

Aspekte aus den Zahlenbildern westdeutscher Hotelbetriebe 1952 bis 1956" schreibt. Beide Aufsätze sind sorgsam abgefaßt und mit reichlichen Zahlenangaben versehen. Geigant will "einem breiten Personenkreis das wichtigste verfügbare Zahlenmaterial über den transfrontalen Fremdenverkehr innerhalb West-Europas zugänglich machen" und "den Interessenten . . . mißhevolle Zusammenstellungen ersparen" (S. 42). Schulz zeigt in seinem 5jährigen Zahlenvergleich, der im übrigen eine Weiterführung des in Heft 9 der Schriftenreihe dieses Instituts behandelten Themas ist, den Trend einiger für die Hotellerie typischer Zahlenreihen (Vermögens- und Kapitalstruktur, Aufwandsentwicklung, Erlösstruktur, Umsatzentwicklung) auf, um zu für die Unternehmer nützlichen Aussagen (z. B. Rationalisierung) zu kommen. Zum Aufsatz von Geigant muß kritisch angemerkt werden, daß der Ausdruck „transfrontal“ nicht schön und in der Überschrift dazu überflüssig ist. Innereuropäischer Reiseverkehr umschließt bereits die Bedeutung „grenzüberschreitend“.

Den Abschluß bilden Berichte aus der Tätigkeit des Instituts („Fremdenverkehr in Forschung und Lehre“) mit dem Verzeichnis der im Sommersemester 1957 in München abgehaltenen Lehrveranstaltungen über Fremdenverkehr und das Kapitel „Fremdenverkehrschronik“, das die bedeutendsten internationalen Fremdenverkehrstagungen im 2. Halbjahr 1957 aufführt. *Dipl.-Kfm. Kaufmann*

„London“, Band 11, Mai's Auslands-Taschenbücher. Von Egon Larsen, München 1958, DM 7,90.

Der Verlag „Volk und Heimat“ versucht mit dieser Taschenbuchreihe den bewährten Reiseleitern eine Form zu geben, die dem heutigen Reisen besser gerecht wird. Erfahrungsgemäß werden dem Reisenden im Ausland heute von Fremdenverkehrsverbänden, Reisebüros und städtischen Verkehrsämtern an Ort und Stelle genügend Informationsmaterial, Wegweiser und Karten übergeben, so daß ein modernes Reise-Taschenbuch diese, teilweise wechselnden Einzelheiten weglassen und sich auf die Einführung des Reisenden in den besonderen Charakter des Reiseortes und der dort lebenden Menschen konzentrieren kann.

Diese Einschränkung kommt dem Umfang und dem Stil des Bändchens „London“ sehr zugute. Es ist handlich, übersichtlich geordnet und in einem angenehmen Plauderton geschrieben. Nach einer Einführung in Atmosphäre und Geschichte Londons gibt der Verfasser, der selbst begeisterter Londoner ist, jeweils in kurzen Abschnitten einen Überblick über Natur, Besiedlung und Bevölkerung, Verwaltung und Wirtschaft, Sozialwesen, Gesellschaft, Sprache und Kultur. Die Anleitungen zu Besichtigungsgängen sind jeweils auf die zur Verfügung stehende Zeit eingestellt. Selbstverständlich werden dabei die unbedingt notwendigen Informationen über das Verkehrsnetz, die historischen Bauwerke und die Ereignisse und Veranstaltungen der englischen Tradition nicht vernachlässigt. Wichtige Adressen zusammen mit dem Namen- und Sachregister vervollständigen das nützliche Buch.

Dipl.-Volksw. Fruher

Storke, Lade- und Löschriften, Liegegelder, Frachtausschläge und Vertragsabrate in der europäischen Binnenschiffahrt. Deutscher Verkehrs-Verlag Hamburg 1959, 72 Seiten, DM 3,75.

Zusammenstellung und Kommentar der in den europäischen Ländern unterschiedlichen Bestimmungen, die als spezielle Frachtkomponenten oft eine wesentliche Rolle spielen. Die Bestimmungen entsprechen im allgemeinen behördlichen Regelungen. Sie werden übersichtlich nach dem Stand vom 1.1.1959 für die Länder Deutschland, Belgien, Niederlande, Frankreich und Schweiz dargestellt und können als praktischer Helfer für alle im Binnenschiffs-Befrachtungsgeschäft Beschäftigten angesehen werden.

Dipl.-Volksw. Stabenau

Nachtrag zu Müller, Straßenverkehrsrecht. 20. Auflage, Berlin 1958, de Gruyter & Co. 64 Seiten.

Der Nachtrag zu dem Sammelwerk (vgl. Besprechungen in Heft 4/1957 der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft) enthält verschiedene Verordnungen und gesetzliche Änderungen (StVZO, StVG, GüKG u. a. m.), die seit dem 10. 11. 1956 geschaffen wurden. Die Darstellung ist knapp, exakt und übersichtlich gehalten.

Dipl.-Kfm. Jolmes

„Kostenechte“ Wertstaffel? — Der Einfluß der Wertstaffel auf Industrien, die gestreut vorkommende Rohstoffe verarbeiten —

VON PROF. DR. P. SCHULZ-KIESOW, HAMBURG

Die vorliegende Studie will zeigen, wie problematisch die Bedeutung der Wertstaffel für den industriellen Standort ist. Es sind in diesem Zusammenhang eine Reihe von theoretischen Ausführungen gemacht worden, ohne daß damit jedoch das Für und Wider einer kostenechten Gestaltung des Werttarifs ausreichend erörtert worden wäre.

Von allen Staffeln des DEGT gehen grundsätzlich dezentralisierende und zentralisierende Wirkungen aus. Da die Entfernungs- und Mengenstaffel auf die Berücksichtigung der Selbstkosten verzichtet, wengleich das Prinzip des „what the traffic can bear“ natürlich den Kostengesichtspunkt ex definitione ausschließt. Man muß jedoch bedenken, daß sich die Situation der Eisenbahnen gegenüber einer Zeit marktbeherrschender Tarifpolitik gewandelt hat. So ist denn auch die Begründung für die Wertstaffel heute nicht mehr die einer gewissermaßen monopolistischen Zielsetzungen zu verfolgen, wobei denn darum, mit Hilfe der Wertstaffel raumpolitische Zielsetzungen zu verfolgen, angestrebt werden kann. Man muß hier das Zusammenwirken der einzelnen Staffeln berücksichtigen. Wenn allzuleicht übersehen wird, daß eine mit Hilfe der Wertstaffel auf den Erfolg durch die Wirkungen der anderen Staffeln in Frage gestellt werden kann. Man muß hier das Zusammenwirken der einzelnen Staffeln berücksichtigen. Wenn man nun beurteilen will, wie sich eine kostenechtere Gestaltung der Wertstaffel auf den industriellen Standort auswirken müßte, inwieweit sie mithin in Gegensatz zu bestimmten raumpolitischen Vorstellungen geraten könnte, dann kann nur eine empirische Überprüfung der tatsächlichen Verhältnisse eine Antwort geben. Es sind daher im folgenden einige empirische Beispiele zu diesem Problemkreis dargelegt worden.

I.

Die positiven und negativen standortbildenden Kräfte der Wertstaffel

Von der Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen sind sowohl dezentralisierende wie zentralisierende Wirkungen ausgegangen. Daß diese Form der Tariffdifferenzierung schlechthin dezentralisierend gewirkt habe, ist, wie Alfons Schmitt überzeugend nachgewiesen hat, eine unhaltbare, wenn auch immer von neuem wiederholte Behauptung¹⁾. Die Wertstaffel hat nur im Sinne einer Emanzipation der Verarbeitung von Rohstoffen gewirkt. „Ob diese Emanzipation gleichzeitig auf Zentralisierung des Wirtschaftslebens hinausläuft oder vielleicht sogar eine Konzentration fördert, ist davon abhängig, ob die in Frage kommenden Rohstoffe selbst lokalisiert oder dezentralisiert auftreten“²⁾.

¹⁾ Schmitt, A., Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Festschrift für Adolf Weber, Berlin 1951, S. 250.

²⁾ ebenda S. 280.

Industrie- und Siedlungsballungen drohen insbesondere bei örtlich konzentriertem Vorkommen von Rohstoffen, vor allem, wenn diese bei der Verarbeitung an Gewicht vermehren (Gewichtsverlustmaterialien), da dann die Verarbeiter im Gebiet des Rohstoffvorkommens einen mehr oder weniger großen Transportkostenvorteil gegenüber der „abseitigen“, peripheren Verarbeitung aufweisen, zu dem noch manche Agglomerationsvorteile hinzutreten³⁾. In diesem Sinn ist das Ruhrrevier mit Kohle, Roh- und Walzeisen als ballenden Kräften ein ausgesprochenes Ballungsgebiet. Kohlen und Eisen stellen in der Bundesrepublik lokalisierte Materialien dar. 1954 z. B. entfielen von der Steinkohlenförderung 93 % auf das Ruhrgebiet und 5 % auf das Aachener Revier. Der Anteil Nordrhein-Westfalens in der Walzstahlproduktion betrug im gleichen Jahr 84 %. Bei der Kohle handelt es sich um ein reines Gewichtsverlustmaterial. Bei der Verarbeitung von Walzeisen ist im Durchschnitt mit einem Schrottanfall von 20–25 % zu rechnen. Was die eisenverarbeitende und die große Mengen an Kohle verbrauchende Industrie anbelangt, verhindert der einheitliche Tarif die Dezentralisierung, während der differenzierte Tarif der räumlichen Konzentration der Industrie entgegenwirkt. Dank des Einsatzes der Wertstaffel verliert die Gravitation der Standorte nach lokalisierten Materialien, insbesondere Gewichtsverlustmaterialien, an Kraft.

Die Wertstaffel wirkt jedoch ballungsverschärfend, wenn der in Betracht kommende Rohstoff dezentralisiert vorkommt. Ein Beispiel dafür bietet nach Alfons Schmitt die Holzverarbeitende, insbesondere die Möbelindustrie. „Ihr Rohstoff fällt ausgesprochen dezentralisiert an, soweit es sich um inländisches Holz handelt. Die Verarbeitung des Holzes erfolgt, obwohl die Waldgebiete in Deutschland seit Generationen unter Beschäftigungsmangel für die ansässige Bevölkerung leiden und dementsprechend billige Löhne aufweisen, der Tendenz nach im Sinne einer Ballung dieser Industrien in Gebieten starker Massierung der Nachfrage, wenn auch zum Teil an deren Rand“⁴⁾. Ähnlich liegen die Verhältnisse nach Meinung Schmitts bei der Zuckerindustrie. „In beiden Fällen läßt sich leicht nachweisen, daß die Art der Eisenbahn-Tariffdifferenzierung unter den deutschen Verhältnissen darauf hinauslief, die Verarbeitung mehr in die Verbrauchergebiete zu drängen; im Falle des Zuckers bei den Weißzuckerfabriken noch mehr als Roh- und Weißzucker zumindest mit bedingt war“⁵⁾.

Die Tariffachleute der deutschen Eisenbahnen verschlossen sich keineswegs der Erkenntnis, daß im Fall gestreut vorkommender Rohstoffe von der Wertstaffel zentralisierende Wirkungen ausgehen können. Sie suchten, soweit möglich, dieser Gefahr auf dem Wege über die Einstufung der Güter in dem Regeltarif zu begegnen. Hierfür bietet die Tarifierung von Mehl und Getreide ein schon klassisch gewordenes Beispiel. Seit alters her berechnen die deutschen Eisenbahnen trotz des verschiedenen Wertes der beiden Güter für Getreide und Mehl die gleichen Frachtsätze. Auf diese Weise erfuhren die Mühlen auf dem Lande eine wirksame Unterstützung. Zugleich wurden die Bauern in die Lage versetzt, die für die Viehzucht unentbehrliche Kleie aus nächster Nähe ohne große Frachtbelastung zu beziehen. Ohne die Gleichtarifierung von Getreide und Mehl wären die

³⁾ Schmitt, A., Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1949, S. 28.

⁴⁾ Schmitt, A., Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang, ORDO, Jahrbuch für die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft, 1950, S. 198.

⁵⁾ Schmitt, A., Über einige Grundfragen . . . a. a. O., S. 280.

kleinen Landmühlen in den meist industriearmen Getreideüberschußgebieten dem Wettbewerb der Großmühlen in den Häfen und den großen Verbrauchszentren erlegen.

II.

Der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf den Standort der Rübenzuckerindustrie

Man unterscheidet bei der Zuckergewinnung aus Rüben zwischen Rohzuckerfabriken, Weißzuckerfabriken und Raffinerien. Bei den Rohzuckerfabriken handelt es sich um Betriebe, deren maschinelle Einrichtung lediglich die Herstellung von Rohzucker ermöglicht. Die Weißzuckerfabriken erzeugen den Verbrauchszucker direkt aus Zuckerrüben. Ein Teil dieser Fabriken raffiniert auch fremden Rohzucker. Die Raffinerien beschränken sich auf die Verarbeitung von Rohzucker, den sie von Rohzuckerfabriken beziehen. Ihre maschinellen Einrichtungen gestatten es ihnen nicht, Weißzucker direkt aus Rüben herzustellen.

Der vor dem 2. Weltkrieg gab es praktisch nur Rohzuckerfabriken und Raffinerien. Der Rohzucker wurde in den Rübenanbaugebieten – wie Ost- und Mitteldeutschland sowie Provinz Hannover – gewonnen. Die Raffinerien befanden sich außerhalb der großen Rübenanbaugebiete. Verschiedene Raffinerien hatten in Elbehäfen ihren Sitz. Andere bevorzugten Süd- und Westdeutschland als Standort. Hier waren damals die Zuckerrüben-Anbauflächen noch relativ gering.

Zuckerrüben stellen ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial dar. Zur Erzeugung von 100 kg Rohzucker sind 700 kg Zuckerrüben erforderlich. Aus diesem Grunde haben Rohzuckerfabriken in den Zuckerrübenanbaugebieten ihren natürlichen Standort. Zuckerrüben tarifierten nach Klasse G. Rohzucker die neue Regelklasse C/D der Regelklasse C an. Seit dem 1. 2. 1958 gilt für Rohzucker die neue Regelklasse C/D und für Verbrauchszucker die Klasse A/B. Eingehende Frachtvergleiche des Verfassers ergaben, daß keine noch so ausgeprägte Wertstaffel die Rohzuckerfabrikation vom Fundort des Materials zu emanzipieren vermag. Scholtissek irrt sich, als er in seiner Dissertation „Die gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarifpolitik unter besonderer Berücksichtigung ihrer standortpolitischen Bedeutung“ die Behauptung aufstellte, daß die Zuckerfabriken wegen der Wertstaffel in den Nachfragezentren, also im überwölkerten Ballungsraum, optimale Standortbedingungen antreffen⁶⁾.

Völlig anders liegen die Verhältnisse für Raffinerien, die Weißzucker aus Rohzucker herstellen und abseits der Rübenanbaugebiete ihren Sitz haben. Die süd- und westdeutschen Raffinerien mußten vor dem Kriege den Rohzucker über relativ weite Entfernungen beziehen. Sie verdankten ausschließlich der Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen ihre Existenz. Der von Tiçac vertretene Auffassung, daß die Dezentralisierung der Raffinerien Frachtsparnis zwischen Rohzucker und Feinzucker die Dezentralisierung der Raffinerien gefördert hat, muß widersprochen werden⁷⁾.

Vor dem 1. Weltkrieg tarifierte Verbrauchszucker nach der obersten Wagenladungs-kategorie des Regeltarifs. Dagegen gehörte der Rohzucker dem Spezialtarif I an. Die Frachtsparnis zwischen den beiden Erzeugnissen betrug 1914 bei 200 km 25 %⁸⁾.

⁶⁾ Freiburger Dissertation 1955, Manuskript, S. 79.

⁷⁾ Tiçac, E., Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems, Hamburger Dissertation 1938, S. 72.

Am 1. 1. 1923 wurde Verbrauchszucker mit anderen Lebensmitteln aus der Klasse A in die neugeschaffene Klasse B versetzt. Für Rohzucker berechnete die Reichsbahn die Tarifklasse C. Trotz des verstärkten Einsatzes der Wertstaffel lag 1938 die Fracht für Rohzucker dank der Abtarifierung des Weißzuckers bei 200 km nur 15% unter derjenigen für Verbrauchszucker.

Die Bundesbahn änderte nichts an der Einstufung der beiden Zuckerarten in dem Regeltarif. Wegen des Abbaues der Wertstaffel schrumpfte jedoch die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker erheblich zusammen. 1957 betrug sie bei 200 km nur noch 4%.

Seit dem 1. 2. 1958 tarifiert Weißzucker nach der Regelklasse A/B. Dagegen gehört Rohzucker der Tarifklasse C/D an. Geht man von den Frachtsätzen der neuen Hauptklasse (20 t) aus, so stellt sich die Frachtspanne bei 200 km gegenwärtig auf 5%.

Nach langjährigen Verhandlungen führte die Bundesbahn mit Wirkung vom 1. 12. 1957 den AT 18 B 13 für Rübenroh Zucker ein. Dieser Tarif gewährt seit dem 1. 2. 1958 gegenüber der Tarifklasse C/D eine Ermäßigung von 2%. Seit dem 1. 2. 1958 beträgt die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker dank des AT 18 B 13 bei 200 km 7%. Der AT 18 B 13 gilt nicht für den gewerblichen Straßenfernverkehr.

Es erhebt sich die Frage, weshalb die deutschen Eisenbahnen darauf verzichtet haben, ähnlich wie Getreide und Mehl auch Rohzucker und Weißzucker in die gleiche Regelklasse einzustufen. Die deutschen Landwirte brachten in der Vergangenheit den Raffinerien kein großes Interesse entgegen. Die Rohzuckerfabriken stellten ihnen gewaltige Mengen Zuckerfüttermittel zur Verfügung. Die Melasseerzeugung der Raffinerien war im Vergleich zu derjenigen der Rohzuckerfabriken sehr gering und war überwiegend für die Hefefabriken bestimmt. Die Rohzuckerfabriken führten die Melasse vorzugsweise als Futterzwecken zu. Da weder die Landwirtschaft noch die Zuckerrübenanbaubetriebe auf die Herstellung von Weißzucker auf dem Lande Wert legten, bestand für die deutschen Eisenbahnen keinerlei Anlaß zur Gleichtarifierung von Rohzucker und Weißzucker.

Die Ständige Tarifkommission beschäftigte sich 1904 und 1923 mit der Frage der Einstufung des Zuckers in den Regeltarif. Ausgelöst wurde die Diskussion über die Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker durch die Interessengegensätze zwischen den ost- und mitteldeutschen Raffinerien einerseits und den süd- und westdeutschen Raffinerien andererseits.

Die ost- und mitteldeutschen Raffinerien verfügten vor dem Kriege über die günstigsten Standortbedingungen. Die ersten Raffinerien wurden in den Binnenhäfen der Mittelalbe errichtet. Dies deshalb, weil der Zucker noch um die Jahrhundertwende unter den deutschen Ausfuhrsgütern an erster Stelle stand und Ausfuhrzucker praktisch ein Monopol der Elbeschiffahrt war. 1913 empfing Hamburg auf der Elbe rund 1 Mill. t Zucker. Hiervon waren 750 000 t deutscher Herkunft. Nach dem 1. Weltkrieg verdrängte der Rohzucker den Rübenzucker immer stärker vom Weltmarkt. 1937 verbrachte die Elbeschiffahrt nur noch 180 000 t Zucker deutscher Herkunft zu Ausfuhrzwecken nach Hamburg.

Da die Rohzuckerfabriken sich so gut wie ausschließlich in Ost- und Mitteldeutschland sowie in der damaligen Provinz Hannover befanden, hatten die ost- und mitteldeutschen Raffinerien beim Rohzuckerbezug nur geringe Entfernungen zu überwinden. Die großen Raffinerien in Magdeburg, Gommern und Tangermünde verarbeiteten neben mitteldeutschen auch niedersächsischen Rohzucker.

In Süd- und Westdeutschland gab es keine oder nur wenige Rohzuckerfabriken. Die dortigen Raffinerien litten unter Bezugsferne und forderten daher eine möglichst große Frachtspanne zwischen Verbrauchszucker und Rohzucker. Diese widersprach aber den Interessen der ost- und mitteldeutschen Raffinerien.

Vor dem 1. Weltkrieg kostete die Beförderung von Verbrauchszucker 30% mehr als diejenige von Rohzucker. Zur Herstellung von 100 kg Verbrauchszucker sind aber nur 112 kg Rohzucker erforderlich. Die ost- und mitteldeutschen Raffinerien verlangten 1904 ein dem Mengenverhältnis angepaßtes Frachtverhältnis, d. h. die Herabsetzung der Fracht für Verbrauchszucker auf die Fracht für Rohzucker mit einem Aufschlag von etwa 10%. Da diesem Wunsch auf dem Wege der Einstufung des Rohzuckers in den Regeltarif nicht zu entsprechen war, beantragten die ost- und mitteldeutschen Raffinerien die Gleichstellung der Frachten für Verbrauchszucker und Rohzucker.

Die Ständige Tarifkommission verschloß sich nicht der Erkenntnis, daß die hohe Frachtspanne von 23% jede Beteiligung der ost- und mitteldeutschen Raffinerien an der Versorgung West- und Süddeutschlands mit Verbrauchszucker verhinderte. Umgekehrt wären aber die west- und süddeutschen Raffinerien im Fall der Gleichtarifierung von Verbrauchszucker und Rohzucker dem Wettbewerb der ost- und mitteldeutschen Raffinerien erlegen. Da man sich nicht entschließen konnte, zu Gunsten von Rübenroh Zucker einen Ausnahmetarif zu erstellen und diesen mit Frachtsätzen auszustatten, die diejenigen für Verbrauchszucker um 10–15% unterschritten, verfiel 1904 der Antrag der ost- und mitteldeutschen Raffinerien der Ablehnung.

Durch die am 1. 1. 1923 erfolgte Versetzung von Verbrauchszucker in die neue Regelklasse B schrumpfte die Frachtspanne zwischen den beiden Zuckerarten von 23% auf 15% zusammen. Auf Betreiben der west- und süddeutschen Raffinerien beantragte der Verein der Deutschen Zuckerindustrie für Verbrauchszucker und Rohzucker. Die Ständige Kommission stellte aber auf ihrer 133. Sitzung in Reutlingen vom 25.–27. 9. 1923 fest, daß die frühere Spanne von 23% die Standortbedingung der ost- und mitteldeutschen Raffinerien künstlich verschlechtert hatte. Sie begrüßte die Abtarifierung von Verbrauchszucker, weil auf diese Weise ein natürliches Kräfteverhältnis zwischen den beiden Gruppen der Raffinerien erreicht worden war, und lehnte den Antrag des Vereins der Deutschen Zuckerindustrie ab.

Vor dem Kriege lag das Schwergewicht der deutschen Zuckergewinnung in Ost- und Mitteldeutschland. Das 1937/38 bestehende Erzeugungsverhältnis von 38:62 zwischen der Bundesrepublik und der Sowjetzone betrug 1956/57 65:35. In der DDR wurde der Bundesrepublik im Jahr 1957/58 auf 1957/58 um 182% zugenommen. In der DDR wurde 1957/58 knapp die Vorkriegserzeugung der Bundesrepublik aus der eigenen Rübenzuckerherzeugung rd. 92% des Zuckerbedarfs der Bundesrepublik aus der eigenen Niedersachsens an der westdeutschen Erzeugung gedeckt.

Im Zuckergewinnungsjahr 1957/58 betrug der Anteil Süddeutschlands mit 31,5%, Nordrheindeutschen Zuckererzeugung 43,4%. Es folgten Schleswig-Holstein mit 3,6%, Westfalen mit 21,5% und Schleswig-Holstein mit 3,6%. Seit dem 2. Weltkrieg wurden zahlreiche Rohzuckerfabriken und verschiedene Raffinerien zu Weißzuckerfabriken umgebaut. Anfang 1957 gab es in der Bundesrepublik nur noch 2 Raffinerien, davon je eine in Niedersachsen (Frellstedt) und in Nordrhein-Westfalen (Uerdingen bei Krefeld).

gleichen Frachtkosten haben. Beim Kalk handelt es sich um eine Ubiquität^{*)}. Es werden daher weder die Melasse noch der Kalk bei den Frachtvergleichen berücksichtigt.

112 kg Rohzucker ergeben 100 kg Weißzucker. Außerdem fallen bei seiner Raffinierung rd. 10 kg Melasse an. Zur Herstellung von 100 kg Weißzucker aus Rohzucker sind 36 kg Steinkohlen erforderlich. Zur Erzeugung von 100 kg Weißzucker aus Rüben werden 43 kg Kohlen benötigt. Die Kohlenmenge zur Trocknung der Nebenprodukte ist hierin nicht enthalten.

Es wird unterstellt, daß die Weißzuckerfabrik in Stuttgart zwecks Ausnutzung ihrer Kapazität Rohzucker aus Schladen bezieht, während die Weißzuckerfabrik Rethen ihren gesamten Zucker direkt aus Rüben gewinnt. Die Fabrik in Rethen bemüht sich um den Absatz in Stuttgart.

Als Entfernungen kommen in Frage:

Schladen — Stuttgart/Münster	(Rohzucker)	511 km
Rethen — Stuttgart/Münster	(Weißzucker)	504 km
Bochum/Riemke — Stuttgart/Münster	(Steinkohlen)	446 km
Bochum/Riemke — Rethen	(Steinkohlen)	240 km

Bei den Zuckerfrachten ist der Deckwagenzuschlag berücksichtigt worden. Die Kohlen werden in offenen Wagen befördert.

Es folgt die Übersicht:

Der Einfluß der Eisenbahngütertarifpolitik auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen den Weißzuckerfabriken Stuttgart und Rethen beim Zuckerabsatz in Stuttgart

I. 1938

1. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Stuttgart

112 kg Rohzucker Klasse C	511 km	362 Pf
36 kg Kohlen AT 6 B 1	446 km	41 Pf
Zusammen		403 Pf

2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Rethen

100 kg Weißzucker Klasse B	504 km	380 Pf
43 kg Kohlen AT 6 B 1	240 km	34 Pf
Zusammen		414 Pf

II. 1959

1. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Stuttgart

112 kg Rohzucker AT 18 B 13	511 km	589 Pf
36 kg Kohlen AT 6 B 1	446 km	100 Pf
Zusammen		689 Pf

^{*)} Zur Herstellung von 100 kg Weißzucker aus Rüben sind 30 kg Kalk erforderlich.

2. Die Frachtaufwendungen der Weißzuckerfabrik Rethen

100 kg Weißzucker Klasse A/B	504 km	566 Pf
43 kg Kohlen AT 6 B 1	240 km	84 Pf
Zusammen		650 Pf

Während sich die Weißzuckerfabrik Stuttgart vor dem Kriege gegenüber ihrer Konkurrentin in Rethen eines Frachtvorteils von 11 Pf = 2,7% erfreute, befindet sie sich heute gegenüber Rethen mit 39 Pf oder 6% im Nachteil.

Es ist möglich, daß es sich vor dem Kriege bei der Stuttgarter Zuckerfabrik um eine Raffinerie handelte. Auf jeden Fall hat aber diese Fabrik damals den größten Teil ihres Verbrauchs zuckers aus niedersächsischem Rohzucker gewonnen. Ihre Existenz hing damals von der Wertstaffel der Reichsbahn ab.

Es werden heute in Süddeutschland sehr viel mehr Zuckerrüben als vor dem Kriege erzeugt. Die süddeutschen Zuckerrüben-Anbauflächen erhöhten sich von 1949/50 auf 1957/58 um 122%. Im gesamten Bundesgebiet betrug die Zunahme nur 75%.

Heute gibt es in Süddeutschland keine Raffinerien. Die süddeutschen Weißzuckerfabriken erzeugen ihren Zucker ganz überwiegend direkt aus Rüben. 1957/58 war der niedersächsische Rohzucker nur mit 11,6% an der süddeutschen Zuckererzeugung aus Rüben beteiligt. Süddeutschlands Anteil an der deutschen Zuckererzeugung aus Rüben stieg von 22,3% 1949/50 auf 31,9% 1957/58. Süddeutschland deckte 1956/57 nur rd. 15% seines Zuckerverbrauchs in anderen deutschen Wirtschaftsräumen. Was für Süddeutschland festgestellt wurde, gilt auch für Nordrhein-Westfalen.

Wenn auch die süddeutschen Weißzuckerfabriken und diejenigen Nordrhein-Westfalens sehr viel weniger als vor dem Kriege auf die Verarbeitung von fremdem Rohzucker angewiesen sind, so werden sie doch im Fall der Aufhebung der Zuckerbewirtschaftung auf die Wiederherstellung der früheren Frachtpanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker drängen. Dies könnte nur auf Kosten der Senkung der Frachtsätze des AT 18 B 13 für Rohzucker erfolgen.

Die niedersächsischen Rohzucker verarbeitende Weißzuckerfabrik Stuttgart hätte gegenüber der Fabrik Rethen Frachtparität, wenn die Frachtsätze des AT 18 B 13 diejenigen der Regelklasse C/D um 8% unterschreiten würden. Auf diese Weise würde die Frachtpanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker von heute 7% auf 13% steigen.

Sehr viel stärker noch als die Weißzuckerfabriken in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen sind Niedersachsens Rohzuckerfabriken daran interessiert, daß im Fall der Überführung der Zuckerindustrie in die Marktwirtschaft wieder die Aussicht zu behalten. Die spanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker gilt. Nur so hätten sie die Raffinerie heutigen Absatzmärkte in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen und die Beschränkung 1957/58 verarbeiteten die niedersächsischen anfallenden Rohzuckers. Die Frellstedt nur 44% des in Niedersachsen anfallenden Rohzuckers umgewandelt werden auf den Absatz Niedersachsen hätte die Stilllegung verschiedener Rohzuckerfabriken zur Folge. Nur ein Teil von ihnen könnte in Weißzuckerfabriken umgewandelt werden. An dem Fortbestand der Rohzuckerfabriken sind auch die hinter ihnen stehenden Landwirte interessiert.

Den einzelnen Zuckerfabriken sind feste Absatzgebiete zugewiesen. Für Zucker wird

von der Einfuhrstelle für Zucker ein Frachtausgleich durchgeführt. Die Raffinerien und die Zuckerfabriken zahlen DM 2,15 je 100 kg Weißzucker in die Frachtausgleichskasse. Dafür werden den Fabriken 80% der Frachtkosten für Rohzucker und Verbrauchszucker erstattet. Ursprünglich zahlte die Frachtausgleichskasse sämtliche Frachten. Die Selbstbeteiligung an den Frachtkosten wurde am 1. 10. 1956 eingeführt.

Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 wurden von den Zuckerfabriken 1 410 000 t Verbrauchszucker zum Versand gebracht. Hierbei entstanden Frachtaufwendungen von 27,5 Mill. DM oder DM 1,95 je 100 kg. Im gleichen Jahr bezogen die Raffinerien und die Weißzuckerfabriken 278 000 t Rohzucker. Die Frachtkosten hierfür betragen rd. 7 Mill. DM = DM 2,52 je 100 kg.

Seit dem Kriege erfolgte eine weitgehende Verlagerung der Verbrauchszuckertransporte von der Schiene auf die Straße. Dies zeigt die Übersicht:

Der Anteil der Verkehrsträger an den Verfrachtungen von Inlandweißzucker im Zuckerwirtschaftsjahr 1956/57

	Anteil	Mittlere Versandweite
Gewerblicher Straßenverkehr	74,71 %	142 km
Werkverkehr	11,89 %	77 km
Bundesbahn	12,73 %	102 km
Binnenschifffahrt	0,67 %	?

Die Zuckerindustrie bevorzugt bei der Belieferung ihrer Abnehmer mit Verbrauchszucker wegen seiner Haus-Haus-Vorteile den Kraftwagen. Anders liegen die Verhältnisse beim Rohzucker. Seine Beförderung erfolgt von Gleisanschluß zu Gleisanschluß. Die Bundesbahn ist daher sehr stark am Versand der Rohzuckerfabriken beteiligt. Da der AT 18 B 13 auf die Bundesbahn beschränkt ist, wird diese zweifellos bereit sein, im Falle der Aufgabe der Zuckerbewirtschaftung die vor dem Kriege geltende Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker wieder herzustellen, würde sie doch im Fall des Ausbaues der Rohzuckerfabriken zu Verbrauchszuckerfabriken ihre Rohzuckertransporte einbüßen. Da der gewerbliche Straßenfernverkehr für Verbrauchszucker die gleichen Frachtsätze wie die Bundesbahn berechnet und der Werkverkehr nur relativ wenig Weißzucker befördert, würde sich im Fall offenen Marktes für Zucker die standortbildende Kraft des DEGT auf die Zuckerindustrie wieder auswirken.

Für Verbrauchszucker beträgt der Fabrikpreis frei Empfänger DM 100,50 je 100 kg. Hiervon entfallen auf den Rübenbarpreis einschließlich Frachtkosten DM 54,05 und die Fabrikationskosten DM 30,93. Die Zuckersteuer beträgt DM 10,-, die Umsatzsteuer DM 3,02. Der Anteil der Frachten für Roh- und Weißzucker am Zuckerpreis beträgt mit DM 2,50 rd. 2,5 %.

Läßt man die Steuer außer Ansatz, so hat sich der Zuckerpreis seit dem Kriege verdoppelt. In der gleichen Periode stiegen bei 200 km die Frachten für:

Verbrauchszucker	um 56 %
Rohzucker	um 70 %
Steinkohlen	um 148 %

1957 betrug der Rohzuckerpreis ab niedersächsischer Fabrik DM 67,40 je 100 kg. Im Zuckerwirtschaftsjahr 1957/58 machte die durchschnittliche Rohzuckerfracht 3,7 % des Rohzuckerpreises aus. Die Fabrikationskosten der Rohzuckerfabriken können mit rd. DM 11,- je 100 kg angenommen werden. Zu ihnen würden bei freier Marktwirtschaft die Beförderungskosten in Höhe von DM 2,52 je 100 kg treten. Die Weißzuckerfabriken erhalten heute für die Umwandlung von Rohzucker in Verbrauchszucker DM 4,60 je dz. Die Frachtkosten für Rohzucker betragen 1957/58 rd. 5,5 % des Werklohnsatzes. Es ist also kein Zweifel darüber, daß die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker nach Aufhebung des Zuckergesetzes vom 5. 1. 1951 für einen Teil der Zuckerindustrie ihre standortbildende Kraft zurückgewinnen würde.

Gegenwärtig haben die Transportkosten für Rohzucker wegen des von der Gesamtheit der Weißzuckerfabriken und der Raffinerien finanzierten Frachtausgleichs für die Standort- und wegen der Absatzgebietsaufteilung auf die Erzeugungsgebiete für die Standortbedingungen der Rohzuckerfabriken keinerlei Bedeutung. Sie berühren auch nicht das Wettbewerbsverhältnis zwischen den niedersächsischen Rohzucker verarbeitenden Weißzuckerfabriken in Süddeutschland und Nordrhein-Westfalen einerseits und im Fall der Einschließung der Zuckerindustrie in die freie Wirtschaft entscheidend ändern.

Wie in der Vergangenheit wird auch in Zukunft die Frachtspanne zwischen Rohzucker und Verbrauchszucker nicht zu einer Standortverlagerung der Zuckerindustrie in die Ballungsgebiete führen. Nach wie vor bilden die Zuckerrübenanbaugebiete die natürlichen Standorte der Erzeugung von Rohzucker und Verbrauchszucker. Die Raffinerien haben eine sehr geringe Bedeutung. Die beiden Raffinerien befinden sich in den Zuckerrübenanbaugebieten.

III.

Der Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Sägeindustrie

Vor dem 1. Weltkrieg gehörten Stammholz und Schnittholz dem Spezialtarif II an. Der Regeltarif war allerdings für die Erzeugnisse der Forstwirtschaft eine leere Form. In Preußen und Sachsen galt für Holz des Spezialtarifs II der allgemeine Ausnahmetarif I. Dieser gewährte, wenn man von den ausgerechneten Frachten verzichtete jedoch im Interesse der Waldbesitzer auf die tarifliche Gleichstellung von Stamm- und Schnittholz. Sie berechneten für Schnittholz die Frachtsätze des AT 1. Für Stammholz führten sie den AT 1a ein. Die badischen und württembergischen Eisenbahnen statteten den letztgenannten Ausnahmetarif mit niedrigeren Frachtsätzen als die bayerischen Eisenbahnen aus. Im Binnenverkehr Bayerns betrug die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km nur 8,5 %. In Baden und Württemberg stellte sich dagegen das Spannungsverhältnis bei 200 km auf nicht weniger als 15,5 %.

Die Ständige Tarifkommission empfahl 1924 auf Vorschlag der RBD Karlsruhe mit 12 gegen 1 Stimme eine Frachtspanne für Schnittholz und Stammholz von rd. 10 %. Hier- auf erstellte die Reichsbahn mit Wirkung vom 22. 9. 1924 den AT 1b (spätere Bezeichnung AT 1 B 1), dessen Frachtsätze zwischen denjenigen der heutigen Tarifklassen D

und E lagen. Seine Frachtsätze unterschritten diejenigen der Klasse D bei 200 km um 8,5%. Am gleichen Tage wurde der AT 1 für Stammholz eingeführt. Die Frachtspanne zwischen den beiden Hölzern betrug bei 200 km rd. 10%. Am 15. 7. 1928 gelangte der AT 1 zur Aufhebung. Gleichzeitig wurde Stammholz in die Tarifklasse E eingestuft. Die Folge war eine geringe Verminderung des Spannungsverhältnisses zwischen Schnittholz und Stammholz. Im Herbst 1933 betrug die Frachtspanne bei 200 km 8,9% und bei 400 km 8,5%.

Der Rohstoff Holz ist ein gestreut vorkommendes Gewichtsverlustmaterial. Nach Ise gehen während der Herstellung von Schnittholz 30% des Inhalts der Stämme durch Borke, Sägeschnitt und Schwarte verloren⁹⁾. Durch den Trocknungsprozeß erfährt das Schnittholz eine weitere Gewichtsverminderung. Faißt beziffert den gesamten Gewichtsverlust bei der Herstellung von Schnittholz auf rd. 50%¹⁰⁾. Die Forstfachleute geben den Gewichtsverlust bei der Schnittholzgewinnung mit 40% an¹¹⁾. Dieser Auffassung schließt sich der Verfasser an. Wegen des großen Gewichtsverlusts bedeutete ein Spannungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz von 8–9% eine Begünstigung der dezentralisierten wald-rohstoff-orientierten Sägewerke und eine Benachteiligung der absatz-orientierten Sägeindustrie.

Die Tarifgleichheit für Rohstoffe und Endprodukte widerspricht dem Eigeninteresse der Eisenbahnen. In diesem Fall tragen die Eisenbahnen, wie Spieß unter Hinweis auf die Gleichtarifierung von Getreide und Mehl 1936 bemerkte, betriebswirtschaftlich nicht dem Umstand Rechnung, „daß der Rohstoff schon wegen des Fabrikationsabfalles stets in größeren Quantitäten versandt wird als das Fertigfabrikat, aus dem Rohstoff daher der Eisenbahn allem ein größeres Umsatzertragnis winkt als aus dem Fertigfabrikat“¹²⁾. Nach Endres stand auch die 1933 bei 400 km nur 8,5% große Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz nicht im Einklang mit den Belangen der Reichsbahn. 20 cbm Schnittholz oder 16 fm Rundholz wiegen im Durchschnitt 10 t. Mitte 1933 erzielte die Reichsbahn bei 400 km aus der Beförderung von 10 t Stammholz einen Frachterlös von 173,— RM. Demgegenüber erbrachten ihr die entsprechenden 6 t Schnittholz nur eine Frachteinnahme von RM 113,40. Es wurde somit die Gewichtseinheit Schnittholz wesentlich billiger als die Gewichtseinheit Rundholz verfrachtet. Nach Endres war dies unausweichlich und ein zwingender Grund, das Spannungsverhältnis zu vergrößern¹³⁾.

Wie Hamm mit Recht hervorhebt, muß man sich aber hüten, vorbehaltlos jedes Anwachsen des Transportvolumens gutzuheißen¹⁴⁾. Auch Spieß lehnte unnötigen Verkehr entschieden ab¹⁵⁾. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, liegt im Fall der Anwendung einer dem Gewichtsverlust voll Rechnung tragenden Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz Transportvergeudung vor. Nach Köstler ist es volkswirtschaftlich nicht vertretbar, „daß hohe Frachtspannen zum überflüssigen Transport von

⁹⁾ Ise, H., Die Standortfragen der deutschen Möbelindustrie, Frankfurter Dissertation 1932, S. 21.

¹⁰⁾ Faißt, L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Transportkosten. Freiburger Dissertation 1954, Manuskript, S. 132.

¹¹⁾ Endres, M., Handbuch der Forstpolitik, Berlin 1922, Denkschrift des Reichsforstwirtschaftsrats vom März 1933, S. 20 f.

¹²⁾ Spieß, W., Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife, Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1936, S. 75.

¹³⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission am 13. und 14. September 1933 in Freiburg (Breitsgatt), S. 53.

¹⁴⁾ Hamm, W., Schiene und Straße, Heidelberg 1954, S. 43.

¹⁵⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941, S. 47.

Abfällen und Wasser (Trocknungsgrad!) führen¹⁶⁾. Schließlich hängt die Existenz der waldnahen Sägeindustrie von einer geringen Frachtspanne zwischen Schnittholz und Rundholz ab. Da billige Rohstofftarife bei dezentralisiert vorkommenden Rohstoffen ballend wirken, wird die Wertstaffel den Belangen der Sägewerke in den Waldgebieten nicht gerecht. Aus diesem Grunde muß bei der Einstufung von Schnittholz als Frachtholz in den Regeltarif der Wertgehalt gegenüber dem Stammholz geringer als die Frachtspanne zwischen den beiden in Frage kommenden Regelklassen, so hilft man sich durch die Erstellung eines allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz, der wie alle allgemeinen Ausnahmetarife Regeltarifcharakter hat. Nach Spieß haben bei der Eingliederung der Güter in den Regeltarif die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber gegenständlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang¹⁷⁾. Die Außerachtlassung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu Gunsten der volkswirtschaftlichen Wertklassifikation hat allerdings die Deckung der gesamten Selbstkosten der Eisenbahn durch die gesamten Einnahmen aus dem Eisenbahngütertarif zur Voraussetzung.

Die Ständige Tarifkommission und ihr aus Vertretern der Wirtschaft gebildeter Verkehrrausschuß waren stets um einen gerechten Interessenausgleich zwischen den waldnahen Sägewerken und der Sägeindustrie in den Konsumgebieten bemüht. Die Holztarife müssen aber auch den Belangen der Forstwirtschaft Rechnung tragen. Unter diesen Umständen stößt die richtige Tarifierung der einzelnen Hölzer auf fast unlösbare Schwierigkeiten.

Der Schwerpunkt der Verarbeitung des Rundholzes zu Schnittholz liegt in den meist peripheren Waldgebieten. Die waldnahen auf Fernabsatz angewiesenen Sägewerke stellen vorzugsweise Bretter und Bohlen her. Nur die Handelsware kann von ihnen ohne Risiko in den gängigen Abmessungen eingeschnitten und auf Lager genommen werden. Sind auch im allgemeinen die Holzvorkommen als optimale Standorte der Sägewerke anzuspüren, so werden doch Balken und Kantholz in den Verbrauchsgebieten hergestellt. Wie Faißt mit Recht hervorhebt, waren für die Standortwahl dieses Teils der Sägewerke die differenzierte Abmessungen rasch zur Verfügung zu stellen und Sonderwünsche ohne zitraubende Verhandlungen seitens des Baugewerbes an Ort und Stelle zu erfüllen¹⁸⁾. Die Batholzindustrie stellt auch Bretter her. Die in den Verbrauchsgebieten ansässigen Sägewerke können ihre Abfälle günstiger absetzen als die in den Waldgebieten. Sie haben sich nicht selten die Möglichkeit zu stellen und Sonderwünsche anzufordern. Die waldnahen Sägewerke können ihre Abfälle nur als Brennholz verwenden.

Billige Rundholzfrachten bewirken eine Senkung der Erzeugungskosten bei den Sägewerken der Verbrauchsgebiete. Der Abzug des Rundholzes aus den Waldgebieten verteuert die Rohstoffpreise zum Nachteil der waldansässigen Sägeindustrie. Aus diesem Grunde fordern die waldnahen Sägewerke hohe Beförderungspreise für Stammholz und

¹⁶⁾ Köstler, J., Wirtschaftslehre des Forstwesens, Berlin 1943, S. 297.

¹⁷⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif . . . a. a. O., S. 67.

¹⁸⁾ Faißt, L., Die Standortbildung . . . a. a. O., S. 166.

¹⁹⁾ Faißt, L., ebenda, S. 167.

niedrige Schnittholzfrachten. Die in den Konsumzentren ansässige Sägeindustrie ist an einer möglichst großen Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz interessiert. Die Sägewerke im Wald wünschen keine oder nur eine geringe Spanne zwischen den Frachtsätzen für Schnittholz und Rundholz.

Es ist Endres darin zuzustimmen, daß den Sägewerken im Wald kein Monopol zugestanden werden kann²⁰⁾. Aus raumpolitischen Gründen darf aber das seit Jahrzehnten zwischen den wald-rohstoff-orientierten Sägewerken und der absatzorientierten Sägeindustrie bestehende Kräfteverhältnis unter keinen Umständen durch eisenbahntarifrische Maßnahmen zum Nachteil der Sägewerke am Wald verschoben werden.

Die waldnahen Sägewerke sind wegen des großen Gewichtsverlusts bei der Schnittholzgewinnung auf die Frachtgleichheit für Schnittholz und Stammholz nicht angewiesen. Soll die Herstellung von Brettern nach dem Rohstoff orientiert bleiben, darf aber die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Rundholz nicht zu hoch angesetzt werden.

Die Bauholzsägeindustrie hat ihren natürlichen Standort in den Verbrauchszentren. Hieran würde auch die Gleichstellung der Frachten für Schnittholz mit den für Stammholz kaum etwas ändern. Wird die Tarifgleichheit auf dem Wege über eine Anhebung der Rundholzfrachten durchgeführt, so hat dies eine schwere Beeinträchtigung der absatzorientierten Sägewerke des Baugewerbes und der Waldbesitzer zur Folge.

Rundholz ist außerordentlich frachtempfindlich. Im Juni 1933 machte die Fracht für Stammholz bei 200 km die Hälfte und bei 400 km $\frac{2}{3}$ des Fichten-Rundholz-Preises ab Schwarzwald aus. Es darf nicht übersehen werden, daß das Holz im Bauwesen, seinem Hauptverwendungsgebiet, durch den Stahl- und Betonbau empfindlich zurückgedrängt worden ist²¹⁾. Überhöhte Rundholzfrachten wirken sich äußerst ungünstig auf die Bau-sägeindustrie und die Forstwirtschaft aus.

Wie bereits dargelegt, tarifierte Stammholz (Langholz) 1933 nach Klasse E. Brennholz sowie Gruben-, Papier- und Zelluloseholz gehörten der Tarifklasse F an. Sicht man vom Brennholz ab, so gelangten aber die letztgenannten Erzeugnisse der Forstwirtschaft nach Ausnahmetarifen, die die Klasse G gewährten, zum Versand. Hieraus darf der Schluß gezogen werden, daß Stammholz zu hoch eingestuft war. Stammholz hatte auf die Tarifklasse F Anspruch.

Anfang 1933 lagen die Preise für Rundholz 30–40 % unter denen des Jahres 1913. Zur gleichen Zeit überschritten die Stammholzfrachten der Reichsbahn diejenigen der norddeutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 bei 200 km um 42 % und bei 400 km um 31 %. Die deutschen Waldbesitzer machten eine ernste Krise durch. Der Reichsforstwirtschaftsrat beantragte daher im Frühjahr 1933 eine Überprüfung der Holztarifierung.

Den Vertretern der Forstwirtschaft lag vor allem an der Abtarifierung von Stammholz. Sie erklärten sich mit der Eingliederung von Langholz in die Tarifklasse F einverstanden. Dies bedeutete eine Senkung der Beförderungskosten für Stammholz von 20 %. Die Waldbesitzer sprachen sich aber entschieden gegen eine entsprechende Herabsetzung der Schnittholzfrachten aus. Sie wollten zwecks Erzielung angemessener Holzerlöse beim Verkauf nicht allein auf die örtlichen Sägewerke angewiesen sein, sondern erstrebten zugleich einen umfangreichen Stammholzabsatz in den Konsumzentren. Während der

²⁰⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, a.a.O., S. 30.

²¹⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, S. 51.

Holzhandelsausschuß des Reichsforstwirtschaftsrats eine Spanne von 20 % für angemessen erachtete, forderten bayerische Waldbesitzer die Vergrößerung der Spanne von mindestens 50 %. Die Sägeindustrie in den Verbrauchsgebieten plädierte für eine Spanne von mindestens 50 %. Die waldnahen Sägewerke hätten gern die Rückkehr zur Gleichartierung gesehen. Sie verlangten aber, daß zum mindesten an der geltenden Spanne festgehalten wurde.

Berichter der Ständigen Tarifkommission war die RBD Karlsruhe. Ihr Vertreter empfahl die Aufhebung des AT 1 B 1 und die Einstufung von Schnittholz in die Tarifklasse E. Dies bedeutete eine Ermäßigung der Schnittholzfrachten um 8,8 %. Für Rundholz bedeutete eine nur 9 %ige Frachtsenkung nicht. Er schlug daher die Versetzung von Stammholz aus Klasse E nach Klasse F vor. Diese Abtarifierung erbrachte für Stammholz bei 200 km eine Frachtermäßigung von 19,6 %. Auf diese Weise erhöhte sich das Spannungsverhältnis zwischen Schnittholz und Stammholz bei 200 km von rd. 9 % auf rd. 20 %. Die Festsetzung der Spanne auf 20 % trug nach Meinung des Berichters den berechtigten Notlage der Waldbesitzer Rechnung und entsprach zugleich den gewöhnlichen Belangen der Sägemühlen im Wald einerseits und der in den Verbrauchsgebieten gelegenen Sägewerken andererseits²²⁾. Nach eingehenden Verhandlungen wurde vom Verkehrsausschuß einstimmig, von der Tarifkommission mit 8 gegen 2 Stimmen beschlossen, dem Rundholz die Sätze der Klasse F, dem Schnittholz die Sätze der Klasse E einzuräumen²³⁾. Die Reichsbahn entsprach alsbald den Anträgen der Ständigen Tarifkommission.

Von einer neutralen Einstellung der deutschen Eisenbahn gegenüber dem Standort der Sägeindustrie war niemals die Rede. Auch in den letzten Vorkriegsjahren begünstigte die Eisenbahngütertarifpolitik die waldnahen Sägewerke. Die Beförderung von Schnittholz stellte sich Ende 1933 bei 400 km um 20,3 % billiger als diejenige von Rundholz. Da jedoch zur Erzeugung eines Kubikmeters Schnittholz etwa 1,5 cbm Rundholz erforderlich sind, und 100 kg Stammholz 60 kg Schnittholz gegenüber seinem Konkurrenten im nördlichen Schwarzwald um 33 % im Nachteil.

Die relativ geringe Klassenstaffelung einerseits und das große Ausmaß des Gewichtsverlusts andererseits bewirkten, daß die deutsche Sägeindustrie der Streuung der Sägewerke in Waldnähe ist ein dringendes Anliegen der Raumordnung. Die Sägeindustrie in den großen Konsumzentren widmet sich nach wie vor vorzugsweise der Herstellung von Bauholz. Die Neuordnung der Holztarife kam ihr ebenso zugute wie den Waldbesitzern. Trotzdem führte die 1933 erfolgte Einstufung in die Klasse F zu keiner Verschiebung der Kräfteverhältnisse innerhalb der Sägeindustrie. Ihr Schwerpunkt lag nach wie vor in den Waldgebieten. Die verstärkte Differenzierung der Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz war, wie Faßb. mit Recht hervorhebt, nicht in der Lage, die Standortbedingungen der waldnahen Sägewerke zu beeinträchtigen²⁴⁾.

Der seit dem 1. 1. 1950 erfolgte Abbau der Wertstaffel wurde von den wald-rohstofforientierten Sägewerken begrüßt. Die Herausnahme von Schnittholz aus dem Regeltarif

²²⁾ 173. Sitzung der Ständigen Tarifkommission, S. 30.

²³⁾ ebenda S. 61.

²⁴⁾ Faßb., L., Die Standortbildung . . . , a.a.O., 171/72 und S. 285 ff.

Anfang 1957 bedeutete eine Benachteiligung der absatzbetonten Sägeindustrie. Der allgemeine Ausnahmetarif 1 B 1 für Schnittholz verdankt dem Wettbewerb des Straßenfernverkehrs seine Entstehung. Hiervon zeugt seine unregelmäßige Frachtenbildung. Vom 5. 9. 1952 bis 31. 1. 1958 gewährte er gegenüber der Tarifklasse E Frachtergünstigungen von bis zu 16%. Die Ermäßigungen begannen bei 100 km. Sie betragen bei 120 km bereits 12%. Die Höchstermäßigung von 16% galt für Entfernungen von 220–300 km. Dann gingen die Frachtergünstigungen wieder zurück. Bei 400 km betrug die Ermäßigung noch 13%. Ab 800 km gewährte der AT 1 B 1 Ermäßigungen von 9%.

Nachstehende Übersicht unterrichtet über:

Die Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz sowie ihr Spannungsverhältnis bei 400 km in den Jahren 1937 und 1957

Frachtsätze Spannung	1937		1957	
	Schnittholz	Stammholz	Schnittholz	Stammholz
	182 Pf	145 Pf	331 Pf	312 Pf
	20,3%		5,7%	

1957 war die Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz noch geringer als im Jahre 1924. Damals betrug sie, wie bereits dargelegt, bei 400 km 8,5%.

Schnittholz ist seit dem letzten Kriege zu einem sehr begehrten Kraftwagengut geworden. Seine Überführung in die Tarifklasse F würde, wie Präsident Hagner am 7. 7. 1950 in einem Vortrag auf der Mitgliederversammlung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Universität Münster ausführte, bedeuten, daß das bearbeitete Gut sich in derselben Tarifklasse befindet wie der Rohstoff, nämlich das Stammholz²⁵⁾. Hagner hält offenbar die Gleichtarifierung von Schnittholz und Stammholz, die 1952 aufbehalten wurde, dem Kraftwagenwettbewerb besonders ausgesetzten Entfernungen nahezu stimmend. Wirklichkeit geworden war, für eine Verletzung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips. Tatsächlich sind aber vom Standpunkt der räumlichen Ordnung der Sägeindustrie gegen eine solche Maßnahme grundsätzlich keine Einwände zu erheben. Der Verfasser gibt bei dieser Gelegenheit freimütig zu, daß auch er in der Vergangenheit zu Unrecht den Standpunkt vertrat, daß ein hoher Spannungsunterschied zwischen den Tarifklassen für Schnittholz und Stammholz im Sinn einer Dezentralisierung der Holzverarbeitenden Industrie wirkt²⁶⁾. Dem gleichen Irrtum unterlag Tiçac 1939 in seiner bereits zitierten Hamburger Dissertation²⁷⁾.

Die mit einem grundlegenden Tarifumbau verbundene Tarifierhöhung vom 1. 2. 1958 brachte eine Vergrößerung der Frachtspanne zwischen Schnittholz und Stammholz. Sie ist eine Folge des Abbaues der Frachtergünstigungen des AT 1 B 1. Die Höchstermäßigungen dieses Ausnahmetarifs betragen nur noch 12%. Sehr instruktiv ist nachstehende Übersicht:

²⁵⁾ Hagner, Die Eisenbahngütertarif-Reform und ihre Auswirkungen, München 1951, S. 21.

²⁶⁾ Schulz-Kiesow, P., Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung, Berlin 1940, S. 160.

²⁷⁾ Tiçac, E., Die Staffeln . . . , a.a.O., S. 72.

Die unterschiedliche Verteuerung der Frachtsätze der Tarifklassen E und F sowie des AT 1 B 1

	I. 200 km		II. 400 km	
	15 t	20 t	15 t	20 t
Klasse E	8,8%	3,3%	9,4%	4,2%
Klasse F	9,6%	4,5%	11,5%	6,1%
AT 1 B 1	14,2%	8,8%	15,6%	8,2%

Es wurden somit am 1. 2. 1958 die Schnittholzfrachten stärker als die Frachtsätze für Stammholz angehoben. Nur so erklärt sich die folgende Übersicht:

Die Frachtsätze für Schnittholz und Stammholz sowie ihr Spannungsverhältnis bei 400 km seit dem 1. 2. 1958

Frachtsätze Spannung	I. 15-t-Sendungen		II. 20-t-Sendungen	
	Schnittholz	Stammholz	Schnittholz	Stammholz
	376 Pf	348 Pf	358 Pf	331 Pf
	7,4%		7,5%	

(Wird fortgesetzt)