde, den Geltungsbereich besonderer Ausnahmetarife ständig zu erweitern, was hohe Frachteinbußen für sie zur Folge hatte. Darüber hinaus ermöglichte die Veröffentlichung von Sondervergünstigungen dem gewerblichen Güterfernverkehr, seine eigenen Beförderungspreise sofort denjenigen der Eisenbahn anzupassen.

Nach langwierigen Verhandlungen mit ihrer Aufsichtsbehörde erwirkte die SNCF am 1. August 1951 das Recht zur Erstellung nicht zu veröffentlichender Vertragstarife. Vertragstarife („Tarifs avec engagement de fidélité“) sind Tarife, die nur dann angewendet werden, wenn der Absender oder der Empfänger die Verpflichtung übernommen oder eingehalten hat, der Eisenbahn, vorbehaltlich beiderseits vereinbarter Ausnahmen, alle unter diese Tarife fallenden Sendungen und gegebenenfalls auch andere besonders bezeichnete Sendungen mit der Eisenbahn zu befördern. Bei den Vertragstarifen handelt es sich um Ausnahmetarife, deren Sätze unter den Mindestfrachten des Regeltarifs liegen dürfen. Die Vertragstarife sind aber an die Zustimmung des Ministers für öffentliche Arbeiten gebunden. Es ist naturgemäß nicht bekannt, welchen Gebrauch die SNCF von den Vertragstarifen bisher gemacht hat. Sie sollen sich aber sehr günstig für die SNCF ausgewirkt haben. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß es auch veröffentlichte Vertragstarife gibt. Hiervon zeugt ein Blick auf die in den Anwendungstarifen verzeichneten Ausnahmetarife.

VI.

Die Regelung der Nebenklassenzuschläge (Die kleine Mengengruppe)

Während die Bundesbahn im Wagenladungstarif einer Hauptklasse von 15 t zwei Nebenklassen von 10 und 15 t gegenüberstellt, wendet die SNCF verschiedene Hauptklassen und zahlreiche Nebenklassen an. Es wird aber in Frankreich der Einsatz von 20-t-Wagen tarifarisch nach Kräften gefördert. Ursprünglich galten im Wagenladungsverkehr der SNCF besondere Frachtsätze für folgende Gewichtsklassen:

1,5 t, 2 t, 2,5 t, 3 t, 4 t, 5 t, 7 t, 8 t, 10 t, 15 t und 20 t.

Im Zuge der Tarifreform vom 17. März 1947 wurden die Nebenklassen 1,5 t, 2,5 t und 4 t beseitigt. Dafür wurde aber im Interesse einer besseren Wagenaus-

nutzung die 12-t-Hauptklasse neu geschaffen. Die 2-t-Nebenklasse gilt nur für Güter der Serie 1. Besondere Sätze für Wagenladungen von 3 t werden noch für Güter der Serien 1 und 2 berechnet. Im übrigen Wagenladungsverkehr nach Regeltarifsätzen muß mindestens die Fracht für 5 Tonnen bezahlt werden. Von wesentlich größerer Bedeutung war aber die gleichzeitig durchgeführte bessere Anpassung der Nebenklassenzuschläge an die Selbstkosten der Eisenbahn. Nachstehende Uebersicht unterrichtet über:

Die heutigen Nebenklassenzuschläge der SNCF

Nebenklassen	Serie 1 Hauptkl. 5 t	Serie 2 Hauptkl. 8 t	Serie 3 Hauptkl. 12 t	Serie 4 Hauptkl. 20 t
2 t	53 %	—	—	—
3 t	35 %	69 %	—	—
5 t	—	25 %	45 %	61 %
7 t	—	8 %	25 %	38 %
8 t	—	—	19 %	32 %
10 t	—	—	8 %	19 %
12 t	—	—	—	11 %
15 t	—	—	—	5 %

Ein Vergleich der französischen mit den deutschen Nebenklassenzuschlägen stößt auf Schwierigkeiten. Die Nebenklassenzuschläge der Bundesbahn betragen für 5-t-Sendungen bei den Tarifklassen A und B 5 % und bei der Klasse C 7 %. Für die Serie 3 gilt die 12-t-Hauptklasse. Im Fall der Aufgabe von 5 t muß bei Gütern dieser Serie ein Zuschlag von 45 % entrichtet werden. Recht instruktiv ist nachstehende Gegenüberstellung der Nebenklassenzuschläge der SNCF und der Bundesbahn im Fall der Beförderung von Halbfabrikaten und Rohstoffen

	SNCF		Deutsche Bundesbahn		
	Serie 4 15 t	Klassen	Hauptklasse 15 t D	F	G
20 t	Abschlag 5 %	—	—	—	—
10 t	Zuschlag 13 %	—	10 %	10 %	10 %
5 t	Zuschlag 53 %	—	20 %	30 %	40 %

Bei geringwertigen, tarifarisch im Regeltarif begünstigten Massengütern sucht die SNCF die Verlagerer davon abzuhalten, 5-t-Sendungen aufzugeben. Zu diesem Zweck berechnet sie bei diesen Gütern erhöhte Nebenklassenzuschläge. Hiervon zeugt nachstehende Uebersicht:

Nebenklassenzuschläge für 5-t-Sendungen bei ausgewählten frachtempfindlichen Massengütern

Güterarten	Zuschlag auf die 20-t-Sätze
Kohle, Roheisen, Schwerspat	65 %
Bauxit	69 %
Steinschlag, Sand und Kies	87 %
Kalkstickstoffdünger	87 %
Weizen	92 %
Phosphorhaltige Düngemittel	96 %

Für Eisenerz gilt nur eine Nebenklasse für 10-t-Sendungen. Beim Versand von

Koks wendet die SNCF die 15-t-Hauptklasse an. Bei Beförderung von Koks in Mengen von 5 t wird ein Nebenklassenzuschlag von 57 % erhoben.

Die SNCF berechnet sehr viel höhere Nebenklassenzuschläge als die Bundesbahn. Trotzdem entsprechen auch die französischen Nebenklassenzuschläge nicht entfernt den Mehraufwendungen der Eisenbahn. Nach den Feststellungen der SNCF machen die Beförderungskosten für Wagenladungen von 20 t nur $\frac{1}{3}$ derjenigen für 5-t-Sendungen aus. Die Spanne zwischen den Selbstkosten bei Einzelsendungen in 15-t- und 20-t-Wagen beträgt mindestens 16 %. Es sind aber die Nebenklassenzuschläge der SNCF kostenwahrer als diejenigen der Bundesbahn.

VII

Die Beförderung von Sendungen in geschlossenen Zügen und in Knotenpunktzügen (Die große Mengenstaffel)

a) Die für Transporte in geschlossenen Zügen angewandte Mengenstaffel

Frankreichs Eisenbahnen wenden bereits seit 1922 die Mengenstaffel für Transporte in geschlossenen Zügen und Wagengruppen grundsätzlich und allgemein an. Ursprünglich erfolgte die Begünstigung der in geschlossenen Zügen zum Versand aufgegebenen Güter durch Kapitel 13 des Spezialtarifs 29. Am 1. Dezember 1948 übernahm der Tarif Nr. 103 diese Aufgabe. Gleichzeitig wurde die Mengenstaffel verstärkt.

Geschlossene Züge sind Sendungen aus Wagen, die von einem Absender an einen Empfänger gerichtet sind und geschlossen auf der Gesamtbeförderungsstrecke ausschließlich über Normalspurstrecken geleitet werden. Bedingung ist, daß Versender und Empfänger durch private Gleisanschlüsse, Grubenbahnen oder Hafengleise unmittelbar mit dem Streckennetz der SNCF verbunden sind. Die Inanspruchnahme des Tarifs Nr. 103 setzt genaue Vereinbarungen zwischen Versender und Eisenbahn über den Beförderungsweg, das Zuggewicht und die zu verwendenden Wagen voraus. Der Absender, der einen geschlossenen Zug auf liefern will, muß 10 Tage, bevor er die Wagen zu beladen wünscht, die für den geschlossenen Zug notwendigen Wagen bestellen und den Verladetag in der Wagenbestellung angeben. Das Bilden der geschlossenen Züge ist Sache des Absenders. Wenn er hierzu außerstande ist, übernimmt die SNCF unter Berechnung fester Gebühren diese Aufgabe. Der Absender hat die Anwendung des Tarifs für geschlossene Züge sowie den von der Eisenbahn in der betreffenden Verkehrsverbindung festgesetzten Beförderungsweg vorzuschreiben. Die Fracht für den geschlossenen Zug wird nach den in den Anwendungstarifen angegebenen Frachtsätzen für Wagenladungen und nach der Entfernung des vorgeschriebenen Weges berechnet.

Der Tarif Nr. 103 gewährt dem Absender im Fall der Beförderung von Gütern in geschlossenen Zügen nach der Ladungsmenge gestaffelte Frachtrückvergütungen. Diese beginnen bei 300 t und betragen beispielsweise bei Ladungen von: 300 t: 5,5 %; 500 t: 11,5 %; 800 t: 20,5 %; 1000 t: 25,5 %; 1500 t: 31,0 %. Darüberhinaus werden an den Absender Regelmäßigkeitsprämien gezahlt, wenn er 10 Tage vor Beginn der Beförderung die Verpflichtung übernommen hat, in der gleichen Verkehrsverbindung während eines oder mehrerer voller Kalendermonate

geschlossene Züge nach einem zwischen der Eisenbahn und ihm vereinbarten Programm auszuliefern. Die Regelmäßigkeitsprämie beträgt:

Wenn das Programm 1 Zug je Werktag vorsieht	8 %
Wenn das Programm 1 Zug je Gruppe von 2 aufeinanderfolgenden Werktagen vorsieht	4 %

Es muß aber beachtet werden, daß die Rückvergütungen und die Regelmäßigkeitsprämien, auf die ausschließlich die Versender Anspruch haben, auf die um 146 ffr je t gekürzten Frachtsätze gewährt werden. Auf diese Weise ergeben sich nach Entfernung und Frachthöhe unterschiedliche Vergünstigungen. Sie betragen z. B. für Hüttenkoks (Anwendungstarif Nr. 7, Kapitel 3, § 2) im Fall täglich verkehrender geschlossener Züge mit 1000 t Ladung bei

50 km: 26,3 %;	80 km: 27,9 %;	150 km: 29,4 %;	200 km: 30,1 %
250 km: 30,5 %;	300 km: 30,8 %;	350 km: 31,0 %;	400 km: 31,2 %

Bereits 1947 betrug das Güteraufkommen der geschlossenen Züge 21 Mill. t = 15 % des gesamten Güteraufkommen der SNCF. Im gleichen Jahr setzten sich 95 % der geschlossenen Züge aus Privatwagen mit durchweg größter Kapazität zusammen. Leider stehen dem Verfasser nicht die neuesten Zahlen zur Verfügung. Seit dem Inkrafttreten des Tarif Nr. 103 hat die Bedeutung der geschlossenen Züge zweifellos nicht nur absolut, sondern auch relativ weiter zugenommen.

Anders als die noch zu behandelnden Knotenpunktstarife kommen die Vergünstigungen, welche Kapitel 1 des Tarif Nr. 103 gewähren, einseitig den großen Produktions- und Verbrauchszentren zu Gute. Den stärksten Gebrauch machen die Kohlenzechen, die Kokereien, die metallurgische Industrie und die Mineralölindustrie sowie die großen Elektrizitäts- und Gaswerke und andere Großverbraucher von der Möglichkeiten der großen Mengenstaffel der SNCF. So werden in Frankreich nur bis 16,5 % der Bahntransporte der Raffinerien in Einzel-Kesselwagen durchgeführt.

Trotz der hohen Nebenklassenzuschläge und trotz der geschilderten Vergünstigungen des Tarif Nr. 103 sind nach wie vor in Frankreich die in großen Wagen und Zugeinheiten beförderten Massen- und Schwergüter die Hauptträger der Rentabilität des Wagenverladungsverkehrs. Die Mengenrabatte und Regelmäßigkeitsprämien, welche die SNCF gewährt, entsprechen nicht entfernt der Differenz zwischen den Beförderungselbstkosten für Einzelsendungen von 20 t und denjenigen fahrplanmäßig verkehrender Züge mit hohem Ladungsaufkommen. Die SNCF wendet keine kostenwahre Mengenstaffel an.

b) Die für die Beförderung von Gütern in Knotenpunktzügen angewandte Mengenstaffel (Die Verteilertarife der SNCF)

Kapitel 13 des Spezialtarifs 29 begünstigte bis 1939 auch die Beförderung von Gütern in Wagengruppen. Diese „tarifs des rames“ stehen aber in keinem direkten Zusammenhang mit den in Kapitel 2 des Tarifs Nr. 103 enthaltenen Bestimmungen über Knotenpunktzüge (transport groupés). Es handelt sich bei diesem jüngsten Kind der Tarifeure der SNCF um Verteilertarife, die die größte Beachtung verdienen. Man spricht bereits in Frankreich vom Tarif der Zukunft. Von der SNCF selbst wird der Knotenpunkt-Tarif als außerordentlich zukunftssträftig angesehen, da er nicht nur die Massengüter, sondern auch hoch- und mittelwertige Güter, nicht nur Großverlader, sondern auch mittlere und kleinere Verkehrsnutzer an den tariflichen Begünstigungen geschlossener Züge teilnehmen läßt. Die neuen

Verteilertarife sind eine noch schärfere Waffe als die die Verkehrsdichte berücksichtigenden Regeltarife im Kampf gegen den Lastkraftwagenwettbewerb. Die französischen Eisenbahnen haben eine Mengenstaffel mit durchaus gemeinwirtschaftlichen Zügen entwickelt.

Knotenpunktzüge sind Sendungen von Wagenladungen, die von einem Absender an eine beliebige Anzahl Empfänger gerichtet sind und auf dem ersten Teil ihrer Beförderungsstrecke — gemeinsame Anfangsstrecke (tronc commun) genannt — mindestens 100 km weit geschlossen befördert und nach einem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Programm ausgeliefert werden. Die Knotenpunktzüge müssen in einem Privatanschlußgleis, auf Hafengleisen oder auf einem Grubengleis aufgeliefert werden. Anders als bei den geschlossenen Zügen wird die Fracht nach der Entfernung des kürzesten Weges zwischen dem Versandbahnhof und den einzelnen Bestimmungsbahnhöfen berechnet. Der Absender muß auf jedem Frachtbrief der Sendung die Anwendung der Bedingungen für Knotenpunktzüge verlangen und die von der Eisenbahn bestimmte gemeinsame Anfangsstrecke angeben.

Es wird zunächst die Fracht der einzelnen Wagen nach den jeweils in Frage kommenden Anwendungstarifen ermittelt. Die Gesamtfracht je t wird um 146 ffr gekürzt und auf den verbleibenden Betrag eine Rückvergütung gewährt, die sich wie folgt errechnet:

5,5 — 28 %, je nach der Gesamttonnage des geschlossenen Zuges (400—1500 t) auf der Strecke zwischen Sammel- und Verteilerbahnhof (Tronc commun) multipliziert mit dem Quotienten aus der Streckenlänge des „tronc commun“ und der verschiedenen Streckenlängen zwischen dem Verteilerbahnhof und den Empfangsbahnhöfen. Dabei wird für jede Verteilerstrecke mindestens 25 km in Ansatz gebracht.

Die Höhe der Rückvergütungen soll an wenigen Beispielen gezeigt werden. Es wird unterstellt, daß die Güter für 3 Bahnhöfe, die 40, 50 und 60 km vom Verteilerbahnhof entfernt liegen, bestimmt sind. Das Tronc commun soll einmal 100 km und das zweite Mal 400 km lang sein.

Folgende Uebersicht unterrichtet über

Die Mengenrabatte des Knotenpunktтарifs im Fall des Einsatzes geschlossener Züge bis zum Verteilerbahnhof aus drei Gruppen mit 400 bzw. 800 t

gemeinsame Anfangsstrecke	Rückvergütung	
	bei 400 t	bei 800 t
100 km	2,2 %	7,0 %
200 km	3,1 %	10,0 %
300 km	3,7 %	11,7 %
400 km	4,0 %	12,7 %
500 km	4,2 %	13,5 %

Es wächst somit die Rückvergütung mit zunehmender Länge der vom geschlossenen Zug befahrenen Strecke (Tronc commun). Die gleiche Wirkung geht von der Höhe der Ladung des geschlossenen Zuges aus. Von negativem Einfluß auf die Höhe der Rückvergütung ist die Zahl der Bestimmungsbahnhöfe und ihre Entfernung vom Verteilerbahnhof.

Die SNCF erhöht die Rückvergütungssätze, wenn alle Sendungen eines Knotenpunktzuges für Bahnhöfe bestimmt sind, die an einer von ihr bestimmten Ver-

teilungsstrecke liegen. Befinden sich die Empfangsbahnhöfe sämtlich in dem gleichen, von der SNCF festgelegten Verteilungssektor, so ergeben sich die folgenden Rückvergütungen:

Die Mengenrabatte des Knotenpunktтарifs bei geschlossenen Zügen aus 3 Gruppen mit 400 bzw. 800 t im Fall der Festlegung der Verteilungsstrecke durch die SNCF.

Gemeinsame Anfangsstrecke	Rückvergütung	
	bei 400 t	bei 800 t
100 km	3,4 %	8,2 %
200 km	4,9 %	11,7 %
300 km	5,7 %	13,7 %
400 km	6,2 %	14,9 %
500 km	6,5 %	15,7 %

Hat ein Absender 10 Tage vor Beginn der Beförderung die Verpflichtung übernommen, während eines oder mehrerer voller Kalendermonate nach einem zwischen der Eisenbahn und ihm vereinbarten Programm Knotenpunktzüge aufzuliefern, von denen jeder für eine vom gleichen Punkt ausgehende Verteilungsstrecke bestimmt ist, wird ihm eine Regelmäßigkeitsprämie, bei deren Ermittlung gleichfalls vorher ffr 146 je t von der Gesamtfracht abzuziehen sind, gewährt.

Nachstehende Uebersicht nennt

Die Regelmäßigkeitsprämie des Knotenpunktтарifs bei geschlossenen Zügen aus drei Gruppen mit 400 bzw. 800 t im Fall der Festlegung der Verteilungsstrecke durch die SNCF

Gemeinsame Anfangsstrecke	Jeder zweite Tag 1 Zug	Werktäglich 1 Zug
200 km	2,3 %	4,6 %
300 km	2,7 %	5,4 %
400 km	2,9 %	5,8 %
500 km	3,1 %	6,2 %

Ueber die Güteraufkommen der Knotenpunktzüge liegen noch keine Angaben vor. Der Verkehr in Knotenpunktzügen soll aber ständig zunehmen.

VIII

Die Ausnahmetarife der SNCF

Vom gesamten Güteraufkommen der SNCF entfielen 1947 kaum 20 % auf Regeltarife. Die 1951 erfolgte Einführung der Abstufung und der Dämpfung ermöglichte eine so starke Differenzierung der Frachtsätze des Regeltarifs, daß die SNCF aus Gründen des Wettbewerbs weniger Ausnahmetarife als in der Vergangenheit zu erstellen genötigt ist. Um so mehr überrascht die große Zahl der Ausnahmetarife der SNCF. Es gibt keinen Anwendungstarif ohne Ausnahmetarife.

Sieht man von den nicht veröffentlichten Ausnahmetarifen ab, so waren Anfang 1953 in Frankreich 350 Ausnahmetarife in Kraft. Hiervon entfielen 87 auf allgemeine und 263 auf besondere Ausnahmetarife. Die ausschließlich für den fran-

sätze. Frankreichs Braunkohlenbergbau erfreut sich indessen des Vorteils eines günstigen allgemeinen Ausnahmetarifs.

Die französischen Regelfrachtsätze für Kohlen liegen auf den Entfernungen 200–450 km im Schnitt 10 % über denen des deutschen allgemeinen Ausnahmetarifs 6 B 1. Bei den ganz weiten Entfernungen überschreiten sie die Frachten des AT 6 B 1 sogar um bis zu 20 %. Gelangen indessen die französischen Kohlen in geschlossenen Zügen zur Beförderung, so stellt sich in der Bundesrepublik der Versand nach dem AT 6 B 1 teurer als in Frankreich. Im übrigen gilt für die Kohlenversorgung von Groß-Paris und Umgebung ein Ausnahmetarif, dessen Frachtsätze 3 Baresmes, d. h. 7,5 % niedriger als die des Regeltarifs sind.

In Deutschland sind die Ausnahmetarife für Eisenerz niedriger als für Hüttenkohle. In Frankreich liegen die Verhältnisse umgekehrt. Daß auch die Ausnahmetarife der SNCF hohe Ermäßigungen gewähren, soll nur an einem Beispiel gezeigt werden. Eine lothringische Hütte in Homecourt zahlt beim Koksbezug von Lens in täglich verkehrenden 1000 t-Zügen aus Privatwagen ffr 776 je t. Da die Entfernung 340 km beträgt, begnügt sich die SNCF bei diesen Transporten mit einem Erlös von 2,765 Pf je t-km. Nach dem Regeltarif stellt sich die Fracht bei 340 km auf ffr 2069 je t = 7,353 Pf je t-km. Es wird somit der Koksbezug der lothringischen Großeisenindustrie um 62 % verbilligt.

IX

Die Regelung der Privatgleisanschlüsse in Frankreich

75 % der Gütertransporte der SNCF erfolgen über Privatgleisanschlüsse. Bei den Transporten von Anschluß zu Anschluß befindet sich die Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen in einer günstigen Wettbewerbslage. Die SNCF erkennt unumwunden an, daß das Vorhandensein der Privatanschlüsse ihr beträchtliche Ersparnisse hinsichtlich ihrer Bahnhoftanlagen ermöglicht. Aus diesem Grunde fördert die SNCF den Gleisanschlußverkehr in jeder Hinsicht. Die Privatgleisanschluß-Inhaber haben für ihre Anlagen und die Kosten ihrer Unterhaltung selbst aufzukommen. Die SNCF gewährt den Eigentümern der Privatgleisanschlüsse für Sendungen, deren Fracht nach Tarifen berechnet wird und die von und nach dem Privatanschluß befördert werden, eine feste Vergütung. Sie beträgt z. Zt. ffr 39 je t = 47 Pf je 1000 kg. Der Inhaber des Gleisanschlusses hat auch dann auf die Vergütung Anspruch, wenn die Beförderungskosten von einem Dritten getragen werden. Die Vergütungen, die die SNCF jährlich an die Inhaber von Privatgleisanschlüssen zahlt, betragen rund 7 Milliarden ffr = 85 Millionen DM.

Von Interesse sind vielleicht noch die folgenden Angaben. Für Sendungen von und nach Privatgleisanschlüssen innerhalb eines Bahnhofs wird die Fracht wie für Sendungen von oder nach dem Bahnhof selbst berechnet. Privatgleisanschlüsse auf freier Strecke, deren Eingang weniger als 3 km von einem Bahnhof entfernt ist, werden als Privatanschlüsse innerhalb des ihnen nächst gelegenen Bahnhofs betrachtet. Für Sendungen von und nach solchen Privatgleisanschlüssen wird die Fracht wie für Sendungen von und nach diesem Bahnhof berechnet. Die übrigen Anschlüsse werden mit besonderen Entfernungen im Entfernungszeiger aufgeführt. Die Fracht wird dann für diese Entfernung berechnet.

X

Der französische Stückguttarif

1946 entfielen vom gesamten Güterverkehr der SNCF mengenmäßig 4 % und nach den Erlösen 20 % auf Stückgut. Wie die Güter des Wagenladungsverkehrs ist auch das Stückgut nach den Grundsätzen des von der SNCF angewandten Wagenraumsystems in 4 Serien eingeteilt. Der Stückguttarif sieht je nach der Zugehörigkeit der aufgelieferten Güter zu einer der 4 Serien für gleiche Gewichte verschiedene Preise vor. Schließlich enthält der Stückguttarif verschiedene Frachtsätze für Mengen von 60 bis 999 kg und von 1000 kg und darüber. Das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten der ersten und der vierten Serie beträgt auf der Entfernungsstufe 200 km bei Aufgabe

60–999 kg	100 : 83,1
1000 kg und darüber	100 : 71,1

Die Stückgutfrachten für Mengen ab 1000 kg liegen unter denen für 60–999 kg bei

Serie 1: 21 %; Serie 2: 23 %; Serie 3: 28 %; Serie 4: 31 %.

Auch im Stückgutverkehr gelten Maximal- und Minimal-Baresmes. Die Tarifgabel umfaßt bei Stückgut, gleichgültig ob es nach dem Regeltarif oder nach Ausnahmetarifen gefahren wird, stets 12 Baresmes. Bemerkenswert ist die große Zahl der Ausnahmetarife für Stückgut. Die SNCF wendet auch im Stückgutverkehr die Abstufung und die Dämpfung an. Ebenso gewährt die SNCF für Stückgut nicht veröffentlichte Vertragstarife.

Schließlich sei noch auf den Tarif für Kleinfrachtstücke und Familienfrachtstücke hingewiesen. Er bezieht sich auf Sendungen im Gewicht von bis 50 kg. Auch die SNCF pflegt den Expresgutverkehr. Ihr Expresguttarif sieht verschiedene Frachtsätze für Kleinexpresstücke (Sendungen im Gewicht bis 50 kg) und für Expresgutsendungen über 50 kg vor.

XI

Schlußbetrachtung

Das Schwergewicht der französischen gewerblichen Wirtschaft liegt in wenigen Großstädten und industriellen Ballungsgebieten. Frankreich wurde durch Nebenbahnen (verglichen mit Deutschland) in verhältnismäßig geringem Maße erschlossen.

Auch in Frankreich überwogen vor dem Kriege die dezentralisierenden Wirkungen der Eisenbahngütertarifpolitik. Verlässliche Angaben über das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen der obersten und der untersten Regeltarifklasse liegen für die Vorkriegszeit nicht vor. Der Verfasser kennt aber einige Frachtsätze, welche die SNCF 1938 für ganz hochwertige Güter und für Massengüter nach dem Regeltarif berechnete. Hieraus glaubt er folgern zu dürfen, daß sich in den letzten Vorkriegsjahren die französischen Regelfrachtsätze der obersten und der untersten Wagenladungsklasse zueinander etwa wie 100 : 30 verhalten haben. Zweifellos entsprach die Wertstaffel der SNCF 1938 etwa derjenigen der Deutschen Reichsbahn.

Die Wandlungen der französischen Eisenbahngütertarifpolitik seit 1947 haben im ganzen gesehen die Ballungstendenzen verstärkt. Das Ausmaß der zentralisieren-

den Wirkungen des heutigen französischen Eisenbahngütertarifs darf aber nicht überschätzt werden. Die stärkere Ausrichtung der französischen Gütertarife nach den Kosten ist in einer Form durchgeführt worden, die den gemeinwirtschaftlichen Charakter des französischen Eisenbahngütertarifs weitgehend aufrecht erhält. Die schädlichen Auswirkungen dieser Reformen auf die Raumordnung und den industriellen Standort sind nicht entfernt so groß, wie außerhalb Frankreichs allgemein angenommen wird.

Die Tarifreformen von 1947 und 1951 haben die Wettbewerbskraft der SNCF gegenüber dem Straßenverkehr wesentlich gestärkt. Ihr Erfolg kommt auch in der steten Zunahme der Auslastung der Güterwagen der SNCF zum Ausdruck. Im Wagenladungsverkehr stieg die durchschnittliche Auslastung der Waggons von 15,7 t 1946 auf 19,4 t 1951 = 23,6 %. Beim gesamten Güterverkehr der SNCF ergibt sich folgende Entwicklung der Nutzlast je Wagen:

1938:	9,0 t = 100
1950:	12,0 t = 133
1951:	13,1 t = 146
1952:	13,6 t = 151

Die geschilderte Steigerung der durchschnittlichen Auslastung entspricht mindestens einem Gewinn von 150 000 Güterwagen. Diese Anzahl wäre zusätzlich erforderlich, wenn bei dem derzeitigen Umfang des Güterverkehrs die Durchschnittsbelastung der Güterwagen auf dem Stande des Jahres 1938 geblieben wäre. Die SNCF kann den augenblicklichen Güterverkehr, der den Umfang des Jahres 1938 t-km-mäßig gesehen um über 60 % überschreitet, bei einem gegenüber 1938 um 100 000 Güterwagen niedrigerem Wagenbestand nur dank der besseren Wagenraumausnutzung bewältigen.

Antwerpen und das deutsche Hinterland

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger, Krefeld

I.

Die wirtschafts- und verkehrsgeographische Lage.

1. Die Weltgeltung von Antwerpen beruht im wesentlichen auf günstigen wirtschafts- und verkehrsgeographischen Voraussetzungen. Es liegt auf dem rechten östlichen Ufer der breiten, tiefen, sicheren und mit Seeschiffen befahrbaren Schelde, nur 88 km von der Flußmündung entfernt, gleich gut als Seehafen und als Binnenhafen brauchbar. Antwerpen ist der südlichste Hafen des westeuropäischen Rhein-Maas-Schelde-Deltas und genießt den Vorzug, an der belebtesten Verkehrsstraße der Welt als „Durchgangshafen“ zwischen London, Hamburg, Bremen und den fremden Erdteilen zugleich einem außerordentlich vielseitigen und tiefgegliederten Wirtschaftsgebiet vorgelagert zu sein. An den Antwerpener Schiffsdiensten war Deutschland vor dem Kriege in hervorragendem Maße beteiligt. Es beförderte dabei nicht nur seine eigenen über Antwerpen verbrachten Güter, sondern in wesentlichem Umfange auch Güter außerdeutscher Herkunft. Im Jahre 1938 stand die deutsche Flagge mit 25,3 v. H. des gesamten Antwerpener Hafenverkehrs an der Spitze aller Nationen.

Antwerpens Stellung ist nicht ohne Wettbewerb; denn auch die holländischen Seehäfen Rotterdam und Amsterdam begehren ihren Anteil am Verkehrsgut. Außerdem waren die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen und auch Emden nachhaltig am Seeverkehr beteiligt.

Die wechselvolle Geschichte hat die Geltung Antwerpens zuweilen gehemmt, so als Holland die Scheldemündung 1648 sperrte. Erst als 1863 der Scheldezoll, den der Neutralitätsvertrag von 1839 den Holländern gewährt hatte, abgelöst wurde, war dem damals herrschenden System des Freihandels der Weg gebnet. Mehr oder weniger erzwungen wurde dieser Akt durch den 1843 vollendeten Bau der Eisenbahn Köln—Aachen—Antwerpen, wobei sich Preußen und Belgien gegenseitig freie Durchfuhr zusicherten und damit das Monopol des holländischen Zwischenhandels beendeten. Aber die Erinnerung an diese Vorgänge hat die Gemüter in Belgien und in Holland wach gehalten.

Schließlich haben die Industrialisierung Westeuropas, die Entwicklung der Dampfschifffahrt und die stärkere Einschaltung des Hinterlandes dem Aufstieg Antwerpens neue Nahrung gegeben. Er wurde schnell der bedeutendste Einfuhrhafen für Weizen aus Argentinien und Mineralöl aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Antwerpen gehört noch heute zu den wichtigsten Getreidemärkten der Erde.

In der Ausfuhr gingen die Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie von Belgien, Luxemburg, Lothringen und dem Rhein-Ruhrgebiet fast ausschließlich über Antwerpen. Aber auch die Erzeugnisse der Farben- und Chemischen Industrien, selbst Maschinen aus Süddeutschland und Nürnberger Spielwaren fanden den Weg über die Scheldestadt.

Trotzdem ist für Antwerpen das gesamte Land Belgien in erster Linie Einzugsgebiet; von den übrigen kleineren mit dem Meer durch Kanäle verbundenen belgischen Seehäfen hat bisher nur Gent einige Bedeutung erlangt. Antwerpens Ladungsgut anziehender Einfluß ist bis nach Oesterreich und bis zur Schweiz spürbar.

2. Die besondere Anziehungskraft Antwerpens für die Reedereien liegt im Angebot von hochwertigen Ausfuhrsgütern. Belgien ist ein Industriestaat, der auf Export angewiesen ist, bedingt durch die Tatsache, daß es die meisten Rohstoffe für seine Industrien vom Weltmarkt beziehen muß und der Inlandmarkt die Erzeugnisse der Industrien nur begrenzt aufnehmen kann. Deshalb wurden in Antwerpen Spezialanlagen für den Umschlag hochwertiger Güter, vornehmlich für Stückgüter, geschaffen. Als Ausfuhrhafen war früher nur Hamburg gleichwertig.

Bei der Ausfuhr dominiert der Speditionshandel, insbesondere bei den hochwertigen Halb- und Fertigfabrikaten der Montanindustrie und des Textilgewerbes, nicht nur des eigenen Landes, sondern ganz besonders auch des westlichen industriellen Hinterlandes. Das hängt mit der im Welthandel üblichen Gepflogenheit zusammen, den Ausfuhrhandel möglichst an die Erzeugungsorte heranzulegen und den Absatz selbst zu organisieren.

Anders gestaltet sich die Einfuhr. Hierbei zeichnet sich Antwerpen gegenüber anderen Nordseehäfen besonders aus. Es ist sein *E i g e n h a n d e l*, der sich hartnäckig in zahlreichen eingeführten Welthandelsartikeln (Getreide, Wolle, Häute, Baumwolle, Kaffee, Oelfrüchte) bis zur Gegenwart behauptet, während sonst die Gepflogenheit besteht, die kaufmännische Betreuung der Einfuhr möglichst nahe an den Verbrauch heranzubringen.

Der Antwerpener Eigenhandel verdankt seine Blüte dem hohen Eigenbedarf der belgischen Bevölkerung an Lebensmitteln und den Rohstoffbedürfnissen seiner Industrien. Die Lebensmittelindustrie verbraucht allein zwei Drittel der Getreideeinfuhren. Den Grund hierfür bildet die außerordentlich dichte Bevölkerung Belgiens, die von der heimischen Landwirtschaft trotz intensivster Wirtschaftsweise auch nicht annähernd mit Lebensmitteln versorgt werden kann. Allerdings sind auch die Durchfuhrzahlen von Getreide im Vergleich zu Rotterdam recht beachtlich:

	Antwerpen	Rotterdam
	(in Tonnen von 1000 kg)	
1938	913 498	1 934 306
1951	1 043 038	697 571
1952	950 907	635 719

Der Eigenhandel tätigt die Umladung aus dem großen Behälter Seeschiff in viele kleinere Einheiten, die für eine Vielzahl von Empfängern bestimmt sind. Das geschieht z. B. durch unmittelbare Umladung auf Eisenbahnwaggons mit Hilfe schnell arbeitender Umschlagseinrichtungen. Demgegenüber ist bei einer Umladung von Massengut aus dem Seeschiff in das Binnenschiff zum Weitertransport an den Großverbraucher bei Vorhandensein passender Umschlaganlagen die Mitwirkung des Eigenhandels nicht erforderlich.

An anderen Seeplätzen, vor allem in Rotterdam, ist der Eigenhandel größtenteils in das Hinterland abgewandert. Hier sorgen die Spediteure dafür, daß der Importhandel möglichst nahe an die Verbrauchsorte herangebracht wird.

Aber trotz der Ausstrahlung über die Landesgrenzen hinaus ist Antwerpen infolge seiner umfangreichen nationalen Exportindustrie im wesentlichen ein belgischer Hafen geblieben. Der an Belgien gebundene Handelsverkehr überwiegt bei weitem den Durchgangsverkehr, heute sogar mehr als früher. Es ist zudem bezeichnend, daß der Eigenhandel sich nur in solchen Artikeln vollzieht, die in Belgien selbst maßgebend gehandelt werden. So kommt der Eigenhandel bei der Einfuhr von Eisenerz aus Luxemburg und Lothringen nicht zum Zuge, weil die belgischen Hütten die Erze nicht über Exporteure, sondern direkt über eigene Handelsgesellschaften beziehen. Deutschland erhält sein Eisenerz zu einem großen Teil aus anderen Ländern. Der Anteil Antwerpens schwankt jährlich zwischen 350 000 und 600 000 t.

Antwerpen hat es verstanden, nicht nur seine Einfuhr in vielen wichtigen Gütern fest in der Hand zu halten, sondern zugleich auch das Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr so weit herzustellen, wie es sonst kein Welthafen Europas vermochte.

Die große Zahl der Antwerpen anlaufenden Schiffe fremder Flaggen hat Belgien daran gehindert, selbst eine größere Seeschifffahrt zu entwickeln, da das eigene Verfrachtungsbedürfnis für eine eigene große Linienflotte nicht ausgereicht haben würde. Die Belgische Handelsflotte beförderte 1938 kaum 4,8 v. H. des Antwerpener Güterverkehrs.

3. Die Abwicklung der dem Hafen zufallenden Aufgaben wird erleichtert durch gute Verkehrswege in Gestalt engmaschiger Wasserstraßen-, Eisenbahn- und Landstraßennetze. Antwerpen ist mit dem belgischen Hinterland und seinen wichtigen Industriepätzen in erster Linie durch Wasserwege verbunden. Die Schelde ist bis nach Frankreich hinein reguliert. Die für die schweren Fabrikate der Montanindustrie besonders geeigneten Kanäle und Flüsse verbinden Antwerpen mit Holland, Nord- und Ostfrankreich, der Rhein aber mit Deutschland, der Schweiz und wiederum Ostfrankreich. Das belgische Wasserstraßennetz hat eine Länge von 2170 km. Die Kahntonnage ist 2,4 Millionen t, davon entfallen auf Selbstfahrer 1 Million t. Die Zahl der Rheinkähne und Selbstfahrer beträgt 1523 mit einer Tonnage von 895 041 t.

Antwerpen ist aber nicht wie Rotterdam in erster Linie vom Rheinstrom abhängig. Mag auch die Wasserfracht nach Rotterdam im Einzelfall billiger sein, für die hochwertigen und oft eilbedürftigen Waren steht Antwerpen im Gegensatz zu Rotterdam ein sehr dichtes Eisenbahnnetz zur Verfügung mit einer Länge von 5000 km Normalspur. Es sind mehr als 80 000 Güterwagen im Umlauf. Die Elektrifizierung des Netzes ist im Gange. Antwerpen besitzt in seinem Hafengebiet über 800 km Doppelgleis. In normalen Zeiten wurden jährlich 800 000—900 000 Güterwagen be- oder entladen. Die Bedeutung Antwerpens als Eisenbahnhafen erklärt zugleich seine hervorragende Eigenschaft als Stückguthafen.

Die Verkehrsgeschichte hebt besonders gern das starke Band der Antwerpen berührenden Landstraßen hervor, die in früherer Zeit über Brügge und die wichtigsten belgischen Plätze, dann über Maastricht und Aachen nach Köln führten. Diese Landstraßen bekommen in der Gegenwart in Gestalt der modernen Großverkehrswege des Kraftwagens neue Gestalt.

4. Es ist zu erwarten, daß gewisse Umschichtungen in der Zusammensetzung des Verkehrsguts der Rheinmündungshäfen eintreten, zumal auch der Wettbewerb um das Verkehrsgut schärfer geworden ist. Immerhin hatte Antwerpen einen Vorsprung, weil es von den Kriegsereignissen fast ganz verschont blieb. Es hat

sich kurz nach dem Kriege weitgehend um die Lebensmittel- und Rohstoffversorgung West- und Mitteleuropas bemüht.

Antwerpen hat inzwischen insbesondere durch die Erweiterung und Modernisierung des Ladebrückenbetriebes seine Position als deutscher Verladehafen für Erz, Schrott, Röhren und Eisen verbessert. Bei den zur Verladung kommenden Mengen handelt es sich jeweils um Partien über 200 t, die außerhalb der Duisburger Frachtenkonvention¹⁾ von den Rhein-Reedereien nach Antwerpen gefahren werden. Jedoch hat Antwerpen seinen Kohlenexport größtenteils an Rotterdam abgetreten. Der Import amerikanischer Kohle und der Export deutscher Kohle geht vorwiegend über Rotterdam.

Im übrigen werden die natürlichen Einflußzonen der Rheinmündungshäfen heute teilweise eingeengt durch die Bemühungen der Bundesregierung, die deutschen Seehäfen in ihrer Weiterentwicklung zu fördern. Auch läuft eine Reihe von Linienschiffen, die früher Hamburg und Antwerpen bedienten, jetzt auch Bremen und Amsterdam an, oder aber es werden Leichterdienste nach Hamburg und Antwerpen unterhalten.

II.

Die Verkehrsleistungen²⁾

1. Bei der Darstellung des Antwerpener Seegüterverkehrs (Tabelle 1) sind die Vorjahre vergleichsweise herangezogen worden. Das Jahr 1952 zeigt bei der Ausfuhr und auch im ausgehenden Transitverkehr eine Abschwächung. Zwar ist darauf hinzuweisen, daß das Jahr 1951 für Antwerpen besonders günstige Verkehrszahlen ausweist, weil es im größeren Maße als die anderen Nordseehäfen an der erhöhten Ausfuhr der westdeutschen Schwerindustrie beteiligt wurde.

Tabelle 1

Güterverkehr über See (in t von 1000 kg)

	1938	1950	1951	1952
Einfuhr	7 998 541	8 078 994	11 055 460	11 550 331
Durchfuhr	3 874 129	2 582 508	4 082 112	4 100 459
Gesamteingang	11 872 670	10 661 502	15 137 572	15 650 790
Ausfuhr	6 159 683	7 167 245	9 285 068	8 450 532
Durchfuhr	5 546 596	3 678 719	4 741 535	3 380 666
Gesamtausgang	11 706 279	10 845 964	14 026 603	11 831 198
Ein- u. Ausfuhr zus.	14 158 224	15 246 239	20 340 528	20 000 863
Eingangs- u. Ausgangs- durchfuhr zusammen	9 420 725	6 261 227	8 823 647	7 481 125
Gesamtverkehr (Eingang und Ausgang)	23 578 949	21 507 466	29 164 175	27 481 988

¹⁾ Die Duisburger Frachtenkonvention ist im August 1951 gegründet worden. Sie sollte dem hemmungslosen Wettbewerb entgegenwirken, der sich namentlich bei den Stückgutfrachten herausgebildet hatte. Zwischen den Rheinmündungshäfen und den Hafentplätzen der Bundesrepublik gelten nunmehr einheitliche Frachten für Transporte bis 200 t.

²⁾ Das Zahlenmaterial ist dem Jahresbericht 1952 der Hafenverwaltung Antwerpen entnommen worden.

Damit erzielte der Seegüterverkehr im Jahre 1951 einen Umschlagrekord von mehr als 29 Millionen t, eine Steigerung von 23,7 v. H. gegenüber 1938. Bei der Einfuhr handelte es sich überwiegend um Rohstoffe aus Uebersee für die westeuropäische Industrie (Erze, Phosphate, Baumwolle, Wolle, Jute, Fasern, Häute, Getreide, Palmkerne, Kopal, Kupfer und Elfenbein).

Antwerpen ist nach dem Kriege in stärkerem Maße als vorher ein nationaler Hafen geworden. Gleiches gilt aber auch für die anderen Rheinmündungshäfen, wie aus nachfolgenden Zahlen hervorgeht.

Der Güterverkehr über See

(in Tonnen von 1 000 kg)

	Rotterdam		Amsterdam		Durchfuhr
	Durchfuhr	National. Verkehr	Durchfuhr	National. Verkehr	
1938	9 420 725	10 021 625	32 349 315	3 634 489	2 030 466
1950	6 261 227	15 227 060	14 460 677	3 999 262	1 234 308
1951	8 823 647	18 754 320	18 126 157	4 604 750	1 709 195
1952	7 471 125	19 798 005	19 984 174	4 531 064	1 656 117

Der deutsche Transitverkehr mit 5 062 427 t im Jahre 1938 ging zurück auf 2 965 078 t im Jahre 1951 und 2 711 957 t im Jahre 1952.

Im Ausgang wurden Fertigerzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie, chemische Produkte, Düngemittel, Kohlen, Zement, Glas und andere verpackte Güter über See verladen, also durchweg hochwertige Güter, die zu 55 v. H. aus dem belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsbereich, zu 45 v. H. aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz und anderen mitteleuropäischen Ländern stammen. Während es sich bei der Einfuhr meist um Massengüter handelt, enthält die Ausfuhr in erheblichem Maße Stückgüter. Die Steigerung der Zufuhr aus Uebersee gegenüber dem Vorjahr 1951 betrifft ausschließlich das Rohpetroleum für die neue Raffinerie der „Société Industrielle Belge de Pétroles“. Diese Einfuhr wird demnächst noch steigen, da eine weitere große Petroleumraffinerie der „Esso Standard Refinery“ am 1. Juli 1953 in Betrieb gesetzt worden ist.

Die Zahl der angekommenen Schiffe betrug:

Jahr	Anzahl	Belgische Netto-Tonnage (B. N. T.)
1938	11 762	24 144 705
1951	11 425	26 505 487
1952	11 756	28 027 193

Die Verteilung der Handelsflotten nach Flaggen zeigt Tabelle 2.

Die deutsche Flagge zeigt eine Wiederzunahme. Nach der Zahl der angekommenen Schiffe rangiert sie an dritter Stelle nach der britischen und der holländischen Flagge. Bezüglich der Tonnage nahm sie mit 1 422 000 Netto Moorsom Ton (N. M. T.) die achte Stelle ein. Es sind jetzt 31 deutsche regelmäßige Schifffahrtslinien in den Antwerpener Verkehr wieder eingeschaltet, davon sind 21 als regelmäßige Linien von der Stadtverwaltung Antwerpen anerkannt. Nach den Angaben von Leemans konnte Antwerpen den Verladern im monatlichen Durchschnitt des Jahres 1951 630 Schiffsabfahrten in regelmäßigen Liniendiensten bieten¹⁾.

¹⁾ Antwerpen und seine verkehrswirtschaftliche Bedeutung als Rhein-Seehafen. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Heft 10, 1952.

Tabelle 2
Uebersicht über die angelautenen Schiffe nach Flaggen

Flaggen	Rangstelle nach der Tonnage in			1952			1950			1938		
	1952	1950	1938	Anzahl	N. M. T. 1)	% v. der Gesamttonnage	Anzahl	N. M. T.	% v. der Gesamttonnage	Anzahl	N. M. T.	% v. der Gesamttonnage
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Britische	1	1	2	2 654	6 289	22,4	2 387	5 500	24,3	3 131	5 735	23,7
Niederländische	2	2	5	2 410	4 216	15,1	2 010	3 730	16,5	1 709	1 785	7,4
Norwegische	3	3	4	1 071	3 436	12,2	869	2 513	11,1	910	1 835	7,6
Schwedische	4	5	7	954	2 230	7,9	814	1 723	7,6	641	903	3,7
Amerikanische	5	4	9	375	2 153	7,7	327	1 808	8,0	170	741	3,1
Belgische	6	6	6	614	1 715	6,1	544	1 557	6,9	553	1 155	4,8
Französische	7	7	3	481	1 695	6,0	391	1 351	6,0	740	2 126	8,8
Deutsche	8	10	1	1 309	1 422	5,1	766	449	2,0	2 128	6 119	25,3
Dänische	9	8	8	494	1 056	3,7	487	990	4,4	558	865	3,6
Italienische	10	9	12	137	576	2,1	125	554	2,5	122	349	1,4
Panama	11	11	10	115	515	1,8	104	430	1,9	24	72	0,3
Griechische	12	13	10	86	376	1,3	70	295	1,3	175	510	2,1
Finnische	13	12	11	230	291	1,0	226	312	1,4	192	237	1,0
Portugiesische	14	16	17	97	266	1,0	75	151	0,7	68	125	0,5
Argentinische	15	19	—	44	229	0,8	27	123	0,5	—	—	—
Spanische	16	15	27	76	204	0,7	81	158	0,7	4	5	—
Polnische	17	14	18	161	179	0,6	122	202	0,9	93	90	0,4
Brasilianische	18	19	15	36	141	0,5	30	115	0,5	41	191	0,8
Russische	19	17	13	67	135	0,5	54	145	0,6	140	314	1,3
Andere Flaggen	—	—	—	305	804	—	178	498	—	363	988	—

1) N. M. T. = in 1000 Netto Moorsom Ton (Belgische Nettotonnage).

2. Die Leistungen Antwerpens als Binnenschiffahrtshafen stützen sich einerseits auf das weitverzweigte belgische Wasserstraßennetz, andererseits auf den Rhein. Der Rheinverkehr ist überwiegend Transitverkehr von und nach Uebersee.

Den Güterverkehr auf den Wasserstraßen veranschaulicht Tabelle 3.

Die Verteilung der mit Binnenschiff verbrachten Gütermengen ergibt folgendes:

	1938	1951	1952
Binnenverkehr	6,0 Mill. t	10,4 Mill. t	9,0 Mill. t
Grenzüberschreitender Verkehr			
a) über den Rhein	7,0 Mill. t	6,0 Mill. t	5,4 Mill. t
b) über andere Wasserstraßen	2,0 Mill. t	2,4 Mill. t	2,8 Mill. t
Insgesamt:	15,0 Mill. t	18,8 Mill. t	17,7 Mill. t

Der Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen weist den größeren Transportmengen des Seegüterverkehrs der Jahre 1951 und 1952 zufolge eine merkliche Steigerung gegen 1938 aus. Der Rheinverkehr mit Deutschland ist noch zurückgeblieben, während Frankreich und die Schweiz eine Zunahme verzeichnen. Das geht aus der nachstehenden Uebersicht hervor:

	Deutschland	Frankreich	Schweiz
1938	5,1 Mill. t	0,89 Mill. t	0,47 Mill. t
1951	3,2 Mill. t	1,4 Mill. t	0,93 Mill. t
1952	2,9 Mill. t	1,1 Mill. t	1,04 Mill. t

Der deutsche Anteil an den wichtigsten Gütern war¹⁾:

a) Talverkehr nach Antwerpen

	1951 t	1952 t
Steinkohle, Briketts, Koks	425 580	420 090
Erden, Kies, Sand	175 809	173 839
Kalk und Zement	233 153	131 135
Düngemittel	199 095	155 225
Roheisen, Rohstahl	ca. 660 000	421 700

b) Bergverkehr von Antwerpen

	1951	1952
Getreide	385 862	307 117
Eisenerze	466 258	376 726
NE-Erze	139 485	137 326
Steinkohle einschl. Koks und Briketts	166 584	312 412
Mineralöle	80 755	137 304
Holz	50 770	42 310
Roheisen, Rohstahl	3 176	20 257

Beachtlich ist das Ansteigen der Oeleinfuhr von Antwerpen, die sich auch im Rheinverkehr zur Schweiz auswirkt; denn im gleichen Zeitraum ist die Zahl der beförderten Tonnen Oel von 207 289 auf 298 142 gestiegen.

¹⁾ Die Binnenschiffahrt in Nordrhein-Westfalen im Jahre 1950, 1951 und 1952. Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1951, 1952, 1953.

(in Tonnen = 1000 kg)

Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen

Herkunft und Bestimmung	Jahr	Empfang aus	% von 1938	Versand nach	% von 1938	Insgesamt	% von 1938	Prozentsatz vom Gesamtumschlag
Inland	1938	1 845 327	—	4 614 915	—	6 460 242	—	43,1
	1950	2 647 227	143,5	4 952 971	107,3	7 400 148	114,6	—
	1951	3 462 003	187,6	6 994 810	151,6	10 456 813	161,9	—
	1952	2 845 032	154,2	6 662 527	144,4	9 507 529	147,2	53,8
Ausland Hiervon entfallen auf	1938	4 397 633	—	4 101 762	—	8 499 395	—	56,9
	1950	4 163 471	94,7	2 162 346	52,7	6 525 817	76,8	—
	1951	4 878 444	110,9	3 526 445	86,0	8 404 889	98,9	—
	1952	4 273 047	97,2	3 877 699	94,5	8 150 746	95,9	46,2
Niederlande	1938	1 020 957	—	753 492	—	1 774 459	—	11,9
	1950	1 270 739	124,5	319 109	42,4	1 589 848	89,6	—
	1951	1 455 232	142,5	694 673	92,2	2 149 905	121,2	—
	1952	1 502 319	147,2	877 209	116,4	2 379 528	134,1	13,5
Frankreich (Maas und Scheide)	1938	165 653	—	75 180	—	240 833	—	1,6
	1950	256 316	154,7	142 689	189,8	399 005	165,7	—
	1951	338 562	204,4	241 865	321,7	580 427	241,0	—
	1952	322 244	194,5	341 555	454,3	663 799	275,6	3,8
Frankreich (Rhein)	1938	318 887	—	579 104	—	897 991	—	6,0
	1950	847 816	265,9	121 614	21,0	969 440	108,0	—
	1951	1 128 599	353,9	337 856	58,3	1 466 455	163,3	—
	1952	909 724	285,3	257 166	44,4	1 166 890	129,9	6,6
Deutschland	1938	2 827 610	—	2 281 767	—	5 109 377	—	34,2
	1950	1 718 037	60,8	793 072	34,8	2 511 109	49,2	—
	1951	1 853 938	65,6	1 417 183	62,1	3 271 121	64,0	—
	1952	1 449 580	51,3	1 446 693	63,4	2 996 273	58,6	16,9
Schweiz	1938	64 516	—	412 219	—	476 735	—	3,2
	1950	70 418	109,2	785 862	190,6	856 280	179,6	—
	1951	102 113	158,3	834 868	202,5	936 981	196,5	—
	1952	89 180	138,2	955 076	231,7	1 044 256	219,0	5,1
Gesamtumschlag:	1938	6 342 960	—	8 716 677	—	14 959 637	—	—
	1950	6 810 698	109,1	7 115 267	81,6	13 925 965	93,1	—
	1951	8 310 447	133,6	10 521 255	120,7	18 861 702	126,8	—
	1952	7 118 049	114,0	10 540 226	120,9	17 658 275	118,4	—

Der Umschlagsverkehr der übrigen belgischen Häfen mit Deutschland zeigt folgende Entwicklung:

a) Einfuhr nach Deutschland:
(hauptsächlich NE-Erze)

1950	1951	1952
529 284 t	749 014 t	1 096 384 t

b) Ausfuhr von Deutschland:

1950	1951	1952
1 370 526 t	1 902 811 t	1 542 334 t

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Steinkohle, Erde, Kies, Sand, Kalk und Düngemittel.

3. Die Bedeutung Antwerpens für hochwertiges Umschlagsgut kommt besonders in den Leistungen seines Eisenbahnhafens zum Ausdruck. Direkte Züge sorgen für beschleunigte Verbindungen mit den wichtigsten Industrie- und Handelszentren Deutschlands, Frankreichs, Italiens und der Schweiz. Zwischen Antwerpen und der deutschen Grenze beträgt die Rollzeit 11 Stunden, zwischen Antwerpen und der luxemburgischen Grenze 12 Stunden.

Der Güterverkehr der Eisenbahn ist in Tabelle 4 dargestellt.

Der Eisenbahnverkehr beschränkte sich hiernach 1938 mit 78 v. H. auf das belgische Binnenland und auf Luxemburg. Im Jahre 1952 ist der Anteil auf 88,9 v. H. gestiegen. Der Güterverkehr durch das Binnenschiff bezog sich 1938 mit 43,1 v. H. auf das Inland und 56,9 v. H. auf das Ausland. Auch hier ist eine Steigerung des Binnenverkehrs festzustellen. 1952 betrug dieser Verkehr im Inland 53,8 v. H. und es entfielen 46,2 v. H. auf das Ausland. (Siehe Tabelle 3)

Die Beteiligung der Eisenbahn am Següterverkehr im Vergleich mit der Binnenschifffahrt zeigt folgende Gegenüberstellung:

a) Güterverkehr durch die Bahn:

	Abfuhr	Anfuhr	insgesamt
1938	2 967 559 t	6 446 976 t	9 414 535 t
1950	2 435 144 t	5 441 487 t	7 876 631 t
1951	3 378 189 t	6 151 444 t	9 529 633 t
1952	3 082 363 t	4 900 978 t	7 983 341 t

b) Güterverkehr durch das Binnenschiff:

1938	8 716 677 t	6 242 960 t	14 959 637 t
1950	7 115 267 t	6 810 698 t	13 925 965 t
1951	10 521 255 t	8 340 447 t	18 861 702 t
1952	10 540 226 t	7 118 049 t	17 658 275 t

Somit überwiegt die Binnenschifffahrt im Güterverkehr.

Der Antwerpener Güterverkehr durch die Eisenbahn mit Deutschland zeigt im Vergleich zum Schiffstransport folgendes Bild:

	Rheinverkehr	Bahnverkehr	insgesamt
1938	5 109 377 t	636 350 t	5 745 727 t
1950	2 511 109 t	74 191 t	2 585 300 t
1951	3 271 121 t	76 553 t	3 347 674 t
1952	2 995 273 t	87 818 t	3 082 091 t

(in Tonnen = 1000 kg)

Der Güterverkehr per Bahn¹⁾

Herkunft und Bestimmung	Jahr	Anfuhr	% gegen 1938	Abfuhr	% gegen 1938	Insgesamt	% gegen 1938	Insgesamt	% gegen 1938	Prozentsatz vom Gesamtumsatz
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Belgisches Binnenland	1938	3 725 120	—	2 406 194	—	6 131 314	—	6 131 314	—	65,1
	1950	3 206 955	86,0	1 860 325	77,3	5 067 280	82,6	5 067 280	82,6	—
	1951	3 605 505	96,8	2 422 746	100,6	6 028 251	98,3	6 028 251	98,3	—
	1952	3 301 543	88,6	2 121 083	88,2	5 422 626	88,4	5 422 626	88,4	67,9
Luxemburg	1938	1 019 707	—	231 277	—	1 250 984	—	1 250 984	—	13,2
	1950	764 502	74,6	330 280	142,8	1 094 782	87,5	1 094 782	87,5	—
	1951	1 105 705	108,4	610 965	264,2	1 716 670	137,2	1 716 670	137,2	—
	1952	957 361	93,8	726 783	314,2	1 684 144	134,6	1 684 144	134,6	21,0
Niederlande	1938	80 922	—	52 808	—	133 730	—	133 730	—	1,4
	1951	10 427	12,9	26 326	49,9	36 753	27,5	36 753	27,5	—
	1952	9 044	11,8	18 057	34,2	54 202	40,5	54 202	40,5	—
	1953	4 437	4,8	16 504	31,3	20 941	15,7	20 941	15,7	0,2
Frankreich	1938	1 041 882	—	144 988	—	1 186 870	—	1 186 870	—	12,6
	1950	1 257 070	120,6	48 989	33,8	1 306 059	110,0	1 306 059	110,0	—
	1951	1 205 643	115,7	120 112	82,9	1 325 755	111,7	1 325 755	111,7	—
	1952	603 187	57,9	67 319	46,4	670 506	56,5	670 506	56,5	8,3
Schweiz	1938	15 284	—	55 309	—	70 593	—	70 593	—	0,7
	1950	15 845	103,6	95 688	173,0	111 533	157,9	111 533	157,9	—
	1951	28 865	188,8	111 376	201,4	140 241	198,7	140 241	198,7	—
	1952	28 590	187,0	77 640	140,4	106 230	150,5	106 230	150,5	1,3
Deutschland	1938	561 962	—	74 388	—	636 350	—	636 350	—	6,7
	1950	32 629	5,8	41 562	55,7	74 191	11,7	74 191	11,7	—
	1951	48 841	8,6	27 712	37,3	76 553	12,0	76 553	12,0	—
	1952	50 852	9,0	36 966	49,7	87 818	13,8	87 818	13,8	1,1
Andere Länder	1938	2 099	—	2 595	—	4 694	—	4 694	—	0,4
	1950	154 059	7339,6	31 974	1232,1	186 033	3963,2	186 033	3963,2	—
	1951	147 841	7043,4	67 221	2590,4	215 062	4581,6	215 062	4581,6	—
	1952	45 008	2144,2	36 068	1389,9	81 076	1727,2	81 076	1727,2	1,0
Insgesamt:	1938	6 445 976	—	2 967 559	—	9 414 535	—	9 414 535	—	—
	1950	5 441 487	84,4	2 435 144	82,1	7 876 631	83,7	7 876 631	83,7	—
	1951	6 151 444	95,4	3 378 189	113,8	9 529 633	101,2	9 529 633	101,2	—
	1952	4 900 978	76,0	3 082 363	103,9	7 983 341	84,8	7 983 341	84,8	—

1) Die statistischen Angaben beziehen sich ausschließlich auf Güter umgeschlagen auf Güter umgeschlagen von Seeschiff auf Waggon und umgekehrt.

Demnach ist der Anteil des Bahntransportes an dem Gesamtgüterverkehr von 11 v. H. (1938) auf 3 v. H. (1952) zurückgegangen.

4. Die Renaissance der Landstraße hat auch für die Wechselbeziehungen zwischen Deutschland und Belgien beachtenswerte Anregungen gebracht. In Lüttich wird demnächst mit dem Bau einer Autobahn begonnen, die in nordwestlicher Richtung nach Antwerpen und in östlicher Richtung nach Aachen geführt wird. Damit soll eine direkte Verbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Rheinland hergestellt werden. Die Autostraße stößt bei Köln auf den Autobahnring und erfährt damit eine günstige Verteilerfunktion über die von diesem Autobahnring demnächst abgehenden 6 Autobahnstraßen.

Nach den Angaben der Hafenverwaltung von Antwerpen verfügen die Antwerpener Transportunternehmer über einen großen Park schwerer Lastkraftwagen, welche die Güter unmittelbar vom Kai in das Hinterland befördern, zum Teil auf Entfernungen bis zu 1000 km. Während in der Zeit vom 1. April 1937 bis 31. März 1938 der Lastwagen nur 914 t nach Belgien und in umgekehrter Richtung 1356 t beförderte, zeigt die nachfolgende Statistik über den Güterkraftverkehr auf Straßen zwischen dem Bundesgebiet einschließlich West-Berlin und Belgien seit 1950 folgende Entwicklung¹⁾:

Verkehrsart	1950	1951	1952
a) Grenzüberschreitender Verkehr			
Eingang (Belgien = Einladeland)	21 259 t	16 539 t	70 002 t
Ausgang (Belgien = Ausladeland)	19 073 t	21 265 t	48 303 t
b) Zwischenstaatlicher Verkehr			
Eingang (Belgien = Land des Fahrtantritts/Einladeland)	4 719 t	3 089 t	4 266 t
Ausgang (Belgien = Land des Fahrtziels/Ausladeland)	12 787 t	8 659 t	4 382 t
c) Gesamtverkehr (a) und (b)			
Eingang	25 978 t	19 628 t	74 268 t
Ausgang	31 860 t	29 924 t	52 685 t
Insgesamt:	57 838 t	49 552 t	126 953 t

Der Lastwagenverkehr hat gegenüber 1950 im Jahre 1952 eine Zunahme von 136 v. H. erfahren. Es steht schon heute fest, daß der Kraftwagen auch Schiffs-güter, z. B. Holz und Röhren, an sich gezogen hat, insbesondere, da die Schiffs-transporte durch die Zollabfertigung in Emmerich und Lobith einen Aufenthalt von 8 Stunden zu verzeichnen haben. Nach Fertigstellung der örtlichen Umgehungsstraßen im belgischen Gebiet wird noch mit einer Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs zu rechnen sein.

Der Luftverkehr unter Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs von Ausland zu Ausland und nur des Verkehrs bis zum ersten Landehafen oder ab letzten Starthafen im Inland weist für Belgien folgende Entwicklung auf:

¹⁾ Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Richtung:	1952	Fracht	
		Fracht	Post
aus Belgien	} Brüssel	880 t	409 t
nach Belgien		645 t	90 t

Da Statistiken in früheren Jahren nicht geführt wurden, lassen sich verkehrliche Schlüsse noch nicht ziehen.

III.

Frachtvergleiche

Ein nachhaltiges Mittel zur Kräftigung der Wettbewerbsstellung eines Seehafens ist die Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen. Sie ist im gegenwärtigen Zeitpunkt recht umstritten. Es soll daher nachfolgend eine Uebersicht über die derzeitige Frachtenlage gegeben werden.

1. Der Bahngüterverkehr für Belgien ist in seiner Relation zu den übrigen Nordseehäfen nach den Frachten der Strecke Kaldenkirchen / Venlo / Rosendaal / Essen / Antwerpen berechnet worden. Hier kommt der allgemeine Eisenbahngütertarif zur Anwendung, der sich infolge der Abkürzung der Strecke um 14 km gegenüber dem Grenzübergang Antwerpen — Aachen-West günstig auswirkt. Auf den anderen Strecken gilt für Belgien der Verbandstarif vom 1. Juni 1952, der eine andere Frachtberechnung für die deutsche Strecke bis zur Grenze und für die belgische Strecke ab Grenze vorsieht. Für Holland besteht der Durchfahrtspezialtarif Nr. 4, der neben der Aufgliederung des Tarifs für die deutschen und für die holländischen Strecken noch eine besondere Einteilung der Güter in drei Klassen für den Transport auf holländischen Strecken vornimmt.

Die derzeitige Frachtenlage ist für Antwerpen nicht sonderlich günstig. Aus der Tabelle 5 sind für Textilien, Maschinen, Stahlrohre und Kabel in der Ausfuhr und für Papier in der Einfuhr die Frachtenunterschiede — nach den Frachtsätzen für 1 t berechnet — zu ersehen. Mit Rücksicht darauf, auch einen Frachtvergleich mit der Schifffahrt zu geben, ist die Station Krefeld-Uerdingen am Rhein gewählt worden. Bei den Frachtsätzen nach den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sind vergleichsweise auch die nach Hamburg und Bremen aufgeführt. Für die genannten deutschen Nordseehäfen gelten die SeehafensAusnahmetarife, insbesondere der 8 S 1 — Tarif für Bleche —, der 8 S 2 — Tarif für Eisen- und Stahlwaren — und der AT 21 S 4 — Tarif für Textilien.

Tabelle 5¹⁾

Vergleiche von Bahnfrachten (Stand am 1. August 1953)
Von Krefeld-Uerdingen nach (Spalte 1—4)
Nach Krefeld-Uerdingen von (Spalte 5)

	1		2		3	
	Textilien AT 21 S 4		Maschinen AT 8 S 2 Abt. II		Stahlrohre AT 8 S 1 Abt. II	
Hamburg	5 t	10 t	nur 15 t — Satz		5 t	10 t
Bremen	24,80	23,60	21,40		19,—	16,10
	22,40	21,40	19,30		16,40	13,90
			5 t	10 t		
Rotterdam und Amsterdam	bis Grenze Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. AT 24 A Abt. III	
Grenzübergang Kranenburg	d. holl. Durch- fuhrtarif Kl. A		desgl. Klasse B		desgl. Klasse B	
Antwerpen über Grenze Kaldenkirchen	27,30	25,50	25,90 24,00		25,50 23,20	
bis Grenze Rosen- daal (Niederl.)	bis Grenze Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. AT 24 A Abt. III	
bis Antwerpen	niederl. Eisen- bahn-Gütertarif Klasse A		desgl. Klasse B		desgl. Klasse B	
	belg. Eisen- bahn-Gütertarif Klasse I		desgl. Klasse I		desgl. Klasse II	
	31,30	27,90	30,30 26,80		29,60 26,40	
			4		5	
	Kabel AT 8 S 2 Abt. I		Papier Klasse C			
Hamburg	nur 15 t — Satz		5 t		10 t	
Bremen	23,20		46,30		43,30	
	21,—		37,50		35,10	
	5 t		10 t			
Rotterdam und Amsterdam	bis Grenze Klasse A		desgl. holl. Durch- fuhrtarif Klasse B			
Grenzübergang Kranenburg	d. holl. Durch- fuhrtarif Kl. A		ab Grenze Klasse C			
Antwerpen über Grenz. Kaldenk. üb. Grenze Rosen- daal (Niederl.) bis Antwerpen	27,30	25,50	25,90 23,70		bis Grenze Rosendaal Belg. Eisen- bahngütertarif Klasse I	
	bis Grenze Kalden- kirchen Klasse A		desgl.		Klasse B	
	niederl. Eisenbahn- Gütertarif Klasse A		ab Grenze Kalden- kirchen Klasse C			
	belg. Eisenbahn- Gütertarif Klasse I		30,40 26,90			
	31,30	27,90				

¹⁾ Zur Ermittlung der Frachtrelationen ist die Umrechnung des Holländischen Gulden auf der Basis von 111,1 und des Belgischen Francs auf der Basis von 8,44 erfolgt. Die Abtarifizierung der Bundesbahn ab 1. 8. 53 ist berücksichtigt.

Aus der Uebersicht ist zu ersehen, daß die Bahntransporte nach Holland billiger sind als die nach Antwerpen. Auch die deutschen Seehäfen sind mit Hilfe der Ausnahmetarife wettbewerbsfähig. Die niedrigere Bahnfracht nach den Beneluxhäfen erklärt sich auch daraus, daß auf holländischer und belgischer Strecke kein Deckwagenzuschlag erhoben wird und außerdem eine Mehrwagenklausel Anwendung finden kann. Wenn ein Waggon zu 5 t und ein zweiter zu 10 t zusammenlaufen, kommt der Frachtsatz zu 15 t in Anwendung.

2. Die Schiffsfrachten für Stückgut nach Antwerpen¹⁾, Rotterdam und Amsterdam sind nachstehend unter Berücksichtigung des Berg- und Talverkehrs zusammengestellt. Hierbei konnten die Häfen Hamburg und Bremen nicht berücksichtigt werden, weil zu diesen Häfen keine Festfrachtsätze bestehen; die Frachten werden jeweils börsenmäßig ausgehandelt.

a) Frachten im Bergverkehr je t ab Abgangsschiff geladen von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam frei bis Ankunft durch Schiff:

	in Duisburg DM	in Krefeld DM
ab 5 t	8,—	8,25
ab 10 t	7,—	7,25

b) Frachten im Talverkehr je t frei bis Ankunft durch Schiff in Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam geladen in Abgangsschiff:

	ab Duisburg DM	ab Krefeld DM
ab 5 t	7,—	8,—
ab 10 t	6,50	7,—

Zu diesen Frachtsätzen treten noch die Vorfrachten auf der Bahn, die je nach der Länge des Anfuhrweges bis zum einzelnen Industriebetrieb verschieden sind.

Wenn auch die Schiffsfrachten für Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam gleich liegen, so ist doch zu berücksichtigen, daß für den Transportweg

von Ruhrort nach Antwerpen = 331 km = 3½ Tage Fahrt
 von Ruhrort nach Rotterdam = 220 km = 2 Tage Fahrt
 von Ruhrort nach Amsterdam = 253 km = 2 Tage Fahrt

benötigt werden; das ist für Antwerpen nicht günstig.

3. Für Antwerpen ist weiterhin die Platzspesenverrechnung (Verladekosten) in Verbindung mit der Duisburger Frachtenkonvention abträglich. Der tarifarische Unterschied zwischen den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam ist folgender:

Import

a) Antwerpen:

aa) Ab cif (Deck)²⁾ Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaubt in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Uebernahme am Kai mit Umfuhr zur Ladestelle der Rheinreederei:

¹⁾ Eisentransporte über Antwerpen werden außerhalb der Duisburger Frachtenkonvention gefahren.

²⁾ cif = Preis versteht sich bis zum Hafen des Käuferlandes einschl. der Versicherungsspesen.

Stückgut	5 t	10 t	20 t	30 t und mehr
DM	20,—	19,—	18,—	17,— pro t

bb) Ab cif (Deck) Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaubt in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Bord von Bord-Ueberladung, soweit eine solche möglich und gestattet ist:

	30 t	40 t	50 t	75 t	100 t	200 t und mehr
DM	4,50	4,50	4,25	4,25	4,—	3,75 pro t

cc) Falls durch Umstände, welche das mit der Empfangsnahme beauftragte Speditionsunternehmen nicht zu vertreten hat, eine direkte Ueberladung nicht durchführbar ist, stellen sich die Kosten wie folgt:

Ab cif (Deck) Importseedampfer Antwerpen bis frei verstaubt in das Abgangs-Rheinschiff von Antwerpen bei Uebernahme am Kai, jedoch bei Abnahme mit dem Rheinschiff am Kai oder Schuppen des Seedampfers, sofern derselbe frei ist, ohne Beifuhr:

	30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM	11,50	11,25	11,—	10,75	10,50 pro t

b) Rotterdam und Amsterdam:

aa) Ab cif am Kai mit Umfuhr nach der Ladestelle der Rheinreederei bis verstaubt in das Rheinschiff:

	1 t	5 t	10 t	20 t	30 t	50 t	100—200 t
DM	11,90	11,05	10,25	9,95	9,15	9,15	8,15 pro t

(Zuzüglich Löschungsspesen des Importseedampfers).

Sämtliche Sätze verstehen sich einschl. Schuppenmiete, Verwiegung und Versicherung usw.

bb) Ab cif bei direktem Umschlag ab Bord in Rheinschiff:

	30 t	50 t	100—200 t
DM	0,95	0,60	0,45 pro t

(Zuzüglich Seedampferlöschungsspesen)

cc) Ab cif am Seeboot-Kai oder Schuppen bis verstaubt Rheinschiff:

entweder:

DM	4,80	4,45	4,35 pro t
----	------	------	------------

(Zuzüglich Seedampferlöschungsspesen)

oder, wenn die Seereedereien keine Extrakosten berechnen

DM	0,95	0,60	0,45 pro t
----	------	------	------------

Export

a) Antwerpen:

aa) Ab Ankunfts-Rheinschiff, Löschstelle der Rheinreederei Antwerpen bis an Bord des ausgehenden Seedampfers in Antwerpen bei Lieferung am Kai mit großer Umfuhr bis zur Ladestelle des Seedampfers:

1 — unter 5 t	5 — unter 10 t	10 — unter 20 t	20 — unter 30 t	30 t und mehr
DM 15,—	14,75	13,75	13,—	12,25

bb) Ab Ankunfts-Rheinschiff in den längsseits ladebereit liegendem Seedampfer bei Bord vom Bord-Ueberladung, soweit eine solche möglich und gestattet ist:

30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM 1,25	1,25	1,25	1,25	1,— pro t

cc) Falls durch Umstände, welche das mit der fob-Lieferung¹⁾ beauftragte Speditionunternehmen nicht zu vertreten hat, eine solche direkte Ablieferung nicht gestattet bzw. nicht durchführbar ist, stellen sich die Kosten wie folgt: Ab Ankunfts-Rheinschiff längsseits des Seedampfers oder Schuppens in Antwerpen bis fob ausgehendem Seedampfer von Antwerpen, bei Ablieferung am Kai, jedoch bei Andienung mit dem Rheinschiff am Kai oder Schuppen des Seedampfers, sofern derselbe frei ist, ohne Beifuhr:

30 t	40 t	50 t	75 t	100 t und mehr
DM 6,25	6,25	5,50	5,50	4,75 pro t

b) Rotterdam und Amsterdam:

aa) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot 'einschl. Umfuhr:

1 t	5 t	10 t	20 t	30 t	50 t	100 — 200 t
DM 11,05	9,95	9,40	8,85	7,75	7,75	7,75 pro t

bb) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot bei direktem Umschlag aus dem Rheinschiff in das Seeboot

30 t	50 t	100—200 t
DM 0,65	0,40	0,27½ pro t

cc) Ab Ankunfts-Rheinschiff bis fob-Ausgangsseeboot bei Umschlag am Seeboot-Kai oder Schuppen

entweder:

30 t	50 t	100—200 t
DM 4,50	4,25	4,15 pro t

oder,

wenn die Seereedereien keine Extrakosten berechnen:

30 t	50 t	100—200 t
DM 0,65	0,40	0,27½ pro t

Aus diesem Vergleich ist ersichtlich, daß Antwerpen in seinen Platzspesen beim Import im Durchschnitt um DM 8,— und beim Export um durchschnittlich DM 5,— gegenüber Rotterdam und Amsterdam höher liegt.

Die Einwirkungen von Ebbe und Flut auf die Schifffahrt beeinflussen auch in Antwerpen die Platzspesen.

c) Bei den Massengutfrachten, die börsenmäßig vertraglich ausgehandelt werden, ergeben sich ebenfalls Preisunterschiede zwischen den holländischen

¹⁾ fob = Preis schließt Transportkosten bis auf das Schiff ein, jedoch ohne Versicherungskosten.

Nordseehäfen und Antwerpen. Nachstehend werden als Beispiel die Frachten für Getreide und Kohlen wiedergegeben:

aa) Massengutfrachten für Getreide (Import)

von	nach Duisburg	Krefeld
Bremen	8,11 DM	8,62 DM
Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen	2,75 DM	3,05 DM

bb) Massengutfrachten für Kohlen (Export)

von Duisburg nach	Rotterdam	Amsterdam	Antwerpen
	2,20 DM	2,40 DM	2,60 DM

4. Die Auswirkungen der Montan-Union beeinflussen auch den deutsch-belgischen Eisenbahnverkehr. ¹⁾

a) Auf Weisung des Bundesverkehrsministers hat die deutsche Bundesbahn am 23. Februar 1953 je einen internationalen Tarif für Kohle, Koks und Briketts von Frankreich, vom Saarland, von Belgien und von Holland nach dem Bundesgebiet mit Frachtberechnung für die deutsche Strecke nach Frachtsätzen, die dem Ausnahmetarif 6 B 1 von den deutschen Kohलगewinnungsstätten entsprechen, eingeführt. ²⁾

b) Von den Bahnen der Vertragsländer soll in Form eines Seehafendurchfuhrtarifs von den deutsch-belgischen, deutsch-französischen, deutsch-luxemburgischen und deutsch-saarländischen Grenzbahnhöfen die gleiche Ermäßigung des Ausnahmetarifs 8 S 1 (es handelt sich hier um Bleche) gewährt werden, wie sie für die Bundesbahn bereits bestehen. ³⁾

c) Zum direkten deutsch-belgischen Gütertarif ist am 1. April 1953 die bisherige Ausgabe des AT 15 C für Eisen, Gußeisen und Stahl durch einen erweiterten AT 15 C für Roheisen, Eisenhalbzeug usw. ersetzt worden. ⁴⁾

d) Im Zuge der Beseitigung des diskriminierenden Charakters bestimmter Ausnahmetarife ersetzte Belgien den Ausnahmetarif für Koks in geschlossenen Zügen nach Frankreich durch einen solchen für Koks in geschlossenen Zügen von sämtlichen Kokereien im Gebiet der Montanunion nach allen Hüttenstationen dieser Länder.

Durch die Einbeziehung der westeuropäischen Hüttenstationen in den AT 8 S 1, wodurch der Walzeisenexport des Minette-Reviere und des Saarlandes nach Skandinavien und Finnland begünstigt wird, besteht für die deutschen Häfen zweifellos Aussicht auf zusätzlichen Verkehr. Lothringen, das Saarland und Luxemburg werden jedoch unbestrittenes Hinterland der Benelux- und der französischen Seehäfen bleiben.

Durchgehende Tarife, welche die seewärtige Ausfuhr von Roh- und Walzeisen aus Lothringen und dem Saarland begünstigen, kommen allerdings Antwerpen und den französischen Seehäfen sehr viel stärker als Rotterdam und Amsterdam zugute, da sich letztere so gut wie ausschließlich auf den Rheinweg stützen. Sofern die Rheinschifffahrt, insbesondere durch die tarifarische Harmonisierung der hohen Behörde, ungünstige Auswirkungen erleiden müßte, würde der Hauptnutz-

¹⁾ Schulz-Kiesow, Montan-Union und Verkehr, Z. f. V. 1953, S. 69.

²⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 21.

³⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 23.

⁴⁾ Deutsche Verkehrszeitung, 7. Jahrgang, Nr. 42.

nießer einer solchen Entwicklung Antwerpen sein, während die auf die Rhein-schiffahrt sich stützenden Häfen Rotterdam und Amsterdam Verkehrsverhältnisse erleiden würden.

IV.

Schlußbemerkungen

Antwerpens Stellung zum deutschen Hinterland ist gegenüber der Vorkriegszeit abgeschwächt. Jedoch bedeuten diese Änderungen keine Bedrohung seiner Existenz. Der Anteil Antwerpens am Rheinverkehr läßt im Vergleich mit seinem übrigen Verkehrsumsatz deutlich werden, daß der Rhein die erste Rolle im Verkehr mit Deutschland spielt. Allerdings sind die Eisenbahnen für die Zuzufuhr und insbesondere für die Durchfuhr nach Deutschland auch wichtig. Man kann damit rechnen, daß nach dem Ausbau der Kraftwagenstraßen ein zusätzlicher Anreiz für den Umschlag hochwertiger Güter in Antwerpen gegeben wird. Das Wasserstraßennetz hat ungeachtet seiner Binnenverkehrsbedeutung und seiner Ausrichtung auf Antwerpen für den Transitverkehr keine überragende Bedeutung.

Für den Umschlag deutscher Güter in Antwerpen sind maßgebliche Stützen der Eigenhandel, die Binnenschiffsverbindungen, das vielfältige Seeschiffahrtsnetz mit der großen Zahl der täglich gebotenen Abfahrten und die Eisenbahnen. Ein harmonischer Zusammenklang dieser Merkmale sichert Antwerpen auf jeden Fall den Anteil am deutschen Transitgut und hierbei besonders an dem hochwertigen und an dem Stückgut. Die Vielseitigkeit dieses über Antwerpen verfrachteten Güterstroms sorgt dafür, daß wirtschaftliche Veränderungen und Konjunkturschwankungen sich versöhnlicher auswirken als in anderen, mehr dem Spezialgüterumschlag dienenden, Seehäfen. Eine Pflege dieser den Umschlag begünstigenden Faktoren und eine ständige Verbesserung und Vervollständigung der Verkehrseinrichtungen, besonders solcher für den Umschlag der hochwertigen Güter, kommt dem Hafen ungemein zugute. Dabei soll durchaus die Meinung gelten, daß ein vernünftiges Maßhalten in allen Aufwendungen für Ergänzung und Ausbau der Verkehrseinrichtungen am Platze ist. Es darf nicht dazu kommen, daß aus reinen Prestige Gründen ein zu großer Verkehrsapparat aufgezogen wird, der eine Subventionierung notwendig macht, weil die Menge des ankommenden Verkehrs für eine ausreichende Beschäftigung nicht ausreicht.

In Belgien wird man das System der Eisenbahntarife und in Antwerpen die Platzspesen daraufhin prüfen müssen, ob ihre derzeitige Höhe hemmend für den Umschlag gewirkt hat. Es muß zugegeben werden, daß es für das Land Belgien schwierig ist, eine selbständige Tarifpolitik zu betreiben. Es muß auf die Tarifmaßnahmen der holländischen, französischen und deutschen Bahnen Rücksicht nehmen.

Gewiß müssen auch unsere heimischen Seehäfen Hamburg und Bremen nachhaltig von der Tarifpolitik der Eisenbahn gestützt werden, die dafür sorgen muß, daß die Entfernungsdifferenzen dieser Hafenplätze von den innerdeutschen Schwerpunkten der Wirtschaft gegenüber den fremden Seehäfen überbrückt wird.

Das Einzugsgebiet der Seehäfen geht über die Landesgrenzen hinaus, und erleichtert so, vor allem den Ländern ohne eigene Hafenplätze, den Zugang zur See. So ist für die deutschen Seehäfen der Verkehr mit Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und der Schweiz beachtenswert. Der deutsch-italienische Verkehrs-

tarif vermag aber auch süddeutsche Güter nach Süden zu ziehen. In diesen Fällen ist die Seereise für Levantegüter über Triest billiger als über belgische oder holländische Häfen.

So gibt es mancherlei Ueberschneidungen in den Einzugsgebieten der Wettbewerbshäfen, wobei im Einzelfall sehr wohl die technische Vollkommenheit der Eisenbahnwege, insbesondere im Hinblick auf die Transportdauer, für die Wahl des Seehafens mitentscheidend sein kann. Das zeigt sich bereits jetzt bei der geplanten Elektrifizierung der beiden Rheinstrecken, die in Hamburg den Wunsch nach Erweiterung des elektrisch betriebenen Bahnnetzes nach Norddeutschland ausgelöst hat.

Die Erstellung direkter internationaler Eisenbahntarife, wie sie der Schuman-Plan vorsieht, beziehen sich auf die Gesamtentfernung. Diese Tarife haben degressiven Charakter und beeinflussen insbesondere die Schiffahrt auf dem Rhein, zumal den Teilnehmerländern ein gemeinschaftlicher Verkauf und Einkauf von Kohle und Eisen verboten ist. An die Stelle des zentralen deutschen Kohlenverkaufs werden zahlreiche Verkaufskontore treten. Dadurch entsteht ein verstärkter Wettbewerb, in den die Schiffahrt eingeschaltet sein wird. Auch das wird Antwerpen zu beachten haben.

Aufgaben der Novelle zum Güterkraftverkehrsgesetz

Von Dr. Erich Krien, Bonn

Einleitung

Die Vorschläge der Bundesbahn zur Tarifgestaltung haben von neuem die Frage gestellt, ob für diese und den gewerblichen Lastwagenverkehr der gleiche Tarif gelten solle. Die geforderte Belastung auch des Nahverkehrs mit der Beförderungssteuer wirft die Frage auf, ob die Preise des Güternahverkehrs dann Festsätze sein müßten. Das berührt wiederum den Kraftwagengüterferntarif mindestens im Abhol- und Zustellverkehr. Das Güterkraftverkehrsgesetz vom 17. 10. 1952 (GüKG) ist bei den Beratungen im Bundestag und Bundesrat mit Recht nicht als abschließende Regelung des Kraftwagengüterverkehrs bezeichnet worden. Der Abgeordnete Bucarius hat erklärt, die Verabschiedung dieses Gesetzes bringe den Bundesverkehrsminister wieder zum Zuge, und dieser hat eine Novelle zu einzelnen Bestimmungen des Gesetzes binnen kürzester Frist angekündigt (vgl. die Niederschriften über die 230. Sitzung des Bundestages und die 93. Sitzung des Bundesrates). Im Bundesverkehrsministerium bestand schon zu jener Zeit darüber Klarheit, daß die in Aussicht genommene Novelle auch diejenigen Gegenstände zu behandeln habe, die das GüKG infolge des Zwanges, über grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten rasch zu einer Einigung zu kommen, nicht befriedigend geregelt hat (vgl. Eichhoff im Vorwort zum GüKG, Ausgabe der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr).

Wie aber auch der Kraftwagengüterferntarif gestaltet werden und auf die Verteilung der anfallenden Güter auf Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr wirken möge — die wesentlichen Grundsätze des GüKG werden nicht in Frage gestellt werden. Bundesverkehrsministerium, Wirtschaft und Güterfernverkehrsgewerbe werden am Festtarif und an der festgesetzten Höchstzahl der auszugebenden Güterfernverkehrsgenehmigungen festhalten aus den Gründen, mit denen sie in das GüKG eingefügt worden sind.

Die tarifpolitische Situation erhöht die Bedeutung der Sicherung der Einhaltung des Tarifes. Sie gibt auch den Zulassungsverfahren des GüKG ein größeres Gewicht als bisher. Nur zuverlässige und leistungsfähige Güterfernverkehrsunternehmer bieten die Gewähr für die Einhaltung des Tarifes, wenn Änderungen des Tarifsystems die Wettbewerbsverhältnisse zu verschieben drohen. Bei der Anwendung der Vorschriften des GüKG über Tarifsicherung und Zulassung der Betätigung im Kraftwagengüterfernverkehr haben sich eine Reihe von Fragen ergeben, die einer Entscheidung bald bedürfen.

1. Zulassungsverfahren

Anzuhören sind

vor Erteilung der Genehmigung für Güter- oder Möbelfernverkehr (§ 14 Abs. 3 GüKG) die Bundesanstalt, die Industrie- und Handelskammer, die Gewerkschaft und als beteiligte Verbände des Verkehrsgewerbes die Vertretungen des Güterfernverkehrs, des Möbeltransports und der Spedition und Lagerei;

vor Erteilung der Erlaubnis für den Güter- oder Möbeldahverkehr (§ 83 Abs. 2) die Industrie- und Handelskammer, die Gewerkschaft und die Vertretungen des Güternahverkehrs, des Möbeltransports und der Spedition und Lagerei;

vor Erteilung der Genehmigung für Güterliniennahverkehr (§ 93 Abs. 2) die Industrie- und Handelskammer, die Gewerkschaft, die Vertretungen des Güternahverkehrs und der Spedition und Lagerei, die Eisenbahnverwaltung, der Wegeunterhaltungspflichtige und wem eine Genehmigung für Güterliniennahverkehr auf einem erheblichen Teil der fraglichen Strecke schon erteilt ist;

vor Bestellung zum Abfertigungsspediteur des gewerblichen Güterfernverkehrs (§ 34 Abs. 1) die Bundesanstalt, die Vertretungen des Güterfernverkehrs und der Spedition und Lagerei;

vor Bestellung zum Abfertigungsspediteur der Bundesbahn (§ 34 Abs. 4) die Vertretung der Spedition und Lagerei;

vor Entziehung der Güter- oder Möbelfernverkehrsgenehmigung (§ 78 Abs. 4) die Bundesanstalt.

Kein Anhörungsverfahren ist vorgeschrieben für die Entziehung der Güternahverkehrserlaubnis, der Güterliniennahverkehrsgenehmigung und der Bestellung zum Abfertigungsspediteur, ferner vor Zulassung als Frachtenprüfungsstelle. Die Frachtagenten unterliegen keinem Zulassungsverfahren (vgl. §§ 32, 34 Abs. 3, 58, 59, 88, 96).

Die Stellungnahme der im Zulassungsverfahren anzuhörenden Stellen und Verbände bindet die Zulassungsbehörde nicht. Unterlassen der Anhörung macht die Zulassung oder deren Rücknahme nicht unwirksam oder anfechtbar. Den anzuhörenden Stellen und Verbänden steht nicht das Beschwerdeverfahren gemäß §§ 79 und 93 Abs. 3 und die Verwaltungsklage offen gegen die Erteilung der Genehmigung zum Güter- oder Möbelfernverkehr oder zum Güterliniennahverkehr, weil sie nicht durch die Erteilung der Genehmigungen betroffen sind. Ebenso hat die im Verfahren auf Rücknahme der Güter- oder Möbelfern- oder Güterliniennahverkehrsgenehmigung anzuhörende Bundesanstalt nicht die Befugnis, die Rücknahme zu beantragen.

Dagegen hat jeder, der sich als Unternehmer von Güter- oder Möbelfernverkehr, Güter- oder Möbeldahverkehr oder einer Frachtenprüfstelle oder als Abfertigungsspediteur betätigen will, die Befugnis zur Stellung eines entsprechenden Antrages, und infolgedessen steht ihm gegen die Ablehnung seines Antrages die Verwaltungsklage zu, gegen die Verweigerung der Güter- oder Möbelfernverkehrs- oder Güterliniennahverkehrsgenehmigung vorab auch die Beschwerde gemäß §§ 79, 93 Abs. 3.

Beschwerde- und Verwaltungsverfahren führen zur Nachprüfung sowohl der tatsächlichen Feststellungen als auch der Rechtsgründe der Entscheidungen der Zulassungsbehörden, auch der Handhabung des Ermessens bei den Entscheidungen unter dem Gesichtswinkel des Ermessensmißbrauchs. Mit den dabei auftauchenden Fragen befinden sich Zulassungsbehörden, Beschwerdeinstanz und Verwaltungsgericht meist auf Neuland. Erheblich voneinander abweichende Auffassungen sind also durchaus wahrscheinlich. Das gilt z. B. nicht nur für die Ermessensentscheidungen über Zuverlässigkeit und fachliche Eignung des Unternehmers von Güterfernverkehr (§ 10 Abs. 1 Ziffer 1), Güternahverkehr (§ 81), Güterliniennahverkehr (§ 91 Abs. 1 und 2), als Abfertigungsspediteur (§ 34 Abs. 2), der Frachtenprüfstelle (§ 59 Abs. 1a), über die Eignung der Fahrzeuge für den Güterfernverkehr (§ 10 Abs. 1 Ziffer 3) und die Leistungsfähigkeit des Unter-

nehmers für Güterfernverkehr (§ 10 Abs. 1 Ziffer 2) oder für den Abfertigungsdienst (§ 34 Abs. 2), sondern auch für die Feststellung, ob ein zulassungspflichtiger Fern- oder Nahverkehr für andere oder ein nicht zulassungspflichtiger Werkverkehr vorliegt (§ 9 Abs. 2) oder ob die Tarifvorschriften verletzt sind (§ 78 Abs. 2 Ziffer 4) oder ob ein Unternehmen Speditionsunternehmen oder Fuhrunternehmen ist (§ 34 Abs. 1 und § 33).

Diese schwierigen Entscheidungen, die außer der Kenntnis der Vorschriften des GüKG, der Tarife und des Fracht- und Speditionsrechts auch Fachkenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiete des Kraftwagen-Güterverkehrs erfordern, treffen die Zulassungsbehörden unter dem Druck der zulässigen Beschwerde oder der Verwaltungsklage des betroffenen Unternehmers.

Sie werden leichter zugunsten des betroffenen Unternehmers entscheiden als gegen ihn.

Das begründet die Gefahr, daß zulassungspflichtiger Güterfern- oder Nahverkehr als nicht der Zulassung bedürftiger Werkverkehr behandelt wird, Fuhrunternehmer zu Abfertigungsspediteuren bestellt werden, unzuverlässige oder ungeeignete Unternehmen Genehmigungen für Güter- oder Möbelfernverkehr, Erlaubnis für Güter- oder Möbelfernverkehr erhalten, zu Abfertigungsspediteuren bestellt werden oder von der Möglichkeit der gebotenen Rücknahme der Zulassung kein Gebrauch gemacht wird. Damit wird nicht nur der Sicherung der Einhaltung des Tarifes eine wichtige Grundlage entzogen, sondern auch die Wirtschaft geschädigt, die sich des ungeeigneten oder unzuverlässigen Unternehmers im Vertrauen auf dessen Zulassung bedient.

Der Druck der Beschwerde- und Klagebefugnis der betroffenen Unternehmer auf die Zulassungsbehörden bedarf zum Ausgleich des Gegendrucks. Das Anhörungsverfahren, das die Zulassungsbehörden nicht bindet, genügt nicht. Die Zulassungsbehörden an die Stellungnahme der anzuhörenden Stellen und Verbände zu binden, ist mit der Stellungnahme der Zulassungsbehörden als staatliche Verwaltungsbehörden nicht vereinbar. Solche Bindung der Zulassungsbehörden ist aber auch nicht notwendig. Die Sachkunde der berufenen Stellen und Verbände würde das ihr gebührende Gewicht im Zulassungs- und Rücknahmeverfahren schon dadurch erlangen, daß die derzeit nur als Auskunftsquellen anzuhörenden Stellen und Verbände als Beteiligte die Beschwerde- und Klagbefugnis erlangen und die Befugnis zur Stellung von Anträgen auf Rücknahme von erteilten Zulassungen.

Dieses bedürfe einer gesetzlichen Vorschrift, also der Regelung durch die in Aussicht genommene Novelle zum GüKG.

2. Zulassung von Werkspeditionsunternehmen als Abfertigungsspediteure

Werkspeditionsunternehmen sind Speditionsunternehmen, die Handels- oder Industrieunternehmen als Gesellschafter errichten meist in Gestalt einer GmbH. oder an denen sie sich als Darlehnsgeber beteiligen, um die Speditionskosten für die Versendung eigener Güter selbst zu verdienen. Die erwartete strenge Tarifüberwachung durch die Bundesanstalt hat Handels- und Industrieunternehmen veranlaßt, solche Werkspeditionsfirmen zu gründen, um kraft deren Bestellung zum Abfertigungsspediteur die Abfertigungsvergütung gemäß § 55 und der Anordnung Pr 146/48 zu verdienen, auf diese Weise also eine Verkürzung der Fracht nach dem Güterferntarif straflos zu erzielen.

Solches Verfahren kann als Versuch der Umgehung des Tarifzwanges gemäß § 5 GüKG den Abzug der Abfertigungsvergütung von der Tariffracht nicht rechtfertigen. Ebenso ist die Beteiligung der Werkspeditionsfirma als Hauptspediteur an der Abfertigungsvergütung des Zwischenspediteurs ein Umgehungsversuch, den § 5 Ziffer 1 der Anordnung Pr 146/48 nicht deckt. Auf jeden Fall erhält das an der Werkspeditionsfirma beteiligte Handels- oder Industrieunternehmen mindestens durch die steuerrechtlich unvermeidbare Konzernverrechnung die Abfertigungsvergütung des Abfertigungsspediteurs ganz oder teilweise und also eine gemäß § 22 Abs. 2 verbotene Begünstigung gegenüber dem Güterferntarif.

Die zuständigen höheren Verwaltungsbehörden dürfen solche Werkspeditionsfirmen mithin nicht zu Abfertigungsspediteuren bestellen. Diese können nicht die Gewähr für die Einhaltung des Tarifes bieten, gerade weil sie dazu bestimmt sind, die Tariffracht durch die Abfertigungsvergütung zu verkürzen (vgl. Bartholomeyczik, Kurzkomentar zum GüKG, Anmerkung 3 zu § 34).

Solange die anzuhörenden Stellen und Verbände keine Beschwerde- und Klagebefugnis haben, auch kein Recht zur Stellung eines Antrages auf Rücknahme der Bestellung einer Werkspeditionsfirma zum Abfertigungsspediteur, so lange unterliegt ausschließlich dem Ermessen der Zulassungsbehörde, ob sie eine Werkspeditionsfirma als Abfertigungsspediteur wirken lassen will. Aber auch wenn die derzeit anzuhörenden Stellen und Verbände zu Beteiligten im Zulassungs- und Rücknahmeverfahren geworden sind, erschweren die vielfältigen Möglichkeiten privatrechtlicher Gestaltung des Rechtsverhältnisses zwischen Industrie- oder Handelsunternehmen und dem Werkspeditionsunternehmen die Feststellung, ob ein Werkspeditionsunternehmen zur Erzielung eines tarifwidrigen Beförderungsentgelts vorliegt.

Soll diesem Verfahren, welches den Güterferntarif auch außerhalb des Speditionsverkehrs tatsächlich um den Betrag der Abfertigungsvergütung herabsetzt, begegnet werden, so müßte eine gesetzliche Vorschrift in der Novelle zum GüKG die Bestellung von Werkspeditionsfirmen zu Abfertigungsspediteuren abschneiden. Statt der unmöglichen Aufzählung aller denkbaren Versuche der Gestaltung des Verhältnisses zwischen Werkspeditionsfirma und Industrie- oder Handelsunternehmen würde der Nachweis der Finanzierung durch das Industrie- oder Handelsunternehmen genügen müssen; denn mit der Finanzierung eines Werkspeditionsunternehmens, das zum Abfertigungsspediteur bestellt werden soll, wird der Abzug der Abfertigungsvergütung von der Tariffracht erstrebt.

3. Wesen des Tarifs

Die Frage nach dem Wesen des Güterferntarifs war und ist nicht nur von wissenschaftlichem Interesse. Das Wesen des Tarifs spielt vielmehr eine Rolle für die Anwendbarkeit und Durchsetzbarkeit des Tarifs im Rechtsstreit für und gegen den Güterfernverkehrsunternehmer, für und gegen den Spediteur (§ 21 Abs. 2 Satz 1) und die Bundesanstalt (§ 23).

Der zivilrechtlichen Unabdingbarkeit des Güterferntarifs hat die Rechtsprechung nicht nur unter der Herrschaft des Güterfernverkehrsgesetzes und des Güterfernverkehrsänderungsgesetzes die Anerkennung versagt, sondern auch in einigen Entscheidungen zum GüKG.

Die Gerichte verkennen nicht die Unabdingbarkeit des Gebots und Verbots des öffentlich-rechtlichen Preisrechts (jetzt als § 22 Abs. 1 und 2 GüKG) und die strafrechtliche Sanktion der Abweichung vom Güterferntarif als Festtarif durch § 98. Sie erkennen ferner an, daß zwischen Güterfernverkehrsunternehmer und

Absender (Versandspediteur) die Sätze und Vorschriften des Güterferntarifs gemäß § 632 BGB auch dann als vereinbart zu gelten haben, wenn zwischen den Vertragsparteien keine Vereinbarung zustande gekommen und solche auch nicht aus schlüssigen Handlungen zu entnehmen ist. Sie folgen auch der Vorschrift des § 22 Absatz 3, welche der tarifwidrigen Vereinbarung die zivilrechtliche Wirksamkeit versagt und an deren Stelle gegen den Willen der Parteien in das als wirksam aufrecht erhaltene Beförderungsvertragsverhältnis die Tarifsätze und Tarifvorschriften als anzuwendendes Recht einfügt. Die Gerichte messen aber der Ersatzklausel des § 22 Absatz 3 nicht die Wirkung bei, die Anwendung allgemeiner Grundsätze des bürgerlichen Rechts auszuschließen wie Treu und Glauben und Bindung an das vorangegangene eigene Tun. So hat man die Klage gegen den Absender oder Empfänger auf Zahlung des Unterschiedsbetrages zwischen der Tarifracht und dem vereinbarten Entgelt abgewiesen, weil der Unternehmer die tarifwidrige Vereinbarung angeboten und der Absender sie deshalb für zulässig gehalten hat oder weil der Unternehmer auf einen Teil der offenstehenden Fracht gegen das Versprechen weiterer Beschäftigung verzichtet hat oder weil der Absender auf die ihm vor Erteilung des Beförderungsauftrages gewordene falsche Tarifauskunft vertraut hat.

Dieses müßte sich die Bundesanstalt gemäß § 412 BGB gegen Ansprüche entgegenhalten lassen, die gemäß § 23 GüKG auf die Bundesanstalt übergegangen sind. Ebenso müßte es gegenüber der Berufung des Spediteurs auf § 21 Abs. 2 Satz 1 gelten.

Solche Tatbestände können die am Beförderungsauftrag Beteiligten kraft Vereinbarung schaffen. § 5 GüKG würde solchen Versuchen nur dann entgegenzusetzen sein, wenn gemeinschaftliches Vorgehen bewiesen werden kann. Der Nachweis begegnet aber erheblichen Schwierigkeiten, wenn, wie üblich, keine schriftliche Festlegung der Vereinbarung erfolgt ist.

Die Reihe der erwähnten zivilrechtlich durchsetzbaren Versuche der Umgehung des Tarifzwanges ließe sich um eine große Zahl zivil- und prozeßrechtlicher Möglichkeiten vermehren, die nicht genannt werden sollen, weil sie noch nicht Gegenstand von bekannt gewordenen Entscheidungen gewesen sind. Wenn die Einhaltung des Tarifs auch zivilrechtlich gesichert und wenn die Umgehung des Tarifzwanges mit zivilrechtlichen Mitteln unterbunden werden sollen, dann müßte zu § 22 GüKG eine gesetzliche Vorschrift, also im Wege der Novelle, treten, die die Anwendung der Sätze und Vorschriften des Tarifes auf die Beförderung von Gütern im Kraftwagen-Güterfernverkehr vorschreibt, gleichgültig, welche Vereinbarungen die Parteien treffen und von welchen Vorstellungen und Erwägungen sie sich leiten lassen.

4. Betriebstrennung

Das Verbot des § 8 Abs. 2 des Güterfernverkehrsgesetzes, neben dem genehmigten Kraftwagen-Güterfernverkehr ein anderes Gewerbe zu betreiben, sollte die Ueberwachung der Einhaltung des Güterferntarifes sichern (vgl. Hein Anm. zu § 8 GFG in „Das neue Recht des Güterfernverkehrs“, S. 55). Die Zulassung rechtlich selbständiger Güterfernverkehrsunternehmen, meist in Gestalt einer GmbH., deren Gesellschafteranteile einem Speditionsunternehmen gehören (durch § 20 der Durchführungsverordnung vom 27. 3. 1936 zum GFG), beschränkte die Möglichkeiten der Tarifüberwachung nicht. Der Verzicht im Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 22. 6. 1938 — K 2. 6331 - RVkBl. B. S. 133 — auf das Gebot der Betriebstrennung wurde im Zusammenhang mit der Aufhebung der

Genehmigungssperre ausgesprochen. Es stellte also über das Ziel der Tarifsicherung die Förderung der Beschaffung leistungsfähiger Lastkraftwagen auch durch die Speditionsbetriebe, die auf die Betriebstrennung nicht eingehen wollten (vgl. Gülde Anm. 6 zu § 8 GFG).

Das Güterfernverkehrs-Aenderungsgesetz vom 2. 9. 1949 und das GüKG haben den Verzicht auf das Gebot der Betriebstrennung beibehalten, obwohl beide das größte Gewicht auf die Tarifsicherung legen. Die Beschränkung der Höchstzahl der Genehmigungen für Güterfernverkehr in § 7 des Güterfernverkehrs-Aenderungsgesetzes und § 9 GüKG hat dem Verzicht auf das Gebot der Betriebstrennung die ursprüngliche Begründung genommen.

Dieser Widerspruch im GüKG kann nicht etwa mit dem Hinweis darauf geleugnet werden, daß die Beschränkung zu erteilenden Genehmigungen eine Vergrößerung der Beschäftigungsmöglichkeiten jedes genehmigten Fahrzeuges zur Folge habe; tatsächlich bleibt die festgesetzte Höchstzahl der Genehmigungen erheblich hinter der Zahl der tätigen Unternehmer zurück, denen der Tarifzwang gerade zu helfen bestimmt ist (vgl. Hein, „Das neue Recht des Güterfernverkehrs“, S. 13).

Der Widerspruch im GüKG würde aber nicht rechtfertigen, die Frage der Betriebstrennung wieder aufzugreifen. So kann auch keine Rede davon sein, daß Gemischtbetriebe Spedition mit Güterfernverkehr wirtschaftlich mit großem Erfolg verbinden, um den Güterfernverkehr zu unterbieten. Ebenso wenig würde die Verbindung von Speditions- und Frachtführer-Interessen im Gemischtbetrieb, die von zwei verschiedenen Gewerbeorganisationen wahrgenommen werden müssen, den Gesetzgeber zwingen, zum Gebot der Betriebstrennung zurückzukehren.

Im Gemischtbetrieb, der im Verhältnis zum Auftraggeber (Versender) und Empfänger als Spediteur auftritt und mit der Ausführung der Beförderung des Gutes im Fernverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen das Recht des Spediteurs zum Selbsteintritt ausübt (§ 412 Abs. 1 HGB), ergeben sich aber viele tatbestandsmäßig und rechtlich schwierige Abgrenzungsfragen zwischen dem Speditionsrecht und dem im Umfang des Selbsteintritts im Kraftwagen-Güterfernverkehr ausschließlich und zwingend geltenden Recht des Güterfernverkehrsunternehmers (§ 21 Abs. 2 Satz 1 GüKG). Folgende aus der Fülle der täglich anfallenden Zweifelsfragen herausgegriffene Beispiele zeigen die erhebliche Bedeutung der Abgrenzungsschwierigkeiten.

Der Gemischtbetrieb wird ebenso wie der Möbelspediteur und der Rollspediteur mit dem Fuhrbetrieb (Frachtführer, Lohnfuhrunternehmer) verwechselt.

Diesem Irrtum verfällt meist nicht der Auftraggeber. Dieser beschäftigt den Gemischtbetrieb nicht nur, weil dieser die Beförderung mit eigenen Kraftfahrzeugen im Fernverkehr ausführen kann, sondern weil er über die Beförderungsleistung hinaus Speditionsleistungen zu erbringen sich erbietet wie Zwischenlagerung, Verzollung, Versicherung, Nachnahmeerhebung, Umschlag und Weiterversendung entweder durch ein anderes Verkehrsmittel oder durch Vermittlung eines Zwischenspediteurs. Dagegen sehen selbst die Straßenverkehrs- und Preisbehörden, die die Erscheinungsformen der Kraftwagenspedition kennen, insbesondere aber die notwendigerweise meist nicht sachkundigen Gerichte nicht den Unterschied zwischen dem Gemischtbetrieb und dem Fuhrmann, der lediglich Beförderungsleistungen anbietet und erbringt. Man übersieht über der Beförderungsleistung des Gemischtbetriebes dessen Speditionsleistungen, insbesondere erkennt man aber nicht, daß der Gemischtbetrieb Speditionsaufträge erhält, nicht

Beförderungsaufträge (vgl. Krien, „Spediteur oder Fuhrunternehmer“ im Verkehrs-jahrbuch 1948, S. 192 und „Rechtsstellung des Spediteurs im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“ im Kraftverkehrsrecht von A—Z, Spediteur, Güterfernverkehr, Erläuterungen 1).

Die Tatfrage, ob ein Speditions- oder Frachtgeschäft vorliegt, gibt wegen der unterschiedlichen Regelung beider Geschäfte sowohl im HGB als auch in den ADSp und in der KVO und im GüKG meist den Ausschlag. Das gilt insbesondere für die wichtigsten Fragen nach dem Umfang der Haftung und nach der Haftung für dritte Unternehmer. Die Haftungsbeschränkungen der ADSp und die Erweiterungen und Begrenzungen der Haftung des Güterfernverkehrsunternehmers nach der KVO miteinander genau zu vergleichen, erfordert mehr als ihre Gegenüberstellung. Wenn der Gemischtbetrieb zur Ausführung seines Speditionsauftrages einen dritten Unternehmer einschaltet, wozu er gemäß § 408 Abs. 1 HGB befugt ist, so ergeben sich je nach den Umständen erheblich voneinander abweichende Entscheidungen über die Haftung des Gemischtbetriebes für den Dritten. Der dritte Unternehmer kann Zwischenspediteur sein. Dann gelten die §§ 408 Abs. 1 HGB und 52 ADSp, die den Gemischtbetrieb nur für sorgfältige Auswahl des Dritten verantwortlich machen. Führt der dritte Unternehmer die Beförderung mit eigenem Fahrzeug im Güterfernverkehr selbst aus, so sind zwischen Gemischtbetrieb und Auftraggeber grundsätzlich ebenfalls die §§ 408 Abs. 1 HGB und 52 ADSp anzuwenden. Es kommen aber auch Fälle vor, in denen der Gemischtbetrieb wie ein Hauptfrachtführer für den Unterfrachtführer gemäß § 6 KVO einzustehen hat, z. B. wenn der Fahrer unterwegs wegen Betriebsstörung oder wegen Unfalls einem dritten Unternehmer das Gut zur Weiterbeförderung übergibt.

§ 412 Abs. 2 HGB verweist auf das anzuwendende Frachtrecht der KVO und des GüKG — gemäß § 21 Abs. 2 Satz 1 GüKG —, soweit nicht Versendung in Sammelladung stattfindet (§ 21 Abs. 2 Satz 2 GüKG). Diese Verweisung gilt nur soweit, als der Gemischtbetrieb die Beförderungsleistung im Fernverkehr mit eigenem Fahrzeug ausführt. Im übrigen gilt Speditionsrecht insbesondere der ADSp kraft Speditionsvertragsverhältnisses (vgl. Gadow-Staub Anmerkung 4 zu § 412 HGB). Diese Faustregel setzt die Abgrenzung der Beförderungsleistung nach den Vorschriften der KVO voraus.

Das Beladen und Entladen rechnet gemäß § 17 KVO bald zur Beförderungsleistung des Unternehmers (Stückgut), bald zur Leistung als Gemischtbetrieb des Spediteurs (Versand oder Empfangspediteur im Ladungsverkehr). Die Abgrenzung des Ladengeschäftes selbst erfordert wegen der unvollständigen Regelung durch Gesetz, KVO und ADSp sehr umfangreiche und eingehende Untersuchungen (vgl. Krien „Ladengeschäft im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“ in Kraftverkehrsrecht von A—Z, Güterfernverkehr, Beladen und Entladen, Erläuterungen 1).

Die Nebengeschäfte wie Nachnahmeerhebung, Zwischenlagerung, Verzollung, für welche sowohl das Speditionsrecht als auch der Nebengebührentarif des Güterferntarifs Vorschriften enthalten, werden zwar im Gemischtbetrieb fast immer als Speditionsengeschäfte erfüllt. Es ist aber in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob nicht das Nebengeschäft bei Ausführung der Beförderung im Fernverkehr erledigt worden ist, z. B. die Verzollung.

Die unterschiedliche Regelung des Verhältnisses des Gemischtbetriebes zum Auftraggeber bald nach den Vorschriften des Speditionsrechtes, bald nach den

Vorschriften der KVO und des GüKG, kommt notwendig auch darin zum Ausdruck, daß bald die Versicherung nach dem Speditions- und Rollfuhrversicherungsschein zum Zuge kommt, bald die Versicherung der Haftpflicht des Güterfernverkehrsunternehmers nach der KVO. Die Abgrenzung der Geltungsbereiche dieser auch bei verschiedenen Versicherungsgemeinschaften untergebrachten Versicherungspolice begegnet denselben schwierigen Tat- und Rechtsfragen wie die Regelung des Verhältnisses zwischen Gemischtbetrieb und Auftraggeber und Dritten, weil diese Versicherungen auf der vielfältigen Regelung der Haftung des Gemischtbetriebes beruhen. Diese Schwierigkeiten werden noch dadurch vermehrt, daß beide Arten von Versicherungspolice bei der notwendigen Begrenzung des Versicherungsschutzes nicht aufeinander, insbesondere nicht in der Fassung, Rücksicht nehmen.

Die Vereinigung von Spedition und Güterfernverkehr nicht nur im Unternehmen des Gemischtbetriebes, sondern auch beim einzelnen Auftrag zwingt ferner zur Verwendung sowohl der für den Güterfernverkehr vorgeschriebenen Beförderungspapiere (§ 28 Abs. 1 und 3 GüKG), als auch der im Speditionsverkehr mit dem Auftraggeber und dem Zwischenspediteur üblichen Speditions-papiere (Avis, Bordero und Lieferschein), die in ihren Eintragungen nicht notwendig übereinstimmen. Doch wird häufig die eine Art von Papieren an Stelle der anderen Art verwendet. Daraus ergeben sich wieder Zweifel an der rechtlichen Bedeutung der verwendeten Papiere, ganz abgesehen davon, daß der vom Gemischtbetrieb für die Verwendung im Fernverkehr ausgestellte Frachtbrief kein Frachtbrief im Sinne der §§ 426 HGB und 11 KVO ist, der vom Absender ausgestellt sein muß.

Zu diesen Abgrenzungsfragen, die immer wieder zum Rechtsstreit über Entgelt und Haftung des Gemischtbetriebes Anlaß bieten, tritt die Verteilung der Zuständigkeit zwischen Bundesanstalt und Preisüberwachungsbehörden gegenüber dem Gemischtbetrieb. Der Tarifüberwachung der Bundesanstalt unterliegt zwar außer der Frachtabrechnung mit dem etwa beauftragten dritten Güterfernverkehrsunternehmer auch die Belastung des Auftraggebers mit der Fracht nach dem Güterfernverkehrstarif wegen § 21 Abs. 2 Satz 1 GüKG. Ob der Gemischtbetrieb aber auch das Entgelt für Speditionsleistungen richtig berechnet (wegen § 22 Abs. 2), könnte die Bundesanstalt nur mit zusätzlichen Prüfern, die Speditionsfachleute sein müssen, überwachen. Diese Aufgabe wird also tatsächlich den Preisüberwachungsstellen verbleiben, ebenso wie die nicht der Ueberwachung durch die Bundesanstalt unterliegende Berechnung des Entgeltes des Spediteurs für Versendung in Sammelladung (§ 21 Abs. 2 Satz 2).

Die häufige Verwechselung des Gemischtbetriebes mit dem Fuhrbetrieb hat schließlich zur Folge, daß Fuhrbetriebe zu Abfertigungsspediteuren bestellt werden, obwohl nur Spediteure bestellt werden dürfen (§§ 33, 34 Abs. 2).

Alle diese Schwierigkeiten gehen zu Lasten nicht nur des Gemischtbetriebes, sondern auch seines Auftraggebers und der staatlichen Ueberwachungsstellen. Alle müssen Zeit und Geld auf die schwierige Handhabung der unterschiedlichen Regelung der Rechtsverhältnisse des Gemischtbetriebes aufwenden. Die Wiederherstellung des Gebots der Betriebstrennung würde mit einem Schlage alle nur für den Juristen interessanten Einzelfragen vereinfachen. Das erfordert wiederum eine gesetzliche Vorschrift, wäre also zu erwägender Gegenstand der Novelle zum GüKG.

Die durch die Betriebstrennung gebotene Trennung auch der Buchführung wird keine erhebliche Belastung des Gemischtbetriebes bedeuten. Die Aufgliederung

des Entgelts in Speditionsentgelt und Beförderungsentgelt ist schon jetzt notwendig, weil dieses der Beförderungssteuer, jenes der Umsatzsteuer unterliegt. Der Aufgliederung der Kosten bedarf der Gemischtbetrieb ebenfalls ohne Betriebs-trennung, um den wirtschaftlichen Erfolg des eigenen Güterfernverkehrs feststellen zu können.

5. Grenzüberschreitender Verkehr

Der unbestreitbare Grundsatz, daß das Preisrecht eines Staates nur innerhalb seines Hoheitsgebietes gilt, ist auch auf den Güterferntarif anzuwenden. Bei Behandlung des grenzüberschreitenden Verkehrs wird aber meist nicht beachtet, daß außer dem Preisrecht (§§ 21 bis 23, 98 GüKG) die Vorschriften des Vertragsrechts und des Internationalen Privatrechts zum Zuge kommen. Diese Regeln werden bei Entscheidung von Tariffragen des grenzüberschreitenden Verkehrs übersehen, weil man bei Anwendung des Tarifs an den Beförderungsvorgang anknüpft. So kommt der immer wieder vertretene Schluß zustande, daß die Beförderung im grenzüberschreitenden Verkehr nur mit der Inlandstrecke dem Güterferntarif unterliege, die Auslandsstrecke dagegen der Rechtssetzungsgewalt des Auslandes. Diese Auffassung machen sich die ausländischen Güterfernverkehrsunternehmen zu eigen, die mit Genehmigung des Inlandes im grenzüberschreitenden Verkehr im Inland Beförderungsleistungen ausführen. Sie berechnen dem Absender bzw. dem Empfänger, von dem die Fracht erhoben wird, ein Beförderungsentgelt, das sich zusammensetzt aus je einem Betrag für die Inlands- und für die Auslandsstrecke. Für die Inlandsstrecke berechnen sie den Betrag, der sich nach dem Güterferntarif ergibt, als ob die Beförderung vom Grenzübergangsort bis zum Bestimmungsort im Inland oder vom Inlandsort bis zum Grenzübergangsort als Bestimmungsort erfolgte. Für die Auslandsstrecke wenden sie den im Ausland etwa vorgeschriebenen Tarif entsprechend an oder, falls kein verbindlicher Tarif im Ausland gilt, einen frei vereinbarten Satz. Im Wettbewerb mit inländischen Güterfernverkehrsunternehmen bemessen sie den frei zu vereinbarenden Satz niedriger, als der Güterferntarif auch für die Auslandsstrecke bei durchgehender Berechnung ergeben würde. Die inländischen Güterfernverkehrsunternehmen folgen diesem Beispiel. Das Entgelt des inländischen Güterfernverkehrsunternehmers sinkt infolge wechselseitiger Unterbietung mit dem für die Auslandsstrecke frei vereinbarten Entgelt weit unter die Sätze des Güterferntarifs. Die teilweise im Auslande geltenden verbindlichen Tarife liegen zum Zwecke des Wettbewerbs ebenfalls unter den Sätzen des Güterferntarifs. Tatsächlich wird so der Güterferntarif auch auf der Inlandsstrecke erheblich unterboten.

Die mit der Ueberwachung der Einhaltung des Güterferntarifs befaßten Behörden schreiten nicht ein, weil sie der Auffassung folgen, daß der Güterferntarif nur für die Beförderung bis zur Grenze oder von der Grenze ab im Inland gelte. Wäre diese Auffassung richtig, so müßte man sich damit bescheiden, daß im grenzüberschreitenden Verkehr die Anwendung des Güterferntarifs nicht durchzusetzen sei. Man müßte die überflüssige Tarifüberwachung des grenzüberschreitenden Verkehrs einstellen. Das gilt auch für den im Verkehr mit Dänemark im Verwaltungswege vereinbarten Verbandstarif, an den der ausländische Unternehmer nicht durch inländisches Recht im Inland gebunden ist. Mit einem Nachbarstaat ein zu ratifizierendes Abkommen über einen im Inland und im Nachbarstaat anzuwendenden Tarif abzuschließen, scheint, wie das holländische Beispiel zeigt, an der Abneigung des Auslandes gegen Tarifbindungen zu scheitern.

Die Anknüpfung der Anwendung des Tarifes an den Beförderungsvorgang verkennt aber, daß das Entgelt des Beförderungsunternehmers auch, wenn es durch einen Festtarif bestimmt ist, nur als Gegenstand einer Verpflichtung des Absenders rechtlich erheblich ist und damit Gegenstand einer preisrechtlichen Bindung sein kann. Dem steht nicht entgegen, daß das Preisrecht außer Verpflichtungs- und Erfüllungsgeschäften auch Austauschgeschäfte umfaßt. Diesem ist stets ein Rechtsgrund wie einem entgeltlichen Verpflichtungsgeschäft zu unterstellen. Der Absender wird Schuldner des Entgeltes des Frachtführers durch den Abschluß des Beförderungsvertrages. Das Entgelt gemäß dem verbindlichen Güterferntarif gilt nach § 632 BGB auch ohne ausdrückliche Vereinbarung als geschuldet. Das abweichend vom Güterferntarif vereinbarte Entgelt wird durch § 22 Abs. 3 durch das Entgelt gemäß dem Güterferntarif ersetzt.

Diese Regeln des deutschen Rechts gelten nicht nur für Verträge zwischen Güterfernverkehrsunternehmen und Absender, die ihren Sitz im Inland haben, über die Beförderung von Gütern im Inland, sondern auch, wenn die Beförderungsunternehmer oder deren Auftraggeber ihren Sitz im Ausland haben, wenn die Beförderung teils im Inland, teils im Ausland stattfindet, nämlich, falls der Bestimmungsort als Erfüllungsort im Inland liegt. Aber auch, wenn der Bestimmungsort im Ausland liegt, kann mit Artikel 30 des Einführungsgesetzes zum BGB die Anwendung ausländischen Rechts, welches die tarifwidrige Vereinbarung zuließe, ausgeschlossen und durch die Anwendung deutschen Rechts ersetzt werden. Der in der Unterbietung des Güterferntarifs durch zu niedrige Bemessung des Entgeltes für die Auslandsstrecke liegende Tarifverstoß (§ 22 Abs. 2 GüKG) kann also durchaus gemäß § 98 GüKG bestraft werden, ohne dem Einwand zu begegnen, daß die Beteiligten zivilrechtlich an den Güterferntarif nur für die Inlandsstrecke gebunden seien.

Solange sich die mit der Tarifüberwachung befaßten Stellen diese Auffassung nicht zu eigen machen, solange sie also den ausländischen Güterfernverkehrsunternehmen den Güterferntarif unterbieten lassen, kann der inländische Unternehmer in einem Strafverfahren gegen sich selbst geltend machen, ihn treffe kein Verschulden, wenn er die von den Preisüberwachungsstellen geduldete Handhabung des Güterferntarifs im grenzüberschreitenden Verkehr befolge.

Es ist jedoch einzusehen, daß die angestellten Ueberlegungen den für die Ueberwachung und Verfolgung von Tarifverstößen zuständigen Verwaltungsbehörden angesichts der bisher geübten Handhabung nicht für die Eröffnung eines Strafverfahrens insbesondere gegen einen Ausländer geeignet erscheinen.

Soll aber im grenzüberschreitenden Verkehr der Tarifunterbietung Einhalt geboten werden, dann muß der Bundesverkehrsminister mindestens von der Ermächtigung des § 103 Abs. 3 Ziffer 4 GüKG zu geeigneten Tarifvorschriften Gebrauch machen. Der Tarif kann sehr wohl als Anwendungsbestimmungen die dargestellten Grundsätze des internationalen Privatrechts wiederholen. Bedenken dagegen könnte wiederum eine gesetzliche Vorschrift in der Novelle zum GüKG ausräumen.

6. Frachtagenten

§ 32 GüKG bezweckt, die Betätigung der Frachtenvermittler auf dem Gebiete des Kraftwagengüterfernverkehrs zu beschränken. Diese Vorschrift erlaubt aber gerade die Betätigung auch solcher Frachtenvermittler, die dem Güterfernverkehrsunternehmer überhöhte Provisionen abnehmen oder die durch Beteiligung des

Absenders oder Empfänger an der Vermittlungsprovision den Güterferntarif zu unterbieten ermöglichen. Sie verirken zwar Bestrafung gemäß § 19 Wirtschaftsstrafgesetzes und § 99 Ziffer 6 GüKG. Wenn es aber trotz der großen Beweisschwierigkeiten ausnahmsweise zur Bestrafung kommen sollte, fehlt es doch an einem wirkungsvoll zu handhabenden Verfahren zur Untersagung der Gewerbeausübung. Die Vorschriften des Wirtschaftsstrafgesetzes über das Verbot der Berufsausübung und die Betriebsschließung werden nur in größten Ausnahmefällen zum Zuge kommen.

Ungerügt und ungestraft kann der Frachtenvermittler aber den Abfertigungs-*spediteur* unterbieten. Während dieser sehr weitgehenden Anforderungen genügen muß, um zum Abfertigungsspediteur bestellt zu werden (§ 34 Abs. 2 GüKG und Anordnung Pr 146/48) und an die Abfertigungvergütung als Festsatz gebunden ist (§ 1 der Anordnung Pr 146/48 — vgl. Gerlach-Hallbauer, „Das Recht des Güterkraftverkehrs“, S. 44), ist der Frachtenvermittler, dem nicht wegen Unzuverlässigkeit die gewerbliche Betätigung untersagt werden kann, in den weiten Grenzen des § 19 Wirtschaftsstrafgesetzes frei. Damit eröffnet § 32 GüKG dem Frachtenvermittler die Möglichkeit, der Betätigung des Abfertigungsspediteurs ein Ende zu setzen, obwohl dessen Abfertigungsdienst in der Regelung der §§ 35 bis 36 GüKG gerade als notwendige Ergänzung des Kraftwagengüterfernverkehrs anerkannt wird.

Diese Widersprüche in der Regelung des GüKG bedürfen alsbald einer Bereinigung. Die vom Abgeordneten Rademacher bei der Beratung des GüKG im Bundestag (vgl. Niederschrift über die 230. Sitzung) angeregte Festlegung der Vermittlungsprovision (durch das zuständige Bundeswirtschaftsministerium auf Grund des Preisgesetzes) mag — weil sie ohne Verzug erfolgen könnte — vordringlich erscheinen. Auf die Unterwerfung der Frachtenvermittlung unter strenge Zulassungsvorschriften durch eine gesetzliche Bestimmung in der Novelle zum GüKG kann aber um der Tarifsicherung willen nicht verzichtet werden.

Schlußbemerkung

Die anstehenden drängenden Aufgaben der in Aussicht genommenen Novelle zum GüKG begegnen sämtlich keinen Bedenken aus dem Grundgesetz und halten sich sämtlich im Rahmen der Ziele des GüKG. Sie erfordern also keine zeitraubenden gewerbe- oder verkehrspolitischen Auseinandersetzungen und können in Gestalt eines einfachen Gesetzes ergehen. Sie sollten unverzüglich in Angriff genommen werden, damit nicht die Durchführung des GüKG an leicht behebbaren Widerständen scheitert. Kann das GüKG auch nur als Versuch einer gesunden Ordnung des Kraftwagengüterverkehrs gelten, so muß er doch im gegebenen Rahmen mit allem Nachdruck gefördert werden.

Buchbesprechung

Die Mechanik der Zugförderung und ihre wissenschaftlich-experimentellen Grundlagen. Von Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans Nordmann, Reichsbahn-Abteilungspräsident i. R. 170 Seiten, 50 Abbildungen. Springer-Verlag, Berlin, 1952. Preis: kartoniert 19,80 DM.

In dem vorliegenden Werk werden insbesondere die Anforderungen des Betriebes an die Lokomotive und an die Bremsen beschrieben. Einleitend werden die Zusammenhänge zwischen Betrieb, Zugförderung und Fahrplan angegeben. Die Zielsetzung des Buches beschränkt sich auf die Ermittlung der kleinsten Fahrzeiten der Züge, die allein einer exakten Ermittlung zugänglich sind und naturgesetzlich festliegen.

Da der Bewegungsablauf eines Zuges durch das Zusammenspiel von Zugkraft und Widerstand bestimmt ist, ist die Ermittlung dieser Kräfte auf experimenteller Grundlage Gegenstand des ersten Hauptabschnittes. Es werden der Lokomotivmeßwagen und die Bremslokomotive sowie ihre Ausstattung beschrieben, die dazu dienen, die Zugkraft, den gesamten Zugwiderstand und die Lokomotivarbeit zu messen. Es folgt eine Kritik der aufgestellten Formeln für den Fahrwiderstand der Wagenzüge und der Triebfahrzeuge durch Vergleich mit den Ergebnissen der Meßfahrten. Aus den Versuchsergebnissen werden jedoch keine neuen Widerstandsformeln abgeleitet, wie es vielleicht mit Hilfe der Korrelationsrechnung möglich wäre. Der Verfasser des Werkes gelangt selbst zu dem „resignierten Gefühl“, daß die vorhandenen Formeln nicht voll befriedigen. Jedoch ist die Besprechung der Fehler vom Standpunkt des Lokomotivversuchswesens vom Wert.

Der Erörterung der Fahrzeitverlängerung und der Kohlenersparnis beim Auslauf, bei dem der Zug lediglich der Wirkung der Widerstandskräfte unterworfen ist, folgt die Besprechung der Zugkraft in Abhängigkeit von der Motorleistung und der Haftreibung der Triebfahrzeuge und die Darstellung der gesamten Zugkrafts- und Leistungskurven als Funktionen der Geschwindigkeiten unter Berücksichtigung

der Getriebe. Ferner wird das Steigungs-, Geschwindigkeits-Diagramm (s-V-Diagramm) als Grundlage der Fahrzeitermittlungen erläutert.

Sodann werden verschiedene zeichnerische Fahrzeitermittlungsverfahren besprochen, die zur Aufstellung des Fahrplanes dienen, und die durch Betriebsmessungen überprüft werden können.

In einem weiteren Hauptabschnitt beschäftigt sich der Verfasser mit der Bremsung der Züge. Die verwickelte Natur des Reibungskoeffizienten, der sowohl von der Geschwindigkeit als auch vom Flächen-*druck* der Bremsklötze abhängt, vor allem aber die Abhängigkeit des Bremsdruckanstieges von der Zeit wird ausführlich beschrieben. Die These Nordmanns jedoch, eine sichere Vorausberechnung des Bremsweges und seiner Begleitumstände sei nicht möglich, würde nur dann stimmen, wenn seine Annahme zuträfe, daß es zur Lösung des Problems nur den einen Weg der Aufstellung einer vereinfachten Arbeitsgleichung gäbe, in der mittlere Reibungs- und Widerstandswerte anzusetzen seien. Das führt zu der Fiktion des sofortigen vollen Bremsklotzdruckes. Jene bezeichnet Nordmann selbst als unzulässig und die Integration der Differenzialgleichung für den Bremsweg mit zeitlich veränderlichem Bremsklotzdruck hält er für unmöglich. Es sind aber für die Praxis Verfahren bekannt, mit deren Hilfe man sehr wohl Bremswege und -zeiten genügend genau vorausberechnen kann.

Es ist besonders an dieser Stelle bedauerlich, daß der Verfasser die fahrdynamischen Arbeiten von Prof. Dr.-Ing., Dr.-Ing. E. h. W. Müller unerwähnt gelassen hat. Denn dieser hat solche Verfahren zur Bestimmung der Bremswege und -zeiten bekanntgegeben, die sowohl die Abhängigkeit der Reibungskoeffizienten von der Geschwindigkeit und vom Flächen-*druck* der Bremsklötze berücksichtigen, als auch den von der Zeit abhängigen Druckanstieg in den Bremszylindern in Rechnung stellt. Müller geht dabei nicht von einer simplifizierten Arbeitsgleichung aus. Die Ergebnisse seiner theoretischen Berechnung stimmen mit den Messungen neuerdings durchgeführter Versuchsfahrten ausgezeichnet überein.

Vom Standpunkt des Statistikers darf noch gesagt werden, daß Versuchsergebnisse im Betriebe einen anderen Charakter tragen, als Experimente im Laboratorium, bei denen man die Versuchsanordnung so zu treffen bestrebt ist, daß alle Einflüsse bis auf den zu untersuchenden konstant gehalten werden. Bei Messfahrten im Betriebe erhält man nie ein einheitliches Bild, sondern muß stets mit mehr oder weniger großen Streuungen rechnen. Will man aus Versuchsergebnissen des Betriebes Abhängigkeiten ableiten, muß man sich der Verfahren der mathematischen Statistik bedienen, um brauchbare Mittelwerte errechnen und ihre Fehlergrenzen festlegen zu können.

Das Buch Nordmanns schließt mit einem Abschnitt über die Energetik der Zugförderung, die der Ermittlung der Arbeit und des Kohlen-, Strom- oder Ölverbrauchs dient.

Der Wert des Werkes liegt in der kritischen Sichtung des umfangreichen Materials, das der Verfasser während seiner langjährigen Tätigkeit als Versuchszernent des vormaligen Reichsbahn-Zentralamtes Berlin zusammengetragen hat. Das Buch ist deshalb zur Einführung in die oft verwickelten Probleme der Zugfördermechanik geeignet, und vermittelt einen Überblick über die inneren Zusammenhänge. Für Studierende und Ingenieure, die sich mit dem Bau von Triebfahrzeugen, mit der Zugförderung, dem Fahrplanwesen und dem Lokomotivdienst der Eisenbahnen zu befassen haben, ist es zur Einführung ein gutes Hilfsmittel.

Dr.-Ing. Graßmann

Karl Sautter, Staatssekretär i. R., *Geschichte der Deutschen Post. Teil 3: Geschichte der Deutschen Reichspost (1871 bis 1945)*. Herausgeber: Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, Frankfurt (Main) 1951. XVI, 604 Seiten.

In den Jahrgängen 1929 und 1935/36 dieser Zeitschrift konnte ich die Teile 1 und 2 von Sautters Geschichte der Deutschen Post, nämlich die Geschichte der Preussischen Post und die Geschichte der Norddeutschen Bundespost, würdigen. So wie es den um das deutsche Postwesen hochverdienten Staatssekretär Sautter, dem 1933 auch der Undank des Nationalsozialismus zuteil wurde, mit Genugtuung erfüllen muß, daß er mit dem dritten Band seiner Postgeschichte auch sein wissenschaftliches Lebenswerk zu vollenden vermochte, freut es mich, hier einige Worte zur Charakteristik, Kritik und Empfehlung

des vorliegenden, abschließenden Bandes — der Wunsch nach einer Darstellung der Geschichte der nichtpreussischen deutschen Landesposten wird wohl unerfüllt bleiben — sagen zu können.

Für die Vollendung von Sautters Postgeschichte war die persönliche Anteilnahme des Bundesministers für das Post- und Fernmeldewesen, Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Hans Schuberth, von wesentlicher Bedeutung; der Sautter 1949 den amtlichen Auftrag zur Fortsetzung seiner geschichtlichen Arbeiten gab und diese angelegentlich förderte. Die durch die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges stark erhöhten Schwierigkeiten der Materialbeschaffung und -verarbeitung veranlaßten Sautter seinem Vorwort zufolge, „zum Sammeln und Zusammenstellen des weitschichtigen Stoffes einige seiner früheren Mitarbeiter heranzuziehen, die in ihren amtlichen Stellungen auf den verschiedenen Sachgebieten tätig gewesen waren“. Als solche haben „bei der Bearbeitung des Stoffes mitgewirkt“ Präsident Hans Berge, Ministerialdirektor Paul Gerbeth, Staatssekretär Hermann Gieß, Chefingenieur Präsident Dr.-Ing. Karl Herz, Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Friedrich Hubrig, Ministerialrätin Margarete Kinsberger, Ministerialdirigent Dr. Kurt Kleemann und Ministerialdirigent Dr. Oskar Wagner. Der Anteil der Mitarbeiter an einzelnen Abschnitten des Werkes ist nicht sichtbar gemacht. Die unterschiedliche Breite und Diktion der Abschnitte deutet auf die Vielzahl der mitwirkenden Kräfte hin.

Das Werk ist nicht zeitlich, sondern sachlich gegliedert, und zwar in acht Hauptabschnitte: 1. Rechtsgrundlagen und Aufbau der Reichspost, 2. Postverkehr und Postbetrieb, 3. Post-, Bank- und Sparkassenwesen, 4. Technik und Betrieb des Fernmeldewesens, 5. Auslandsdienst, 6. Personal, 7. Bau-, Wohnungs- und Beschaffungswesen, 8. Finanzwesen. Nach Konzeption und Durchführung stellt sich das Buch mehr als eine Verwaltungsgeschichte denn als eine Wirtschafts-, insbesondere Verkehrsgeschichte dar. Der Nachdruck liegt auf einer möglichst eingehenden Erfassung der Verwaltungsakte vom Großen bis zum Kleinen, während die Herausschälung der darin steckenden Probleme ökonomischer, organisatorischer oder rechtlicher Art zurücktritt. Verschiedentlich drängt sich der zu Ende der Reichspostzeit erreichte Entwicklungsstand in den Vordergrund. Seiner Wesenheit zufolge wird man das Buch in erster Linie als geschichtliches Nachschlagewerk für alle Bereiche der Post zu Rate zu ziehen haben. Die ungeheure Menge von Einzel-

heiten, die in den meisten Abschnitten dargeboten werden, etwa über die Konstruktion der Elektromobile, die Vorschriften der Kleiderkasse, die Ausgabe von Gedenkmarken usw., läßt ein Studium des Werkes von A bis Z unrätlich erscheinen. Nur einzelne größere Abschnitte sind für eine „Lektüre an einem Stück“ zu empfehlen, so der erste über Rechtsgrundlagen und Aufbau und der fünfte über den Auslandsdienst, der insbesondere eine recht ansprechende Übersicht über die Organisationen des Weltnachrichtenverkehrs bietet. Der längste Abschnitt über das Finanzwesen muß vom wirtschaftswissenschaftlichen Standpunkt als enttäuschend bezeichnet werden, da das Zurücktreten der wirtschaftlichen und finanzpolitischen Problematik hinter der Tatsachenschilderung sich hier besonders stark geltend macht. Hingegen enthält der erste Abschnitt erfreulicherweise auch eine Reihe bedeutsamer, auf der Erfahrung gestützter Urteile zur Postorganisation, z. B. die Verwerfung der Trennung von Leitung und Aufsicht durch den Staat, die Bejahung des 3-Instanzenzuges, auch eine vorsichtige Ovation für das Rechtsverordnungsrecht des Reichspostministers von 1934, von dem — sehr verschieden interpretierbar! — gesagt wird: „Zweifels- ohne wäre dieses an die Verhältnisse der Norddeutschen Bundespost erinnernde Verfahren, das bis zur Auflösung der Deutschen Reichspost angewandt wurde, das einfachste und zweckdienlichste seit dem Bestehen der Reichsverwaltung gewesen, hätte es nicht aller demokratischen und parlamentarischen Merkmale entbehrt“ (S. 43).

Unbeschadet der Schwächen, die in einem Überwuchern von Verwaltungseinzelheiten und einem Zurücktreten der ökonomischen Problematik erblickt werden können, verdient auch der dritte Band von Sautters Postgeschichte das Interesse nicht nur der nächstbetroffenen Stephans-Jünger, sondern auch weiterer Kreise der Verwaltung, ferner der politischen und wirtschaftlichen Geschichtswissenschaft, deren Informationsbedürfnis er in äußerst vielseitiger Weise befriedigt. Sautter hat mit ihm zugleich Zeugnis gelegt von der gewaltigen Vielschichtigkeit der neuzeitlichen Post sowohl nach der Seite ihrer Aufgaben und Dienste für die Allgemeinheit wie hinsichtlich ihres eigenen personalen und materialen Aufbaus.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,
Universität Mainz.

Dr. Walter Linden, *Koordinierungsausschüsse im Personenverkehr. Heft 4 der Arbeitsgemeinschaft für Rationalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund 1953. Verkehrs- und Wirtschafts-verlag G. m. b. H. 154 Seiten.*

Mag auch der Titel dieser Schrift auf ein eng begrenztes Thema der Verkehrspolitik hinweisen, so verdient sie doch intensive Beachtung. Denn sie verkörpert — was bei der starken Inanspruchnahme bedeutender Verkehrsfachleute heute leider selten geworden ist — eine denkbar gründliche Monographie einer interessanten Verkehrs-institution durch die hierzu bestberufene Persönlichkeit. Walter Linden ist nämlich der Vorsitzende des ersten, 1949 in Essen gebildeten Koordinationsausschusses, dem weitere in Nordrhein-Westfalen (Wuppertal, Köln, Bielefeld, Münster) und in Hessen (Kassel, Frankfurt/Main) gefolgt sind.

Diese Koordinierungsausschüsse beschäftigen sich mit der Begutachtung der Vorhaben zur Einrichtung von Omnibus-Linienvorkehr (in Hessen auch von Omnibus-Gelegenheitsvorkehr) und sind wohl nur erklärbar aus der in Westdeutschland besonders großen Zersplitterung der Träger des Omnibusverkehrs, an dem nicht weniger als 5 Unternehmen oder Unternehmungsgruppen beteiligt sind, nämlich 1. Bundespost, 2. Bundesbahn, 3. Nichtbundeseigene Eisenbahnen, 4. Verkehrsunternehmen der Städte und Landkreise, 5. private Omnibusunternehmen. Wie in der Schrift wiederholt herausgestellt, wirken die Koordinierungsausschüsse als ein „Filter“, der dem Genehmigungsverfahren für Omnibusdienste zufolge dem Personenbeförderungsgesetz vorgeschaltet ist. „Sie prüfen als Zusammenschluß der Verkehrsträger unter neutralem Vorsitz objektiv und sorgfältig, ob unter den gegebenen Verhältnissen die Einreichung eines Antrages auf Erteilung einer Genehmigung zum Linienvorkehr gerechtfertigt ist oder nicht. Weiter fällt ihnen zu, die Pläne und Maßnahmen der Verkehrsträger in einem zusammenhängenden Raum so aufeinander abzustimmen und untereinander zu verknüpfen, daß die größtmögliche und beste Gesamtleistung bei geringstem Aufwand erzielt wird.“ Sie haben „zu klären, a) ob ein Verkehrsbedürfnis anzuerkennen und b) von wem es zu befriedigen ist“ (S. 33).

Walter Linden bietet in seinem Buch eine äußerst eingehende Schilderung des Aufbaus, der Zusammensetzung und Tätigkeit der Ausschüsse, insbesondere der zahlreichen verkehrspolitischen Probleme, die

sich in ihrer Arbeit ergeben. Mag die Darstellung auch gelegentlich etwas breit ausgefallen sein, so muß man es doch begrüßen, auf diese Weise einen so gründlichen Einblick in die Wirksamkeit verkehrspolitischer Gremien zu erhalten, wie dies sonst nur selten geschieht. Weiter ist die Behandlung der großen Reihe der mit dem Omnibusverkehr verknüpften verkehrspolitischen Probleme von Reiz und Bedeutung, wie da z. B. sind die Abgrenzung von anzuerkennenden oder als „Verkehrsluxus“ abzulehnenden Verkehrsbedürfnissen, die Zuweisung der Linien nach bestimmten Kriterien an die verschiedenen Verkehrsträger, die Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr, der Anspruch der Bundesbahn auf die Bedienung des Schienenersatz- und -ergänzungsverkehrs, die Zulassung bzw. Einschränkung des Omnibus-Werkverkehrs u. a. Daß mir, dem wohl stärker theoretisch eingestellten Kopf, einige Lösungen etwas zu sehr „über den Daumen gepeilt“ vorkommen oder zu viel dem Fingerspitzengefühl des routinierten Praktikers zu überlassen scheinen, wo es doch vielleicht exaktere Maßstäbe gibt, sei erwähnt, ohne die Vorzüge der leichten Hand gegenüber dem harten Kopf zu verkennen.

Daß der Verfasser mit gewissem Stolz auf die Leistung der Koordinierungsausschüsse blickt und daß er an der Eigenart der Ausschüsse nicht rütteln lassen möchte, wird man persönlich verständlich finden und durch die Leistungen der Ausschüsse begründet betrachten können. Immerhin darf darauf hingewiesen werden, daß durch die Verständigungsarbeit in den Ausschüssen zwar auf der einmal gegebenen Grundlage der oben erwähnten 5 Unternehmungsgruppen eine Abgrenzung der Arbeitsbereiche erzielt worden ist, daß aber damit die Frage nach einer optimalen Organisation des gesamten Omnibus-Linienverkehrs noch nicht beantwortet ist. Und ob die Ausschüsse sich auch bewähren würden, wenn man, wie im Schlußwort angedeutet, ihnen selbst die Aufgabe einer Rationalisierung der heutigen vielgliedrigen Organisation stellen würde, kann fraglich erscheinen. Immerhin: Wir haben in den Koordinierungsausschüssen in ihrem gegenwärtigen Arbeitsrahmen einen wesentlichen Beleg für die Möglichkeit einer Selbstverwaltung im Verkehr und können Walter Linden Dank wissen für die gründliche und anregende Weise, in der er uns diese Institution hier näher gebracht hat.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,
Universität Mainz.

10.
1937.
K