

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

Abfertigungsgebühr aufweist. Auf der anderen Seite müßte der variable Bestandteil geringer als der heutige Streckensatz sein. Eine Anhebung der Abfertigungsgebühren hätte eine Senkung der Streckensätze zur Voraussetzung. Für den Frachtzahler würde sich bei den Entfernungen über 100 km an dem bisherigen Zustand nichts ändern. Dasselbe gilt von den volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Degression der Entfernungstarife, wenn man von den ausgerechneten Frachtsätzen, d. h. von den um die Abfertigungsgebühren erhöhten Streckenfrachten ausgeht.

Es ist unrichtig, daß bei den europäischen Eisenbahnen die Abfertigungsgebühren kostenorientiert sind, während bei der Festsetzung der Streckenfrachten Kostengesichtspunkte gegenüber volkswirtschaftlichen Erwägungen zurücktreten. Daß nicht nur die Streckenfrachten, sondern auch die Abfertigungsgebühren wirtschaftspolitische Aufgaben erfüllen, davon zeugt die vertikale und horizontale Staffelung der Abfertigungsgebühren. Weder die Entfernungsstaffel noch die Abfertigungsgebühren beruhen unmittelbar auf der Struktur der Selbstkosten.

Die Degression der Streckenfrachten ist von Land zu Land sehr unterschiedlich. Dasselbe gilt aber auch von den Abfertigungsgebühren. So sind die Abfertigungsgebühren der SNCF für Kohlen und Erz doppelt so hoch wie diejenigen der Bundesbahn. Selbst die französischen Abfertigungsgebühren für Walzeisen überschreiten die deutschen um 40%. In Frankreich wird das System des differenzierten Staffeltarifs angewandt. Von einer weitgehend kostenorientierten Degression der Streckensätze ist ausschließlich bei Kohle, Erz und anderen Massengütern die Rede. Dagegen ist die Abstufung der Streckenfrachten für Vorprodukte und Fertigwaren ungewöhnlich schwach. Auch die Degression der ausgerechneten Frachtsätze weicht in den einzelnen Ländern voneinander ab, doch sind die Unterschiede wesentlich geringer als bei der Staffelung der Streckensätze.

Die Degression der ausgerechneten Frachten beruht sowohl auf der Degression der Streckenfracht als auch auf der Tatsache, daß der Quotient der Abfertigungsgebühr geteilt durch die Entfernung mit der Entfernung abnimmt. Will man das Ausmaß der Degression bei den Streckenfrachten, den Abfertigungsgebühren und den effektiven Frachtsätzen feststellen, so muß man von den sich bei jeder Entfernungsstufe ergebenden tkm-Einheiten ausgehen. Da es sich bei den Abfertigungsgebühren entsprechend ihrer Fixkostennatur um feste Beträge handelt, sinken hier die tkm-Einheiten von 100 bei 100 km auf 10 bei 1 000 km. Verzichten die Eisenbahnen auf die Ermäßigung der Abfertigungsgebühren in den Nahentfernungen, was vom Standpunkt der Selbstkosten und der Transportfähigkeit der Güter durchaus gerechtfertigt ist, so ergibt sich bei 10 km eine tkm-Einheit, welche 100 mal so groß ist wie bei 1 000 km. Hieraus folgt, daß der Anteil der Abfertigungsgebühr an der Gesamtfracht bei den weiten Entfernungen geringfügig ist, mit sinkender Entfernung aber ständig abnimmt. Umgekehrt liegen die Verhältnisse bei den Streckensätzen.

Die entfernungsabhängigen Selbstkosten der Eisenbahnen liegen im Güterverkehr bei 10 km rd. 50% höher als bei 100 km. Trotzdem kommt es niemals vor, daß im kurzstreckigen Güterverkehr bei der Streckenfracht höhere tkm-Einheiten als für 100 km erhoben werden. Im allgemeinen berechnen die Eisenbahnen, und zu diesen zählt auch die Bundesbahn, für die Entfernungen bis zu 100 km die gleiche Streckenfracht, auch Grundstreckenfracht genannt. Die Degression der Frachten beginnt beim Staffeltarif erst ab 100 km. Die sich bei den effektiven Frachtsätzen ergebenden relativ hohen Nahfrachten sind nicht auf den Staffeltarif, sondern auf die Abfertigungsgebühren zurückzuführen. Da es bei den

Streckensätzen unter 100 km keine Degression gibt, kann, wenn man unter kurzen Entfernungen solche von unter 100 km versteht, unmöglich behauptet werden, daß durch den Staffeltarif die Frachten der kurzen Strecken im Verhältnis zu den Selbstkosten angehört, die der langen Strecken dagegen gesenkt werden. Selbst wenn man von den sich aus der Addition von Streckenfracht und Abfertigungsgebühr ergebenden effektiven Frachtsätzen ausgeht, decken im Nahverkehr die Eisenbahnfrachten in keinem westeuropäischen Lande die Aufwendungen der Eisenbahnen bei der Beförderung von Gütern in einzelnen Waggons.

Während der Wertstaffel die ausgerechneten Frachtsätze zugrunde liegen, bezieht sich die Entfernungsstaffel ausschließlich auf die Streckenfracht. Erst die Addition von Streckensatz und Abfertigungsgebühr ergibt die Frachtsätze der Eisenbahn. Will man die Bedeutung der Wertstaffel und der Entfernungsstaffel für den industriellen Standort und die Raumordnung untersuchen, so muß bei beiden Formen der Tariffdifferenzierung von den für die Verloader geltenden Frachtsätzen ausgegangen werden. Auch für den Einfluß der Entfernungsstaffelung auf die Gemeinwirtschaftlichkeit des Eisenbahngütertarifs ist nicht die Degression der Streckenfrachten, sondern diejenige der Gesamtfrachten entscheidend.

Es empfiehlt sich die Unterscheidung zwischen Staffeltarif und effektiver Entfernungsstaffel. Beim Staffeltarif handelt es sich um die Abstufung der Streckenfrachten. Dagegen gibt die effektive Entfernungsstaffel über die Degression bei den ausgerechneten Frachten Auskunft.

Tarifpolitische und wirtschaftspolitische Bedeutung hat ausschließlich die effektive Entfernungsstaffel. Aus diesem Grunde dürfen Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren unter gar keinen Umständen isoliert für sich betrachtet werden. Beide bilden vielmehr eine Einheit. Die effektive Entfernungsstaffel entsteht aus dem Zusammenwirken von Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren. Erkennt man die geltende effektive Entfernungsstaffel als richtig an, so muß sich jede Tarifänderung auf die ausgerechneten Frachten beziehen. Beschränkt sich eine Tarifmaßnahme auf die Streckenfrachten oder auf die Abfertigungsgebühren, so wird hierdurch sowohl die Struktur der effektiven Entfernungsstaffel wie das industrielle Standortgefüge grundlegend verändert.

Die effektive Entfernungsstaffel entspricht ab 100 km weitgehend der Degression der vollen Selbstkosten der Bundesbahn. Sie fördert die Wirtschaft in den peripheren Gebieten. Begnügt man sich bei allen Tarifklassen mit dem heute erreichten Ausmaß der standortauflockernden Wirkung der effektiven Entfernungsstaffel, d. h. verzichtet man auf den verstärkten Einsatz der differenzierten Entfernungsstaffel, so dürfen die Abfertigungsgebühren nur dann erhöht oder gesenkt werden, wenn die Streckenfrachten entsprechend verbilligt oder verteuert werden. Es ändert sich allerdings in diesem Fall die Degression des Staffeltarifs. Das ist aber vom Standpunkt der Eisenbahngütertarifpolitik völlig irrelevant. Sieht man von den Entfernungen unter 100 km ab, so bleibt durch das Zusammenspiel von Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren die Degression der effektiven Entfernungsstaffel unverändert bestehen. Dasselbe gilt von der Höhe der von den Versendern und Empfängern von Gütern aufzuwendenden Frachtsätze.

Die Abfertigungsgebühren sind keine unveränderlichen Größen. Sie sind ebenso wenig wie die Streckenfrachten völlig kostengerecht gebildet. Entschließt sich die Bundesbahn zu einer tiefgreifenden Neuordnung ihrer Staffeltarife ohne

gleichzeitige Reform ihrer Abfertigungsgebühren, so geht die bisherige weitgehende Übereinstimmung zwischen der Degression der für die Wirtschaft geltenden Tarife mit der Degression ihrer Selbstkosten verloren. Gleichzeitig ist mit unübersehbaren Rückwirkungen der neuen effektiven Entfernungsstaffeln auf den industriellen Standort und die Raumordnung zu rechnen. Eine organische Fortbildung der effektiven Entfernungsstaffeln muß sich sowohl auf die Streckenfrachten wie auf die Abfertigungsgebühren beziehen.

Wie erst die Degression der ausgerechneten Frachten das Ausmaß der räumpolitischen Bedeutung der Entfernungsstaffel bestimmt, so ergibt sich erst aus dem Zusammenspiel der beiden Komponenten Staffeltarif und Abfertigungsgebühr die tatsächliche Entfernungsverkürzung durch die effektive Entfernungsstaffel. Der Verfasser plädiert für den Verzicht auf die Aufspaltung der Frachtsätze in Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren. Weder tariftechnische noch tarifpolitische Gesichtspunkte sprechen für die Beibehaltung der Abfertigungsgebühren.

II.

Die Montanstaffel und ihre möglichen Rückwirkungen auf die Entfernungsstaffel der Bundesbahn und den industriellen Standort

Das Funktionieren des gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl setzt die Vereinheitlichung der Tarifstruktur der Eisenbahnen voraus. Dazu gehört die Harmonisierung der Entfernungsstaffel für Montangüter. Da nach Meinung des von den Mitgliedsstaaten der Montan-Gemeinschaft ernannten Sachverständigenausschusses für Verkehrswesen die Abfertigungsgebühren der Eisenbahnen auf der Struktur der Selbstkosten beruhen, begnügte sich die Hohe Behörde mit der Vereinheitlichung der Streckenfrachten der Binnentarife mit allgemeinen Geltungsbereich. Man einigte sich auf Degressions-Koeffizienten für die verschiedenen Montangüter.

Die Vereinheitlichung der Degression der Streckenfrachten stellt eine Maßnahme der Harmonisierung dar und ist ohne Zustimmung der Vertragsstaaten nicht durchführbar. Die Hohe Behörde ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß durch ihre Maßnahmen im Wirtschaftsleben der Mitgliedsstaaten keine tiefgreifenden Störungen hervorgerufen werden.

Die Bundesregierung erhob wegen der Gefährdung der peripheren Gebiete durch die Montanstaffel gegen die vollständige Vereinheitlichung der Degression der Streckenfrachten Einspruch. Es wurde die Anwendung der neuen Degressions-Koeffizienten auf solche Entfernungen beschränkt, bei denen die Montanstaffel mit der Degression der Staffeltarife der Bundesbahn praktisch übereinstimmt. Die Begrenzung der Anwendung der Montanstaffel gilt zunächst bis zum 10. Februar 1957. Es handelt sich bei der teilweisen Harmonisierung der Degression der Streckenfrachten um eine Übergangsmaßnahme. Die Verwirklichung der Montanstaffel ist eine reine Zeitfrage.

Bei der Vereinheitlichung der Degression auf den Durchschnitt der in den Mitgliedsstaaten gültigen Tarife ergab sich eine ziemliche Übereinstimmung zwischen der Degression der Montanstaffel und der Degression der französischen Streckenfrachten. Da die Hohe Behörde auf die Harmonisierung der Abfertigungsgebühren verzichtete, würde die allgemeine Anwendung der Montanstaffel weder den französischen Staffeltarif noch die effektive Entfernungsstaffel

der SNCF grundlegend verändern. Dasselbe gilt von der absoluten Höhe der französischen Eisenbahnfrachten.

Völlig anders würden dagegen die Verhältnisse in den übrigen Mitgliedsstaaten liegen. Wohl würden in Zukunft bei allen Eisenbahnen der Gemeinschaft die Streckenfrachten für Montangüter die gleiche Degression aufweisen. Wegen der von Land zu Land höchst unterschiedlichen Abfertigungsgebühren wäre indessen von einer Vereinheitlichung der effektiven Entfernungsstaffeln keine Rede. Wenn man von Frankreich absieht, wäre das Ergebnis der Montanstaffel vielmehr eine Deformierung der bisherigen effektiven Entfernungsstaffeln.

Käme es zur Vereinheitlichung der Degression der Streckenfrachten für Montangüter, so würde die effektive Entfernungsstaffel der Bundesbahn wesentlich schwächer als diejenige der SNCF sein. Die deutsche effektive Entfernungsstaffel würde ihren gemeinwirtschaftlichen Charakter einbüßen. Die durch den heutigen Aufbau der effektiven Entfernungsstaffel begünstigte regionale Verteilung der Industriestandorte über die ganze Bundesrepublik wäre ernsthaft in Frage gestellt.

Die Bundesbahn müßte sämtliche Frachtsätze für Montangüter ändern. Dabei würden sich bei den weiten Entfernungen ganz beträchtliche Frachtsteigerungen ergeben. Diese Maßnahme wäre in keiner Weise selbstkostenmäßig begründet. Es würde vielmehr die bisherige weitgehende Übereinstimmung zwischen der Degression der ausgerechneten Frachtsätze und der Degression der Selbstkosten verlorengehen. Schließlich wäre von einer Tarifautonomie der Bundesbahn keine Rede mehr. Die Bundesbahn wäre nur noch in der Lage, die Höhe der Streckenfrachten für Entfernungen bis zu 100 km souverän festzulegen.

Die Kritik des Verfassers richtet sich nicht gegen die Schaffung der Montanstaffel, sondern gegen die bei ihrer Aufstellung gewählte Methode. Setzt das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes die Vereinheitlichung der Tarifstruktur voraus, so ist nicht die Degression der Streckenfrachten, sondern diejenige der ausgerechneten Frachtsätze zu harmonisieren.

Die Bundesregierung dürfte sich mit der Vereinheitlichung der effektiven Entfernungsstaffeln eher abfinden, als mit der von der Degression der Streckenfrachten ausgehenden Montanstaffel. Dies deshalb, weil bei den Eisenbahnen der Mitgliedsstaaten die Degression der ausgerechneten Frachtsätze nicht entfernt so stark voneinander abweicht wie die Degression der Streckenfrachten.

Der Verfasser hält die Vereinheitlichung der Degressionen der effektiven Entfernungsstaffel auf den Durchschnitt der in den Mitgliedsstaaten gültigen Tarife für nicht richtig. Soll durch die Harmonisierung der gemeinsame Markt schrittweise dem Endziel, dem einheitlichen europäischen Gütertarif, nähergebracht werden, so müssen die effektiven Entfernungsstaffeln der SNCF und der Bundesbahn die Grundlage für die im Binnenverkehr angewandte Montanstaffel bilden.

Die Harmonisierung der effektiven Entfernungsstaffeln dieser beiden Eisenbahnen erfordert in der Bundesrepublik die Anwendung des Systems der differenzierten Entfernungsstaffel gemäß den Vorschlägen des Wissenschaftlichen Beirats und die Rückkehr zu einem systemgerechten Aufbau der effektiven Entfernungsstaffel. Das gilt auch vom AT 6 B 1 für Kohlen. Am Ausmaß der Degression des AT 6 B 1 sollte aber nichts geändert werden. Wegen seiner standortbildenden Kraft für die Fertigwarenindustrie der revierfernen Gebiete muß der AT 6 B 1 über eine noch stärkere effektive Entfernungsstaffel als die Regeltarifklasse G verfügen.

Seit der Errichtung der Montan-Gemeinschaft läßt sich die eigene unorganische Entfernungsstaffel des AT 6 B 1 kaum noch mit den Besonderheiten des deutschen Kohlenverkehrs oder der Notwendigkeit des Standortausgleichs zwischen den deutschen Kohlenrevieren rechtfertigen. Kommt es bei den Binnentarifen für Montangüter mit allgemeinem Geltungsbereich zur Harmonisierung der effektiven Entfernungsstaffeln, so wird auch der AT 6 B 1 eine von Entfernungsstufe zu Entfernungsstufe regelmäßig verlaufende Degression der ausgerechneten Frachtsätze aufweisen. Ist aber erst der AT 6 B 1 nach Regeltarifprinzipien gebildet, steht seiner Eingliederung in den Normaltarif nichts mehr im Wege.

Selbst wenn die kommende für alle Mitgliedsstaaten geltende effektive Entfernungsstaffel für Kohle dasselbe Ausmaß wie diejenige des heutigen AT 6 B 1 aufweisen sollte, würden sich wegen der Ersetzung der unregelmäßigen Abstufung durch eine gleichmäßige Degression die Standortbedingungen der revierfernen Industrie dennoch verschlechtern. Aus diesem Grunde sollte die Eingliederung des AT 6 B 1 in den Regeltarif mit einer Auseinanderziehung der Wertstaffel in der Form verbunden werden, daß eine neue ausschließlich für Kohle bestimmte unterste Regeltarifklasse geschaffen wird. Eine auf den AT 6 B 1 beschränkte Frachtsenkung von nur 10% würde die Standortbedingungen der auf den Kohlenbezug angewiesenen Fertigwarenindustrie der Randgebiete wesentlich verbessern. Eine solche Maßnahme wäre angesichts der weit überhöhten Frachtsätze des AT 6 B 1 für die Bundesbahn tragbar.

Der Aufnahme des AT 6 B 1 in den Regeltarif stehen allerdings insofern Bedenken gegenüber, als in diesem Fall die aus Nichtmitgliedsstaaten eingeführte Kohle mit der deutschen Kohle und der Kohle aus den übrigen Montan-Ländern tariflich gleichgestellt wäre. Soll dies vermieden werden, so bleibt die Beibehaltung des AT 6 B 1 erforderlich. Die Senkung seiner Frachtsätze um 10% müßte auch in diesem Fall erfolgen.

Im Fall der Harmonisierung der Entfernungsstaffeln wird die Erstellung eines besonderen Ausnahmetarifs zugunsten ausgewählter Zweige der revierfernen Fertigwarenindustrie erforderlich. Dieser hätte für Endprodukte der Tarifklassen A bis C zu gelten und müßte anstelle von Ermäßigungen lediglich die stärkste effektive Entfernungsstaffel des Regeltarifs gewähren.

III.

Die differenzierte Entfernungsstaffel als Vorbild für die Harmonisierung der europäischen Entfernungsstaffel und ihre Bedeutung für den industriellen Standort

Um den durch den Abbau des Werttarifsystems ausgelösten Ballungstendenzen entgegenzuwirken, wird in der Bundesrepublik fast einmütig der vermehrte Einsatz des klassenmäßig differenzierten Staffeltarifs gefordert. Dieser soll auf dem Wege einer weiteren Verstärkung der für Rohstoffe und Vorprodukte geltenden Vertikalstaffel erfolgen. Bemerkenswerterweise ist aber noch niemand der Frage nachgegangen, ob ein Ausbau der differenzierten Entfernungsstaffel über eine verstärkte Abstufung der Streckensatz-*ikm*-Einheiten für Güter der Tarifklassen D bis G im Fall der Verwirklichung der Montanstaffel überhaupt noch möglich ist. Ebenso hat man zu prüfen unterlassen, ob nicht Kostenerwägungen der Verschärfung des Staffeltarifs bei den Gütern der unteren Tarifklassen enge Grenzen setzen, es sei denn, man entschließt sich zur völligen Abkehr von bisher beim Regeltarif angewandten Tarifbildungsgrundsätzen. Schließlich wird

durchweg übersehen, daß die Anwendung des differenzierten Staffeltarifs auch in der Form der Abschwächung des Staffeltarifs für Güter der oberen Regelklassen möglich ist. Die diesbezüglichen Anregungen des Wissenschaftlichen Beirats haben weder bei der Bundesbahn noch in der Öffentlichkeit Beachtung gefunden.

Beim differenzierten Staffeltarif muß zwischen der nach Klassen und der nach Entfernungsstufen verschiedenen starken vertikalen Staffel unterschieden werden. Es kommt auch der nach Klassen und nach Entfernungsstufen differenzierte Staffeltarif vor. Die französischen Eisenbahnen beschränken sich beim Staffeltarif auf die verschieden starke Staffelung der Tarifklassen. Dagegen verläuft die französische vertikale Staffel jeder Tarifklasse auf allen Entfernungsstufen völlig gleichmäßig. Dasselbe gilt von der Montanstaffel. Sie begünstigt sämtliche Entfernungen gleichmäßig. Dagegen sind für die einzelnen Montangüter verschieden starke vertikale Staffeln vorgesehen.

Fast alle europäischen Eisenbahnen bekennen sich seit langem zur Anwendung des nach Klassen differenzierten Staffeltarifs. Die deutschen Staffeltarife vom 1. Dezember 1920 und vom 1. Februar 1922 wiesen eine verschieden starke Abstufung der Streckenfrachten für die einzelnen Klassen und Entfernungsstufen auf. Die oberen Klassen waren schwächer als die unteren gestaffelt. Der Verlauf der Staffel war unter besonderer Berücksichtigung der mittleren Entfernungen unregelmäßig gestaltet.

Die differenzierte Entfernungsstaffel wurde von der Reichsbahn bereits am 1. Oktober 1922 wieder aufgegeben. Vom 1. Oktober 1922 bis zum 31. Dezember 1949 verlief die vertikale Staffel des deutschen Gütertarifs für alle Klassen und innerhalb der Klassen auch für alle Entfernungen gleichmäßig.

Die Gleichmäßigkeit des deutschen Staffeltarifs ging durch die Eingriffe vom 1. Januar 1950 und 1. Januar 1951 verloren. Die am 1. Januar 1950 erfolgte Abschwächung der Krisenzuschläge bei den Entfernungen ab 501 km bedeutete die Ersetzung der einfachen Entfernungsstaffel durch eine nach Klassen unterschiedliche Entfernungsstaffel. Am 1. Januar 1951 kam es zu einer weiteren Verschärfung der Entfernungsstaffel, doch bezog sie sich dieses Mal auf sämtliche Tarifklassen.

Vor dem Kriege überwog in Deutschland die Auffassung, daß es notwendig sei, zwischen Wert- und Entfernungsstaffel klar zu trennen. Für die Rückkehr zum einfachen Staffeltarif war der Gesichtspunkt maßgebend gewesen, daß der unterschiedlichen Belastbarkeit der Güter bereits durch die Wertstaffel hinreichend Rechnung getragen wurde. Das war 1922 zweifellos der Fall. Der von 1927 bis 1931 erfolgte Abbau der Wertstaffel hätte aber den Einsatz der differenzierten Entfernungsstaffel erforderlich gemacht. Heute wird der nach Klassen differenzierte Staffeltarif bejaht, doch glaubt man im allgemeinen, daß sich seine Anwendung im Fall der Wiederherstellung der 1949 geltenden Wertstaffel erübrigen würde.

Nach Meinung des Verfassers sprechen raumpolitische Erwägungen ebenso sehr wie das Eigeninteresse der Bundesbahn selbst dann für die Beibehaltung des klassenmäßig differenzierten Staffeltarifs, wenn die Anwendung von Knotenpunktтарifen die Bundesbahn in die Lage versetzen sollte, von den Möglichkeiten der Wertstaffel den gleichen Gebrauch wie in den letzten Vorkriegsjahren zu machen. Die Wertstaffel und der einfache Staffeltarif werden der veränderten Wirtschafts- und Verkehrsstruktur nicht gerecht. Die Kombination der Klassen-

staffel mit der differenzierten Entfernungsstaffel bedeutet eine ungemeine Steigerung der dezentralisierenden Wirkungen des Eisenbahngütertarifs.

Die leider völlig unorganische Verstärkung der Entfernungsstaffel der Bundesbahn und ihre Differenzierung nach Tarifklassen hat zweifellos die Benachteiligung der revierfernen Fertigwarenindustrie durch den Abbau der Wertstaffel zu einem Teil wieder ausgeglichen. Das Ausmaß dieser Entlastung der Randgebiete durch die Wandlungen der Entfernungsstaffel ist aber relativ gering.

Die Anwendung der differenzierten Entfernungsstaffel kann in der Weise erfolgen, daß die Eisenbahnen für die unterste Regeltarifklasse eine mit steigender Entfernung über die Degression der Gesamtkosten verstärkte Entfernungsstaffel einführen. Lediglich die Entfernungsstaffeln der obersten Tarifklassen sind in diesem Fall in enger Anlehnung an den Kostenverlauf unter allfälliger Berücksichtigung der anteiligen Gesamtkosten gebildet. Von dieser Möglichkeit des Aufbaues der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel machen aber weder die französischen noch die deutschen Eisenbahnen Gebrauch. Auch bei der Aufstellung der Montanstaffel wurde eine solche Form des differenzierten Staffeltarifs nicht in Erwägung gezogen.

Nach Tecklenburg hat für den Normaltarif als Grundsatz zu gelten, ihn so aufzubauen, daß die unterste Regelklasse mindestens die vollen Selbstkosten deckt und die anderen Klassen darüber hinaus einen dem Wert und der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechend wachsenden Nutzen abwerfen. Der gleiche Grundsatz gilt nach Tecklenburg für die vertikale Staffelung der ausgerechneten Frachtsätze. Es gelten bei der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel die gleichen Tarifgrundsätze wie bei der Wertstaffel. Beide Staffeln berücksichtigen Kostengesichtspunkte nur bei der untersten Regeltarifklasse. Die Frachtsatzbildung der übrigen Tarifklassen erfolgt dagegen auf Grund des Belastbarkeitsprinzips.

Die deutschen Eisenbahnen waren bis auf den heutigen Tag darauf bedacht, daß die Degression der ausgerechneten Frachten der Tarifklasse G und der allgemeinen Ausnahmetarife nicht über die vertikale Kostendegression hinausging. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Frankreich und bei der Montanstaffel.

Falls es sich als notwendig herausstellte, bei irgendeinem allgemeinen Ausnahmetarif, wie etwa beim AT 11 B 1 für landwirtschaftliche Düngemittel, auf die Hereinholung der vollen Selbstkosten zu verzichten, dann wurde die Grundstreckenfracht, d. h. der Streckensatz für Entfernungen bis 100 km, und die Abfertigungsgebühr gesenkt. Die Folge ist, daß auf keiner Entfernungsstufe die volle Deckung der Kosten erreicht wird. So weit die Ausnahmetarife über eine eigene Entfernungsstaffel verfügen, gewähren sie gegenüber dem Regeltarif je nach Entfernungen verschieden hohe Ermäßigungen. Trotzdem gilt aber auch bei den Ausnahmetarifen mit allgemeinem Geltungsbereich der Grundsatz, daß die Degression der ausgerechneten Frachten nicht über die vertikale Degression der Gesamtkosten hinausgehen darf.

Es steht außer jedem Zweifel, daß der verstärkte Einsatz der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel nur auf dem Weg über eine ganz erhebliche Abschwächung der effektiven Entfernungsstaffel für Fertigwaren möglich ist. Tecklenburgs Tarifbildungsgrundsätze stehen einem verstärkten Einsatz der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel nicht im Wege, weil die Abschwächung der Staffel der mittleren und oberen Klassen zu dem gleichen Ziel führt wie die Verstärkung der Staffeln der mittleren und unteren Klassen.

Der Wissenschaftliche Beirat empfahl in seinem Gutachten „Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs“ eine Wertstaffel von 100 : 40 (bei 200 km). Gleichzeitig wünschte er den Einsatz auch der Entfernungsstaffel in den Dienst der Raumordnung. Diesem Ziel dient eine für die verschiedenen Klassen unterschiedliche Abstufung der Entfernungsstaffel im Sinn einer stärkeren Begünstigung der mittleren und unteren Klassen. So unerlässlich für den Wissenschaftlichen Beirat die Umwandlung des unsystematisch gewordenen Aufbaues der Staffel in einen systematischen ist, so möchte er doch an der gegenwärtigen starken Degression bei den Tarifklassen D bis G festhalten. Dagegen schlug er eine beträchtliche Abschwächung der Staffel für Güter der Klassen A bis C vor. Der Wissenschaftliche Beirat erstrebt mit seinem Staffeltarif für die mittleren und unteren Tarifklassen eine Annäherung der Streckenfrachten an die entfernungsabhängigen Kosten. Aus diesem Grunde sieht sein Entwurf eine fühlbare, jedoch keineswegs kostenechte Entlastung der mittleren Entfernungen vor. Die vom Wissenschaftlichen Beirat zur Diskussion gestellte Staffel ist nicht ganz so stark wie die jetzige vertikale Staffelung der Klassen A bis C sollte nach Meinung des Wissenschaftlichen Beirats so abgeschwächt werden, daß sich bei 600 km ein Spannungsverhältnis in der Gesamtfracht zwischen den Klassen A und G wie 100 : 30 ergibt. Die Folge wäre eine überaus schwache Degression der Streckenfrachten der Güter der drei oberen Tarifklassen.

Auch der Vertreter der BD München empfahl am 1. April 1954 auf der Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Prüfung von Vorschlägen für die Fortbildung des Tarifsystems in Bad Dürkheim die Beschränkung der Zahl der unterschiedlichen Staffeltarife auf zwei. Seiner Meinung nach sollte die erste Staffel für die Klassen A bis D, die zweite Staffel für die Klassen E bis G gelten. In diesem Fall würden die Vorprodukte nicht in den Genuß der stärkeren Staffel gelangen. Schließlich unterscheiden sich die Empfehlungen der beiden Gremien dadurch, daß der Wissenschaftliche Beirat für die Güter der Tarifklassen A bis C eine stark abgeschwächte Staffel vorschlägt, während die beiden Staffeln der Ständigen Tarifkommission nur relativ wenig voneinander abweichen. Nach den Empfehlungen des zuständigen Sachbearbeiters der Ständigen Tarifkommission sollte die Degression der Streckenfrachten für Güter der Klassen E bis G eine geringe Verstärkung, diejenige der Streckensätze der Klassen A bis C eine kaum nennenswerte Abschwächung erfahren. Die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats und der BD München beziehen sich auf die Streckenfrachten. Wenn auch beide Vorschläge nur zwei Staffeltarife vorsehen, so würde doch wegen der nach Klassen unterschiedlichen Abfertigungsgebühren jede Tarifklasse des deutschen Regeltarifs eine eigene effektive Entfernungsstaffel aufweisen.

Der Wissenschaftliche Beirat hat sich bei der Aufstellung seiner differenzierten Entfernungsstaffeln streng an Tecklenburgs Tarifbildungsgrundsätze gehalten. Geht man von den heutigen Abfertigungsgebühren aus, so entspricht die effektive Entfernungsstaffel des Wissenschaftlichen Beirats für Güter der Tarifklasse G bei den weitesten Entfernungen der Degression der vollen Selbstkosten. Dagegen würde die Verwirklichung des Vorschlages der BD München auf Grund der heutigen Abfertigungsgebühren bei der Klasse G eine effektive Entfernungsstaffel ergeben, deren Degression bereits ab 800 km etwas stärker als die vertikale Degression der Kosten sein würde. Bei der Aufstellung der beiden Staffeltarife der BD München haben raum- und standortpolitische Gesichtspunkte

keine Rolle gespielt. Völlig indiskutabel ist der Ausschluß der Tarifklasse D und damit der Vorprodukte von den Vorteilen der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel. Für die Anwendung des schwachen Staffeltarifs kommen nur die drei obersten Tarifklassen in Frage.

Bemerkenswerterweise entspricht die vom Wissenschaftlichen Beirat vorgeschlagene Abstufung der Klassen D bis G auffallend der Streckenfrachtdgression des Kohlentarifs der SNCF und der Montanstaffel für Kohlen. Ebenso befolgte der Wissenschaftliche Beirat mit der Aufstellung einer schwachen vertikalen Staffel für Fertigwaren Grundsätze der französischen Tarifbildung.

Beim französischen System der differenzierten Entfernungsstaffel, dem sich, wenn auch in modifizierter Form, der Wissenschaftliche Beirat angeschlossen hat, wird auf eine Begünstigung der geringwertigen Güter verzichtet und statt dessen die Degression der Streckensatzeinheiten unter bewußter Verletzung des Selbstkostenprinzips überaus abgeschwächt. Auch in diesem Fall verstärkt sich aber mit zunehmender Transportweite das Spannungsverhältnis zwischen den Eckklassen des Regeltarifs.

Der Wissenschaftliche Beirat ist der Auffassung, daß der Tarif wie bisher aus Abfertigungsgebühren und Streckenfrachten aufgebaut werden soll. Die Kosten der Abfertigung sind so hoch, daß sie bei der Tarifbildung neben den Streckenkosten angemessen berücksichtigt werden müssen. Aus gemeinwirtschaftlichen Gründen wird es jedoch nicht möglich sein, dem Ansatz der Abfertigungsgebühren die tatsächlichen Selbstkosten zugrunde zu legen. Obwohl der Wissenschaftliche Beirat den nach Klassen differenzierten Staffeltarif vorschlägt, plädiert er für die Beibehaltung der horizontalen Staffelung der Abfertigungsgebühren. Diese soll jedoch so vorgenommen werden, daß die verhältnismäßige Abstufung der Abfertigungsgebühren der Streckenfracht entspricht. Davon ist heute jedoch keine Rede.

Bildet die Bundesbahn auch in Zukunft ihre Frachtsätze aus Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren, so erfordert nach Meinung des Verfassers der Uebergang vom einfachen zum differenzierten Staffeltarif die Ersetzung der starken horizontalen Staffelung der Abfertigungsgebühren durch eine relativ schwache, überwiegend kostenorientierte horizontale Staffel der Abfertigungsgebühren. Das würde eine Anlehnung an französische Tarifbildungsmethoden bedeuten und die Harmonisierung der effektiven Entfernungsstaffeln für Montangüter erleichtern.

Umfangreiche Erhebungen des Verfassers bestätigen die Richtigkeit seiner theoretischen Ausführungen.

- a) Eine Senkung der Abfertigungsgebühren für hochwertige Güter hat wegen der hohen Streckenfrachten auf die Degression der ausgerechneten Frachten der oberen Tarifklassen praktisch keinen Einfluß. Da die Streckensatzeinheiten für Vorprodukte und Massengüter gering sind, verstärken dagegen hohe Abfertigungsgebühren die effektive Entfernungsstaffel der unteren Tarifklassen.
- b) Die dezentralisierenden Wirkungen des einfachen Staffeltarifs kommen nur im Fall der Anwendung des Wertprinzips bei den Abfertigungsgebühren voll zum Ausdruck. Dagegen wird eine weitgehend kostenorientierte horizontale Staffelung der Abfertigungsgebühren dem Wesen und den Zielsetzungen des differenzierten Staffeltarifs am besten gerecht.

Bei seinen standortpolitischen Untersuchungen gelangte der Verfasser zu den folgenden Ergebnissen:

1. Auch beim einfachen Staffeltarif ist das Spannungsverhältnis innerhalb des Werttarifs unterschiedlich. Die Vorteile, die sich hieraus für die revierferne Fertigwarenindustrie ergeben, sind aber gering. Es handelt sich nur um geringfügige Abweichungen von der für 200 km festgelegten Klassenstaffel.
2. Durch den differenzierten Staffeltarif wird das horizontale Staffilverhältnis von Entfernungsstufe zu Entfernungsstufe ungemein verschärft. Die standortauflockernden Wirkungen des Eisenbahngütertarifs erreichen erst durch die Kombination eines horizontal gestaffelten Tarifaufbaues mit einer klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel ihr Optimum.
3. Der Uebergang vom einfachen zum differenzierten Staffeltarif hätte die nachteiligen Auswirkungen der von 1927 bis 1931 erfolgten Zusammenpressung der Wertstaffel auf die Wettbewerbsbedingungen der Fertigwarenindustrie in den Randgebieten mehr als ausgeglichen.
4. Der differenzierte Staffeltarif sichert den untersten Tarifklassen bei Anwendung einer weitgehend kostenorientierten horizontalen Staffel der Abfertigungsgebühren die günstigste effektive Entfernungsstaffel. Die damit verbundene Anhebung der Abfertigungsgebühren für Rohstoffe vermindert aber die Spanne zwischen den Eckklassen des Regeltarifs um ein Geringes. Hier von wird aber in erster Linie die für die nahen und mittleren Entfernungen geltende Wertstaffel betroffen. Dagegen wirkt sich die Abschwächung der Wertstaffel bei den weiten Entfernungen praktisch überhaupt nicht aus. Dies um so weniger, als die Randgebiete die eigentlichen Nutznießer der effektiven Entfernungsstaffel für Vorprodukte und Rohstoffe sind.

Der einfache Staffeltarif erhöht die Anfälligkeit der Schiene gegenüber der Straße. Dagegen erleichtert der differenzierte Staffeltarif den Eisenbahnen die Abwehr des Wettbewerbs des Lastkraftwagens. Die Anwendung der differenzierten Entfernungsstaffel liegt im wohlverstandenen Eigeninteresse der Eisenbahnen. Beim differenzierten Staffeltarif ist die Koinzidenz zwischen betriebswirtschaftlichem Gebaren und volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten erheblich größer als beim einfachen Staffeltarif.

Der Verfasser bekennt sich zur Anwendung der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel. Dagegen lehnt er die differenzierte Behandlung auch der Entfernungsstufen ab. Seiner Meinung nach sollte vielmehr die vertikale Staffel jeder Tarifklasse auf sämtlichen Entfernungsstufen völlig gleichmäßig verlaufen. Der Verfasser ließ sich bei seiner ablehnenden Haltung gegenüber der nach Entfernungsstufen differenzierten Entfernungsstaffel von folgenden Erwägungen leiten. Trotz des gleichmäßigen Absinkens der Streckensatzeinheiten begünstigt die effektive Entfernungsstaffel der SNCF die sehr weiten Entfernungen auf Kosten der mittleren Entfernungen. In der Bundesrepublik werden die Nahentfernungen bis etwa 75 km und die Weitentfernungen ab 800 km über die Gegebenheiten der vertikalen Kostendegression hinaus geschont und die mittleren Entfernungen sehr stark belastet. Dabei ist der Güternahverkehr der Bundesbahn per Saldo defizitär. Dagegen entspricht die Degression der tkm-Frachteinheiten bei den Entfernungen ab 800 km selbst bei der untersten Regeltarifklasse der vertikalen Degression der vollen Selbstkosten. Geht man von den tkm-Leistungen aus, so entfällt der Hauptverkehr der Bundesbahn auf die

mittleren Entfernungen. Würde die Degression der ausgerechneten Frachten auf diesen Entfernungen der vertikalen Kostendegression angeglichen, so hätte dies für die Bundesbahn untragbare Frachtausfälle zur Folge.

Die Wiederherstellung der Wertstaffel setzt nach Meinung des Verfassers die Einführung von Knotenpunkttarifen voraus. Die Entscheidung hierüber ist Gegenstand der endgültigen Tarifreform. Der Verfasser empfiehlt aber als Sofortmaßnahme den verstärkten Einsatz der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel in Anlehnung an die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats. Die Anwendung der differenzierten Entfernungsstaffel über eine Abschwächung der Streckensatz-Degression für Güter der drei oberen Tarifklassen gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der Bundesbahn gegenüber dem Straßenverkehr sehr viel weniger als die Wiederauseinanderziehung der Wertstaffel. Die auch beim Einsatz der differenzierten Entfernungsstaffel unvermeidbare Anhebung der Frachtsätze der oberen Tarifklassen ist der Bundesbahn deshalb zuzumuten, weil sie nur bei den weiten, dem Wettbewerb des Lastkraftwagens weniger ausgesetzten Entfernungen ein großes Ausmaß annimmt.

Wie bereits ausgeführt, zählen die Versender von Gütern auf mittleren Entfernungen zu den Trägern des sozialen Verkehrslastenausgleichs der Bundesbahn. Dies ist eine Folge der von der vertikalen Kostendegression abweichenden Kurve des Staffeltarifs. Auf diese Weise ergeben sich bei den mittleren Entfernungen überhöhte Tarife.

Eine erneute, wenn auch gerade bei den mittleren Entfernungen begrenzte Erhöhung der Frachtsätze für Güter der oberen Tarifklassen dürfte deshalb Bedenken bei den Tarifgebern der Bundesbahn auslösen. Vielleicht sollten daher bei der Abschwächung des Staffeltarifs für die Klassen A bis C die mittleren Entfernungen geschont werden, um auf diese Weise, ähnlich wie es der Staffelvorschlag des Wissenschaftlichen Beirats für die Klassen D bis G vorsieht, in den mittleren Entfernungen eine Annäherung an die vertikale Kostendegression zu erreichen. In diesem Fall würde auch der Staffeltarif für die drei oberen Klassen unregelmäßig verlaufen. Entschließt sich die Bundesbahn zu einer kostenähnlicheren Gestaltung ihrer Nahfrachten, so kann die Bundesbahn ohne Gefährdung ihres sozialen Verkehrslastenausgleichs bei den mittleren Entfernungen die Degression der ausgerechneten Frachten etwas verstärken. Es würde somit die im Gefolge der Anwendung der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel notwendige Anhebung der Frachtsätze der drei oberen Klassen geringer ausfallen.

Der Verfasser empfiehlt die Anpassung der Entfernungsstaffel des RKT an die Kostenstruktur des Kraftwagens. Sieht man vom großströmigen Eisenbahngüterverkehr ab, sollte der Kraftverkehr bei den Entfernungen von bis 100 km niedrigere Frachten als die Eisenbahn berechnen. Bei den darüberhinausgehenden Entfernungen müßte die Entfernungsstaffel des RKT gegenüber derjenigen der Eisenbahn eine von Stufe zu Stufe sich steigernde Abflachung erfahren.

Die verstärkte Anwendung der klassenmäßig differenzierten Entfernungsstaffel erfordert die Erstellung eines besonderen Ausnahmetarifs für Fertigwaren der drei oberen Tarifklassen. Dieser müßte den neuen Staffeltarif der Klasse G, aber die Abfertigungsgebühren der Klassen A, B und C gewähren. Er hätte für von der Ständigen Tarifkommission ausgesuchte, auf die Förderung durch die Eisenbahngütertarifpolitik angewiesene Zweige der revierfernen Fertigwarenindustrie zu gelten.

Die Hohe Behörde wünscht den Uebergang von einer stärkeren zu einer schwächeren Degression der Streckenfrachten für die einzelnen Güterarten parallel zu der Skala Rohstoffe-Halbfabrikate-Fertigwaren. Für die Montangemeinschaft stellen Walzwerkerzeugnisse Fertigwaren dar. Dagegen ist Walzeisen für die Verbraucher ein wichtiges Vorprodukt.

Die revierferne Industrie ist daran interessiert, daß nicht nur für Kohlen und Rohstoffe, sondern auch für Vorprodukte, wie z. B. für Walzeisen, eine stärkere Entfernungsstaffel als für Fertigwaren angewandt wird. Die Tarife der Hohen Behörde werden sich nur dann organisch in das kommende einheitliche europäische Eisenbahngütertarifsystem einfügen, wenn bei der Harmonisierung der effektiven Entfernungsstaffeln darauf Rücksicht genommen wird, daß Walzeisen kein Endprodukt, sondern ein Halbfabrikat ist.

Es muß daher Aufgabe der deutschen Mitglieder des Sachverständigen-Ausschusses für Transportwesen sein, für Walzeisen die effektive Entfernungsstaffel der Bundesbahn für Güter der Tarifklasse D durchzusetzen. Die standortbildende Kraft der Entfernungsstaffel kommt erst dann zur vollen Geltung, wenn die Degression der ausgerechneten Frachten für Halbfabrikate stärker ist als die für Fertigwaren.

Die Rücksichtnahme auf die kommende Vereinheitlichung der europäischen Tarifstruktur erfordert die Ausstattung des Regeltarifs mit vier verschiedenen effektiven Entfernungsstaffeln. Kohle und unbearbeitete Rohstoffe großen Gewichts und geringen Werts haben auf die stärkste effektive Entfernungsstaffel Anspruch. Leicht bearbeitete, weniger schwere und höherwertige Rohstoffe kommen mit einer etwas schwächeren Degression der ausgerechneten Frachten aus. Die effektive Entfernungsstaffel für industrielle Vorprodukte sollte nur um ein Geringes schwächer als diejenige für bearbeitete Rohstoffe sein. Dagegen kommt für Güter der drei oberen Tarifklassen nur eine sehr schwache effektive Entfernungsstaffel in Frage.

Bislang stand die auf die Frachtsätze bezogene Entfernungsstaffel im Dienst der nationalen Wirtschaftspolitik. Sie förderte die Dezentralisierung der Industrie und der Siedlungen. Die künftige effektive Entfernungsstaffel der Hohen Behörde könnte die gleichen Ziele für das gesamte Gebiet der Montan-Gemeinschaft verfolgen. Dies umso eher, als bei der Entfernungsstaffel eine weitgehende Koordination zwischen betriebswirtschaftlichem Gebaren und volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten besteht.

IV.

Die Frachtsatzbildung der deutschen Eisenbahnen für nahe Entfernungen und ihre Rückwirkungen auf die Aufgabenteilung im Verkehr und den industriellen Standort

Ohne den Uebergang der Bundesbahn zur Anwendung der großen Mengensstaffel stößt die Reform der Nahfrachten und der Rückzug der Bundesbahn aus dem defizitären Teil ihres kurzstreckigen Güterverkehrs auf große Schwierigkeiten. Ebenso hat der Verzicht auf die Aufspaltung der Frachtsätze in Streckenfrachten und Abfertigungsgebühren die tarifliche Begünstigung des großströmigen Nahverkehrs auf der Schiene zur Voraussetzung.

Der Verfasser führt die zu niedrigen Nahfrachten der Bundesbahn auf vier Ursachen zurück:

- a) Es gelten für Entfernungen von 1 bis 100 km die gleichen Streckenfrachtsätze je tkm.

- b) Die Bundesbahn verzichtet darauf, im kurzstreckigen Güterverkehr höhere Abfertigungsgebühren als im langstreckigen Güterverkehr zu berechnen.
- c) Die Bundesbahn gewährt im Nahverkehr nach Regeltarifklassen ermäßigte Abfertigungsgebühren.
- d) Die Abfertigungsgebühren der Bundesbahn sind zu niedrig, ihre Streckensätze sind zu hoch.

Der Verfasser gelangte zu folgenden Ergebnissen:

1. Weder die Streckenfrachten noch die ausgerechneten Frachtsätze des kurzstreckigen Güterverkehrs sind kostenecht gebildet.
2. Die Frachtsätze der Bundesbahn für Entfernungen unter 100 km sind nicht überhöht, sondern zu niedrig. Ganz besonders kraß ist das Mißverhältnis zwischen Erlösen und Ausgaben der Eisenbahn in der Nahzone von bis zu 50 km.
3. Die Versender von Gütern auf kurze Entfernungen sind nicht Träger, sondern Nutznießer des sozialen Verkehrslastenausgleichs der Eisenbahn.
4. Die Förderung der peripheren Gebiete durch die Entfernungsstaffel wird keineswegs mit der Verteuerung der Nahfrachten erkauft. Im Gegenteil verhindert das Defizit der Bundesbahn im Nahverkehr den vollen Einsatz der Entfernungsstaffel als Instrument der Raumordnung und der Standortlenkung.
5. Der gebrochene Verkehr der Binnenschifffahrt wird durch die Nahfrachten der Bundesbahn nicht beeinträchtigt, sondern begünstigt.
6. Der gewerbliche Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen würde durch die Unterkostentarife der Bundesbahn im kurzstreckigen Güterverkehr in seiner Entwicklung gehemmt.
7. Da die Verluste der Bundesbahn im Nahverkehr eine Senkung der Frachtsätze für mittlere und weite Entfernungen verhinderten, erfuhr der gewerbliche Straßenfernverkehr durch die zu niedrigen Nahfrachten der Schiene eine Förderung.

Die Bundesbahn wird in wachsendem Maße aus dem Streckenverkehr in den Flächenverkehr gedrängt. Für diese paradoxe Entwicklung sind die Unterkostentarife der Bundesbahn im kurzstreckigen Güterverkehr mit verantwortlich.

Weder der Kraftwagen noch die Eisenbahn haben einen Monopolanspruch auf die Betätigung in bestimmten Entfernungen. Es gibt auch in der Nahzone in ihrem Umfang meist weit unterschätzte typische Eisenbahnleistungen. Defizitär ist für die Bundesbahn allein der Nahverkehr in einzelnen Waggons. Im Fall der Aufgabe von Gütern in Ganzzügen oder Wagengruppen sind die Nahfrachten der Bundesbahn wegen der Nichtanwendung der großen Mengenstaffel überhöht. Der großströmige Güterverkehr auf nahe Entfernungen hat auf tarifliche Begünstigung Anspruch. Um so bemerkenswerter ist es, daß die vertikale Staffelung der Abfertigungsgebühren nur beim Regeltarif angewandt wird. Wenn trotzdem der AT 6 B 1 für Kohlen wesentlich niedrigere Nahfrachten als die Regeltarifklasse G gewährt, so deshalb, weil der AT 6 B 1 mit einer viel zu hohen Grundstreckenfracht und einer ungewöhnlich niedrigen Abfertigungsgebühr ausgestattet ist. Von der Begünstigung der kurzen Entfernungen durch den AT 6 B 1 profitiert nicht nur der großströmige Kohlenverkehr, sondern auch der Bezieher von Kohlen in einzelnen Waggons.

Die tarifliche Regelung des kurzstreckigen Eisenbahngüterverkehrs in Frankreich und die Einschaltung des gewerblichen Straßenverkehrs in den Flächen-

verkehr der SNCF verdient große Beachtung. Der Verfasser empfiehlt eine ähnliche Anwendung der Verbundwirtschaft zwischen Schiene und Straße wie sie in Frankreich besteht. In diesem Fall müßte die Bundesbahn, dem Beispiel der SNCF folgend, im Hinterland stillgelegter Nebenstrecken Agenturen errichten, die bisherigen Uebergangsbahnhöfe zu Knotenpunktbahnhöfen erklären und langfristige Beschäftigungsverträge mit Unternehmern des gewerblichen Güternahverkehrsgewerbes abschließen. Die Bundesbahn bleibt für die Durchführung der im Einzugsgebiet stillgelegter Nebenbahnen anfallenden und über die Anschlußbahnhöfe laufenden Transporte verantwortlich. Der Frachtvertrag ist mit ihr abzuschließen. Die Gesamtfracht wird von ihr erhoben. Die Beförderung der Güter im kombinierten Eisenbahn-Kraftverkehr erfolgt zu den Tarifen des bisherigen direkten Schienenverkehrs. Uebernimmt die Bundesbahn die von der SNCF seit 1951 mit großem Erfolg durchgeführte Verbundwirtschaft Schiene - Straße, so verbessert die völlige oder teilweise Auflösung unrentabler Nebenbahnstrecken das gesamte Wirtschaftsergebnis der Bundesbahn. Die Verkehrsbedienung erfährt durch die Ueberlassung des Flächenverkehrs an den gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung. Dasselbe gilt von den Standortbedingungen der Fertigwarenindustrie im Einzugsgebiet stillgelegter Nebenbahnen.

Die Verdrängung der Eisenbahn aus dem eigentlichen Flächenverkehr hat die Anwendung unterschiedlicher Nahfrachten der Bundesbahn in den wirtschaftsstarken und in den wirtschaftsschwachen Gebieten zur Voraussetzung. Dies könnte in der Form geschehen, daß auf ausgewählten Nebenbahnstrecken Zuschläge auf die Nahfrachten des DEGT erhoben werden, welche auch im Schienenersatzverkehr zur Anwendung gelangen müßten. Im Wechselverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen auf die Bundesbahn, sowie im Uebergangsverkehr aller Nebenbahnen der Bundesbahn auf deren Hauptbahnen muß es indessen unter allen Umständen bei der bisherigen Entfernungsstaffel des DEGT verbleiben. Dasselbe gilt vom gebrochenen Verkehr Kraftwagen-Eisenbahnverkehr via Knotenpunkt.

Unter der Voraussetzung, daß die Bundesbahn sich zur tariflichen Begünstigung des kurzstreckigen Güterverkehrs in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen auf dem Wege der Einführung von besonderen Ausnahmetarifen entschließt, empfiehlt der Verfasser nach französischem Vorbild im DEGT die Erhöhung der Mindestentfernung von 5 auf 25 km für sämtliche Regeltarifklassen! Darüber hinaus sollten auf allen Entfernungsstufen gleich hohe Abfertigungsgebühren gelten, d. h. die Nahstaffel bei den Abfertigungsgebühren beseitigt werden. Die Mindestfracht von 25 km hätte auch für die Ausnahmetarife zu gelten. Der gesamte großströmige Güterverkehr auf kurze Entfernungen hat auf die Mindestentfernung von 5 km und die bisherigen Frachtsätze Anspruch. Aus diesem Grunde empfiehlt der Verfasser:

1. Die Erstellung eines Ausnahmetarifs für Regeltarifgüter, die in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen auf Entfernungen unter 100 km zum Versand gebracht werden.
2. Die Ausstattung aller Ausnahmetarife mit besonderen Frachtsatzzeigern für kurzstreckige Sendungen in Ganzzügen und Wagengruppen, die die bisherigen Frachtsätze enthalten.

Raumpolitische Erwägungen können gegen die Einführung kostengerechter Nahfrachten nicht erhoben werden.