

DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung"; Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH., Hamburg, 1958, 285 Seiten, DM 11,80.

Nach ähnlichen Ausgaben für den Seeverkehr, den Luftverkehr und die Binnenschifffahrt legt der Verlag nun das „ABC des Schienenverkehrs“ vor. Es erläutert in rund 1100 Stichworten die im Eisenbahn-Güterverkehr vorkommenden Begriffe und Bestimmungen und hilft damit wesentlich, durch die Fülle der vorhandenen Fach-Ausdrücke hindurchzufinden.

Daß nebensächliche Angaben (Aufhebung des Beschleunigten Eilgutes bei der DB bereits ab 1. Januar 1958 — nicht 1. Februar 1958 — S. 41; Inkrafttreten der EGKS-Tarife für einige Güterarten bereits ab 1. Mai 1955 — nicht für alle ab 1. Mai 1956 — S. 68) gelegentlich nicht ganz korrekt sind, mindert den Wert des Handbuchs in keiner Weise.

Widerspruch rufen allerdings die Erläuterungen einiger Stichworte hervor, die über das Technisch-Fachliche hinausgehen, wie z. B. bei „Gemeinwirtschaftlichkeit der Gütertarife“ (S. 97/98) oder „Tarifpolitik“ (S. 188). Sie sind in dieser Form nicht haltbar; außerdem sprengen sie wohl auch den gesetzten Rahmen der im ganzen notwendigen und vorzüglichen Veröffentlichung.

Dr. Löw

Lebuhn, J., Das Linienkonnossement. Heft 3 der Schriftenreihe: Recht der internationalen Wirtschaft, Heidelberg 1959, Verlags-gesellschaft „Recht der Wirtschaft“ m. b. H., kart., 100 Seiten, DM 12,80.

Die in der Praxis auftretenden Schwierigkeiten bei der Benutzung von Konnossementenklauseln verschiedener Kategorien will diese Schrift vermeiden helfen. Dabei erschien es dem Verfasser zunächst wichtig, auf die geschichtliche Entwicklung solcher Vertragsbedingungen einzugehen, um die Voraussetzungen für das Verständnis der Klauseln zu schaffen. Daran anschließend wird in gut gegliederter Form auf die juristische und wirtschaftliche Bedeutung solcher Konnossementenklauseln eingegangen und damit allen an der Schifffahrt Interessierten und Beteiligten eine Kommentierung dieser Klauseln in die Hand gegeben.

Das im Anhang wiedergegebene Konnossement ergänzt in vortrefflicher Weise die zuvor gemachten Ausführungen. An diesem Beispiel erkennt man besonders die großen Nachteile, die die Benutzung längst veralteter Konnossementformulare mit sich bringt, da sie weder dem geltenden Recht noch den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechen.

Dipl.-Volksw. Stabenau

Franz F. Schwarzenstein und Dr. Hans Ludwig Zankl, Jahrbuch der Fremdenverkehrspraxis. Darmstadt 1958, Verlag Erwin Jaeger, Preis DM 13,80.

Die vorliegende erste Ausgabe (1958/59) des Jahrbuchs für die Fremdenverkehrspraxis hat sich zum Ziel gesetzt, ein Nachschlagewerk für die Fremdenverkehrsarbeit zu werden. Diesen guten Willen muß man loben. Ob er von Erfolg sein wird, muß die Zukunft lehren.

Zunächst werden in dem Abschnitt „Forum der Experten“ eine Reihe von Fachaufsätzen dargeboten. Georg Nave schreibt über den „Beruf des Kur- und Fremdenverkehrsfachmannes in Deutschland und anderen europäischen Ländern“, Dr. Paul Bernecker behandelt den Fremdenverkehr als wirtschaftliche Erscheinung. Über Fremdenverkehr und Steuerkraft berichtet Peter W. Titzhoff. Die Entwicklung und Organisation des Fremdenverkehrs in Deutschland schildert Mathias Thömmes, und Dr. Arno Staks gibt einen Überblick über die deutsche Fremdenverkehrswerbung im Ausland. Dr. M. Hoffmann schreibt über Hotels und Gaststätten im Dienste des Fremdenverkehrs und Günther Nohl behandelt deutsche Heilbäder im Dienste der Volksgesundheit. Aktuelle Probleme der Deutschen Fremdenverkehrspraxis stellt unter besonderer Berücksichtigung statistischer Gesichtspunkte Privatdozent Dr. G. Menges dar. Über Kongresse in Vorbereitung und Organisation schreibt K. F. Schweig. Dr. Werner Kämpfen fügt einen Aufsatz unter dem Titel „Von der Stadtwerbung zur Städtewerbung“ bei.

Sodann folgen Übersichten über die Organisationen und Einrichtungen des Fremdenverkehrs, über Werbeschriften, Zeitungen und Zeitschriften.

Prof. Böttger

Neue Wege der Verkehrspolitik?*)

VON PRIV.-DOZ. DR. HELLMUTH ST. SEIDENFUS, KÖLN

*Lebe mit deinem Jahrhundert, aber sei nicht sein Geschöpf;
leiste deinen Zeitgenossen,
aber was sie bedürfen, nicht, was sie loben.*
F. Schiller (Über die ästhetische Erziehung des Menschen, 9. Brief)

Verkehrspolitik, das bedeutet offenbar immer zweierlei: Zunächst eine bewußte und planvolle Gestaltung des Verkehrsgeschehens durch die Institution, an die der Herrschaftsanspruch auf die Beeinflussung des Handelns der Verkehrsunternehmer und Verkehrsnutzer delegiert ist. Dann aber ein Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine bestimmte Ordnung im Verkehrswesen sicherzustellen, und zu diesem Zwecke verkehrspolitische Ziele und Mittel aufeinander abstimmt. Die Möglichkeit, das Verhalten der wirtschaftenden Menschen so zu lenken, daß ihre Handlungsweisen „in einem sozial relevanten Grade, so“ ablaufen, „als ob die Beherrschten den Inhalt des Befehls, um seiner selbst willen, zur Maxime ihres Handelns gemacht hätten (Gehorsam)“¹⁾, ist von verschiedenen Voraussetzungen abhängig, über die an anderer Stelle einiges gesagt worden ist²⁾. Ungemein wichtig für das Gelingen der Herrschaftsaufgabe ist ohne Frage die Lösung des zweiten Problems jeder Verkehrspolitik: Die Rationalisierung ihrer „Befehle“, für die Eucken eine einleuchtende Interpretation gibt, wenn er den klassischen Ordnungsbegriff aufgreift: Der ORDO-Gedanke „bedeutet die sinnvolle Zusammenfügung des Mannigfaltigen zu einem Ganzen“³⁾. Mithin eine Ordnung, „in der Maß und Gleichgewicht bestehen“, eine Ordnung, „die dem Wesen des Menschen und der Sache entspricht“.

Diese sehr allgemeine Formulierung läßt freilich die Frage nach den konkreten Zielsetzungen, hier im Bereich der Verkehrspolitik, noch völlig offen. Man kann aus ihr lediglich ersehen, daß eine rationale Verkehrspolitik sich nur aus einer Gesamtvorstellung über eine wünschbare Ordnung des Verkehrswesens ableiten läßt. Fehlt dieser Zusammenhang und damit auch die Rationalität der verkehrspolitischen Anordnungen, so wird eine Wirtschaftspolitik der Experimente betrieben, die den Widerstand der Beherrschten hervorruft und die Herrschaftsgewalt der befehlenden Institution mindert.

*) Nach einem Vortrag vor der Industrie- und Handelskammer zu Köln und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Bezirksvereinigung Köln.
1) Weber, M., Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen 1956, S. 544.
2) So zuletzt bei v. Beckerath, E., Politik und Wirtschaft: Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich? in: Einkommensbildung und Einkommensverteilung, Verhandlungen auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Köln 1956, Berlin 1957, S. 25 ff.; dann zu den speziellen Problemen der Verkehrspolitik: Seidenfus, H. St., Rationale Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 29 (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Verkehr, in: Kyklos, XII (1959), S. 451 ff.
3) Eucken, W., Grundsätze der Wirtschaftspolitik, Tübingen-Zürich, S. 372 f. und S. 55 ff.

Man kann also sagen: *Der Wille zur bewußten und planvollen Gestaltung des Verkehrsgeschehens setzt Herrschaft voraus. Zielt der Gestaltungswille nicht auf die Herstellung einer Verkehrsordnung ab, „in der Maß und Gleichgewicht bestehen“, so wird der Widerstand der Beherrschten die Macht der Herrschaft in Frage stellen⁴⁾.*

Welcher Ordnungsgedanke aber ist nun in der Lage, den Widerspruch zwischen den Ordnungsvorstellungen der Verkehrspolitik und den Interessen der Verkehrsunternehmer und Verkehrskunden zu minimalisieren? Eucken hat die Vorstellung von einer Ordnung, „die dem Wesen des Menschen und der Sache entspricht“, und erwähnt mit Recht: „Vor allem zu Zeiten versagender oder ungerechter positiver Ordnungen gewinnt diese Idee der Wesensordnung oder der Naturordnung oder des Ordo regelmäßig eine große Kraft. Die Absurdität der konkreten Zustände gibt den Anstoß dazu. Die Ordnung wird gesucht, welche – anders als die gegebenen Ordnungen – der Vernunft oder der Natur des Menschen und der Dinge entspricht⁵⁾).

Die beiden Extreme, die das Dilemma, vor das sich jede verkehrspolitische Entscheidung gestellt sieht, umreißen, sind zuletzt von Predöhl sehr klar herausgestellt worden⁶⁾: Es gibt eine „Ordnung um der Ordnung willen“, die gewissermaßen darauf abzielt, eine möglichst reibungslose Koordination der Interessen der Verkehrsunternehmer mit den Wünschen der Verkehrsnutzer zu ermöglichen. Er bezeichnet sie als eigentliche *Ordnungspolitik*. Sie hat zwei Sachverhalte zu berücksichtigen: Ihr metaökonomischer Ausgangspunkt wird in der westlichen Welt ohne Frage der eines Höchstmaßes an individueller Freiheit sein. In die Sprache der Verkehrspolitik übersetzt heißt das: Die Verkehrspolitik wird zuerst und vor allem eine Ordnung anstreben müssen, in der den Verkehrsunternehmern ein Maximum an freiheitlicher Betätigung, den Verkehrsnutzern faktisch die freie Wahl des Verkehrsunternehmens, dessen Dienste sie in Anspruch zu nehmen wünschen, gewährleistet wird. Dieses Maximum wird eingeschränkt durch die Erkenntnis, daß der Koordinations„mechanismus“ der Verkehrsmärkte „zur Unordnung führt im Gleichgewicht“. Der ökonomische Ausgangspunkt der reinen Ordnungspolitik postuliert demnach das Marktgleichgewicht als die Situation, in der allein ein Maximum der Versorgung, hier mit Verkehrsleistungen, erreicht werden kann. Freiheit, soweit sie Ordnung, d. h. langfristig gleichgewichtige Märkte, verbürgt. Die „ordnende Hand der staatlichen Verkehrspolitik“ relativiert sie subsidiär da, wo permanente Störungen der Gleichgewichtslage auf den Verkehrsmärkten zu beobachten sind, um ein Höchstmaß an wirtschaftlicher Effizienz verwirklichen zu helfen.

Neben oder anstelle der reinen Ordnungspolitik kann Verkehrspolitik *Strukturpolitik* sein. Auch hier wird eine Verkehrsordnung angestrebt. Aber ihr geht es nicht um eine Korrektur der Friktionen und Ungleichgewichte, die eine liberale Wirtschaftsverfassung klassischer Prägung in aller Regel nach sich zieht. Das Verkehrswesen wird vielmehr in den Dienst „öffentlicher Aufgaben“ gestellt. Das bedeutet, daß die Verkehrspolitik den allgemeinen Zielen der Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und gar Militärpolitik untergeordnet wird. Bedarf es im Falle der reinen Ordnungspolitik nach aller Erfahrung keiner

⁴⁾ Die verschiedenen Vorschläge, die zur Neuordnung der Verkehrspolitik von den „Beherrschten“ sowohl aus eigener Initiative als auch im Auftrage der Institution, die Verkehrspolitik zu treiben hat, im Jahre 1959 gemacht wurden, lassen sich aus der Unzufriedenheit mit dem geltenden Ordnungssystem erklären.

⁵⁾ Eucken, Grundsätze . . . , a.a.O., S. 372.

⁶⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 264 ff. passim.

zentralen Lenkung des gesamten Verkehrsgeschehens, so wird natürlich das Ausmaß der Herrschaftsaufgaben im Falle der Strukturpolitik eine wesentlich straffere und umfassendere Lenkung des Verkehrsgeschehens erfordern, eine Lenkung, die im extremen Falle bis zu einer Verstaatlichung des nationalen Verkehrsapparates gehen kann.

Schließen Ordnungs- und Strukturpolitik einander aus? Oder lassen sich beide innerhalb einer freiheitlich geordneten Wirtschaft in glücklicher Weise vereinigen, so daß das Interesse des einzelnen Wirtschaftssubjekts durch strukturpolitische Maßnahmen nicht nur nicht verletzt, sondern auf lange Sicht sogar gefördert wird? Angesichts der Existenz eines „illegitimen Pluralismus“ der gesellschaftlichen Kräfte neben dem legitimen Pluralismus, auf dem eine Demokratie aufgebaut ist, fällt die Antwort auf diese Grundfrage der Wirtschaftsordnung nicht leicht⁷⁾. Man wird jedenfalls mit einigem Mißtrauen jenen wirtschaftspolitischen Systemen zu begegnen haben, die vorgeben, gewissermaßen den „goldenen Schnitt“ zwischen dem Konkurrenzprinzip und einer Wirtschaftspolitik der Realisierung eines sehr unterschiedlich interpretierbaren Gemeinwohls gefunden zu haben.

Dieser Hinweis mag hier genügen; im Folgenden soll es ausschließlich um reine Verkehrspolitiken gehen. Die Aufgabe rationaler Verkehrspolitik ist dann in erster Linie „lediglich“ die *Korrekturinstrument* einer mangelhaften wettbewerblichen Koordination der unternehmerischen Entscheidungen mit den Wirtschaftsplänen der Nachfragenden nach Verkehrsleistungen zu sein. Es ist zwar Tradition geworden, den Verkehr als Instrument der Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Militärpolitik anzusehen. Der Grund mag vor allem darin zu sehen sein, daß sich mit seiner Hilfe, insonderheit soweit der Verkehrsapparat sich in der Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten demokratischer Abstimmung „allgemeine Ziele“ intendieren lassen. (Ob Intention und Realität übereinstimmen, ist freilich eine andere Frage. Es scheint so, als werde die mögliche Differenz zwischen beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Traditionelle Gestaltung des Verkehrsgeschehens ist nun allerdings nicht unbedingt mit sachgerechter Verkehrspolitik gleichzusetzen. Man kann die Auffassung vertreten, daß sich der Staat beim Erfolg von Zielsetzungen außerverkehrlicher Provenienz der ihm gemäßen Mittel der öffentlichen Be- und Entlastungen und öffentlicher Zuschüsse bedienen solle. Dies schon aus dem Grunde, daß lediglich auf diese Weise öffentliche Begünstigungen eindeutig ausgewiesen und damit kontrollierbar werden. So sei hier als Maßstab der Ziele und Mittel der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine *Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grundsatz der Subsidiarität wirtschaftspolitischer Maßnahmen Rechnung trägt*. Das Kriterium für die Grenzen, die der Verkehrspolitik damit gezogen sind, ist die sog. *Funktionsfähigkeit der Marktorgänge*. Gelingt es der Verkehrspolitik nicht, der wirtschaftenden Menschen nicht, langfristig einen Marktausgleich auf den Verkehrsmärkten herbeizuführen, dann wird die ordnende Hand der Verkehrspolitik nötig. Die transzendente Kritik an der reinen Ordnungspolitik wird sich daher mit der These auseinandersetzen haben, daß der Markt allemal die beste Koordination der wirtschaftlichen Pläne zuwege bringt und daß der Wettbewerb auf lange Sicht eine günstigste Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen garantiert. Denn nur wenn man diese These akzeptiert, kann man sich mit reiner Ordnungspolitik begnügen und darüber hinaus behaupten, daß

⁷⁾ Vgl. hierzu Röpke, W., *Jenseits von Angebot und Nachfrage*, Erlenbach-Zürich und Stuttgart 1958, insbes. S. 289 ff. Damit soll nicht gesagt sein, daß Verf. den Skeptizismus Röpke's in puncto „moderne Massendemokratie“ in allen Punkten teilt.

auf diesem Wege zugleich dem Streben nach einer Förderung des Wirtschaftswachstums Rechnung getragen wird⁸⁾).

Es bleibt damit die Frage zu beantworten, inwieweit der Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten eine günstigste Versorgung der Volkswirtschaft mit Verkehrsleistungen zu sichern vermag. Das Ziel selbst ist immer eine solche Lösung des Allokationsproblems, mithin eine solche Ausnutzung der produktiven Kräfte in der Verkehrswirtschaft, daß auf dem Wege über den individuellen Kosten- und Nutzenvergleich der Verkehrsleistungen anbietenden und nachfragenden Wirtschaftssubjekte eine Versorgung zustande kommt, die man als optimal bezeichnen kann. Diese Versorgungsgröße läßt sich zwar nicht theoretisch messen und bewerten, da die dazu notwendigen interpersonellen Nutzenvergleiche nicht durchführbar sind. Aber die These gilt dennoch, wenn man mit Schumpeter dieses Maximum-Theorem auf die Definition des rationalen Handelns des Wirtschaftssubjekts als das Bestreben, stets „das Beste aus einer gegebenen Situation herauszuholen“⁹⁾, reduziert. Man kann dann nämlich die Hypothese aufstellen, daß das Güter und Dienstleistungen nachfragende Wirtschaftssubjekt in einer Wettbewerbswirtschaft die größte Chance hat, die gegebene Situation zu nutzen, sind doch nur bei einer derartigen Wirtschaftsverfassung die „Unternehmer unter dem Druck des Wettbewerbs gezwungen, die jeweils kostengünstigsten Produktionsmethoden anzuwenden ... der Wettbewerb muß daher gesamtwirtschaftlich den besten Einsatz der Erzeugungsfaktoren sicherstellen“¹⁰⁾. Diese Hypothese kann empirisch überprüft werden, und auch hier lehrt die Erfahrung, daß kein Ordnungssystem in der Wirtschaft durch eine ähnlich hohe ökonomische Effizienz ausgezeichnet ist, wie eben die Wettbewerbswirtschaft. Soll der Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zeitigen, die eine umfassende Koordination der Verkehrsunternehmungen und Verkehrskunden auf der Basis gleicher Wettbewerbsbedingungen darstellt.

Nun ist diese Ordnung ohne Frage keine Selbstverständlichkeit. Es gibt keine *hidden hand*, die sie quasi-automatisch herzustellen und ihren Bestand zu sichern vermöchte, wie ein Adam Smith und nach ihm der ethische Utilitarismus glaubte. Die Menschheitsgeschichte läßt erkennen, daß sich das Zusammenleben der Menschen immer in der dialektischen Spannung zwischen Ordnung und Chaos vollzieht. Die Wirtschaft und ihr integrierender Bestandteil, der Verkehr, machen hier keine Ausnahme. *Ist aber diese Ordnung permanent gefährdet, dann wird es einer Ordnungspolitik im Verkehr bedürfen, die eine günstigste Versorgung der Volkswirtschaft mit Verkehrsleistungen bei möglicher wirtschaftlicher Entscheidungsfreiheit der Verkehrsunternehmer und Verkehrskunden anstrebt.* Die Gefahren für die Verkehrsordnung ergeben sich aus zweierlei Sachverhalten, die auf den Verkehrsmärkten zu beobachten sind: Es ist dies einmal die institutionelle Ungleichheit des Rahmens, innerhalb dessen gewirtschaftet wird; dann aber die ökonomische Ungleichheit der Ausgangspositionen auf den Verkehrsmärkten.

Der Bereich *institutioneller Ungleichheiten* ist gekennzeichnet durch die Unterschiede der öffentlichen Be- und Entlastungen, denen die Verkehrsunternehmen ausgesetzt sind.

⁸⁾ Predöhl, a.a.O., S. 269, bezeichnet „die auf das Wachstum der Wirtschaft ausgerichtete Verkehrspolitik“ bereits als dynamische Strukturpolitik.

⁹⁾ Schumpeter, J. A., Kapitalismus, Sozialismus, Demokratie, Bern 1946, S. 128.

¹⁰⁾ Wessels, Th., Die Stellung der Energiewirtschaft in der Wettbewerbswirtschaft, Tagungsberichte des Energie wirtschaftlichen Instituts, Heft 10, Oldenburg 1959, S. 2.

Unterschiedliche Markteintrittsbedingungen, Betriebs- und Beförderungspflichten, soweit sie eine Auflage darstellen, d. h. den wirtschaftlichen Zielsetzungen der Verkehrsunternehmer widersprechen, Preisbildungsbestimmungen, die Verfügungsmacht über und die wirtschaftliche Verantwortung für den Verkehrsweg, Beförderungsteuer, Sozial- und Versorgungsleistungen können in diesem Zusammenhang genannt werden. Diese öffentlichen Be- und Entlastungen, die zumeist nur aus ihrer historischen Entwicklung heraus begreifbar sind, jedoch kein in sich geschlossenes System darstellen, bedeuten für die Verkehrsunternehmen, nicht minder für die Verkehrskunden, eine Veränderung der „Startchancen“ auf den Verkehrsmärkten, die für eine auf die bestmögliche Verwendung der Produktionsfaktoren abzielende Wettbewerbswirtschaft deshalb bedenklich ist, weil diese herrschaftlichen Eingriffe in das Verkehrsgeschehen ungleiche ökonomische Wirkungen zur Folge haben. Es ist hier also der Staat selbst, der im Verfolg seiner Herrschaftsaufgaben die Verkehrsordnung stört. Würden alle Verkehrsunternehmen in gleicher Weise von diesen gestaltenden Eingriffen betroffen, wobei es nur auf deren ökonomische Auswirkung, nicht jedoch auf ihre Form ankommt, dann wäre damit lediglich der Kreis der Voraussetzungen, unter denen die Verkehrsunternehmen auf den Märkten auftreten können, geändert, ohne daß sich dadurch Unterschiede für die einzelnen Unternehmer ergeben. Insoweit die verkehrspolitischen Maßnahmen heute interventionistischen Charakter tragen, nicht jedoch Bestandteil einer in sich geschlossenen, gewissermaßen homogenen Ordnungspolitik sind, ist es *der Staat selbst, der die wünschbare Verkehrsordnung in Frage stellt.* Es erwächst ihm daraus die Aufgabe, *echte Ordnungspolitik* gegen die in entscheidenden Bereichen *interventionistische Verkehrspolitik* zu setzen.

Ist aber die interventionistische Verkehrspolitik eine der Hauptgefahrenquellen für die Verkehrsordnung, dann liegt zwangsläufig der Gedanke nahe, Verkehrsordnung durch eine größtmögliche Abstinenz von herrschaftlichen Eingriffen zu sichern. Das Ziel rationaler Verkehrspolitik wäre dann nicht der Ausgleich der unterschiedlichen Be- und Entlastungen in Richtung auf Vereinheitlichung der Belastungen, die aus dem Gestaltungswillen der Verkehrspolitik fließen, sondern eine Minimalisierung der Belastungen auf ein Niveau, das dem der übrigen Wirtschaftsbereiche entspricht.

Kann man auf diesem Wege eine dauerhafte Verkehrsordnung als gesichert ansehen? Offenbar nicht; denn neben den institutionellen Ungleichheiten spielen eine noch größere Rolle die *ökonomischen Ungleichheiten* in den Ausgangspositionen der Verkehrsunternehmer auf den Verkehrsmärkten. Das Wettbewerbsverhalten der Unternehmer ist neben vielen ökonomisch allein nicht begründbaren Faktoren¹¹⁾ ohne Frage wesentlich abhängig von der Unternehmensgröße und der Unternehmensverfassung.

Es ist leicht einzusehen, daß ein Unternehmen, das ob seiner Größe über einen bedeutenden Marktanteil verfügt, einen ganz anderen Einfluß auf die Preisbildung an einem bestimmten Markt und damit auf seine Konkurrenten ausüben kann als ein kleines¹²⁾. Es ist in aller Regel in der Lage, den Spielraum des Marktverhaltens seiner Konkurrenten einzuzengen, wenn nicht gar auf eine bestimmte Richtung festzulegen. Die Unternehmensgröße ist eine Quelle der Marktmacht, die der Forderung *Eucken's* widerspricht: „Niemand

¹¹⁾ Vgl. hierzu Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, Marktform – Marktbeziehung – Marktverhalten, Tübingen 1959, S. 52 ff.

¹²⁾ Natürlich können Unternehmerzusammenschlüsse (Konventionen und andere Kartellformen) dieselben Wirkungen ausüben.

darf mehr und darf weniger wirtschaftliche Macht besitzen als notwendig ist, um eine Wettbewerbsordnung zu verwirklichen¹³⁾. Die sehr stark differierenden Unternehmensgrößen in der Verkehrswirtschaft stellen also einen Störungsfaktor für die Realisierung der Ziele einer Wettbewerbswirtschaft dar.

Von nicht geringerer Bedeutung sind die Unterschiede der Unternehmensverfassung. Eine fast spezifische Eigentümlichkeit des Verkehrswesens ist darin zu sehen, daß auf praktisch allen Verkehrsmärkten private und öffentliche Unternehmer ihre Leistungen anbieten. Faßt man allein die privaten Unternehmungen ins Auge, so fällt auf, daß es Unternehmungen gibt, die auf sich selbst angewiesen sind, andere jedoch, die in einem Konzernverbund stehen. Das Wettbewerbsverhalten bleibt von diesen Unterschieden nicht unbeeinflusst: Alle Unternehmen werden unbeschadet ihrer Unternehmensverfassung Gewinne und Verluste als Lohn bzw. Strafe für richtige bzw. falsche unternehmerische Entscheidungen zu verzeichnen haben. Nur werden die Verluste im Falle des konzerngebundenen Unternehmens in aller Regel nicht die Konsequenzen zeitigen, die ein freies, d. h. kapitalmäßig nicht mit anderen Unternehmen verflochtenes Verkehrsunternehmen in Kauf nehmen muß. Das gleiche gilt natürlich für den Fall, daß sich ein Verkehrsunternehmen in anderen, mit dem Verkehr in einem gewissen Zusammenhang stehenden Bereichen betätigt (etwa der Spedition, dem Lagereiwesen usw.). Die Gefahr einer Unternehmensliquidation wird in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer einzuschätzen sein. Das ist ein Umstand, der ohne Frage einen Einfluß auf das Wettbewerbsverhalten auf den Verkehrsmärkten ausübt, wie sich an vielen Beispielen zeigen läßt. Die Folgen der Unterschiede der Unternehmensverfassung sind noch offensichtlicher, wenn man das Nebeneinander von Staats- und Privatunternehmung ins Auge faßt. Ein Staatsunternehmen ist nach realistischer Auffassung nicht konkursfähig. Es ist, wenn es dazu noch ein Großunternehmen darstellt, also in der Lage, in einem Umfang Marktstrategie zu betreiben, der weit über die wettbewerblichen Fähigkeiten der privaten Unternehmen hinausgeht. Es ist natürlich eine Tatfrage, ob dies geschieht. Die Möglichkeit als solche, die der Vorstellung von einer funktionsfähigen Wettbewerbswirtschaft widerspricht, kann jedoch nicht gelegnet werden.

Greift die ordnende Hand der Verkehrspolitik in dieser Situation nicht ein, so wird also aus diesen ökonomischen Ungleichheiten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der angestrebten Verkehrsordnung nicht genügt. Die Folge wird sein, daß auf den Verkehrsmärkten, die morphologisch gesehen als Teilmonopole oder Teiloligopole anzusprechen sind, keine langfristigen Gleichgewichtssituationen entstehen, sondern ein Verdrängungswettbewerb Platz greift, der eine günstigste Ausnutzung der produktiven Kräfte im Verkehrswesen verfehlt; denn er ist ja nicht das Ergebnis des echten Wettbewerbs bei gleichen Wettbewerbsbedingungen, sondern vielmehr das Ergebnis ungleicher Fähigkeiten, Marktstrategie zu betreiben. Diese Fähigkeit wird wesentlich bestimmt von der Größe des Unternehmens. Man kann im allgemeinen annehmen, daß ein großes Verkehrsunternehmen auf vielen Verkehrsmärkten, ein kleines auf wenigen operiert. Da auf allen Verkehrsmärkten je nach der Intensität des Wettbewerbs und der Elastizität der Nachfrage bei den Verkehrsunternehmen unterschiedliche Kosten- und Ertragsverläufe zu beobachten sind, wird das große Unternehmen im Verfolg marktstrategischer Maßnahmen hinzunehmende Verluste auf stark umstrittenen Verkehrsmärkten durch die größere Zahl der Märkte mit Gewinnchancen, auf denen es

¹³⁾ Eucken, Grundsätze . . . , a.a.O., S. 372.

operiert, leichter alimentieren können als das kleine Unternehmen. Gleichlautend bemerkt Wessels in diesem Zusammenhang¹⁴⁾: „Stellt ein Betrieb mehrere Produkte her oder verfügt er über mehrere voneinander getrennte Teilmärkte für den Absatz seiner Erzeugnisse, so wird er auf den einzelnen Absatzmärkten einen verschieden großen Spielraum für die Preisbildung besitzen. Die auf einem Teilmarkt mit hoher Monopolmacht erzielten Erlöse können dann den Unternehmer veranlassen, auf einem anderen unter Verzicht auf volle Kostendeckung anzubieten. Kommt es dann zur Verdrängung von Unternehmungen, so wird sie nicht durch eine echte Kostenüberlegenheit des Betriebes mit hoher Monopolmacht hervorgerufen, sondern durch Preise, die dieser auf Grund seiner Machtstellung auf einem anderen Markt erzielen konnte. Der Aufbau der Produktion in der Volkswirtschaft, der dann entsteht, entspricht nicht den Kostenunterschieden, die in der Wettbewerbswirtschaft für die Behauptungen der Unternehmungen maßgebend sein sollen.“

Dieser Prozeß wird verschärft dadurch, daß die ökonomischen Konsequenzen der Verluste bei den Unternehmen je nach ihrer Verfassung unterschiedlich zu bewerten sind. Nicht allein daraus jedoch resultieren verschiedene Marktverhaltensweisen. Es kommt hinzu, daß die Zielsetzungen der Unternehmungen institutionell divergieren können. Während das Privatunternehmen eine Maximierung seines Umsatzgewinns¹⁵⁾ anstreben wird, ist doch das Streben nach langfristiger Gewinnmaximierung der Motor einer Wettbewerbswirtschaft, steht die Wirtschaftsführung staatlicher Verkehrsunternehmen häufig unter dem Signum der Umsatzmaximierung. Mehr noch, sie kann auf eine Verzinsung des Kapitals verzichten und damit niedrigere Kosten, d. h. Preisforderungen auf dem Markt einbringen.

Die unterschiedliche Fähigkeit der Verkehrsunternehmen, Marktstrategie zu betreiben, beschwört grundsätzlich die Gefahr von Diskriminierungen der Verkehrskunden herauf. Diskriminierung im ökonomischen Sinne einer Wettbewerbswirtschaft ist immer dann gegeben, wenn für vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen vorgenommen werden. Ohne daß hier die Probleme der Marktvollkommenheit, der unvollkommenen Märkte, der Marktpaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶⁾, kann man ganz generell sagen: Wird es möglich, mit Hilfe von Marktmacht Verkehrskunden Preise abzuverlangen, die langfristig über den Selbstkosten der betreffenden Verkehrsleistung liegen bzw. Preise zuzugestehen, die diese Kosten langfristig unterschreiten, dann findet eine Diskriminierung statt, die im Widerspruch zu einer besten Lenkung der produktiven Kräfte in der Verkehrswirtschaft steht.

Welche Folgerungen lassen sich aus diesen beiden Gefahrenquellen für eine Verkehrsordnung ziehen? Die institutionellen Divergenzen sind von der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitik verursacht. Sie können deshalb auch von daher ausgeglichen werden. Diese Herrschaftsaufgabe, häufig als „Ausgleich der Startbedingungen“ gedeutet, wobei es sich freilich nur um die institutionellen Be- und Entlastungen handelt, ist nach allgemeiner Auffassung unbestritten, mögen hinsichtlich ihres konkreten Inhalts auch noch Meinungsverschiedenheiten bestehen. Sie stellt jedoch kein Problem dar, über das eine grundsätzliche Auseinandersetzung lohnte. Anders im Falle der ökonomischen

¹⁴⁾ Wessels, Die Stellung . . . , a.a.O., S. 7.

¹⁵⁾ Vgl. hierzu Schneider, E., Einführung in die Wirtschaftstheorie, II. Teil, Tübingen 1953², S. 52 ff.

¹⁶⁾ Eine auch heute noch gültige Darstellung des Problems gibt z. B. v. Stackelberg, H., Grundlagen der theoretischen Volkswirtschaftslehre, Berlin 1948², IV. Teil.

Ungleichheiten. Die *unterschiedlichen ökonomischen Marktgewichte* und *Unternehmensverfassungen*, die den Rahmen für die möglichen Marktverhaltensweisen abstecken, sind eine *Realität*, an der nichts zu ändern ist. Weder kann man Großunternehmungen zerschlagen, noch Unternehmungen aus ihrem Konzernverbund herausbrechen. Es widerspricht dies diametral einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung, ganz abgesehen davon, daß die Produktion von Verkehrsleistungen in kleinen Betrieben häufig unwirtschaftlich ist. Das gleiche gilt für die Unternehmungsverfassungen: Eine Privatisierung öffentlicher Verkehrsunternehmungen, etwa um sie konkursfähig zu machen, scheint ein aus verschiedenen Gründen nicht durchführbares Unterfangen.

Lassen sich aber die Voraussetzungen für einen echten Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten nicht herstellen, so wird eine rationale Verkehrspolitik ihre erste und vornehmste Aufgabe darin sehen müssen, die Bedingungen für einen arbeitsfähigen Wettbewerb (workable competition) zu schaffen. Als Regulativ ungleicher Voraussetzungen des Wettbewerbs hat sie bei ihrer Ordnungspolitik folgendes zu beachten¹⁷⁾:

Die Preisentwicklung muß langfristig nicht nur alle Verschiebungen von Angebot und Nachfrage zum Ausdruck bringen, sie muß darüberhinaus in einem bestimmtem Zusammenhang mit den Kosten des spezifischen Transportakts stehen. Das bedeutet die Festlegung einer elastischen Preisordnung im Verkehr, die zweierlei zu berücksichtigen hat: Eine Preisunter- und eine Preisobergrenze. Die Preisuntergrenze ist dabei von besonderer Bedeutung¹⁸⁾. Diese Preisuntergrenze kann lediglich in den langfristigen Grenzkosten der spezifischen Verkehrsleistung gesehen werden. Langfristige Grenzkosten haben nichts mit den sog. „Zusatzkosten“ zu tun. Eine Verkehrspreisbildung nach diesem Kostenprinzip, die nur die einer Verkehrsleistung unmittelbar zurechenbaren Aufwendungen berücksichtigt, stellt immer eine Diskriminierung im volkswirtschaftlichen Sinne dar. Dies deshalb, weil sie auf der anderen Seite Verkehrspreise erforderlich macht, die eine höhere Belastung der Verkehrskunden darstellen als den tatsächlichen Aufwendungen entspricht, sofern das Verkehrsunternehmen nicht die Absicht hat, durch eine Zusatzkostentarifizierung im Endeffekt Verluste hinzunehmen. Die Verteilung der Verkehrsleistungen auf die verschiedenen Verkehrsunternehmungen entspricht dann nicht den tatsächlichen Kosten¹⁹⁾. Daß diese Preisuntergrenze nicht ein für allemal bestimmt werden kann, versteht sich von selbst. Es kommen ja in den langfristigen Grenzkosten auch z. B. die kostensenkenden Wirkungen des technischen Fortschritts zum Ausdruck. Immerhin lassen sich in einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten, handelt es sich doch bei den Verkehrsunternehmungen fast immer um eine „Verbundproduktion“, diese langfristigen Grenzkosten feststellen.

Nicht genug damit, es wird für den Fall, in dem ein Verkehrsunternehmen eine marktbeherrschende Stellung einnimmt, etwa gar faktisch einem Monopol verglichen werden kann, notwendig sein, diese langfristigen Grenzkosten als Preisobergrenze zu fixieren. Man beachte die Voraussetzung, die in diesem Falle gemacht ist: Die Ausnutzung einer

¹⁷⁾ Vgl. hierzu auch Wessels, Die Stellung . . . , a.a.O., S. 5 ff., der diese Gedanken auf die Energiewirtschaft anwendet, in der die Verhältnisse in gewisser Hinsicht ähnlich gelagert sind.

¹⁸⁾ Dies nicht nur wegen der unterschiedlichen Fähigkeit, Marktstrategie zu betreiben, deren Ursachen erörtert sind, sondern darüber hinaus deshalb, weil die Langlebigkeit der Verkehrsinvestitionen z. B. einen langfristigen Verzicht auf den Ersatz der kalkulatorischen Abschreibungen erlaubt. Die geringe Anpassungsfähigkeit der Verkehrsunternehmungen an Nachfrageschwankungen läßt sie häufig zu diesem Wettbewerbsinstrument greifen. Vgl. hierzu auch: Seidenfus, H. St., Energie und Verkehr, IV. Kapitel, Tübingen 1960.

¹⁹⁾ Diese Preisdifferenzierungen durch Kostenmanipulationen finden sich immer bei Unternehmungen, die sog. Ausgleichrechnungen durchführen oder an sog. Frachtausgleichskassen beteiligt sind.

marktbeherrschenden Stellung gegenüber dem Verkehrskunden! Nicht jeder Preis für Verkehrsleistungen, der über dieser Kostengröße liegt, widerspricht einer Marktordnung, die eine beste Lenkung der Verkehrskapazitäten anstrebt. Nachhaltige Gewinne, die auf Grund eines dauerhaften Nachfrageüberhangs erzielt werden, sollen in einer Wettbewerbswirtschaft dazu führen, das Angebot an Verkehrsleistungen auszuweiten. Flexible Preise sind eine *conditio sine qua non* jeder funktionsfähigen Wettbewerbswirtschaft. Die Aufgabe rationaler Verkehrspolitik wird demnach sein, Gewinne, die auf strukturelle Veränderungen der Nachfrage zurückzuführen sind, von den Gewinnen zu unterscheiden, die auf Marktmacht zurückgehen²⁰⁾.

Wenn man also eine elastische Preisordnung²¹⁾, die an den langfristigen Selbstkosten des Verkehrs orientiert ist, als Voraussetzung für einen arbeitsfähigen Wettbewerb im Verkehr und damit zugleich für eine den eingangs genannten Bedingungen genügende Ordnung der Verkehrsmärkte ansehen muß, dann ist damit natürlich zwangsläufig die Forderung nach einer *Tarifgleichheit im Raum* aufgegeben. Das scheint nicht nur unbedenklich, sondern sogar wünschenswert. Es ist unbedenklich, weil diese Tarifgleichheit heute ohnehin bereits weitgehend durch die speziellen Ausnahmetarife der Eisenbahnen durchbrochen ist und andererseits eine ganze Reihe von empirischen Untersuchungen darauf hinweisen, daß die Abhängigkeit wirtschaftlicher Standorte von der heutigen Gestaltung der Eisenbahngütertarife – trotz aller Differenzierungen, die festzustellen sind – wesentlich geringer ist, als bisher gemeinhin angenommen worden ist²²⁾. Die Aufgabe dieser Tarifgleichheit zugunsten eines Tarifsystems, innerhalb dessen „die Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer angemessenen Verzinsung decken, und zwar derart, daß sich ein minimales Tarifniveau bei optimaler Verteilung herausbildet“²³⁾, wird die Herstellung der erstrebten Verkehrsordnung ohne Frage erleichtern. Der Verzicht auf Tarifgleichheit ist zudem erwünscht, da sie immer eine Tarifikonkurrenz im volkswirtschaftlichen Sinne darstellt; sie hat zudem ihre Sekundärwirkungen auf den Wettbewerb mit den anderen Verkehrsunternehmungen, die durch die sog. gemeinwirtschaftliche Tarifgebung des staatlichen Verkehrsunternehmens in ihrem Marktverhalten auf eine Weise beeinflußt werden, die nicht aus den Voraussetzungen einer echten Wettbewerbsentspringt. Schließlich sei daran erinnert, daß hier die Fragen einer Ordnungspolitik im Verkehrswesen erörtert werden, allgemein wirtschafts-, sozial- und kulturpolitische wie militärpolitische Aufgaben des Verkehrswesens jedoch unberücksichtigt bleiben.

Die zweite Aufgabe rationaler Verkehrspolitik ist ohne Frage die Verwirklichung einer absoluten Transparenz der Marktorgänge. Eine Wettbewerbswirtschaft kann nur funktionieren, wenn sich Verkehrsunternehmer und Verkehrskunden an Preisen und

²⁰⁾ Nicht berührt wird davon die Tatsache, daß – Preiseinheitlichkeit auf den einzelnen Verkehrsmärkten notwendigerweise vorausgesetzt – die intramarginalen Betriebe immer einen Differentialgewinn verbuchen werden, der als Lohn besonderer unternehmerischer Leistung gedeutet werden kann und bei gleichen ökonomischen Wettbewerbsbedingungen unproblematisch ist.

²¹⁾ Zu diesem ganzen Komplex der Preisordnung seien die vorzügliche Studie von Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Verkehr, a.a.O., sowie vom gleichen Verfasser, Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Versuch einer theoretischen Grundlegung, Tübingen 1959, erwähnt.

²²⁾ Es sei verwiesen auf Hamm, W., Wertstaffel und Standortpolitik – Wirtschaftliche Auswirkungen der Preisdifferenzierung im Eisenbahngüterverkehr, Düsseldorf 1957; Voigt, F., Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1959; Seidenfus, H. St., u. a. Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr – dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes, Düsseldorf 1959, und Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur, Göttingen 1959.

²³⁾ Kloten, Thesen . . . , a.a.O., S. 458.

Beförderungsbedingungen orientieren können. Ein Druck des Wettbewerbs, der den Unternehmer dazu zwingt, die jeweils kostengünstigsten Produktionsverfahren anzuwenden, kommt nur zustande, wenn die Unternehmer Marktpreise mit ihren Kosten vergleichen können und die Verkehrskunden auf einem bestimmten Markt das günstigste Preisangebot auswählen können. Nur auf diese Weise ist jene Preisunterschiedslosigkeit denkbar, die Kennzeichen für einen vollkommenen Wettbewerbsmarkt ist.

Schließlich bedarf es einer laufenden Kontrolle der Einhaltung dieses Wettbewerbsrahmens, den die Verkehrspolitik gesetzt hat. Arbeitsfähiger Wettbewerb ist immer zugleich kontrollierter Wettbewerb.

Daraus lassen sich im einzelnen nachstehende Folgerungen für die notwendigen und dem Ziel einer arbeitsfähigen Konkurrenz entsprechenden Mittel rationaler Verkehrspolitik ableiten:

- Festlegung einer flexiblen Preisordnung (Tarifgenehmigung)
- Sicherung der Markttransparenz (Tarifveröffentlichung)
- Schaffung geeigneter Einrichtungen zur Überwachung der Einhaltung der Preisordnung und Preisöffentlichkeit (Tarifkontrolle).

* *

Verschiedene Vorschläge zu einer Neuordnung der Verkehrspolitik sind im Jahre 1959 an die Öffentlichkeit herangetragen worden. Besonderes Aufsehen haben erregt die „Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“ und das „Gutachten zu einer Neuordnung des Tarifkoordinierungs-, Tarifgenehmigungs- und Tariffestsetzungsverfahrens sowie zur Lockerung des Tarifzwangs“, erstattet vom Sachverständigenausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“. Beide Vorschläge suchen nach „neuen“ Wegen der Verkehrspolitik. Beide seien in ihren grundsätzlichen Thesen an dem vorstehenden Konzept rationaler Verkehrspolitik überprüft. Vorweg mag bemerkt werden, daß beide Stellungnahmen indirekt die Auffassung zum Ausdruck bringen, den Verkehr stärker aus dem Geflecht allgemeinwirtschaftlicher und sonstiger staatlicher Zielsetzungen herauszulösen, mehr Wettbewerb zuzulassen, um ihm seine ökonomischen Entfaltungsmöglichkeiten in vollem Umfang zurückzugeben. Insofern besteht demnach nahezu Übereinstimmung zwischen den hier dargelegten Grundsätzen rationaler Verkehrspolitik und den beiden Vorschlägen.

Die Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn gehen von der Forderung aus, „einen echten Wettbewerb im Verkehr“ zu ermöglichen. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen sind nach seiner Auffassung:

- eine Angleichung der Startbedingungen im Verkehr,
- eine Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn und
- eine Neuordnung der rechtlichen und finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Deutscher Bundesbahn.

Der erste Weg betrifft die Bereinigung der institutionellen Ungleichheiten im Verkehrswesen. Er ist unproblematisch und, wie bereits bemerkt, eine unbestreitbare Notwendig-

keit. Es kann darauf verzichtet werden, vom grundsätzlichen her auf diese Forderung einzugehen. Das gleiche gilt für die Vorschläge zur Neuordnung der rechtlichen und finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Deutscher Bundesbahn. Von geradezu entscheidender Bedeutung für die Herstellung einer Verkehrsordnung sind dagegen die Vorschläge zur Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten, die der Deutschen Bundesbahn einen größeren Spielraum für ihr Wettbewerbsverhalten einräumen sollen. Es ist nicht notwendig, sich hier mit dem umstrittenen Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit auseinanderzusetzen und die Frage zu prüfen, inwieweit die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht de facto gemeinwirtschaftliche Lasten darstellen. Ökonomisch gesehen ist lediglich von Belang, daß hier ein Verkehrsunternehmen seinen Betrieb insoweit einschränken möchte, als seine Fortführung nach dem geltenden Tarifsystem unter wirtschaftlichen Grundsätzen nicht mehr vertreten werden kann (Betriebspflicht), und daß es weiterhin eine Teilautonomie der Tarifbildung anstrebt und dabei tarifliche Sondervereinbarungen wünscht, die nicht mehr unter dem Zeichen der Preisöffentlichkeit stehen.

Die Forderung nach einer Einschränkung der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der sog. Nebenbahnen betrifft, ist mit einer Verkehrsordnung auf der Basis des Wettbewerbs durchaus kompatibel. Man darf gewiß sein, daß das vorzunehmende Desinvestitionen den Zubringer- und Abfuhrwert der Nebenstrecken berücksichtigen wird. Macht man es ihm unmöglich, durch ein Tarifsysteem, das die Kosten des Verkehrsverkehrsakts berücksichtigt, die Aufwendungen auf den Nebenstrecken im Betrieb einzupreis hereinzuholen, so wird man ihm nicht verwehren können, den Betrieb einzuschränken, gar stillzulegen und auf diesen Märkten nach neuen Unternehmen zu suchen. (Etwa in der Weise, daß der Personenverkehr vom gleichen Leitsätzen von auf der Straße durchgeführt wird.) Sicher scheint jedoch folgendes: Gelingt es für die Eisenbahnen, ein Tarifsysteem zu finden, das etwa den tarifpolitischen Leitsätzen von Klotten entspricht²⁴⁾, dann werden vermutlich sehr viele Nebenstrecken, die heute defizitär sind, ihre Kosten decken. In einem System elastischer Tarifordnung wird es keiner Betriebspflicht bedürfen. Das Betriebsinteresse daran bestehen, die Transporte auf Nebenstrecken, die häufig in dünnbesiedelte, gelegentlich auch relativ wirtschaftsschwache Räume führen, gegenüber den Transporten auf den Hauptstrecken nicht zu verteuern, so mag man mit Hilfe herrschaftlicher Maßnahmen, die unmittelbar auf eine Entlastung

²⁴⁾ Die Bedingungen einer rationalen Tarifordnung (a.a.O., S. 458) seien wegen ihrer grundlegenden Bedeutung zitiert:

1. Die verwirklichte Tarifordnung muß elastisch sein; das heißt, sie muß eine vergleichsweise rasche Anpassung an Datenänderungen erlauben.
2. Die Preisbemessung muß in Orientierung an die jeweiligen Strukturmerkmale von Angebot und Nachfrage auf dem Verkehrsmarkt, also unter Wahrnehmung der Wettbewerbssituation, erfolgen.
3. Die Differenzierung des Tarifaufbaues findet ihre Grenze allein a) in der Marktlage, b) in der Bedingung einer hinreichenden Tarifklarheit und c) in dem Verbot persönlicher Diskriminierungen jeder Art.
4. Die Tarife sind im Falle einer autonomen Tariffixierung so zu bemessen, daß die Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer angemessenen Verzinsung decken, und zwar derart, daß sich ein minimales Tarifniveau bei optimaler Verkehrsbedienungs herausbildet.
5. Die Festsetzung der Tarife hat durch staatliche, aber auch geeignete private Institutionen zu erfolgen, es sei denn, der Markt tendiert von sich aus zu konkurrenzwirtschaftlichen Preisen.
6. Die Tarife sind zu veröffentlichen, sofern nicht, wie zum Beispiel im gewerblichen Güterverkehr, der Wettbewerbsgrad so hoch ist, daß ein Verzicht auf öffentliche Preisverzeichnisse keine Instabilität des Marktes verursacht.
7. Die Einhaltung der Tarife bedarf überall dort einer besonderen Kontrolle durch zweckentsprechende Organe, wo der Markt eine Preishehlichkeit nicht erzwingt.“

der dort ansässigen Menschen abzielen, diesen Ausgleich herstellen²⁵). Bei allem ist zu bedenken, daß es sich bei den Verkehrsleistungen auf Nebenstrecken, abgesehen vom Personenverkehr, meist um Transporte handelt, die ebenfalls die Hauptstrecken berühren. Da in einem Tarifsysteem, das die spezifischen Streckenkosten berücksichtigt, die Tarife auf den Hauptstrecken aber niedriger sein werden als heute, ist es denkbar, daß die zu erwartenden Tariferhöhungen auf den Nebenstrecken u. U. zur Gänze durch die Tarifsenkungen auf den Hauptstrecken kompensiert werden. Man muß ja stets die Aufwendungen auf einen spezifischen Verkehrsmarkt abstellen, der durch den Transport eines bestimmten Gutes von A nach B gekennzeichnet ist. *Eine Aufhebung der Betriebspflicht ist im Falle eines selbstkostenorientierten Tarifsystems unbedenklich.* Unter den gegebenen Verhältnissen jedoch spricht der Umstand dagegen, daß das Verkehrsunternehmen durch die partiell noch bestehende Tarifgleichheit im Raum gar nicht in der Lage ist, einen echten Wirtschaftlichkeitsvergleich, mithin einen Vergleich seiner Kosten mit den erzielbaren Preisen anzustellen. Es wird daher mehr Nebenstrecken als defizitär ansehen als ökonomisch notwendig. Aus diesem Grunde ist es ebenfalls nicht möglich, eine Schadenersatzpflicht des Bundes zu begründen, wenn heute defizitäre Nebenstrecken weiterhin dem Betrieb offengehalten werden müssen. Es ist vielmehr zunächst notwendig, ein Tarifsysteem zu schaffen, das es erlaubt, die Kosten dieser Nebenstrecken in den Preisforderungen zum Ausdruck zu bringen.

Das Kernproblem der Vorschläge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn stellt die Forderung nach einer *Einschränkung der Tarifpflicht und der Tariföffentlichkeit* dar. Und hier scheiden sich nun in der Tat die Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstrebten „beschränkten Tarifautonomie“, von der die Stellungnahme des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn zu den Gedanken des Vorstandes in befürwortendem Sinne spricht, läßt sich kurz folgendermaßen umreißen: Rund 70% der Güter, nämlich jene, die zu Ausnahmetarifen befördert werden, sollen der *Genehmigungspflicht*, d. h. dem Hoheitsrecht des Staates entzogen werden. (Das gleiche gilt für Änderungen der Gütereinteilungen im Regeltarif und für die Einstufung bestimmter Güter in bestimmte Güterklassen.) Darüber hinaus soll der Bundesbahn das Recht auf *Sonderabmachungen* zugestanden werden, die lediglich einer Anzeigepflicht unterliegen, jedoch nicht mehr veröffentlicht werden. Erinnert man sich des Ausgangspunktes der Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, der „echten Wettbewerb“ forderte, um eine anhaltende Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen, so liegt die Vermutung nahe, daß hier nicht an einen arbeitsfähigen Wettbewerb, sondern an eine Konkurrenzordnung gedacht ist, die dem Prinzip des *laissez faire* bedenklich nahe kommt. Freilich ist diese Tendenz eines unbehinderten und stark wettbewerbsorientierten Verhaltens öffentlicher Unternehmungen häufig zu beobachten²⁶). Sie ist aus zwei Gründen im vorliegenden Falle jedoch als allgemein bedenklich zu beurteilen²⁷).

²⁵ So kann man beispielsweise daran denken, das Personalsteuersystem nach Ortsklassen abzustufen, unmitteldbare Ausgleichszahlungen an Gemeinden in Notstandsgebieten zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmitteldbare Entlastungen auch schwieriger zu realisieren sein, so sind sie jedoch in einer Wettbewerbswirtschaft systemgerechter als globale Entlastungen, wie sie die Tarifgleichheit im Raum bedeuten kann, deren praktischer Förderungswert zudem generell nicht als gegeben unterstellt werden kann.

²⁶ Vgl. hierzu die demnächst erscheinende Schrift von Hamm, W., Verhaltensweisen öffentlicher Unternehmungen, Schriftenreihe des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz.

²⁷ Vgl. zu diesen Überlegungen auch die Fragen, die Helfrich, P., Sanierung über eine Liberalisierung der Tarifpolitik?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 30 (1959), S. 135 ff., in diesem Zusammenhang aufwirft.

Die Delegation eines Teils der Tarifhoheit an die Deutsche Bundesbahn bedeutet eine *Aufspaltung der Kompetenzen*, die hinsichtlich ihrer Begrenzung sachlich nicht begründet werden kann. Daraus resultiert eine Unklarheit über das Ausmaß hoheitlicher Gestaltungsmöglichkeiten, inbes. hoheitlicher Korrekturmöglichkeiten, die auch mit dem Hinweis auf das Recht zu „tariflichen Auflagen“, das dem Herrschaftsträger weiterhin verbleiben soll, nicht ausgeräumt ist. Dieses Recht ist nämlich praktisch eine schwache Waffe gegen eine „Tariffortbildung“ der Deutschen Bundesbahn, wenn sich daraus Schadenersatzansprüche geltend machen lassen sollen, wird doch die Entscheidung über die Schadenersatzpflicht aller Voraussicht nach nicht ohne Zustimmung des Bundesfinanzministeriums zu fällen sein, das den Schaden ja letztlich bezahlen mußte. Die Folge sind neuerliche Kompetenzunklarheiten unter den Herrschaftsträgern. Daneben wird wahrscheinlich genau das Gegenteil von dem, was die Deutsche Bundesbahn anstrebt, nämlich „die Beförderungspreise schnell und beweglich den Gegebenheiten des Marktes, der Kosten- und Wettbewerbslage anzupassen“, eintreten: Beantwortet das Verkehrsministerium zum Beispiel eine ihm unerwünschte „Tariffortbildung“ mit Tarifaufgaben, die ihre Wirkungen neutralisieren sollen, so wird ein umständliches Untersuchungsverfahren eingeleitet werden müssen, das die ökonomischen Auswirkungen der Tarifaufgaben feststellt und evtl. eine Schadenersatzpflicht begründet. Wenn es aber nach den Vorstellungen des Vorstands letztlich nur darum gehen soll, das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, so wird man hierzu nicht gleich eine Teilamputation des Hoheitsrechts vorzunehmen haben, sondern die Modalitäten des Verfahrens selbst ändern müssen. Erst ein Mißlingen dieses Versuchs berechtigt nichts Forderung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an Bedenklichkeit nichts verliert, wenn man sich daran erinnert, daß dieses Unternehmen in der Lage ist, Marktmacht auszuüben und in seiner Tarifgebarung daher kontrolliert werden muß. Jedenfalls ist die *Statuierung einer Schadenersatzpflicht* eine juristisch denkbar unglückliche Forderung, die das unabhängige Gremium, das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare Aufgabe stellt. Sie ist deshalb unlösbar, weil die Schadensbemessung letztlich von den möglichen Reaktionen der Verkehrskunden auf eine Situation ohne tarifliche Auflagen abhängt. Würden sie z. B. bei einer von der Deutschen Bundesbahn angestrebten, aber durch die Verkehrspolitik verhinderten Tariferhöhung von der Schiene abwandern oder nicht? Wer kann hoffen, diese hypothetischen Fragen exakt zu beantworten, wo empirische Überprüfungen (etwa eine Befragung der Verkehrskunden) Ergebnisse zeitigt, deren Wahrheitsgehalt problematisch ist! Und wiederum bleibt nichts, als den einzigen Ausweg aus diesem Dilemma in einem rationalen Tarifsysteem zu sehen.

Die Forderung nach *Einschränkung der Tariföffentlichkeit* im Falle der *Sonderabmachungen* schließlich zeigt, daß hier offensichtlich das *Wesen eines arbeitsfähigen Wettbewerbs* mißverstanden wird. Funktionierender Wettbewerb fordert ohne Frage ein *Höchstmaß an Markttransparenz!* Anbieter wie Nachfrager müssen sich an Marktpreisen orientieren können, wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tendenzielle Senkung der Transportpreise auf die Grenzkosten des für die Befriedigung der Nachfrage gerade noch notwendigen kostengünstigsten Leistungsangebots, realisiert werden soll. Erst bei Preisöffentlichkeit können die Nachfragenden auf einem bestimmten Verkehrsmarkt aus dem Leistungsangebot die günstigsten, d. h. billigsten Leistungen auswählen, und erst auf diese Weise haben die Anbieter die Möglichkeit, im Vergleich ihres Preisangebots mit dem ihrer Konkurrenten Entscheidungen zu treffen, die Kosten- und

Preissenkungen zur Folge haben können. Preise sind in einer Wettbewerbswirtschaft die Signale für sachgerechtes unternehmerisches Verhalten. Es ist undenkbar, einen Teil dieser Signale der Öffentlichkeit der Märkte zu entziehen, ohne damit die kosten- und preissenkende Wirkung des Wettbewerbs und die durch ihn vermittelte bestmögliche Lenkung der Erzeugungsfaktoren nachhaltig zu stören. Wiederum tritt verschärfend der Umstand hinzu, daß diese Sonderabmachungen, bei denen es sich vernünftiger Weise nur um Preiszugeständnisse handeln kann, von einem Unternehmen durchgeführt werden, das über seine Ausgleichrechnung praktisch jeden Verkehr kurzfristig an sich heranziehen kann. „Die Bundesbahn betrachtet Sondervereinbarungen als eines der Mittel, die ihr eine Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen ermöglichen sollen. Sie will damit bestehenden Verkehr erhalten oder Neuverkehr gewinnen.“ Sie will zur Erreichung dieses Ziels die in ihrer Unternehmensgröße verbürgte Wettbewerbskraft in die Waagschale werfen, die sie bei einzelnen Marktoperationen gegenüber ihren Konkurrenten begünstigt²⁸⁾. Ein solches Verhalten führt ohne Frage nicht zu einer rationalen Verkehrsordnung, die den oben aufgezeigten Bedingungen genügen könnte.

Die Folgen dieses preiselastischen Verhaltens für die in Konkurrenz zu der Deutschen Bundesbahn stehenden Verkehrsunternehmer und das Gesamt der Verkehrskunden sind so schwerwiegend, daß damit die Grundlagen einer Verkehrsordnung zerstört würden. Man müßte dann nämlich dem Straßenverkehr und der Binnenschifffahrt ähnliche Freiheiten einräumen, wie sie in dem Recht zu Sonderabmachungen niedergelegt sind. Die Befreiung dieser beiden Verkehrsträger von ihren heutigen Bindungen führt, wie die Erfahrungen der dreißiger Jahre zeigen, ganz ohne Zweifel zu einer Situation der *cut-throat-competition*, die auch auf lange Frist keine Verkehrsordnung hervorbringen wird. Blicke also der andere Weg, einer Zusammenfassung der beiden Verkehrsträger jeweils in einem Zwangskartell, um ihnen damit die Möglichkeiten zu geben, ein der Deutschen Bundesbahn ebenbürtiges Marktgewicht im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten auszuspielen zu können. Daß ein solches Kartell in der Binnenschifffahrt wegen der Internationalität eines wesentlichen Teils ihrer Märkte unwirksam ist, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Greift man für den gewerblichen Straßenverkehr auf die Institution des RKB zurück, so müßte man dabei nicht nur die Tarifparität zwischen Schiene und Straße aufgeben, was an sich nicht zu bedauern wäre, sondern man müßte das Recht zu Sondervereinbarungen an das einzelne Straßenverkehrsunternehmen delegieren. Damit ist auch ein „arteigener“ Tarif praktisch nicht mehr wirksam.

Ein letzter Einwand: Die Verkehrsunternehmungen befinden sich in einem Verkehrssystem, dessen Kapazitäten voll entwickelt, d. h. auf die Befriedigung der Spitzennachfrage abgestellt sind, temporär gegenüber den Verkehrskunden in der schwächeren Marktposition. Immer wenn der Bedarf an Verkehrsleistungen eine volle Auslastung dieser Kapazitäten verhindert, tritt die Erscheinung auf, daß insbesondere sog. Großverlader die „Käufermarkt“-Situation rigoros ausnutzen. Die illegalen Festpreisunterbreitungen der jüngeren Vergangenheit sind nur unter dem Druck der Verkehrskunden zustande gekommen, die nunmehr, d. h. nach Aufgabe des Festpreissystems im Rahmen der Sonderabmachungen, ohne jeglichen Zweifel versuchen werden, die Verkehrsträger

²⁸⁾ Daß gegenüber der Motivierung, damit „auch zugunsten des Mittelstands“ wirksam zu werden, einiger Skeptizismus angebracht ist, hat Helfrich, a.a.O., S. 143, am Beispiel der Sonderabmachungen der SNCF im Jahre 1956 einleuchtend nachgewiesen. Bei Sonderabmachungen kann es sich ökonomisch vernünftigerweise immer nur um Mengenrabatte handeln, für die die Bezugs- und Absatzmengen selbst des industriellen Mittelstands wohl nur sehr selten in Frage kommen werden.

gegeneinander auszuspielen. Dieses Verfahren ist wettbewerblich durchaus legitim, wenn dieser Wettbewerb institutionell zugelassen ist. Bedenken erheben sich nur dagegen, daß dann die sachgerechte Preisuntergrenze, die langfristigen Grenzkosten, auf einzelnen Verkehrsmärkten langfristig unterschritten werden kann.

Faßt man diese Gedanken zusammen, so kommt man zu einer Ablehnung der Forderungen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn. Den Zielsetzungen „echter Wettbewerb und größere Möglichkeiten, sich marktwirtschaftlichen Erfordernissen anpassen zu können“ sollte man ohne weiteres beipflichten. Die Wege, die der Vorstand vorschlägt, führen jedoch nicht zu einer Verkehrsordnung, die gegenüber der heute gewiß sehr unvollkommenen Ordnung irgendwelche Vorzüge hätte. Im Gegenteil: Bestehende Ordnungsformen werden dadurch wahrscheinlich aufgelöst werden.

Es ist offensichtlich ein Mißverständnis dessen, was man unter einem echten Wettbewerb zu verstehen hat, das diesen Gedanken zugrunde liegt, und es ist ebenfalls ein Irrtum zu meinen, „kaufmännische Betriebsführung“ sei abhängig von „Preisheimlichkeit“. Insoweit die Nichteinhaltung der Festpreise der anderen Binnenverkehrsträger die Deutsche Bundesbahn zu dem Wunsch nach Teilautonomie in ihrer Tarifgebarung veranlaßt haben mag, sollte man strengere Kontrollinstitutionen schaffen, nicht jedoch aus dieser nicht-legitimen Preiselastizität, für die es freilich Beispiele bei allen Verkehrsträgern gibt, diese Konsequenzen ziehen. Man darf ebenfalls die Absicht der Deutschen Bundesbahn, Sonderabmachungen „nur“ zu „treffen“, „wenn sie unter Berücksichtigung der Selbstkosten eigenwirtschaftlich vertretbar sind“, als durchaus redlich und ernst gemeint, akzeptieren. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kostenrechnung, in der das Ermessen bei der Abgrenzung zwischen Durchschnittskosten und kurzfristigen Grenzkosten eine nicht unbedeutende Rolle spielt, eigenwirtschaftlich vertretbar? Und schließlich: Wer gibt eine Garantie, daß die Sondervereinbarungen nicht doch irgendwann zu einem Tarifdumping führen werden? Welcher Unternehmer ist vor der Versuchung sicher, Marktmacht, die ihm kraft Unternehmensgröße auf bestimmten Märkten zukommt, nicht auszunutzen? Die Gedanken des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn scheinen uns aus diesen Gründen kein gangbarer „neuer“ Weg für unsere Verkehrspolitik.

* *

Das Gutachten zu einer Neuordnung des Tarifkoordinierungs-, Tarifgenehmigungs- und Tariffestsetzungsverfahrens sowie zur Lockerung des Tarifzwangs möchte offensichtlich gewissen Bedenken hinsichtlich der Abgrenzung der Teilautonomie Rechnung tragen²⁹⁾. Was die Genehmigungspflicht anlangt, so wird von Ausnahmetarifen gesprochen, „die eine besonders weitreichende wirtschaftliche Bedeutung haben.“ Welches ist nun aber das Kriterium für Verkehrsmärkte besonders weitreichender Bedeutung? Die Höhe der Einnahmen, die für Bundesbahn und gewerblichen Straßenverkehr in einem Jahr aus diesem Tarif fließen. Den Verkehrsmärkten kommt also eine wirtschaftliche Bedeutung zu, wenn die Einnahmen 45 Mill. DM im Jahr übersteigen. Welche ökonomische Begründung gibt es für dieses Kriterium? Offenbar keine. Ist es gleichgültig, ob diese 45 Mill.

²⁹⁾ Es befaßt sich darüberhinaus mit einem vereinfachten Koordinierungsverfahren durch eine ständige Koordinierungskommission, das hier ebenso wie die Frage, inwieweit überhaupt eine Tarifkoordinierung bei einer rationalen Tarifordnung notwendig sein wird, nicht erörtert werden soll. Es ist keine Grundsatzfrage.

DM in wenigen Hauptverkehren oder durch viele kleine und verzweigte Verkehrsleistungen erlöst worden sind? Ist damit irgendetwas über die Wettbewerbsbeziehungen auf diesen Märkten gesagt? Ist es unerheblich, welchen Anteil der gewerbliche Güterkraftverkehr an diesen Erlösen hat? Zu der letzten Frage ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. für die Deutsche Bundesbahn 35 Mill. DM, für den gewerblichen Güterkraftverkehr 5 Mill. DM im Jahr, so besteht das Recht zur Tariffortbildung ohne Genehmigung. Ökonomisch kann es sich dabei nur um eine Tarifänderung handeln, die es der Deutschen Bundesbahn ermöglicht, durch Preiswettbewerb, eine realistischer Weise relativ konstante Nachfrage vorausgesetzt, Verkehrsmengen einem anderen Verkehrsträger wegzukommen. Und in der Tat erstrebt sie ja, vor allem durch die Sondervereinbarungen, u. a. „Neuverkehr“ zu „gewinnen“. Gelingt dies etwa dadurch, daß die anderen Verkehrsträger nicht in der Lage sind, den Preiswettbewerb auf Dauer aufzunehmen, so ist es denkbar, daß sie trotz Tarifsenkung soviel Mehreinnahmen durch zusätzlichen Verkehr erhält, daß die Einnahmegrenze von 45 Mill. DM überschritten wird. Retrospektiv stellt sich also heraus, daß die genehmigungsfreie Tariffortbildung gar nicht zulässig war. Man wird die Genehmigungsfreiheit im folgenden Jahr wieder rückgängig machen müssen, ohne damit den Schaden, den andere Verkehrsträger erlitten haben, ausgleichen zu können. Zudem wird ein hoheitlicher Genehmigungsakt die Tarifsenkung wieder rückgängig machen müssen, sofern das Verkehrsministerium zuvor mit der Tariffortbildung nicht einverstanden war, jedoch keine Möglichkeit hatte, sie über die Genehmigungspflicht zu versagen. Wie aber werden die Verkehrskunden auf diese Tarifsicherheit reagieren? *Difficile est...*

Im Gutachten wird offenbar dieser Mangel an Folgerichtigkeit erkannt; denn es findet sich in ihm die bemerkenswerte Feststellung, „daß dieser von ihm empfohlenen Regelung entgegengehalten werden kann, daß sie pauschal ist und daß sich auch unter den danach nicht unter die Genehmigungspflicht fallenden Ausnahmetarifen solche mit besonders weitreichender wirtschaftlicher Bedeutung (sic!) befinden können“. Diesem Einwand gegenüber weist der Sachverständigenausschuß darauf hin, daß „jeder wie auch immer gearteten Abgrenzung zwischen genehmigungspflichtigen und anzeigespflichtigen Ausnahmetarifen der Nachteil einer pauschalen Regelung anhaften wird“. Dieser Nachteil sei jedoch in Kauf zu nehmen, da „der Unterscheidung zwischen genehmigungspflichtigen und anzeigepflichtigen Tarifmaßnahmen bis zu einem gewissen Grade nur verfahrensmäßige Bedeutung“ zukomme. Soll doch der Bundesverkehrsminister auch in Zukunft „durch Auflagen... auf anzeigepflichtige Tarifmaßnahmen Einfluß nehmen“ können. Was aber heißt „bis zu einem gewissen Grade“? Und schließlich: Auch der Sachverständigenausschuß stimmt einer Schadenersatzpflicht des Bundes zu, wobei die Bundesbahn „so gestellt werden“ soll, „wie sie nach einer glaubhaften Darstellung in ihrem Ergebnis mit ihren Einnahmen und Ausgaben stehen würde, wenn ihre Tarifanträge genehmigt oder die Auflagen nicht gemacht worden wären“. Zur Problematik einer Glaubhaftmachung hypothetischer Einnahmen ist oben Stellung genommen worden. Bedenkt man folgenden möglichen Fall, so zeigt sich die Fragwürdigkeit des Vorschlags: Wenn ein Unternehmen Verdrängungswettbewerb treiben will, indem es mit Kampfpreisen auf dem Markt aufzutreten beabsichtigt, so kann es ihm gelingen, nach der Verdrängung der Konkurrenten die ganze oder den wesentlichen Teil der Nachfrage auf sich zu verschieben, und durch Preiserhöhungen, die ihm seine nunmehr errungene marktbeherrschende Stellung erlaubt, den zuerst hingenommenen Verlust wieder auszugleichen, ja überzukompensieren. Es ist dies (neben anderen) der typische Oligopolfall, den Bowley

untersucht hat³⁰⁾. Daß ein solches Marktverhalten der heute herrschenden Vorstellung von geordneten Märkten diametral entgegengesetzt ist, darf hier als gewiß unterstellt werden. Wenn nun die Verkehrspolitik durch tarifliche Auflagen dieses Verhalten zu neutralisieren versucht, so ist es denkbar, daß das Unternehmen bei langfristiger Rechnung der Ausgaben und erwarteten Erlöse einen Verlust glaubhaft machen wird, der mangels besserer Prognosemöglichkeiten von der Tarifaufsichtsbehörde akzeptiert werden muß. In der Folge erhält das Unternehmen einen Ausgleichsbetrag, der unschwer als Belohnung für ein erzwungenermaßen unterlassenes, ordnungsfeindliches Verhalten, ein Verhalten also, das den herrschenden Vorstellungen von der Ordnung der Wirtschaft widerspricht, gedeutet werden kann. Es sei betont: Es ist hier ein möglicher Fall erörtert. Wie aber läßt sich beweisen, daß er nicht Realität werden kann?

Auch hinsichtlich der Sonderabmachungen sind in dem Gutachten Bedenken zu vermerken, und es wird von einem „Mißbrauch des Sonderabmachungsrechts“ gesprochen. Man glaubt, diesen möglichen Mißbrauch verhindern zu können, wenn eine Anzeigepflicht es der Aufsichtsbehörde erlaubt, die Abmachungen zu überwachen, und zwar in dem Sinne, daß

- „die Sonderabmachungen die Bewegungsfreiheit eines Vertragsbeteiligten oder anderer nicht unbillig einschränken;
- die Sonderabmachungen dem Verbot des ruinösen Wettbewerbs unterliegen;
- das Sonderabmachungsrecht zunächst nur auf Zeit eingeführt wird“.

Zum ersten Punkt wird auf das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. 7. 1957 hingewiesen, seine Auslegung für den vorliegenden Fall soll jedoch der Aufsichtsbehörde vorbehalten bleiben. Der Absicht nach geht es u. a. um einen „gewissen Schutz der konkurrierenden Verkehrsträger“, der über das Verbot „unbilliger Einschränkung der wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit“ hinausgehen soll, um „ruinösen Wettbewerb“ zu vermeiden. „Ruinöser Wettbewerb“ ist dann gegeben, wenn „sich aus einer Sonderabmachung für einen konkurrierenden Verkehrsträger mit großer Wahrscheinlichkeit existenzvernichtende Auswirkungen ergeben würden“.

Zunächst scheint die Aufsichtsbehörde hier überfordert zu sein. Wie kann sie beurteilen, welche Wirkungen eine genehmigungsfreie Tariffortbildung bzw. eine Sonderabmachung auf die Konkurrenten hat? Ein solches Urteil kann offenbar nur der Unternehmer selbst, der seine Möglichkeiten der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles „beweisen“, und das LSÖ-Denken ist dem Zwang zur Produktivitätssteigerung noch nie sonderlich förderlich gewesen. In der Wirklichkeit wird die Aufsichtsbehörde (vgl. das Verfahren der ICC in den USA) darauf angewiesen sein, daß man sie auf Diskriminierungen und unbillige Behinderungen aufmerksam macht, damit sie tätig werden kann. Wenn nun keine Preisöffentlichkeit besteht, so werden die benachteiligten Konkurrenten u. U. zwar bald feststellen, daß sie Verkehr verlieren. Es wird für sie auch kein Geheimnis sein, wodurch dieser Nachfragerückgang verursacht worden ist, ohne daß sie jedoch die Sonderabmachungen kennen. Kann man aber die Aufsichtsbehörde mit der Feststellung, daß man Verkehrsmengen verloren hat, dazu veranlassen, tätig zu werden? Offenbar nicht! *Wo kein Kläger, da kein Richter*. Die Möglichkeiten eines Eingriffs mit dem Ziele, eine günstige Lenkung der produktiven Kräfte im Verkehr zu erreichen, sind demnach als sehr gering zu beurteilen.

³⁰⁾ Bowley, A. L., *Mathematical Groundwork of Economics*, London 1923.

Ein letztes: Für den Begriff des „ruinösen Wettbewerbs“ wird eine Interpretation gegeben: „existenzvernichtende Auswirkungen“. Wann ist die Existenzbedrohung feststellbar? Häufig doch erst, wenn der Fall *akut* geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Unternehmer trotz Ausnutzung der ihm gegebenen Rationalisierungsmöglichkeiten den Wettbewerb aufgeben mußte. Ein „Nachweis“ einer zu erwartenden existenzbedrohenden Situation ist immer ungemein problematisch, wie die Erfahrungen mit Denkschriften, Protesttelegrammen und den Gesprächen in den Lobbies und den Salles des *pas perdus* gezeigt haben³¹⁾. Schließlich aber: Soll jedes Verkehrsunternehmen, dessen Existenz bedroht ist, erhalten werden? Die Spielregeln einer auch sozial gesteuerten Marktwirtschaft kennen *keine Unternehmenskonservierung à tout prix*, wie sie in diesen Gedanken zum Ausdruck kommt. Diese Wirtschaftsverfassung ist aber die Realität, von der man ausgehen muß. Unternehmer, die Fehlinvestitionen vorgenommen haben oder nicht in der Lage sind, dem technischen Fortschritt bei gleichen ökonomischen Bedingungen des Rahmens, innerhalb dessen sie wirtschaften, zu folgen, werden in aller Regel die Konsequenzen aus diesem im Hinblick auf den Wettbewerb *nicht sachgerechten Verhalten* zu ziehen haben, wenn man nicht die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung in einen statischen Verlauf zwingen will.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß das Sachverständigengutachten im Grunde viele der hier vorgetragenen Bedenken teilt, dann aber versucht, den Wünschen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn in einer Kompromißform gerecht zu werden. Die vorliegenden Vorschläge haben jedoch eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Versuch, die Quadratur des Zirkels zu lösen. Sie sind dem Ziel der Herstellung und Sicherung einer rationalen Verkehrsordnung im vorgenannten Sinne nicht adäquat. Auch sie vermochten sich nicht von der *mystischen Formel* zu befreien, daß Teilautonomie in der Tarifgebarung und partieller Verzicht auf Preisöffentlichkeit die Vorbedingung für ein kaufmännisches Verhalten und damit eine Besserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn sei.

Nun ist es freilich verständlich, daß der in den letzten Jahren angestaute Widerstand über unbestreitbar unzulängliche und oft nicht eben sachliche Tarifkoordinierungsverfahren, überholte Bindungen u. a. m. eines Tages akut werden mußte. Aber die hier vorgeschlagenen Wege der Verkehrspolitik sind doch offenbar nicht die einzigen, die man ins Auge fassen kann. Es ist nicht recht verständlich, warum man nicht auf den naheliegenden Gedanken kam, *anstelle der Flucht in eine nicht richtig verstandene Freiheit* das anzuraten, was geboten scheint: Nämlich ein *zeitgemäßes Tarifsystem* zu fordern, das *selbstkostenorientiert*, wie oben gezeigt, der Deutschen Bundesbahn die Möglichkeit gibt, bei Öffentlichkeit der Tarife und einem allerdings schnell und reibungslos funktionierenden Genehmigungsverfahren in einem *fairen, d. h. arbeitsfähigen Wettbewerb* ihre Leistungsfähigkeit zu entfalten und damit in Abstimmung mit der Leistungsfähigkeit der anderen Binnenverkehrsträger eine solche Verkehrsteilung zu erzielen, die mit Recht als optimal bezeichnet werden kann. Ein derartiges Tarifsystem, das eine *Fortentwicklung der Mengenstaffel* und *an den langfristigen Grenzkosten der spezifischen Verkehrsleistungen orientierte Tarife* aufweisen müßte, dürfte den Bestrebungen dieses größten und ohne Frage wichtigsten Verkehrsträgers unserer Volkswirtschaft nach

³¹⁾ Vgl. hierzu die Bemerkungen von Schmölders, G., Finanzpolitik, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1955, im § 26 „Der vorparlamentarische Raum“, sowie die dort angeführte Literatur; dazu: Eschenburg, Th., Herrschaft der Verbände? Stuttgart 1955.

größerer Wirtschaftlichkeit eher Rechnung tragen und zugleich die erwünschte Verkehrsordnung verwirklichen helfen als die erörterten Vorschläge, die eine *Unklarheit des Herrschaftsbereichs* und darüber hinaus eine faktisch weitgehende *Beschränkung der herrschaftlichen Kontroll- und Einwirkungsmöglichkeiten* heraufbeschwören.

Es sei der Hoffnung Ausdruck verliehen, daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzuweisen, daß sich diese kritischen Bemerkungen *nie ad personam*, immer nur ad rem richten. Es sei dennoch gesagt, da fruchtbare Diskussion nur möglich ist, wenn man zwischen der Person und der Sache unterscheidet. Angesichts der ungemein wichtigen Aufgabe, nach zeitgemäßen Wegen der Verkehrspolitik da zu suchen, wo ihre Mittel — der Tradition verhaftet — einer produktivitätsfördernden Verkehrsordnung nicht mehr entsprechen, schien es geboten, diese kritischen Anmerkungen in aller Deutlichkeit darzulegen. Dabei gilt auch hier freilich das, was *Marc Aurel* in seinen Selbstbetrachtungen schreibt: „Wenn mich jemand widerlegen und überzeugen kann, daß meine Ansicht oder mein Tun nicht richtig ist, werde ich mit Freuden meinen Standpunkt ändern. Denn ich suche die Wahrheit, von der noch niemals jemand geschädigt wurde. Schaden erleidet ja nur der, der in seinem Irrtum und Unverstand verharret.“

„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 beeinflusst als diejenigen der walddahnen 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 Möbeltarife 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 tarifieren Möbel nach der neuen Regelklasse A/B. Lediglich Sitzmöbel

*) Fortsetzung des Aufsatzes „Kostenechte“ Wertstaffel? in Heft 2 (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 Eisenbahngütertarifpolitik unter besonderer Berücksichtigung ihrer standortpolitischen Bedeutung, Freiburger Dissertation 1955, S. 156.

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 Deckwagenszuschlag 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 beziehen 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 die gleichen Waren her. Aus Gründen der Vereinfachung wird unterstellt, daß es sich hierbei um einen Schrank in Sperrholzausführung mit Eiche furniert handelt²⁾. Das Gewicht des Schrankes einschließlich Verpackungsverschlages 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

| | | |
|-------------|--|---------------|
| Schrank | 173 kg Kl. B (15 t) incl. Deckwagenszuschlag | 564 Pf = 100 |
| Schnittholz | 187 kg Kl. E (15 t) | 340 Pf = 60,3 |

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 Kleinformen handelt, bezieht der Möbeleinzehändler 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-

²⁾ Der zugrundegelegte Schrank hat folgende Maße: Breite 180 cm, Höhe 180 cm, Tiefe 55 cm.

³⁾ Alle Angaben sind entnommen Faist, L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Transportkosten, Freiburger Dissertation 1955, S. 94, S. 111.

hebliche Luftgewichte bezahlt werden⁴⁾. Die Ständige Tariffkommission legte ihren Frachtberechnungen für Möbel stets nur 5-t-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 t. Überträgt man diese Angaben auf das oben angeführte Beispiel, so ergibt sich nachstehender wirklichkeitsnaher 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 Möbeln durch. Aus diesen Unterlagen ergibt sich, daß vom gesamten Verkehrsaufkommen der 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 allerdings nur um Möbel der Klasse A, nach welcher aber 1925 nicht weniger als 2/3 aller Möbeltransporte abgewickelt wurden. 1954 stellte die Eisenbahndirektion Nürnberg für die Beförderung von Polstermöbeln monatlich 300 Güterwagen zur Verfügung. Hiervon waren 292 Stückgutwagen⁸⁾. Von den Möglichkeiten der Sammelladungsverkehre der Spediteure 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⁾ 11. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission am 30. März 1925 in Heidelberg, S. 45 und Anlage 11, sowie S. 58/63.
⁷⁾ 19. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereinteilung am 3. und 4. März 1927 in Stuttgart, S. 159.
⁸⁾ 122. Sitzung der Ständigen Tariffkommission am 9. Juli 1954 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 Frachtstückgut 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 Verbraucherzentrum ansässige Möbelfabrik hatte damit gegenüber ihrem walddahen Konkurrenten einen Frachtvorsprung 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 entfielen, war die konsumnahe Fabrik in der Lage, bis zu 20 % höhere Löhne 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 | | | |
| Versandkosten des Schrankes | 173 kg | 280 km | 755 Pf |
| II. Die konsumnahe Fabrik | | | |
| Bezugskosten für Schnittholz | 187 kg | 400 km | 340 Pf |
| 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 | 1936 |
| Schrank | 173 kg | 683 Pf = 100 |
| Schnittholz | 187 kg | 247 Pf = 36,2 |
| | | 972 Pf = 100 |
| | | 340 Pf = 35 |

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 Kilometertarif angewandt wurde. Dieses Ergebnis war in erster Linie den Wandlungen der Stückguttarifung 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 erste mit ihren hohen Frachtsätzen galt für eichenfurnierte 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 Regel-tarifklasse 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 konsum-nahen 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 Faißt mit Recht betont, das Ergebnis eines in den Grundzügen schon vor Jahrzehnten abgeschlossenen Ent-wicklungsprozesses dar⁹⁾.

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

Über die Auswirkungen der seit 1950 erfolgten Zusammenpressung der Wertstaffel und des neuen allgemeinen Ausnahmetarifes 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 1959

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:

| | | |
|--------------------|---------------|---------------------|
| | 1936 | 1959 ¹⁰⁾ |
| 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 Eisenbahngüter-tarifs 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 erheb-lich 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 wurden unzerlegte Stühle aus Buchenholz gewählt. Dies deshalb, weil vor und nach dem ersten Weltkrieg die Stückgutfrachten für unzerlegte Stühle nach dem 1 1/2-fachen des wirklichen Gewichts berechnet wurden. Die Bundesbahn verzichtet allerdings auf die Erhebung des Sperrigkeitszuschlags, wenn die Stücke mindestens zu vieren 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 15-t-Sätzen des AT 1 B 1 ausgegangen. Weder die Forstwirtschaft noch die Holz be- und verarbeitende Industrie zogen aus der am 1. Februar 1958 eingeführten 20-t-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 100 kg Abfertigungsgebühr. Für Schnittholz galt der AT 1 mit 3 Pf je tkm Streckenfracht und 12 Pf je 100 kg Abfertigungsgebühr. Für unzerlegte Stühle als Endprodukt berechneten 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 von Stühlen erfolgte 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 Möbeldindustrie“, 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 Eisenbahngütertarif 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 Tariffdifferenzierung 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 *Faißt* hervorhebt, seit Jahrzehnten „mehr oder weniger mit den Holzbezugsgebieten, und das sind gleichzeitig die Ballungszentren der Bevölkerungsverteilung zusammen¹⁵⁾. *Faißt* macht hierfür ausschließlich die Werttarifizierung 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. *Faißt* übertreibt, 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 *Faißt* vertretene Auffassung, daß, was die Möbelindustrie angeht, denjenigen Landesteilen eine tarifpolitische Begünstigung zuteil wurde, „die frühzeitig starken Ballungstendenzen unterlagen und heute eine große Bevölkerungs- und Industriedichte aufweisen“¹⁸⁾, nicht für zutreffend. Die großen Möbelproduktionszentren befinden sich weder in Großstädten noch in Ballungsz-

¹³⁾ *Ilse*, a.a.O. S. 72.

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

¹⁵⁾ *Faißt*, a.a.O. S. 55. ¹⁶⁾ *Faißt*, a.a.O. S. 177. ¹⁷⁾ *Faißt*, a.a.O. S. 177 und S. 185 ff. ¹⁸⁾ *Faißt*, a.a.O. S. 189.

räumen. Sieht man von der Herstellung von Luxus- und Individualmöbeln ab, so handelt es sich bei der deutschen Möbelindustrie um eine typische Klein- und Mittelstadtindustrie. Die Bundesrepublik verfügt über zwei Konzentrationsgebiete der Möbelindustrie. Das eine von ihnen ist Baden-Württemberg. Der Schwerpunkt der Möbelerzeugung dieses waldreichen Landes ist Nord-Württemberg. Das zweite wesentlich größere einheitliche Möbelproduktionszentrum hat sich im östlichen Westfalen und Lippe sowie in den zu Niedersachsen 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 $\frac{1}{4}$ auf Norddeutschland und $\frac{3}{4}$ auf Süddeutschland.

Da die ostwestfälischen Eisenbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover angehören, ist der Möbelversand der Direktion Münster relativ gering. 1925 entfielen von den Möbeltransporten beider Direktionen (40 850 t) 85 % 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 $\frac{2}{3}$ 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 = | 23,1 % |
| Bayern | 13 400 t = | 12,5 % |
| Übriges Süddeutschland | 15 500 t = | 14,4 % |
| 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 trocknet, ist im langgestreckten Sünteltal konzentriert. Zu der Krisenfestigkeit der Möbelindustrie

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 Industriereviere 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 Bedeutung²⁰⁾.“ Als typisch arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie sind die wenigen hundert Großbetriebe der Möbelindustrie auf den Absatz nach sämtlichen Ländern der Bundesrepublik angewiesen²¹⁾. Holzvorkommen allein sichern der 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“ befindet²³⁾. 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-Horn 1951, S. 163 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 Bayrische 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 Faißt 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 Verschiebungen 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 Möbelbaugesbietes. 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 |

Faißt 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 Faißt die Bedeutung des Arbeitsfaktors für den Standort der Möbelindustrie in Baden-Württemberg und 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 Bayrischen Wald hergestellt werden. Auf die unterschiedlichen Stammeseigenschaften ist es auch zurückzuführen, daß die zurückverarbeitende 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 Sägerei (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 = 5,1% d. industriellen Produktion |
| Oberpfalz=Kelheim | 26,0 Mill. DM = 2,2% d. industriellen Produktion |

²⁵⁾ Faißt, a.a.O. S. 192.

²⁶⁾ Faißt, a.a.O. S. 131.

²⁷⁾ Faißt, 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 Möbelgewerbe 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 walddahnen 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 walddahnen Möbelindustrie Klagen über die Beeinträchtigung ihres Standortes durch die Wertstaffel der deutschen Eisenbahnen erhoben worden.

VII.

Der Einfluß der Entfernungsstaffel 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 Entfernungsstaffel bei allen Klassen des Normaltarifs wirkte sich auch auf die räumliche Ordnung der Möbelindustrie aus:

²⁸⁾ Landrock, a.a.O. S. 69.

²⁹⁾ Faißt, a.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 | 83,4 | 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 | 63,3 | 65,1 |
| 400 km | 79,6 | 69,2 | 69,2 | 64,2 | 84,6 | 71,9 | 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 | 43,6 |
| 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—Detmold sowie im niedersächsischen Bergland verdankte der Entfernungsstaffel der Reichsbahn eine Verbilligung ihrer Schnittholzbezüge aus Süddeutschland. Dagegen zog sie 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 vertikale Staffelfung der Stückgutfrachten hatte vielmehr seiner Meinung nach eine weitere Benachteiligung der zentrenfernen Betriebe zur Folge. Dies deshalb, weil, wie Faißt behauptet, die walddahnen 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 ausschlaggebender Grund war, bei der Bildung ihrer Gütertarife allgemein zur Anwendung des Prinzips der Entfernungsstaffel überzugehen. Was die Möbelindustrie anbelangt, wurde aber nach Faißt genau die entgegengesetzte Wirkung erzielt³⁰⁾. Es liegt somit eine der Klassenstaffel gleichgerichtete standortliche Wirkung vor³¹⁾. Scholtissek vertritt die Auffassung, daß die Entfernungsstaffel 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. 183.

³²⁾ Scholtissek, 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 % | 21,1 % | 4,3 % |

Der Anteil der Entfernungen über 500 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 500 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 waldreichen Sachsen und Thüringen die Möbelindustrie überwiegend arbeitsbetont ist. Die Rohstoff- und Absatzorientierung hat für die Möbelindustrie stets nur sekundäre Bedeutung.

Wegen ihrer höheren Versandweiten zogen die Möbelfabriken in Bayern, Württemberg und Baden aus der vertikalen Staffelung der Stückgutfrachten wesentlich mehr Nutzen als diejenigen in Rheinland-Westfalen und Niedersachsen. Auf diese Weise wurde die Verbilligung des Schmittholzbezuges 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 Staffelung³³⁾. 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 Staffelung der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entfernungsstaffel nicht anders als die Wertstaffelung 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 Zentralisierung entgegen, wenn die außerhalb der Bevölkerungszentren ansässige, gestreut vorkommende Material verarbeitende Industrie mangels anderer Produktionsvorteile auf den Absatz in nächster Nähe bzw. im eigenen

³³⁾ Willeke, R. J., „Entfernungsstaffel, Standortsstruktur und Produktivität“, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23 (1952), S. 134.

Teilraum beschränkt ist. Diesem Teil der Fertigwarenindustrie fügt der Staffeltarif 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 Möbelindustrie durch die Wertstaffel auf dem Wege über die Einstufung ihrer Güter in den Regeltarif nicht gelindert werden. Dagegen empfiehlt sich die Erstellung eines besonderen Ausnahmetarif für Stückgut zugunsten aller Möbelfabriken 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 Grundstreckenfracht für 100 km, lediglich eine sehr stark ausgeprägte Entfernungsstaffel zu gewähren. Der Verf. erblickt hierin ein wirksames Mittel zum Ausgleich der Benachteiligung der süd- und südwestdeutschen Möbelindustrie durch die Wertstaffel. Zugleich erwartet er von dieser Maßnahme eine teilweise Rückverlagerung von Möbeltransporten auf die Schiene. Die für die Behandlung der Holzausnahmetarife zuständige Tarifkommission vom 9. Juli 1954 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 Mengensstaffel auf den Standort der Möbelindustrie

Faißt ist davon überzeugt, daß in der Möbelindustrie eine der historischen Entwicklung entgegengesetzte Standortbildung erfolgt wäre, wenn die Eisenbahnen zur Zeit der Entstehung der modernen Möbelfabriken 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 Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgut (zu 5000 und 10 000 kg) unterschied. Es folgten 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⁾ Faißt, a.a.O. S. 189, 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 10 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 (Abfertigungsgebühr 20 Pf). Für Schnittholz galt schon damals der AT 1 (3 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 erforderlich³⁶⁾. 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 vom echten Wagenraumsystem ausgehen. Der Spezialtarif des elsäß-lothringischen Tarifs vom 1. Juni 1875 war ein offenes Zugeständnis 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.

³⁶⁾ 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 zentrenahen 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 zentrenahen 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 wäre³⁷⁾. 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 Holzveredelung 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 verkehrshemmend 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-

³⁷⁾ Faißt, a.a.O. S. 189.

ladungsverkehr abzusehen und zugunsten geringwertiger Massengüter einen Spezialtarif einzuführen, der auch für Schnittholz Geltung gehabt hätte. Beim elsäß-lothringischen Wagenraumtarif 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 Bundesbahn mit 100 : 61 bei 200 km überhaupt noch eigenwirtschaftlich ist. Die Einteilung der Güter in Tarifklassen mit unterschiedlichen Frachtsätzen ist in gewissem Umfange kostengebunden. 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 Massengut³⁹⁾.

An sich kostet nach Spieß die Beförderung der gleichen Mengen- und Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eisenbahnunternehmer stets das gleiche⁴⁰⁾. 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, irrig⁴¹⁾.

Die von Faißt 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 würde⁴²⁾. Auf das Kräfteverhältnis zwischen der walddahen und peripher gelegenen Möbelindustrie und den zentrenahen 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 Tarifsysteem, für das Ulrich den Begriff „gemischtes Tarifsysteem“ gewählt hat, entwickelt zu haben⁴³⁾. Das gemischte System, aus dem der Reformtarif von 1877 hervorgegangen ist, hat schon bestanden, ehe der

³⁹⁾ Pirath, C., Verkehrswissenschaft und Verkehrsprobleme, in: Die Bundesbahn, 1950, Heft 3, S. 64.

⁴⁰⁾ Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941, S. 56.

⁴¹⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 31/32.

⁴²⁾ Faißt, a.a.O. S. 194 ff. Scholtissek, a.a.O. S. 151 ff. und 164 ff.

⁴³⁾ Ulrich, F., Das Eisenbahntarifwesen, Berlin und Leipzig 1866, S. 48 ff.

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

Nach den Feststellungen der Reichsbahn betrug 1925 der Anteil der Stückguttransporte am gesamten Inlandversand von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 %⁴⁴⁾. Von den der Reichsbahn zum Versand aufgegebenen Möbeln der Tarifklassen A, B und C entfielen nach den auf Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden Berechnungen des Verfassers im gleichen Jahr 89 % auf Stückgut⁴⁵⁾. 15-t-Sendungen kamen im Wagen- ladungsverkehr nicht vor. Soweit der Wagenladungsverkehr beim Möbelversand im Anspruch genommen wurde, handelte es sich so gut wie ausschließlich um Sendungen für die die Reichsbahn die 5-t-Nebenklassenzuschläge berechnete. Dabei mußte die Möbelindustrie z. T. erhebliche Luftgewichte in Kauf nehmen. Was hier für die Möbel- industrie 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 für sie geltenden Regeltarifklasse. Im allgemeinen entfallen vom gesamten Inlandversand der Fertigwarenindustrie über 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 Wagen- ladungsklasse für 15-t- bzw. 20-t-Sendungen, nur sehr bedingt ablesen.

Teure Stückgutfrachten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich kon- zentrierter Rohstoffe die dezentralisierende Wirkung der Wertstaffel ungemein. Um- gekehrt liegen die Verhältnisse bei gestreut vorkommenden Rohstoffen. Die Erhebung von Neben- unterschiedlicher Stückgut- und Wagenladungsfrachten und die Erhebung von Neben- klassenzuschlägen im Wagenladungsverkehr sind aber Tarifbildungsprinzipien des Wagenraumsystems und stehen in keinerlei ursächlichem Zusammenhang mit der Wert- tarifierung. Die von den deutschen Eisenbahnen bis 1950 angewandte Tariffifferen- zierung in der Form der Wertstaffel war nur zu einem Teil in den unterschiedlichen Kosten des Eisenbahntransportes je nach Art der aufgelieferten Güter begründet. Da- gegen handelt es sich beim Stückguttarif und den Nebenklassenzuschlägen um einen Bestandteil der grundsätzlich kostenorientierten Mengenstaffel. Dem steht nicht ent- gegen, daß die deutschen Eisenbahnen in Verkennung der standortpolitischen Bedeutung der kleinen Mengenstaffel auf die Erhebung kostengerechter Stückgut- und Neben- klassenfrachten 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 Beförderungs- kosten der geringwertigen Güter mitgetragen. Die bei der Beförderung hochwertiger

⁴⁴⁾ 10. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission am 3. und 4. März 1927, Anlage 4, S. 159.

⁴⁵⁾ 11. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tariffkommission zur Überprüfung der deutschen Güterein- teilung 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 abwerfen⁴⁵⁾. 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 vorkommendes 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 ausscheidet⁴⁶⁾. 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 Zuckerrfabriken u. s. f. in den Nachfragezentren, also im überbevölkerten Ballungsraum, optimale Standortbedingungen antreffen“⁴⁷⁾. 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“⁴⁸⁾. Die Belastung gestreut vorkommender Rohstoffe mit höheren Frachten als die aus ihnen erzeugten Endprodukte ist allerdings, wie *Scholtissek* ausdrücklich hervorhebt, unrealisierbar⁴⁹⁾.

Zu den Ausführungen *Scholtisseks* ist folgendes zu bemerken: Möbel gehören zu den sperrigen 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 Fracht-

⁴⁵⁾ *Tecklenburg, K.*, Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930, S. 53.

⁴⁶⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 69/70.

⁴⁷⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 79.

⁴⁸⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 156.

⁴⁹⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 165.

sätze 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 den Verfrachtkosten für unzerlegte Stühle und den Bezugskosten 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 beschränkt ist. Hieraus folgt eindeutig, daß die für den Wagenladungsverkehr der fern von den geltende 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 revierfernen Möbelfabriken 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 walddahnen Möbelfabriken⁵⁰⁾.

Faist und *Scholtissek* gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom in Wirklichkeit von keiner Eisenbahn jemals angewandten reinen Werttarifsystem aus. Für die unbestreitbare Beeinträchtigung der in den abgelegenen Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie durch den deutschen Eisenbahngütertarif war und ist aber nicht die Wertstaffel des Regeltarifs, sondern die kleine Mengenstaffel, d. h. die weitgehend nach Selbstkosten-

gesichtspunkten gebildeten Stückgut- und Nebenklassenfrachten, verantwortlich. Für *Faist* ist die heutige Standortverteilung der Möbelindustrie das Ergebnis einer gewissen tarifpolitischen Fehlentwicklung⁵¹⁾. Er wünscht den Übergang vom Klassifikationssystem zu einem standortpolitisch neutralen, d. h. nach den Kosten orientierten Tarifaufbau. Diesen Bedingungen wird seiner Meinung nach allein das Wagenraumsystem gerecht⁵²⁾.

Scholtissek spricht sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen der obersten und untersten Klasse der Wertklasse aus. Gleichzeitig empfiehlt er der Bundesbahn, von den Möglichkeiten differenzierter Entfernungs- und Mengenstaffeln reichsten Gebrauch zu machen⁵³⁾. Die Ausgestaltung der Mengenstaffel der Bundesbahn sollte nach französischem Vorbild erfolgen⁵⁴⁾. *Scholtissek* plädiert für marktgerechte Tarifstaffeln, die seiner Meinung nach mehr zur Standortauflockerung beitragen als die manipulierten Staffeln⁵⁵⁾.

⁵⁰⁾ *Ilse*, a. a. O. S. 107, *Landrock, W.*, a. a. O. S. 67/68.

⁵¹⁾ *Faist*, a. a. O. S. 196.

⁵²⁾ *Faist*, a. a. O. S. 195.

⁵³⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 166.

⁵⁴⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 165.

⁵⁵⁾ *Scholtissek*, a. a. O. S. 165.

Dennoch räumt Scholtissek ein, daß von der Mengenstaffel nicht anders als von der Wertstaffel sowohl dezentralisierende als auch ballende Wirkungen ausgehen. „Die Mengenstaffel wirkt bei Verarbeitung von örtlichem konzentriertem Material entballend, der Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material gegenüber ballend⁵⁶⁾).

Verf. glaubt, in seinem Aufsatz „Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik“ nachgewiesen zu haben, daß in Frankreich die Ersetzung des Werttarifsystems durch das Wagenraumssystem in einer Form erfolgte, die es der SNCF ermöglichte, den gemeinwirtschaftlichen Charakter ihres Gütertarifs weitgehend aufrecht zu erhalten⁵⁷⁾. Die abseits von den Kohlevorkommen und den Standorten der Eisenengewinnung gelegene Eisen verarbeitende Industrie erfährt durch das französische Wagenraumssystem 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. 14031 = 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 Wagenraumssystem würde die

⁵⁶⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 163.

⁵⁷⁾ 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 auf⁵⁸⁾. 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 darstellen⁵⁹⁾. Hiervon ist deshalb keine Rede, weil die Schnittholz- und Stammholztransporte keine Nutznießer der Tariffdifferenzierung 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 von Landsberg nach Berlin. 1930 berechnete die Elbeschiffahrt für Holz von Hamburg nach Dresden als Fracht RM 3,50 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 erklären⁶⁰⁾. Seit den letzten Vorkriegsjahren verloren aber auch die Möbelfabriken in den großen Binnenhäfen an Bedeutung.

⁵⁸⁾ Faißt, a.a.O. S. 59 und S. 198.

⁵⁹⁾ Ilse, a.a.O. S. 73/74.

⁶⁰⁾ Faißt, a.a.O. S. 199.

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 Tariffdifferenzierung angewandt, und zwar:

1. Die Wertstaffel
2. Die Entfernungsstaffel
3. Die kleine Mengenstaffel (Nebklassenzuschläge)

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 Mengenstaffel.

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 Tariffdifferenzierung 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 Tariffdifferenzierung sowohl dezentralisierende als auch ballende Wirkungen aus. Nur wenn alle Formen der Tariffdifferenzierung einschließlich der großen Mengenstaffel zum Einsatz kommen, werden bei der nach den Kosten orientierten Tariffdifferenzierung die dezentralisierenden Wirkungen überwiegen.

Von einer standortauflockernden Wirkung der Tariffdifferenzierung 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 Nebklassenfrachten, 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 13, 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-t- oder 10-t-Nebenkasse oder als Stückgut verschickt werden⁶²⁾. Helfrich erkennt auch die dezentralisierenden Wirkungen der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel an⁶³⁾. Als Tariffachmann übersieht auch Helfrich nicht, daß praktisch keine Eisenwaren und nur ganz wenige völlig frachunempfindliche 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-t-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⁾. Nachstehende 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 Mengenstaffel und der Entfernungsstaffel zu einem erheblichen Teil wieder ausgeglichen wurde. Bemerkenswerterweise wurde die auf den Frachtenschutz der Tariffdifferenzierung angewiesene Fertigwarenindustrie durch die mit einem Tarifumbau verbundene Tarifierhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der erneuten Zusammenpressung der Wertstaffel nicht geschwächt, sondern gestärkt.

Das Frachtspannungsverhältnis zwischen Stückgut und Klasse B bzw. A/B in 5-t- und 15-t- bzw. 20-t-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 | | | 35,7 |
| 1936 | | | | 53,7 |
| 1957 | 100 | 65,3 | 34,7 | 47,1 |
| 1959 | 100 | 84,3 | 54,0 | |
| | 100 | 71,4 | 46,0 | |
| | B bzw. A/B (Hauptklasse) | | | 39,2 |
| 1936 | | | | 58,1 |
| 1957 | 100 | 71,8 | 38,1 | 62,4 |
| 1959 | 100 | 91,3 | 58,5 | |
| | 100 | 94,7 | 61,0 | |

⁶²⁾ Helfrich, a.a.O. S. 163.

⁶³⁾ Helfrich, a.a.O. S. 171.

⁶⁴⁾ Helfrich, a.a.O. S. 170 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 |
| 1957 | 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 |
| 1957 | 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 | 33,0 |
| 1957 | 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 1957 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 Mengengruppen 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, begnügte sich die Bundesbahn bei den Entfernungen 400, 500 und 600 km mit einer Frachtsteigerung 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

⁶⁵⁾ „Gutachten zur Neugestaltung des Gütertarifs, erstattet von einem Sachverständigenausschuß“, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 17, Bielefeld 1957, S. 25.

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 Frachtschutz 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 rohstoffarmen 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 Mengengruppen 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 Mengengruppen werden die dezentralisierenden Wirkungen der Tariffdifferenzierung bei weitem überwiegen. Gleichzeitig wird die auf den DEGT beschränkte große Mengengruppen eine optimale Aufgabenteilung im binnenländischen Verkehr ermöglichen.

Die Verkehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr in der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie

VON DR. WALTRAUD STEINWEG, MÜNCHEN

Einleitung

Bei einem Rückblick auf die verkehrspolitische Diskussion der vergangenen Jahre fällt auf, daß die Auseinandersetzung fast immer gestützt auf praktische Erfahrung, auf wissenschaftliche Lehrmeinungen oder auch auf Interessenstandpunkte geführt wurde. Dagegen hat man sich bisher nicht immer darum bemüht, die für die eine oder andere Auffassung vorgebrachten Argumente auch statistisch zu untermauern. Diese Erscheinung ist sicher nicht zuletzt darin begründet, daß die vorhandenen statistischen Unterlagen noch manche Lücke aufweisen und noch viele berechtigte Wünsche offenlassen. Dennoch muß man die Frage stellen, ob man das zur Verfügung stehende Material nicht doch besser auswerten könnte. Diese Frage verdient deshalb besondere Beachtung, weil zwischen der Schärfe der Diskussion und der oft feststellbaren Unvereinbarkeit der Auffassungen einerseits und dem gelegentlichen Mangel an fundiertem Einblick in das tatsächliche Verkehrsgeschehen andererseits sicher ein direkter Zusammenhang besteht. Ein besserer Einblick in das Verkehrsgeschehen könnte daher u. U. zu einer Objektivierung der Diskussion und zu einer Entschärfung der Gegensätze beitragen.

Eine möglichst vollständige Auswertung der statistischen Unterlagen setzt eine solche Fülle von Einzel- und Kleinarbeit voraus, daß sie die Arbeitsmöglichkeiten eines einzelnen übersteigt. Es wäre daher zu wünschen, daß diese Aufgabe von möglichst vielen angefaßt wird und daß sich durch das Zusammentragen vieler Einzelsteine auf die Dauer ein wirklichkeitsnahes und zuverlässiges Bild des tatsächlichen Verkehrsgeschehens ergibt. Erfreulicherweise sind gerade in der letzten Zeit verschiedene verkehrsstatistische Untersuchungen bekanntgeworden¹⁾. Mit der nachfolgenden Untersuchung soll nun versucht werden, einen weiteren Stein zu einem Gesamtbild des Verkehrsgeschehens beizusteuern, und zwar soll die Verkehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr für die wichtigsten Versand- und Empfangsgüter der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie ermittelt werden.

I.

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie im Rahmen der gesamten bayerischen Wirtschaft

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie stellt ein typisches Beispiel einer „revierfernen“ Industrie dar. Gemeint ist damit ihre beträchtliche Entfernung vom Ruhrgebiet,

¹⁾ So z. B. die Studie über „Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr, dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes (Seidenfus, H. St. u. a.), Düsseldorf 1959 und Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur, Göttingen 1959.

die ja nur für solche Branchen von Bedeutung ist, die in größerem Umfang die standortgebundenen Erzeugnisse des Reviers, nämlich Eisen und Stahl und Kohle verarbeiten bzw. verbrauchen. Der obigen Feststellung von der Revierferne der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie könnte man allerdings entgegenhalten, daß zumindest ein Teil des verarbeiteten Rohmaterials von der bayerischen eisenschaffenden Industrie stammt. Dies ist zwar richtig. Infolge der einheitlichen Frachtbasis Oberhausen für Walzwerkmaterial stellen sich diese Bezüge frachtkostenmäßig jedoch genauso wie solche von der Ruhr. Die Revierferne der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie in Bayern in keiner Weise durch das Vorhandensein einer eisenschaffenden Industrie in Bayern in keiner Weise gemildert. Dagegen hat der Frachtausgleich für Eisen und Stahl der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie frachtkostenmäßig eine Erleichterung gebracht. Aufgrund dieses Frachtausgleichs werden zur Zeit 65 % desjenigen Frachtbetrages erstattet, der den Frachtbetrag für 220 km übersteigt. Dadurch wird die Revierferne zwar gemildert, jedoch keineswegs beseitigt.

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie nimmt im Rahmen der Gesamtwirtschaft Bayerns eine bedeutende Stellung ein. In ihr waren 1958 rund 7,5 % der gesamten Erwerbstätigen Bayerns beschäftigt. Bezogen auf die bayerische Industrie hervor. Sie Bedeutung der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie noch stärker hervor. Sie beschäftigte im Durchschnitt des Jahres 1958 annähernd 37 % der bayerischen Industriebeschäftigten. Der Anteil am gesamten Industrieumsatz betrug etwas über 33 %. (Zur bayerischen eisenverarbeitenden Industrie wurden dabei die Industriegruppen des Maschinenbaus, der Elektrotechnik, des Fahrzeugbaus, der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie, des Stahlbaus und der Feinmechanik und Optik gezählt.)

Im Hinblick auf die nachfolgende Untersuchung sei noch hervorgehoben, daß der Anteil der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie am gesamten Kohleverbrauch der bayerischen Industrie 1958 rund 7 % betrug. Darüber hinaus übt die eisenverarbeitende Industrie als Stromverbraucher mittelbar einen Einfluß auf den Kohlebedarf der Elektrizitätswerke aus. Infolgedessen ist noch von Bedeutung, daß die eisenverarbeitende Industrie 1958 mit rund 1,1 Mia kWh einen Anteil von 13,8 % am Stromverbrauch der bayerischen Industrie hatte.

II.

Die Verkehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr²⁾ bei den wichtigsten Empfangs- und Versandgütern der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie

1. Vorbemerkung

Die vorhandenen statistischen Angaben über den Güterverkehr von Eisenbahn und Kraftverkehr sind leider unvollkommen. So fehlen z. B. Angaben über den Nahverkehr auf der Straße völlig. Da im Kraftverkehr nur der Fernverkehr statistisch erfaßt wird, bei der Eisenbahn dagegen der Gesamtverkehr, fehlt es auch sehr häufig an einer vollen Vergleichbarkeit der Zahlen. Dies ist insbesondere in der Güterbewegungsstatistik der Fall, die die Hauptunterlage für die nachfolgenden Untersuchungen darstellt. Um dennoch eine gewisse Vergleichbarkeit zu erreichen, wurde bei den Zahlenangaben

²⁾ Unter Kraftverkehr wird in dieser Untersuchung stets der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkfernverkehr verstanden.

dieser Studie generell — und zwar bei Bahn und Kraftverkehr — der Lokalverkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke außer acht gelassen. Damit konnte ein Teil des Nahverkehrs der Bahn ausgeschaltet werden. Allerdings ist auch so noch keine volle Vergleichbarkeit gegeben, da auch über die Grenzen eines Verkehrsbezirkes hinweg Nahverkehr stattfindet, der aus den Zahlen der Bundesbahn nicht ausgeschaltet werden konnte. Die Angaben für die Bahn sind infolgedessen — und zwar insbesondere bei den beiden räumlich engen Verkehrsbezirken Nürnberg/Fürth und München — im Vergleich mit denen des Kraftverkehrs überhöht. Dies muß bei allen nachfolgenden Gegenüberstellungen berücksichtigt werden.

Die Tatsache, daß sich eine Untersuchung über die Verkehrsbedeutung der Verkehrsträger nur auf den Fernverkehr erstrecken kann, ergibt natürlich von vornherein ein unvollkommenes Bild. Man wird sich deshalb stets vor Augen zu halten haben, daß der Kraftverkehr erfahrungsgemäß gerade im Transport über kurze Entfernungen eine besondere Rolle spielt.

Bei der nachfolgenden Analyse der Verkehrsstatistik³⁾ für die wichtigsten Empfangs- und Versandgüter der eisenverarbeitenden Industrie ist weiterhin zu berücksichtigen, daß Verkehrsstatistik und Industriestatistik bedauerlicherweise sehr wenig aufeinander abgestimmt sind. So stimmt die Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungsstatistik nicht mit der Abgrenzung der Erzeugnisse nach der Industriestatistik überein. Außerdem enthalten die Verkehrszahlen alle Transportvorgänge ohne Berücksichtigung der Tatsache, wer Empfänger oder Versender ist. Man kann daher sowohl die Bezüge an Roh- und Hilfsstoffen wie auch die Versandmengen der Fertigerzeugnisse der eisenverarbeitenden Industrie nur cum grano salis mit denen der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie gleichsetzen. Insbesondere soweit üblicherweise der Handel in stärkerem Maße zwischengeschaltet wird, ist eine Übereinstimmung nicht gegeben. Noch viel weniger ist es möglich, bei den Gütern, die auch von anderen Branchen in größerem Maße verbraucht werden (wie z. B. Kohle), die Verbrauchsmengen der eisenverarbeitenden Industrie herauszuschälen. Hier kann man nur die Verkehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr für das betreffende Gut insgesamt herausstellen und muß im übrigen annehmen, daß sich bei den Transporten dieser Güter für die eisenverarbeitende Industrie im Durchschnitt ähnliche Relationen ergeben wie insgesamt.

2. Analyse der Transportverhältnisse im Bezug

Die wichtigsten Empfangsgüter der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie sind Walzwerkserzeugnisse und Guß. Außerdem entfällt ein mehr oder weniger großer Anteil am Empfang der Gütergruppen Kohle, Maschinen und Apparate und NE-Metalle und Metallwaren auf die eisenverarbeitende Industrie.

Bei den einzelnen Gütergruppen ergeben sich für 1955 — das letzte Jahr, für das die statistischen Angaben vollkommen vorliegen — folgende Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Empfang⁴⁾:

a) Stab- und Formstahl

Die Empfangsmengen, die die Güterbewegungsstatistik bei diesem Gut ausweist, dürften überwiegend der eisenverarbeitenden Industrie und der Bauwirtschaft als weiterem

³⁾ Quelle: „Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Jahre 1955“, hrsg. vom Statistischen Bundesamt, und „Die Güterbewegung im Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1955“, hrsg. vom Statistischen Bundesamt.
⁴⁾ Alle Zahlen beziehen sich auf den Empfang aus anderen Verkehrsbezirken der Bundesrepublik. Der grenzüberschreitende Verkehr sowie der Verkehr mit Berlin, dem Saargebiet und der Ostzone sind nicht berücksichtigt.

wichtigen Verarbeiter zugeflossen sein, und zwar teils direkt, teils mit Zwischenschaltung des Handels⁵⁾. Leider ist nicht bekannt, wie sich die Mengen auf die beiden Verarbeitergruppen Industrie und Bauwirtschaft aufteilen. Infolgedessen kann man nur die Verkehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr für alle Transporte dieses Gutes feststellen.

| | Gesamtempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 94 163 | 45,4 | 54,6 |
| Ober- und Mittelfranken | 70 230 | 53,5 | 46,5 |
| Nürnberg und Fürth | 118 437 | 63,0 | 37,0 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 40 552 | 38,6 | 61,4 |
| Oberbayern | 39 195 | 49,2 | 50,8 |
| München | 115 512 | 53,7 | 46,3 |
| Schwaben und Lindau | 84 003 | 43,2 | 56,8 |
| Bayern insgesamt | 562 092 | 51,2 | 48,8 |

Bemerkenswert ist, daß im Bezug von Stab- und Formstahl für Bayern insgesamt der Eisenbahnanteil geringfügig über dem des Kraftverkehrs liegt. Eine nähere Analyse nach Verkehrsbezirken führt jedoch lediglich für die Stadtbezirke Nürnberg und München sowie für Ober- und Mittelfranken zu einem Eisenbahnanteil von mehr als 50 %. In allen anderen Verkehrsbezirken dominiert dagegen der Kraftverkehr. Den höchsten Kraftverkehrsanteil weist der Verkehrsbezirk Oberpfalz und Niederbayern aus. Dabei handelt es sich — das sei nochmals besonders hervorgehoben — nur um Transporte, die aus anderen Verkehrsbezirken nach Oberpfalz und Niederbayern gekommen sind. Transporte von der in diesem Gebiet befindlichen eisenschaffenden Industrie zu den dortigen Verarbeitern oder Händlern sind als Lokalverkehr nicht berücksichtigt. Aufschlußreich ist auch — als Gegenüberstellung — die Versandstatistik für Stab- und Formstahl.

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 17 687 | 74,4 | 15,5 |
| Ober- und Mittelfranken | 5 987 | 8,3 | 91,7 |
| Nürnberg und Fürth | 72 068 | 44,1 | 55,9 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 212 633 | 92,1 | 7,9 |
| Oberbayern | 29 532 | 30,2 | 69,8 |
| München | 25 109 | 23,2 | 76,8 |
| Schwaben und Lindau | 6 970 | 12,5 | 87,5 |
| Bayern insgesamt | 370 476 | 69,4 | 30,6 |

Bei den Versandzahlen kann es sich — den Standorten der eisenschaffenden Industrie entsprechend — lediglich in den Verkehrsbezirken Oberpfalz und Niederbayern und Nürnberg/Fürth vorwiegend um Transporte von Herstellern handeln. In allen anderen

⁵⁾ Die Bezüge der Eisenbahn als drittem wichtigen Verarbeiter von Stab- und Formstahl sind in der Güterposition Eisen und Stahl der Güterbewegungsstatistik nicht enthalten, sondern erscheinen im Dienstgutverkehr der Bahn.

Verkehrsbezirken liegen vermutlich Transporte der Händler vor. In Unterfranken spielen ggf. noch Umladungen von der Binnenschifffahrt auf die Landverkehrsträger eine Rolle. Es zeigt sich, daß die Hersteller in Oberpfalz und Niederbayern mit ihren beachtlichen Transportmengen die Eisenbahn bevorzugen, auch in Unterfranken liegt das Schwergewicht der Versandmengen bei der Bahn. In allen anderen Verkehrsbezirken wird dagegen — zum Teil ganz ausgesprochen — der Kraftverkehr bevorzugt. Dabei fällt auf, daß der Kraftverkehrsanteil um so größer ist, je geringer die insgesamt zum Versand kommende Menge ist. Dies hängt vermutlich damit zusammen, daß mit dem Abnehmen der Gesamtmenge auch der Anteil der Transporte von Großversendern (bzw. nach Großverbrauchern), die über Gleisanschluß verfügen, zurückgeht.

Bemerkenswert ist weiterhin, daß von dem Gesamttempfang Bayerns an Stab- und Formstahl mit der Bahn von rd. 288 000 t (ohne Lokalverkehr) rd. 129 000 t aus Oberpfalz und Niederbayern stammen. Von sonstigen Verkehrsbezirken sind mit der Bahn also rd. 159 000 t nach Bayern gekommen. Bei den nach Bayern gekommenen Stab- und Formstahltransporten mit Kraftfahrzeugen von insgesamt rd. 274 000 t stammen dagegen nur rd. 9500 t aus Oberpfalz und Niederbayern, dagegen rd. 264 000 t aus sonstigen Verkehrsbezirken, überwiegend von der Ruhr. Wir kommen somit zu dem paradoxen Ergebnis, daß bei den Transporten von Stab- und Formstahl von bayerischen Herstellern nach bayerischen Verbrauchern bzw. Händlern die Bahn stärker eingeschaltet ist, daß dagegen die Stab- und Formstahltransporte, die von außerhalb Bayerns kommen, überwiegend mit dem Kraftverkehr befördert werden.

b) Bleche und Platten

Noch stärker als bei Stab- und Formstahl dominieren — wie die nachfolgende Tabelle zeigt — beim Empfang von Blechen und Platten die Transporte mit dem Kraftverkehr.

| | Gesamttempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 28 800 | 42,6 | 57,4 |
| Ober- und Mittelfranken | 20 843 | 26,1 | 73,1 |
| Nürnberg und Fürth | 87 016 | 48,8 | 51,2 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 23 517 | 22,4 | 77,6 |
| Oberbayern | 23 563 | 24,5 | 75,5 |
| München | 55 976 | 24,3 | 75,7 |
| Schwaben und Lindau | 43 156 | 22,5 | 77,5 |
| Bayern insgesamt | 282 916 | 33,4 | 66,6 |

Bei Blechen und Platten sind ebenfalls wieder die Versandzahlen als Gegenüberstellung von Bedeutung. Auch hier handelt es sich — mit Ausnahme der Transporte aus Oberpfalz und Niederbayern — voraussichtlich wieder vornehmlich um Transporte der Händler. Für Unterfranken kommen evtl. auch Umladungen von der Binnenschifffahrt auf die Landverkehrsträger in Betracht. Dies ist den vorhandenen statistischen Unterlagen jedoch nicht eindeutig zu entnehmen.

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 6 857 | 33,4 | 66,6 |
| Ober- und Mittelfranken | 7 120 | 0,5 | 99,5 |
| Nürnberg und Fürth | 10 840 | 8,9 | 91,1 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 142 011 | 69,9 | 30,1 |
| Oberbayern | 1 988 | 1,1 | 98,9 |
| München | 5 206 | 9,0 | 91,0 |
| Schwaben und Lindau | 3 891 | 5,5 | 94,5 |
| Bayern insgesamt | 177 913 | 58,0 | 42,0 |

Bemerkenswert ist wiederum, daß aus dem Herstellungsgebiet Oberpfalz und Niederbayern der überwiegende Anteil mit der Eisenbahn wegtransportiert wird, während in allen übrigen Verkehrsbezirken überwiegend, wenn nicht fast ausschließlich, der Kraftverkehr benutzt wird.

c) Röhren, Rohre

Bei diesem Erzeugnis, das nur zu einem Teil der Gesamtmenge als Ausgangsmaterial der eisenverarbeitenden Industrie Verwendung findet, ergibt sich im Empfang folgende Aufteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger:

| | Gesamttempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 27 971 | 17,9 | 82,1 |
| Ober- und Mittelfranken | 24 185 | 16,2 | 83,8 |
| Nürnberg und Fürth | 33 984 | 43,9 | 56,1 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 20 226 | 35,0 | 65,0 |
| Oberbayern | 22 342 | 29,7 | 70,3 |
| München | 45 513 | 12,6 | 87,4 |
| Schwaben und Lindau | 23 719 | 20,6 | 79,4 |
| Bayern insgesamt | 197 950 | 24,3 | 75,7 |

Am Versand von Röhren und Rohren aus bayerischen Verkehrsbezirken, auf dessen Einzeldarstellung hier verzichtet wird, ist der Kraftverkehr ebenfalls stärker als bei den vorher betrachteten Gütern, nämlich mit 66,2 %, beteiligt.

d) Draht

Auch Draht wird — wie fast alle bisher genannten Güter — für eine ganze Reihe von Zwecken verwendet. Der Empfang an Draht in bayerischen Verkehrsbezirken kann daher nicht ohne weiteres mit dem Empfang der eisenverarbeitenden Industrie gleichgesetzt werden. Diese Einschränkung muß auch bei den nachfolgenden Zahlen berücksichtigt werden. Für den Drahttransport ergeben sich folgende Anteile der Verkehrsträger:

| | Gesamtempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 10 119 | 39,0 | 61,0 |
| Ober- und Mittelfranken | 23 820 | 24,6 | 75,4 |
| Nürnberg und Fürth | 12 935 | 12,0 | 88,0 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 4 215 | 22,3 | 77,4 |
| Oberbayern | 4 746 | 9,7 | 90,3 |
| München | 8 885 | 25,8 | 74,2 |
| Schwaben und Lindau | 7 092 | 6,9 | 93,1 |
| Bayern insgesamt | 71 816 | 21,6 | 78,4 |

e) Andere Gießerei- und Walzwerkserzeugnisse

Diese Güterposition der Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Räder für Eisenbahnfahrzeuge), Guß- und Schmiedestücke, unbearbeitete Stahlwellen, Walzen und Zahnräder und verschiedene andere Gießerei- und Walzwerkserzeugnisse. Als Empfänger dieser Güter dürfte überwiegend die eisenverarbeitende Industrie in Betracht kommen. Am Empfang dieser Güterposition in den bayerischen Verkehrsbezirken 1955 waren Eisenbahn und Kraftverkehr wie folgt beteiligt:

| | Gesamtempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 17 235 | 25,0 | 75,0 |
| Ober- und Mittelfranken | 15 014 | 9,5 | 90,5 |
| Nürnberg und Fürth | 20 822 | 13,6 | 86,4 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 24 071 | 25,0 | 75,0 |
| Oberbayern | 13 883 | 13,6 | 86,4 |
| München | 27 138 | 13,1 | 86,9 |
| Schwaben und Lindau | 27 227 | 13,3 | 86,7 |
| Bayern insgesamt | 146 390 | 15,1 | 84,9 |

Wie die Tabelle zeigt, ist in der Güterposition „Andere Gießerei- und Walzwerkserzeugnisse“ der Kraftverkehrsanteil am Empfang sehr groß. Er liegt selbst in den Verkehrsbezirken mit dem höchsten Eisenbahnanteil, in Unterfranken und in Oberpfalz und Niederbayern noch bei 75 %. Auch im Versand dieser Güter aus bayerischen Verkehrsbezirken, die den Empfangszahlen wieder gegenübergestellt werden sollen, ergibt sich ein ähnliches Verhältnis:

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 10 417 | 13,1 | 86,9 |
| Ober- und Mittelfranken | 7 421 | 2,4 | 97,6 |
| Nürnberg und Fürth | 5 798 | 41,9 | 58,1 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 12 557 | 9,4 | 90,6 |
| Oberbayern | 6 163 | 9,6 | 90,4 |
| München | 8 297 | 57,0 | 43,0 |
| Schwaben und Lindau | 4 700 | 7,4 | 92,6 |
| Bayern insgesamt | 55 353 | 19,5 | 80,5 |

Auffallend ist bei diesen Zahlen der aus dem Rahmen fallende hohe Eisenbahnanteil der beiden städtischen Verkehrsbezirke Nürnberg/Fürth und München. Worauf dies zurückzuführen ist, ließ sich leider nicht ermitteln. Bei der allgemeinen starken Bevorzugung des Kraftverkehrs bei den Transporten dieser Gütergruppe kann kaum angenommen werden, daß hier die geringere Ausschaltung der Nahtransporte der Bahn in den städtischen Verkehrsbezirken die Ursache dieses hohen Eisenbahnanteils ist. Vermutlich spielen hier örtliche Sonderverhältnisse (z. B. besonders starker Anteil an Teilen von Eisenbahn-Fahrzeugen am Gesamtversand) oder besonders günstige Versandverhältnisse mit der Bahn eine Rolle.

f) Kohle

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie ist nur ein Kohleverbraucher unter vielen anderen in Bayern. Leider ist die genaue Empfangsmenge der eisenverarbeitenden Industrie nicht bekannt. Einen ungefähren Überblick vermitteln die Zahlen der Industriestatistik, nach denen der Kohleverbrauch der eisenverarbeitenden Industrie am gesamten Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % beträgt. Dieser Anteil ist jedoch — bezogen auf den Gesamtverbrauch — noch zu groß, da auch außerhalb der Industrie, insbesondere in der Energiewirtschaft, Kohle in erheblichen Mengen verbraucht wird.

Die nach Bayern kommende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend mit der Bahn transportiert. Leider geben die statistischen Unterlagen keine Auskunft darüber, ob der mit der Bahn nach Bayern kommende Kohlestrom hauptsächlich in den Knotenpunkten (bzw. bei einer Reihe von Großverbrauchern) endet und die Weiterverteilung, die eine Aufgabe des Handels sein dürfte, in starkem Maße auf der Straße erfolgt, oder ob der Kohlestrom sich auf der Bahn bis zum Ort des letzten Endverbrauchers verästelt. Gerade im Zusammenhang mit Fragen der Nebenbahnstillegung und Schließung von Güterabfertigungen wäre diese Frage von Interesse.

| | Gesamtempfang in 1000 t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 480,8 | 94,8 | 5,2 |
| Ober- und Mittelfranken | 1160,3 | 97,7 | 2,3 |
| Nürnberg und Fürth | 829,2 | 97,9 | 2,1 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 2680,3 | 99,1 | 0,9 |
| Oberbayern | 1119,5 | 98,1 | 1,9 |
| München | 1003,3 | 98,8 | 1,2 |
| Schwaben und Lindau | 1244,8 | 98,6 | 1,4 |
| Bayern insgesamt | 8518,2 | 98,2 | 1,8 |

g) NE=Metalle und =Metallwaren

In der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie, insbesondere in der Elektrotechnik und der EBM-Industrie, werden in größerem Umfang NE=Metalle und =Metallwaren verarbeitet. Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Umfang bei dieser Güterposition Werke der eisenverarbeitenden Industrie als Empfänger in Betracht kommen. Es darf jedoch angenommen werden, daß es sich hier um einen nicht unbeachtlichen Prozentsatz handelt. An den Transporten von NE=Metallen und =Metallwaren

nach bayerischen Verkehrsbezirken waren die Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftverkehr im Jahr 1955 wie folgt beteiligt:

| | Gesamtempfang in 1000 t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 12,6 | 25,4 | 74,6 |
| Ober- und Mittelfranken | 50,7 | 41,0 | 59,0 |
| Nürnberg und Fürth | 56,9 | 16,8 | 83,2 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 12,0 | 40,0 | 60,0 |
| Oberbayern | 11,4 | 23,7 | 76,3 |
| München | 24,7 | 12,2 | 87,8 |
| Schwaben und Lindau | 37,7 | 30,5 | 69,5 |
| Bayern insgesamt | 208,0 | 26,8 | 73,2 |

h) Maschinen und Apparate

Die eisenverarbeitende Industrie empfängt außer den bereits genannten Rohmaterialien und Betriebsstoffen auch Fertigteile (Motore, Getriebe, elektrische Einrichtungen etc.) und zum Einbau in ihre Erzeugnisse und außerdem für Investitionszwecke Maschinen. Alle diese Güter werden in der Güterbewegungsstatistik in der Güterposition „Maschinen und Apparate“ zusammengefaßt. Beim Empfang der bayerischen Verkehrsbezirke an Gütern dieser Güterposition ist wiederum zu berücksichtigen, daß die eisenverarbeitende Industrie nur ein Empfänger unter zahlreichen anderen ist. Doch ist anzunehmen, daß die Empfangsverhältnisse der eisenverarbeitenden Industrie nicht erheblich von denen der Gesamtheit der bayerischen Empfänger abweichen. Für die letzteren ergibt sich folgender Anteil der Verkehrsträger an den Transporten der Güterposition „Maschinen und Apparate“:

| | Gesamtempfang in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 23 813 | 35,8 | 64,2 |
| Ober- und Mittelfranken | 26 628 | 39,3 | 60,7 |
| Nürnberg und Fürth | 27 229 | 37,3 | 62,7 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 35 322 | 57,5 | 42,5 |
| Oberbayern | 30 106 | 46,2 | 53,8 |
| München | 40 559 | 30,0 | 70,0 |
| Schwaben und Lindau | 38 391 | 37,0 | 63,0 |
| Bayern insgesamt | 222 048 | 40,5 | 59,5 |

Bei diesen Zahlen fällt der verhältnismäßig hohe Eisenbahnanteil der Verkehrsbezirke Oberpfalz und Niederbayern (57,5 %) und Oberbayern (46,2 %) auf. Ob die Ursache hierfür in der Art und Zusammensetzung der empfangenden Güter (Schwermaschinen, Maschinen mit Lademaßüberschreitung) oder in der abseitigen Lage dieser Verkehrsbezirke oder in sonstigen Gründen liegt, konnte im einzelnen nicht ermittelt werden.

3. Analyse der Transportverhältnisse im Versand⁹⁾

Die Fertigerzeugnisse der eisenverarbeitenden Industrie finden sich vornehmlich in den

⁹⁾ Alle Zahlen beziehen sich auf den Versand in andere Verkehrsbezirke der Bundesrepublik. Der Versand nach dem Ausland sowie der Verkehr nach Berlin, dem Saargebiet und der Ostzone sind nicht berücksichtigt.

Güterpositionen „Maschinen und Apparate“, „Fahrzeuge aller Art“, „Bauwerksteile aus Eisen und Stahl“ und „Andere Eisen- und Stahlwaren“. Einige Güter sind außerdem in der Güterposition „Nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse“ enthalten. Diese Gütergruppe ist jedoch eine Sammelposition, die von Kleidern, Papierwaren, Waschmitteln bis zu optischen Geräten und Kühlschränken reicht. Sie soll deshalb bei der nachfolgenden Untersuchung außer Betracht bleiben. Bei den Versandgütern der eisenverarbeitenden Industrie sind neben den Fertigerzeugnissen auch noch die Abfälle — der Schrott — zu berücksichtigen.

a) Maschinen und Apparate

Bei den in der Güterbewegungsstatistik ausgewiesenen Versandtransporten aus bayerischen Verkehrsbezirken dürfte es sich überwiegend um solche bayerischer Hersteller handeln. Daneben kommen in geringem Umfange auch Transporte von Händlern bzw. von Auslieferungslagern bayerischer oder außerbayerischer Hersteller sowie Transporte gebrauchter Maschinen in Betracht. Die Transporte von Maschinen und Apparaten aus bayerischen Verkehrsbezirken verteilen sich 1955 auf die beiden Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftverkehr wie folgt:

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 30 026 | 29,2 | 70,8 |
| Ober- und Mittelfranken | 26 849 | 40,6 | 59,4 |
| Nürnberg und Fürth | 48 896 | 53,0 | 47,0 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 27 861 | 24,1 | 75,8 |
| Oberbayern | 25 703 | 48,8 | 51,2 |
| München | 22 296 | 35,7 | 64,3 |
| Schwaben und Lindau | 51 402 | 58,1 | 41,9 |
| Bayern insgesamt | 233 033 | 44,1 | 55,9 |

Auffallend ist der hohe Anteil des Eisenbahntransports in den Verkehrsbezirken Schwaben und Lindau, Nürnberg und Fürth und Oberbayern. Dies hat vermutlich mehrere Gründe. Oberbayern und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinenindustrie. Landmaschinen sind jedoch häufig sperrige Güter. Zudem handelt es sich dabei in der Regel um Einzeltransporte in Agrargebiete mit geringen Rückladungsmöglichkeiten. Gewerbliche Kraftverkehrsunternehmer sind aus beiden Gründen für Landmaschinentransporte oft nur schwer zu gewinnen. Als weitere Ursache für den hohen Eisenbahnanteil kann in Betracht kommen, daß sich in Nürnberg und Schwaben einige Großbetriebe befinden, die als Großversender evtl. den Eisenbahntransport bevorzugen.

b) Fahrzeuge aller Art

Die Position „Fahrzeuge aller Art“ enthält sowohl Eisenbahn- als auch Straßenfahrzeuge. Sie umfaßt somit die Erzeugnisse des Lokomotivbaus, der Waggonindustrie, der Automobilindustrie und der Ackerschlepperindustrie. Sie enthält ferner Ackerwagen, Handkarren, Krankenfahrstühle, Kinderwagen u. a. m. Mengenmäßig dürften diese letztgenannten Güter aber kaum zu Buch schlagen. An den Transporten der Güterposition „Fahrzeuge aller Art“ waren die einzelnen Verkehrsträger 1955 wie folgt beteiligt:

| | Gesamtversand in 1000 t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 8,8 | 51,2 | 48,8 |
| Ober- und Mittelfranken | 2,9 | 62,0 | 38,0 |
| Nürnberg und Fürth | 12,8 | 81,2 | 18,8 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 6,1 | 75,4 | 24,6 |
| Oberbayern | 13,2 | 62,9 | 37,1 |
| München | 24,8 | 72,2 | 27,8 |
| Schwaben und Lindau | 16,5 | 66,7 | 33,3 |
| Bayern insgesamt | 85,1 | 68,7 | 31,3 |

c) Bauwerksteile aus Eisen und Stahl

Bei dieser Güterposition handelt es sich in erster Linie um Erzeugnisse des Stahlbaus. Die Verkehrsträger waren am Versand dieser Güter wie folgt beteiligt:

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 10 341 | 63,3 | 36,7 |
| Ober- und Mittelfranken | 3 398 | 63,5 | 36,5 |
| Nürnberg und Fürth | 12 714 | 73,8 | 26,2 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 1 511 | 67,0 | 33,0 |
| Oberbayern | 2 795 | 24,3 | 75,7 |
| München | 4 439 | 42,9 | 57,1 |
| Schwaben und Lindau | 3 947 | 19,7 | 81,3 |
| Bayern insgesamt | 39 145 | 57,3 | 42,7 |

Wie die obige Tabelle zeigt, ist die Aufteilung auf die Verkehrsträger in den einzelnen Verkehrsbezirken sehr verschieden. Welche Gründe hierfür vorliegen, läßt sich nicht einwandfrei ermitteln. Hervorzuheben ist jedoch, daß Bauwerksteile ihrer Lademaße wegen häufig auf normalen Straßenfahrzeugen nicht befördert werden können. Es kommt infolgedessen vielfach nur ein Straßentransport mit Ausnahmegenehmigung nach § 5 StVO oder aber der Eisenbahntransport in Frage. Angesichts der strengen Richtlinien für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 5 StVO hätte an sich auch ein wesentlich geringerer Anteil des Kraftwagentransports, als er sich für Bayern insgesamt in der obigen Tabelle ergibt, nicht erstaunt.

d) Andere Eisen- und Stahlwaren

Alle Güter aus Eisen und Stahl, die in den obigen Güterpositionen nicht enthalten sind, werden in der Güterbewegungsstatistik in einer Position „Andere Eisen- und Stahlwaren“ zusammengefaßt. Neben einigen Erzeugnissen der Maschinenindustrie (wie z. B. Kugellager und Armaturen) handelt es sich hier in starkem Maße um Güter der EBM-Industrie. Für den Versand dieser Güter aus bayerischen Verkehrsbezirken ergeben sich folgende Anteile der Verkehrsträger:

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 46 040 | 14,2 | 85,8 |
| Ober- und Mittelfranken | 19 609 | 21,0 | 79,0 |
| Nürnberg und Fürth | 48 352 | 31,4 | 68,6 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 40 687 | 47,3 | 52,7 |
| Oberbayern | 18 260 | 41,9 | 58,1 |
| München | 31 419 | 25,9 | 74,1 |
| Schwaben und Lindau | 28 263 | 43,0 | 57,0 |
| Bayern insgesamt | 232 611 | 31,4 | 68,6 |

Obwohl in allen bayerischen Verkehrsbezirken der Kraftwagenanteil am Versand der „anderen Eisen- und Stahlwaren“ dominiert, ist er von Verkehrsbezirk zu Verkehrsbezirk erheblichen Schwankungen unterworfen. Er liegt in Unterfranken mit 85,8 % am höchsten und in Oberpfalz und Niederbayern mit 52,7 % am niedrigsten. Bei dem Charakter der Gütergruppe als Sammelposition ist es jedoch nicht möglich, hieraus ohne nähere Untersuchung bereits irgendwelche Rückschlüsse zu ziehen. Vermutlich wird – ggf. neben anderen Einflüssen – die unterschiedliche Zusammensetzung der in dieser Güterposition beförderten Güter die Abweichungen bewirken.

e) Schrott

Zwangsläufig fallen in den Werken der eisenverarbeitenden Industrie bei der Be- und Verarbeitung Schrottmengen an. Diese werden teils direkt, teils indirekt über den Handel einer Wiederverwendung bei den Schrottverbrauchern zugeführt. Die in der Güterbewegungsstatistik im Versand ausgewiesenen Mengen dürften überwiegend von diesen beiden Versendergruppen stammen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß dem Handel auch Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Industrie zufließt. Im Schrottversand dominiert, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, ganz eindeutig die Eisenbahn.

| | Gesamtversand in t | EB Anteil in % | KV Anteil in % |
|----------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| Unterfranken | 49 153 | 91,5 | 8,5 |
| Ober- und Mittelfranken | 50 255 | 93,6 | 6,4 |
| Nürnberg und Fürth | 99 827 | 96,5 | 3,5 |
| Oberpfalz und Niederbayern | 31 884 | 92,1 | 7,9 |
| Oberbayern | 57 987 | 94,8 | 5,2 |
| München | 81 822 | 91,1 | 8,9 |
| Schwaben und Lindau | 54 962 | 95,0 | 5,0 |
| Bayern insgesamt | 425 895 | 93,8 | 6,2 |

Zusammenfassung und verkehrspolitische Folgerungen

Wie die Auswertung der Verkehrsstatistik zeigt, bevorzugt die bayerische eisenverarbeitende Industrie nur noch bei den ausgesprochenen Massengütern Kohle und Schrott eindeutig die Eisenbahn. Ein verhältnismäßig hoher Eisenbahnanteil ist außerdem

noch beim Empfang von Stab- und Formstahl und beim Versand von Bauwerksteilen und Fahrzeugen festzustellen. Im übrigen dominiert — zwar von Gut zu Gut und von Verkehrsbezirk zu Verkehrsbezirk unterschiedlich — der Kraftverkehr. Dieses Ergebnis ist sicher für alle diejenigen überraschend, die nach wie vor von der Eisenbahn als wichtigstem Verkehrsträger für die revierferne Industrie ausgehen. Sicher ist die Verkehrsbedeutung der Eisenbahn nach wie vor groß und insbesondere im Massengutverkehr vom Kraftverkehr nicht annähernd zu erreichen. Dennoch darf, wie die vorausgegangenen Untersuchungen zeigen, diese Verkehrsbedeutung nicht so überschätzt werden, wie dies oft geschieht. Die revierferne eisenverarbeitende Industrie jedenfalls ist nicht mehr ausschließlich von der Eisenbahn abhängig. Richtiger ist vielmehr, daß sie heute sozusagen auf zwei Beinen, auf der Eisenbahn und auf dem Kraftverkehr, steht. Beide Verkehrsträger haben dabei eine solche Verkehrsbedeutung, daß jede Beeinträchtigung in der Leistungsfähigkeit des einen wie des anderen die Industrie vor annähernd gleichen Probleme stellt. Dies sollte bei allen künftigen verkehrspolitischen Entscheidungen berücksichtigt werden.

Die statistische Analyse zeigt aber noch etwas anderes — und damit unterstreicht sie die Ergebnisse von Voigt über „Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen“⁷⁾. Es ist nämlich — zumindest für die Transporte der eisenverarbeitenden Industrie — nicht richtig, daß der Kraftverkehr — wie so oft behauptet wird — die Zentren der wirtschaftlichen Betätigung besser bedient als das flache Land. Die Statistik vermag diese Behauptung jedenfalls in keiner Weise zu stützen; denn sie weist nicht einen generell höheren Kraftverkehrsanteil für die Knotenpunkte aus. Sie zeigt im Gegenteil gerade für die wirtschaftsschwächeren Verkehrsbezirke vielfach einen verhältnismäßig hohen Kraftverkehrsanteil, und zwar häufig gerade dann, wenn bekannterweise auch Großverbraucher bzw. Großversender fehlen, die für ein bestimmtes Gut eine Massierung des Transportaufkommens bewirken könnten. Die statistischen Ergebnisse berechtigen damit eher zu der Annahme, daß gerade die Industrie außerhalb der Knotenpunkte — und dabei handelt es sich meist um kleinere und mittlere Betriebe, die über keinen Gleisanschluß verfügen — in stärkerem Maße auf den Kraftverkehr angewiesen ist als die Industrie der Knotenpunkte, und hier insbesondere die Großbetriebe, die in der Regel über eigene Gleisanschlüsse an das Bundesbahnnetz angeschlossen sind. Sicher wäre es falsch, die Frage der Größe und Lage der Betriebe und des Vorhandenseins oder Fehlens von Gleisanschlüssen als einziges Kriterium für die Bevorzugung des Kraftverkehrs oder der Eisenbahn zu betrachten. Gerade bei der Differenziertheit der eisenverarbeitenden Industrie spielen für die Wahl des Verkehrsmittels noch eine Reihe anderer Gründe eine Rolle. Es sei hier nur an den Zeitfaktor, an die Art der Güter und an ihre unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber Umladungen und Rangierstößen, an die unterschiedliche Höhe der Umladekosten u. a. m. erinnert. Insgesamt unterstreicht die obige statistische Analyse jedoch, daß eine auf Dezentralisierung und Industrialisierung der wirtschaftsschwachen Gebiete ausgerichtete Verkehrspolitik nicht ausschließlich die Eisenbahn im Auge behalten darf, sondern mindestens in gleicher Weise für die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs, für ein ausreichendes Laderaumangebot auf der Straße und für solche Bedingungen sorgen muß, die die Rentabilität des Kraftverkehrs, und zwar sowohl des gewerblichen als auch des werkseigenen, gewährleisten.

⁷⁾ Voigt, F., Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1959.

Buchbesprechungen

Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet. Jahresbericht 1958; hg. vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, „Verkehrsbeobachtung“, Nr. 42, Juli 1959, 206 Seiten Text und 220 Seiten Tabellen sowie graphische Darstellungen.

Jeder, der auf dem Gebiet des Verkehrs Quellengrundlagen sucht, wird es begrüßen, daß das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wieder — wie schon in den Vorjahren — einen ausgezeichnet gegliederten und erläuterten statistischen Jahresbericht 1958 der Öffentlichkeit übergeben hat, der im einzelnen besonders auf die Entwicklung der Jahre 1956—1958 eingeht.

In einem allgemeinen Überblick werden zunächst die Veränderungen bei den Verkehrswegen, den Fahrzeugbeständen und bei dem Güter- und Personenverkehr der einzelnen Verkehrsträger dargestellt, und mit dem Bundesdurchschnitt verglichen. Dieser erste Überblick wird ergänzt durch Ausführungen im Zusammenhang Verkehrswirtschaft—Volkswirtschaft. Es handelt sich dabei um folgende Bereiche: beschäftigte und arbeitslose Arbeitnehmer im Verkehr, der Verkehr im Nettoinlandprodukt, die Preise für Lebenshaltung und für Verkehr, die Haushaltsausgaben für Verkehr, die Verkehrs- Steuereinnahmen und -Investitionen, die finanzielle Entwicklung bei Bundesbahn und Bundespost, die Entwicklungstendenz des Kraftfahrzeugbestandes bis 1967 und europäische Verkehrszahlen.

Dadurch, daß — wie bereits erwähnt — die Verkehrsstatistik des Landes mit der des Bundes und teilweise sogar mit den übrigen europäischen Ländern verglichen wird, gewinnt der Bericht überregionale Bedeutung. Im zweiten Teil wird dann im einzelnen auf die Verkehrsentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen — unterteilt nach den Verkehrsbereichen: Straßenverkehr, Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Luftverkehr, Fremdenverkehr, grenzüberschreitender Reiseverkehr

und das Post-, Fernmelde-, Postscheck- und Postsparkassenwesen — eingegangen. Bei der Abhandlung über den Straßenverkehr wird auch ein Abschnitt den Verkehrsunfällen gewidmet.

Dem Jahresbericht sind folgende wesentlichen Entwicklungstendenzen des Verkehrswesens für den Berichtszeitraum zu entnehmen:

1. Die Wechselbeziehungen zwischen Wirtschaftskontunktur und Verkehrskontunktur haben sich im vergangenen Jahr wieder besonders gezeigt. Die allgemeine Stagnation, vor allem in der Grundstoffindustrie, bremste bereits im Verlauf des Jahres 1957 die konjunkturelle Aufwärtsbewegung im Güterverkehr und wirkte sich besonders 1958 aus. Dabei ist zu beobachten, daß die einzelnen Verkehrsträger uneinheitlich von der Rezession betroffen wurden. Für den Schienenverkehr wirkten sich besonders die Absatzkrise des Kohlenbergbaus und der Rückgang der Eisen- und Stahlproduktion so nachteilig aus, daß trotz der Tarifierhöhung vom 1. Februar 1958 ein Bilanzverlust von etwa 630 Mill. DM entstand. Die Binnenschifffahrt wurde ebenfalls von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung betroffen, allerdings nicht so stark wie die Eisenbahn. Allein der gewerbliche Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen konnte in Nordrhein-Westfalen eine Erhöhung der Frachteinnahmen von 11 v.H. (Bundesdurchschnitt 13 v.H.) erreichen.

2. Im allgemeinen konnte aber im Gegensatz zur Entwicklung des Güteraufkommens die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger weiter gesteigert werden. Das wurde durch eine steigende Zahl und eine Modernisierung der Fahrzeuge und bei der Eisenbahn durch eine weitere Umstellung auf elektrische und dieselektrische Zugförderung erreicht.

3. Allerdings muß auch hervorgehoben werden, daß, im Durchschnitt gesehen, die Verkehrsinvestitionen noch hinter den Investitionen der Industrie zurückgeblieben sind, so daß noch ein großer Investitionsbedarf in den nächsten Jahren befriedigt werden muß.

4. Eine erfreuliche Tendenz weist zum ersten Mal in der Nachkriegsgeschichte die Entwick-

lung der Straßenverkehrsunfälle auf. Dies wird im wesentlichen auf die Wiedereinführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften zurückzuführen sein.

In seiner Ausgestaltung und anschaulichen Darstellung gibt der Bericht somit einen geschlossenen Überblick über die gesamte Verkehrsentwicklung im Jahre 1958.

Dipl.-Volksw. Stabenau

Oeftering, H. M., Finanzprobleme der deutschen Bundesbahn, Vorträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 15, Verlag Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen 1958, 16 S., DM 2,-.

Diese Veröffentlichung ist die Wiedergabe eines Vortrages, den Prof. Oeftering im Mai 1958 vor der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster gehalten hat. Prof. Oeftering war bestrebt, die finanzielle Lage der DB zum damaligen Zeitpunkt so genau wie möglich darzustellen und konnte seinen Zuhörern, da seit der Tarifreform vom 1. 2. 1958 gerade erst 3 Monate verstrichen waren, eine erste Übersicht über die Ergebnisse jener Erhöhung, eine „Momentaufnahme von der Lage der Bundesbahnfinanzen nach der Tarif-erhöhung“, vermitteln.

Als besonders aktuellen Anlaß zur Erörterung dieses Themas bezeichnete er die von der Bundesregierung kurz zuvor bekanntgegebene Kürzung der im Bundeshaushaltsplan für die DB vorgesehenen Mittel von 1,3 Mrd. DM auf 0,825 Mrd. DM für das Rechnungsjahr 1958/59. Haben schon die verspätete Einführung der Tarifierhöhung und die von der Regierung vorgenommenen Tarifmodulationen eine Mindereinnahme von 110 Mio. DM gebracht, so kommt noch hinzu, daß infolge des Zurückbleibens der Zuwachsraten an Verkehrsleistungen gegenüber dem Wirtschaftsplan schätzungsweise 500 Mio. DM an Einnahmen ausfallen. Wenn der im November aufgestellte Wirtschaftsplan 1958/59 noch mit einem kleinen Gewinn von 60 Mio. DM abschloß, so ist nun insgesamt ein ungedeckter Finanzbedarf von 1,028 Mrd. DM zu verzeichnen, der sich durch einschneidende Kürzungen an den an die Wirtschaft zu erteilen-

den Aufträgen auf vielleicht 730 Mio. DM reduzieren läßt. Hierbei ist allerdings zu bedenken, daß durch diese Kürzung wesentliche Rationalisierungs-Investitionen unterbleiben müssen.

Die DB hat im Jahre 1956 einen 10-Jahres-Investitionsplan aufgestellt, der pro Jahr 1,9 Mrd. DM für Netto-Investitionen vorsieht. Es läßt sich vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht vertreten, daß durch die schlechte Finanzlage dieser Plan nicht innegehalten werden kann. Prof. Oeftering fordert den Bund als Eigentümer der DB auf, sein finanzielles Verhältnis zu seinem Betrieb zu überprüfen und durch Kapitaleinlagen die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens wiederherzustellen.

Der Vortrag gibt in gedrängter Form eine gute Übersicht über die prekäre Lage der Bundesbahnfinanzen, zeigt aber andererseits auch die Anstrengungen des Vorstandes der DB, dieser Situation Herr zu werden.

Zur äußeren Form der Veröffentlichung sei kritisch angemerkt, daß bei einem so kurzen (nur 16 Seiten umfassenden) Heft mehr auf Druckfehler geachtet werden sollte (z. B. S. 6, 3. Zeile von unten; S. 8, Zeile 3 — hier steht die Zahl von 780 Mio. einmal zuviel —; S. 13, 14. Zeile v. u.); vor allem aber sollte es nicht vorkommen, daß sinnentstellende Worte im Text stehenbleiben, so z. B. auf S. 14, Zeile 13, wo statt der wahrscheinlich gemeinten „Bescheidung der Investitionstätigkeit“ von einer „Beschreibung der Investitionstätigkeit“ zu lesen ist.

Dipl.-Kfm. Kaufmann

§§ Was steht wo? Wegweiser zu den Verordnungen über den Straßenverkehr, Lehrmiteldienst GmbH., Hagen/Westf., 168 Seiten, DM 4,60.

Eine alphabetisch geordnete Fundstellensammlung von Gesetzen, Verordnungen und amtlichen Verlautbarungen über den Straßenverkehr, verbunden mit einem Anhang über die amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen, die Reihenfolge der Ausgabe von Kraftfahrzeugkennzeichen, die Unterscheidungszeichen der Kraftfahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, die Ausgabestellen der Mopedkennzeichen, die Zollkennzeichen, die Nationalitätszeichen und die Führerscheineinteilung in der sowjetisch besetzten Zone. Dipl.-Kfm. Heinrich