

„Kostenechte“ Wertstaffel?*)

— Der Einfluß der Wertstaffel auf Industrien,
die gestreut vorkommende Rohstoffe verarbeiten —

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

IV.

Der Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Kastenmöbelindustrie

Nach Scholtissek verschärft die Wertstaffel, hinsichtlich der Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material, den industriellen Ballungsprozeß. „Dieser Effekt steht im umgekehrten Verhältnis zur Größe des Gewichtsverlustes im Produktionsprozeß. Der Verarbeitung von Reinmaterial gegenüber ist er am größten“¹⁾.

Die wichtigsten Rohstoffe der Möbelindustrie sind Schnittholz, Sperrholz und Furniere. Bei der Verarbeitung dieses Rohstoffs zu Möbeln entstehen Materialverluste in Höhe von durchschnittlich 20%. Der Gewichtsverlust ist hier nur halb so groß wie in der Sägeindustrie. Aus diesem Grunde werden die Standortbedingungen der in den Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie durch die Wertstaffel der Eisenbahnen stärker beeinträchtigt als diejenigen der waldnahen Sägewerke mit ihrem Gewichtsverlust von 40%. Sehr viel ungünstiger als der relativ geringe Gewichtsverlust bei der Verarbeitung von Schnittholz wirkte sich aber das große Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Möbel und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Möbelfabriken aus.

Um nicht den Rahmen dieser Überlegung zu sprengen, beschränkt sich Verf. bei der Darstellung der Möbeltaarife auf die Jahre 1913, 1936 und 1959. Es sei darauf hingewiesen, daß 1913 anders als seit 1928 auch für Möbel aus Eiche und Eichenfurnieren die Frachtsätze der obersten Wagenladungsklasse berechnet wurden. Dagegen gehörten alle übrigen Möbel vor der Einführung des DEGT niedrigeren Tarifklassen an. Für sie galten die heutigen Regeltarifklassen C und D.

Im Wagenladungsverkehr tarifierten 1936:

- | | |
|---|----------------|
| 1. Möbel, einschließlich Sitzmöbel, und Möbelteile aus Edelholz und Edelholzfurnierung mit Marmor oder Vollpolsterung | nach Klasse A. |
| 2. Sonstige Möbel und Möbelteile sowie Sitzmöbel, zerlegt oder zusammenklappbar | nach Klasse B. |
| 3. Sitzmöbel, nicht zerlegt und nicht zusammengeklappt | nach Klasse C. |
| 4. Schnittholz | nach Klasse E. |

Bei dieser Einstufung der Möbel in den Regeltarif verblieb es bis zum 31. Januar 1958. Seit 1. Februar 1958 tarifierten Möbel nach der neuen Regelklasse A/B. Lediglich Sitzmöbel

*) Fortsetzung des Aufsatzes „Kostenechte“ Wertstaffel? in Heft 3 (1959) S. 63 ff. in dem Verf. den Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Zuckerrüben- und der Sägeindustrie untersucht.
1) Scholtissek, R., Die gemeinwirtschaftliche Eisenbahntarifpolitik unter besonderer Berücksichtigung ihrer standortpolitischen Bedeutung, Freiburger Dissertation 1955, S. 326.

aus Buchenholz, Nadelholz und weichem Laubholz gehören der Regelklasse C/D an. Schnittholz wurde Anfang 1951 aus dem Regeltarif herausgenommen. Für Schnittholz gilt seitdem der AT 1 B 1 mit Frachtermäßigungen gegenüber der Tarifklasse E von bis zu 12%.

Möbel gelangen in gedeckten Wagen zum Versand. Aus diesem Grunde erhöhen sich die Möbelfrachten um den Deckwagenzuschlag von 5%. Dieser ist in den folgenden Frachtvergleichen stets berücksichtigt worden. Seit 1. Februar 1958 ist allerdings der Zuschlag für gedeckte Wagen in Fortfall gekommen.

Verf. untersucht den Einfluß der Transportkosten auf die Standortbedingungen von zwei Möbelfabriken. Das eine Unternehmen befindet sich in unmittelbarer Nähe eines Sägewerkes am Nordrand des Schwarzwaldes. Die zweite Möbelfabrik hat ihren Sitz in einem rd. 400 km vom nördlichen Teil des Schwarzwaldes entfernten Verbrauchszentrum. Sie erhält Schnittholz von dem gleichen Sägewerk wie ihr Konkurrent. Sperrholz ziehen beide Betriebe von Fabriken, die gleich weit von ihnen entfernt liegen. Die Transportkosten für Sperrholz beeinflussen beide Möbelfabriken in gleicher Weise und werden daher beim Frachtvergleich nicht gesondert berücksichtigt. Die Fabriken stellen werden daher beim Frachtvergleich nicht gesondert berücksichtigt, daß es sich um die gleichen Waren her. Aus Gründen der Vereinfachung wird unterstellt, daß es sich um einen Schrank in Sperrholzausführung mit Eiche furniert handelt²⁾. Das Gewicht des Schrankes einschließlich Verpackungsverschlag beträgt 173 kg, das Gewicht des erforderlichen Schnittholzes 187 kg³⁾. Der Preis des Schrankes wird für das Jahr 1936 mit 100 RM angenommen.

Die Versandkosten eines Schrankes und die Bezugskosten des zu seiner Herstellung benötigten Schnittholzes bei 400 km im Fall der Aufgabe dieser Güter

nach den betreffenden Hauptklassen des Regeltarifes 1936	564 Pf = 100
Schrank 173 kg Kl. B (15 t) incl. Deckwagenzuschlag	340 Pf = 60,3
Schnittholz 187 kg Kl. E (15 t)	

Es ergibt sich somit ein Spannungsverhältnis zwischen der Möbelfracht und der Schnittholzfracht von 100 : 60,3. Der Frachtvorteil der absatzorientierten Möbelfabrik beträgt je Schrank 224 Pf gleich 2,2% seines Preises ab Werk.

Der vorstehende Frachtvergleich wird indessen der Wirklichkeit nicht gerecht. Schränke zählen zu den wenigen Möbelstücken, die zum Versand auseinandergenommen werden können. In diesem Fall kann ein Waggon wenigstens annähernd ausgelastet werden. Von dieser Möglichkeit macht die Büromöbelindustrie bei der Abwicklung von Großaufträgen auch Gebrauch. Bei Wohnmöbeln aber liegen die Verhältnisse anders. Soweit es sich um Kastenmöbel und nicht um Sitzmöbel und Kleinstmöbel handelt, bezieht der Möbelleinzelhändler nicht einzelne Möbelstücke, also auch nicht Schränke, sondern ganze Zimmer. Diese sind aber ausgesprochen sperrig.

Möbel gehören zu den Gütern, für die vorzugsweise großräumige Wagen zur Verfügung gestellt werden. Trotzdem müssen für Wohnmöbel, welche in Wagenladungen zum Versand gebracht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. er-

1) Der zugrundegelegte Schrank hat folgende Maße: Breite 280 cm, Höhe 280 cm, Tiefe 55 cm.
2) Alle Angaben sind entnommen Faßpt., L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Transportkosten, Freiburger Dissertation 1955, S. 94, S. 211.

hebliche Luftgewichte bezahlt werden⁴⁾. Die Ständige Tariffkommission legte ihren Frachtberechnungen für Möbel stets nur 5^{te}-Klassensätze zugrunde. Das geschah aus gutem Grund. So gehen in einen großräumigen bedeckten Wagen nur 19 kleinere eichenfurnierte Schlafzimmereinrichtungen mit einem Einzelgewicht von 250 kg und einem Gesamtgewicht von 4750 kg hinein⁵⁾. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg nach den Sätzen der Klasse B (heute Klasse A/B), Nebenklasse 5^{te}. Überträgt man diese Angaben auf das oben angeführte Beispiel, so ergibt sich nach stehender Wirklichkeitsnäher Frachtvergleich:

Die Frachtkosten für einen Schrank und für das zu seiner Herstellung benötigte Schnittholz bei 400 km im Fall der Verladung von 27 Schränken mit einem Gesamtgewicht von 4671 kg Ende 1936

Schrank	173 kg Kl. B (5 t) incl. Deckwagenzuschlag	663 Pf = 100
Schnittholz	187 kg Kl. E (15 t)	340 Pf = 51,3

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen des Möbelstückes und demjenigen für Schnittholz stellt sich nunmehr auf 100 : 51,3, was eine nicht unbedeutliche Verstärkung der Wertstaffel bedeutet. Die frachtliche Überlegenheit der konsumnahen Möbelfabrik gegenüber der nach dem Holzvorkommen orientierten Möbelfabrik stellt sich je Schrank auf 323 Pf = 3,2 % seines Preises ab Werk.

Nun darf aber nicht übersehen werden, daß bei den Möbeltransporten der deutschen Eisenbahnen der Schwerpunkt stets im Stückgutverkehr lag. Die Reichsbahn führte Anfang 1925 während eines Monats Anschreibungen über den Inlandsverkehr an Möbel Reichsbahn an Möbeln 89 % auf Stückgut und 11 % auf Wagenladungen entfielen⁶⁾. Das gleiche Resultat erbrachten Erhebungen der Reichsbahn, die sich auf die Woche vom 23. bis 30. November 1925 erstreckten⁷⁾. Es handelte sich bei der zweiten Enquête aller Möbeltransporte abgewickelt wurden. 1925 stellte die Eisenbahndirektion Nürnberg für waren 292 Stückgutwagen⁸⁾. Von den Möglichkeiten der Sammelladungsverkehre der Spediture wurde und wird von den Möbelfabriken beim Versand ihrer Erzeugnisse nur wenig Gebrauch gemacht.

Will man daher den Einfluß der Transportkosten auf den Standort der Möbelindustrie feststellen, so muß man, was die Möbel anbelangt, von den Stückgutfrachten ausgehen. Im folgenden Beispiel sei unterstellt, daß die waldnahe Möbelfabrik jeweils vier Schränke an ihre Abnehmer versendet. Man gelangt dann zur Aufstellung der folgenden Übersicht:

- 4) 19. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung am 3. und 4. März 1927 in Stuttgart, S. 7.
 5) 11. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung am 30. März 1925 in Heidelberg, S. 42 und S. 56.
 6) 12. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission am 30. März 1925 in Heidelberg, S. 45 und teilung am 3. und 4. März 1927 in Stuttgart, S. 239.
 7) 20. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission am 9. Juli 1925 in Passau, S. 25.
 8) 121. Sitzung der Ständigen Tariffkommission am 9. Juli 1925 in Passau, S. 25.

Die Frachtaufwendungen für einen Schrank und für das zu seiner Herstellung erforderliche Schnittholz bei 400 km im Fall des Versandes von jeweils 4 Möbelstücken als Frachstückgut 1936

Schrank	173 kg	Stückgutfracht	972 Pf = 100
Schnittholz	187 kg	Kl. E (15 t)	340 Pf = 35,0

Das für das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Standorten der Möbelindustrie maßgebliche Frachtspannungsverhältnis zwischen Fertigprodukt und Rohstoff betrug somit in den letzten Vorkriegsjahren 100 : 35. Die im Verbrauchszentrum ansässige Möbelfabrik hatte damit gegenüber ihrem waldnahen Konkurrenten einen Frachtsprung von 630 Pf je Schrank oder 6,3 % seines Preises ab Werk. Da zwischen den beiden Weltkriegen von den gesamten Selbstkosten der Möbelindustrie im Durchschnitt 1/3 auf Löhne von den regionalen Lohnunterschiede erheblich geringer. In Wirklichkeit waren als die im Schwarzwald ansässige Möbelfabrik aufzuwenden. In Wirklichkeit waren aber die regionalen Lohnunterschiede erheblich geringer. Obwohl die Möbelfabrik am Nordrand des Schwarzwaldes mit keinerlei Bezugsfrachten für Schnittholz belastet ist, trifft sie, falls allein die Transportkosten über den Absatzbereich beider Fabriken entscheiden, beim Verkauf nach Norden bereits bei 280 km auf den Wettbewerb des konsumnahen Betriebes. Die ausschließlich konsumorientierte Möbelfabrik verfügt in Richtung gegen den Schnittholzstrom über ein unbestrittenes Absatzgebiet von 120 km Tiefe. Dies geht aus der nächsten Übersicht hervor:

Die sich 1936 für beide Fabriken bei Möbelabsatz ergebende Frachtparität

I. Die waldnahe Fabrik		280 km	755 Pf
Versandkosten des Schrankes	173 kg		
II. Die konsumnahe Fabrik		400 km	340 Pf
Bezugskosten für Schnittholz	187 kg		
Versandkosten des Schrankes	173 kg	120 km	400 Pf
insgesamt			740 Pf

Das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten für Möbel und den Schnittholzfrachten hat, wie die folgende Übersicht bestätigt, von 1913 auf 1936 nur eine geringe Verstärkung erfahren.

Die Versandkosten für einen Schrank und die Bezugskosten für das zu seiner Herstellung erforderliche Schnittholz bei 400 km 1913 und 1936

	1913	972 Pf = 100	1936
Schrank	173 kg	683 Pf = 70,0	340 Pf = 35
Schnittholz	187 kg	247 Pf = 36,2	

Die Standortbedingungen der nach den Holzvorkommen orientierten peripheren Möbelindustrie haben somit von 1913 auf 1936 keine Verschlechterung erfahren. Dies, obwohl die Reichsbahn von den Möglichkeiten des Werttarifsystems wesentlich stärkeren

Gebrauch als die Länderbahnen machte und 1913 bei der Beförderung von Schnittholz der Kilometerarif angewandt wurde. Dieses Ergebnis war in erster Linie den Wandlungen der Stückguttarifierung zu verdanken.

Der Reformtarif von 1877 enthielt ursprünglich nur eine einzige Stückgutklasse. Am 1. April 1892 wurde eine zweite ermäßigte Stückgutklasse für bestimmt benannte Güter geschaffen. Bei der allgemeinen Stückgutklasse handelte es sich seit 1. Oktober 1898 um einen echten Staffeltarif. Trotzdem überschritten ihre Frachtsätze selbst bei sehr weiten Entfernungen diejenigen der zweiten Stückgutklasse ganz beträchtlich. Für eichenfurnierte Möbel galt damals die allgemeine Stückgutklasse. Die Reichsbahn entschloß sich 1930 zur Aufgabe des Werttarifsystems für den Stückgutverkehr. Bis dahin gab es auch bei der Reichsbahn zwei Stückgutklassen. Die Reichsbahn trennte sich von den eichenfurnierten Möbel. Seit 1930 besteht für Stückgut das Gewichtssystem mit den drei Stufen 1–500 kg, 501–1000 kg und über 1000 kg, wobei den höheren Gewichtsstufen niedrigere Frachteinheiten zugrundeliegen als den niedrigeren Gewichtsstufen. Der neue Stückguttarif bedeutete für Güter der bisherigen Stückgutklasse I im allgemeinen fühlbare Frachtsenkungen. Hiervon profitierte die Möbelindustrie umso mehr, als bei ihrem Stückgutversand die Sendungen von über 500 kg überwiegen. Die Folge war, daß das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten für eichenfurnierte Möbel und den Schnittholzfrachten wieder annähernd dem Stande von 1913 entsprach.

Die Frachtkosten für einen Schrank und für das zu seiner Herstellung benötigte Schnittholz bei 400 km im Fall der Verladung von 27 Schränken mit einem Gesamtgewicht von 4671 kg 1913 und 1936

	1913	1936
Schrank 173 kg	533 Pf = 100	663 Pf = 100
Schnittholz 187 kg	247 Pf = 46,3	340 Pf = 51,3

Es ist somit im Wagenladungsverkehr von 1913 auf 1936 eine nicht unbeträchtliche Abschwächung des Spannungsverhältnisses zwischen den Möbelfrachten und den Schnittholzfrachten festzustellen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß vor dem ersten Weltkrieg eichenfurnierte Möbel, das Hauptversandgut der Möbelindustrie, der obersten Regeltarifklasse angehörten. Da der Großteil der Möbel als Stückgut aufgegeben wird, darf indessen die Bedeutung der Verringerung der Frachtspanne im Wagenladungsverkehr nicht überschätzt werden. Es steht aber außer Zweifel, daß die Wandlungen der deutschen Eisenbahngütertarifpolitik seit 1920 – man denke insbesondere an die starke Auseinanderziehung der Wertstaffel – zu keiner erneuten Begünstigung der konsumnahen Möbelindustrie geführt haben.

Wie erst die Eisenbahnen die fabrikmäßige Herstellung von Möbeln ermöglichten, so erfolgte auch die stärkste Beeinflussung des Standorts der Serienmöbel-Fabriken durch das Werttarifsystem in der Entwicklungszeit der Möbelindustrie, d. h. im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts.

Das Standortbild der Möbelindustrie der Gegenwart stellt, wie Faßb mit Recht betont, das Ergebnis eines in den Grundzügen schon vor Jahrzehnten abgeschlossenen Entwicklungsprozesses dar⁹⁾.

⁹⁾ Faßb, Die Standortbildung in der Holzindustrie . . . , a. a. O., S. 55.

Über die Auswirkungen der seit 1950 erfolgten Zusammenpressung der Wertstaffel und des neuen allgemeinen Ausnahmetarifs für Schnittholz (AT 1 B 1) auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen der nach den Holzvorkommen orientierten Möbelindustrie und den zentrennahen Möbelfabriken gibt die nächste Übersicht Auskunft:

Die Versandkosten eines Schrankes und die Bezugskosten des zu seiner Herstellung benötigten Schnittholzes bei 400 km in den Jahren 1936 und 1959¹⁰⁾

I. Im Fall des Versands von jeweils 4 Möbelstücken als Stückgut:

	1936	1959 ¹⁰⁾
Schrank 173 kg	972 Pf = 100	2135 Pf = 100
Schnittholz 187 kg	340 Pf = 35	703 Pf = 32,9

II. Im Fall der Verladung von 27 Schränken mit einem Gesamtgewicht von 4671 kg:

Schrank 173 kg	662 Pf = 100	1130 Pf = 100
Schnittholz 187 kg	340 Pf = 51,3	703 Pf = 62,2

Allgemein gültigen Aussagewert über die standortbildende Fracht des Eisenbahngütertarifs für die Möbelindustrie hat allein das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten und den Schnittholzfrachten. Bemerkenswerterweise hat trotz des starken Abbaues der Wertstaffel die Spanne zwischen den Möbelversandkosten und den Schnittholzbezugskosten weiter zugenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die Stückgutfrachten seit dem Kriege sehr viel stärker als die Schnittholzfrachten gestiegen sind. Die Zusammendrängung der Wertstaffel begünstigt die waldnahe Möbelindustrie allein im Wagenladungsverkehr. Dieser hat aber, was den Möbelversand anbelangt, keine ins Gewicht fallende Bedeutung. Im übrigen darf nicht übersehen werden, daß der Einfluß des Eisenbahngütertarifs auf den Standort der Möbelindustrie wegen der starken Beteiligung des Werkverkehrs an der Beförderung von Möbeln und Schnittholz erheblich zurückgegangen ist.

V.

Die Bedeutung der Wertstaffel für den Standort der Sitzmöbelindustrie

Während sich die bisherigen Frachtvergleiche auf Kastenmöbel bezogen, soll nunmehr die Bedeutung der Eisenbahngütertarife für die Sitzmöbelindustrie untersucht werden. Als Beispiel werden unerlegte Stühle aus Buchenholz gewählt. Dies deshalb, weil vor und nach dem ersten Weltkrieg die Stückgutfrachten für unerlegte Stühle mindestens 1½-fachen des wirklichen Gewichts berechnet wurden. Die Bundesbahn verزدidiet allerdings auf die Erhebung des Sperrigkeitszuschlags, wenn die Stücke mindestens zu vier zu einem Packstück ineinandergesetzt sind.

¹⁰⁾ Da selbst Rungenwagen nur mit 15–16 t Schnittholz beladen werden können, wurde bei der Ermittlung der Schnittholzfracht für 1959 von den 1913-Sätzen des AT 1 B 1 ausgegangen. Weder die Forstwirtschaft noch die Holz- und verarbeitende Industrie zogen aus der am 1. Februar 1956 eingeführten 2011-Hauptklasse Nutzen.

1914 gehörten unzerlegte Stühle aus Holz dem Spezialtarif III an. Dieser gewährte bei Entfernungen von über 100 km 2,2 Pf je tkm Streckenfracht zuzüglich 12 Pf je 200 kg Abfertigungsgebühr. Für Schnittholz galt der AT 1 mit 3 Pf je tkm Streckenfracht und 12 Pf je 200 kg Abfertigungsgebühr. Für unzerlegte Stühle als Endprodukt bei rechneten somit die Länderbahnen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz. Diese Verletzung des Werttarifprinzips hatte indessen keinerlei praktische Bedeutung. Es lassen sich in großräumige bedeckte Wagen verladen:

800–900 Sitzmöbel aus gebogenem Holz im Einzelgewicht von etwa 3,5 kg und einem Gesamtgewicht von etwa 2800–3000 kg oder

600 Stühle aus Buchenholz im Einzelgewicht von 5,7 kg und einem Gesamtgewicht von 3420 kg.

Für Güter des Spezialtarifs III existierte keine Nebenklasse. Es mußte somit im Fall des Versands von 600 Stühlen aus Buchenholz die Fracht für 10 000 kg nach Spezialtarif III bezahlt werden. Die Reichsbahn hatte unzerlegte Stühle in die Tarifklasse C eingestuft. Seit dem 1. Februar 1958 tarifieren Sitzmöbel nach Klasse C/D.

Es soll nunmehr geprüft werden, ob es sich wegen der großen Spanne zwischen den Möbel- und Schnittholzfrachten für eine Hamburger Möbelfabrik gelohnt hätte, aus dem Deistergebiet Buchenholz zu beziehen und dieses zu Stühlen zu verarbeiten. Dabei wird unterstellt, daß zur Herstellung von 50 Stühlen 355 kg Schnittholz erforderlich sind. 50 Stühle wiegen 285 kg. Gelangen sie als Stückgut zum Versand, so erhöht sich das Gewicht durch die Verpackung auf 410 kg. Die Fabrik in Springe verwendet als Verpackung Abfallholz. Im Fall der Verladung der Stühle in geschlossenen Waggons genügt als Verpackung wenig Stroh und Papier. Die Entfernung Springe-Hamburg beträgt 202 km.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Versandfrachten für unzerlegte Stühle und den Bezugskosten für das zu ihrer Herstellung benötigte Schnittholz bei 202 km 1914, 1936 und 1959

I. Im Fall der Aufgabe der Sitzmöbel als Stückgut:

		1914			
50 Stühle	410 kg	Fracht für 615 kg	202 km	1396 Pf = 100	
Schnittholz	355 kg	zur Hauptklasse	202 km	259 Pf = 18,6	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				1137 Pf = 81,4 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe rd. 28 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk M 8,—

		1936			
50 Stühle	410 kg	Fracht für 615 kg	202 km	2080 Pf = 100	
Schnittholz	355 kg	zur Hauptklasse	202 km	383 Pf = 18,4	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				1697 Pf = 81,6 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe rd. 42 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk RM 10,—

		1959			
50 Stühle	410 kg	keine Sperrigkeit	202 km	3880 Pf = 100	
Schnittholz	355 kg	zur 15-t-Nebenklasse	202 km	841 Pf = 21,7	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				3039 Pf = 78,3 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe rd. 78 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk DM 13,—

II. Im Fall der Aufgabe der Sitzmöbel als Wagenladungsgut:

		1914			
600 Stühle	3420 kg	Sp.T. III	202 km	5600 Pf = 100	
Schnittholz	4275 kg	AT 1	202 km	3121 Pf = 55,7	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				2479 Pf = 44,3 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe 9 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk M 8,—

		1936			
600 Stühle	3420 kg	C (5 t) Deckwagen	202 km	9300 Pf = 100	
Schnittholz	4275 kg	E (15 t)	202 km	4617 Pf = 49,6	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				4683 Pf = 50,4 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe 15,5 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk RM 10,—

		1959			
600 Stühle	3420 kg	C/D (5 t)	202 km	19200 Pf = 100	
Schnittholz	4275 kg	AT 1 B 1 (15 t)	202 km	10132 Pf = 52,8	
Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik				9068 Pf = 47,2 %	

Fracht für einen Stuhl ab Springe 32 Pf
Preis für einen Stuhl ab Werk DM 13,—

Nach Ilse hatten 1930 die Arbeitslöhne im Stuhlbau einen Anteil von ca. 60 % am Gesamtwert der Erzeugnisse¹¹⁾. Ein Stuhl aus Buchenholz kostete damals 10 RM. In Westberlin ist nach dem Kriege der Versuch, Stühle herzustellen, gescheitert. Selbst wenn man in Hamburg das Vorhandensein von für den Stuhlbau geeigneten Arbeitskräften unterstellt, hätte der Frachtvorsprung von damals, 34 Pf je Stuhl, nicht entfernt ausgereicht, um einen Lohnnachteil der hamburgischen Möbelfabriken gegenüber denjenigen in Springe von nur 10 % auszugleichen. Die Herstellung in Rabenau von jeher in den Waldgebieten, d. h. im Deistergebiet, im Erzgebirge, in Rabenau (Sachsen) sowie in Baden und Württemberg¹²⁾. Eine Verlagerung des arbeitsbetonten Stuhlbaues in die Konsumzentren ist ausgeschlossen.

¹¹⁾ Ilse, H., „Die Standortfragen der deutschen Möbelindustrie“, Frankfurter Dissertation 1932, S. 81.

¹²⁾ Ilse, a.a.O. S. 47.

Das Spannungsverhältnis zwischen Stückgutfracht und Schnittholzfracht ist wegen der Sperrigkeit und der schweren Verpackung bei unzerlegten Stühlen noch ungünstiger als bei Kastenmöbeln. Da selbst großräumige Wagen bei Verladung von unzerlegten Sitzmöbeln nur zu einem sehr geringen Teil ausgelastet werden, zieht der Stuhlbau auch aus der günstigen Einstufung seiner Erzeugnisse in den Regeltarif keinerlei Nutzen. Trotzdem hat der Eisenbahntarif zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen Standorte der Sitzmöbelindustrie in Frage gestellt. Die Arbeitsvorteile der waldnahen Stuhlfabriken verhindern die Herstellung von Stühlen in den Konsumzentren.

VI.

Die Standortsorientierung der Möbelindustrie

Aus den zahlreichen Frachtvergleichen geht einwandfrei hervor, daß die Möbelindustrie in den peripheren Waldgebieten durch die Tariffifferenzierung in der Form der Wertstaffel keine Förderung, sondern eine Beeinträchtigung ihrer Standortbedingungen erfahren hat. Hierauf haben *Ilse* und *Landrock* bereits 1932 hingewiesen. Nach *Ilse* beeinflußt das Zusammenwirken des Gewichtsunterschiedes und der tariflichen Behandlung von Rohstoff und Fertigwaren die Standortwahl der Möbelindustrie dahin, daß die Attraktionskraft der Rohstofflager fast vollständig aufgehoben wird¹³⁾. Nach *Landrock* kann die große Spanne zwischen den Möbelfrachten und den Schnittholzfrachten zur Folge haben, daß die Standortsorientierung der Möbelindustrie nach den Holzvorkommen ausbleibt¹⁴⁾.

Der Schwerpunkt der Möbelindustrie fällt, wie *Faßt* hervorhebt, seit Jahrzehnten „mehr oder weniger mit den Holzbezugsgebieten, und das sind gleichzeitig die Ballungszentren der Bevölkerungsverteilung zusammen¹⁵⁾. *Faßt* macht hierfür ausschließlich die Wertstaffelierung der deutschen Eisenbahnen — insbesondere in der Entstehungszeit der Möbelindustrie — verantwortlich¹⁶⁾.

Die von den Materialbasen emanzipierende Wirkung der Wertstaffel kann nicht bestritten werden. Die waldnahe Möbelindustrie hat hierunter zweifellos gelitten. Von einer Existenzgefährdung der nach den Holzvorkommen orientierten Möbelfabriken war aber niemals die Rede. *Faßt* übertrifft, wenn er behauptet, daß die Wertstaffel der Eisenbahnen die eigentliche Ursache für die heutige räumliche Ordnung der Möbelindustrie sei¹⁷⁾.

Es ist sicherlich zu bedauern, daß die deutschen Eisenbahnen aus noch darzulegenden Gründen nicht in der Lage waren, über die Wertstaffel und die Güterklassifikation die peripheren rohstoffnahen Standorte der Möbelindustrie in dünnbesiedelten Gegenden Deutschlands zu fördern. Verf. hält jedoch die von *Faßt* vertretene Auffassung, daß, was die Möbelindustrie anbelangt, denjenigen Landesteilen eine tarifpolitische Begünstigung zuteil wurde, „die frühzeitig starken Ballungstendenzen unterlagen und heute eine große Bevölkerungs- und Industriedichte aufweisen¹⁸⁾, nicht für zutreffend. Die großen Möbelproduktionszentren befinden sich weder in Großstädten noch in Ballungs-

räumen. Sieht man von der Herstellung von Luxus- und Individualmöbeln ab, so handelt es sich bei der deutschen Möbelindustrie um eine typische Klein- und Mittelstadindustrie. Die Bundesrepublik verfügt über zwei Konzentrationsgebiete der Möbelindustrie. Das eine von ihnen ist Baden-Württemberg. Der Schwerpunkt der Möbelherzeugung dieses walddreichen Landes ist Nord-Württemberg. Das zweite wesentlich größere einheitliche Möbelproduktionszentrum hat sich im östlichen Westfalen und Lippe sowie in den niedersächsischen gehörenden Gebieten Schaumburg-Lippe, Weserbergland, Landkreis Springe (Deister und Süntel) und Uslar (Solling) herausgebildet.

1925 erzielte die Reichsbahn beim Möbelversand ein Verkehrsaufkommen von rd. 177 000 t. Hiervon entfielen mit rd. 108 000 t (61 %) auf die heutige Bundesrepublik. Am Möbelversand der im Gebiet der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahndirektionen waren Norddeutschland und Süddeutschland zur Hälfte beteiligt. Das entspricht in etwa der Bevölkerungsverteilung. Dagegen entfallen von den Waldflächen 1/4 auf Norddeutschland und 1/4 auf Süddeutschland.

Da die ostwestfälischen Eisenbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover angehören, ist die Möbelversand der Direktion Münster relativ gering. 1925 entfielen von den Möbeltransporten beider Direktionen (40 850 t) 83 % auf Hannover und 17 % auf Münster. Das Möbelproduktionsgebiet im östlichen Westfalen, in Lippe und im niedersächsischen Bergland ist räumlich klein. Trotzdem war dieses Möbelzentrum 1925 mit 2/3 am Möbelverkehrsaufkommen der Reichsbahn in Norddeutschland beteiligt.

Die regionale Verteilung der Möbeltransporte der Reichsbahn im heutigen Gebiet der Bundesrepublik 1925

Ostwestfalen, Lippe, niedersächsisches Bergland	36 000 t = 33,4 %
Übriges Norddeutschland	18 000 t = 16,6 %
Baden-Württemberg	24 900 t = 23,2 %
Bayern	13 400 t = 12,5 %
Übriges Süddeutschland	15 500 t = 14,1 %
Insgesamt	107 800 t = 100,0 %

Der Anteil der Eisenbahndirektionen Köln, Wuppertal und Essen am Möbelversand aller auf die heutige Bundesrepublik entfallenden Reichsbahndirektionen betrug nur 9,5 %. Sieht man von dem relativ schwachen Möbelproduktionsgebiet am Niederrhein ab, so hat ausschließlich der Ostrand des großen Landes Nordrhein-Westfalen für den Standort der Möbelindustrie entscheidende Bedeutung.

An der regionalen Standortgliederung der Möbelindustrie hat sich seit 1925 wenig geändert. So entfielen am 13. September 1950 von den in der Möbelindustrie Beschäftigten 22,0 % auf Baden-Württemberg, 11,3 % auf Bayern und 13,8 % auf Hessen und Rheinland-Pfalz.

Der kleine Landkreis Springe besitzt die größte Ballung der Möbelindustrie im Land Niedersachsen. Von den in der Industrie des Landkreises Springe Beschäftigten entfallen nicht weniger als 75 % auf die Holz verarbeitende Industrie. Sie stellt im wesentlichen Stühle her. Diese einseitige Produktion ist rohstoffbedingt, weil in erster Linie Buchenholz zur Verfügung steht. Die Möbelindustrie, die ihr Holz selbst sägt und trocken, ist im langgestreckten Sünteltal konzentriert. Zu der Krisenfestigkeit der Möbelindustrie

¹³⁾ *Ilse*, a.a.O. S. 72.

¹⁴⁾ *Landrock, W.*, Standortprobleme und Organisationsfragen in der deutschen Möbelindustrie, Leipziger Dissertation 1932, S. 70.

¹⁵⁾ *Faßt*, a.a.O. S. 35.

¹⁶⁾ *Faßt*, a.a.O. S. 177.

¹⁷⁾ *Faßt*, a.a.O. S. 177 und S. 185 ff.

¹⁸⁾ *Faßt*, a.a.O. S. 189.

trägt wesentlich bei, daß ihre Arbeiter fast alle Haus und Garten haben¹⁹⁾. In der Spezialisierung auf Stühle ist der Landkreis Springe in der Bundesrepublik unbestritten führend. Der Deister-Stuhl ist längst zu einem festen Begriff geworden.

Auf die Wälder des Solling stützt sich die Möbelindustrie von Uslar. Die Ilse-Werke beschäftigen über 1500 Arbeiter und stellen Kleinmöbel aller Art her. Das lippische Gebiet um Detmold/Lemgo ist ein ähnlich großes Möbelzentrum wie dasjenige von Springe. Von der Bedeutung der Möbelindustrie dieses Raumes zeugt die Tatsache, daß am 16. Juli 1925 hier von den in Industrie und Handwerk Tätigen 11,7 % allein auf die Möbelindustrie entfielen. In Württemberg erzielte die Möbelindustrie nur einen Anteil von 2,1 %. Sehr viel mehr Möbel als in Lippe werden im östlichen Westfalen erzeugt. Der Schnittholzbedarf der Möbelindustrie in Lippe, Herford und Wiedenbrück kann längst nicht mehr aus den heimischen Wäldern gedeckt werden. Der große Bedarf des Ruhrgebietes an Küchen, Wohn- und Schlafzimmern ermöglichte sehr früh die Umstellung auf Serienmöbel. Man beschränkte sich aber nicht auf die Versorgung des Industrierevierts mit Möbeln. So waren Lippe und Ostwestfalen vor dem letzten Kriege mit 50 % am Küchen-Absatz der gesamten deutschen Möbelindustrie beteiligt. Ebenso gingen lippische und westfälische Schlaf- und Wohnzimmer in alle Teile des Deutschen Reiches. Auch in diesen Gebieten ist eine enge Bodenverbundenheit der Arbeiter festzustellen.

Für das größte Möbelproduktionsgebiet der Bundesrepublik ist die verhältnismäßig schwache Besetzung mit anderen Industrien und die relativ geringe Bevölkerungsdichte charakteristisch. Nutzen zogen die Möbelfabriken aus dem günstigen Verhältnis von Laub- und Nadelholz in ihren Räumen. Die Nähe der großen Möbelbedarfsgebiete hat die Entwicklung der Möbelindustrie in Ostwestfalen und Lippe begünstigt.

Trotzdem kann, wie Ilse mit Recht hervorgehoben hat, von einer Konsumorientierung der Möbelindustrie nicht gesprochen werden. „Die Konsumorientierung ist auf die Standortwahl nur von sekundärer Bedeutung.“²⁰⁾ Als typisch arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie sind die wenigen hundert Großbetriebe der Möbelindustrie auf den Absatz nach sämtlichen Ländern der Bundesrepublik angewiesen²¹⁾. Holzvorkommen allein sichern die Serienmöbelindustrie noch keine Existenz. Zu der Rohstofforientierung muß sich die Arbeitsorientierung gesellen. Nach Ilse ist die Orientierung der Möbelindustrie nach Arbeits- bzw. Rohstoff-Faktoren erfolgt²²⁾. Unter Berücksichtigung der Arbeitsorientierung ist der Standort der Möbelindustrie so, daß er sich „um den Konsum herum befindet“²³⁾. Das letztere gilt aber nur vom Möbelproduktionsgebiet im Raum von Herford/Detmold sowie im niedersächsischen Bergland. Hier fallen Arbeitsbetonung und Konsumorientierung weitgehend zusammen, wobei allerdings die Arbeitsorientierung den Ausschlag gibt.

Die großen Konsumzentren haben ihre Anziehungskraft als Standorte der Möbelindustrie mehr und mehr verloren²⁴⁾. Zahlreiche Fabriken verlegten seit dem 1. Weltkrieg ihren Sitz aus den größeren Städten in ländliche Gebiete bzw. kleinere und mittlere

¹⁹⁾ Mittelhäuser, K., Der Landkreis Springe, Die Landkreise in Niedersachsen, Reihe D, Band 6, Bremen-Jahrgang 1931, S. 245 ff.

²⁰⁾ Ilse, a.a.O. S. 66.

²¹⁾ Vor dem Kriege wurde die Nachfrage nach fabrikmäßig hergestellten Möbeln zum überwiegenden Teil von 700 Großbetrieben befriedigt. Siehe Ilse, a.a.O. S. 47.

²²⁾ Ilse, a.a.O. S. 67.

²³⁾ Ilse, a.a.O. S. 80.

²⁴⁾ Ilse, a.a.O. S. 107.

Städte, weil hier dem Faktor Arbeit mehr Rechnung getragen werden konnte. So wies die Bayerische Schreinerzeitung am 29. März 1929 darauf hin, daß die Möbelfabriken in der Provinz, in rein ländlichen Gebieten immer größer, die in den Großstädten, von einigen Ausnahmen abgesehen, immer kleiner werden.

Nach Faßit weichen die Bevölkerungszentren nicht wesentlich von den heutigen Möbelproduktionszentren ab²⁵⁾. Er weist darauf hin, daß sich das Möbelgewerbe in der Nähe großer Konsumzentren stärker entwickelt hat als die in den Zentren selber ansässigen Betriebe. Seiner Meinung nach handelt es sich hierbei aber um standortliche Verschiebung von lokaler Art²⁶⁾. Das trifft zu im Fall der Verlagerung von Möbelfabriken in die nächste Umgebung von Großstädten. Man denke an Hellerau und Zeulenroda bei Dresden, an Feuerbach, Zuffenhausen und Sindelfingen bei Stuttgart oder Weissensee und Lichtenberg bei Berlin. Anders liegen aber die Verhältnisse bei den Standorten des größten Möbelbaugbietes. So betragen die Entfernungen:

Uslar-Essen	198 km	Uslar-Hannover	121 km
Springe-Essen	111 km	Springe-Hannover	40 km
Wiedenbrück-Essen	89 km	Wiedenbrück-Hannover	90 km
Lemgo-Essen	73 km	Detmold-Hannover	117 km

Faßit meint, daß die Eignung oder Qualität der Arbeitskräfte keinen maßgebenden Einfluß auf die Herausbildung der Standorte der Möbelindustrie ausgeübt hat. Es dürfe vielmehr vermutet werden, daß die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, d. h. zur Zeit des städtischen Handwerks, keine wesentlich geringere Eignung besaßen als die Schreiner in den späteren Möbelproduktionsgebieten²⁷⁾. Wie sehr Faßit die Bedeutung des Arbeitsfaktors für den Standort der Möbelindustrie unterschätzt, geht aus der ungleichen Entwicklung der Serienmöbelindustrie in Baden-Württemberg und Ostbayern hervor. Süddeutsche Arbeit ist im Möbeleinzelhandel längst zu einem festen Begriff geworden. Es handelt sich hierbei um erstklassige Schlaf-, Wohn- und Speisezimmer, edelfurniert und auch poliert. Der Bedarf an diesen Zimmern wird überwiegend von Württemberg gedeckt. Qualitätsmöbel dieser Art können wohl im Schwarzwald und auf der Schwäbischen Alb, niemals aber im Bayerischen Wald hergestellt werden. Auf der unterschiedlichen Stammeseigenschaften ist es auch zurückzuführen, daß die holzverarbeitende Industrie Oberfrankens diejenige der Oberpfalz weit hinter sich zurückläßt. 1955 entfielen in der Oberpfalz und im Landkreis Kelheim von den in der gesamten Industrie Beschäftigten 4,0 % auf die Sägerei und Holzbearbeitung, dagegen nur 2,2 % auf die Holzverarbeitende Industrie. In Oberfranken lagen die Verhältnisse umgekehrt. Während sich 1954 hier die Sägereiindustrie (einschließlich Holzbearbeitung) mit einer Quote von 1,4 % begnügen mußte, erreichte die Holzverarbeitende Industrie eine solche von 6 %:

Die Umsätze der Holz verarbeitenden Industrie in Oberfranken und der Oberpfalz und ihr Anteil an der gesamten industriellen Produktion im Jahre 1953

Oberfranken	114,8 Mill. DM	= 5,2 % d. industriellen Produktion
Oberpfalz-Kelheim	26,0 Mill. DM	= 2,2 % d. industriellen Produktion

²⁵⁾ Faßit, a.a.O. S. 192.

²⁶⁾ Faßit, a.a.O. S. 131.

²⁷⁾ Faßit, a.a.O. S. 131.

Größere Bedeutung für den deutschen Möbelmarkt hat in Oberfranken der Raum um Coburg. Hier werden vor allem billige Polstermöbel und Flurgarderoben einfacher Art hergestellt. Wie sehr im Möbелgewerbe trotz zunehmender Mechanisierung die Arbeitsorientierung dominiert, davon zeugte nach dem Kriege das Scheitern der Aufnahme der Stuhlfabrikation im traditionellen Möbelbauzentrum Berlin.

Die Attraktionskraft der Materiallager auf den Standort der Möbelindustrie darf, wie Landrock hervorhebt, nicht überschätzt werden. Die Eigenart des Fertigproduktes bedingt eine größere Mannigfaltigkeit der zu verwendenden Materialien. Die verschiedenen Hölzer, welche die Sperrholzplatte ausmachen, und die Edelfurniere, welche dem Blindholz oder der als Blindholz verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus räumlich oft weit auseinanderliegenden Gewinnungsstätten. Die Möbelfabriken in Süddeutschland und Westdeutschland bevorzugten vor dem Kriege trotz eigener Nadelholzbestände die ostpreussische bzw. polnische Kiefer²⁸⁾.

Nach Faißt sind die Möbelbauzentren der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzüberschußgebieten bzw. aus den Holzeinfuhrhäfen angewiesen²⁹⁾. Die zentral gelegenen Möbelhersteller haben beim Holzbezug aus Übersee wesentlich geringere Frachtaufwendungen als die waldnahen Möbelfabriken. Im übrigen übersieht Faißt den großen Anteil benachbarter Laubwälder an der Schnittholzversorgung des größten deutschen Möbelproduktionsgebietes. Die Herforder Küchen werden heute zu 90% aus Buchenholz, das die Wälder des Weserberglandes und des Deisters liefern, hergestellt. Eine Kölner Küchenfabrik verarbeitet Eschenholz aus der Eifel.

Nach den Feststellungen des Verf. widerspricht die Standortverteilung der Möbelindustrie nicht den Grundsätzen der Raumordnung. Faißt irrt sich, wenn er behauptet, daß bei der Möbelindustrie eine standortliche Fehlentwicklung vorliegt und von Transportvergeudung gesprochen werden muß.

Die Ständige Tarifkommission hat sich wiederholt mit der Tarifierung von Holz und Holzwaren beschäftigt. Der Wirtschaftsverband der deutschen Holzindustrie erreichte 1928 die Versetzung von eichenfurnierten Möbeln und Möbeln aus Nadelholz aus Klasse A nach B. Er setzte auch die Beseitigung des Sperrgutzuschlages für Kastenmöbel und zusammenklappbare Möbel durch. Es sind aber weder vor dem ersten Weltkrieg noch zwischen den beiden Kriegen seitens der waldnahen Möbelindustrie Klagen über die Beeinträchtigung ihres Standortes durch die Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen erhoben worden.

VII.

Der Einfluß der Entfernungstaffel auf den Standort der Möbelindustrie

Bis zum 1. Dezember 1920 war der deutsche Normaltarif mit Ausnahme der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifes III ein allgemeiner Kilometertarif. Die allgemeine Anwendung des Prinzips der Entfernungstaffel bei allen Klassen des Normaltarifes wirkte sich auch auf die räumliche Ordnung der Möbelindustrie aus:

²⁸⁾ Landrock, a.a.O. S. 69.

²⁹⁾ Faißt, n.a.O. S. 194/195.

Die Degression der Stückgutfrachten für Möbel und Schnittholz in den Jahren 1913, 1936, 1957 und 1959

	Stückgutfrachten				Schnittholzfrachten			
	1913	1936	1957	1959	1913	1936	1957	1959
100 km	100	100	100	100	100	100	100	100
200 km	90,7	85,4	83,4	80,7	92,3	84,4	73,4	75,5
300 km	84,7	75,1	75,0	71,0	87,2	76,6	65,3	67,2
400 km	79,6	69,2	69,2	64,2	84,6	72,9	59,5	60,5
500 km	75,0	64,5	64,5	58,8	83,1	65,9	53,2	54,6
600 km	70,6	59,8	59,8	54,2	82,1	61,4	50,0	50,8
700 km	67,4	55,8	55,8	50,1	81,3	56,9	46,1	46,8
800 km	65,0	51,4	51,4	46,0	80,8	52,7	42,8	40,5
900 km	63,2	47,3	47,3	42,7	80,3	48,6	39,4	40,5
1000 km	61,4	44,4	44,3	40,5	80,0	45,3	36,9	37,9

Die Möbelindustrie im Raum Herford-Deimold sowie im niedersächsischen Bergland verdankte der Entfernungstaffel der Reichsbahn eine Verbilligung ihrer Schnittholzbezüge aus Süddeutschland. Dagegen zog sich bei der Einfuhr von Nadelholz aus Skandinavien und überseeischen Edelhölzern aus der Ersetzung des Kilometertarifs durch den Staffeltarif keinerlei Nutzen. So beträgt z. B. die Entfernung Bremen-Herford nur 134 km. Wegen des großen Verbrauchs an Buchenholz darf der Anteil der weiten Entfernungen beim Schnittholzbezug dieses Möbelproduktionsgebietes nicht überschätzt werden.

Nach Faißt konnte die Begünstigung des Schnittholzbezugs der Möbelproduktionszentren auf keinen Fall durch eine entsprechende Begünstigung des Möbelversands der dezentralisierten Betriebe in Waldnähe ausgeglichen werden. Die stärkere Benachteiligung der Stückgutfrachten hatte vielmehr seiner Meinung nach eine weitere Absatznahe Möbelindustrie mit Ausnahme derjenigen im Stuttgarter Raum nur geringe Absatzradien aufweist. Faißt erinnert daran, daß das Bestreben, der Konzentrierung der deutschen Industrie entgegenzuwirken, für die Reichsbahn 1920 ein ausschlaggebendes Grund war, bei der Bildung ihrer Gütertarife allgemein zur Anwendung des Prinzips der Entfernungstaffel überzugehen. Was die Möbelindustrie anbelangt, wurde nach Faißt genau die entgegengesetzte Wirkung erzielt³⁰⁾. Es liegt somit eine der Klassenstaffel gleichgerichtete standortliche Wirkung vor³¹⁾. Schollissek vertritt die Auffassung, daß die Entfernungstaffel ebenso wie die Wertstaffel bei Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material den Ballungsprozeß fördert³²⁾.

Die gesamte arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie zeichnet sich durch hohe mittlere Versandweiten aus. Das gilt auch von der Möbelindustrie. Vom gesamten Möbelversand der Reichsbahn entfielen 1925 nur 9,7% auf Entfernungen von bis zu 50 km und nur 24,2% auf solche bis 100 km. Dagegen beanspruchten die Entfernungen über 250 km 35,2% und diejenigen über 300 km 28,8% der gesamten Möbeltransporte:

³⁰⁾ Faißt, a.a.O. S. 103, siehe auch S. 100.

³¹⁾ Faißt, a.a.O. S. 103.

³²⁾ Schollissek, a.a.O. S. 159.

Die Verteilung des Möbelversands ausgewählter Reichsbahndirektionen auf verschiedene Entfernungsstufen im Jahre 1925

	München	Stuttgart	Karlsruhe
über 100 km	86,0 %	83,4 %	73,8 %
über 250 km	62,9 %	48,1 %	41,0 %
über 300 km	53,6 %	41,6 %	35,4 %
	Hannover/Münster	Elberfeld	Köln
über 100 km	84,8 %	62,4 %	41,4 %
über 250 km	13,0 %	23,6 %	5,5 %
über 300 km	8,1 %	21,2 %	4,3 %

Der Anteil der Entfernungen über 300 km betrug 1925 beim Möbelversand der RBD München 8,4 %. Dagegen wurden in den beiden Direktionsbezirken Hannover und Münster nur 1 % aller Möbel auf Entfernungen von über 300 km zum Versand aufgegeben.

Die sächsische und thüringische Möbelindustrie erfreut sich des Vorteils der günstigen Lage zu wichtigen Konsumplätzen. Trotzdem machte 1925 in den Direktionsbezirken Dresden und Erfurt der Versand auf Entfernungen über 300 km 44,9 bzw. 42,5 % der gesamten Möbeltransporte aus. Hieraus folgt, daß selbst im waldrreichen Sachsen und Thüringen die Möbelindustrie überwiegend arbeitsbetont ist. Die Rohstoffe und Absatzorientierung hat für die Möbelindustrie stets nur sekundäre Bedeutung.

Wegen ihrer höheren Versandweiten zogen die Möbelabriken in Bayern, Württemberg und Baden aus der vertikalen Staffellung der Stückfrachten wesentlich mehr Nutzen als diejenigen in Rheinland-Westfalen und Niedersachsen. Auf diese Weise wurde die Verbilligung des Schnittholzbezuges der zentral gelegenen Möbelindustrie zu einem Teil wieder wettgemacht. Es ist daher nicht richtig, daß die Entfernungsstaffel die Standortbedingungen der waldnahen Möbelhersteller in gleichem Maße wie die Wertstaffel beeinträchtigt.

Wie die Wertstaffel so lenkt auch die Entfernungsstaffel die verarbeitende Industrie vom Ort der Rohstoffgewinnung ab. Es steht somit die von den Materialbasen emanzipierende Wirkung beider Staffeln außer Zweifel. Was Willeke für die Klassenstaffel festgestellt hat, gilt auch von der vertikalen Staffeln³³⁾. Ob die Entfernungsstaffel in der Lage ist, die standortbildende Kraft der Rohstofflager aufzuheben, hängt bei Gewichtsverlustproduktionen vom Ausmaß des Gewichtsverlustes einerseits und vom Ausmaß der vertikalen Staffellung der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entfernungsstaffel nicht anders als die Wertstaffel die Verarbeitung peripher lokalisierter Rohstoffe in den Bevölkerungszentren begünstigt, d. h. der Ballung Vorschub leistet.

Allerdings muß hier eine wichtige Einschränkung gemacht werden. Die Entfernungsstaffel wirkt nur dann der Dezentralisierung entgegen, wenn die außerhalb der Bevölkerungszentren ansässige, gestreut vorkommendes Material verarbeitende Industrie mangels anderer Produktionsvorteile auf den Absatz in nächster Nähe bzw. im eigenen

³³⁾ Willeke, R. J., „Entfernungsstaffel, Standortstruktur und Produktivität“, in: Zeitschrift für Verkehrsökonomie, 23 (1923), S. 234.

Teilraum beschränkt ist. Diesem Teil der Fertigwarenindustrie fügt der Staffellarif ausschließlich Schaden zu. Dagegen wird die mit dem gesamten Binnenmarkt eng verflochtene Fertigwarenindustrie auch dann nicht durch die Entfernungsstaffel beeinträchtigt, wenn ihr Rohstoff ausgesprochen dezentralisiert anfällt. Anders liegen die Verhältnisse allerdings im Fall unterschiedlicher Entfernungsstaffeln für Rohstoffe und Endprodukte. Die differenzierte Entfernungsstaffel widerspricht dem Interesse aller Zweige der dezentralisierten gestreut vorkommende Rohstoffe verarbeitende Industrie. Da die große Masse der Möbel als Stückgut zum Versand aufgegeben wird, kann die unbestrittene Benachteiligung der in den peripheren Waldgebieten ansässigen Industrie durch die Wertstaffel auf dem Wege über die Einstufung ihrer Güter in den Regeltarif nicht gelindert werden. Dagegen empfiehlt sich die Erstellung eines besonderen Ausnahmetarifes für Stückgut zugunsten aller Möbelabriken in den peripheren Waldgebieten. Dieser Ausnahmetarif könnte auf Möbelsendungen von 500–1000 kg und über 1000 kg beschränkt werden und hätte, ausgehend von der heutigen Grundtendenz der Fracht für 100 km, lediglich eine sehr stark ausgeprägte Entfernungsstaffel zu gewähren. Der Verf. erblickt hierin ein wirksames Mittel zum Ausgleich der Benachteiligung der südsüd- und südwestdeutschen Möbelindustrie durch die Möbeltransporten auf die von dieser Maßnahme eine teilweise Rückverlagerung von zünftigen Bundesbahnschiene. Die für die Behandlung der Holzauhmetarife zuständige Bundesbahndirektion Karlsruhe wies auf der 221. Sitzung der Ständigen Tarifkommission vom 9. Juli 1924 in Passau darauf hin, daß bereits 75 % der Transporte von Neumöbeln im Werkverkehr laufen³⁴⁾. Dieser Prozentsatz ist vielleicht etwas zu hoch gegriffen. Es muß auch bemerkt werden, daß der gewerbliche Güterfernverkehr zu einem nicht geringen Teil an den Möbeltransporten auf der Straße beteiligt ist.

VIII.

Der Einfluß der kleinen Mengenstaffel auf den Standort der Möbelindustrie

Fajßt ist davon überzeugt, daß in der Möbelindustrie eine der historischen Entwicklung entgegengesetzte Standortbildung erfolgt wäre, wenn die Eisenbahnen zur Zeit der Entstehung der modernen Möbelabriken nicht das Werttarifsystem, sondern das Wagenraumsystem angewandt hätten³⁵⁾. Dieser Auffassung vermag sich Verf. nicht anzuschließen.

Unter dem Wagenraumsystem, häufig auch natürliches System genannt, versteht man die Methode der Tarifierung, welche die Frachtsätze — abgesehen von der Entfernung — lediglich nach dem Gewicht und dem Raum bemißt, den die Güter bei Verladung in einem Wagen beanspruchen. Auf den Wert der Güter wird keine Rücksicht genommen. Wirklich rein zur Durchführung kam das Wagenraumsystem nur bei der Nassauischen Staatsbahn. Hier wurde am 1. September 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen Elgüt, Stückgut und Wagenladungsgut (zu 5000 und 10000 kg) unterschied. Es folgte mit der Anwendung dieses Tarifes 1871 die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die ihm allerdings mit Rücksicht auf Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reiches im

³⁴⁾ Antrag Nr. 1697 S. 24.

³⁵⁾ Fajßt, a.a.O. S. 289, siehe auch S. 172.

Wagenladungsverkehr einen Ausnahmetarif (Spezialtarif) für minderwertige Güter anfügten. Die Stückgutfrachten betragen 10,6 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 20 Pf je 100 kg). Bei Versand von 12 t in offenen Wagen galt eine Streckenfracht von 4 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 12 Pf je 100 kg). Die Streckenfracht des Spezialtarifes (10 t) stellte sich auf 2,56 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 12 Pf).

Den Frachtvergleichen sei der elsäß-lothringische Wagenraumtarif und der Reformtarif von 1877 zugrundegelegt. 1880 betrug die Stückgutfracht dieses Tarifes 11 Pf je tkm und 12 Pf Abfertigungsgebühr.

Da 1880 weder Sperrholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faißt von einem massiven Schrank aus Eiche mit einem Gewicht von 198 kg einschließlich Verpackung aus. Zu seiner Herstellung sind nach Faißt 378 kg Schnittholz erforderlich⁵⁰⁾. Der bei der Verarbeitung von Eichenschnittholz zu Möbeln entstehende Verschnitt beträgt nicht weniger als 45%. Dieser hohe Gewichtsverlust bei massiven Kastenmöbeln aus Eiche wirkte sich 1880 zugunsten der waldnahen Möbelfabriken aus. Hiervon zeugt die im Vergleich zu eichenfurnierten Möbeln geringe Spanne zwischen den Stückgutfrachten für Möbel und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz:

Die Versandkosten eines Schrankes und die Bezugskosten des zu seiner Herstellung benötigten Schnittholzes bei 400 km im Jahre 1880 und im Fall der Anwendung des elsäß-lothringischen Wagenraumsystems

I. 1880 (Reformtarif)

Schrank	198 kg Stückgutfracht	910 Pf = 100
Schnittholz	378 kg AT 1	499 Pf = 54,8

II. elsäß-lothringischer Wagenraumtarif

a) Schnittholz nach Spezialtarif

Schrank	198 kg Stückgutfracht	879 Pf = 100
Schnittholz	378 kg Spezialtarif	430 Pf = 48,9

b) Schnittholz nach Wagenladungsklasse B 10 t

Schrank	198 kg Stückgutfracht	879 Pf = 100
Schnittholz	378 kg Wagenladungsklasse B	650 Pf = 73,9

Wer die Auswirkungen des Wagenraumsystems auf die räumliche Verteilung der jungen Möbelindustrie feststellen will, muß von echten Wagenraumsystem ausgehen. Der Spezialtarif des elsäß-lothringischen Tarifs vom 1. Juni 1875 war ein offenes Zugständnis an das herrschende Werttarifsystem. Aus diesem Grunde müssen die Schnittholzbezugskosten der waldfernen Möbelfabriken aufgrund der Frachtsätze der Wagenladungsklasse B des elsäß-lothringischen Tarifs errechnet werden. Dabei wird allerdings zu Unrecht unterstellt, daß die Reichseisenbahnen ohne den Spezialtarif, nach dem 1876 nicht weniger als 70% aller Güter gefahren wurden, überhaupt lebensfähig gewesen wäre.

⁵⁰⁾ Faißt, a.a.O. S. 94 und Anlage XV.

Der Übergang zum Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Serienmöbelindustrie attraktiver gemacht. Das Spannungsverhältnis zwischen Endprodukt und Rohstoff wäre von 100:54,8 auf 100:73,9 zusammengeschrumpft. 1880 lagen die Schnittholzbezugskosten der zentrennahen Möbelhersteller 45,2% unter den Möbelversandfrachten ihrer nach den Holzvorkommen orientierten Wettbewerber. Im Fall der Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem hätte dagegen der Frachtvorsprung nur 26,1% betragen.

Trotz der Anhebung der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspreisen für Möbel und Schnittholz keine Rede gewesen. Das Wagenraumsystem berechnet wegen seiner Kostenorientierung für Stückgut wesentlich höhere Frachtsätze als für Wagenladungsgüter.

Faißt vertritt die Auffassung, daß der damals beträchtliche Lohnnachteil der zentrennahen Möbelfabriken durch die nach Übergang zum Wagenraumsystem zwar zusammengeschrumpften, aber keineswegs beseitigten Unterschiede zwischen den Stückgutfrachten für Möbel und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz nicht neutralisiert worden wäre⁵¹⁾. Dabei wird aber von Faißt übersehen, daß sich die unbestritten großen regionalen Lohnunterschiede jener Zeit nur in den Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Bevölkerung ausreichten, um den Anforderungen der modernen Möbelindustrie zu genügen. Diese Voraussetzungen waren in manchen abgelegenen Waldgebieten nicht gegeben. Letztere wären auch im Fall der Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem niemals als Standort der jungen Möbelindustrie gewählt worden.

Faißt untersucht den Einfluß der Transportkosten auf die Standortbildung in der Möbelindustrie ausschließlich am Beispiel von zwei Möbelfabriken in Freiburg und Düsseldorf. Dieses Modell wird der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentliche Möbelproduktionszentrum Nordrhein-Westfalens befindet sich nicht am Niederrhein, sondern am Ostrand dieses großen Landes. Soweit nicht rechtzeitig der Übergang zur Herstellung von Luxusmöbeln erfolgte, verloren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede Bedeutung. Nach der Erschließung durch die Eisenbahnen entstanden in Detmold, Herford und Wiedenbrück die ersten Möbelfabriken. Sie begannen mit der Verarbeitung der einheimischen Holzvorkommen. Die Rohstofforientierung verlor erst im Verlauf der Zeit an Gewicht. Es handelte sich bei Lippe und Ostwestfalen um ausgesprochen industriearme Gebiete. Dank der hervorragenden Eignung der Bevölkerung für die Holzveredlung und der niedrigen Löhne entstand hier und im benachbarten niedersächsischen Bergland ein großes Zentrum der Möbelindustrie. Hieran hätte auch der Übergang der Eisenbahnen zum Wagenraumsystem nichts geändert.

Dem Wagenraumsystem war schon deshalb kein langes Leben beschieden, weil eine gleichmäßige durchschnittliche Frachtbelastung aller Wagenladungsgüter vorherrschend auf alle Massengüter gewirkt hätte. Einheitliche Beförderungspreise für sämtliche Wagenladungsgüter, selbst nur des Regeltarifs, widersprechen zugleich dem Eigeninteresse der Eisenbahnen.

Auch wenn Artikel 45 der alten Reichsverfassung den deutschen Eisenbahnen die tarifarische Begünstigung der Massengüter nicht zur Pflicht gemacht hätte, wären die Reichseisenbahnen gezwungen gewesen, von einheitlichen Frachtsätzen im Wagen-

⁵¹⁾ Faißt, a.a.O. S. 129.

ladungsverkehr abzusehen und zugunsten geringwertiger Massengüter einen Spezialtarif einzuführen, der auch für Schnittholz Geltung gehabt hätte. Beim elsass-lotharingischen Wagraumtarif war aber, wie aus vorstehender Übersicht hervorgeht, die Spanne zwischen den Stückgutfrachten und den Frachtsätzen des Spezialtarifs für Rohstoffe noch größer als bei den 1880 in Norddeutschland angewandten Normaltarifen. Es ist mehr als fraglich, ob die heutige zusammengepreßte Wertstaffel der Güter mit 200 : 61 bei 200 km überhaupt noch eigenwirtschaftlich ist. Die Einteilung der Güter in Tarifklassen mit unterschiedlichen Frachtsätzen ist in gewissem Umfange kostengünstig bedingt. Die durchschnittliche Auslastung der Güterwagen in den oberen Tarifklassen ist nur etwa halb so groß wie in den unteren Güterklassen. Nach Pirath sind die Selbstkosten je tkm für hochwertiges Gut im Wagenladungsverkehr 1,8 bis 2,4 mal so hoch wie für Massengut. Nach der gleichen Quelle sind beim Lkw-Verkehr die Selbstkosten je tkm für hochwertiges Gut 2 bis 3 mal höher als für Massengut³³⁾.

An sich kostet nach Spieß die Beförderung der gleichen Mengen- und Gewichtselnheit auf die gleiche Entfernung dem Eisenbahnunternehmer stets das gleiche³⁴⁾. Dieser Satz gilt aber nicht ohne jede Einschränkung. Solange die Eisenbahnen im Landverkehr über ein Monopol verfügten, war es Sache der Verkehrsnutzer, sich durch Verpackung gegen Beschädigung ihrer hochwertigen Güter während des Transportes zu schützen. Im Fall der Benutzung des Kraftwagens spart der Verloader an Verpackung und an Fracht für das Gewicht der Verpackung. Die Beförderung von gegen Erschütterungen empfindlichen Gütern, deren Zahl ständig zunimmt, ist für die Eisenbahnen mit sehr viel höheren Aufwendungen — insbesondere auf dem Gebiet der Abfertigung und Zugbildung — verbunden als diejenige von Massengütern wie Eisenerz und Kohlen. Die Meinung, innerhalb der Wertstaffel gäbe es keine Kostendegression, die Differenzierung zwischen verschiedenen Gütern beruhe allein auf der unterschiedlichen Belastbarkeit der Waren, ist, wie Scholtissek mit Recht hervorgehoben hat, irrig³⁵⁾.

Die von Faißl und Scholtissek empfohlene weitere Nivellierung der Wertstaffel hätte nur dann eine Verbesserung der Standortbedingungen der in den peripheren Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie zur Folge, wenn sie auf dem Wege über eine Anhebung der Frachtsätze für Güter der unteren Tarifklassen erfolgen würde³⁶⁾. Auf das Kräfteverhältnis zwischen der waldbahnen und peripher gelegenen Möbelindustrie und den zentrennahen Möbelfabriken hat ausschließlich die Spanne zwischen den Stückgut- und Schnittholzfrachten Einfluß. Es besteht aber in Fachkreisen Einmütigkeit darüber, daß die Massengutfrachten der Bundesbahn überhöht sind. Mit einer auf die Massengüter beschränkten Anhebung des Eisenbahngütertarifs ist jedenfalls unter keinen Umständen zu rechnen. Das gilt auch vom AT 1 B 1 für Schnittholz.

Es darf nicht übersehen werden, daß das reine Werttarifsystem von den Eisenbahnen niemals praktisch angewandt worden ist. Den bayrischen Staatsbahnen gebührt das Verdienst, frühzeitig, und zwar 1845, ein drittes Tarifsystem, für das Ulrich den Begriff „gemischtes Tarifsystem“ gewählt hat, entwickelt zu haben³⁷⁾. Das gemischte System, aus dem der Reformtarif von 1877 hervorgegangen ist, hat schon bestanden, ehe der

³³⁾ Pirath, C., Verkehrswissenschaft und Verkehrsprobleme, in: Die Bundesbahn, 1930, Heft 7, S. 64.

³⁴⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1911, S. 56.

³⁵⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 31/32.

³⁶⁾ Faißl, a.a.O. S. 194 ff. Scholtissek, a.a.O. S. 153 ff. und 164 ff.

³⁷⁾ Ulrich, F., Das Eisenbahntarifenwesen, Berlin und Leipzig 1866, S. 48 ff.

praktische Versuch mit dem reinen Wagraumsystem gemacht worden ist. In der noch heute herrschenden Tarifbildungsmethode, in dem gemischten System, werden die Vorteile des Wert- und Wagraumsystems vereinigt. Auf das Wagraumsystem wird durch die Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen und durch die Nebenklassen Rücksicht genommen, während die verschiedenen Wagenladungsklassen dem Grundsatz der Werttarifizierung gerecht werden.

Nach den Feststellungen der Reichsbahn bezog 1925 der Anteil der Stückguttransporte von Klassen A und B 97 bzw. 92 %³⁸⁾. Von den gesamten Inlandversand von Holzwaren der Tarifklassen A, B und C der Reichsbahn zum Versand aufgegebenen Möbeln beruhenden Berechnungen des Verfassers im gleichen Jahr 89 % auf Stückgut³⁹⁾. 15-t-Sendungen kamen im Wagenladungsverkehr nicht vor. Soweit der Wagenladungsverkehr beim Möbelversand für die die Reichsbahn die 5-t-Nebenklassenzuschläge berechnete. Dabei mußte die Möbelindustrie z. T. erhebliche Luftgewichte in Kauf nehmen. Was hier für die Möbelindustrie festgestellt wurde, gilt mehr oder weniger für die gesamte Fertigwarenindustrie.

Die meisten Zweige der Fertigwarenindustrie verschicken nur einen verschwindend kleinen Teil ihrer Erzeugnisse zu den 15-t-Sätzen der geltenden Regeltarifklasse über im allgemeinen entfallen vom gesamten Inlandversand der Fertigwarenindustrie die Hälfte auf Stückgut und 40 % auf die 5- und 10-t-Nebenklassen. Dabei überwiegen im Nebenklassenverkehr die 5-t-Sendungen bei weitem. Aus diesem Grunde läßt sich die Standortpolitische Bedeutung der Wertstaffel an den Verhältniszahlen der Frachtsätze der einzelnen Regeltarifklassen bei 200 km, bezogen auf diejenigen der obersten Wagenladungsklasse für 15-t- bzw. 20-t-Sendungen, nur sehr bedingt ablesen.

Teure Stückgutfrachten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich konzentrierter Rohstoffe die dezentralisierende Wirkung der Wertstaffel ungemein. Umgekehrt liegen die Verhältnisse bei gestreut vorkommenden Rohstoffen. Die Erhebung von Nebenklassenzuschlägen im Wagenladungsverkehr sind aber Tarifbildungsprinzipien des Wagraumsystems und stehen in keinerlei ursächlichem Zusammenhang mit der Werttarifizierung. Die von den deutschen Eisenbahnen bis 1950 angewandte Tarifdifferenzierung in der Form der Wertstaffel war nur zu einem Teil in den unterschiedlichen Kosten des Eisenbahntransportes je nach Art der aufgelieferten Güter, um einen Bestandteil der grundsätzlich kostenorientierten Mengenstaffel. Dem steht nicht entgegen, daß die deutschen Eisenbahnen in Verkennung der standortpolitischen Bedeutung der kleinen Mengenstaffel auf die Erhebung kostengerechter Stückgut- und Nebenklassenfrachten verzichteten.

Vor 1950 erzielten die deutschen Eisenbahnen bei der Beförderung von Gütern der oberen Regeltarifklassen Einnahmen, die die auf sie entfallenden vollen Selbstkosten beträchtlich überschritten. Beschränkt man sich aber auf den Normaltarif, so haben in Deutschland zu keiner Zeit die hochwertigen Fertigwaren einen Teil der Beförderungskosten der geringwertigen Güter mitgetragen. Die bei der Beförderung hochwertiger

³⁸⁾ 19. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission am 3. und 4. März 1927, Anlage 4, S. 250.

³⁹⁾ 11. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Güllertariftellung am 30. März 1925, Anlage 11, S. 58/63.

Güter erzielten Überschüsse wurden vielmehr zur Abdeckung des Defizites der Eisenbahnen im Personen- und Stückgutverkehr mit herangezogen. Nach *Tecklenburg* hat für den Normaltarif als Grundsatz zu gelten, ihn so aufzubauen, daß die unterste Normalklasse 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 abwerfen⁴³⁾. Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenfrachtsätze überschritten mit 3 Pf je tkm diejenigen des Spezialtarifs III ganz beträchtlich. Die Reichsbahn stufte Schnittholz in die Regelklasse E ein. Der AT 1 B 1 für Schnittholz gewährt gegenüber der Klasse E je nach Entfernung Ermäßigungen von bis zu 12%. Da Möbel ganz überwiegend immer nur als Stückgut zum Versand gebracht worden sind, hatte die Spanne zwischen den vor und nach dem 1. Weltkrieg weit überhöhten Frachtsätzen der oberen Tarifklassen und den für die Eisenbahnen durchaus rentablen Schnittholzfrachten und damit die für den Wagenladungsverkehr des Normaltarifs geltende Wertstaffel keinen Einfluß auf das Standortgefüge der deutschen Möbelindustrie.

Um die standortlichen Wirkungen der Wertstaffel auf die gestreut vorkommende Material verarbeitende Fertigwarenindustrie zu ermitteln, stellt *Scholtissek* dem einheitlichen Transportpreis die nach der Belastbarkeit der Güter differenzierten Eisenbahnfrachten gegenüber. Er gelangt dabei zu dem Ergebnis, daß bei einheitlichem Transportpreis ein in einem abgelegenen Waldgebiet ansässiger Möbelhersteller bei der Belieferung einer 500 km von ihm entfernten Großstadt Versandkosten aufzuwenden hat, die die Schnittholzbezugskosten seines Konkurrenten, der in der Nähe der Großstadt seinen Sitz hat, nur geringfügig übersteigen. Dagegen begünstigt die Wertstaffel die zentrennahe Möbelfabrik derart, daß der waldnahe Betrieb aus der Versorgung der Großstadt mit Möbeln ausscheidet⁴⁴⁾. Gestreut vorkommende Rohstoffe — ganz besonders gilt dies vom Gewichtsverlustmaterial — verursacht somit bei einheitlichem Transportpreis die Bindung der verarbeitenden Betriebe an den Ort des Rohstoffanfalls. Die Wertstaffel wirkt dieser Tendenz entgegen. „Die Warenstaffel fördert also den Ballungsprozeß, indem die bei einheitlichem Transportpreis in agrarischen Gebieten gestreut liegenden Sägewerke, Papier-, Zellstoff-, Zement-, Steingut-, Möbel-, Konserven- und Zuckerraffinerien u. s. f. in den Nachfragezentren, also im überbevölkerten Ballungsraum, optimale Standortbedingungen antreffen“⁴⁵⁾. Soll die Wertstaffel auch bei der Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material dem industriellen Ballungsprozeß entgegenwirken, so müßte nach *Scholtissek* eine negative Güterklassifikation stattfinden. „Um einen dezentralisierenden Effekt auf die Betriebe der Holzindustrie zu erreichen, müßten Rundholz in der obersten, Schnittholz in einer mittleren und Möbel in der untersten Klasse eingestuft sein“⁴⁶⁾. Die Belastung gestreut vorkommender Rohstoffe mit höheren Frachten als die aus ihnen erzeugten Endprodukte ist allerdings, wie *Scholtissek* ausdrücklich hervorhebt, unrealisierbar⁴⁷⁾.

Zu den Ausführungen *Scholtisseks* ist folgendes zu bemerken: Möbel gehören zu den spezialisierteren Gütern. Im allgemeinen gehen selbst in einen großräumigen Güterwagen höchstens 5-t-Möbel hinein. Wie bereits ausgeführt, tarifierten zur Zeit der Länderbahnen unzerlegte Stühle nach Spezialtarif III, dem die heutige Tarifklasse F entspricht. Die Frachtsätze des AT 1 für Schnittholz überschritten diejenigen des Spezialtarifs III ganz beträchtlich. Die Einstufung von Stühlen und Schnittholz entsprach somit weitgehend dem Modell von *Scholtissek*. Da aber der Spezialtarif III keine Nebenklasse kannte, ergab sich für die waldnahe Möbelindustrie selbst im Fall der Aufgabe der Sitzmöbel als Wagenladungsgut ein äußerst ungünstiges Spannungsverhältnis zwischen der Herstellung und den Frachtkosten des zu ihrer Herstellung erforderlichen Schnittholzes. Der Wagenladungsverkehr wird aber nur in Ausnahmefällen von der Möbelindustrie beim Versand ihrer Erzeugnisse in Anspruch genommen. Stühle werden, wie alle Möbel, ganz überwiegend als Stückgut verschickt. Aus diesem Grunde würde die waldnahe Möbelindustrie aus der negativen Klassifikation keinen Nutzen ziehen. Dasselbe gilt vom einheitlichen Transportpreis, dessen Anwendung notwendig auf den Wagenladungsverkehr, noch dazu nach den Hauptklassen des Normaltarifs ist. Hieraus folgt eindeutig, daß die für den Wagenladungsverkehr der fern von den geltenden Wertstaffel gar nicht die Ursache für die Benachteiligung der fern von den Verbrauchszentren ansässigen Möbelindustrie durch den Eisenbahngütertarif sein kann.

Die Einstufung der Möbel in den Regeltarif ist auf die räumliche Ordnung der Möbelindustrie praktisch ohne Einfluß. Die nach den Holzvorkommen orientierte Möbelindustrie kann gegen kostengerechte, nicht aus den Einnahmen der oberen Tarifklassen subventionierte Schnittholztarife keine Einwendungen erheben.

Die reiferen Möbelwerke sind an der Eingliederung der Kohle in den Normaltarif und an der Höhe der Kohlenfrachten desinteressiert. Die Möbelindustrie unterscheidet sich dadurch von der übrigen arbeitsbetonten Fertigwarenindustrie, daß für sie eine Standortorientierung nach der Kohle ausgeschlossen ist. Im allgemeinen werden die in der Möbelindustrie benötigten Heizmaterialien von Abfällen des Rohstoffes selbst gedeckt. Ganz besonders gilt dies von den walddichten Möbelfabriken⁴⁸⁾.

Faßt und *Scholtissek* gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom in Wirklichkeit von keiner Eisenbahn jemals angewandten reinen Werttarifsystem aus. Für die unberechenbare Beeinträchtigung der in den abgelegenen Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie durch den deutschen Eisenbahngütertarif war und ist aber nicht die Wertstaffel des Regeltarifs, sondern die kleine Mengentaffel, d. h. die weitgehend nach Selbstkosten- und Nebenklassenfrachten, verantwortlichen Gesichtspunkten gebildeten Stückgut- und Nebenklassenfrachten, verantwortlich.

Für *Faßt* ist die heutige Standortverteilung der Möbelindustrie das Ergebnis einer gewissen tarifpolitischen Fehlentwicklung⁴⁹⁾. Er wünscht den Übergang vom Klassifikationsystem zu einem standortpolitisch neutralen, d. h. nach den Kosten und Raum-Tarifaufbau. Diesen Bedingungen wird seiner Meinung nach allein das Wagenraumtarifsystem gerecht⁵⁰⁾.

Scholtissek spricht sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen der obersten und untersten Klasse der Wertklasse aus. Gleichzeitig empfiehlt er der Bundesbahn, den Möglichkeiten differenzierter Entfernungs- und Mengentaffeln reichsten Gebrauch zu machen⁵¹⁾. Die Ausgestaltung der Mengentaffel der Bundesbahn sollte nach französischem Vorbild erfolgen⁵²⁾. *Scholtissek* plädiert für marktgerechte Tarifstaffeln, die seiner Meinung nach mehr zur Standortauflockerung beitragen als die manipulierten Staffeln⁵³⁾.

⁴³⁾ *Tecklenburg, K.*, Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930, S. 53.

⁴⁴⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 69/70.*

⁴⁵⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 165.*

⁴⁶⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 79.*

⁴⁷⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 156.*

⁴⁸⁾ *Ilse, a.a.O. S. 107.*

⁴⁹⁾ *Faßt, a.a.O. S. 296.*

⁵⁰⁾ *Faßt, a.a.O. S. 195.*

⁵¹⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 166.*

⁵²⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 165.*

⁵³⁾ *Scholtissek, a.a.O. S. 165.*

Dennoch räumt Scholtissek ein, daß von der Mengengruppe nicht anders als von der Wertstaffel sowohl dezentralisiert als auch ballende Wirkungen ausgehen. „Die Mengengruppe wirkt bei Verarbeitung von örtlichem konzentriertem Material entballend, der Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material gegenüber ballend“).

Verf. glaubt, in seinem Aufsatz „Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik“ nachgewiesen zu haben, daß in Frankreich die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumsystem in einer Form erfolgte, die es der SNCF ermöglichte, den gemeinwirtschaftlichen Charakter ihres Gütertarifs weitgehend aufrecht zu erhalten⁶⁷⁾. Die abseits von den Kohlenvorkommen und den Standorten der Eisengewinnung gelegene Eisen verarbeitende Industrie erfährt durch das französische Wagenraumsystem eine stärkere Förderung als durch das gemischte System der deutschen Eisenbahnen. Umgekehrt liegen die Verhältnisse für die gestreut vorkommendes Material verarbeitende Fertigwarenindustrie:

Das Spannungsverhältnis zwischen den Versandfrachten für Kastenmöbel und den Bezugskosten für das zu ihrer Herstellung benötigte Schnittholz auf einer Entfernung von 400 km bei den französischen und den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1956

I. Frankreich

1. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Stückgut

4 Möbelstücke Schnittholz	692 kg	ffr. 11743 = 100
	748 kg (12-t-Hauptklasse)	ffr. 2079 = 17,7

2. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Wagenladungsgut

27 Möbelstücke Schnittholz	4671 kg (5-t-Hauptklasse)	ffr. 26680 = 100
	5049 kg (12-t-Hauptklasse)	ffr. 14051 = 52,6

II. Bundesbahn

1. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Stückgut

4 Möbelstücke Schnittholz	692 kg	DM 83,50 = 100
	748 kg (AT 1 B 1, 15 t)	DM 24,76 = 29,7

2. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Wagenladungsgut

27 Möbelstücke Schnittholz	4671 kg (Klasse B, 5 t Deckzuschl.)	DM 255,70 = 100
	5049 kg (AT 1 B 1, 15 t)	DM 167,12 = 65,4

Damit dürfte der Nachweis erbracht sein, daß nicht das Werttarifsystem, sondern die kostenorientierten Elemente des gemischten Systems die wirkliche Ursache für die fehlende Unterstützung der Möbelfabriken, die ihren Standort abseits von den Konsumzentren in den peripheren Waldgebieten gewählt haben, durch die Eisenbahngütertarife sind. Die Ersetzung des gemischten Systems durch das Wagenraumsystem würde die

⁶⁷⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 163.

⁶⁸⁾ Schulz-Kiesow, P., Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24 (1953), S. 244 ff.

Standortbedingungen dieses Teils der Möbelindustrie nicht verbessern, sondern weiter verschlechtern.

Dagegen sind besondere, mit der stärksten Entfernungsstaffel des Regeltarifs ausgestattete Ausnahmetarife für Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den peripheren Waldgebieten gelegenen Möbelfabriken und zur teilweisen Wiedereinschaltung der Bundesbahn in die Möbeltransporte. Auf diese speziellen Stückguttarife haben fast alle Zweige der revierfernen Fertigwarenindustrie Anspruch.

Da vom Möbelversand nur ein geringfügiger Teil auf Wagenladungen entfällt, würde eine Abtarifierung der Endprodukte das Standortgefüge der Möbelindustrie in keiner Weise verändern. Die Aufhebung des AT 1 B 1 und die Einstufung von Schnittholz in eine mittlere Tarifklasse widerspricht der Selbstkostenstruktur und dem Eigeninteresse der Eisenbahn. Eine solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprechende Erhöhung der Stammholzfrachten zur Voraussetzung hätte. Nur so wäre eine Verlagerung von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren zu verhindern. Hauptabnehmer von Schnittholz ist die Bauwirtschaft. Nach Faißt nimmt die Möbelindustrie nur 8–12 % der deutschen Schnittholzerzeugung auf⁶⁹⁾. Eine Verteuerung der Schnitt- und Stammholzfrachten würde sich auf das gesamte Baugewerbe und den sozialen Wohnungsbau nachteilig auswirken. Faißt ist allerdings der Auffassung, daß die Holztarife eine direkte Unterstützung der Zentrenbildung darstellen⁷⁰⁾. Hiervon ist deshalb keine Rede, weil die Schnittholz- und Stammholztransporte keine Nutznießer der Tarifdifferenzierung in der Form der Wertstaffel sind, sondern sich selbst tragen.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß auch die Wasserwege von Einfluß auf die Standortbildung der Möbelindustrie gewesen sind. Landsberg an der Warthe war vor dem Kriege das Einfuhrort für polnische Kiefern. Die dortige Möbelindustrie litt aber unter dem Wettbewerb der 120 Berliner Möbelfabriken. Zur Herstellung von hundert Küchen mit einem Gewicht von 25 t sind 180 t frisches Rundholz erforderlich. Trotz dieses großen Gewichtsverlustes stellte sich der Bezug von 180 t Stammholz ab Landsberg auf dem Wasserweg für die Küchenhersteller in Berlin beträchtlich billiger als die Stückgutfracht für hundert Küchen nach Landsberg nach Berlin. 1930 je t. Dieser Satz entsprach einer Bahnfracht für 50 km. Dank der Elbe rückte somit Dresden dicht an Hamburg heran. Für Dresdens berühmte Möbelindustrie mit ihrem großen Bedarf an überseeischen Hölzern war diese Frachtorientierung sehr wichtig. Nach Ilse war die Entwicklung und Agglomerationstendenz der Möbelindustrie am Rhein (Köln, Mannheim), an der Weser (Minden), an der Elbe (Hamburg–Dresden) und an der Oder (Frankfurt, Breslau) durch diesen Standortfaktor mit zu erklären⁷¹⁾. Seit den letzten Vorkriegsjahren verloren aber auch die Möbelfabriken in den großen Binnenhäfen an Bedeutung.

⁶⁹⁾ Faißt, a.a.O. S. 39 und S. 298.

⁷⁰⁾ Ilse, a.a.O. S. 73/74.

⁷¹⁾ Faißt, a.a.O. S. 299.

IX.

Schlußfolgerungen für die Eisenbahngütertarifpolitik

Ein endgültiges Urteil über den Einfluß der heutigen Eisenbahngütertarifpolitik auf den industriellen Standort kann erst nach Durchführung zahlreicher Einzeluntersuchungen gefällt werden. Es steht aber fest, daß die standortpolitische Bedeutung des Eisenbahngütertarifs seit dem letzten Kriege erheblich zurückgegangen ist⁶¹⁾.

Bei der Bildung des Regeltarifs für Wagenladungen werden drei Formen der Tarifierendifferenzierung angewandt, und zwar:

1. Die Wertstaffel
2. Die Entfernungsstaffel
3. Die kleine Mengensstaffel (Nebenklassenzuschläge)

Beim Regeltarif für Stückgut verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1930 auf die Berücksichtigung des Wertes bzw. der Belastbarkeit der Güter. Die Bundesbahn beschränkt sich bei der Bildung ihrer Stückgutfrachten auf die Entfernungsstaffel und die kleine Mengensstaffel.

Alle drei Staffeln verfügen grundsätzlich über die gleichen standortbildenden Kräfte. Sie sind sowohl dezentralisierender als auch ballender Art. Es gibt daher keinen Regeltarif, der eindeutig die Wirtschaft der revierfernen Gebiete fördert und diejenige der Kerngebiete benachteiligt.

Dieser Gesichtspunkt spricht entschieden gegen die Verfolgung standortpolitischer Ziele über den Regeltarif. Der Tarifierendifferenzierung bieten sich für diese Zwecke die speziellen Ausnahmetarife an.

Während das Prinzip der Tarifgleichheit im Raum ohne jede Einschränkung die wirtschafts-extensiven und rohstoffarmen Gebiete auf Kosten der Kerngebiete fördert, gehen von der Tarifierendifferenzierung sowohl dezentralisierende als auch ballende Wirkungen aus. Nur wenn alle Formen der Tarifierendifferenzierung einschließlich der großen Mengensstaffel zum Einsatz kommen, werden bei der nach den Kosten orientierten Tarifierendifferenzierung die dezentralisierenden Wirkungen überwiegen.

Von einer standortauflockernden Wirkung der Tarifierendifferenzierung ist nur bei Industrien die Rede, welche konzentriert vorkommendes Material — wie Kohle und Eisen — verarbeiten oder wichtige Rohstoffe über die Seehäfen aus Übersee beziehen. Innerhalb dieser großen Industriegruppe ziehen jedoch uneingeschränkten Nutzen aus den drei Staffeln nur solche Fabriken, welche ihre Erzeugnisse ausschließlich im näheren Umkreis ihres Standortes absetzen. Dieser Teil der fern von den Kerngebieten und den großen Seehäfen ansässigen Industrie ist an hohen Fertigwarentarifen, insbesondere an hohen Stückgut- und Nebenklassenfrachten, an möglichst niedrigen Bezugskosten für Vorprodukte, Rohstoffe und Kohlen sowie an einer differenzierten Entfernungsstaffel — schwache Staffel für Endprodukte, starke Staffel für Vorprodukte, Rohstoffe und Kohlen — interessiert.

⁶¹⁾ Siehe hierzu ausführlich: *Hamm, W., Wertstaffel und Standortpolitik. Wirtschaftliche Auswirkungen der Preisdifferenzierungen im Eisenbahngüterverkehr*, Buchreihe des Institutes für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 139 Düsseldorf 1957 und *Helfrich, P., Ende der Wertstaffel?* in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 28, (1957), S. 158 ff.

Helfrich lehnt mit Recht die isolierte Betrachtung der Wertstaffel ab. Er weist darauf hin, daß die industriellen Fertigwaren überwiegend zu dem Tarif einer 5^{te}- oder 20^{te}-Nebenkategorie oder als Stückgut verschickt werden⁶²⁾. *Helfrich* erkennt auch die dezentralisierenden Wirkungen der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel an⁶³⁾. Als Tarifachmann übersieht auch *Helfrich* nicht, daß praktisch keine Eisenwaren und nur ganz wenige völlig frachturnempfindliche Maschinen der früheren Klasse A angehören. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei fast allen Zweigen der verarbeitenden Industrie. Will man daher die standortbildende Kraft des Eisenbahngütertarifs für die revierferne Fertigwarenindustrie feststellen, so muß man die Frachtsätze für Stückgut und die 5^{te}-Sätze der Regelklasse B (heute A/B) in Beziehung zu den Hauptklassensätzen für Vorprodukte (Klasse D, heute C/D), Rohstoffe (Klasse G) und Kohlen (AT 6 B 1) setzen.

Verf. hat mit *Hamm* seit Jahren darauf hingewiesen, daß die volkswirtschaftlichen Vorteile der Wertstaffel durch eine entsprechende Ausgestaltung der beiden anderen Staffeln des Eisenbahngütertarifs, die noch dazu dem Grundsatz der Kostenorientierung gerecht werden, erreichbar sind. Die Richtigkeit dieser These wird von *Helfrich* bestritten⁶⁴⁾. Nächsthinende Übersicht beweist aber, daß die Benachteiligung der revierfernen Fertigwarenindustrie durch den seit 1950 erfolgten Abbau der Wertstaffel auf dem Wege über den verstärkten Einsatz der kleinen Mengensstaffel und der Entfernungsstaffel zu einem erheblichen Teil wieder ausgeglichen wurde. Bemerkenswerterweise wurde die auf den Frachtschutz der Tarifierendifferenzierung angewiesene Fertigwarenindustrie durch die mit einem Tarifumbau verbundene Tarifierhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der erneuten Zusammenpressung der Wertstaffel nicht geschwächt, sondern gestärkt.

Das Frachtpennungsverhältnis zwischen Stückgut und Klasse B bzw. A/B in 5^{te}- und 15^{te}- bzw. 20^{te}-Sendungen einerseits und den Klassen D bzw. C/D und G sowie AT 6 B 1 andererseits 1936, 1957 und 1959

Jahre	Stückgut (500 kg)	I. bei 200 km		
		D bzw. C/D (Hauptklasse)	G (Hauptklasse)	AT 6 B 1 (Hauptklasse)
1936				20,3
1957	100	37,1	19,7	21,8
1959	100	34,2	21,9	21,3
	100	32,2	20,8	
	B 5 bzw. A/B 5			
1936				35,7
1957	100	65,3	34,7	53,7
1959	100	84,3	54,0	47,1
	100	71,4	46,0	
	B bzw. A/B (Hauptklasse)			
1936				39,2
1957	100	71,8	38,1	58,1
1959	100	91,3	58,5	62,4
	100	94,7	61,0	

⁶²⁾ *Helfrich*, a.a.O. S. 263.

⁶³⁾ *Helfrich*, a.a.O. S. 271.

⁶⁴⁾ *Helfrich*, a.a.O. S. 270 ff.

Jahre	Stückgut (500 kg)	II. bei 600 km		
		D bzw. C/D (Hauptklasse)	G (Hauptklasse)	AT 6 B 1 (Hauptklasse)
1936	100	38,1	19,6	17,9
1937	100	31,5	18,6	17,1
1959	100	33,1	19,6	17,9
	B 5 bzw. A/B 5			
1936	100	64,0	32,9	30,0
1937	100	81,1	47,8	44,0
1959	100	71,4	42,3	38,7
	B bzw. A/B (Hauptklasse)			
1936	100	70,4	36,2	35,0
1937	100	88,6	52,3	48,1
1959	100	94,4	55,9	51,1

Die Zahl der industriellen Betriebe, für welche die Tariffdifferenzierung immer noch die Wirkung eines Schutzzolles für den engeren Markt hat, nimmt ständig ab. So hat 1937 eine Mehrheit des *Beyer-Ausschusses* darauf hingewiesen, daß infolge der zunehmenden Spezialisierung der Industrie und infolge der dadurch bedingten Vergrößerung der Absatzgebiete nur noch etwa ein Drittel der in den revierfernen Gebieten erzeugten hochwertigen Güter im Schutzbereich der Wertstaffel abgesetzt wird, während zwei Drittel in Gebieten abgesetzt werden, in denen die Wertstaffel den Absatz nicht fördert, sondern eher erschwert⁶⁵⁾.

In dem Umfang, wie die revierferne Fertigwarenindustrie ihren Absatzbereich erweiterte, wurde der Abschirmungseffekt sowohl der Wertstaffel wie der kleinen Mengentaffel gegenstandslos. Seit Jahren spricht sich die arbeitsintensive Industrie gerade der peripheren Gebiete für niedrige Fertigwaren-Tarife aus. Ihren Interessen werden insbesondere niedrige Stückgut- und Nebenklassenfrachtsätze für Endprodukte gerecht. Diese stehen aber im Widerspruch zu der nicht aufzuhaltenden stärkeren Kostenorientierung des DEGT.

Da die mittleren Versandweiten der revierfernen arbeitsbetonten Industrie sehr viel höher als diejenigen ihrer Konkurrenten in den Kerngebieten sind, begrüßte sie die am 1. Februar 1958 erfolgte Verstärkung der Entfernungsstaffel des Stückguttarifs. Während die Stückgutfrachten (über 1000 kg) bei 200 km um 7% stiegen, bognügte sich die Bundesbahn bei den Entfernungen 400, 500 und 600 km mit einer Frachsteigerung von 2,6, 0,7 und 0,1%. Bei den Entfernungen über 600 km liegen die heutigen Stückgutfrachten sogar um ein Geringes unter den Sätzen des früheren Stückguttarifs.

Bemerkenswerterweise weicht die vertikale Degression der heutigen Stückgutfrachten von der vertikalen Kostendegression des Stückguttransportes ganz erheblich ab. Wegen des unverhältnismäßig hohen Anteils der entfernungsunabhängigen Selbstkosten an

den gesamten Stückgutbeförderungskosten ist die Abhängigkeit der Kosten von der Entfernung beim Transport von Stückgut sehr viel größer als im Wagenladungsverkehr. Setzt man die Beförderungskosten für Stückgut bei 100 km mit 100 an, so betragen sie bei 1000 km nur 24. Demgegenüber sinken die Stückgutfrachten je tkm nur von 100 bei 100 km auf 40,5. Im Wagenladungsverkehr fallen die tkm-Kosten von 100 bei 100 km auf 38 bei 1000 km. Die Bundesbahn könnte im Fall einer allerdings nicht unbedeutlichen Anhebung der Grundfracht für 100 km die Entfernungsstaffel für Stückgut erheblich verstärken. Nutznießer dieser Maßnahme wäre die arbeitsintensive Fertigwarenindustrie aller Randgebiete. Die auf den Frachtenschutz durch die Tariffdifferenzierung angewiesene Industrie der rohstoffernen Gebiete würde allerdings jede Verschärfung der Entfernungsstaffel für Stückgut ablehnen.

Wenn auch der überwiegende Teil der revierfernen Fertigwarenindustrie an niedrigen Fertigwarenfrachten, insbesondere im Stückgut- und Nebenklassenverkehr, interessiert ist, so ist sie doch mit der übrigen Industrie der rohstoffernen Räume darin einig, daß die Frachten für Kohlen, Rohstoffe und Vorprodukte denkbar billig sein sollten. Die Verwirklichung dieser Forderung hängt von dem Übergang der Bundesbahn zur allgemeinen Anwendung der großen Mengentaffel und der Gewährung von Regelmäßigkeitsprämien ab. Dabei kommen durchgerechnete Knotenpunkt- oder Verteilertarife der revierfernen Industrie noch mehr als die tarifliche Begünstigung geschlossener Züge zugute. Nur im Fall der Anwendung der großen Mengentaffel werden die dezentralisierenden Wirkungen der Tariffdifferenzierung bei weitem überwiegen. Gleichzeitig wird die auf den DEGT beschränkte große Mengentaffel eine optimale Aufgabenteilung im binnenländischen Verkehr ermöglichen.

⁶⁵⁾ „Gutachten zur Neugestaltung des Gütertarifs, erstattet von einem Sachverständigenausschuß“, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 17, Bielefeld 1937, S. 25.