

raumes der Erde in ihrer geographischen und wirtschaftlichen Bedingtheit".

Im Schlußteil (Die Wirtschaftsräume der Erde in ihrer handels- und verkehrswirtschaftlichen Struktur und in ihrer Verflechtung) schließlich versucht Verf. bestimmte Kategorien zur typologischen Einordnung der Wirtschafts- und Verkehrs-räume zu finden. Die Möglichkeit hierzu wird am Beispiel des Bundesrepublik Deutschland exemplifiziert.

Es gibt in diesem Buch eine ganze Reihe von Feststellungen, die auf sehr originelle Weise zustande gekommen sind. Die neue Hinsicht des Verf. kann naturgemäß nicht alle denkmöglichen und realen Fakten berücksichtigen, die Handel und Verkehr zu anderen Bereichen (Industrie, Landwirtschaft) ist oft nicht ohne eine gewisse Willkür möglich. Aber wir haben bei der Lektüre des Buches doch empfunden, daß hier die notwendigen Abgrenzungen in der Weise gefunden worden sind, daß der Untersuchungsbereich ein Höchstmaß an einander zugehörigen Tatbeständen erörtern konnte. — Es spricht vieles dafür, die den Verkehr auslösenden Strebungen in eine Verkehrsgeographie mit aufzunehmen. Man muß dem Verf. dankbar sein, diese „neue“ Sicht, die ja schon in v. Richt-hofens Vorlesung über Siedlungs- und Verkehrsgeographie angelegt ist (1891), in einem ersten Versuch realisiert zu haben.

Dr. Seidenfus
Claude A. Kaspar: Die Betriebs- und Tarifgestaltung der Elektrizitätswirtschaft und der Eisenbahnen als Träger öffentlicher Dienste, Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 51, Bern 1957.

Zu den vordringlichen Verkehrsproblemen gehört in den europäischen Ländern die künftige Gestaltung des Eisenbahngütertarifsystems, von dem mit Recht gesagt werden kann, daß es sich, soweit es vorwiegend gemeinwirtschaftlich orientiert ist, in einer Krise befindet. Soll eine befriedigende Lösung gefunden werden, bedarf es der Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die nicht nur durch die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Verkehrswesen, sondern auch aus anderen Wirtschaftszweigen geboten werden könnten.

Die vorliegende Untersuchung — eine Berner Dissertation — muß deshalb um so dankbarer begrüßt werden, weil sie von der Fragestellung ausgeht, ob beispielsweise die Elektrizitätswirtschaft gewisse

Lösungsmöglichkeiten zu aktuellen Verkehrsproblemen bietet. Ein Vergleich zwischen Eisenbahnen und Elektrizitätswirtschaft lag nahe; denn beide leisten lebensnotwendige, „öffentliche“ Dienste, beide bieten nicht speicherbare — oder nur in Ausnahmefällen speicherbare — Leistungen an, und bei beiden wird die Kostenstruktur durch den außerordentlich hohen Anteil fixer Kosten determiniert.

Die ersten beiden Hauptteile der Untersuchung haben eine — für Eisenbahn und Elektrizitätswirtschaft getrennt durchgeführte — sorgfältige systematische Darstellung der Angebots- und Nachfrageverhältnisse, der betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen und Maßnahmen sowie der Tarifgestaltung zum Inhalt, wobei hauptsächlich die Verhältnisse in der Schweiz behandelt werden.

Den Verkehrswissenschaftler mag primär die im dritten Hauptteil durchgeführte vergleichende Gegenüberstellung der Markt- und Preisstruktur interessieren. Wenn der Verfasser in diesem abschließenden Teil zu dem Ergebnis kommt, daß sich aus den Preisformen in der Elektrizitätswirtschaft konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Probleme im Eisenbahnverkehr nicht oder nur begrenzt ableiten lassen, so darf das nicht überraschen.

Neben zahlreichen Unterschieden in den tariftechnischen Einzelheiten wird als Grund dafür in erster Linie angeführt, daß der Einfluß der öffentlichen Hand auf die Preisgestaltung bei den Eisenbahnen ungleich größer ist als in der Elektrizitätswirtschaft. Das führt dazu, daß die Tarifgestaltung bei den Eisenbahnen vorwiegend gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen folgt, während ihre Zielsetzung in der Elektrizitätswirtschaft primär eine betriebswirtschaftliche ist. Andererseits steht die monopolähnliche Stellung, deren sich die Elektrizitätswirtschaft nach wie vor erfreut, bei den Bahnen infolge größerer Substitutionselastizität und der ungezügelteren Abschirmung gegen die Konkurrenz nur noch auf schwachen Füßen. Das Fehlen einer aus der Elektrizitätswirtschaft abgeleiteten „Gebrauchsanweisung“ für die Betriebs- und Tarifgestaltung im Eisenbahnverkehr mindert aber den Wert der Untersuchung keineswegs herab, sondern ist die logische Schlußfolgerung der Überlegungen des Verfassers und bestätigt die Richtigkeit der in letzter Zeit mehrfach erhobenen Forderung, die Voraussetzungen der Eisenbahntarifpolitik von der grundsätzlichen Seite her neu zu durchdenken.

Dipl.-Kfm. Eversmeyer

Vor neuen Konzeptionen im Eisenbahn-Personentarif?

Von Dr. jur. Ferdinand Nießen, Köln

Vorbemerkung

Die deutschen Eisenbahnen können sich in den letzten Jahren — sehr im Gegensatz zu der ersten Nachkriegszeit — über eine mangelnde Publizität nicht beklagen. Ueber Tariffragen des Eisenbahnverkehrs werden seit längerer Zeit intensive Gespräche unter Beteiligten und Interessenten geführt. Mehrere Ereignisse sowie Äußerungen maßgeblicher Vertreter der Verkehrspolitik haben in den jüngsten Tagen diesen Bereich sogar ausgesprochen aktuell werden lassen. Vor allem erscheint es danach angezeigt, zu Problemen des deutschen Eisenbahn-Personentarifes Stellung zu nehmen.

1. Am 1. 5. 1957 beging der deutsche Eisenbahn-Personentarif ein 50jähriges Jubiläum. Am 1. 5. 1907 waren von den damaligen deutschen Staatsbahnen einheitliche Tarifsätze (sog Reformtarif) zustandegebracht worden. Vorher hatten bei den einzelnen Staatsbahnen von einander abweichende Einheitsätze bestanden. Die seit längerem angestrebte, aber erst nach vielen Verhandlungen erzielte Einigung über die einheitlich anzuwendenden Einheitsätze erfolgte im allgemeinen auf der Grundlage, daß die in dem größten zusammenhängenden Netz, dem preußisch-hessischen, geltenden Sätze für Rückfahrkarten (gültig für alle, auch Schnellzüge, mit einer Ermäßigung von 25% des doppelten Fahrpreises der Personenzüge) halbiert und die so gewonnenen Sätze als neue Einheitsätze für Personen- und Eilzüge (eine damals neugeschaffene Art zuschlagfreier Schnellzüge) angenommen wurden. Diese Sätze des sogenannten Reformtarifs betragen in der 4. Klasse 2 Pf, in der 3. Klasse 3 Pf, in der 2. Klasse 4,5 Pf und in der 1. Klasse 7 Pf.
2. Am 13. 5. 1957 fand der erste nach dem Bundesbahngesetz fällige Vorstandswechsel bei der DB statt. Alter und neuer Vorstand und Bundesminister für Verkehr gaben bei den verschiedenen zugehörigen Veranstaltungen programmatische Erklärungen ab. Diese sprechen u a von der Notwendigkeit einer stärkeren kaufmännischen Ausrichtung des Unternehmens, einer fühlbaren Steigerung seiner Einnahmen, selbstkostenechteren Tarifen und einer möglichst eigenen Kostentragung des Personenverkehrs ohne weitere Alimentierung durch den Güterverkehr.
3. Am 12. 6. 1957 hat der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn Vorschläge des Vorstandes der DB für Tarifierhöhungen im Personen- und Güterverkehr beraten. Diese sollen im Ganzen Mehreinnahmen von 750 Mio DM, davon 260 Mio DM im Personenverkehr bringen. Es sollen die km-Sätze erhöht werden. Gleichzeitig soll der Tarif in verschiedenen Punkten vereinfacht werden. Am 19. 7. 1957 ist der Vorstand der DB mit seinen Vorschlägen allgemein vor die Presse getreten.

4. Seit kurzem beginnt im übrigen die Presse Teile des sog Ottmann-Gutachtens zu veröffentlichen. Dieses Gutachten über die DB, das der damalige Präsident des Hauptprüfungsamtes der DB, Dr. Ottmann, im Auftrage der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsprüfern Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert, der Deutschen Revisions- und Treuhand AG (Treuarbeit), und dem Institut „Finanzen und Steuern“ vor 2 Jahren erstattet hat, ist bisher der Öffentlichkeit offiziell nicht zugänglich gemacht worden. Dies soll nach Äußerungen des Bundesverkehrsministers, auch künftig nicht geschehen. Exemplare dieses als streng vertraulich gekennzeichneten Gutachtens zur betriebswirtschaftlichen Durchleuchtung der DB scheinen aber in die Hände von Außenstehenden gelangt zu sein. Inzwischen hat sich auch der Bundesverkehrsminister selbst in der Öffentlichkeit auf Feststellungen des Gutachtens berufen, und die Presse bringt Auszüge (z B Hamm in der „Frankfurter Allgemeinen“ vom 21. 6. 1957). Danach soll Ottmann nachdrücklich vor der Ansicht gewarnt haben, „daß die Bundesbahn nur ausreichende Verkehrsmengen brauche, um gesund zu werden“. Ottmann erkenne zwar an, daß alle mit hohen Fixkosten arbeitenden Unternehmen an einer guten Ausnutzung ihrer Anlagen interessiert seien, weise gleichzeitig aber auf eine ganze Reihe von Punkten hin, die bei der Bundesbahn „das Interesse an einer reinen Mengenkonjunktur unter einem anderen Aspekt erscheinen lassen“. Der Verkehrszuwachs treffe häufig auf Engpässe, zeitweise verschärfe er oft die Verkehrsspitzen. Auch wenn der Betrieb an einigen Punkten noch aufnahmefähig sei, würden an anderen Stellen durch Mehrverkehr doch bereits Sprungkosten verursacht. Man müsse deshalb mit der generellen Behauptung, daß jeder Mehrverkehr der Bundesbahn die Ertragslage verbessern würde, vorsichtig sein. Es käme nicht so sehr auf Mehrverkehr schlechthin an, sondern auf: Gewinnung von Verkehr, der keine zusätzlichen Kosten verursache; Verzicht auf Verkehr, wenn dadurch eine nennenswerte Kostensenkung erzielt werde (Verkehrsmengenaustausch sei wichtiger als Verkehrsmengenerhöhung); Rationalisierungsmaßnahmen mit dem Ziel eines Abbaues der Fixkosten; kostengerechte Neugestaltung der Tarife.

Wenn diese Gedanken bei maßgeblichen Stellen Gehör finden sollten, dürften gewisse Änderungen der bisherigen Tarifpolitik zu erwarten sein, zumindest wird das Ottmann-Gutachten die laufenden Tarifgespräche beleben und befruchten.

Die Vordringlichkeit einer Erörterung der Personentariife ergibt sich aus ihrer im Verhältnis zu den Gütertariifen größeren Publikumsnähe. Verglichen mit Steuern wirken Personentariife wie direkte, Gütertariife mehr wie indirekte Steuern. Erfahrungsgemäß wird jede Änderung der Personentariife, die zu Mehrbelastungen der Reisenden führt, in der Öffentlichkeit mit besonderem Nachdruck diskutiert und bekämpft, während oft gewichtigere Belastungen der Verfrachter aus Änderungen der Gütertariife wesentlich sachlicher und leidenschaftsloser hingenommen werden. Bezeichnend ist, daß inzwischen (19. 7. 1957) die Vorschläge der DB vom 12. 6. 1957 für die Anhöhung der Gütertariife die Ständige Tarifkommission bereits, ohne nennenswerte Änderungen zu erfahren, passiert und damit eine gewichtige Hürde genommen haben. Die Personentariife hängen in der Erörterung dagegen noch weit zurück.

Aus dem umfangreichen und komplexen Fragebereich der Vorarbeiten zur Umgestaltung des Personentariifes seien einige wichtige Einzelpunkte hervorgehoben. Den rein tarifarischen Erörterungen soll eine kurze Uebersicht über die Gesamt-

lage der DB und weiterhin über die Ertragslage ihres Personenverkehrs vorangeschickt werden. Nur vor diesem Hintergrund können die einschlägigen Tariffragen richtig gesehen werden. Diese Arbeit wird bei einem Tarif- und Sachstand vom 20. 7. 1957 abgeschlossen.

Die wirtschaftliche Lage der DB

Die intensiven Bemühungen der Bundesbahn um Rationalisierung haben in den letzten Jahren nicht zu einer Verringerung der Ausgaben führen können. Nachdem das Jahr 1951 trotz der Belastung mit betriebsfremden Leistungen noch mit einem Gewinn abgeschlossen hatte (71,7 Mio DM), steht die DB seither im Defizit. Für den Zeitraum von 1952—1956 sind die Personalkosten um mehr als 900 Mio DM, die Sachausgaben des laufenden Betriebes um 331 Mio DM und die Sachausgaben für Bahnanlagen und Fahrzeuge um 155 Mio DM gestiegen. Diese Ausgabensteigerungen sind fast ausschließlich eine Folge der Kostensteigerungen. Besonders drastisch zeigt sich dies bei der Kohle. Der Verbrauch an Kohle liegt mit 10,16 Mio t im Jahre 1952 und 10,4 Mio t im Jahre 1956 zwar fast gleich. Die Ausgaben steigen jedoch im gleichen Zeitraum von 432,4 Mio DM auf 649,5 Mio DM. Sie werden im Jahre 1957 700 Mio DM erreichen.

Mit einer derartigen Steigerung der Ausgaben konnte die Entwicklung der Einnahmen nicht schritthalten. Die Personenverkehrseinnahmen stiegen zwar von 1387 Mio DM im Jahre 1952 auf 1712 Mio DM im Jahre 1956, also insgesamt um 325 Mio DM. Die Güterverkehrseinnahmen lagen 1956 sogar mehr als 400 Mio DM über denen von 1952. Das bedeutet aber leider, daß das Ausmaß der Steigerung weit hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik zurückgeblieben ist. Demgemäß konnte es bei den hohen Kostensteigerungen und bei unveränderten Personen- und Gütertariifen nicht gelingen, eine ausgeglichene Rechnung vorzulegen. Der Verlust für 1952 betrug 140,6 Mio DM, für 1953 stieg er auf 486,7 Mio DM und weiter für 1954 auf 503,4 Mio DM. 1955 fiel das Defizit auf 201,5 Mio DM. Im Jahre 1956 betrug es rd 530 Mio DM. 1957 wird es noch höher werden. Bei dieser schwierigen finanziellen Situation ist in der Unterhaltung der Anlagen und Fahrzeuge ein ständig größer werdender Substanzverzehr festzustellen, obwohl die Aufwendungen für Investitionen von 1952 mit 885,7 Mio DM bis 1956 mit voraussichtlich 2042,4 Mio DM nachdrücklich bestätigen, in welchem Maße die Bemühungen auf diesem Gebiet gesteigert worden sind. Die nach dem Investitionsplan erforderliche Jahresrate von 2600 Mio DM konnte aber trotz Anspannung aller Kräfte nicht erreicht werden. In möglichst naher Zukunft müssen endlich wieder der volle Ausgleich der Rechnung der DB herbeigeführt und außerdem die Investitionen zur Wiederherstellung, Unterhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der DB erheblich stärker gefördert werden.

Keine westeuropäische Eisenbahnverwaltung und kein innerdeutscher Wirtschaftszweig hat noch so stark unter Kriegs- und Nachkriegsschäden zu leiden wie die DB. Als bisher weitgehend gemeinwirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen war die DB nicht in der Lage — im Gegensatz zu weiten Kreisen der Wirtschaft —, ihren Investitionsbedarf über den Preis zu decken.

Die Ertragslage des Personenverkehrs der DB

Die DB ist anerkanntermaßen das größte und leistungsfähigste deutsche Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Personenbeförderung. Rund 55% des gesamten öffentlichen Personenverkehrs werden von ihr bewältigt.

Die Zahl der im Jahre 1956 beförderten Personen nahm gegenüber 1952 um rd 20% und die Zahl der Personen-km um rd 31% zu. Die Zug-km der Reisezüge stiegen um rd 20%, die Wagenachs-km um rd 13%. Im internationalen Reisezugdienst stiegen die Personen-km von 1952 bis 1955 von 983 Mio auf 2308 Mio und die Einnahmen von 54,2 Mio DM auf 119,3 Mio DM. Der starke Verkehrszuwachs hat aber nicht genügt, die steigenden Ausgaben zu decken, so daß die Wirtschaftszahl, die das Verhältnis zwischen Wirtschaftsausgaben und Wirtschaftseinnahmen (Wirtschaftsausgaben durch Wirtschaftseinnahmen mal 100) darstellt, im Reisezugdienst laufend schlechter wird. Die Belastung der DB durch Gemeinwirtschaftlichkeit und vor allem soziale Verkehrstarife zeigt sich besonders bei den Personenzügen. Für alle Züge gerechnet verschlechterte sich die Wirtschaftszahl in den Jahren 1950 bis 1955 von 122 auf 140,4, für die P-Züge 1955 auf 214,8. Die Ausgabe für die letztgenannte Zugart hat also inzwischen die zugehörigen Einnahmen um mehr als das Doppelte überstiegen. Die konkreten Zahlen des Wirtschaftsergebnisses 1955 sehen folgendermaßen aus:

Die Einnahmen aus dem reinen Personenverkehr, d h ohne Gepäck- und Expressgutverkehr und ohne Güter- und Postbeförderung sowie ohne Nebenerträge, stehen mit 1450,8 Mio DM zu Buch. Die zugehörigen Ausgaben erreichen eine Höhe von 2027,2 Mio DM. Der sich danach ergebende Fehlbetrag von 576,4 Mio DM rührt fast ausschließlich vom Personenzugverkehr her, der an Einnahmen 576,0 Mio DM und an Ausgaben 1283,4 Mio DM aufweist, so daß ein Defizit von 707,4 Mio DM verbleibt.

Die Ertragslage des Personenverkehrs ist zwar seit jeher mehr oder weniger defizitär gewesen. Solange der Fehlbetrag aus Ueberschüssen des Güterverkehrs gedeckt werden konnte, brauchte das nicht zu beunruhigen. Inzwischen hat sich aber die Öffentlichkeit leider weitgehend an die Zuschußsituation des Personenverkehrs gewöhnt und die Umstellung wird gerade dadurch außerordentlich erschwert. Auch rückblickend muß die Entwicklung bedauert werden, weil sie nicht dazu beitrug, bei der Entwicklung des Personentarifs eine schärfere, auf vermehrte Selbstkostendeckung gerichtete Kalkulation zu fördern. So besteht heute weitgehend noch die Meinung, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Eisenbahn mache es nötig, Erträge des Güterverkehrs im Personenverkehr zu verwenden, um dessen Tarif niedrig halten zu können. Seitdem der Güterverkehr aber selbst nur noch mit Schwierigkeiten seine eigene Rechnung ausgleichen kann, muß von der Alimentierung des Personenverkehrs abgegangen werden. Es mehren sich auch tatsächlich die Stimmen, die eine solche Trennung der Rechnung befürworten, wenn sie auch teilweise aus Kreisen von Interessenten des Güterverkehrsbereiches kommen und zwar in der Erwartung, auf diese Weise Ansatzpunkte für Tarifabsenkungen im Güterverkehr zu schaffen.

Die durchschnittliche Einnahme je Personen-km erbrachte 1955 nur einen Wert von 3,86 Pf. Die Einführung und Steigerung der Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien, die Verlängerung der Fahrpreisermäßigung für Spätheimkehrer u a lassen weitere Verschlechterungen der Durchschnittseinnahmen erwarten.

Das tarifarisches Sofortprogramm der DB

Ueber die bereits erwähnten Vorschläge des Vorstandes und Verwaltungsrates der DB sind in Fach- und Tagespresse teilweise unvollständige und damit mißverständliche Mitteilungen gemacht worden. Zur Ergänzung und Richtigstellung muß demgemäß auf folgendes hingewiesen werden: Diese Vorschläge sehen vor, die Leistungsentgelte der DB um insgesamt etwa 750 Mio DM zu erhöhen. Dieser

Betrag reicht nicht einmal aus, einen völligen Ausgleich der voraussichtlichen Unterdeckung zu erzielen. Eine weitere Erhöhung würde mit hoher Sicherheit nachteilige Abwanderungen des Verkehrs von der Schiene herbeiführen und wurde daher nicht vorgeschlagen. An den beabsichtigten Erhöhungen ist der Personenverkehr mit etwa einem Drittel beteiligt. Auch bei ihm ist eine volle Kostendeckung durch tarifliche Leistungsentgelte — wenn überhaupt möglich — im ersten Anlauf jedenfalls nicht erreichbar. Die verzerrte Kostengrundlage der DB gegenüber ihren Wettbewerbern macht die anderweitige Unterbringung des verbleibenden Fehlbetrages von etwa 130—150 Mio DM notwendig.

Die Tarifierhöhungen sind nicht nur in linearer Form geplant, sondern belasten die Tarifstellen mehr, die notorisch stärker zurückhängen. Gleichzeitig wird auch eine Vereinfachung des Tarifes durch Aufhebung verschiedener Tarifstellen angestrebt, die nicht mehr die frühere Verkehrsbedeutung haben oder die aus grundsätzlichen Ueberlegungen mit ihren sozialen Aufwendungen künftig anderen Kostenträgern anzulasten sind.

Der Normaltarif soll eine lineare Erhöhung um 8,6% erfahren. Das gleiche gilt für alle Personenausnahmetarife einschließlich der Militärdienstfahrkarten — ausgenommen die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs sowie die Netz- und Bezirkskarten, die stärker angehört werden. — Im Normaltarif steigen demgemäß die Einheitssätze je km in der 1. Klasse von 10,35 Pf auf 11,25 Pf und in der 2. Klasse von 6,9 auf 7,5 Pf.

Die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs sollen um durchschnittlich 50% erhöht werden. Dabei liegen die Erhöhungen in den Eingangsentfernungsstufen teilweise höher, weil wegen der höheren Abfertigungskosten die Mindestfahrpreise angehört werden sollen. Hierhin gehören auch die Ueberführung der Lehrlinge aus dem Tarif für Schülerzeitkarten in die Tarifstelle „Arbeitermonatskarten, Arbeiterwochenkarten“ und ferner die schon seit langem erstrebte Einschränkung der Geschwister-Schülerermäßigung dahingehend, daß für eines der Geschwister, und zwar für das, das die Schülerzeitkarte mit der längsten Tarifentfernung löst, stets der volle Schülerzeitkartenpreis gezahlt wird.

Bei den Arbeiterrückfahrkarten soll das Ermäßigungsausmaß von 50% auf 33 $\frac{1}{3}$ %, bei den Schülerfahrkarten von 56,6% auf 50%, bei der Fahrpreisermäßigung für erholungsbedürftige Kinder von 75% auf 50% und bei den Fahrpreisermäßigungen für öffentliche Krankenpflege und ähnliche von 50% auf 33% zurückgesetzt werden. Die Rücksetzung des Ermäßigungsausmaßes zu der letztgenannten Tarifstelle bezieht auch die Tarifstelle „zum Besuch von Kriegsgräbern“ ein.

Eine Reihe von Fahrpreisermäßigungen soll ganz aufgehoben werden. Hierzu gehören die Kurzarbeiterwochenkarten und die besonders ermäßigten Fahrkarten für Kleingärtner, Hilfskräfte in der Landwirtschaft, hilfsbedürftige Kranke, mittellose Zöglinge und Pfleglinge sowie mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige. Hierbei sind nicht etwa Ueberlegungen der Bundesbahn maßgebend, daß diese Personen und Personengruppen nicht oder nicht mehr unterstützungsbedürftig seien, sondern es muß verlangt werden, daß anstelle der DB endlich ein anderer, nämlich der sachlich zuständige Sozialkostenträger mit diesen Zuwendungen, wenn sie erhalten bleiben sollen, belastet wird.

Darüberhinaus soll die Sonntagsrückfahrkarte durch Ausschluß der Rückfahrt an Samstagen wieder stärker dem Zweck, der ihre Einführung gebracht hat, genähert werden. Die Preise der Netz- und Bezirkskarten sollen um 20% angehört und außerdem soll das Rabattverfahren bei diesen Karten beseitigt werden, weil es

einmal nicht die erwartete **Werbewirkung** erzielt hat und außerdem in seiner Abwicklung einen **Verwaltungsaufwand** verursacht, der auf die Dauer nicht vertreten werden kann. Die Preise der **Bahnsteigkarte** sollen um 100% erhöht werden, d h von 10 auf 20 Pf. Der **Hamburger S-Bahntarif** soll um etwa 20% erhöht werden.

Das ganze Programm ist also, **abgesehen** von gewissen Vereinfachungen, entscheidend darauf abgestimmt, **Mehreinnahmen** zu bringen und greift damit den Arbeiten an einer grundsätzlichen **und systematischen Tarifreform** nicht vor. Die DB hofft mit diesem Programm die Einnahmen des Personenverkehrs um etwa 14% zu steigern. Sie will im **übrigen** mit ihren Reformarbeiten weiter fortfahren und vor allem möglichst **bald** die Voraussetzungen für die Einführung der Einheitszeitkarte im Berufsverkehr schaffen. Hierzu ist allerdings eine Umgestaltung des Beförderungssteuerrechtes notwendig, da in der Einheitskarte Zeitkarten zusammengefaßt werden, die **bisher** teilweise beförderungssteuerpflichtig, teilweise beförderungssteuerfrei sind.

Die DB will sich bemühen, das **vorliegende** Sofortprogramm möglichst schnell zu realisieren. Jeder Tag **Verzögerung** bei der Einführung der meist längst überfälligen Anhöhungen und Vereinfachungen bedeutet einen empfindlichen Ausfall. Da die vorgesehenen Tarifänderungen jedoch politische Entscheidungen voraussetzen, kann noch nicht sicher **vorausgesagt** werden, mit welchen tarifarischen Maßnahmen nach Inhalt und Zeitpunkt zu rechnen ist.

Materialien und Vorarbeiten

Die Entwicklung wohlfundierter **Tarifvorschläge** ist gerade für den Eisenbahnpersonenverkehr ein recht schwieriges **Unterfangen**. Ein gewichtiger Grund hierfür ist das weitgehende Fehlen **einschlägiger systematischer Vorarbeiten**.

Das Standardwerk des damaligen **Personentarifreferenten** der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, **Reichsbahndirektor Oskar Knebel**, („Die Reichsbahnpersonentariife und ihre **wirtschaftliche Bedeutung**“) aus dem Jahre 1926 hat leider bis heute noch **keinen** Nachfolger gefunden. Es hat zwar im Jahre 1931 eine 2. und damit seine **letzte** Auflage erlebt. Es ist heute in seiner sachlichen Tarifdarstellung **gänzlich überholt**, im übrigen auch nur noch in einzelnen Exemplaren vorhanden, steht **also** nur noch wenigen Tarifpraktikern zur Verfügung.

Vor dem Erscheinen des Knebel'schen **Werkes** fehlte es überhaupt an einer kurzgefaßten und praktischen **Bedürfnissen** Rechnung tragenden Behandlung des geltenden deutschen Eisenbahntarifrechtes. Früher viel benutzte systematische Abhandlungen über Eisenbahntariffragen von Ulrich und Rank stammten bereits aus den Jahren 1886 und 1895 und **waren** verständlicherweise bereits seit Jahrzehnten völlig veraltet.

Das Handbuch Knebel war aus der **Praxis** entstanden und auch für sie bestimmt. Theoretische Erörterungen wurden **nur** insoweit angestellt, als sie zum Verständnis des geltenden Tarifrechtes **notwendig** waren. Dagegen wurde der historischen Entwicklung und vor allem den **Gründen** der Tarifgestaltung nachgegangen, um die Kenntnis der Zusammenhänge **zu vermitteln**. Einen besonderen Raum widmete Knebel den wirtschaftlichen **Ergebnissen** der Anwendung der Personentariife und ebenso der Behandlung der **Möglichkeiten** für ihre weitere Entwicklung. Für **Unterrichts- und Ausbildungszwecke** sind daneben bisher noch zahlreiche Lehrstoffhefte in den letzten **Jahren** erschienen. Sie beschränken sich

im wesentlichen aber auf eine **zusammengefaßte Darstellung** der Tarifbestimmungen auf der Grundlage des Tarifwortlautes, um diese für den Eisenbahner **nachwuchs** einprägsam zu gestalten. Sie gehen inhaltlich durchweg über die Anordnung der Tarifbestimmungen selbst nicht hinaus und leisten damit keinen Beitrag zu Erkenntnissen, die der Fortbildung der Tarife dienen können.

Im übrigen ist insbesondere in der Zeit nach dem Kriege im Schrifttum nur wenig über die Personentariife geschrieben worden. Nur gelegentlich in Fachzeitschriften verstreute und deshalb auch nur schwer zugängliche Veröffentlichungen befassen sich mit diesem Sachgebiet. Sie sind auch in der Regel nur auf wenige Einzelfragen abgestellt. Eine etwas umfassendere Darstellung enthalten die Aufsätze von Fox im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1950, S. 31/34 („Stand und Aussichten des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn“), von Dr. Vogel im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1953, S. 160/178 („Das Dilemma des Eisenbahnpersonenverkehrs“) und von Huber in Bundesbahn 1954, S. 1109/1115 („Vereinfachung des Tarifs und der Abfertigung im Personenverkehr“). Darüberhinaus liegen fast nur interne dienstliche Arbeiten der unmittelbar zuständigen Eisenbahnstellen vor. Im Bereich der DB sind 5 Direktionen mit der Fortbildung des deutschen Personentarifs ständig beauftragt. Sie treten von Fall zu Fall zusammen und bearbeiten Einzelaufträge der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sind aber nicht veröffentlicht und daher nicht allgemein zugänglich und entziehen sich damit einer Diskussion und erweiterter Auswertung. Daneben gibt es noch eine Fülle von Einzelanträgen und Eingaben einzelner Personen oder Interessenverbände, die sich allerdings regelmäßig darauf beschränken, Anregungen zu geben und Forderungen zu stellen, ohne die Auswirkungen der angestrebten Änderungen darzustellen oder auch nur übersehen zu können.

Schließlich stehen als wichtigstes Material zur Gewinnung eines Ueberblickes über die Verkehrslage und als Unterlage für tarifarische Untersuchungen und damit Fortbildung des DFT neben Einzelerhebungen die statistischen Unterlagen über den Personenverkehr der DB zur Verfügung. Hier sind vor allem hervorzuheben:

- I Für den Gesamtbereich der DB
 - a) „Vorläufige Ergebnisse im Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr“ (monatlich)
 - b) „Vorläufige Dritteljahresergebnisse im Personen-Binnenverkehr“
 - c) „Endgültige Ergebnisse im Personen- und Gepäckverkehr (dritteljährlich)“
 - d) „Statistische Angaben über die Deutsche Bundesbahn“ (für jedes Geschäftsjahr)
 - e) „Stufenstatistik des Personenverkehrs“ (letztmalig März 1957)
- II Für jeden Direktionsbezirk
 - a) „Vorläufige Ergebnisse des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs“ (monatlich)
 - b) „Jahresbericht und Statistische Uebersicht wichtiger Ergebnisse des Geschäftsjahres“
 - c) „Verkehrsübersicht B 4“ (wird monatlich bei den Dienststellen geführt)
 - d) „Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen“ (Bahnhofsstatistik), (jährlich, wird aus der Verkehrsübersicht B 4 übernommen).

Diese Statistiken werden durchweg nicht veröffentlicht, so daß es Außenstehenden fast unmöglich ist, Tarifmaßnahmen vor oder nach ihrer Einführung auf ihre verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen hin zu untersuchen.

Die Hauptschwierigkeit, den Personentarif richtig fortzubilden, liegt darin, daß selbst bei genauer Kenntnis der derzeitigen Personenverkehrslage die Entwicklungstendenz und auch dementsprechend die Möglichkeiten, diese zu beeinflussen, überwiegend unbekannt sind. Es ist zwar bei einem bestimmten Tarifstand möglich, rein rechnerisch zu ermitteln, welchen Einfluß eine Tarifänderung bei gleichbleibendem Verkehr auf die zugehörigen Einnahmen haben wird. Unzweifelhaft ist aber hierbei, wie der Verkehr auf die Tarifänderung als solche reagieren wird, d. h. ob der Verkehr seinem Umfang nach trotz der Aenderung gleichbleiben oder steigen oder fallen wird. Hier muß sorgfältigst geprüft werden, mit welcher Entwicklung der Verkehrslage im fraglichen Zeitabschnitt gerechnet werden kann. Wird für die Tarifänderung ein ungünstiger Augenblick gewählt oder wird die falsche Tarifmanipulation vorgenommen, sei es eine Erhöhung oder eine Ermäßigung, so kann sich ein völliger wirtschaftlicher Fehlschlag ergeben, selbst bei Maßnahmen, die zu einem anderen Zeitpunkt oder an anderem Ort nachweislich erfolgreich gewesen sind. Die Entscheidung, was im Einzelfall zu tun geboten ist, kann mitunter nur gefühlsmäßig gefunden werden. Selbst für den erfahrenen Tarifpraktiker bleiben aber dann immer noch angenehme Ueber- raschungen und herbe Enttäuschungen nicht aus. Das mag z. T. damit zusammenhängen, daß konjunkturelle Entwicklungen im Verkehr nicht den konjunkturellen Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft unbedingt folgen, daß sie zumindest sehr viel schwerer zu erforschen sind, daß sie vielleicht sogar abweichenden Regeln folgen, wenn solche überhaupt feststellbar sein sollten. Einnahmeentwicklungen im Eisenbahnpersonenverkehr vorauszusagen und demgemäß mit tarifarischen Maßnahmen zu steuern, ist ganz besonders schwierig und undankbar und zwar noch wesentlich schwieriger und undankbarer als im Eisenbahngüterverkehr, bei dem die Entwicklungen weit mehr den konjunkturellen Entwicklungen der übrigen Wirtschaft folgen.

Erfahrungsgemäß dauert es Monate, oft Jahre, bis eine Tarifänderung in der Praxis sich einläuft. In dieser Zeit treten vielfach erhebliche Aenderungen der Gesamtlage, Verkehrsschwankungen aus außertariflichen Gründen, Verschiebungen der Wettbewerbssituation usw. auf und machen es meist schwer, manchmal unmöglich, nachher die tatsächlichen einnahmemaßigen Auswirkungen der vorgenommenen Tarifänderung zu erkennen und mithin Erfolg oder Mißerfolg der tarifarischen Maßnahmen festzustellen.

Wer kann z. B. heute überhaupt oder auch nur mit annähernden Zahlen sagen, ob der im Jahre 1951 gegen den Willen der DB eingeführte Rückfahrkartentarif der DB Mehreinnahmen gebracht hat oder nicht? Dieser Tarif hat sicherlich mehrverkehr in seinem Umfange ausgereicht, den Ausfall, der durch die neue Ermäßigung zwangsläufig bei dem bisher vollzahlenden Verkehr entstand, auszugleichen oder sogar zu übersteigen.

Neue Konzeptionen im DPT?

Bei den Vorarbeiten zur Neuordnung des DPT erweisen sich folgende Einzel- fragen als besonders aktuell und gewichtig und bedürfen vorweg einer Klärung:

a) Ist eine neue Grundkonzeption möglich und zweckmäßig, vor allem in der Richtung, daß vom relativ hohen Grundpreis mit zahlreichen und hohen, werr-

benden und sozialen Ermäßigungen abgegangen und ein Tarifsystern mit relativ niedrigem Normaltarif unter Beschränkung auf wenige und niedrige werbende Ermäßigungen angestrebt wird?

- b) Wie sind die Schienentarife der Eisenbahn im Verhältnis zu den bestehenden und zu erwartenden Bustarifen auszugestalten?
- c) In welchem Umfang müssen die Schienentarife der Eisenbahn Rücksicht auf Kosten des Individualverkehrs nehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?
- d) Soll der Normaltarif für die einfache Fahrt eine fallende Staffel erhalten und wie kann diese ggf. aussehen?
- e) Kann die Rückfahrkarte ersatzlos wegfallen oder in welcher Form soll sie erhalten bleiben? (Kann und muß die Rückfahrkarte „attraktiver“ gestaltet werden?)

f) Welche tarifarischen Möglichkeiten gibt es, die Saisonspitzen im Reiseverkehr abzufachen? Soll vor allem die frühere Urlaubskarte wiederkehren?

Im Rahmen dieser Abhandlung soll aus Raumgründen nur zu den vorstehenden Fragen Stellung genommen werden. Zahlreiche weitere, kaum weniger wichtige Fragen sind aber im Bereich des Normaltarifes, der Zeitkarten, der Zuschläge, der Sonntagsrückfahrkarten, der Sechserkarten, des Gesellschaftsfahrttarifs, der Nahverkehrstarife und anderer Tarifstellen gestellt und müssen einer baldigen Lösung zugeführt werden. Zu ihnen soll in einer nachfolgenden Abhandlung Stellung genommen werden.

Zur Grundkonzeption im DPT

Eine Neuordnung des derzeitigen Eisenbahn-Personentarifs kann nicht im luftleeren Raum geplant, sondern sie muß im Rahmen der verkehrlichen und finanziellen Möglichkeiten gesehen werden. Es wäre zwar sehr interessant und wesentlich einfacher, einen völlig neuen Mustertarif zu konzipieren ohne Rücksicht auf verkehrliche Verluste und Einnahmerisiken. Der Tarif könnte systematisch richtig und logisch erstellt und vor allem sehr einfach gestaltet werden. Tatsächlich ist aber die Lage der Bundesbahn so, daß sie sich ein solches Verfahren nicht leisten kann, weil es unabsehbare Risiken enthält. Eine Neuordnung des Tarifes muß nicht nur zwingend die bisherige Einnahme des Personenverkehrs halten, sondern sogar fühlbar steigern und nach Möglichkeit sogar das bisherige Defizit völlig beseitigen. Die Situation des Eisenbahnpersonenverkehrs ist so kritisch, daß das Bestreben des Tarifdienstes, jede Möglichkeit zur Einnahmehöherung auszuschöpfen, zur herrschenden Maxime aller Ueberlegungen gemacht werden muß, solange nicht ein Ausgleich der Rechnung durch außer- betriebliche Lage der Bundesbahn ermöglicht es nicht einmal, die Einnahmehöherung durch starke Umsatzsteigerung anzustreben, denn die derzeitige Anspannung des gesamten Betriebsapparates infolge Mangel an Reisezugwagen, infolge noch bestehender Streckenengpässe usw. setzt hier eine natürliche Grenze (vgl. hierzu die einleitend angeführte Warnung Ottmanns vor der bisher überwiegend geltenden „Mehrverkehrstheorie“). Es muß damit bis auf weiteres auf eine Tarifgestaltung verzichtet werden, die die notwendige Einnahmehöherung durch mengenmäßige Verkehrssteigerung zu erreichen sucht, die ihrerseits durch ein besonders niedriges Tarifniveau ausgelöst wird. Hinzu kommt, daß die Gewinnung zusätzlichen Verkehrs nur beschränkt möglich ist, weil die mit der Eisenbahn im Wettbewerb stehenden anderen Verkehrsmittel (Flugzeug und

Omnibus) und der fortgesetzt steigende Individualverkehr (Pkw, Motorrad, Moped usw) wegen der z. Z. noch verzerrten Kontensituation günstige Preise bieten. Es bleiben unter diesen Umständen, wenn für die Praxis brauchbare Vorschläge zustandekommen sollen, nur solche Aenderungen des Tarifs zu überlegen, die die Wettbewerbslage und die Bereitschaft der Oeffentlichkeit, sich auch mit Preiserhöhungen abzufinden, angemessen berücksichtigen. Hierbei müssen allerdings gewisse Risiken der Abwanderung zu anderen Verkehrsmitteln sowie die Gefahren des Unterlassens von Reisen wegen der Tarifhöhe bewußt in Kauf genommen werden, wenn nur der neue Tarif im Ganzen mit Sicherheit Einnahmesteigerungen bringt. Eine solche Auffassung stellt sich bewußt zu der bisherigen Tarifpraxis in Gegensatz. Bisher wurde versucht, einmal größere finanzielle Risiken zu vermeiden, außerdem aber sorgfältig den bisherigen Besitzstand zu pflegen, da die weitere verkehrspolitische Entwicklung ungewiß war und daher auf weitere Sicht auch die Aufrechterhaltung bestimmter Besitzstände interessant erschien, obwohl sie noch defizitären Charakter hatten. Nachdem diese Grundsätze eine zunehmende Verschlechterung des Wirtschaftsergebnisses nicht haben verhindern können und andere Wege der Kostendeckung nicht erkennbar sind — das letzte Mittel der Subventionierung aus Bundesmitteln wird hier bewußt ausgeschlossen —, muß nunmehr versucht werden, durch eine nach kaufmännischen Grundsätzen aufgestellte Tarifikalkulation, die auf eine optimale Steigerung der Einnahmen abzielt, den Ausgleich oder wenigstens die Annäherung von Einnahmen und Ausgaben zu erreichen. Wenn derartigen Tarifvorschlägen aus staats- oder wirtschaftspolitischen Gründen letztlich nicht gefolgt wird, müssen für die DB die Grundfragen der Verkehrspolitik hinsichtlich der Abnahme weiterer betriebsfremder Lasten, der Uebernahme der Kosten des Nachholbedarfs, der Beseitigung der Kriegsschäden und andere geklärt werden, um zu maßgeblichen Senkungen auf der Ausgabe Seite zu kommen und damit die Voraussetzung dafür zu schaffen, systematisch und preislich zu völlig neuen Auffassungen im Personentarif zu gelangen.

Der Deutsche Eisenbahn-Personentarif ist gekennzeichnet durch einen relativ hohen Grundpreis, von dem eine große Zahl werbender und sozialer Ermäßigungen abhängig ist. Ausländische Verwaltungen haben andere Tarifsysteme und weisen teilweise bessere Ergebnisse im Personenverkehr auf. So schließt z. B. die Holländische Staatsbahn mit Gewinn ab. Sie hat einen relativ niedrigen Normaltarif und beschränkt sich auf einige wenige und niedrige werbende Ermäßigungen. Trotz der großen Unterschiede im System sind die praktischen Unterschiede in der Preisgestaltung für den Kunden aber nicht immer sehr groß. Es sei auf das Beispiel der Preisgestaltung eines Sonderzuges von Holland nach Deutschland verwiesen, bei dem die anteiligen holländischen und deutschen Fahrpreisanteile praktisch auf völlig gleiche Zug-Kilometersätze hinauslaufen, mithin für den Reisenden gleich teuer und attraktiv sind. Die holländischen Eisenbahnen beklagen in der Praxis sogar oft, daß sie im Wettbewerb mit ihren wenigen, nur gering ermäßigten Ausnahmetarifen häufig zu unbeweglich seien und sich auch Reiseabschlüsse entgehen lassen müssen, bei denen sie kaufmännisch durchaus interessiert seien, aber tarifarisch nicht mithalten könnten.

Die bisherige Erfahrung hat jedenfalls bestätigt, daß es unmöglich ist, ohne sehr eingehende und bisher noch nicht vorliegende praktische Erkundungen die Abkehr vom eigenen System und die Uebernahme eines fremden Systems zu empfehlen. Die geographischen, allgemeinwirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands weisen gegenüber anderen Ländern in

Umfang und Struktur große Unterschiede auf. Ebenso wie es unmöglich ist, in Bausch und Bogen die Steuersysteme anderer Länder, die wegen größerer Einfachheit uns vielleicht attraktiv erscheinen mögen, zu übertragen, könnte auch die Uebernahme einfacherer Personentariife nur teilweise und sehr behutsam erfolgen. Die deutschen Verhältnisse sind sehr viel differenzierter als anderwärts und die deutsche Oeffentlichkeit hat sich zudem jahrzehntlang an das deutsche Tarifsysteem gewöhnt, das bewußt auf die speziellen Bedürfnisse einzelner Volksteile abgestimmt ist. Ein plötzlicher und ersatzloser Wegfall solcher Ermäßigungen und die Verweisung auf einen gleichzeitig angebotenen niedrigeren Normaltarif würde wahrscheinlich schon politisch nicht durchsetzbar sein, zumindest von der Bevölkerung nicht hingenommen werden. Die Bundesbahn hinsichtlich des Vertigen Gesamtsituation sich den damit verbundenen Risiken hinsichtlich des Verkehrsumfanges und der Einnahmestaltung keinesfalls aussetzen. Erfahrungen gemäß können schon kleine Aenderungen am Tarif, besonders durch Abbau von Ermäßigungen, vor allem wenn dabei gewisse psychologische Grenzen überschritten werden, Verkehrs- und Einnahmebestände stärkstens gefährden. Erst recht würde man unabsehbare Entwicklungen gegenüberstellen, wenn man System und Kalkulation des Tarifes von heute auf morgen völlig auf den Kopf stellen würde. Die Tarifgestaltung nach dem holländischen Beispiel, die auf dem Prinzip des kleinen Nutzens bei großem Umsatz beruht, ist schon allein durch die Begrenzung der derzeitigen Betriebskapazitäten bis auf weiteres ausgeschlossen. Es wird deshalb nichts anderes übrig bleiben, als im Ganzen an dem überkommenen Tarifsysteem festzuhalten. Es bleibt dennoch ein weiter Raum für die Prüfung bei zahlreichen Tarifstellen, welche mehr oder minder grundlegenden Aenderungen und mit welchem voraussichtlichen Erfolg in Aussicht genommen werden können.

Das Verhältnis von Schienentarif und Bustarif

Die Neugestaltung der Eisenbahnpersonentariife macht auch Ueberlegungen notwendig, in welchem Verhältnis die Schienentariife zu den Bustariifen stehen sollen. Bisher gibt es keine für alle Verkehrsträger gleichmäßig festgesetzten Tarife. Bis zum 1. 4. 1957 war der Grundtarif für den Bus (6 Pf) niedriger als für die Schiene. Seit 1. 4. 1957 liegt der Grundtarif beim Bus (7,5 Pf) höher als bei der Schiene. Welche Lösung von beiden ist verkehrspolitisch „richtig“? Oder muß angestrebt werden, daß die Grundtarife für Schiene und Straße gleich hoch sind? Die Meinungen über dieses Problem gehen weit auseinander. Für Entscheidung dieses komplexen Fragenbereichs ist außerordentlich schwer. Für Schienen- und Busverkehr gelten einmal verschiedene Gesetze, die Eisenbahn- und jeweils einen anderen Behördenkreis ansprechende Gesetze, die Eisenbahnverkehrsordnung und das Personenbeförderungsgesetz. Die Tarifhoheit für die Schiene liegt beim Bundesverkehrsministerium, Aenderungen der Schienentariife setzen nur im Regelfall die Initiative der Eisenbahnverwaltung voraus. Im Busverkehr bedürfen die Tarife der Zustimmung der Genehmigungsbehörden im Länderbereich, die Tarifinitiative liegt allein beim Unternehmer. Bei der Tarifgestaltung für den Busverkehr war seit jeher im wesentlichen die Eigenwirtschaftlichkeit maßgebend, weil die zugehörigen Verkehrsträger überwiegend nicht das bei den Eisenbahnen entwickelte gemeinwirtschaftliche Prinzip kannten, wonach der Güterverkehr jahrzehntlang die erheblichen Fehlbeträge des Personenverkehrs zu decken hatte.

Auch in Zukunft wird nicht damit zu rechnen sein, daß die Steuerung der Tarife für Schiene und Straße in eine einheitliche Instanz gelegt wird. Selbst innerhalb

der Bustarife wird wohl auch nur im Linienverkehr bei Bahn und Post eine Ueber-einstimmung in absehbarer Zeit zu erreichen sein. Bei der derzeitigen Organi-sation des deutschen Verkehrs werden jedenfalls vorläufig die Selbstkosten im Straßen-Personenverkehr ein erhöhtes Gewicht haben. Sie ergeben sich entschei-dend aus schienenunabhängigen, nur im Straßenverkehr selbst liegenden Um-ständen. Sie können zeitweise günstiger und zeitweise ungünstiger als im Schienen-verkehr gelagert sein und dadurch verhindern, ein bestimmtes verkehrspolitisch vielleicht wünschenswertes Verhältnis zwischen Schienen- und Bustarif kosten-mäßig zu erhalten. Bei der Entscheidung der Frage, ob Schienen- und Bustarif gleich hoch sein sollen oder ob der eine oder andere höher liegen soll, müssen unter vielen Gesichtspunkten vor allem folgende berücksichtigt werden, nämlich dem betreffenden Verkehrsträger ausreichende Einnahmen zu sichern, ihn im Kreise seiner Wettbewerber lebensfähig zu halten, im eigenen Bereiche die Ab-wicklung des Verkehrsgeschehens zu rationalisieren und vor allem auch kundens-dienstlich eine optimale Leistung zu erbringen. Praktisch läßt sich nicht fest-stellen, daß nur ein bestimmtes Spannungsverhältnis zwischen den beiden Tarifen richtig und tragbar sei. Bezüglich der Grundtarife bei Schienen- und Busverkehr scheint es allerdings z Zt wünschenswert, daß die Preise möglichst übereinstim-men, damit eine durchgehende Abfertigung in weitestem Umfange ermöglicht wird und an die Stelle des z Zt noch vielfach herrschenden Preiswettbewerbs auf die Dauer ein echter Leistungswettbewerb tritt. Das Gleiche muß praktisch auch für die übrigen, insbesondere die Zeitkarten- und Sozialtarife beider Ver-kehrsarten gelten. Bei gleichen Preisen wird vielfach der Bus die Vorteile seiner „Haus-Haus-Beförderung“ zum Tragen bringen können. Je größer die Spanne zwischen Grundtarif und Selbstkosten beim Bus wäre, desto attraktiver würde sich die Einrichtung von Linienverkehren dort stellen. Falls der Schienentarif höher läge, so wäre dies im wesentlichen nur für den Nahstreckenverkehr von Belang, weil hier das eigentliche Betätigungsfeld des Buslinienverkehrs liegt. Eine solche Situation würde den Rationalisierungsbestrebungen der Deutschen Bundesbahn förderlich sein, weil sie die Verkräftungen maßgeblich zu steigern in der Lage wäre. Auf der anderen Seite würde mit Anhöhung des Einnahme-spiegels die Wirtschaft- und Wettbewerbskraft der Straßenverkehrsunternehmen gefördert. Läge der Bustarif höher, so wäre dies hemmend für die Entwicklung schienennaher Linienverkehre und würde auch die Verkräftung bei der DB behindern.

Nachdem inzwischen bei Bahn und Post im Buslinienverkehr der Grundtarif auf einen Satz von 7,5 Pf angehoben worden ist und auch zu erwarten steht, daß die anderen Unternehmer im Buslinienverkehr, wenn auch in einem gewissen zeitlichen Abstand und vielleicht auch nicht in voller Höhe, sich dieser Preis-entwicklung anschließen werden, scheint die jetzt von der DB geplante Anhöhung des Schienengrundpreises von 6,9 auf 7,5 Pf vom Standpunkt der Bustarife zutreffend gewählt zu sein. Nach Durchführung der Tarifanhebung für die Schiene werden durch die Gleichstellung weniger Probleme ausgelöst als mit jeder anderen Lösung, die zunächst ein Auseinanderfallen der Tarife bringen würde. Auch auf weitere Sicht kann eine bessere Lösung z Zt nicht vorge-schlagen werden.

Eisenbahntarife und Kosten des Individualverkehrs

Ein Umbau des DPT, besonders dann, wenn er zur Anhöhung wichtiger Tarif-stellen führt, muß die gesamte Wettbewerbssituation mitberücksichtigen und zwar

nicht nur soweit sie durch den Busverkehr bestimmt wird, sondern auch soweit Möglichkeiten der Abwanderung bisheriger Eisenbahnkunden in den Indivi-dualverkehr infrage kommen. Es kann nicht genügen, Tarifstellen neu zu formen und dabei rein rechnerisch zu einer Mehreinnahme in der Tarifikalkulation zu kommen, wenn die neuen Tarifsätze zu hoch gegriffen werden und dadurch den Verkehr abschrecken, ob nun der Reisende sich entschließt, eine sonst vorgehabte Reise überhaupt zu unterlassen oder sich eines anderen Verkehrsträgers bedient oder sich ein eigenes Fahrzeug beschafft; mithin in den Individualverkehr ab-wandert. Gerade die letzte Form des Verlustes eines Reisenden ist für die Eisen-bahn besonders schmerzlich, weil sie häufig endgültig erfolgt oder doch min-destens über lange Zeit andauert, bis etwa das beschaffte Verkehrsmittel (Pkw, Motorrad, Moped usw) abgenutzt ist oder anderweitig außer Gebrauch gerät. Es sind schon mehrfach sehr umfangreiche Untersuchungen angestellt worden, in welchen Bereichen der Individualverkehr für die Eisenbahn gefährlich wird. Untersuchungen, die praktischen Wert haben sollen, müssen allerdings sehr um-fangreich angestellt werden. Sie müssen auf der Eisenbahnseite nicht nur die 2., sondern auch die 1. Wagenklasse einbeziehen, denn die Benutzer z B eines Opel-Kapitän oder eines schweren Mercedes würden teilweise sicherlich bei der Eisen-bahn für die 1. Klasse in Frage kommen. Auch muß man bei der Bildung von Vergleichspreisen bei der Eisenbahn auf größere Entfernungen die Benutzung zuschlagpflichtiger Züge unterstellen, etwa ab 100 km also mit D-Zug- und etwa ab 350 km auch mit F-Zugzuschlägen, zumindest in der 1. Wagenklasse. Bei den Preisen des Individualverkehrs muß selbstverständlich eine größere Anzahl von Fahrzeugtypen in die Untersuchung einbezogen werden, zumindest vom Roller angefangen bis zum Mercedes 190 (vgl hierzu die Angaben in der „Motorwelt“, Heft 2/1957). Bei den Kostenvergleichen muß auch bedacht werden, daß das Publikum ganz verschieden rechnet. Zum großen Teil sind die zugehörigen Straßenfahrzeuge vorhanden. Sie sind für das Geschäft und für den Beruf be-schafft oder werden mit Mitteln besorgt, die hinterher nicht mehr laufend ge-rechnet werden. Bei zahlreichen Reisen, besonders solchen für Urlaub und andere persönliche Zwecke, rechnen die Benutzer vielfach lediglich die reinen Betriebskosten. Hieraus ergibt sich dann ein Vorsprung preislicher Art für das Straßen-fahrzeug von erheblichem Ausmaß. Der Kostenvergleich ergibt in diesem Falle, daß bei den Zweiradfahrzeugen selbst beim Abstellen auf nur eine Person die Schiene weit unterlegen ist. Bei dem kleinen Pkw Lloyd ist der Aufwand für eine Person auch in den höheren Entfernungsstufen teurer als die Rückfahrkarte 2. Klasse. Bei Besetzung mit 2 Personen kehrt sich das Kostenverhältnis aber bereits um. Auch im Volkswagen und Opel fahren 2 Personen billiger als mit Rückfahrkarte 2. Klasse. Der Mercedes liegt für 2 Personen ungefähr auf dem Preisniveau der 2. Klasse. Bei einer Besetzung mit 3 oder mehr Personen hat auch der mittlere Pkw einen erheblichen preislichen Vorsprung. In der 1. Klasse kann die Schiene mit einer Person im Opel oder Mercedes noch konkurrieren.

Fühlbar anders fallen die Vergleiche aus, wenn der Benutzer des Kraftfahrzeuges die echten, d h auch die vollen Beschaffungskosten mit entsprechender Abschrei-bung rechnet. Für eine Person ist schon das billigste Fahrzeug, der Roller, erheblich teurer als die 2. Schienenklasse und wenig teurer als die 1. Schienenklasse. Bei 2 Personen liegen Roller und Motorrad unter der 2. Schienenklasse. Bei sämt-lichen Pkw sind für 2 Personen die Kosten höher als die Fahrpreise 2. Klasse. Bei 3 Personen sinken die Kosten je Person auf etwa den Rückfahrkartenpreis 2. Klasse. Der Volkswagen ist in zweimänniger Besetzung noch wesentlich teurer

als die Schiene. Bei den Pkw der mittleren Klasse (Opel und Mercedes) liegen die Kosten erst bei einer Besetzung mit 4 Personen etwa auf der Höhe der Rückfahrkarte 2. Klasse. Diese beiden Pkw sind je Person bei einer Besetzung mit 2 Personen teurer als die einfache Fahrkarte 1. Klasse mit Zuschlag.

Zu den Kostenvergleichen muß einschränkend gesagt werden, daß sie selbstverständlich nicht den subjektiven Wert berücksichtigen, den der einzelne Benutzer dem einen oder anderen Verkehrsmittel zubilligt. An- und Abmarschwege, Fahrplanunabhängigkeit der Straßenfahrzeuge, ihre Eignung zum Flächenverkehr, auf der anderen Seite die Sicherheit und Bequemlichkeit des Eisenbahnfahrens und anderes spielen eine große Rolle, sind aber hier nicht einsetzbar.

Die von der DB beabsichtigten Tarifierhöhungen verschieben die vorstehend angestellten Kostenvergleiche zuungunsten der Eisenbahn. Andererseits kommen bei den Straßenfahrzeugen auch gewisse Kostenanhebungen in Betracht. Zusammenfassend läßt sich sagen, daß das Verhältnis Schienentarif zu Kosten des Individualverkehrs jedenfalls nicht zu stark gekoppelt werden darf. Die Preise der Schiene sind zweifellos geeignet, bei einer Uebersteigerung Reisende auf den Individualverkehr abzurängen. Dennoch darf eine aus sonstigen Gründen notwendige oder zweckmäßige Anhebung der Eisenbahntarife nicht entscheidend durch die Befürchtung behindert werden, es könnten zuviel Reisende auf den Individualverkehr abwandern. Dieser Individualverkehr hat in weiten Bereichen eine so starke Zugkraft, daß die Eisenbahn diese auch durch attraktive Preise nicht neutralisieren kann. Umgekehrt ist ein erheblicher Teil des Personenverkehrs auf der Schiene muß-Verkehr und zum anderen bietet die Schiene in manchen Bereichen gegenüber dem Kraftwagen Vorteile, die ein Preisgefälle kompensieren und demgemäß verkehrserhaltend wirken können. Das zunehmende Mißverhältnis zwischen der Zahl der Straßenfahrzeuge und der Kapazität des deutschen Straßennetzes wird auch in Zukunft eine übermäßige Abwanderung von der Schiene verhindern und sogar noch fühlbare Rückwanderungen zur Folge haben können. Abschließend möge daher festgestellt sein, daß zwischen Schienen- und Straßenverkehr gewiß auch preisliche Ueberlegungen angestellt werden müssen, daß die Preise sich nicht völlig auseinanderentwickeln dürfen, daß umgekehrt eine Preisparität nicht hergestellt werden kann. Gegen die bisherigen Pläne zur Anhebung der Schienentarife kann vom Standpunkt der Kosten des Individualverkehrs kein entscheidendes Bedenken erhoben werden.

Normaltarif für einfache Fahrt mit fallender Staffel?

Der Deutschen Bundesbahn wurde schon mehrfach nahegelegt, den Normaltarif für einfache Fahrt mit einer fallenden Staffel auszustatten. Neben verkehrsgeographischen und betriebswirtschaftlichen Gründen wurde darauf hingewiesen, es sei vom Standpunkt des Mengenrabatts unverständlich, z B auf eine Entfernung von 10 km für eine Hin- und Rückfahrt, also insgesamt 20 km, mit der Rückfahrkarte bereits eine 10%ige Ermäßigung zu gewähren, für eine einfache Fahrt von Flensburg bis Basel aber jeden Preisnachlaß zu verweigern.

Die fallende Staffel ist im System sowohl des deutschen Personentarifs wie auch des Gütertarifs durchaus bekannt. Sie ist z B bei den Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs wie auch bei den Rückfahrkarten eingeführt. Im Gütertarif ist die vertikale Staffel im Stückgutbereich wie auch bei den Streckenfrachten der Wagenladungsklassen ein gewichtiges Tarifelement. Auch die deutschen Privatbahnen vor ihrer Verstaatlichung hatten bei der „Abonnementskarte“ einen regelrechten Entfernungsrabatt. Der Zweck der Staffel kann allerdings bei den ein-

zelnen Tarifstufen ein durchaus verschiedener sein. Bei den Zeitkarten z B wird die Staffel auf größere Entfernungen gewährt, da die Ausnutzungsmöglichkeit der Karte mit der steigenden Entfernung abnimmt, die Zahl der tatsächlich ausführbaren Fahrten also zwangsläufig geringer wird. Die Entfernungsstaffel der Rückfahrkarte ist ein Ueberbleibsel der früheren Urlaubskarte, die diese Vergünstigung aus Werbe- und Wettbewerbsgründen erhalten hatte. Im Normalpersonentarif der deutschen Eisenbahnen hat eine fallende Staffel bisher nicht bestanden. Ihre Einführung ist zwar mehrfach erörtert worden, wurde bisher aber aus eigenwirtschaftlichen und abfertigungsdienstlichen Gründen abgelehnt.

Die Eisenbahnen von 12 europäischen Ländern haben im Normaltarif eine fallende Staffel (Oesterreich, Dänemark, Finnland, Griechenland, Ungarn, Italien, Norwegen, Holland, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei). Bei diesen Staffeln läßt sich aber nach Zahl und Entfernungsstufen keinerlei Einheitlichkeit feststellen. Es gibt zwischen 2 und 16 Entfernungsstufen, wobei die 2. Stufe zwischen 151 und 1 001 km beginnt. Selbst bei Ländern mit gleichartiger Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes ist eine weitgehende Unterschiedlichkeit der Staffeln festzustellen. Italien hat z B 3 Stufen mit Brechpunkten bei 700 und 1 001 km, Norwegen 2 Stufen mit dem Brechpunkt 500 km, Schweden hingegen 8 Stufen mit Brechpunkten zwischen 200 und 1 500 km. Italien hat erst im vergangenen Jahr die bisherigen 3 Stufen bis 1 000 km mit Brechpunkt bei 700 km zusammengezogen.

Die günstigen Erfahrungen, die andere Länder bei der Einführung von Staffeltarifen mit dem Anreiz zu längeren Reisen zunächst gemacht haben, sind im Laufe der Zeit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Der besondere Anreiz, der in einer Verbilligung lag, wirkte offensichtlich wie bei so manchem Tarifexperiment manchmal nur vorübergehend. Der neue Tarif wurde bald als selbstverständlich hingenommen.

Bei der derzeitigen Ertragslage des Personenverkehrs der DB kommt es entscheidend darauf an, ob eine Notwendigkeit festgestellt werden kann, die einfache Fahrt auf weitere Entfernungen zu verbilligen. Vom Standpunkt eines optimalen Tarifes muß man das nach den bisherigen Erfahrungen verneinen. Bei einfachen Fahrten handelt es sich durchweg um sog Zwangsreisen, die nicht wettbewerbsgefährdet sind. Von entscheidender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Verhältnis der Einnahmenergebnisse aus einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Fahrpreis gegenüber den Rückfahrkarten.

Wenn man die Ergebnisse aus dem Verkauf beider Kartensorten gegenüberstellt, so ergibt sich ein erstaunlich hoher Anteil der Fahrtkosten für einfache Fahrt zum Normaltarif gegenüber den Rückfahrkarten. In den Jahren 1953 bis 1955 war die Entwicklung wie folgt:

| Fahrkartensorten | Jahr | Einnahmen | | Zahl der Fahrten | |
|---|------|-----------|------|------------------|------|
| | | in Mio DM | % | in Mio | % |
| Fahrkarten zum vollen gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt | 1955 | 293,1 | 42,6 | 102,1 | 45,3 |
| | 1954 | 300,7 | 47,1 | 99,3 | 47,7 |
| | 1953 | 270,5 | 46,9 | 99,8 | 49,7 |
| Rückfahrkarten (Rf und Rfü zusammen) | 1955 | 395,0 | 57,4 | 123,5 | 54,7 |
| | 1954 | 337,7 | 52,9 | 108,7 | 52,3 |
| | 1953 | 305,6 | 53,1 | 101,0 | 50,3 |

Hierbei müssen bei den Rückfahrkarten, von denen jede mit 2 Fahrten ausgewiesen ist, die Zahlen der Fahrten halbiert werden. Danach sind zum Beispiel im Jahre 1955 verkauft worden:

102,1 Mio einfache Fahrten zum Normaltarif — 61,75 Mio Rückfahrkarten.
Es wurden also fast doppelt soviel einfache Karten wie Rückfahrkarten ausgegeben.

Das liegt nicht entscheidend daran, daß die Rückfahrkarten noch nicht genügend bekannt wären. Sicherlich gibt es heute noch einzelne Reisende, die es nicht wissen oder beim Fahrkartenlösen nicht daran denken, daß es Rückfahrkarten gibt. Der hohe Anteil der einfachen Fahrkarten ist darauf zurückzuführen, daß allgemein und vor allem im Nahverkehr die Hin- oder Rückreise oft ganz oder teilweise zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel ausgeführt wird, daß Rückfahrkarten erst später als innerhalb der viertägigen Geltungsdauer bei Reisen bis 93 km oder der zweimonatigen Geltungsdauer der Reisen über 93 km ausgeführt werden. Teilweise handelt es sich auch um „Einbahn“-Reisen, bei denen eine Rückfahrt nicht erfolgt (Umzug, Antritt oder Aufgabe einer Stellung). Gelegentlich durchgeführte präsentative Befragungen von Reisenden haben die Richtigkeit dieser Gründe, auch dem Anteil gemäß, bestätigt.

Von entscheidender Bedeutung bei der Frage, ob eine fallende Staffel für die Einfachfahrt gewährt werden soll, sind die Auswirkungen auf die Einnahme. Rechnerisch ergäbe jede fallende Staffel einen entsprechend hohen Einnahmeausfall. Würde man z.B. auf die Einnahmen aus dem Normaltarif (im Jahre 1955 293,1 Mio DM) die Ermäßigungsstaffeln der Rückfahrkarten aufsetzen, und zwar ohne die 10%ige Anfangsermäßigung, so ergäbe sich ein Gesamtausfall von 7,3 Mio DM. Würde man eine fallende Staffel von 400 : 400 km, also beginnend bei 401 km mit 10%, folgend bei 801 km mit 20% usw. aufsetzen, so betrüge der Gesamtausfall 1,4 Mio. Diese Ausfälle erscheinen zwar verhältnismäßig gering. Ein kommerzieller Grund, sie zu übernehmen, ist jedoch nicht zu erkennen. Vor allem ist keineswegs sicher, daß der Tarifnachlaß einen so starken Anreiz ausüben würde, daß nennenswerter Mehrverkehr anstünde, insbesondere in solcher Höhe, daß er den Einnahmeausfall nicht nur abdecken, sondern sogar noch eine Mehreinnahme bewirken würde. Der Ausfall von 7,3 Mio DM entspräche 1,24% aus den Gesamteinnahmen in Höhe von insgesamt 586,4 Mio DM, herührend aus dem Normaltarif mit 293,1 Mio DM und den auf diesem beruhenden Fahrpreisermäßigungen (ohne Rückfahrkarten und Zeitkarten) mit 293,3 Mio DM. Es wäre also eine Anhöhung des Grundpreises von 6,9 auf 7,0 Pf schon allein nötig, um rechnerisch den Ausfall durch die fallende Staffel zu decken. Die Möglichkeit einer Anhöhung des Grundpreises wird aber voll benötigt, um effektive Mehreinnahmen hereinzuholen.

Nennenswerte technische Schwierigkeiten würde die Einführung der fallenden Staffel im Normaltarif zwar nicht bringen. Die kompliziertere Berechnungsweise belastet die Abfertigungsstellen nicht, da ihnen die Preistafeln mit ausgerechneten Fahrpreisen in die Hand gegeben werden. Dagegen kann der häufig geltend gemachten tarifsistematischen Begründung nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Es ist nicht unbedingt zwingend, daß die Geradeausfahrt genau so behandelt werden müsse wie die kombinierte Hin- und Rückfahrt. Die Tarife für einfache Fahrt und für Rückfahrt stehen nicht in einem so starken inneren Abhängigkeitsverhältnis. Jede dieser Tarifstellen muß auch, und zwar in zunehmenden Maße und das kompensiert bereits die tarifsistematische Argumentation —, vom Standpunkt der Eigenwirtschaftlichkeit betrachtet und möglichst rechtfertigt werden.

Die endgültige Entscheidung, ob die Geradeausfahrt eine fallende Staffel erhalten soll, kann gar nicht bei der isolierten Betrachtung dieser Tarifstelle gefundenes werden. Gleichzeitig muß dabei geprüft und entschieden werden, welches Schicksal damit im inneren Zusammenhang stehende andere Tarifstellen bei der Neuordnung des DPT erfahren werden. Das betrifft sowohl den Rückfahrkartentarif als auch den Sonntagsrückfahrkartentarif. Weiterhin ist bedeutsam, ob und in welcher Form für den Bereich des Nahverkehrs eine besondere Tarifstelle geschaffen wird, sei es, daß man die Sechserkarte entsprechend ausbildet, oder auf die Dauer eine besondere Nahverkehrstarifstelle einführt. Vorab muß aber schon unabhängig von diesen Zusammenhängen gesagt werden, daß z.Zt. die Schaffung einer fallenden Staffel im Normaltarif für die einfache Fahrt für die DB als reizvoll und tragbar nicht angesehen werden kann.

Zur Umgestaltung der Rückfahrkarte

Im Jahre 1951 wurde die Rückfahrkarte bei der DB anstelle der Urlaubskarte eingeführt. Ob sie im Ganzen zusätzlichen Verkehr oder sogar zusätzliche Verkehrseinnahmen gebracht hat, ist mit annähernd sicheren Zahlen nicht feststellbar. Die Ermäßigung in den nahen Entfernungen ist gering und daher muß in diesem Bereich eine verkehrswerbende Wirkung bezweifelt werden. Die Rückfahrkarte würde überhaupt gegen den Willen der DB eingeführt. Sie hat sicherlich in den nahen Entfernungen die Reisenden vom Normaltarif abgezogen und damit eine Milderung der Tarifierhöhung von 1951 gebracht. Die damals von der DB erstrebte rechnerische Mehreinnahme durch die lineare Erhöhung von 15% ist durch die Rückfahrkarte mit großer Wahrscheinlichkeit halbiert, wenn nicht sogar auf 6 bis 7% herabgedrückt worden. Die damalige Tarifierhöhung wurde damit um ihren Erfolg gebracht.

Nicht alle europäischen Eisenbahnen kennen eine Rückfahrkarte. Die französischen Eisenbahnen haben ihre Rückfahrkarte unlängst aus kommerziellen Überlegungen beseitigt.

Der DB wird schon seit längerer Zeit von verschiedenen Seiten immer wieder empfohlen, ihren Rückfahrkartentarif „attraktiver“ zu gestalten. Es sollen daher einmal nachfolgend mehrere einschlägige Möglichkeiten durchdacht und gerechnet werden. Sie mögen zeigen, wie schwer es bereits ist, die Auswirkungen einer Umgestaltung des Tarifes für den angenommenen Fall gleichbleibenden Verkehrs rein rechnerisch festzustellen. Weiter soll damit dargetan werden, welche Einnahmeausfälle entstehen können, falls eine umfassende Tarifstelle wie es der Rückfahrkartentarif ist, mit nennenswerten Ermäßigungen ausgestattet wird, um sie wirklich „attraktiv“ zu gestalten. Bei unserer Untersuchung wird unterstellt, daß der Geradeaus Tarif keine fallende Staffel erhalten und die Sonntagsrückfahrkarte als besondere Tarifstelle beibehalten wird. Im Endergebnis wird versucht festzustellen, wie hoch der Normaltarif anzuheben sein würde, um die durch die höheren Ermäßigungen beim Rückfahrkartentarif eintretenden Einnahmeausfälle aufzufangen.

Nach den „Statistischen Angaben über die DB im Geschäftsjahr 1955“ ergeben sich für den Normaltarif und alle auf diesem mit bestimmten Prozentsätzen aufgebauten Fahrpreisermäßigungen (ausgenommen Rückfahrkarten) folgende Einnahmezahlen (Pos Nr nach den Stat Ang):

| | |
|---|----------------|
| 1) Fahrkarten zum vollen gewöhnlichen Preis für einfache Fahrt (im Allgemeinen Verkehr) | 293 140 464 DM |
| 2) Fahrkarten zum halben gewöhnlichen Preis für einfache Fahrt | 6 333 788 DM |
| 3) Reisebürofahrscheinhefte | 30 912 226 DM |
| 4) Sonntagsrückfahrkarten | 119 783 644 DM |
| 5) Lehrgangsfahrkarten | 3 787 088 DM |
| 6) Sechserkarten | 24 110 700 DM |
| 9) Schülerfahrkarten | 20 329 023 DM |
| 10) Fahrkarten „Ermäßigung“ | 5 484 667 DM |
| 11) Arbeiterrückfahrkarten | 53 302 557 DM |
| 30) Fahrkarten für Verwaltungs Sonderfahrten in Planzügen | 4 138 860 DM |
| 31) Beförderungsscheine für Gesellschaftsfahrten | 18 819 623 DM |
| 32) Beförderungsscheine für Schulfahrten (im Allgemeinen Verkehr) | 5 247 255 DM |
| 33) Beförderungsscheine für Jugendpflegefahrten (im Allgemeinen Verkehr) | 3 418 218 DM |
| 34) Beförderungsscheine für erholungsbedürftige Kinder | 4 019 643 DM |
| 35) Beförderungsscheine für sonstige Fahrten | 303 502 DM |
| | 593 131 258 DM |
| = rd | 593 131 000 DM |

Die Gesamteinnahme aus Rückfahrkarten betrug bei der

| | |
|-------------------|----------------|
| 2. (3.) Kl | 340 408 070 DM |
| 1. (1. und 2.) Kl | 54 599 026 DM |
| | 395 007 096 DM |
| = rd | 395 007 000 DM |

Nachstehend sind drei Vorschläge für einen neuen Rückfahrkartentarif aufgestellt. Dabei sind gegenübergestellt: doppelter Normalfahrpreis 2. Klasse (Grundpreis 6,9 × 2) dem bisherigen Rückfahrkartentarif 2. Klasse, gebildet nach den Staffeln:

| km | Ermäßigung | Grundpreis Pf |
|-------------|------------|---------------|
| 1 — 200 | 10 % | 12,42 |
| 201 — 400 | 20 % | 11,04 |
| 401 — 600 | 30 % | 9,66 |
| 601 — 800 | 40 % | 8,28 |
| 801 — 1 000 | 50 % | 6,9 |
| über 1 000 | 60 % | 5,52 |

Vorschläge für neue Rückfahrkartentarife 2. Klasse

| Vorschlag 1 gebildet nach den Staffeln: | | | Vorschlag 2 gebildet nach den Staffeln: | | | Vorschlag 3 gebildet nach den Staffeln: | | |
|---|------------|---------------|---|------------|---------------|---|------------|---------------|
| km | Ermäßigung | Grundpreis Pf | km | Ermäßigung | Grundpreis Pf | km | Ermäßigung | Grundpreis Pf |
| 1—200 | 20% | 11,04 | 1—100 | 15% | 11,73 | 1—100 | 10% | 12,42 |
| 201—400 | 40% | 8,28 | 101—200 | 20% | 11,04 | 101—200 | 15% | 11,73 |
| über 400 | 60% | 5,52 | 201—300 | 30% | 9,66 | 201—300 | 20% | 11,04 |
| | | | 301—400 | 40% | 8,28 | 301—400 | 30% | 9,66 |
| | | | 401—500 | 50% | 6,9 | 401—500 | 45% | 7,59 |
| | | | über 500 | 60% | 5,52 | 501—600 | 60% | 5,52 |
| | | | | | | über 600 | 75% | 3,45 |

oder in einer 2. Lösung statt der beiden letzten Stufen:

| | | |
|----------|-----|------|
| über 500 | 60% | 3,45 |
|----------|-----|------|

Um möglichst zuverlässige Ergebnisse zu erhalten, sind die Einnahmen aus Rückfahrkarten 2. Klasse (3. Kl) 1955 — 340 408 070 DM — nach den Stufenwerten der Stufenstatistik auf die einzelnen Stufen umgelegt. Danach ergäben sich gegenüber der bisherigen Einnahme von rd 340 408 000 DM künftig nur folgende Einnahmen:

| bei Vorschlag 1 | bei Vorschlag 2 | bei Vorschlag 3 |
|---|---|--|
| 296 564 000 DM Mindereinnahme also: 43 844 000 DM = 12,88% | 312 730 000 DM Mindereinnahme also: 27 678 000 DM = 18,13% | 331 394 000 DM Mindereinnahme also: 9 014 000 DM = 2,65% |
| | | bei der 2. Lösung: 332 235 000 DM Mindereinnahme also: 8 173 000 DM = 2,4% |

Hierzu sind noch die Mindereinnahmen hinzuzurechnen, die sich bei der bisherigen Einnahme aus Rückfahrkarten 1. (1. und 2.) Kl 1955 — 54 599 000 DM — ergeben.

Diese sind schlüsselmäßig wie folgt ermittelt und zugerechnet bei:

| Vorschlag 1 | Vorschlag 2 | Vorschlag 3 |
|---|---|--|
| mit 12,88% von 54 599 000 DM = 7 032 000 DM | mit 18,13% von 54 599 000 DM = 4 439 000 DM | mit 2,65% von 54 599 000 DM = 1 447 000 DM |
| | | bei der 2. Lösung: mit 2,4% von 54 599 000 DM = 1 310 000 DM |

Mithin beträgt die Gesamtmindereinnahme bei den Gesamteinnahmen aus Rückfahrkarten 1. und 2. Klasse ($- 340\,408\,000 + 54\,599\,000$ DM = $395\,007\,000$ DM -)

| Vorschlag 1 | Vorschlag 2 | Vorschlag 3 |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| 43 844 000 DM | 27 678 000 DM | 9 014 000 DM |
| + 7 032 000 DM | + 4 439 000 DM | + 1 447 000 DM |
| <u>50 876 000 DM</u> | <u>32 117 000 DM</u> | <u>10 461 000 DM</u> |
| | | bei der 2. Lösung: |
| | | 8 173 000 DM |
| | | + 1 310 000 DM |
| | | <u>9 483 000 DM</u> |

Um die bei den einzelnen Vorschlägen ermittelten Mindereinnahmen wieder einzubringen, müßte die oben zusammengestellte Einnahme von $593\,131\,000$ DM gesteigert werden bei

| Vorschlag 1 | Vorschlag 2 | Vorschlag 3 |
|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| um $50\,876\,000$ DM = 8,58% | um $32\,117\,000$ DM = 5,41% | um $10\,461\,000$ DM = 1,76% |
| | | bei der 2. Lösung |
| | | um $9\,483\,000$ DM = 1,59% |

Hiernach wäre somit der Grundpreis von 6,9 zu erhöhen bei

| Vorschlag 1 | Vorschlag 2 | Vorschlag 3 |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| um 8,58% auf 7,49 Pf | um 5,41% auf 7,27 Pf | um 1,76% auf 7,02 Pf |
| | | bei der 2. Lösung |
| | | um 1,59% auf 7,01 Pf |

Bei diesen Auswirkungen dürfte völlig außer Zweifel stehen, daß der Vorschlag 1 überhaupt nicht diskutabel ist. Es wurde auch nur dargestellt, um zu zeigen, wie die vielfach geforderte großzügige durchgehende Anhöhung der Rückfahrkartenermäßigung sich finanziell katastrophal auswirken würde. Das liegt vor allem an dem hohen Anteil des zugehörigen Verkehrs in den niederen Entfernungen. Die Stufenstatistik zeigt, daß von den Einnahmen der Rückfahrkarte 2. Klasse etwa

- 35 % auf Entfernungen von 1 — 50 km
- 15 % auf Entfernungen von 51 — 100 km
- 15 % auf Entfernungen von 101 — 200 km

also rd. 65 % auf Entfernungen bis 200 km entfallen.

Auf die Entfernungen von

- 1 — 300 km entfallen rd 75 %
- 1 — 400 km entfallen rd 85 %
- 1 — 600 km entfallen rd 93 %.

Da somit der Hauptumsatz der Rückfahrkarte gerade in dem näheren Bereich liegt, ist bewußt von Vorschlägen abgesehen worden, die diesen näheren Ver-

kehr verteuern würden. Denn ein solcher Rückfahrkartentarif würde in der Öffentlichkeit mit Recht dahin kritisiert werden, daß er hauptsächlich solchen Reisenden zugute kommt, die sich finanziell ohnehin weitere Reisen erlauben können.

Bei Erhöhung des Grundpreises 2. Kl von

- a) 6,9 auf 7,2 Pf (Erhöhung 4,35 %)
- b) 6,9 auf 7,5 Pf (Erhöhung 8,7 %)

ergäbe sich auf die oben zusammengestellten Einnahmen von $593\,131\,000$ DM rechnerisch eine Mehreinnahme von

- zu a) rd $25\,801\,000$ DM
- zu b) rd $51\,602\,000$ DM

Hierzu kämen dann noch die bei den oben nicht enthaltenen Rückfahrkarteneinnahmen von insgesamt $395\,007\,000$ DM aufkommende Mehreinnahme von

- zu a) $395\,007\,000$ DM \times 4,35 % = $17\,183\,000$ DM
- zu b) $395\,007\,000$ DM \times 8,7 % = $34\,366\,000$ DM

Insgesamt ergäbe sich hiernach bei den oben genannten Positionen

- zu a) $25\,801\,000$ DM + $17\,183\,000$ DM = $42\,984\,000$ DM
- zu b) $51\,602\,000$ DM + $34\,366\,000$ DM = $85\,968\,000$ DM

Daraus ist zu ersehen, daß die Umgestaltung der Rückfahrkarte gemäß Vorschlag 1 bereits wesentliche Teile des rechnerischen Ergebnisses einer Anhöhung des Grundpreises auf 7,5 Pf zum Ausgleich in Anspruch nehmen würde. Die Vorschläge 2 und 3 würden rechnerisch zwar geringere Ausfälle verursachen, aber immerhin auch noch bei hohen Beträgen liegen, obwohl die vorgeschlagenen Ermäßigungssätze schon wesentlich eingeschränkt sind und vor allem in den Nahentfernungen nicht besonders zum Tragen kommen. Das genaue Bild der Ermäßigungssätze nach den obigen Vorschlägen ist folgendes:

| km | heute | nach Vorschlag 1 | nach Vorschlag 2 | nach Vorschlag 3 | |
|-------|-------|------------------|------------------|------------------|---------|
| | % | % | % | % | |
| 100 | 10,3 | 19,1 | 14,7 | 10,3 | |
| 200 | 10,7 | 17,9 | 14,3 | 10,7 | |
| 300 | 12,5 | 25,0 | 20,0 | 15,0 | |
| 400 | 14,3 | 30,4 | 25,0 | 17,9 | bei der |
| 500 | 17,6 | 35,3 | 29,4 | 23,5 | 2. |
| 600 | 20,2 | 39,3 | 35,7 | 29,8 | Lösung: |
| 700 | 21,9 | 42,7 | 38,5 | 35,4 | 33,3 |
| 800 | 25,0 | 44,6 | 42,0 | 41,1 | 37,5 |
| 900 | 27,4 | 46,0 | 43,6 | 44,4 | 39,5 |
| 1 000 | 30,0 | 47,9 | 45,7 | 47,9 | 42,1 |
| 1 100 | 32,2 | 48,7 | 46,7 | 50,0 | 43,4 |

Man kann diese Vorschläge noch nach allen Seiten variieren. Gibt man höhere Ermäßigungen, vor allem in den niederen Entfernungsbereichen, dann wird der Ausfall noch höher als zu Vorschlag 1 berechnet und übersteigt die dort festgestellten 50 Mio DM entsprechend. Nimmt man geringere Ermäßigungssätze

und verbilligt vor allem die nahen Entfernungen nicht so stark, so wird der rechnerische Ausfall geringer. Dafür wird dann der neue Tarif entsprechend weniger attraktiv. Welchen Mehrverkehr die Festlegung solcher Tarifsätze, die für das Publikum attraktiv, für die DB entsprechend einnahmemindernd sind, später bringen wird, ist in jedem Fall schwer abzuschätzen. Der rechnerische Einnahmeausfall infolge einer Umgestaltung des Tarifes muß zunächst einmal sicher verbucht werden, während eine zusätzliche Einnahme aus erhofftem Mehrverkehr bis auf weiteres nur als recht ungewisser Rechnungsposten vorgemerkt werden könnte.

Kommt die Urlaubskarte wieder?

Im systematischen Zusammenhang mit den Fragen, ob im Normaltarif die Einzelfahrt eine fallende Staffel erhalten soll, ob und in welcher Form die Rückfahrkarte erhalten bleibt und welches Schicksal die Sonntagsrückfahrkarte erfahren wird, steht auch die Prüfung, ob die frühere Urlaubskarte wiederkehren wird. Sie erscheint bei geeigneter Ausgestaltung durchaus werbewirksam. Wichtig für die DB ist aber noch, daß sie bei richtiger Ausgestaltung besonders geeignet sein kann, in den Hauptreisezeiten die Verkehrsspitzen abzuflachen.

Die Urlaubskarte wurde ursprünglich aus dem besonderen Tarif für Feriensonderzüge entwickelt, 1932 als Sommerurlaubskarte, 1933 auch als Winterurlaubskarte und seit Mai 1934 als ganzjährige Urlaubskarte eingeführt. Die Geltungsdauer betrug ursprünglich 1 Monat und wurde später über 100 km auf 2 Monate ausgedehnt. Zulässige Fahrtunterbrechungen und Geltungsdauer für Hinfahrt wurden mehrfach umgeformt. Die Mindestentfernung betrug zunächst 200 km, später 100 km, die Ermäßigung zunächst 20%, später wurde ab 400 km für jede weiteren 200 km eine Staffel mit weiteren 10% aufgesetzt. Eine Sperrfrist für die Rückfahrt betrug zunächst 11, später 7 Tage. 1951 wurde die Urlaubskarte mit Einführung der allgemeinen Rückfahrkarte beseitigt.

Sollten die derzeitigen Rückfahrkarten wegfallen, so kann das wohl nicht ganz ersatzlos geschehen. Das würde wahrscheinlich vom Publikum nicht hingenommen und wäre auch vom Standpunkt der Eisenbahnen vielleicht nicht zweckmäßig. Urlaubsfahrten, besonders über weitere Entfernungen, bedürfen eines gewissen tarifarischen Anreizes, und wenn es gar mit der Urlaubskarte nach dem französischen Beispiel gelänge, die Urlaubsreisen zeitlich zu lenken, so könnte die Einführung einer Urlaubskarte für die Eisenbahnen von größtem Vorteil sein. Diese sind in der Vor- und Nachsaison und überhaupt außerhalb der Verkehrsspitzen des Ferienverkehrs und der Hauptfeiertage Weihnachten, Ostern, Pfingsten durchaus noch aufnahmefähig. Sie würden bei entsprechender Anreicherung dieses Verkehrs wesentliche Mehreinnahmen erzielen können, ohne entsprechend hohe Mehrausgaben aufbringen zu müssen.

Was das Aussehen einer neuen Urlaubskarte angeht, so könnte man an folgendes denken:

Die für Rückfahrkarten festgesetzte Geltungsdauer (Hinfahrt 4 Tage, Rückfahrt 2 Monate) hat sich bewährt und sollte mithin für die Urlaubskarte übernommen werden. Um die Benutzung der Urlaubskarte für Geschäftsreisende einzuschränken, sollte die siebentägige Rückfahrtsperre der früheren Urlaubskarte wieder übernommen werden. Es müßte auch wieder der Reiseantritt am 1. Geltungstage vorgeschrieben werden. Die bei der Rückfahrkarte über weitere Entfernungen vorgesehene Zahl der Unterbrechungen (Hinfahrt 2 mal, Rückfahrt 4 mal)

könnten ebenfalls bleiben. Urlaubskarten sollten nur für bestimmte Mindestentfernungen ausgegeben werden. Auf nahe Entfernungen spielt der Fahrpreis im Verhältnis zu den sonstigen Urlaubskosten keine entscheidende Rolle. In diesem Bereich würde die Ausgabe von Urlaubskarten einen unnötigen Einnahmeverzicht bedeuten. Bei einem Grundpreis von 6,9 Pf sollte die Mindestentfernung nicht unter 200 km betragen. Wird der Grundpreis auf 7,5 Pf oder mehr erhöht, könnte man daran denken, mit der Mindestentfernung herunterzugehen. Würde man mit einer Ermäßigung von 20% bei 200 km beginnen, so könnte man beispielsweise folgende Staffel aufsetzen: ab 400 km 30%, ab 600 km 40% und ab 800 km 50%. Die tatsächliche Ermäßigung würde demgemäß zwischen 200 und 1000 km, alle 200 km steigend, 20, 25, 30, 35 und 40% betragen. Eine solche Ermäßigung für Urlaubskarten erscheint zwar hoch. Die hieraus entstehenden Einnahmeausfälle werden aber durch die Mehreinnahmen aus dem Wegfall der Ermäßigung bis 200 km, den teilweisen Ausschluß der Geschäftsreisen sowie durch einen gewissen Mehrverkehr wohl zu fühlbaren Teilen ausgeglichen werden.

Von besonderer Wichtigkeit wäre es, im Ausgleich zu den relativ hohen Ermäßigungen einen Anreiz für das Publikum zu schaffen, die Verkehrsspitzen zu meiden. Danach müßte der Reiseantritt mit Urlaubskarten zu bestimmten Tagen ausgeschlossen werden. Bei entsprechender Ermäßigung dürfte das nicht unbillig sein, zumal den auf diese Weise abgelenkten Reisenden ein wesentlich geruhesameres und ungestörteres Reisen ermöglicht wird, zu dem sie heute ohne tarifarischen Anreiz zum großen Teil erfahrungsgemäß leider nicht gebracht werden können. Bei den heutigen Zusammenballungen der Reisenden während der Verkehrsspitzen kann auch nicht eingewendet werden, daß mit dem Ausschluß der Urlaubskartenbenutzung an solchen Tagen gerade die Reisenden preislich betroffen würden, die sozial schwach, insbesondere kinderreich und darauf angewiesen wären, wegen ihrer schulpflichtigen Kinder zu ganz bestimmten Zeiten in Urlaub zu fahren. Die Ferien sind überall so lange, daß durchaus eine Streuung beim Reiseantritt noch innerhalb der Ferien möglich ist. Zahllose Reisende fahren heute bloß aus mangelnder Einsicht oder alter Gewohnheit an Tagen, die sowohl für sie selbst als auch für die Verkehrsträger unnötige Beschwerden bringen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß die Abflachung der Verkehrsspitzen nicht nur ein deutsches, sondern ein internationales Problem darstellt. Der Internationale Eisenbahnverband (IVE) hat schon vor Jahren eingehende Untersuchungen angestellt, wie die Saisonverkehre in geordnete Bahnen gelenkt und normal abgewickelt werden könnten. Man war sich auch hier klar, daß alle innerbetrieblichen Möglichkeiten (durch Beschleunigung des Reisewagenumlaufs, Zurücksetzung von Instandsetzungsarbeiten, Abrichten von Leerzügen nach Bedarfsbahnhöfen, verstärkten Einsatz von Personal und dgl.) nicht mehr ausreichen, um des Reiseverkehrs in den Spitzenverkehrszeiten Herr zu werden. Unwirtschaftliche Investitionen im Wagenpark, von denen die DB allerdings noch weit entfernt ist, wurden abgelehnt, da sie der kaufmännischen Betriebsführung widersprechen. Man war sich darüber klar, daß zu treffende Maßnahmen, den Reiseverkehr in den Spitzen abzuflachen, auch nach kaufmännischen Gesichtspunkten getroffen werden müßten. Sie dürften vor allem die Reisenden nicht überhaupt abschrecken oder dem Wettbewerber in die Arme treiben. Die beteiligten europäischen Eisenbahnen vertreten die Auffassung, daß Reisende, die besondere attraktive Fahrpreisermäßigungen in Anspruch nehmen, sich gewissen Erschwerungen und Einschränkungen unterwerfen müssen. Auch wurde die

Möglichkeit aufgezeigt, Reisende durch Gewährung besonderer Fahrpreisvorteile anzuregen, ihre Reisen außerhalb der Verkehrsspitzen durchzuführen.

Nach den Feststellungen des IEV scheint Frankreich die Verwaltung zu sein, die für die Hochsaison die durchgreifendsten und erfolgreichsten Maßnahmen trifft. Die SNCF untersagt nicht nur an bestimmten Tagen die Verwendung von Gesellschaftsfahrausweisen in Schnell- und Expreszügen sowie die Reisen mit Freifahrtscheinen und Fahrausweisen zu sehr ermäßigten Preisen, sondern legt vor allem auf sehr lange im voraus die Tage fest, an denen die Besitzer von ermäßigten „Jahresurlaubskarten“ in den Schnell- und Expreszügen nicht zugelassen sind. Diese Jahresurlaubskarten werden an alle Arbeitnehmer bei der Urlaubsbeziehung ausgegeben. Die Einschränkungen werden rechtzeitig im voraus den Arbeitgeber- und Arbeiterorganisationen mitgeteilt. Diese haben einen unmittelbaren Einfluß auf die Festlegung der Zeiten, in denen die großen industriellen und kommerziellen Unternehmen wegen der Ferien gänzlich schließen. Auf diese Weise hat man vermeiden können, daß die geballten Abreisen von Angestellten und Arbeitern mit ihren Familien in den Urlaub sich mit dem Spitzenverkehr Juli/August zu Ferienbeginn überschneiden. Hierdurch bewegt sich dann der Reisezugverkehr in gemäßigten Grenzen und war bisher die SNCF überhaupt in der Lage, den Anforderungen ihres Spitzenverkehrs zu genügen. Zahlenmäßig sah das so aus (z B 1952), daß im Ferienverkehr bei Abfahrt von den Pariser Bahnhöfen der sonst an 2 Tagen anfallende Verkehr auf 4 Tage auseinandergezogen wurde. Auf diese Weise wurden anstelle einer Tagesspitze von mindestens 260 000 Personen, die infolge Fahrzeugmangel nicht hätte bewältigt werden können, tägliche Spitzen zwischen 113 000 und 185 000 Personen erzielt.

Die DB hat eine der französischen Jahresurlaubskarte vergleichbare Karte nicht und wird sie in dieser Form auch nicht erhalten, weil es in Deutschland keine derartige Koppelung von Urlaub und Urlaubsbezahlung gibt. Das französische Beispiel zeigt aber, wie sehr der Reisefluß durch eine geeignete Tarifstelle beeinflusst werden kann. Deshalb sollte mit allem Nachdruck dahin gestrebt werden, die bestehende Rückfahrkarte, wenn sie bleibt, oder falls sie wegfällt, eine entsprechend zu schaffende Urlaubskarte so auszugestalten, daß der zugehörige Verkehr von den stärksten Spitzentagen abgelenkt wird. Da ein Gelingen dieser Planung in gleicher Weise Vorteile für die Eisenbahnen wie auch für die Benutzer bringt, müßte eine solche Tarifstelle durchgesetzt werden können. In welcher Form die in Frage kommenden Spitzenverkehrstage festgelegt werden, ist eine Frage 2. Ordnung, sobald man sich einmal klar darüber geworden ist, in dieser Form überhaupt die Dinge tarifarisch steuern zu wollen. Daß man auch noch außerhalb einer Urlaubskarte bei anderen Tarifstellen, etwa bei den Gesellschaftsfahrtarifen und bei den Zuschlägen durch preisliche Anreize auf Vor- und Nachsaison hinlenken oder durch preisliche Belastungen von Spitzentagen ablenken kann, kommt selbstverständlich hinzu und müßte ebenfalls sorgfältig überlegt werden. Dabei bleibt in jedem Fall außer Zweifel, daß die derzeitigen übermäßigen Verkehrsspitzen nicht allein durch tarifarische Maßnahmen beseitigt werden können. Wesentliche Hilfe müssen bei den Eisenbahnen einmal verstärkte Wagenbauprogramme und damit fühlbare Anhöhungen des Platzangebotes und im übrigen vor allem die starke Entzerrung der Ferien in den deutschen Ländern bringen. Da aber die Verstärkung des Wagenparks aus Mangel an Mitteln nur langsam voranschreitet und die zuständigen Stellen für die Feriensteuerung bisher noch immer schulische Gesichtspunkte als zwingenden Hinderungsgrund für eine fühlbare Verteilung der Ferien anführten, muß

bis auf weiteres gerade vom Tarif her umso intensiver die Entspannung angestrebt werden.

Schlußbemerkung

Der deutsche Eisenbahntarif ist schon oft ein „Buch mit sieben Siegeln“ genannt worden. Diese Kennzeichnung enthält wirklich einen wahren Kern. Je mehr man sich mit dieser Materie befaßt und in sie einzudringen versucht, desto klarer erkennt man, wie undurchsichtig und kompliziert sie ist, wie schwer meist und wie unmöglich nicht selten vor allem eine zutreffende Tarifikalkulation und „prognose ist. Wechsel im Wirtschafts- und Verkehrsablauf und andere unberechenbare Einflüsse machen es oft gleichermaßen schwierig, nachträglich Auswirkungen tarifarischer Maßnahmen nach Verkehrsumfang und Einnahmenentwicklung eindeutig zu bestimmen.

Umso vorsichtiger und zurückhaltender muß man aus dieser Kenntnis heraus sein, zu Tarifexperimenten im Bereich der DB zu raten, also bei einem Unternehmen, daß sich nach seiner wirtschaftlichen Lage der Möglichkeit von Einnahmeverlusten einfach nicht aussetzen darf. Das gilt selbst dann, wenn das betreffende tarifarische Experiment durchaus auch die Möglichkeit fühlbarer, d h hochwillkommener, aber eben nicht gesicherter Mehreinnahmen einschließen mag.

Man hat in den letzten Jahren hin und wieder den Personentarifexperten der DB Ideenlosigkeit und Sterilität vorgeworfen. Die Beteiligten haben diese Kritik mit der ruhigen Gewißheit getragen, daß gerade fundierte Sachkenntnis sie in die Lage versetzte, den DPT im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu pflegen und fortzuentwickeln. Den DB-Tarifeuren haben weder Sachkenntnis noch Mut noch Initiative gefehlt, sondern das Unternehmen Deutsche Bundesbahn als solches hat bisher aus den bekannten verkehrspolitischen Gründen nicht die wirtschaftliche Kraft und den politischen Rückhalt gehabt, mit seinen Tarifen zu experimentieren, soweit damit nennenswerte Risiken verbunden waren. In dieser Situation anders gehandelt zu haben, wäre unkaufmännisch und somit gesetzwidrig und daher unverantwortlich gewesen.

Ende der Wertstaffel?

Von Dr. P. Helfrich, München

Nach der neuen Tarifvorlage der Bundesbahn sollen die drei oberen Tarifklassen A—C in Zukunft nach D tarifieren. Damit würde die Wertklassenspanne, nur bezogen auf die Regeltarife von 100 : 26 im Jahre 1926 über 100 : 34,3 in den Jahren von 1931 bis 1949 und weiter auf 100 : 56,8 ab 1953 auf einen Abstand von 100 : 67 verengt. Die bisherige Pressung entstand dadurch, daß im Laufe der Jahre seit 1949 die unteren Klassen stärker als die oberen heraufgesetzt wurden. Der Index der Klasse G steht heute auf 235 und soll sich um 14%, d. i. auf 268, erhöhen, während der Index der Klasse A 141 erreicht hat und noch auf 138,6 absinken soll. Er hält sich damit weit unter dem Kostenindex der Bundesbahn. Bezieht man die Ausnahmetarife ein und nimmt den Tarif 11 B 1 als Eckklasse, so kommt man 1949 auf eine Spanne von 100 : 22, 1935 auf eine solche von 100 : 24. Sie dürfte sich jetzt auf 100 : 28 verkürzen.

Die Bundesbahn hat ihr Vorhaben intern mit dem zunehmenden Wettbewerb des Kraftwagens, der ihr einen großen Teil der Güter der oberen Klassen abspenstig gemacht und die der Wertstaffel zugrunde liegende Ausgleichsrechnung weitgehend ausgehöhlt hat, sowie damit begründet, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wertstaffel nicht mehr hoch einzuschätzen sei. Sicher wird auch das Beispiel des Auslandes angeführt werden, wo, so in Frankreich, die Wertklassen schon seit längerem stark eingeebnet sind, oder wo, wie in USA, ihre Aufrechterhaltung umstritten ist.

In diesem Zusammenhang verdient festgehalten zu werden, daß die Regeltarife in Oesterreich und der Schweiz noch ein Spannungsverhältnis von 100 : 33,1 bzw. 100 : 33,7 aufweisen. Wenn demgegenüber die diesen Bahnen zustehende Möglichkeit von Sonderabmachungen — abweichend von § 6 der deutschen EVO — hervorgehoben wird, so könnte man daraus auch folgern, daß es einer weiteren Pressung der Wertstaffel im Bundesgebiet gar nicht bedürfte, sofern, wie es der Fall ist, gleichzeitig die Einräumung von Sondertarifen dieser Art angestrebt wird.

Entstehung und Entwicklung

Bevor wir uns mit den Argumenten im einzelnen befassen, mag ein kurzer Ueberblick über Geschichte und Entstehung der Wertstaffel das Verständnis des folgenden erleichtern. Ihre Entwicklung zwischen 1914 und 1953 im Verhältnis der Frachtsätze der 15^{ten} Klasse auf 200 km zur Klasse A ist aus der umstehenden Uebersicht abzulesen. (Dabei entspricht die allgemeine Wagenladungs-klasse B vor 1920 der späteren Regelklasse A = 100.):

| Tarifstand | Wagenladungen | | | | | | |
|-----------------------|--------------------------------|---------------|------|------|------|------|-----------------|
| | Allgemeine Wagenladungs-klasse | Spezialtarife | | | | | Rohstofftarif 2 |
| | | B | I | II | III | | |
| 1914 | 100 | 77,2 | 62,1 | 42,4 | | | 38,6 |
| | | Regelklassen | | | | | |
| | A | B | C | D | E | F | |
| 1. 12. 1920 | 100 | | 74,1 | 57,3 | 37,0 | | 30,3 |
| 1. 10. 1922 | 100 | | 73,0 | 55,0 | 34,5 | | 26,1 |
| | A | B | C | D | E | F | |
| 1. 1. 1923 | 100 | 85 | 70,0 | 55,0 | | 35,0 | 26,0 |
| | A | B | C | D | E | F | G |
| 1. 4. 1928 | 100 | 83,0 | 69,0 | 57,0 | 47,0 | 36,0 | 27,0 |
| 1. 6. 1930 | 100 | 83,0 | 69,0 | 57,0 | 47,0 | 36,0 | 27,0 |
| 16. 12. 1931 | 100 | 90,0 | 76,5 | 63,9 | 53,1 | 43,2 | 34,0 |
| 1. 1. 1932 | 100 | 90,5 | 76,8 | 64,2 | 53,7 | 43,2 | 34,2 |
| 1. 10. 1936 | 100 | 89,6 | 76,2 | 64,5 | 53,5 | 43,1 | 34,2 |
| 1. 1. 1950 | 100 | 93,9 | 88,6 | 82,9 | 71,5 | 60,1 | 49,1 |
| 1. 1. 1951 | 100 | 93,6 | 88,4 | 82,8 | 71,5 | 59,9 | 49,1 |
| 15. 10. 1951 | 100 | 92,2 | 85,6 | 78,7 | 66,8 | 55,7 | 45,2 |
| 5. 8. 1952 | 100 | 92,4 | 85,7 | 78,1 | 66,9 | 55,7 | 45,4 |
| 1. 8. 1953 | 100 | 97,3 | 93,2 | 88,8 | 83,9 | 69,8 | 56,8 |
| ab 1. 1. od. 4. 1958* | 100 | 100 | 100 | 100 | 93,1 | 80,0 | 67,0 |

* nach des Tarifvorlage der DB

Es ist bemerkenswert, daß 1914 die Spanne zwischen der damaligen allgemeinen Wagenladungs-klasse und dem Rohstofftarif 2 100 : 38,6 betrug — sie bestand in diesem Ausmaß bereits seit 1877 — und daß sich bei Einbeziehung des damals äußersten Ausnahmetarifses sogar eine Spanne von 100 : 20,5 ergab. Noch mehr verdient das starke Gefälle zu den der Klasse A unmittelbar folgenden Klassen — 1914 noch Spezialtarife I und II genannt — hervorgehoben zu werden, weil es volkswirtschaftlich mindestens ebenso wichtig wie das Verhältnis der Klasse A zu den Rohstoff- bzw. Kohletarifen ist. Seit 1950 tritt bekanntlich das Tarifgefälle zwischen Fertigfabrikaten und Halbzeug nur mehr schwach in Erscheinung. Wenn die neuen Pläne verwirklicht werden, wird es ganz verschwinden und wird nur mehr eine Spanne im Verhältnis zu den Tarifen für Grund- und Rohstoffe übrig bleiben, die noch nicht einmal derjenigen von A—C zur Zeit der vollen Geltung der Wertstaffel entspricht. Dies festzustellen, erscheint schon deshalb wichtig, weil dadurch unterstrichen wird, daß jede Untersuchung der Wertstaffel und ihrer volkswirtschaftlichen Wirkungen, die etwa vom Tarifstand von 1950 ausgeht, dem Problem nicht gerecht werden kann. Sie würde sich an Rudimente der Wertstaffel halten, deren Beseitigung wohl noch Wesentliches für die Tendenz der Tarifpolitik aussagen mag, aber, soweit es sich um die oberen Klassen handelt, nur eine schon seit Jahren eingeleitete Entwicklung beenden würde.

Der Anschaulichkeit halber sei die Wirkung der Kontraktion der Wertstaffel durch die Antwort auf die Frage dargestellt, auf welche Entfernungen

im Regeltarif jeweils das Gut einer unteren Klasse durch Vergütung des Tarifs der Hauptklasse A befördert werden konnte bzw. kann. Dabei ergeben sich folgende Transportweiten für die Güter der Klassen B—G und des Kohleausnahmetarifs 6 B 1:

| | A | B | C | D | E | F | G | AT 6 B 1 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----------|
| 1. 1. 1923 | 100 | 122 | 155 | 208 | — | 388 | 630 | 708 |
| 1. 10. 1936 | 100 | 112 | 142 | 174 | 221 | 294 | 412 | 426 |
| 1. 1. 1950 | 100 | 108 | 116 | 126 | 151 | 189 | 255 | 267 |
| 1. 8. 1955 | 100 | 109 | 110 | 115 | 129 | 159 | 209 | 205 |
| nach Vorlage | 100 | 100 | 100 | 100 | 112 | 140 | 180 | 178 |

Die Tabelle macht die Nivellierung der Wertklassenspanne noch deutlicher als die Wiedergabe des Klassenabstandes. Sie läßt besonders klar erkennen, wie weitgehend sie schon 1936 eingeschränkt wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der größte Einschnitt 1950. Heute kann mit dem Tarif der Klasse A auf 100 km nicht einmal mehr ein Drittel der Kohlemenge befördert werden, die noch 1925 verschifft wurde.

Der Werttarif war im übrigen nicht so aufgebaut, daß etwa im Schnitt jeder Klasse die Fracht ungefähr denselben Anteil am Preis aufgewiesen hätte, wie man es vielleicht von einer ganz korrekten Anwendung des Grundsatzes von der Abstufung nach der Tragfähigkeit erwarten könnte. Schon immer waren die Güter der oberen Klassen im Schnitt weit weniger frachtbelastet als diejenigen der unteren Klassen. Während etwa bei der Klasse A schon 1925, also in einer Zeit der stärksten Ausprägung der Wertstaffel, der Anteil der Fracht auf eine Entfernung von 300 km vielfach nicht einmal 0,5% erreichte, betrug er beim allgemeinen Kohleausnahmetarif 6 B 1 je nach Kohleart über 50%. Aus der folgenden Uebersicht sind die großen Unterschiede des Anteils der Fracht am Preis bei einzelnen Waren ersichtlich:

| | | Anteil der Fracht am Preis in % | |
|---|--------|---------------------------------|--------|
| | | 1938 | 1955 |
| Textilien, z. B. Damenkleiderstoffe mittlerer Qualität Klasse A 5 | 300 km | 0,14 | 0,13 |
| | 700 km | 0,25 | 0,21 |
| rohe vollschurige Wolle Klasse A 10 | 300 km | 0,32 | 0,35 |
| | 700 km | 0,56 | 0,60 |
| Butter (inländische Markenbutter ohne Verpackung) Klasse B 10 | 300 km | 1,— | 0,63 |
| | 700 km | 1,72 | 1,06 |
| Braugerste Klasse D 15 (Preisbasis München) | 300 km | 8,68 | 7,41 |
| | 700 km | 15,12 | 12,09 |
| Stammholz Heilbronner Sortierung Klasse F 15 | 300 km | 37,60 | 15,22 |
| | 700 km | 64,73 | 23,75 |
| Rheinische Braunkohlenbrikett AT 6 B 1 | 300 km | 90,— | 79,40 |
| | 700 km | 156,66 | 114,60 |
| Mauersteine Größe DIN 14 × 11,5 1 000 Stck. (Preisbasis Bayern) Klasse F 15 | 300 km | 126,82 | 83,33 |
| | 700 km | 218,28 | 143,56 |
| calcinierte Soda ab Werk Klasse D 15 | 300 km | 222,50 | 262,68 |
| | 700 km | 387,50 | 375,25 |

Die Frachtanteile schwanken also bei 300 km zwischen 0,14% und 222,5% oder, falls Textilien und Kohle verglichen werden, zwischen 0,14% und 90%. Bemerkenswert an der vorstehenden Aufstellung ist ferner der Rückgang des Frachtanteils gegenüber 1938. Der Grund ist in erster Linie darin zu sehen, daß besonders bei den Gütern der oberen Klassen der Preis der verschiedenen Erzeugnisse stärker gestiegen ist als die Fracht. Eine Ausnahme machen nur Rohwolle, deren Frachtanteil sogar etwas höher geworden ist als 1938, und calcinierte Soda auf Entfernungen unter 600 km. Waren in dieser Aufstellung Maschinen und andere besonders arbeitsintensive Erzeugnisse enthalten, so würde sich die Verringerung des Frachtanteils gegenüber 1938 noch deutlicher widerspiegeln.

Jedenfalls ist soviel ersichtlich, daß schon in früheren Jahren der Werttarif noch über erhebliche Reserven im Sinne der Erfassung niedrig bewerteter Transportgüter und verbilligter Leistungen infolge einer noch besseren Auslastung des Transportapparates verfügte. Sie sind im Hinblick auf die seit dem Zweiten Weltkrieg sich immer mehr verschärfende Kraftwagenkonkurrenz nicht ausgeschöpft worden. Vielleicht kann man dafür auch sagen, daß schon seinerzeit die Weiche der Verkehrspolitik falsch gestellt wurde, indem die für die Verkehrspolitik verantwortlichen Stellen einschl. Bahn den Kraftwagen zunächst nur als Wettbewerber betrachteten und nicht die großen Möglichkeiten erkannten, die sich aus einer partnerschaftsähnlichen Einbeziehung seiner Verkehrsleistungen in den allgemeinen Verkehrsdienst ergeben konnten.

Eigenwirtschaftliche Begründung

Was nun die Motive der Entstehung der Wertstaffel anlangt, so bleibt immer wieder festzuhalten, daß sie alles andere als eine Erfindung „dirigistischer“ Verkehrspolitik darstellt und durchaus eigenwirtschaftlich begründet ist. Noch 1954 schildert der Vertreter der Bundesbahn anlässlich der Sitzung eines Sonderausschusses der Ständigen Tariffkommission in einem Bericht über die Wertstaffel, mit dem er gegen eine Wiederauseinanderziehung Stellung nahm, die Anfänge ihrer Entwicklung wie folgt:

„Die privaten Eisenbahnen wollten mit ihr ursprünglich möglichst viele Güter transportfähig machen und mußten dazu das Grenzinteresse abtasten. Eine gewinnwirtschaftliche Bindung der einzelnen Bahnen war ursprünglich nicht wesentlich für die Staffellung der Frachten nach dem Wert der Güter. Die Bahnen folgten damit nur der Frachtbildung der alten Fuhrunternehmer; die Tarife wurden noch mehr oder weniger grob nach der Belastbarkeit der Güter gestaffelt.“ „Dabei“, so darf mit den Worten des Berichterstatters anlässlich der 206. Sitzung der Ständigen Tariffkommission¹⁾ fortgefahren werden, „begannen die Bahnen mit kleinem Verkehr zu hohen Tarifen; sie haben dann nach und nach durch immer niedrigere Frachtsätze eine immer größere Verkehrsmenge an sich gezogen, . . . die auf immer weitere Entfernungen befördert werden sollte. Die Selbstkosten der Beförderung wurden insofern berücksichtigt, als die Einnahmen aus dem neuen Verkehr mindestens die Mehrkosten des neuen Verkehrs decken mußten. Die Belastungsfähigkeit der Güter wurde dabei nach dem Wert der Güter ermittelt . . .“

Volkswirtschaftliche Wirkungen

Ueber die günstigen volkswirtschaftlichen Folgen dieser eigenwirtschaftlichen Tarifbildung sei in Ergänzung der entsprechenden Feststellungen anlässlich der

¹⁾ Niederschrift S. 14 f.

206. und 207. Sitzung der Ständigen Tariffkommission²⁾, die namentlich die Schutzzollwirkung für den engeren Markt einer dezentralen Produktion hervorhoben, die Äußerung eines international anerkannten Vertreters der Verkehrswissenschaft aus jüngster Zeit zitiert. In einem Vortrag, den Professor Reinh. Meyer, Bern, am 4. Mai 1956 vor der Förderergesellschaft des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln über „Die Zukunft der Eisenbahntarife“ gehalten hat,³⁾ sagt er u. a.:

„Infolge der nach dem Wert des Gutes unterschiedlichen Festlegung des Transportpreises wird die auf dem Markt auftretende Gesamtnachfrage nach Gütern erhöht. Es erhöht sich damit gleichzeitig die Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen; denn wer Gütern nachfragt, fragt stets auch Verkehrsleistungen nach. Da das Werttarifsystem die effektive Gesamtnachfrage nach Gütern steigert, und da unsere hochleistungsfähige moderne Wirtschaft alles zu produzieren vermag, was effektiv nachgefragt wird, kommt das Werttarifsystem dem Ziel allen Wirtschaftens wie auch einer Hauptbestrebung der Konjunkturpolitik entgegen.“

Der Redner folgert diese Erkenntnis selbstverständlich nicht aus der in der aktuellen Auseinandersetzung so beliebten statischen, sondern aus einer dynamischen Sicht der wirtschaftlichen Vorgänge; die mögliche Erhöhung der Gesamtnachfrage nach Gütern und Transportleistungen betrifft zunächst niedrig bewertete Güter, die infolge einer Tarifabstufung nach unten auf weitere Entfernungen gefragt und transportiert werden können.

Eine richtig abgestufte Wertstaffel bedeutet, verbunden mit der sowohl dem Belastbarkeitsgrundsatz als der Kostendegression folgenden Abstufung der Tarife auf die Entfernung, geradezu den Idealfall einer Harmonie von betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Interessen. „Die immer größere Arbeitsteilung und Vernetzung der modernen Volkswirtschaft tendiert“, wie es der Verfasser einmal auszudrücken versuchte,⁴⁾ „zu immer größeren Differenzierungen des Wertes der Erzeugnisse, von Fertig-, Halb-, Zulieferungs- und Abfallprodukten und tendiert gleichzeitig zur Einbeziehung neuer, bisher zu ungünstiger oder zu ferner Standorte, die wegen der Möglichkeit der Zulieferung von Ergänzungs- oder Ersatzmaterial oder wegen ihrer Marktnähe interessant werden. Die Tariffdifferenzierung nach der Belastbarkeit ist nichts anderes als der Ausdruck der Anpassung des Tarifsystems an die volkswirtschaftlichen Gegebenheiten und Entwicklungslinien...“. Es bliebe heute hinzuzufügen: Je mehr Europa im Gemeinsamen Markt seine Wirtschaft zu integrieren bestrebt ist, desto mehr müßte eine europäische Wirtschaftspolitik allein aus volkswirtschaftlichen Erwägungen darauf aus sein, die Wertstaffel nicht nur zu erhalten, sondern nach weitestgehender Vereinheitlichung auch auszubauen.

Was oben gesagt wurde, bezieht sich auf ein Idealbild, sozusagen einen Modellfall der Wertstaffel, der in dieser reinen Ausprägung niemals verwirklicht war. In Deutschland kam sie diesem Idealbild in den Jahren zwischen 1922 und 1926 bei einem Stand von 100 : 26 und bei einer relativ geringen Anzahl von Abweichungen von dem Grundsatz der Belastbarkeit wohl am nächsten. Schon 1928 hat der beginnende Wettbewerb des Kraftwagens die erste Kürzung der Spanne verursacht. Aber wie es kein Tarifsystem gibt und geben kann, das allen,

²⁾ Niederschrift der 207. Sitzung vom Juni 1949 S. 11.

³⁾ S. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft, Heft 11

⁴⁾ „Zur Theorie und Praxis der Entfernungsstaffel im deutschen Eisenbahngütertarif“, 22. Jahrgang 1951 dieser Zeitschrift.

auch nur allen volkswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht wird, so haben umgekehrt schon früh und bereits vor 1922 die Wünsche starker Interessentengruppen oder bestimmte Ziele der Wirtschafts- und Verkehrspolitik eine dem Belastbarkeitsgrundsatz entsprechende Frachtdifferenzierung bei einigen Gütern, — man denke nur an die bekannte Gleichtarifierung von Getreide und Mehl, — nicht zugelassen. Auch war es nicht möglich, bezüglich der Einstufung der Güter in die verschiedenen Klassen immer und überall den Veränderungen des Preisniveaus zu folgen. Deshalb und aus anderen Gründen würde eine Renaissance der Wertstaffel nach allgemeiner Ueberzeugung eine Neuklassifizierung vieler Güter, deren Preise und Belastbarkeitsgrad sich während dreier Jahrzehnte wesentlich geändert haben, voraussetzen.

Schließlich herrscht bei allen Fachleuten Einigkeit darüber, daß man die Wertstaffel nicht isoliert betrachten und manipulieren darf. Sie muß ebenso im Zusammenhang mit der Entfernungsstaffel wie im Zusammenhang mit Stückguttarif und Mengenstaffel gesehen werden. Letzteres vor allem deshalb, weil es in vielen Fällen unrealistisch wäre, die Tarife der Wagenladungsklasse G, also einer Rohstoffklasse, mit denen der Hauptklasse A oder B zu vergleichen. Die Fertigwaren werden, soweit sie überhaupt noch der Schiene verblieben sind, in vielen, wenn nicht in der Mehrzahl der Fälle, zu dem Tarif einer Nebenklasse (5 oder 10 t) oder als Stückgut verschickt. Für die Wirkung der Wertstaffel kommt es daher mehr auf die Spanne zwischen dem Tarif der einschlägigen Neben- oder Stückgutklasse und dem der Hauptklasse G als auf die Spanne der verschiedenen Hauptklassen, die regelmäßig den Vergleichen zugrunde gelegt wird, an. Beim Stückgut hat sich die Spanne bekanntlich nur unwesentlich ermäßigt. Einem Tarifindex für Stückgut von 227,5 — 202 (in Klasse I—III) entspricht zur Zeit ein Index der Klasse G von 235 und des AT 6 B 1 von 232.

Volkswirtschaftliche Strukturwandlungen mindern Bedeutung der Wertstaffel

Zu den vorstehenden Betrachtungen gesellen sich, einstweilen abseits aller verkehrspolitischen Problematik, neuerdings Ueberlegungen, die auf der Beobachtung volkswirtschaftlicher Strukturwandlungen beruhen. Sie besagen zunächst, daß die Wertstaffel in den letzten Jahren sich auch deshalb überlebt habe, weil die Formen des Wettbewerbs gegenüber der Zeit vor etwa 50 Jahren anders geworden seien. Die volkswirtschaftlichen Vorzüge, die man bisher der Wertstaffel zugebilligt habe, seien an die Vorstellung eines allgemeinen Preiswettbewerbs geknüpft. Gleiche oder substituierbare Güter beäugeln sich zu vergleichbaren Preisen; der geringere Preis, der natürlich auch von den Beförderungskosten beeinflusst wird, entscheide unter sonst gleichen Bedingungen über den Absatz des Gutes. Diese Vorstellung bestimmte bekanntlich in weitgehendem Maße auch die Haltung derjenigen, die im Streit um das Verbot- oder Mißbrauchsprinzip bei der Kartellgesetzgebung das Verbotprinzip befürworteten. Auch außerhalb des Kartellstreites mehrten sich in letzter Zeit die Stimmen, daß das der Anwendung des Verbotprinzips zugrundeliegende Wirtschaftsmodell von der modernen Wirtschaftsentwicklung in weiten Bereichen überholt sei. Dazu heißt es in einem Aufsatz von Prof. Dr. Erich Egner, Göttingen⁵⁾ u. a.:

„Der Industrialismus weist nicht mehr die Voraussetzungen einer kleinbetrieblichen Demokratie auf. Großbetriebe und Großunternehmungen, monopolistische

⁵⁾ „Grundsätze der Verbraucherschutzpolitik“ in Heft 3 der „Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen“, Jahrgang 1956

und oligopolistische Marktformen beherrschen das Feld. Mit dem Strukturwandel der Wirtschaft haben sich auch die Konkurrenzformen gewandelt. Die Preis Konkurrenz ist zum großen Teil durch Qualitätskonkurrenz, Fortschrittskonkurrenz und Substitutionskonkurrenz verdrängt worden, die freie Konkurrenz einer beschränkten gewichen.“

Daraus wäre für unser Thema abzuleiten, daß Unternehmen, die im Hinblick auf ihren rohstoffernen Standort bisher von der horizontalen Staffel profitierten, sich durch Spezialisierung von der Wirkung dieser Staffel, darüber hinaus von den Frachtkosten überhaupt, weitgehend unabhängig machen konnten. Vor allem dadurch, so wird weiter festgestellt, hätten sie soviel Absatz außerhalb ihres engeren Marktes gewinnen können, daß dieser ursprünglich durch die Wertstaffel abgeschirmte Markt im Umkreis ihres Standorts für Produktion und Absatz nicht mehr ausschlaggebend sei. Der Abschirmungseffekt der Wertstaffel sei insoweit gegenstandslos geworden; im Gegenteil seien die Produzenten dieser Güter auch bei rohstoffernem Standort daran interessiert, ihren Fertigfabrikaten durch billige Tarife entfernte Märkte zu erhalten und auszuweiten. Solche Beobachtungen und Tendenzen sind unbestreitbar. Vor allem viele rohstofferne Produzenten der metallverarbeitenden Industrie, etwa in Bayern und Schleswig-Holstein, die während ihrer Entwicklungsjahre auf die schutzähnliche Wirkung der Wertstaffel angewiesen waren, hätten den Verlust der natürlichen Ergänzungs- und Absatzgebiete hinter dem Eisernen Vorhang nicht wettmachen können, wäre es ihnen in den letzten zehn Jahren nicht gelungen, durch Verfeinerung und Individualisierung ihrer Produkte ihren Absatzbereich bis weit in den Markt früherer Konkurrenten mit begünstigtem Standort auszuweihen. Allerdings fehlt es noch an einer Untersuchung, ob derartige Beobachtungen auch nur in einer Branche verallgemeinert werden können und ob sie für den größeren Teil vor allem der mittleren und kleineren Verfrachter zutreffen, die aus der Aufrechterhaltung der Wertstaffel bisher gewisse Vorteile zogen. Die Ergebnisse der Umfrage, die der Deutsche Industrie- und Handelstag 1951 seiner Denkschrift „Tarif und Standort“ voraufgehen ließ, begründen die gegenteilige Anschauung. Dort wurde abschließend (S. 31), u. a. festgehalten, daß infolge der sogenannten kleinen Tarifreform, welche die horizontale Spanne auf 100 : 49 verkürzte, gute Standortbedingungen verbessert, schlechte verschlechtert und so die bezirklichen Ungleichheiten verschärft wurden.^{6a)} Freilich hat sich seitdem die Konjunkturlage wesentlich geändert. Es ist klar, daß auf der Höhe der Konjunkturwelle bei fast erreichter Vollbeschäftigung Änderungen des Tarifs weniger empfunden werden als bei depressiver Verfassung der Wirtschaftspolitik. Sicher erklärt auch dies neben der Höhe der alles beschattenden Steuerlast die zur Zeit etwas indifferente Haltung vieler Wirtschaftskreise gegenüber den Fragen einer Tarifreform und der Änderung der Wertstaffel insbesondere. Es mag ferner an der mangelnden Rechenhaftigkeit oder mittelbaren Wirkung der horizontalen Staffel, die betriebswirtschaftlich

^{6a)} Man vergleiche hierzu die eindrucksvollen Darlegungen eines Vortrages, den Prof. Alfons Schmitt (Freiburg) 1953 in Stuttgart gehalten hat. Er führte dort zum Thema „Abbau des Werttarifes?“ u. a. aus: „Man darf sich keinen Illusionen hingeben, was . . . für die rohstoffernen Standorte auf dem Spiele steht. Für manche Unternehmungen nicht nur viel, sondern alles. Die Standort- und Wettbewerbsverschiebungen werden sich freilich nicht innerhalb weniger Jahre auswirken. . . . Es handelt sich um einen Prozeß, der sich innerhalb von 20—30 Jahren abspielt. . . . (Industrie- und Handelsblatt“ der Industrie- und Handelskammer Stuttgart, Nr. 22 vom 15. November 1953.)

nur in der Relation zum Konkurrenten und bzw. oder zur Frachtbelastung von Fertigware, Halbzeug und Rohstoff zu erfassen ist, liegen, daß sie unter den Tarifelementen im Streit der Interessenten, von wenigen Ausnahmen abgesehen, immer eine zweite oder dritte Rolle spielte. Aber nehmen wir einmal an, die oben für große Teile der metallverarbeitenden Industrie, vor allem den Maschinenbau, angedeuteten Entwicklungstendenzen seien auch in einer Reihe anderer Branchen festzustellen, so wäre damit für unser Thema nur ausgesagt, daß auf individuelle Erzeugnisse spezialisierte Unternehmen bei der Ausdehnung ihres Marktes bzw. Absatzraumes gegenüber der Wertstaffel und zum Teil auch gegenüber den Frachtkosten überhaupt weitgehend unempfindlich werden. Anders dürfte es nach wie vor bei den Branchen oder Unternehmen oder Produkten sein, die noch in der Entwicklung begriffen sind und bei denen um die Aufteilung der Fabrikate und Absatzräume auch im Wege einer heftigen Preiskonkurrenz noch gerungen wird. Unter der Voraussetzung, daß sie vom Kraftwagen her nicht völlig neutralisiert wird, hat die Wertstaffel für diese Unternehmen bzw. Standorte nach wie vor die Wirkung eines Schutzzolls für den engeren Markt. Die Nivellierung der Staffel hat diese Konsequenz auch für das Verhältnis der Nebenklassen zur Hauptwagenklasse weitgehend aufgehoben. Nur noch dem hochgehaltenen Stückguttarif kann eine derartige Wirkung zugebilligt werden.⁶⁾

Der Teil der Wirtschaft, dem es — wohl nicht zuletzt unter dem Druck der Frachtlast — gelungen ist, seine Erzeugnisse zu individualisieren und sich der Gestalt von der Preiskonkurrenz auf die Qualitätskonkurrenz zu verlegen, wird weder von einer Dehnung noch einer Kürzung der Spanne spürbar beeinflusst. Auf ihn müßte daher bei den Ueberlegungen um das künftige Ausmaß bzw. um die Aufrechterhaltung der Staffel mindestens insoweit keine Rücksicht genommen werden, als, wie jetzt, die Tarife der oberen Klassen in Frage stehen.

Noch eine andere Änderung der Struktur der Produktion ist in diesem Zusammenhang bemerkenswert — das ist die fortschreitende Entwicklung zum kapitalintensiven Unternehmen vor allem in Form der Automation. Sie schafft einen wachsenden Zwang, die einmal vorhandene technische Kapazität auszunutzen und die Produktion auch um den Preis vorübergehender Verluste oder durch Individualisierung der Fabrikate aufteilung des Marktes oder bzw. und durch Individualisierung der Fabrikate aufrechtzuerhalten. Je höher die fixen Kosten, desto mehr ist das Unternehmen daran interessiert, daß die Maschinen auch nur zeitweise nicht zum Stillstand kommen. In etwa nähert sich so sein Verhalten derjenigen eines großen, fixkostenbelasteten Verkehrsunternehmens. Trifft dies zu, dann verlieren die Frachtkosten nicht nur wie heute schon überall im Verhältnis zur hohen Steuerlast, sondern auch zur Höhe der Kapitalkosten (Zins und Amortisation) an Gewicht. Im Einzelfall allerdings mag das Gegenteil eintreten, indem die zunehmende Unbeweglichkeit der Produktionskosten — auch der Löhne — das Interesse an der Frachtlast erhöht, weil hier eines der letzten noch manipulierbaren Kostenelemente gesehen wird.

⁶⁾ Süddeutsche Industrie- und Handelskammern sind z. Zt. zusammen mit den Kammern Schleswig-Holsteins bemüht, durch eine Repräsentativverhebung zu klären, ob und inwieweit die Wirtschaft namentlich der „revierfernen“ Gebiete noch an der Erhaltung der Wertstaffel interessiert ist. Nach der Statistik des Güterverkehrs möchte einstweilen angenommen werden, daß, sich insgesamt gesehen, gegenüber 1938 nichts entscheidendes geändert hat. Damals gingen 69,9% des bayerischen Verkehrs (auf der Schiene) nach Bayern. 1954 wurden per Bahn, Güterfern- und Werkverkehr 66,8% von bayerischen Orten nach bayerischen Orten befördert.

Die Wertstaffel von den unteren Klassen her gesehen

Vom letzten Abschnitt abgesehen, treffen die vorstehenden Ueberlegungen freilich nur die Seite der Wertstaffel, die durch die Tarife der oberen Klassen bezeichnet wird. Unverändert, ja vielfach noch dringlicher als in früheren Jahrzehnten ist indessen wohl das gesamtwirtschaftliche Interesse daran, daß Rohstoffe und Vorprodukte denkbar billig befördert werden. Bei ihnen hat das Erfordernis der Tarifabstufung nach der Belastbarkeit beileibe — auch teilweise — nicht ausgespielt; es ist im Gegenteil, wie oben schon ausgedrückt, mit Weite und Dichte der Produktion noch weitestgehend auf Kohle wichtiger geworden. Solange die Gewinnungsgebiete (Reviere) dieser Rohstoffe nur auf wenige Schwerpunkte verteilt sind, solange ferner von Uebersee wichtige Verarbeitungsmaterialien über verhältnismäßig wenige Häfen importiert werden müssen, gibt es Standortunterschiede und Ballungstendenzen, die nach übereinstimmender wissenschaftlicher Erkenntnis auch aus ökonomischen Gründen ausgleichende Maßnahmen rechtfertigen können. (Sie bestehen außerhalb der Tarifpolitik u. a. in Form des sogenannten Frachtausgleichs für Walzwerkserzeugnisse. Seine Bedeutung für die zahlreichen Industriezweige und Unternehmen, wie etwa die Glas- und Porzellanindustrie, bei denen im Laufe der Zeit standortbestimmende Rohstoffquellen versiegt und die nunmehr ihre Rohstoffe, voran die Kohle, von weither beziehen müssen oder statt ihrer auf relativ teure elektrische Energie angewiesen sind. In gleicher Weise sind große Teile der chemischen Industrie an niedrigen Tarifen für Verarbeitungsmaterial und eigene Produkte, aber auch an marktabschirmenden Tarifabstufungen interessiert. Ihr Interesse an billigen Frachten für ihre Erzeugnisse und ebenso für Düngemittel und andere Hilfsstoffe wird um so größer, je stärker sie dem von den europäischen Integrationsbemühungen ausgehenden Preisdruck ausgesetzt wird. Mit der Entfernungsstaffel und Mengenstaffel allein können, wie noch zu zeigen sein wird, diese Folgen einer Einebnung der horizontalen Klassenzielten Maßnahmen unmittelbar und weniger mit den sogenannten gezielten Maßnahmen unmittelsbarer Subventionen und steuerlicher Entlastung.⁷⁾ Wenn es richtig wäre, was bis ins letzte Jahrzehnt immer wieder auch aus Eisenbahnkreisen zu hören war, daß die oberen Klassen das Defizit der billigeren Beförderung der unteren Klassen und vieler Ausnahmetarife zu tragen hätten, wäre mit dem Einbruch des Kraftwagens in die oberen Klassen längst eine Verteuerung der Tarife der unteren Klassen unvermeidlich geworden, welche die tatsächliche Tarifierhöhung weit übertroffen hätte. Durch verschiedene Untersuchungen ist inzwischen klargestellt, daß auch die unteren Klassen und namentlich der Kohleausnahmetarif 6 B 1, zu dem zur Zeit 40% des gesamten Güterverkehrsvolumens der Bundesbahn gefahren werden, und auch andere wichtige Ausnahmetarife seit je erhebliche Gewinne abwarfen, daß also insoweit dem Grundsatz der Abstufung nach Wert und Belastbarkeit auch schon in früheren

⁷⁾ Mit diesem Frachtausgleich mag es auch zusammenhängen, daß die eisenverarbeitende Industrie sich in letzter Zeit an der Erhaltung einer ausgeprägten WS weniger interessiert zeigt.

⁸⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen des Verfassers in dem Aufsatz „Staatliche oder private Ausgleichskassen (Subventionen) als Ersatz für den Kostenausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen?“ in „Raum und Verkehr“, Band IV der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Zeiten nur unzulänglich Rechnung getragen war.⁹⁾ Wie jede Senkung der oberen Klassen auf die unteren zurückwirft, zeigt neuerdings Norwegen, wo ab 1. Juli 1957 die höchste Wagenladungsklasse 4 und die niedrigste Wagenladungsklasse U ohne Ersatz aufgehoben wurden. Die jetzt beabsichtigte Abstufung der oberen Klassen auf D kostet die Bundesbahn 30 Mio DM. Dies muß durch eine Erhöhung des neuen Sockels aller Klassen um 1%, d. i. also mit Mehreinnahmen von 30 Mio DM vor allem aus den Klassen D—G und den zugehörigen Ausnahmetarifen, erkauft werden. Die Einnahmen aus diesen Tarifen sind die tragenden Stützen der Haushaltsrechnung der Bundesbahn überhaupt geworden. Um so weniger dürfte bestritten werden können, daß ein niedrigerer — und damit im übrigen „kostengnäherer“ — Ansatz etwa der Kohletarife die volkswirtschaftliche Integration und Ergiebigkeit wesentlich gefördert hätte oder fördern würde; gründen doch z. B. eine Anzahl sehr aktueller Kanalprojekte auf solcher Zielsetzung. Nicht zuletzt sprechen eigenwirtschaftliche Ueberlegungen im Sinne der Erfassung des Grenzinteresses — zur besseren Auslastung der Kapazität und Verbilligung der Einzelleistung — für die Wahrung des Belastbarkeitsprinzips bei wichtigen Roh- und Verarbeitungsgütern. Nach der klassischen Theorie, die allerdings wohl niemals ganz realisiert war, sollten sie in den unteren Tarifklassen ja nur die zusätzlichen Mehrkosten, nicht die Fix- oder Stammkosten der Beförderung zu tragen haben.

Die Mengen- und Einnahmenanteile der einzelnen Klassen bei Schiene und Straße

Es ist klar, daß das sogenannte Grenzinteresse durch Abstufung der Tarife um so mehr aktiviert werden kann, je größer absolut und relativ die Mengen sind, die in den oberen Klassen befördert werden. Um dem Leser eine Vorstellung des mengenmäßigen Spielraums eines solchen Ausgleichs, so weit dafür überhaupt die Wertstaffel herangezogen werden konnte oder könnte, und zugleich der stetig zunehmenden Kraftwagenkonkurrenz zu vermitteln, folgt eine Uebersicht über die Beförderungsmengen und Einnahmen in verschiedenen Jahren, bezogen auf Eisenbahn und Kraftwagen, wie sie aufgrund unzulänglicher Unterlagen gefertigt werden konnte.

Mengen in Mio t
(auf- und abgerundet)

| | 1935 | | | 1937 | | | 1953 | | | 1954 | | | 1955 | |
|----------------|------|-------|------|------|------|-------|------|-------|-------|------|-------|-----|------|------|
| | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. |
| A | 5,6 | nicht | 3,3 | 1,4 | 4,7 | 2,2 | 1,8 | 4,0 | 3,0 | 3,2 | 6,2 | | | 4,3 |
| B | 4,9 | erz | 2,7 | 1,8 | 4,5 | 1,7 | 2,1 | 3,8 | 2,1 | 3,8 | 5,9 | | | 4,4 |
| C | 8,3 | faßl | 6,6 | 1,9 | 8,5 | 4,7 | 2,2 | 6,9 | 5,0 | 3,3 | 8,3 | | | 4,3 |
| D | 10,8 | | 10,5 | 2,0 | 12,5 | 10,3 | 2,3 | 12,6 | 10,8 | 5,0 | 15,8 | | | 5,9 |
| E | 3,8 | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | | | 0,7 |
| F | 48,3 | | | | | 35,1 | 2,6 | 37,7 | 30,4 | 4,0 | 34,4 | | | 6,6 |
| G | 20,0 | | | | | 10,9 | 0,3 | 11,2 | 11,1 | 0,7 | 11,8 | | | 0,9 |
| AT 238,6 | | | | | | | | | | | | | | |
| (Reichsgebiet) | | | | | | 154,3 | 7,5 | 161,8 | 132,9 | 13,6 | 146,5 | | | 16,6 |
| (Bundesgebiet) | | | | | | | | | | | | | | |

⁹⁾ Darauf muß auch gegenüber Einwendungen hingewiesen werden, die besagen, daß die Kohlefracht nach dem Krieg stärker gestiegen sei als der Kohlepreis und daß insoweit die Beschwerden über die hohe Fracht unberechtigt seien. Die Kohlefracht war und ist, so läßt sich antworten, schon seit Jahrzehnten zu hoch. Daß der Kohlepreis trotz staatlicher Ueberwachung nach 1945

Einnahmen in Mio t
(auf- und abgerundet)

| | 1935 | | | 1937 | | | 1953 | | | 1954 | | | 1955 | |
|----------|-------|-------|------|-------|------|-----|------|--------|-------|--------|----|-----|-------|----|
| | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. | Sa. | E. | K. |
| A 106 | nicht | 78,9 | 38,9 | 117,8 | 71 | 71 | 142 | 78,5 | 126,5 | 205,0 | | | 165 | |
| B 85 | er= | 61,5 | 44,5 | 106,0 | 47 | 87 | 134 | 54,1 | 128,5 | 182,6 | | | 160 | |
| C 99 | faßt | 118,5 | 40,8 | 159,3 | 91 | 85 | 176 | 87,0 | 119,4 | 206,4 | | | 155,7 | |
| D 107 | | 137,4 | 25,9 | 163,3 | 174 | 76 | 250 | 163,9 | 138,8 | 302,7 | | | 178,1 | |
| E 32 | | | | | 3 | 3 | 6 | 8,6 | 13,1 | 21,7 | | | 21,2 | |
| F 256,3 | | | | | 401 | 55 | 456 | 318,2 | 90,4 | 408,6 | | | 142,6 | |
| G 61 | | | | | 89 | 4 | 93 | 88,1 | 10,3 | 98,4 | | | 13,9 | |
| AT 985,6 | | | | | 1802 | 164 | 1966 | 1468,6 | 278,0 | 1746,6 | | | 337,8 | |

(Reichsgebiet)

(Bundesgebiet)

Ein Versuch, aus verschiedenen Quellen die Anteile zu erfassen, welche die Klassen A—C (ohne Stückgut) nach Mengen und Einnahmen in den Jahren seit 1924 aufweisen, führte zu folgendem Ergebnis:

| Jahr | Eisenbahn | | Kraftwagen | |
|------|-----------|-----------|------------|-----------|
| | Mengen | Einnahmen | Mengen | Einnahmen |
| 1924 | 26,9 % | 50,1 % | | |
| 1928 | 20,6 % | 40,2 % | | |
| 1929 | 18,4 % | 39,7 % | | |
| 1934 | 18,5 % | 38,3 % | | |
| 1935 | 18,6 % | 38,9 % | | |
| 1937 | 14,7 % | 30,2 % | | |
| 1938 | 14,5 % | 29,6 % | | |
| 1948 | 11,0 % | 26,0 % | 70,3 % | |
| 1951 | 15,1 % | 25,2 % | 44,3 % | 56,7 % |
| 1952 | 13,2 % | 23,9 % | 51,9 % | 63,7 % |
| 1953 | 13,2 % | 23,9 % | 55,6 % | 65,3 % |
| 1954 | 17,2 % | 28,0 % | 50,4 % | 59,5 % |
| 1955 | | | 50,0 % | 57,5 % |
| 1956 | 18,7 % | 32,0 % | | |

Auch wenn einzelne Relationszahlen nicht ganz zutreffen oder durch die endgültigen Ergebnisse der jeweiligen Stufenstatistik korrigiert werden sollten, bleibt doch als wesentlicher Gesamteindruck, daß seit 1952 sich der Anteil der oberen Klassen im Eisenbahngüterverkehr von 13,2 auf 18,7 % nach den Gewichten und von 23,9 auf 32 % nach den Einnahmen gehoben hat, während ihr Anteil seit 1953 im Güterfernverkehr gesunken ist trotz erheblicher Zunahme der absoluten beförderten Mengen sowohl bei der Bahn als auch beim Güterfernverkehr seit 1952 abgenommen hat. Andererseits sind im Güterfernverkehr, wie ein Vergleich der statistischen Ausweise dieses Verkehrs ergibt, die Anteile der unteren Tarifklassen erheblich angestiegen, so die Klasse D von 10,9 % auf 13,1 % nach den

so stark anstieg, dafür können eine ganze Reihe Gründe geltend gemacht werden, die mit der besonderen Situation des Kohlebergbaus nach dem Krieg zusammenhängen. Im übrigen hat sich beim revierfernen Bozieher der Anteil der Kohlefracht vor allem durch den Ausfall mitteldeutscher Lieferungen und die Verlagerung auf die entferntere Ruhr gegenüber der Vorkriegszeit nicht unwesentlich erhöht.

Mengen und von 12,1 % auf 14,3 % nach den Einnahmen. Die Steigerungsquote für die Klasse F ist durch die Zahlen 9,6 % und 14,7 % bei den Mengen sowie 7,7 % und 11,4 % bei den Einnahmen bezeichnet.

Für eine vergleichende Untersuchung aus dem letzten Zeitabschnitt kann leider nur das Jahr 1954 herangezogen werden. Nur hierfür wären die Ziffern der Stufenstatistik, die von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vorbildlich schon wenige Monate nach Jahresende ausgewiesen werden, auch für die Eisenbahn, die sie bis heute noch nicht offiziell bekanntgegeben hat, zu ermitteln. Dabei muß hinzugefügt werden, daß insofern noch unvergleichbare Daten aneinandergereiht werden, als beim Straßenverkehr der Verkehr bis 50 km nicht erfaßt ist.

Wie ein Vergleich der Jahre 1935 und 1954 ergibt, hat der Anteil der drei oberen Klassen bei der Schiene zwischen 1935 und 1954 gar nicht so abgenommen, wie man zunächst auch im Hinblick auf die Beschwerden der Bahn annehmen möchte. Nach den Ziffern, die für 1934 vorliegen, betrug der Mengenanteil der Klassen A—C (von den Wagenladungen der Regeltarife) 18,5%; 1954 waren es 17,2%. Stärker war aus bekannten Gründen der anteilmäßige Rückgang der Einnahmen, und zwar von 38,8% auf 28%. Angenommen, die Indices der drei oberen Klassen — heute bei 141—173 gegenüber 1936 — hätten sich genau so gehoben wie der Index der Klasse G (= 235) und der Verkehr hätte sich trotzdem auf der bisherigen Höhe halten lassen, so läge der Einnahmenanteil heute wohl mindestens auf gleicher Höhe wie 1936.

Ergänzt man die Ziffern durch die bei A—C zum Teil wesentlich größeren absoluten Mengen und entsprechenden Anteil des Kraftverkehrs und errechnet man den Anteil der einzelnen Wagenklassen am Gesamtverkehr, so kommt man zu einem Mengenanteil der drei oberen Klassen von 25,6% und einem Einnahmenanteil von 41,6%. 1924, also 30 Jahre früher, erzielten die Klassen A—C bei der Deutschen Reichsbahn einen Mengenanteil von 26,9% und einen Einnahmenanteil von 50,1%. Damals galt eine Wertklassenspanne von 100 : 26. Sie erklärt im wesentlichen den höheren Einnahmenanteil. Andererseits dürfte die Konjunkturlage von 1954 die erst schwach anlaufende Welle des Jahres 1924 bei weitem übertroffen haben, was insofern wichtig ist, als der Anteil der Massengüter bei steigender Konjunktur stärker anzuwachsen pflegt als derjenige der Fertigfabrikate.

Dabei sind allerdings 2 Fehlerquellen zu beachten. Die eine rührt, wie schon gesagt, aus der mangelnden Vergleichbarkeit mit dem gewerblichen Güterfernverkehr, dessen Daten die Entfernungen bis 50 km nicht berücksichtigen; die andere beruht darauf, daß die Zunahme des Werkverkehrs seit 1934 nicht in die Rechnung einbezogen ist. Aus dem Aufsatz von Joachim Gährs „Zur Frage einer Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs“,¹⁰⁾ sind der interessierten Öffentlichkeit einige Zahlen bezüglich des Jahres 1955 bekannt geworden, welche beiden Fehlerquellen Rechnung tragen. Nach Wegfall der Entfernungen bis zu 50 km bei der Bahn und unter Hinzurechnung der Leistungen des Werkverkehrs ist das Uebergewicht des Kraftverkehrs in den 3 oberen Klassen noch wesentlich größer als in den obigen Uebersichten. Zum Teil, so bei der Klasse B, überwiegen allein schon die Beförderungsmengen des Werkverkehrs diejenigen der Eisenbahn. Trotzdem betragen die Anteile der Klassen A—C bei der Eisenbahn noch immer 16,3% ihrer Mengen und 26,7% ihrer Einnahmen

¹⁰⁾ „Schiene und Straße“ 1956 (Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH., Dortmund).

aus dem Verkehr der Regelklassen (Wagenladungen) über 50 km. Rechnet man die Anteile von Eisenbahn, Güterfernverkehr und Werkfernverkehr zusammen, so lauten die entsprechenden Ziffern 31,1% bzw. 44% (vom Gesamtverkehr). Mindestens in den Entfernungen über 50 km hat sich danach der *Mengenanteil* der 3 oberen Klassen gegenüber 1924 nicht unerheblich erhöht, was dem allgemeinen Trend zur Verfeinerung der Produktion entspräche. Aus diesem Grund könnten heute, wenn die Voraussetzungen von 1924 vorlägen, die oberen Klassen wesentlich mehr zum Kostenausgleich beitragen, als es 1924 und vorher der Fall war. Die Ausgleichsmöglichkeiten würden auch dadurch verstärkt, daß, wie ein Blick auf die Preisentwicklung zeigt, die Fertigfabrikate mit zunehmender Verfeinerung und Arbeitsintensität dem Preisindex wichtiger Güter der unteren Klassen mehr oder weniger weit vorausgeeilt sind.

Die Aushöhlung der Ausgleichsrechnung im zunehmenden Wettbewerb der Verkehrsträger hat diese Möglichkeiten verschüttet. Unverändert ist gleichwohl bei allen Verkehrsmitteln das Streben nach größtmöglicher Auslastung ihrer Kapazität als Urmotiv für die Einführung der Wertstaffel und unverändert, ja durch die neue europäische Entwicklung unterstrichen, ist das volkswirtschaftliche Erfordernis weitestgehender Integration durch billige Rohstofflieferungen, so sehr auch die Wertstaffel für den Versand oder Bezug von Fertigfabrikaten in der Frage des „quasi Zollschutzes“ oder, anders ausgedrückt, der Abschirmung des engeren Marktes angesichts der oben dargestellten Entwicklung an Terrain verloren haben mag. Die Konsequenzen der Ausnutzung der Atomenergie, etwa für die Kohlelieferungen, sind noch nicht abzusehen und bleiben daher einstweilen außer Betracht.

Die verkehrspolitischen Einwendungen

Dies ist in skizzenhafter Zeichnung der volkswirtschaftliche Rahmen, in dem sich eine Studie über die Wertstaffel, — die keineswegs den Anspruch erhebt, die ganze Problematik auszuschöpfen —, mit den aktuellen und handfesten Einwendungen aus dem engeren Bereich der Verkehrspolitik auseinanderzusetzen hat. Sie gipfeln in der Feststellung, die Anwendung der Wertstaffel setze ein Monopol, mindestens eine Verbundwirtschaft im Verkehr voraus. Beides passe nicht in unsere Marktwirtschaft und sei nur mit „dirigistischen“ Mitteln erreichbar, die abzulehnen seien.

Die auf einem Kostenausgleich in Verbindung mit dem Belastbarkeitsgrundsatz basierenden Tarife der Wertstaffel seien außerdem besonders in den oberen Klassen nicht kostennah und verhinderten daher eine verkehrs- und volkswirtschaftlich erwünschte Aufgabenteilung der Verkehrsträger. Und schließlich: Die volkswirtschaftlichen Vorzüge der Wertstaffel seien im übrigen auch durch eine entsprechende Ausgestaltung der *Mengen- und Entfernungsstaffel*, die noch dazu dem Grundsatz der Kostenorientierung der Tarife gerecht werde, erreichbar.

„Kostennäherer“ Ersatz durch Entfernungs- und Mengenstaffel

Um mit dem letzten Einwand zu beginnen: Wäre er richtig, dann bedürfte es keiner weiteren Erörterung, ob die anerkannten, im allgemeinen so positiven Wirkungen der Wertstaffel den auf eine Liberalisierung des Verkehrswesens drängenden Interessen geopfert werden sollen und können. Leider ist dem nicht so. Was zunächst die Entfernungsstaffel angeht, so ist unbestritten, daß Wert- und Entfernungsstaffel eng miteinander zusammenhängen. Je mehr sich

die Wertstaffel von dem Grundsatz der Tarifanpassung an die Belastbarkeit entfernt und je geringer sie ausgeprägt ist, desto notwendiger erscheint als Korrektiv eine nach Klassen differenzierte, d. h. bei den unteren Klassen stärker und bei den oberen weniger ausgeprägte Entfernungsstaffel.

Tatsächlich ist dieses Korrektiv schon anlässlich der Tarifänderung von 1950 durch die sogenannte Halbierung der Krisenzuschläge bei den unteren Klassen eingeführt worden. Inzwischen ist fast allgemein anerkannt, daß der damals beschrittene Weg, obwohl zunächst umstritten, grundsätzlich richtig war und daß man ihn weitergehen sollte, wenn es nicht mehr möglich ist, die Wertstaffel wieder zu dehnen. Man muß sich aber vor der Meinung hüten, als ob es möglich sei, damit auch die vollen Wirkungen der früheren Wertstaffel zu erzielen. Es ist leicht nachzurechnen, daß allein zur Erhaltung des gleichen Wettbewerbsraumes etwa eines Unternehmens in Regensburg mit hohem Kohlenbedarf, das seine Erzeugnisse nach der Tarifklasse B 10 verschickt, eine 20%ige Ermäßigung des 6 B 1 auf die Entfernung von 595 km nötig wäre. Eine solche Verschärfung der Entfernungsstaffel in den unteren Klassen erscheint kaum vorstellbar, es sei denn, sie werde mit einer noch größeren linearen Anhebung erkaufte.

Etwas mehr kann mit einer Verschärfung der *Mengenstaffel* korrigiert werden, immer unter der Voraussetzung, daß es gilt, einen engeren Markt gegen eine standortbegünstigte Konkurrenz zu verteidigen. Man denkt dabei an eine Ermäßigung des Versandes in großen Mengen, so wie sie jetzt durch die Einführung der 20-to-Klasse vorgesehen ist, und an eine Verteuerung des Versandes in kleinen Mengen, die in der 10-to-Klasse bei F und G in Zukunft 20% (anstatt bisher 5—10%) und in der 5-to-Klasse 40% bzw. 50% (anstatt bisher 10—40%) betragen soll. Vorausgesetzt, daß der kohleferne Produzent größere Mengen von Rohstoffen nach den Klassen F und G oder von Kohle nach AT 6 B 1 bezieht, und daß sowohl er wie sein standortbegünstigter Konkurrent das Erzeugnis in B 5 verschickt, kann die jetzt vorgesehene Planierung der Klassen A—D ausgeglichen werden. (Dabei ist selbstverständlich angenommen, daß das Halbzeug und sonstige Rohstoffe zu den gleichen Bedingungen — Kosten — bezogen werden, zu denen der kohlenahe Produzent sie erhält). Dieser Ausgleich ist aber schon dann hinfällig, wenn der kohleferne Erzeuger von einem Bezug in der neuen 20-to-Klasse keinen Gebrauch machen kann oder wenn er und sein Konkurrent ihre Fabrikate statt in der 5-to-Nebenklasse in der 10-to- oder 15-to-Klasse zum Versand bringen. Während die beschriebene Wirkung der Wertstaffel allen rohstoffernen Frachtzählern ohne Rücksicht auf die Frachtmengen zugutekommt, kann der Versuch eines Ersatzes durch eine verstärkte *Mengenstaffel* nur unter besonderen Bedingungen gelingen. Wenn diese nicht erfüllt sind, d. h. wenn der revierabgelegene Frachtzähler seine Rohstoffe nicht in der billigsten Wagenladungsklasse bezieht und der reviernahe die Fertigerzeugnisse unter Inanspruchnahme einer billigeren als der 5-to-Klasse verschickt, können mit dem Korrektiv einer kostennäheren *Mengenstaffel* die negativen Wirkungen einer weiteren Pressung der Wertstaffel sogar verschärft werden.

Anders ist es in den Fällen, in welchen den Lieferanten an einer Erweiterung des Marktes auf weite Entfernungen gelegen ist. Eine Verteuerung der Nebenklassen belastet sie um so mehr, je weniger sie diese durch günstige Standortbedingungen aufzuwiegen vermögen. Im Hinblick auf die Tarifpläne der Bundesbahn kann ihnen höchstens die Verteuerung der Nahfrachten zugute kommen, wenn der Konkurrent wichtige Rohprodukte, z. B. Kohle, auf nahe Entfernungen bezieht.

Die einschränkenden Bemerkungen bezüglich eines Ersatzes der Wertstaffel durch eine Verschärfung der Mengenstaffel gelten nicht für die von Schulz-Kiesow¹¹⁾ empfohlenen sogenannten Verteilertarife. Sie sollen für Sendungen wirksam werden, die auf einer mindestens 300 km langen Teilstrecke bis zum Verteilerort als geschlossene Züge oder Wagengruppen laufen. Ihre Mengenstaffelermäßigung ginge über die neue Ermäßigung für die 20 to hinaus. Die nach dem Verteilerort anfallende Reststrecke hätte auf keine andere Vergünstigung Anspruch als die der Durchrechnung der Entfernungsstaffel für die ganze Strecke. Trotz einer gewissen Begünstigung, die demgemäß dieser Verteilertarif für Knotenpunkte mit sich brächte, scheint er ein probates Mittel, um die nachteiligen Folgen einer Planierung der oberen Klassen für revierferne Gebiete abzuschwächen.

Auch das nächste Argument, die Wertstaffel sei kostenfremd, ihre Beibehaltung schädige und verzerre die Wettbewerbssituation und damit eine vernünftige Arbeitsteilung der Verkehrsträger, hält, so global behauptet, einer Nachprüfung nicht stand. Daß und aus welchen Motiven die Wertstaffel eigenwirtschaftlich angelegt ist, wurde schon oben (S.) dargestellt. Auch Autoren wie Spieß, der langjährige Tariftheoretiker der Reichsbahn, und Reichsbahndirektor Tecklenburg, der über „Die Bedeutung der Selbstkostenrechnung für die Tarifbildung“ in früheren Aufsätzen, so in Heft 15 der Zeitschrift „Die Reichsbahn“ vom 8. April 1931, wiederholt geschrieben hat, befassen sich mit dieser eigenwirtschaftlichen Anlage der Wertstaffel. Der Unterschied zwischen der mittelbaren Selbstkostenrechnung und der unmittelbaren, die man heute allgemein im Auge zu haben scheint, wird durch folgendes Zitat, das dem Aufsatz von Tecklenburg „Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung“¹²⁾ entnommen ist, veranschaulicht:

„Es bedarf keiner weiteren Erörterung, daß dieses Ziel“ — d. i. der Verkehrswerbung — „nicht erreichbar ist mit einem Tarif, der als reiner Selbstkostentarif aufgebaut ist auf dem Grundsatz: jede einzelne Beförderungsleistung hat die durch sie entstehenden vollen Selbstkosten einschließlich eines gewissen Nutzens, aber auch nur diese, zu decken. Das würde für zahlreiche Güter eine nicht tragbare Belastung bringen und somit deren Ausschluß von dem Eisenbahntransport bedeuten.“

In dem Sinne der Verkehrswerbung kann vielmehr nur dann erfolgreich gearbeitet werden, wenn der Tarif sich aufbaut auf den grundsätzlichen Gedanken des Werttarifs; wonach tragfähige Güter den Anteil an den vollen Selbstkosten und den unentbehrlichen Nutzen, den weniger tragfähige nicht auf sich nehmen können, mit übernehmen müssen, und wenn ferner Bewegungsfreiheit gewährt ist, damit erforderlichenfalls durch billigste Preisstellung Verkehr für die Eisenbahnen gewonnen werden kann. Die Voraussetzung dafür, daß die hiermit angestrebte Verkehrsmehrung für die Eisenbahn von Vorteil ist und Nutzen bringt, bleibt, daß der neue Verkehr zum mindesten Mehreinnahmen erbringt, die über die durch ihn verursachten Mehraufwendungen hinausgehen.

Hieraus geht hervor, daß bei der Kalkulation der Eisenbahn der Begriff der Selbstkosten nicht so aufgefaßt werden darf, daß er für die einzelnen Beförderungsleistungen eindeutig bestimmte Wege festlegt: die Selbstkosten-

¹¹⁾ „Die Mengenstaffel und ihre Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“ (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23. Jahrgang, Heft 2, S. 79 ff.).

¹²⁾ „Die Reichsbahn“, Heft 39, vom 7. 10. 1925.

ermittlung muß vielmehr in Abstufungen, beginnend bei den vollen Selbstkosten bis hinunter zu einer untersten Grenze, Richtpunkte angeben, nach denen die Verwaltung ihre tarifpolitischen Maßnahmen den besonderen Bedürfnissen und Verhältnissen anpassen kann.“

Von einer Kostenfremdheit der Wertstaffel kann bei dieser Betrachtungsweise wohl nicht die Rede sein. Ebenso wenig bei einer wissenschaftlichen Untersuchung, wie sie etwa von Prof. Dr. Jürg Niehans in einem Aufsatz „Preistheoretischer Leitfaden für Verkehrswissenschaftler“¹³⁾ angestellt ist. Dort wird Seite 301 ausdrücklich begründet, warum bei jedem Verkehrsmittel „auch reines Erwerbsstreben zur Werttarifizierung führt, die Berufung auf gemeinwirtschaftliche Rücksichten somit nicht nötig ist.“ Allerdings wird, wovon gleich noch zu sprechen sein wird, die nach der sogenannten Komplementaritätsregel zustandekommende Werttarifizierung durch die sich nach der Substitutionsregel ergebende Konkurrenztarifizierung eingeschränkt.

Aus alledem kann abgeleitet werden, daß auch die Wertstaffel kostenorientiert ist, nur nicht im Sinne eines unmittelbaren, sondern mittelbaren Zusammenhangs zwischen Preisen und Kosten, und zwar auf dem Umweg über eine durch Anwendung des Belastbarkeitsprinzips erreichte bessere Auslastung. Demgegenüber wird nun meist die Auffassung vertreten, solche Betrachtungen seien müßig; es habe keinen Sinn mehr, die günstigen betriebs- und volkswirtschaftlichen Wirkungen der Wertstaffel, auch wenn man sie anerkenne, zu verteidigen; denn ihre Anwendung sei an ein Monopol gebunden. Der Einwand trifft in dieser Form nicht zu. Das Auftreten eines Wettbewerbers löscht die eigenwirtschaftliche Anlage der Wertstaffel nicht aus; es hat nur zur Folge, daß von Fall zu Fall zwischen den Vor- oder Nachteilen der Anwendung des Grundsatzes von der Tragfähigkeit oder der Betätigung eines gebundenen Preiswettbewerbs, m. a. W. der Komplementaritäts- oder Substitutionsregel, abgewogen werden muß. Die Erfahrungen der letztvergangenen Jahre legen mindestens die Frage nahe, ob die Vorteile, genauer gesagt: die geringeren Verluste, die sich die Bahn aus einer neuen Ermäßigung der oberen Klassen errechnet, nicht mehr als wettgemacht werden durch Verluste an Transportgut, das der Kraftwagen aus dem Bereich der Massengüter auf sich gezogen hat und noch ziehen wird. Während die Rendite des Kraftwagens aus den oberen Klassen immer geringer geworden ist, macht die Verteuerung der Tarife der unteren Klassen die Beförderungsleistungen für Güter dieser Klassen bei geeigneter Transportauswahl und Intensivierung des Umschlags immer rentabler. Nach dem Prinzip „großer Umschlag, kleiner Nutzen“ kann die Beförderung von Gütern der jetzigen Klassen D—G, u. a. durch Vereinfachung der Lade- und Abladevorgänge, Beschleunigung des Umschlags und Verdichtung des Verkehrs für den Kraftwagen um vieles einträglicher werden als der Transport von A—C-Gütern, die in wesentlich kleineren Mengen angeboten werden.^{13a)}

¹³⁾ „Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik“, Nr. 4, Jahrgang 1956.
^{13a)} Vergl. hierzu die Angaben auf S. 48 über die erhebliche Zunahme des Kraftwagengüterfernverkehrs in den unteren Klassen.

Nebenklassen aufkommen¹⁴⁾ Eine gewisse unmittelbare Kostenorientierung, wenn auch bestimmt nicht in dem Ausmaß der Klassenspanne von 100 : 26, ist ja nach Untersuchungen von Pirath und Linden¹⁵⁾ schon immer vorhanden gewesen. Heute muß man sogar zweifeln, ob die Einnahmen aus solchen Restposten der oberen Klassen überall noch die Kosten des Schienenverkehrs decken. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Situation sich umkehrt oder schon umgekehrt hat, indem die Einnahmen aus den Beförderungsleistungen für die Massengüter zur Abdeckung der Kosten der teuren Beförderungsleistungen bei A—C-Gütern herangezogen werden. Mindestens liegt die Frage nahe, ob eine weitere Pressung der Spanne durch Wegfall der oberen Klassen die Transporte ihrer Güter im Schnitt nicht defizitär werden läßt. Wie in anderen Bereichen wäre es aus den angegebenen Gründen auch in puncto Wertstaffel kaum angebracht, die Erörterungen unter die Alternative „Gemeinwirtschaft oder Kostenorientierung“ zu stellen, noch weniger von einer Umkehrung des Grundsatzes der Belastbarkeit eine „optimale Verkehrsbedienung“ zu erwarten.

Folgendes kommt hinzu: Die dem gewerblichen Kraftwagen eigene Möglichkeit der Transportauslese bringt es mit sich, daß er sich nicht nur die Güter, sondern auch die Strecken aussuchen kann, die er befährt. Schon vor Jahren wurde für ihn eine im Durchschnitt 70—80%ige Auslastung errechnet, während diejenige der Bahn durch lange Zeit konstant mit 50% angenommen werden konnte. Durch die Entwicklung der letzten Jahre, so auch unter dem Druck der zusätzlichen Belastung des Verkehrsfinanzgesetzes, dürfte der Auslastungsgrad des Kraftwagens noch gestiegen sein, hingegen hat sich derjenige der Bahn vermindert. Soweit dem gewerblichen Kraftwagen noch gewisse Möglichkeiten vermehrter Auslastung verblieben, vermag er nicht nur zusätzliche Belastungen, sondern auch die Folgen von Tarifiermäßigungen im Verhältnis zur Eisenbahn durch größeren Umsatz abzufangen. Ähnliches muß in diesem Zusammenhang auch im Hinblick auf die zur Zeit so hoch gespannten Erwartungen gesagt werden, man könne mit der Entfaltung eines Preiswettbewerbs im Wege der Disparität schon eine „sinnvolle“, d. h. wohl volks- und betriebswirtschaftlich optimale Aufgabenteilung im Verkehrswesen herbeiführen und durch die Preis- bzw. Tariffdifferenz etwa auch die Höhe der Umschlagkosten aufwiegen, die bei einer Inanspruchnahme des Schienenverkehrs außerhalb der Gleisanschlüsse entstehen, von anderen „Fazilitäten“ des Kraftverkehrs ganz zu schweigen.

Von zwei Seiten ist somit der Spielraum der Bahn für eine weitere Kürzung der Wertklassenspanne — aus Wettbewerbsgründen — begrenzt. Außer den Kosten insofern, als die der Schiene noch verbliebenen Beförderungsleistungen für Güter der oberen Klassen sich stärker als je der Kostengrenze nähert, wenn nicht teilweise sie schon überschritten haben dürften, ist es die wohl noch kaum erschöpfte Möglichkeit, daß der Kraftwagen Mindereinnahmen infolge Tarifsenkungen durch eine Umsatzsteigerung aus besserer Auslastung ausgleicht. Immerhin war es ein maßgeblicher Vertreter der Bundesbahn selbst, der in dem oben erwähnten Aufsatz „Zur Frage einer Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Ver-

¹⁴⁾ Vgl. hierzu u. a. den Aufsatz von Schulz-Kiesow „Die Mengensstaffel in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“ (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23. Jahrgang, Heft 2, S. 80 u. 98).

¹⁵⁾ Dr. W. Linden: „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“ (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 21. Jahrgang, Heft 4, Seite 232 ff.).

kehrsbedienung“¹⁶⁾ dem Zweifel Ausdruck gegeben hat, ob „dem völlig verfälschten Wettbewerb“ angesichts des großen von ihm errechneten Einnahmenvorsprungs des gewerblichen Kraftwagens gegenüber der Bahn (in Höhe von über 2 Pfennig je Tonnenkilometer) mit einer weiteren Zusammendrängung der Wertstaffel erfolgreich begegnet werden kann. Gährs stellt dort fest: „Eine völlige Streichung beispielsweise der Klassen A—C würde unter Zugrundelegung der Mengen des Jahres 1955 lediglich zur Folge haben, daß sich der Einnahmenvorsprung des Lastkraftwagenfernverkehrs um rund 41 Mio DM auf rund 482 Mio DM verringern würde.“ Dabei ist Gährs auf die Kostenfrage gar nicht näher eingegangen. Hätte er es getan, so wäre sein Urteil wohl noch skeptischer ausgefallen.

Was andererseits als Tatbestand und Problem nicht wegdiskutiert werden kann, ist immer wieder die besondere Anfälligkeit eines mit Wertstaffel und Gesamtkostenausgleich operierenden großen Verkehrsträgers gegenüber einem Wettbewerber, der diesen Kostenausgleich nur im Rahmen viel kleinerer Einzelbetriebe kennt und nötig hat und der sich den Transport nach Gütern und Strecken auszusuchen vermag und der sich den Transport nach Gütern und Strecken auszusuchen vermag. Für ihn muß daher eine mehr oder minder große Wertklassenspanne zusammen mit der Gleichheit der Tarife im Raum immer einen Anreiz bilden, sich seine Rendite ohne Rücksicht auf die Ausgleichserfordernisse des öffentlichen Verkehrs gerade dort zu holen und zu erhöhen, wo das auf das ganze Staatsgebiet sich erstreckende Großunternehmen bisher die Hauptüberschüsse erzielte, um damit unrentable oder weniger rentable Beförderungsleistungen zu finanzieren. Diese ergeben sich zum größten Teil aus den sogenannten gemeinwirtschaftlichen Auflagen (Beförderungs-, Betriebs-, Fahrplan- und Tarifpflicht), die vielleicht gelockert, aber aus Gründen des öffentlichen Interesses sowohl dem Schienen- als auch dem Straßenverkehr (bei letzterem dem Personenverkehr) nie ganz abgenommen werden können. Außer der verbilligten Beförderung bestimmter Personenkreise und einem in die Hunderte von Millionen gehenden Fehlbetrag aus dem Personenverkehr beinhalten diese Auflagen beispielsweise die Bewältigung der großen Leerläufe im unpaarigen Massengutverkehr — er ist auf der Schiene während der letzten Jahre im Wettbewerb der übrigen Verkehrsmittel noch unpaariger geworden¹⁷⁾ — oder die Billige Beförderung auf schlecht ausgelasteten Strecken (Nebenbahnen) oder die Beibehaltung bestimmter Ausnahmetarife. Die Wertstaffel bezeichnet in diesem Kostenausgleich nur einen kleineren, wenn auch optisch in früheren Jahren mehr als andere Ausgleichsmöglichkeiten hervortretenden Sektor.

Einebnung der Wertklassenspanne, Aufgabenteilung und sozialer Verkehrskostenausgleich

Solange die Aufrechterhaltung dieses zunächst auch eigenwirtschaftlich begründeten Ausgleichs im öffentlichen Interesse für nötig gehalten wird, wäre die Annahme abwegig, man könnte nur oder überwiegend mit dem problematischen Uebergang von einer mittelbaren zur unmittelbaren Kostenorientierung einer vernünftigen Aufgabenteilung im Verkehrswesen viel näher kommen. Immer muß dabei dem noch rentablen Verkehr eine Differentialrente bleiben, der den nicht

¹⁶⁾ a. a. O., S. 52.

¹⁷⁾ Im Schienenverkehr Bayerns mit außerbayerischen Gebieten war das Verhältnis vom Empfang zum Versand im Jahre 1938 1,3 : 1, 1951 2,9 : 1 und 1954 3,7 : 1.

ebenso verpflichteten Verkehrsmitteln den Wettbewerb erleichtert. Hält man diesen Wettbewerb in seiner heutigen Form für unabdingbar, dann wäre es schon wesentlich realistischer, dem Schweizer Vorbild zu folgen und eine staatliche Dauersubvention für das oder für die Verkehrsmittel vorzusehen, von denen man weiterhin die Leistung unverzichtbarer öffentlicher Verkehrsdienste erwartet.¹⁸⁾

Damit würde man sich auch nicht dem Vorwurf aussetzen, daß man die nachteiligen Folgen der stärkeren Orientierung der Tarifpolitik nach Wettbewerb und Kosten ausgerechnet den Verkehrsnutzern in den rohstoff- und markt- abgelegenen Gebieten sowie den mittleren und kleineren Verladern und Frachtzählern aufbürde. Wenn es nicht mehr möglich ist, die unverzichtbaren öffentlichen Verkehrsdienste in der bisherigen Form aus dem Kostenausgleich der Verkehrsnutzer u. a. nach dem Grundsatz der Belastbarkeit zu subventionieren, so sei es aus Gründen der allgemeinen Staatsraison eher vertretbar, sie der Allgemeinheit anstatt den wirtschaftlich schwächeren Verkehrsnutzern oder Frachtzählern anzulasten. Nach Ansicht des Verfassers wäre eine derartige Subvention öffentlicher Verkehrsdienste, die ja in Frankreich und Italien seit Jahren, wenn schon mit anderer Begründung üblich ist, zwar ein in der Theorie anzuerkennender Versuch, letzte und wesentliche Unterschiede der Startbedingungen auszugleichen; eine Dauerlösung der Verkehrskrise wäre indessen davon ebenso wenig wie aus einer Ausgleichsabgabe des Kraftverkehrs zu erwarten, soweit dieser nicht gemeinwirtschaftlich verpflichtet ist. Schon die Erfahrungen des Verkehrsfinanzgesetzes beweisen es: Der Kraftverkehr würde durch jede neue finanzielle Auflage nur noch mehr in die großen Verkehrsströme und ertragreichen Strecken gedrängt und würde dadurch nicht nur die Rentabilität des Schienenverkehrs durch verschärfte Konkurrenzierung der noch einträglichen Beförderungsleistungen erneut gefährden, sondern auch das Ziel einer ökonomischen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße immer weiter hinausrücken. Falls die Schiene dadurch gezwungen werden sollte, die Tarife der Massengüter der unteren Klassen noch stärker anzuheben, würde sie diesen Verkehr dem Kraftwagen noch reizvoller machen. Man ist versucht zu sagen, daß die „Schraube ohne Ende“ sich schon zu drehen begonnen hat, wobei das „ohne Ende“ ebenso auf den ständigen Trend zu einer Tarifierhöhung wie auf die zunehmende Entfernung von einer ökonomischen Arbeitsteilung und einer optimalen Verkehrsbedienungsüberhaupt bezogen werden kann. Nach den bisherigen Erfahrungen gehört jedenfalls nicht viel dazu, vorauszusehen, daß sich nach der Abstufung der oberen Klassen der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße noch stärker als bisher von den lukrativen Gütern auf die lukrativen Strecken verlagern und damit binnen kurzem auch die Tarifgleichheit im Raume gefährden muß.

Wettbewerb mit Subventionen oder Ausdehnung des Kostenausgleichs ohne Subventionen

Bei Fortsetzung einer überwiegend „kostenorientierten“ Tarifpolitik werden die verantwortlichen Instanzen der Bundesrepublik somit immer wieder der Grundfrage der derzeitigen Verkehrspolitik begegnen, von der der Deutsche Industrie- und Handelstag und andere Spitzenorganisationen noch 1950 und 1951 ausgingen und die mit den Worten „Verbreiterung des Wettbewerbs bei gleichzeitigen Subventionen“ oder „Verengung des Wett-

¹⁸⁾ Der Leser vergl. hierzu den Aufsatz „Das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmensfremder Lasten der Eisenbahn durch den Staat“ von Prof. H. R. Meyer, Bern. Erschienen im „Internationales Archiv für Verkehrswesen“, Nr. 10, Jahrgang 1957.

bewerbs ohne Subventionen“ ausgedrückt werden kann.^{18a)} Das viel mißbrauchte Schlagwort vom „Dirigismus“ hat diese Alternative während der letzten Zeit vernebelt. Doch auch das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesverkehrsministeriums von 1953 war noch von der Vorstellung bestimmt, man müsse im Rahmen des Möglichen alle Verkehrsmittel an einer gemeinwirtschaftlichen, weil ausgleichenden Verkehrsbedienungs teilnehmen.

Dies vorausgesetzt, hatte der Wissenschaftliche Beirat in seinen „Vorschlägen für eine Reform des deutschen Eisenbahngütertarifs“ gegenüber der allenthalben zu beobachtenden Tendenz der Eisenbahnen, „das Spannungsverhältnis der Klassen des Werttarifs abzuschwächen“, seiner Überzeugung Ausdruck gegeben, „daß zu einer gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik insbesondere eine Tarifbildung gehört, die die Dezentralisierung von Wirtschaft und Siedlung fördert. Diesem Ziel dient grundsätzlich“, so heißt es weiter in seinem Gutachten, „eine Tariffdifferenzierung im Sinne der sogenannten Wertstaffel. Jede Verringerung der Abstufung läuft auf eine Minderung des Dezentralisierungserfolges hinaus. Im Gegensatz zu den Vorgängen der letzten Jahre muß . . . eher eine Erweiterung als eine Zusammendrückung der Wertstaffel angestrebt werden.“ Der Wissenschaftliche Beirat hat damals vorgeschlagen, ein Spannungsverhältnis zwischen der ersten und der letzten Wagenladungsklasse des Regeltarifs von etwa 100 : 40 bei 200 km ins Auge zu fassen. Er hat sich zugleich für die Beibehaltung der 7 Wagenladungsklassen ausgesprochen mit der Begründung, daß es bei einer größeren Zahl von Klassen für die Bundesbahn leichter sei, sich an Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse anzupassen, und ferner, daß bei einer größeren Zahl von Klassen im Fall notwendig werdender Abtarifierungen große Sprünge eher vermieden und der Tarif besser auf die immer differenzierter gewordenen Wünsche und Notwendigkeiten der verladenden Wirtschaft abgestellt werden könne.

Die verkehrsordnenden Maßnahmen, die damals der Wissenschaftliche Beirat als Voraussetzung einer neuen Tarifpolitik bezeichnete, sind nur teilweise verwirklicht worden, so die Beseitigung bahnfremder Lasten, die Übernahme der anteiligen Fahrbahnkosten durch jedes Verkehrsmittel oder die Fortführung der technischen und organisatorischen Rationalisierung des Schienenverkehrs. Ausgeblieben ist die von ihm befürwortete Übertragung eines Kostenausgleichs auf dem Kraftwagenverkehr und die Einrichtung einer zentralen Stelle für die Berechnung und Einziehung der Frachtbeträge im Güterfernverkehr (S. 19—22 des Gutachtens). In dem trotz Hochkonjunktur verschärften Wettbewerb und Streit der Interessenten werden in der öffentlichen Meinung und auch bei Spitzenorganisationen der Wirtschaft, die noch vor 5 Jahren gegenteiliger Auffassung waren, derartige Maßnahmen heute als „dirigistisch“ diskriminiert und abgelehnt. Unter diesen Umständen scheinen sich heute auch manche Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats mit einer weiteren Einschränkung der Wertstaffel abzufinden, (was auch insofern nicht verwundern muß, als damals schon derselbe Beirat u. a. eine immer stärkere Nivellierung der Wertstaffel einschließlich der Ausnahmetarife für den Fall vorausgesagt hatte, daß auf die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben durch die Bundesbahn verzichtet und es ihr überlassen würde, nur diejenigen Aufgaben zu übernehmen, die ihr eine ausgeglichene Betriebsrechnung ermöglichen).

^{18a)} In dem Aufsatz „Staatliche oder private Ausgleichskassen als Ersatz für den Kostenausgleich gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienungs?“ (erschienen in „Raum und Verkehr“ Band I) hat der Verfasser dieses Thema ausführlicher abgehandelt.

verbessert, weil bei vielen Gütern der oberen Klassen die Preise weit über den durchschnittlichen Index gestiegen sind. Dadurch, daß diese Ausgleichsmöglichkeiten nicht mehr in Anspruch genommen werden, im Gegenteil das Tarifniveau für Massengüter unverhältnismäßig angehoben wird, begibt sich die deutsche und die europäische Wirtschaftspolitik eines der wirkungsvollsten Mittel für eine bessere Integration der deutschen und europäischen Wirtschaft.

4. Was nun den engeren Bereich der Verkehrs- und Tarifpolitik anlangt, so vermag eine entsprechende Ausgestaltung weder der Entfernungs- noch der Mengentaffel die Nachteile einer Pressung der Wertstaffel voll zu kompensieren. Bei der Verschärfung der Mengentaffel besteht im Gegenteil die Gefahr, daß vornehmlich die kleineren und mittleren Betriebe zusätzlich belastet werden. Noch weniger kann man die relative Minderung der Tarife der oberen Klassen damit begründen, daß sie mehr nach den Kosten zu orientieren seien, um die verkehrs- und volkswirtschaftlich erwünschte Aufgabenteilung der Verkehrsträger zu fördern. Die Tarife der oberen Klassen, durch lange Jahrzehnte über den globalen Kostenausgleich mittelbar kostenorientiert, wachsen im Gegenteil auf der Schiene mehr und mehr in einen unmittelbaren Kostenzusammenhang hinein. Mindestens ist bereits die Möglichkeit gegeben, daß die entsprechenden Beförderungsleistungen der Schiene, da sie zum guten Teil in Nebenklassen, sowie auf teuren Nebenbahnen und Nebenstrecken aufkommen, schon defizitär geworden sind und in paradoxer Umkehrung des ausgleichenden Grundsatzes der Belastbarkeit und einer so zu verstehenden Gemeinwirtschaftlichkeit von den unteren Klassen mitgetragen werden müssen.

Der Spielraum einer „Kostenorientierung“ der Gütertarife ist aber auch dadurch beengt, daß sich mit zunehmender Einebnung der Wertklassen der Wettbewerb des Kraftwagens weiterhin von den lukrativen Gütern auf die lukrativen Strecken verlagert. Statt sich stärker der Bedienung der Flächen anzunehmen, wird der Kraftwagen immer mehr gezwungen, den großstromigen Verkehr parallel von Schiene und Wasserstraße zu bevorzugen. Damit untergräbt er erneut die Verdienstmöglichkeiten der Schiene. Die Bahn wird daher über kurz oder lang vor der Frage stehen, ob sie nach französischem Vorbild auch das Prinzip der Tarifgleichheit im Raum aufgeben, mindestens wesentlich lockern soll, mit allen nachteiligen Folgen für die Verfrachter bzw. Frachtzahler in wirtschafts- und verkehrsschwachen Gebieten, aber auch für andere Verkehrsträger, vor allem die Binnenschifffahrt. Auf die Dauer ist — wie die Freiheit — auch die Gemeinwirtschaft im Sinne ausgleichender Erfüllung öffentlicher Aufgaben „unteilbar“.

5. Die Ausrichtung der Tarifpolitik nach den Kosten und dem Wettbewerb, der nun auch die Bundesbahn zu folgen gewillt ist, geht von der Vorstellung aus, als ob eine Annäherung des Tarifs an die Kosten im Sinne unmittelbarer Kostenorientierung eine „sinnvolle“ Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern herbeiführen, mindestens Kostenausgleichs. Wie unter Ziff. 4 dargetan, ist das Gegenteil zu besorgen. Man darf nicht übersehen, daß ein Verkehrsträger einem Wettbewerber immer Blößen bietet, solange er auch nur aus einem Rest gemeinwirtschaftlicher Auflagen noch verpflichtet ist, unrentable Beförderungsleistungen zu erfüllen und so entstehende Fehlbeträge durch Mehrerlöse aus anderen Verkehren auszugleichen. Diese Verpflichtung wird der Schiene, aber auch anderen gemeinwirtschaftlich verpflichteten Verkehrsträgern (z. B. Linienverkehr auf der Straße), zumal in einem moder-

nen Staatswesen, niemals ganz abgenommen werden können. Wenn man von der sogenannten Kostenorientierung nicht abzugehen gewillt ist, wäre es wohl realistischer, nach Schweizer Vorgängen zu prüfen, ob ihr und anderen Verkehrsträgern für die unabdingbaren gemeinwirtschaftlichen Auflagen und Verkehrsdienste nicht eine Subvention aus allgemeinen Mitteln zuerkannt werden soll, anstatt die nachteiligen Konsequenzen einer Neuorientierung der Tarifpolitik nach dem Wettbewerb in erster Linie den wirtschaftsschwächeren, weil kleineren oder standortungünstig gelegenen Verfrachtern bzw. Frachtzählern aufzulasten. Eine Dauerlösung würde allerdings auch auf diesem Wege nicht erreichbar sein, ebensowenig wie sie durch eine Ausgleichsbelastung beim Kraftwagen erzielt werden könnte.

6. Der künftigen Verkehrs- und Tarifpolitik wird sich daher, obwohl zur Zeit im Hintergrund, immer wieder die Alternative „Abbau der Gemeinwirtschaftlichkeit und Verbreiterung des Wettbewerbs bei gleichzeitigen Subventionen“ oder „Verengung des Wettbewerbs und gemeinwirtschaftlicher Ausgleich ohne Subventionen“ stellen. Um die eine oder andere Einschränkung sogenannter marktwirtschaftlicher Prinzipien wird kein verantwortlicher Verkehrspolitiker herumkommen. Anders ausgedrückt geht es um die Frage „Mehr Wettbewerb oder mehr Zusammenarbeit im Verkehr?“ Eine Abstufung der Tarife Weg hätte den Vorzug, daß die Voraussetzungen für die Wertstaffel, aber auch nach der Belastbarkeit und damit für die Anwendung der Tarifgleichheit im Raum wieder für die Bewahrung des Grundsatzes von der Tarifgleichheit im Raum wesentlich verbessert werden könnten. Im gleichen Maße würden die Bedingungen für eine optimale Verkehrsbedienung, von der wir uns zur Zeit immer weiter entfernen, erhalten oder wieder eingeführt. Die volkswirtschaftlichen Vorteile sind ebenso wie die nicht auszulöschenden betriebswirtschaftlichen Vorzüge der Anwendung des Belastbarkeitsgrundsatzes und der Tarifdifferenzierung so unstrittig und offensichtlich, daß auf lange Sicht schon deswegen ein Ende der Wertstaffel wenig wahrscheinlich ist. Dafür spricht auch der Umstand, daß bei Aufgabe, ja auch nur bei weitgehender Lockerung des Belastbarkeitsgrundsatzes und des Prinzips von der Tarifgleichheit im Raum der globale Kostenausgleich, der nun einmal im Wesen eines großen fixkostenorientierten Verkehrsbetriebes liegt, auf Kosten volkswirtschaftlicher Bemühungen um Ausschaltung der Konkurrenten gestellt wird. Der staatlichen Kontrolle wird es schwer fallen, die Grenzen eines Dumping-Tarifes jeweils festzustellen. Statt einer „sinnvollen“ Aufgabenteilung würde man auf dem ganzen Transportmarkt dem Zustand ruinoser Konkurrenz immer näher kommen. Nach den Erfahrungen, die in früheren Jahren mit einer derartigen Verschärfung der Konkurrenz auf Teilgebieten des Verkehrswesens gemacht wurden, kann an einer solchen Entwicklung wohl niemanden, auch den Verkehrsnutzern nicht, gelegen sein.

Aus all diesen Gründen kommt der bevorstehenden Entscheidung über die Absicht der Bundesbahn, die Tarife der Klassen A—C auf D abzustufen, eine grundsätzliche Bedeutung zu, die über die unmittelbaren praktischen Wirkungen einer solchen Maßnahme weit hinausgeht. Wenn einmal die Tarife der oberen Klassen eingegeben sind, wird es überdies aus verschiedenen Gründen sehr viel schwerer sein, sie später wieder aufzustufen als es zuvor möglich war, sie abzubauen.

Carl Pirath und sein Werk

Von Prof. Dr.-Ing. W. Lambert, Stuttgart*)

Blättert man in dem Geschlechterbuch der Piraths aus Hellenthal in der Eifel, dann ist dort bereits im Jahre 1552 ein Heinrich Pirath als Reidemeister und Mitbesitzer des Eisenhüttenwerkes Gmünd im Schleidener Tal verzeichnet. Der Ursprung des Namens läßt sich auf eine Abwandlung des Vornamens Peter bzw. Peterchen, wallonisch Pierot, zurückführen, und wer Carl Pirath gekannt hat, weiß, daß er seinen Namen immer gerne in Anklang an Pierrot, also Piérath ausgesprochen hat. Die Geschichte der früheren Eisenindustrie in der Eifel ist auch im wesentlichen die Geschichte der Berufs- und Daseinsmöglichkeiten des Geschlechts Pirath. Diese Industrie, die bis in die Römerzeit zurückreicht und im Mittelalter und der beginnenden Neuzeit berühmt war und eine Quelle des Wohlstandes der sonst armen Gegend war, ging in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ein, weil sie wegen Fehlens der Verkehrs- und Transportmöglichkeiten und der allgemein wirtschaftlich ungünstigen Verhältnisse in den isolierten Kleinbetrieben der Eifel der auswärtigen Konkurrenz nicht standhalten konnte, insbesondere nicht der damals an der Ruhr stark aufkommenden Industrie. Auch das Geschlecht Pirath mußte wie die übrigen Eifeler Hüttenwerksbesitzer — es gab im Jahr 1850 im Kreis Schleiden immerhin noch 160 Eisenerzgruben, 17 Hochöfen und 20 Eisenhämmer — den Hüttenwerksbetrieb aufgeben. Es wandte sich zum Teil dem in der Eifel bodenständigen Gerbereigewerbe zu, zum Teil erschloß es den Bleibergbau. Seit Ende des 19. Jahrhunderts suchten dann immer mehr Mitglieder der Familie ihre Lebensstätigkeit außerhalb ihrer Heimat, bevorzugt in Berufen, in denen sie im Grund der kaufmännischen und wirtschaftstechnischen Arbeit der Vorfahren treu bleiben konnten: so war z. B. Carl Piraths Vater Landwirt und Gerbereibesitzer und sein Großvater noch Eisenhüttenbesitzer und Fuhrunternehmer.

Carl Piraths Berufswahl ist sicherlich durch die Geschichte seiner engeren Heimat, durch die dortige wirtschaftliche Not und die Mängel im Verkehrswesen der Eifel stark beeinflußt worden, und wenn er auch bis zum Ende seines erfüllten Lebens Verkehrstechniker geblieben ist, so sah er doch die Technik immer im Blickwinkel der Volkswirtschaft. So, wenn er einleitend zu seinen „Grundlagen der Verkehrswirtschaft“¹⁾ sagt: „Der Verkehr hat einen sehr tiefen Sinn für das menschliche Zusammenleben, wobei wir seine Mission am besten dadurch kennzeichnen können, daß wir uns überlegen, welche Grunderscheinungen im menschlichen Zusammenleben von Bedeutung sind, nämlich die Förderung der Lebenseintracht durch die Gemeinschaft des Volkes und der Völker untereinander, die Bekämpfung der Lebenswietracht der Menschen untereinander nach innen und außen und schließlich die Steuerung der Lebensnot durch die Volkswirtschaft. Alle Absichten und Pläne, diesen drei willensmäßig stark bedingten Vorgängen einen großen Inhalt zu geben, sind in ihrer Verwirklichung in hohem Maße abhängig von der Ueberwindung des Raumes durch den Verkehr. Er ist daher wohl im tiefsten Sinn der Träger und Mittler für eine Harmonie in diesen drei

*) Nach einem Vortrag vor der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Stuttgart.

Grunderscheinungen.“ Der Verkehr hat nach Piraths Ueberzeugung einem Ordnungsprinzip zu dienen, und wer Pirath kannte, weiß, wie sehr es ihm selbst mit seiner Forderung ernst war, daß alle, die im Verkehr tätig sind, gegen sich selbst besonders diszipliniert sein müssen, wenn sie der Erfüllung dieses Ordnungsprinzips einen Inhalt geben wollen.

Es war zumindest ungewöhnlich, daß bereits anfangs der 20er Jahre ein Ingenieur, der ja noch im reinen Eisenbahnzeitalter groß geworden war, sich die Frage nach der allgemeinen Bedeutung des Verkehrs für das menschliche Zusammenleben stellte, und während eines langen Gelehrtenlebens mit den Grundlagen der Verkehrswirtschaft gerungen hat. Pirath sah die Aufgabe der Verkehrswirtschaft von Anfang darin, die im Raum verteilten Verkehrsbedürfnisse durch das zweckmäßigste Verkehrsmittel zu bedienen²⁾: es muß erste Aufgabe der Verkehrswirtschaft sein, durch den richtigen Einsatz der verschiedenartigen Verkehrsmittel zwischen Nachfrage und Angebot eine möglichst zweckmäßige Harmonie zu schaffen. In konsequenter Verfolgung dieser Anschauung hat sich Pirath schon als junger Eisenbahningenieur für eine Verwirklichung des zu Beginn der 20er Jahre noch unvorstellbaren Gedankens, der Betriebs- und Verkehrsdienst der Reichsbahn könne betriebswissenschaftlicher Behandlung zugänglich sein, als erster mit Erfolg eingesetzt und durch seine gelungenen „Durchleuchtungen“ und „Arbeits- und Zeitstudien“ eine geistige Bereitschaft für die wissenschaftliche Betriebsführung bei der Reichsbahn geweckt mit dem Ziel, eine klare Vorstellung über die Einsatz- und Wirkungsbereiche der Verkehrsarten der Reichsbahn zu gewinnen.³⁾ Vom Jahre 1922 an veröffentlichte er, der Techniker, u. a. in kurzer Folge die Abhandlungen

- Anteil der Arbeitsleistung des Menschen an den Leistungen der Verkehrsmittel⁴⁾
- Der Wirkungsgrad der Verkehrsmittel⁵⁾
- Verkehrsrückgang und Personalbedarf im Eisenbahnbetrieb⁶⁾
- Wissenschaftliche Betriebsführung im Eisenbahnbetrieb⁷⁾

alles Themen, die für einen jungen Eisenbahningenieur damaliger Prägung ungewöhnlich waren, die aber damals schon seinen überragenden Blick für die wirklichen Zusammenhänge in der so überaus komplizierten Materie des modernen Verkehrs erkennen ließen.

Nachdem er dann im Jahre 1926 als Ordinarius auf den von ihm als Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen benannten Lehrstuhl an der Technischen Hochschule Stuttgart berufen worden war, griff er das Gesamtproblem der Verkehrswirtschaft auf.⁸⁾ Er sah, daß die Dynamik im Verkehrswesen, hervorgerufen durch die Motorisierung der Straße, die Entwicklung des Luftverkehrs und die Anlage von Leitungen aller Art, neue Verkehrsformen verlangte. Pirath behandelte aber nicht in der bisher üblichen Weise einen Verkehrsträger nach dem anderen für sich allein, er ging das Kernproblem an und entwickelte eine vergleichende Betrachtung aller Verkehrsmittel. Damit fand er als erster eine Einheit für die Vergleichbarkeit der schwankenden Maßstäbe der verschiedenen Verkehrsmittel und schuf die Grundlagen, nach denen jedes Verkehrsmittel für sich als Glied in der Gesamtheit der Wirtschaft eines Landes, Kontinents oder der Welt zu beurteilen ist. Indem er den Standpunkt vertrat, daß einer Neuordnung im Verkehrswesen eine Gemeinschaftsarbeit auf neuer Grundlage zwischen den verschiedenen, die Verkehrswissenschaft tragenden Disziplinen, vorausgehen müßte, förderte er die Lösung dieser Aufgabe grundlegend

und leistete damit in geistiger Vorarbeit einen unschätzbaren Beitrag für die Ordnung des Verkehrs. Nachdem im Anfang der 30er Jahre in laufender Folge Zwischenergebnisse seiner grundlegenden Forschungen erschienen waren, wie „Zusammenarbeit der Verkehrsmittel“⁹⁾ und „Verkehrspolitik und Verkehrseinheit“¹⁰⁾, brachte er dann im Jahre 1934 sein Buch „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ heraus, das heute zu den klassischen Werken der Verkehrswissenschaft zählt.

Das im In- und Ausland anerkannte Werk setzt die verkehrswissenschaftliche Linie eines List, Sax, Wagner, Wiedenfeld und Blum nach neuen Gesichtspunkten fort. Zuerst wird die Verkehrswirtschaft und ihre Bedeutung für die Allgemeinwirtschaft behandelt und dabei schon ihre Aufgabe herausgestellt, der Befriedigung aller so vielfältigen Verkehrswünsche durch den Einsatz des jeweils zweckmäßigsten Verkehrsmittels zu dienen. Es ist Aufgabe der Verkehrswirtschaft, die Arbeit der einzelnen Verkehrsmittel in ihrem wirklichen Verkehrswert zu beurteilen, und da sie in starkem Maße von den Entwicklungserscheinungen der Gesamtwirtschaft eines Volkes und der Welt abhängig ist, ist es auch ihr Gesetz, niemals zu sein, sondern immer zu werden.¹¹⁾ Pirath berücksichtigt aber nicht nur das Rationale in der Verkehrswirtschaft: „soll sie nicht im toten Sein der Materie stecken bleiben und soll sie ihre Verbindung mit dem Leben nicht verlieren, so werden auch die irrationalen Kräfte nicht zu vergessen sein“¹²⁾. Die Verkehrswirtschaft wird nur dann ihren Sinn und Zweck behalten, wenn sie der menschlichen Gesellschaft den Hilfsdienst leistet, der dem Menschen ein Mehr vom Leben gibt und ihn nicht etwa zu einem sachgewordenen Objekt macht. Piraths ganze Lehre stand unter dem Leitmotiv: Dienst am Menschen und Arbeit für die Allgemeinheit. Unter diesem Grundsatz untersuchte und betrachtete er die eigentlichen technisch-wirtschaftlichen und organisatorischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft.

Im nächsten Kapitel¹³⁾ seines Buches gibt er dann einen einmaligen Ueberblick über die vielseitigen Erscheinungen und Ursachen, aus denen die Verkehrsbedürfnisse entspringen, und entwickelt einheitliche Methoden zu deren Ermittlung nach Art, Umfang und Reichweite. Wenn er hier über die Befriedigung der Verkehrswünsche durch die Verkehrsmittel¹⁴⁾ spricht, klingt wiederum die im neuzeitlichen Verkehrswesen notwendige Spezialisierung der Verkehrsarbeit, die Verteilung der Verkehrsleistungen auf zahlreiche Verkehrsmittel hindurch, wobei er dem Verhältnis, in dem der Mensch persönlich zu den Verkehrsmitteln steht, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung einräumt: „Das private Kraftfahrzeug hat das Herz des Volkes, es wird infolge seiner Bedienbarkeit durch jedermann zum persönlichen Besitz.“ Und Pirath mit seiner strengen Sachlichkeit und seinem hohen Verantwortungsgefühl tritt wieder vor uns hin, wenn wir seinen Satz hören: „Das psychologische Motiv ist das lebendigere, schnell zugreifende, das wirtschaftliche Motiv, das dem Verstand und der Vernunft folgt, ist das vorsichtig zurückhaltende, aber nachhaltige.“

In den anschließenden Betrachtungen über Verkehr und Raumordnung¹⁵⁾ sind seine langjährigen Forschungen und Erfahrungen auf diesem Gebiet systematisch ausgewertet: „Es ist das ewig lebendige Ziel jeder Raumordnung, die Lebensmöglichkeiten des Menschen in geistiger und materieller Hinsicht so günstig wie möglich zu gestalten.“ Er spricht hier einmal von der unabdingbaren Notwendigkeit einer planmäßig aufbauenden Raumordnung durch die Landesplanung und Ortsplanung sowie von der zweckmäßigen Raumerschließung und zum anderen von den Grundmaßstäben, nach denen eine Raumerschließung zu beurteilen ist.

Es geht darum, die raumordnenden Kräfte des Verkehrs und ihren tatsächlichen Einfluß und ihre Bedeutung auf die Standorte der Wirtschaft zu erkennen, zumal die immer noch anwachsende Industrialisierung in den Ballungsräumen die Landesplanung vor völlig neue Probleme stellt, die die Grundlagen für diese Planung unklar, schwer erfaßbar und wandelbar machen. Es ist daher nicht verwunderlich, sagt Pirath schon anfangs der 30er Jahre, daß in den Augen der Staatsführung die Planung für die Industrie ihren sicheren Boden verlor und ihre weitere Entwicklung mehr oder weniger dem freien Spiel der Kräfte überlassen bleibt. Pirath ist keineswegs der Befürworter einer bedingungslosen Reglementierung durch die öffentliche Hand: „Der industrielle Aufbau muß der Initiative, dem Wagemut und dem Unternehmungsgeist einzelner Menschen überlassen bleiben“; dieser Freiheit ist nur eine Grenze gesetzt, die durch die Rücksichtnahme auf das volkswirtschaftlich und sozial gesunde Gefüge des Landes und seiner Raumnutzung gezogen wird. Er fordert immer wieder, die Verkehrsplanung zu einem besonders wirksamen Instrument in der Hand des Staates zu entwickeln, mit dem Ziel, den Raum durch den Verkehr so intensiv zu erschließen, daß die Industrie transporttechnisch größte Freiheit erhält, damit den im weiten Raum verstreuten Menschenkräften nachgehen und sich dezentral ansiedeln kann. Weiter sind in einer gemeinsamen Schau mit teilweiser neuer wissenschaftlicher Methodik die Grundmaßstäbe der Raumerschließung, nach Güte und Maß untersucht, wie der gebietliche allgemeine und spezielle Verkehrscharakter und die Einzugsgebiete der verschiedenen Verkehrsmittel.

In den dann folgenden umfangreichen Analysen und Untersuchungen über die betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen aller Verkehrsmittel¹⁶⁾ stellt Pirath zum ersten Mal als tragende Säulen für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse die Faktoren Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit heraus. In der Leistungsfähigkeit sind hier neben den technischen auch die betrieblichen Grundlagen eingeschlossen, also die Leistungsfähigkeit nach Menge und Zeit, die Anpassungsfähigkeit an die Verkehrsquellen, die Grenzen der Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Häufigkeit und Bequemlichkeit. Berücksichtigung finden auch der persönliche Arbeitsfaktor und die Ungleichmäßigkeiten in den Verkehrsbeziehungen, also die Verkehrsschwankungen und die Bekehrlichen Bedingungen, also die Verkehrswerte und des Bauwerts eines jeden Verkehrsbeziehung. Alle diese Faktoren werden bei der Bestimmung des Verkehrswerts, des Betriebswerts und des Wirtschaftlichkeitsverkehrs einheitlich als Maßstab für die speziellen Voraussetzungen, Möglichkeiten und Einsatzgrenzen angewendet. Bei dem Faktor Wirtschaftlichkeit werden die Selbstkosten in gesetzmäßige Abhängigkeiten zur Beförderungswerte, zum Verkehrsumfang und zum Beschäftigungsgrad des Verkehrsmittels gebracht, um ein Hilfsmittel zu erhalten, das für die Beurteilung des Einsatzes eines bestimmten Verkehrsmittels und zur Festlegung der Grenzweite einer wirtschaftlichen Beförderung bei einer Zusammenarbeit verschiedener Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsgebiet heute unentbehrlich ist.

Die bereits klassischen Pirath'schen Faktoren Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, sind im Laufe der Jahre bei verkehrlichen Erwägungen zur Selbstverständlichkeit geworden. Besonders heute, da nicht nur die Eisenbahnen, sondern sämtliche Verkehrsmittel durch die Konkurrenz der anderen schwer bedrängt werden und um ihre wirtschaftliche Existenz kämpfen müssen, ist Piraths systematische Methode von großer aktueller Bedeutung, weil von der Klärung der betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Fragen die Bestimmung der Zweckmäßigkeit eines Verkehrsmittels abhängig ist. Nachdem der technische Fort-

schritt durch den Kraftwagen und das Flugzeug, die elektrischen Leitungen und Pipelines neue leistungsfähige Beförderungsmöglichkeiten hervorgebracht hat, ist die Beantwortung der Frage über den Wert der zahlreichen Verkehrsmittel im Dienste der Volkswirtschaft entscheidend. Hier kann Piraths auf weite Sicht ein- gestellte Synthese¹⁷⁾ einsetzen, deren Ziel ist, daß jedes Verkehrsmittel nur im Dienste der Volkswirtschaft den Platz beanspruchen kann, der ihm aufgrund seiner besonderen Eigenschaften zukommt. In diesem Punkt findet er das besondere Interesse der Nationalökonomien und Verkehrspolitiker, rührt er damit doch an die aktuellsten Probleme moderner Transportgestaltung.

Piraths Gesamtdarstellung der „Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, das Symbol seiner Lebensarbeit, hat seine Bewährungsprobe in zwanzigjähriger Anwendungszeit bestanden. Es spricht für sein kluges, weitblickendes und wohl abgewogenes Urteil, daß trotz der mittlerweile eingetretenen, tiefgreifenden Veränderungen auf politischem und wirtschaftlichem Gebiet alles Grundsätzliche in seinen Ausführungen heute ebenso richtig ist wie beim ersten Erscheinen des Buches.

Es hieße, dem Menschen und Werk Carl Piraths nicht volle Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, würde man nicht von seiner Synthese der verschiedenen Verkehrsmittel im Dienste der Volkswirtschaft sprechen, von der von ihm teilweise recht leidenschaftlich geforderten Verkehrseinheit, vom gemeinwirtschaftlichen Prinzip, das ihm ein ganz besonderes Anliegen war. In der Gegenwart nimmt der Gedanke der Gemeinwirtschaftlichkeit wohl in den Arbeiten keines anderen Verkehrswissenschaftlers einen so bedeutenden Platz ein wie in dem Werk Carl Piraths.¹⁸⁾ Dieser Gedanke trat bereits in seiner Abhandlung „Verkehrspolitik und Verkehrseinheit“¹⁹⁾ hervor und ging dann auch als wesentlicher Bestandteil in sein Hauptwerk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“¹⁾ ein. Dem dortigen Kapitel „Synthese der verschiedenen Verkehrsmittel im Dienste der Volkswirtschaft“¹⁹⁾ stellte Pirath den Satz voran, daß „die verkehrswirtschaftliche Lage unserer Zeit vielleicht durch nichts so stark gekennzeichnet wird als durch zwei Tatsachen: Die stark abweichenden Meinungen über den Wert der zahlreichen Verkehrsmittel und das Bedürfnis der Wirtschaft, diese Frage eindeutig beantwortet zu sehen.“ Piraths Ueberzeugung war, daß hier nur die Synthese, also die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel zum Ziele führt, wenn auch der Versuch, bestimmte Wege für ihre Durchführung zu gehen, angesichts der zum Teil noch starken Entwicklung im Verkehrswesen nur unvollkommen sein kann. Sinn und Wesen dieser Synthese der Verkehrsmittel stellte er unter den Leitsatz: „Jede Synthese hat in gleicher Weise den Eigenarten der Verkehrsmittel wie den Bedürfnissen der Allgemeinheit gerecht zu werden;“ und alle Schüler Piraths kennen seinen berühmten Satz, daß diese Synthese „in der Verkehrseinheit für das Gebiet einer Volkswirtschaft“ ihren Ausdruck finden muß. Diese Verkehrseinheit umfaßt und verlangt: „Einheitliche Bedingungen für das Wirtschaftsgebahren der Verkehrsunternehmungen, gleiche Verpflichtungen der Verkehrsmittel der Allgemeinheit gegenüber, gleiche Bedienung aller Landesteile nach dem Grade ihres Verkehrsbedürfnisses, gleiches Entgelt für die gleichen Verkehrsleistungen ohne Unterschied der Person und der Wirtschaftszweige.“ Nach Pirath geben diese Fundamente einer Verkehrseinheit in erster Linie einem Verkehrsmittel seine Existenzberechtigung. In seinem Buch räumt er den „Ursachen und Folgen der Umwandlung der Verkehrseinheit im heutigen Verkehrswesen“²⁰⁾ breiten Raum ein und zeigt in dem Abschnitt „Die Verkehrspolitik zur Erzielung einer gesunden Verkehrseinheit“²¹⁾ Wege auf, wie die Verkehrseinheit, wie sie in früherem Sinne durch die Eisenbahnen gegeben war, wegen

der Vorzüge, die sie in sich schließt, auch in der Zukunft erhalten werden könnte. So fordert er dort: „Führt die technische Entwicklung dazu, ein Verkehrsmittel durch ein anderes ablösen zu lassen, so kann und darf dieser Umwandlungsprozeß nur unter der Bedingung vor sich gehen, daß die bisherige Verkehrseinheit im regionalen Sinne und der Grundsatz gleicher Verkehrsbedingungen für alle erhalten bleibt.“

Speziell der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung war auch auf der Hauptversammlung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft im Jahre 1950 ein Vortrag gewidmet über „Das gemeinwirtschaftliche Prinzip im Wandel der Verkehrswirtschaft“²²⁾. Hier hat Pirath seine Vorstellung von der Gemeinwirtschaft im Verkehrswesen noch einmal umrissen: „Gemeinwirtschaftlich ist im Bereich des Verkehrs eine Wirtschaftsgesinnung und wirtschaftliches Handeln, das aus volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Motiven im Interesse der Allgemeinheit dem Verkehrsträger Rechte und Pflichten auferlegt, die fern von jedem Gewinnstreben sind, aber zu den Aufgaben des öffentlichen Verkehrs eine innere Beziehung haben. Diese Pflichten können sich auf bestimmte Gebiete und Bevölkerungskreise erstrecken mit dem Ziel, ihnen aus sozialen und siedlungspolitischen Gründen Verkehrserleichterungen zu Sonderbedingungen mehr oder weniger unter Selbstkosten zukommen zu lassen. Als Beispiele seien aufgezählt: Fahrpreisermäßigungen im Berufsverkehr, Bedienung wirtschaftsschwacher Gebiete unter Selbstkosten, die Bewältigung jeder Verkehrsspitze und die dezentralisierende Wirkung billiger Tarife für die Rohstoffe im Interesse einer gesunden Raumordnung. Nicht dazu gehören wesensfremde Aufgaben, die staats- oder finanzpolitischer Art sind. In dieser Form steht das gemeinwirtschaftliche Prinzip in unmittelbarem Gegensatz zu dem privatwirtschaftlichen Prinzip, wie es in der reinen Konkurrenz- und Marktwirtschaft vertreten wird, deren Grundlage es ist, einen möglichst hohen Reinertrag oder Gewinn zu erzielen und die mit Verlust verbundenen Leistungen abzulehnen. Es ist bekannt, daß beides in Reinkultur überhaupt nicht besteht, sondern sich mit Schwergewicht nach der einen oder anderen Seite überdeckt und stark beherrscht wird durch betriebswirtschaftliche Ueberlegungen. Ein Verkehrsunternehmen, das beiden Gesichtspunkten gerecht zu werden versucht, also einen Ausgleich herbeizuführen sucht, um Gunst und Ungunst der Verkehrslage abzuschwächen, wird nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen geleitet. Ein Verkehrsunternehmen aber, das nur der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit Rechnung trägt, wird nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten seine Arbeit leisten.“ Pirath kam zu den Forderungen, einmal den Lastkraftwagen mehr als bisher unter Auflage einer gewissen Beförderungspflicht in den Verteiler- und Zubringerverkehr, auch der Eisenbahnen, einzufügen, zum anderen den Kraftwagen-Güterfernverkehr in einem Verband zwecks gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung zusammenzufassen. Er schloß mit der Feststellung: „Nicht der Abbau der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung unter dem Druck und dem Einfluß privatwirtschaftlicher Tendenzen bei neuen Verkehrsmitteln ist das Gebot der Stunde und das Grundproblem einer gesunden Verkehrspolitik, sondern ihre Intensivierung durch zweckmäßigen Einbau neuer Verkehrsmittel in die Einheit der nationalen Verkehrswirtschaft.“

Dieses Ziel vor Augen, hat Pirath im Jahre 1953 in einer weiteren Abhandlung „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“²³⁾,¹⁸⁾ einen Weg zu zeigen versucht, wie das Prinzip der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung auf den Kraftverkehr und auf die Binnenschifffahrt angewandt werden kann. Der Grund-

gedanke hierbei war, durch die Erhebung besonderer Abgaben auf die Ferntransporte des Kraftverkehrs und der Binnenschiffahrt Mittel zu gewinnen, um auch diese Verkehrsmittel verstärkt in die Bedienung des platten Landes einzuspannen. Pirath berechnete die Belastung des Güterfernverkehrs der Deutschen Bundesbahn durch gemeinwirtschaftliche Lasten für 1951 mit 16% seiner Einnahmen. Demzufolge wäre seiner Ansicht nach der gleiche Prozentsatz auf die Einnahmen im gewerblichen und Werkgüterfernverkehr auf der Straße zu erheben und der Betrag zur besseren Erschließung verkehrsarmer Gebiete, vor allem aber für die Einrichtung und Subventionierung von Linienverkehren mit Omnibussen und Lastkraftwagen in den noch in hohem Maße vorhandenen eisenbahn- und auch sonst verkehrsfernen Gebieten zu verwenden. Für die Binnenschiffahrt schlug Pirath im Hinblick darauf, daß bei einem Teil der Binnenhäfen der Zubringer- und Verteilerverkehr entfällt, vor, die Ausgleichsabgabe auf 8% zu begrenzen, sie jedoch an Schiene und Straße, die die Verteileraufgabe für die Binnenschiffahrt wahrnehmen, zu übertragen. Sollte die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung nicht allseitig realisierbar sein, dann sah Pirath nur die Alternative, ganz, also auch bei der Eisenbahn, auf sie zu verzichten. Dann aber würde der Staat, so sagte er, „sich einer kaum überschaubaren Fülle von Subventionsproblemen zur Stützung der gewachsenen Raumordnung gegenübersehen. Diese Lösung würde verstrickt sein in die zunehmenden Subventionsansprüche eines sich zerfleischenden Wettbewerbs der Verkehrsmittel.“

Soweit Piraths Ansicht und Stellungnahme zum gemeinwirtschaftlichen Prinzip, zur Verkehrseinheit. Man hat ihm später mancherorts sein bedingungsloses Festhalten an diesem Prinzip zum Vorwurf gemacht und ihm auch vorgehalten, er sähe alles von der Eisenbahn aus und von den in ihrem Zeitalter entwickelten Grundsätzen. Wenn auch in der jüngsten Entwicklung vielfach die Ansicht vertreten wird, zwar die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung grundsätzlich aufrecht zu erhalten, aber ihre Anwendungsgrenzen enger zu stecken, als dies der Pirath'schen Ideologie entspricht, wenn die Unterstellung auch von Kraftverkehr und Binnenschiffahrt unter das gemeinwirtschaftliche Prinzip sehr umstritten ist und ebenso eine Loslösung des Kraftwagentarifs vom Eisenbahntarif diskutiert wird, wenn also alles in allem die Fragen, ob die mit der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung angestrebten Ziele auch mit anderen Mitteln erreichbar sind, immer noch nicht geklärt sind, so steht doch fest, daß die Behandlung dieses schwierigsten Problems der Verkehrswirtschaft durch Pirath eine frühzeitige Klarstellung wichtiger Grundsätze der Verkehrspolitik erbracht hat.

An der Lauterkeit der Pirath'schen Absichten und Forderungen kann niemand zweifeln. So, wenn er immer wieder feststellte: „Keine Verkehrspolitik wird willens sein, die technische Entwicklung im Verkehrswesen rückgängig zu machen; sie wird sich aber mit den verkehrs- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auseinandersetzen und danach ihre Maßnahmen treffen müssen.“ Letzten Endes sprach er ja nur warnend davon, „daß die Technik zwar Totengräber werden kann, wenn sie nicht richtig geleitet wird.“ Und seine ganze Sorge ging schließlich nur dahin, „ob die starke Dynamik in der technischen Individualisierung im neuzeitlichen Verkehrswesen und der damit verbundene Wandel in der Verkehrseinheit als unabwendbares Schicksal, als Ersatz alter Verkehrsformen durch neue lebensfähigere Verkehrsarbeit zu begrüßen

und hinzunehmen ist, oder ob sie eine Fehlentwicklung bedeuten, die über kurz oder lang zu großen Nachteilen für die Allgemeinheit und für die Verkehrsmittel selbst ausschlagen kann“, wobei er allerdings davon überzeugt war, daß das Auseinanderfließen der Verkehrsarbeit in eine Unzahl von Unternehmungen immer mehr die volkswirtschaftlichen Vorzüge untergräbt, die eine große Verkehrseinheit in einem Lande bieten kann.

Dabei muß aber, um Pirath in seinem ersten Streben um die Verkehrseinheit nicht falsch zu verstehen, noch gesagt werden, daß die letzten Gedanken in seinem Buch den Gefahren, die durch die Verkehrseinheit entstehen können, gelten²⁴⁾. Er sieht sie in dem möglichen Ausschluß eines jeglichen Wettbewerbs bei der Bedienung eines großen Verkehrsgebiets durch ein Verkehrsunternehmen, in der Hemmung der technischen Entwicklung und in dem Zusammenschluß des Verkehrspersonals zu einem mächtigen, die Wirtschaft beeinflussenden Faktor. Er fordert nur kein planloses Nebeneinander der alten und neuen Verkehrsmittel, sondern einen Gesamtplan — allerdings unter Einbeziehung einer materiellen Verkehrseinheit — der aber den gesunden Wettbewerb nicht auszuschließen braucht.

Seinen Ruf als Verkehrswissenschaftler untermauerte Pirath nicht zuletzt auch durch seine grundlegenden und in der Welt erstmalig durchgeführten Forschungen auf dem Gebiet des Luftverkehrs. Er hat als erster erkannt, daß die schwere Entwicklungszeit für den Luftverkehr in den 20-er Jahren am schnellsten und besten überwunden werden könnte, wenn die Erfahrungen in der Verkehrswirtschaft der übrigen Verkehrsmittel nach wissenschaftlichen Grundsätzen für den Luftverkehr ausgewertet würden. Durch die im Jahre 1929 erfolgte Gründung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt, das bis in den 2. Weltkrieg hinein als einziges seiner Art auf der Welt bestand, schuf er die Voraussetzungen für eine intensive Forschungsarbeit, deren Ergebnisse dann in 16 Forschungsheften weltweite Verbreitung fanden. Aufgabe des Instituts war es, den Luftverkehr einer methodischen wissenschaftlichen Behandlung zu unterwerfen mit dem Ziel, vorausschauend seine Entwicklung zu fördern und allen im Dienste der Allgemeinheit tätigen Luftverkehrsunternehmen in ihrem schweren Ringen um den wirtschaftlichen Erfolg wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verfügung zu stellen.

In den Forschungsheften²⁵⁾ erlebt man wiederum die ganze Pirath'sche verkehrswissenschaftliche Systematik. So hat er mit seinen Institutsassistenten und Mitarbeitern bereits in den Jahren 1929 und 1930, also in einer Zeit, als noch lange keine Transozeanlinien befliegen werden konnten, die voraussichtlichen Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsströme einzelner Länder und im Weltluftverkehr^{25.01)} untersucht sowie Vorschläge für eine Gestaltung der Weltluftverkehrsnetzes^{25.02)} nach betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgearbeitet. Schon im Jahre 1931 setzte er sich für eine Politik der Vereinheitlichung und Zusammenfassung des Weltluftverkehrs^{25.01)} ein als Fundament für die Einrichtung der transkontinentalen und transozeanen Verkehrsverbindungen. Laufend wurden auch die Abhängigkeiten zwischen den Konjunkturschwankungen der Wirtschaft und den Verkehrsbedürfnissen im Luftverkehr^{25.00)} ausgewertet sowie die Probleme der Zusammenarbeit zwischen dem Luftverkehr und den übrigen Verkehrsmitteln,^{25.12)} insbesondere der Ueberseeschiffahrt, untersucht. Weiter erarbeitete er Richtlinien für die zweckmäßige Gestaltung von Flugzeugen vom Standpunkt der Anforderungen des Verkehrs und der Verkehrswirtschaft^{25.03)} und behandelte fortlaufend grundsätzlich die wirtschaftliche Betriebsführung auf

den Flughäfen^{25.02), 25.01), 25.11), 25.13)}, deren zweckmäßige Ausgestaltung und Raumlage sowie die Grundlagen der Flugsicherung^{25.06)}. Es folgten Untersuchungen über den wirtschaftlichen Einsatz des Flugzeugs oder Luftschiffs in Abhängigkeit von dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen und den Selbstkosten der Beförderung und deren Deckung durch die Verkehrseinnahmen^{25.05)}. Weitere Arbeiten befaßten sich mit den betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen des Schnellverkehrs in der Luft^{25.08)}, dem Wirkungsbereich des Nachtluftverkehrs und dessen Netzgrundplan in Europa^{25.10)}. Wenn diese Aufzählung der Forschungsarbeiten des Instituts auch nur einen ungenügenden Abriss darstellen kann, so zeigt sie doch, in welchen wichtigen Punkten die Pirath'schen verkehrswissenschaftlichen Arbeiten der Förderung und Weiterentwicklung des Luftverkehrs gedient haben.

Der positiven Entwicklung der Luftfahrt nach dem 2. Weltkrieg, als die technischen Fortschritte endgültig den Aufbau eines Weltluftverkehrsnetzes gestatteten, trug das Institut nach dem Krieg Rechnung. An die Stelle der früheren unmittelbaren wissenschaftlichen Förderung des Luftverkehrs trat immer mehr seine Eingliederung in das gesamte Verkehrswesen. Pirath hat daher den Forschungsbereich des Instituts in der Weise verbreitert daß zwar der Luftverkehr auch weiterhin gepflegt wird, aber darüber hinaus auch die übrigen Verkehrsmittel erfaßt werden. Im Verlauf dieser materiellen Erweiterung waren die nächsten Hefte der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel gewidmet, beginnend mit der Unterverteilung des Verkehrs zu Lande durch die „Verkehrsteilung Schiene und Straße in landwirtschaftlichen Gebieten“^{25.16)} und dann der Unterverteilung des Verkehrs in der Luft durch die „Voraussetzungen und Möglichkeiten des Hubschrauberverkehrs“^{25.17)} die selbst abzuschließen Pirath leider nicht mehr vergönnt war.

Wenn nun nach dem Verweilen im Großraumverkehr noch auf die Schriften im Bereich der speziellen Nahverkehrsplanung hingewiesen wird, dann geschieht dies nicht, um die Arbeiten Piraths lückenlos aufzuzählen — dies könnte bei den 27 in Buchform veröffentlichten Arbeiten und rund 100 Zeitschriftenaufsätzen ohnehin nur in Grundzügen geschehen — es geschieht vielmehr, um ein Gebiet nicht zu übergehen, dem Piraths Interesse schon seit langem, insbesondere aber in seinen letzten Jahren galt. Auch hier sah er nie zuerst die Technik, sondern die große allgemeine Ordnungsaufgabe und Zusammenarbeit, so, wenn er in seinem „Raumzeitsystem der Siedlungen“²⁶⁾ grundlegende Untersuchungen darstellte, mit welchem Wirkungsgrad die verschiedenen Verkehrsmittel die räumliche Trennung und zeitliche Entfernung überwinden können, mit dem Ziel, durch den geringsten Aufwand an Zeit und Kosten das menschliche Zusammenleben im Siedlungsraum zu erleichtern und zu fördern. Oder, wenn er in seiner mit klarer Systematik aufgezeichneten „Verkehrsplanung“²⁷⁾ sagte: „An der Verkehrsplanung sind alle Disziplinen beteiligt, die die Ermittlung der Verkehrsbedürfnisse und die Gestaltung der Verkehrsanlagen im weiten Raum der Landschaft und im engeren Raum der Siedlungen zu vertreten haben — die Volkswirtschaft, der Städtebau und das Bauingenieurwesen —.“

Piraths ganzes wissenschaftliches Lebenswerk galt der Erforschung und Entwicklung allgemein gültiger Methoden zur systematischen Klärung der immer verwickelter werdenden Zusammenhänge im Verkehrswesen und der Aufgaben der Verkehrsträger im Dienste der Allgemeinheit. Aus einer umfassenden Gesamtschau heraus hat er in unermüdlicher und überaus fruchtbarer Arbeit für die moderne Verkehrstechnik neue Grundlagen zur Beurteilung von Sicherheit,

Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel geschaffen, die nicht allein für die Planungsarbeiten unentbehrlich sind, sondern auch für die Verkehrspolitik. Viele der Bemühungen Carl Piraths haben ihre Früchte getragen, vieles ist auch nicht erreicht worden. Aber unbestreitbar ist, daß nach der außerordentlich wichtigen Vorarbeit eines Otto Blum durch Piraths Tätigkeit die Erkenntnisse der untrennbaren Verbundenheit zwischen Technik und Wirtschaft und die Lehre von den inneren Zusammenhängen dieser Synthese in weite Kreise des Hochschulnachwuchses getragen und den Fachkreisen und Praktikern zum Bewußtsein gebracht worden sind²⁸⁾. Seine Werke zeugen davon und bilden die Grundlage für die Weiterarbeit, die nunmehr bei uns liegt, die wir uns seine Schüler nennen dürfen. Bei aller Trauer um sein viel zu frühes Dahinscheiden ist es für uns tröstlich, daß er sein Werk, Grundlagen für die moderne Verkehrswirtschaft zu schaffen und eine Zusammenarbeit zwischen den drei Disziplinen Technik, Volkswirtschaft und Recht herzustellen, wirklich vollenden konnte.

Für Carl Pirath läßt sich keine schönere Würdigung finden, als die, die ihm seine Freunde vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsministerium zu seinem 70. Geburtstag in einer Festnummer der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargebracht haben²⁹⁾. Es heißt dort: „Carl Pirath hat in glücklicher und harmonischer Verbindung der Anschauungs- und Schaffenswelt des Technikers und Wirtschaftswissenschaftlers wertvollste Beiträge zum Aufbau der Verkehrswissenschaft geleistet, die ihm in der Geschichte dieser noch jungen Wissenschaft immer eine führende Stellung sichern werden. Klare Einsichten in die entscheidenden Tatsachen und Zusammenhänge der so überaus komplizierten Materie des modernen Verkehrs in allen seinen Erscheinungsformen, unbestechliche und kompromißlose Objektivität, strenge Sachlichkeit, hohes Verantwortungsgefühl, aber auch innere Begeisterung für die Aufgabe sind Leitsterne, die stets gestanden haben über der wissenschaftlichen Arbeit von Carl Pirath.“

Literaturverzeichnis:

1. C. Pirath: „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“. 2. Aufl., Berlin 1949, S. 1.
2. C. Pirath: (1), S. 3.
3. E. Frohne: „Die Entwicklung betriebswissenschaftlicher Untersuchungen bei der Deutschen Bundesbahn“. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2/1954.
4. C. Pirath: „Anteil der Arbeitsleistung des Menschen an den Leistungen der Verkehrsmittel“. Archiv für Eisenbahnwesen, 1922.
5. C. Pirath: „Der Wirkungsgrad der Verkehrsmittel“. Verkehrstechnische Woche, 1922.
6. C. Pirath: „Verkehrsrückgang und Personalbedarf im Eisenbahnbetrieb“. Verkehrstechnische Woche, 1924.
7. C. Pirath: „Wissenschaftliche Betriebsführung im Eisenbahnbetrieb“. Archiv für Eisenbahnwesen, 1924.
8. W. Lambert: „Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath †“. Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 2/1955.
9. C. Pirath: „Zusammenarbeit der Verkehrsmittel“. Verkehrstechnische Woche, 1932.
10. C. Pirath: „Verkehrspolitik und Verkehrseinheit“. Verkehrstechnische Woche, 1932.
11. C. Pirath: (1), S. 4.
12. C. Pirath: (1), S. 10.
13. C. Pirath: (1), S. 13 ff.
14. C. Pirath: (1), S. 38 ff.

15. C. Pirath: (1), S. 53 ff.
 16. C. Pirath: (1), S. 123 ff.
 17. C. Pirath: (1), S. 285 ff.
 18. A. F. Napp-Zinn: „Gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung“. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2/1954, S. 96—98.
 19. C. Pirath: (1), S. 285—288.
 20. C. Pirath: (1), S. 289 ff.
 21. C. Pirath: (1), S. 299 ff.
 22. C. Pirath: „Das gemeinwirtschaftliche Prinzip im Wandel der Verkehrswirtschaft“. Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 21/1950.
 23. C. Pirath: „Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen“. Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 2/1952.
 24. C. Pirath: (1), S. 298—300.
 25. Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Technischen Hochschule Stuttgart. Springer-Verlag, Berlin/Göttingen/Heidelberg. Herausgeber: C. Pirath:
 25,01), Heft 1: „Die Probleme und das Verkehrsbedürfnis im Luftverkehr“. 1929.
 25,02), Heft 2: „Gestaltung des Weltluftverkehrsnetzes und seiner Flughafenanlagen“. 1930.
 25,03), Heft 3: „Grundlagen und Stand der Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr“. 1930.
 25,04), Heft 4: „Die Luftverkehrswirtschaft in Europa und in den Vereinigten Staaten von Amerika“. 1931.
 25,05), Heft 5: „Die Hochstraßen des Weltluftverkehrs“. 1932.
 25,06), Heft 6: „Die Grundlagen der Flugsicherung“. 1933.
 25,07), Heft 7: „Der private Luftverkehr“. 1934.
 25,08), Heft 8: „Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen“. 1935.
 25,09), Heft 9: „Konjunktur und Luftverkehr“. 1935.
 25,10), Heft 10: „Der Nachtluftverkehr, Grundlagen und Wirkungsbereich“. 1936.
 25,11), Heft 11: „Flughäfen. Raumlage, Betrieb und Gestaltung“. 1937.
 25,12), Heft 12: „Der Weltluftverkehr. Elemente des Aufbaus“. 1938.
 25,13), Heft 13: „Flughäfen. Entwicklungslage und Flugsicherung“. 1939.
 25,14), Heft 14: „Zwanzig Jahre Luftverkehr und Probleme des Streckenflugs“. 1940.
 25,15), Heft 15: „Der europäische Luftverkehr in Planung und Gestaltung“. 1952.
 25,16), Heft 16: „Die Verkehrsteilung Schiene — Straße in landwirtschaftlichen Gebieten und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung“. 1954.
 Herausgeber: W. Lambert:
 25,17), Heft 17: „Hubschrauberverkehr — Technische und wirtschaftliche Voraussetzungen“. 1956.
 26. C. Pirath: „Das Raumzeitsystem der Siedlungen“. Verlag Wittwer, Stuttgart 1947.
 27. C. Pirath: „Die Verkehrsplanung — Grundlagen und Gegenwartsprobleme“. Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart 1948.
 28. H. Baumann: „Nachruf C. Pirath“. Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 3/1955.
 29. E. Frohne und P. Berkenkopf in Zeitschr. für Verkehrswissenschaft, Vorwort zu Heft 2/1954.

Buchbesprechungen

Das Recht der Binnenschifffahrt. Band II, Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen. Kommentar zur Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und Binnenschifffahrtstraßenordnung unter Einbeziehung der auf den mitteldeutschen Wasserstraßen geltenden Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung. Von Ministerialrat Gerhard Kahlitz. Köln—Berlin, 1956.

In einer geschichtlichen Einleitung wird zunächst dargetan, daß die Wurzeln der Verkehrsordnung auf Binnenwasserstraßen bis auf den Wiener Kongreß zurückreichen, zeitlich mithin mit den Anfängen der Dampfschifffahrt zusammenfallen. In der Folgezeit mußten die Rechtsvorschriften über die Verkehrsordnung wiederholt, namentlich in Hinsicht auf die technischen Umwälzungen, geändert werden.

Die unmittelbare Vorgängerin der heutigen Rhein-SchPO war die „Schifffahrtspolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet“ vom 18. 1. 1939, die auch die Nebenwasserläufe des Rheins in die VO einbezogen hatte. Die VO von 1939 war nicht gemeinsam von den Uferstaaten erlassen worden, da Deutschland damals aus der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ausgetreten war, sie war aber trotzdem in den Rheinuferstaaten gleichlautend.

Ungefähr gleichzeitig mit der Rhein-SchPO erging für die übrigen deutschen Wasserstraßen (ohne Donau) die Deutsche Binnenschifffahrtspolizeiverordnung vom 12. 4. 1939 — BSchPVO —, die weitgehend der Rhein-SchPO angepaßt wurde, so daß es schon damals ein ziemlich einheitliches Verkehrsrecht auf den Reichswasserstraßen (ohne Donau) gab.

Die Vereinheitlichung des Binnenschifffahrtspolizeirechts hat durch die beiden Verordnungen, die am 1. Januar 1955 in Kraft getreten sind, und die Binnenwasserstraßenverkehrsordnung weitere Fortschritte gemacht. Insbesondere die zunehmende Motorisierung der Fahrzeuge, die erhöhte Fahrgeschwindigkeit und der sich ständig steigernde Verkehr geboten eine Überarbeitung. Die Rhein-PVO gilt nicht mehr auf den Nebenwasserläufen des Rheins, die in den Geltungsbereich der BSchSO einbezogen wurden. Deutschland ist seit 1950 wieder Mitglied der ZKR.

Deshalb kann sich die Rhein-SchPVO nur auf den konventionellen Rhein erstrecken, also auf den Rheinstrom von Basel abwärts, weil die Rhein-SchPVO von der ZKR eben nur für die Rheinschifffahrt aufgestellt ist.

Beide Verordnungen sind in zwei Teile aufgliedert, den allgemeinen und den besonderen Teil. Die allgemeinen Teile sind fast wortgleich. Der II. Teil der Verordnungen enthält die auf den einzelnen Schifffahrtstraßen geltenden Sonderbestimmungen.

In die Darstellung einbezogen ist ferner die seit dem 1. 9. 1955 auf den mitteldeutschen Wasserstraßen geltende Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung, so daß auch über den Interzonenschiffsverkehr Aufklärung gegeben wird. Besonders dankenswert sind die Ausführungen über die Verkehrssicherungspflicht und die Fahrerflucht auf Wasserstraßen sowie über die Schiffsicherheit und über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt.

Der Verfasser legt besonderen Wert auf eine allgemeinverständliche Darstellung. Deshalb beschränkt er sich bei der Erörterung der strafrechtlichen Folgen von Zuwiderhandlungen auf die wesentlichen Rechtsgrundlagen und verweist bei den zivilrechtlichen Folgen auf den „Kollisionsprozeß“ von Wassermeyer.

Der Zweck des Kommentares ist ein wesentlich praktischer, nämlich allen bei der Schifffahrt beschäftigten Personen ein Wegweiser durch die große Anzahl der Vorschriften zu sein. Das Werk erfüllt das z. Zt. geltende Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen vollständig. Der Verfasser verdient alle Anerkennung. Prof. Böttger.

Raum und Verkehr I. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, herausgegeben von Kurt Brüning. Band IV, 1956. Bremen-Horn, 1956.

Der vorliegende Band der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung wird als „Ergebnis einer langjährigen und bewährten Gemeinschaftsarbeit“ des 1951 gegründeten Forschungsausschusses Verkehr vorgestellt. Er ist dem Gedenken

Carl Pirath's gewidmet, der bei seinen unvergessenen Publikationen den Zusammenhängen zwischen Raumordnung und Verkehrsgeschehen ja besondere Aufmerksamkeit geschenkt hat.

Gemessen an der Tatsache, daß „nicht nur die verkehrliche, sondern auch die raumordnerische Situation im Vergleich zur Vorkriegszeit heute sehr viel komplizierter und schwieriger zu übersehen ist“, darf man in der Tat in der gründlichen Untersuchung der Ausstrahlungen des Verkehrs auf die wirtschaftliche und soziale Struktur unseres Lebensraums ein besonderes Anliegen der modernen Verkehrswissenschaft sehen.

Insgesamt neun Abhandlungen, die die Bezugnahme auf Verkehr und Raum verbindet, sind vertreten. Sie können alle das Interesse des Lesers beanspruchen, wenn gleich ihr jeweiliger Gegenstand von recht unterschiedlichem Gewicht für die Erkenntnisse und Realisierung des raumordnerischen Anliegens ist, „die Lebensmöglichkeiten des Menschen in geistiger und materieller Hinsicht so günstig wie möglich zu gestalten“ (C. Pirath).

Die erste Abhandlung (W. Linden) beschäftigt sich mit dem Zusammenhang zwischen „Verkehr und Raumordnung“ schlechthin.

In einer historischen Übersicht macht Verf. darauf aufmerksam, daß Raumordnung erst mit der Entstehung des modernen Verkehrswesens zu einem Problem wird. Gunst und Ungunst der Standorte spiegeln sich in der unterschiedlichen Größe der Bezugs- und Absatzräume wider. (Wir meinen freilich, daß diese Produktivitätsunterschiede bereits in der Phase der notwendigerweise arbeitsteiligen Manufakturwirtschaft sichtbar werden, nur daß man in ihnen — entsprechend der Wirtschaftsgesinnung des ordne naturel — keine Bedeutung im Sinne eines staatspolitisch gestaltenden Eingreifens sah.)

Aus dieser historischen Sicht versucht Verf. nun die Bedeutung der Eisenbahnen für die Raumstruktur zu entwickeln. Er gibt dabei zugleich einen sehr knappen Überblick über die Struktur dieses Verkehrsträgers und stößt dann zwangsläufig auf das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs, die dem Verf. in ihrer alten, starren Form auf die Dauer nicht durchführbar erscheint. Wiederum zwangsläufig wird die Rolle des Straßenverkehrs in ihrer heutigen Diskrepanz zwischen gesetzlich erlaubten und grundsätzlich möglichen Einsatzformen in die Gedankenführung hineingenommen, zugleich

eine Reihe von Vorschlägen gebracht und am Beispiel der Nebenbahnen gezeigt, daß auch der Kraftwagen im gemeinwirtschaftlichen Sinne Verkehrsleistungen zu erstellen in der Lage ist.

Die Entwicklung des Kraftverkehrs zeigt einen unbestreitbaren Strukturwandel im Verkehrswesen, wobei Fehlentwicklungen im Straßenverkehr nicht geleugnet werden. Kurze Darstellungen zu den Faktoren Straßendichte, Verkehrsdichte und Verkehrsbedürfnis sollen erhärten, daß die Entwicklung des Straßenverkehrs im Ganzen gesehen notwendig war und ist.

Es folgen einige Bemerkungen zur Binnenschifffahrt, ihrer Wettbewerbslage und zu dem Problem ihrer Wegekosten.

Besonderes Augenmerk widmet Verf. dankenswerterweise der Entwicklung und Bedeutung des Transports in Leitungen, der infolge der Energiebedarfswandlungen in seinem Volumen ständig zunimmt. — Wir sind der Auffassung, daß der Leitungstransport bei dem in der Industrie zu verzeichnenden „Trend zur Edelenergie“ die Raumordnung erheblich umgestalten kann, wenn wir bedenken, daß gerade die energieintensiven Produktionsstätten (— soweit sie nicht Edelenergie verbrauchen —) stark von Frachtkosten abhängig sind. Den Beschluß bilden einige Bemerkungen zum Nachrichtenverkehr.

Konsumfreiheit (völlige?) auch im Verkehr bei organischer Aufgliederung des Verkehrsgeschehens sind die Forderungen, die Verf. in seiner Abhandlung stellt, die wohl richtiger als „Verkehrspolitik und Raumordnung“ zu betiteln wäre. — Sie enthält insgesamt eine Fülle von außerordentlich anregenden Gedanken, deren jeder längerer Ausführungen bedürfte, um in seiner Vielgeschichtigkeit und Problematik ganz erfaßt zu sein. — Auf Einzelheiten ausführlich einzugehen, verbietet sich leider im Rahmen einer Besprechung.

Als nicht weniger „problemgeladen“ stellt sich die folgende Abhandlung „Zur Frage der Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße“ (P. Schulz-Kiesow) dar. Verf. lehnt die herkömmliche Ansicht, daß diese Aufgabenteilung durch ein ausreichendes Tarifgefälle zwischen RKT und DEGT zu erreichen sei ab, mit dem u. E. richtigen Hinweis auf die keineswegs durchgängige Kostenüberlegenheit der Eisenbahn über den Straßenverkehr. Er plädiert demzufolge für eine völlige Verdrängung der deutschen Eisenbahnen aus dem Nahverkehr, soweit dieser defizitär ist“. Erreicht werden kann dieser erste Ansatz zur Aufgabenteilung nach Meinung des

Verf. durch eine Anpassung der Entfernungsstaffel des RKT an die Kostenstruktur des Kraftverkehrs bei gleichzeitig „ziemlich“ kostengerechten Frachtsätzen der Bundesbahn auf Entfernungen bis 100 km und der Erhöhung der Mindestentfernungen auf mindestens 20 km, soweit es sich nicht um geschlossene Züge handelt. Knotenpunkttarife der Eisenbahnen treten zu diesen grundsätzlichen Forderungen einer Tarifreform. Daneben äußert sich Verf. zu den Problemen des Haus-Haus-Verkehrs, des Eil- und Kleinverkehrs sowie der Nebenbahnen. Er möchte dabei keine schematische Aufgabenteilung — etwa in dem Sinne: großströmiger Verkehr, Gleisanschluss- und Knotenpunktverkehr auf die Schiene, Flächen-, Eil- und Kleingutverkehr auf die Straße — verwirklicht sehen, sondern der jeweiligen spezifischen Leistungsart der Verkehrsträger gegenüber einer bestimmten Transportsituation Rechnung getragen wissen. — So kommt er u. a. zu dem Schluß, daß das gleichzeitige Auftreten von Schiene und Straße im Stück- und Sammelgutverkehr, nachdem beide Landverkehrsträger gleichermaßen zur Befähigung auf diesem Sektor geeignet seien (?), am besten durch eine Verbundwirtschaft gelöst werde, innerhalb deren die Schiene den Knotenpunktverkehr, der LKW den Verteilerverkehr übernehme.

Auch in dieser Abhandlung sind eine Reihe von Problemen enthalten, die ausführlicher Diskussion bedürften.

Die folgende Studie von P. Helfrich (Staatliche oder private Ausgleichskassen als Ersatz für den Kostenausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungs?) schließt sich in ihrem Anliegen nahtlos an die Fragen der Verkehrsteilung an. Obwohl Verf. bemerkenswerterweise die gemeinwirtschaftliche Betätigung der Eisenbahn als — mindestens zum Teil — ihrer wirtschaftlichen Struktur immanent (und damit nicht im Gegensatz zu eigenwirtschaftlichen Überlegungen stehend) bezeichnet, stellt er die Frage nach dem Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Lasten.

Dieser Ausgleich ist den Verkehrsträgern gegenüber denkbar durch staatliche Ausgleichszahlungen (globale Subventionen — fragwürdig, Vergütung von Sonderleistungen — Problem der Kriterien). Sie müssen wegen der Verfälschung der ökonomischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft jedoch abgelehnt werden. Ausgleichszahlungen an die Frachtzahler (Frachthilfe, evtl. Steuerverdifferenzierungen für Frachtzahler in stützungswürdigen

Gebieten) bedeuten in ihrer jetzigen Handhabung eine Begünstigung des Schienenverkehrs, jedoch keine grundsätzliche Lösung des Problems. Private Ausgleichskassen der verladenden Wirtschaft (Zementsyndikat bis 1945, eisenschaffende und -verarbeitende Industrie) hängen in ihrer Wirksamkeit von der straffen Organisation der Mitgliederfirmen und ihrer Preisgebarung ab, die mit steigender Mitgliederzahl natürlich immer schwieriger wird.

Insgesamt glaubt Verf. nicht, daß die vorgenannten Ausgleichsmaßnahmen der Ausgleichsidee gerecht zu werden vermögen.

In einem außerordentlich instruktiven Schlußkapitel weist Verf. u. E. zutreffend nach, daß tarifpolitische und betriebsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Aufhebung der Tarifgleichheit, Auflassung von Nebenbahnen) zu raumwirtschaftlich außerordentlich negativen Standortdisparitäten führen müssen. Er glaubt vielmehr, daß es notwendig sein wird, „den Verkehrslastenausgleich der Bahn ... auszubauen sowie das Ausgleichsprinzip auch auf andere Verkehrsmittel, namentlich den Kraftwagen, auszudehnen und auf breitere Schultern zu verteilen.“

G. Isenberg setzt sich mit den Standortverhältnissen und der industriellen Struktur auseinander und zieht einen Vergleich zwischen den Verhältnissen Nordrhein-Westfalens und Baden-Württembergs (— die wir freilich nicht als „einzige Industrieländer Westdeutschlands“ bezeichnen möchten) zur Illustration seiner Untersuchungsergebnisse heran. Von diesen dürfen wir besonders die Feststellungen vermerken, in denen er auf die Standortfaktoren eingeht. Seine offensichtlich sehr gründlichen empirischen Untersuchungen zeigen, daß unter den Standortbeeinflussenden Gegebenheiten Probleme der Arbeitskräfte und „Fühlungsvorteile“ eine stetig steigende Bedeutung gewinnen. Besonders letztere führen zu neuerlichen, von der Rohstoffnähe aber unabhängigen Ballungen. Die Transportkostenabhängigkeit scheint in gleichem Maße geringer geworden zu sein, wenn gleich sie bei materialintensiven Industriebetrieben nach wie vor eine große Rolle spielt.

Die Abhandlung von R. Hoffmann über „Die Verlagerung der Personenverkehrsströme im Bundesgebiet seit 1939“ bringt Verkehr mit Raumordnung wieder in direkten Bezug: Verkehrsdichte als Indiz produktiver Entwicklung eines Wirtschaftsraumes. Auch der Personenverkehr, sein Umfang und seine Verteilung, als vom Wohlstand abhängige Größe, können in

diesem Zusammenhang aufschlußreich sein.

Verf. geht den einzelnen Verkehrsverlagerungen mit Hilfe anschaulicher Skizzen nach und zeigt, in welchem Maße verschiedene Ursachen (Bau eines neuen Verkehrsweges, Veränderungen der Tariflage, Umsiedlung und Änderungen der Staatsgrenzen) auf sie eingewirkt haben.

„Die verkehrsarmen Teile des Bundesgebietes sind, ... mit den wirtschaftlich schwachen und zurückgebliebenen Teilräumen identisch, wobei ihre Schwäche und Zurückgebliebenheit auf ihre Randlage, auf ihre für die Verkehrserschließung durch Eisenbahnen ungünstige Gebirgslage, auf die Kargheit der natürlichen Bedingungen ... und daraus resultierende Menschen- und Verkehrsarmut oder gleichzeitig auf mehrere dieser Gründe zurückzuführen sein wird.“

Der folgende Aufsatz von C. Pirath „Die landwirtschaftlichen Gebiete als Objekt der Raumschließung“ ist ein mit raumordnerischen Folgerungen versehenes Resumé einer 1954 veröffentlichten Untersuchung.

Es geht darum um die Frage der Auswirkungen einer Auffassung von Nebenbahnen in landwirtschaftlichen Gebieten, wenn der Ersatzverkehr durch den Lastkraftwagen übernommen werden soll. Kriterium sind nicht bestehende Tarife, sondern die Art der Verkehrsbedienung und die Kostenlage der Verkehrsträger Eisenbahn und Lastkraftwagen.

Es ist verständlich, daß bei der Untersuchung von insgesamt vier Nebenbahneinflußgebieten mit einer Anzahl von Annahmen über Entfernungsstufen, Auslastung etc. gearbeitet werden mußte.

Das Ergebnis zeigt, daß die Auffassung der Nebenbahnen den Güterverkehr dieser vier Räume erheblich verteuern würde, wobei nicht gesichert ist, daß die Beschaffenheit der Straßen einen vollen Ersatzverkehr garantiert. Gemessen an der raumpolitisch so außerordentlich wichtigen Funktion der Nebenbahnen kann eine Auffassung zumindest für den Güterverkehr volkswirtschaftlich nach Ansicht des Verfassers solange nicht vertreten werden, als Dezentralisation der Siedlung und Wirtschaft (schlechthin) Ziel der Raumordnung ist.

Die Gedanken, die in dem Aufsatz von I. Esenwein-Rothe über „Die raumwirtschaftliche Bedeutung von Stichbahnen für sekundäre Wirtschaftsgebiete“ enthalten sind, wurden bereits in Heft 2/1956 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft besprochen. Es darf auf diese Besprechung verwiesen werden.

Eine zweite Abhandlung von R. Hoffmann befaßt sich mit der Bedeutung der Autobahnen für die Raumordnung.

Die Autobahnen können nicht ohne weiteres als nur die Zentralisation oder nur die Dezentralisation fördernd angesehen werden. Sofern sie ein Netz von einer gewissen Dichte darstellen, (– was freilich heute noch nicht der Fall ist –), hängen ihre Wirkungen ganz von der Lage im Raum ab. Dennoch lassen sich gewisse Merkmale herauskristallisieren, so z. B. dieses, daß ein möglichst geringer Anschlußstellenabstand im Sinne der Raumaufschließung positiv wirkt, wobei natürlich dann alles von der Art der Zubringerstraßen abhängt.

Wenn Verf. auch an mehreren Stellen seiner Studie zutreffenderweise darauf eingeht, daß Autobahnen siedlungsdezentralisierend wirken, den Fremdenverkehr beleben und insgesamt für den individuellen Personenverkehr große Vorzüge aufweisen, so wäre doch ein Hinweis auf die Tatsache, daß sie zur Aufschließung wirtschaftsschwacher Gebiete, die beispielsweise über unerschlossene oder nur gering ausgebeutete Rohstoffvorkommen verfügen, (– wir denken hierbei an holzreiche Gebiete, sowie an Räume, in denen Rohstoffe wie Steine, Erden usw. auf ihre Ausbeute warten –), wenig leisten können.

„Zwölf Wünsche der Raumforschung an die Verkehrsstatistik“ (O. Schlier) bilden den Beschluß dieses Sammelbandes, der – wie schon bemerkt – eine außerordentliche Reichhaltigkeit an Einzelproblemen enthält, so daß der Rezensent es bedauern muß, nicht in der ihnen gemäßen Ausführlichkeit auf sie eingehen zu können. Wir haben eine Fülle von gedanklichen Anregungen aus diesem ansprechend aufgemachten Band mitgenommen und können ihn für jeden verkehrstheoretisch wie verkehrspolitisch Interessierten sehr empfehlen.
Dr. Seidenfus

Entfernungsstaffel und Standort

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

I.

Die Aufspaltung der Frachtsätze in Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren und die Problematik dieser Frachtsatzbildungsmethode

Wie die Notwendigkeit der Tarifeinheit für die wirtschaftsstarken und die wirtschaftsschwachen Gebiete von den deutschen Eisenbahnen niemals bestritten wurde, so gehört ihrer Meinung nach auch die Entfernungsstaffel zum wesentlichen Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpolitik. Die im Vergleich zu anderen europäischen Ländern späte Anwendung der Entfernungsstaffelung für den gesamten Eisenbahngütertarif in Deutschland erklärt sich aus der Teilung des Reiches unter verschiedene Staatsbahnsysteme. Erst die Vereinlichung der Länderbahnen ermöglichte auch in Deutschland den allgemeinen Uebergang vom Kilometertarif zum Staffeltarif. Die Reichsbahn betrachtete von Anfang an die Entfernungsstaffel als ein wirksames und notwendiges Instrument zur Förderung der Dezentralisierung der Industrie. Die äußerst positive Einstellung der deutschen Eisenbahnen zum Staffeltarif erklärt sich daraus, daß bei dieser Form der Preisdifferenzierung sich auch nach dem Verlust des Vollmonopols immer noch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Eisenbahnen weitgehend mit ihren betriebswirtschaftlichen Interessen decken.

Die von den Eisenbahnen für die Güterbeförderung erhobenen Frachtsätze setzen sich aus der Streckenfracht und der Abfertigungsgebühr zusammen. Die Streckenfracht soll die entfernungsabhängigen Kosten der Eisenbahn decken. Letztere entstehen durch die Zugförderung und einen erheblichen Teil der bei der Zugbildung anfallenden Ausgaben. Für alle außerhalb der reinen Streckenleistungen liegenden Aufwendungen erheben die Eisenbahnen Abfertigungsgebühren. Die Abfertigungsgebühren stellen bei der Eisenbahn das Entgelt für die entfernungsunabhängigen Selbstkosten der Güterbeförderung dar. Es handelt sich hierbei um die vollen Aufwendungen, die bei der Abfertigung entstehen und um einen relativ kleinen Teil der Zugbildungskosten.

Aus den ständig verfeinerten Erhebungen über die Selbstkostenstruktur der deutschen Eisenbahnen in Abhängigkeit von der Entfernung geht einwandfrei hervor, daß trotz der 1950 und 1951 erfolgten Verschärfung der Entfernungsstaffel bei den Entfernungen 100 km die Abstufung der ausgerechneten Frachtsätze weitgehend der vertikalen Kostendegression der Bundesbahn entspricht. Das gilt jedoch nicht von den Streckenfrachten und den Abfertigungsgebühren. So reichen die Einnahmen der Bundesbahn aus den Abfertigungsgebühren nicht entfernt zur Deckung der Abfertigungskosten und der entfernungsunabhängigen Zubildungskosten aus. Umgekehrt liegen die Verhältnisse bei den Streckenfrachten. Ein nach den Selbstkosten ausgerichteter Tarif müßte somit einen wesentlich höheren konstanten Tarifbestandteil enthalten, als ihn die gegenwärtige