DVZ/Deutsche Verkehrs=Zeitung"; Deut= scher Verkehrs=Verlag GmbH., Hamburg, 1958, 285 Seiten, DM 11,80.

Nach ähnlichen Ausgaben für den Seeverkehr, den Luftverkehr und die Binnenschiffahrt legt der Verlag nun das "ABC des Schienen= verkehrs" vor. Es erläutert in rund 1100 Stich= worten die im Eisenbahn=Güterverkehr vor= kommenden Begriffe und Bestimmungen und hilft damit wesentlich, durch die Fülle der vorhandenen Fach=Ausdrücke hindurchzu= finden.

Daß nebensächliche Angaben (Aufhebung des Beschleunigten Eilgutes bei der DB be= reits 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) ge= legentlich nicht ganz korrekt sind, mindert den Wert des Handbuchs in keiner Weise.

Widerspruch rufen allerdings die Erläuterun= gen 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 Rah= men der im ganzen notwendigen und vorzüg= lichen Veröffentlichung. Dr. Löw

Lebuhn, J., Das Linienkonnossement. Heft 3 der Schriftenreihe: Recht der internationa= len Wirtschaft, Heidelberg 1959, Verlags= gesellschaft "Recht der Wirtschaft" m.b.H., kart., 100 Seiten, DM 12,80.

Die in der Praxis auftretenden Schwierigkei= ten bei der Benutzung von Konnossement= klauseln verschiedener Kategorien will diese Schrift vermeiden helfen. Dabei erschien es dem Verfasser zunächst wichtig, auf die ge= schichtliche Entwicklung solcher Vertragsbe= dingungen einzugehen, um die Vorausset= zungen für das Verständnis der Klauseln zu schaffen. Daran anschließend wird in gut gegliederter Form auf die juristische und wirt= schaftliche Bedeutung solcher Konnossements= klauseln eingegangen und damit allen an der Schiffahrt Interessierten und Beteiligten eine Kommentierung dieser Klauseln in die Hand gegeben.

Das im Anhang wiedergegebene Konnosses ment ergänzt in vortrefflicher Weise die zu vor gemachten Ausführungen. An diesem Bei spiel erkent man besonders die großen Nach teile, die die Benutzung längst veralteter Konnossementformulare mit sich bringt, sie weder dem geltenden Recht noch den wirts schaftlichen Verhältnissen entsprechen.

Dipl.=Volksw. Stabenau

Franz F. Schwarzenstein und Dr. Hans Ludwig Zankl, Jahrbuch der Fremdenver kehrspraxis. 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 Fremdenverkehrsfach" mannes in Deutschland und anderen euro päischen Ländern", Dr. Paul Bernecker bes handelt den Fremdenverkehr als wirtschaft liche Erscheinung. Über Fremdenverkehr und Steuerkraft berichtet Peter W. Titzhoff. Die Entwicklung und Organisation des Fremdens verkehrs in Deutschland schildert Mathias Thommes, und Dr. Arno Staks gibt einen Überblick über die deutsche Fremdenverkehrs werbung im Ausland. Dr. M. Hoffmann schreibt über Hotels und Gaststätten ihot Dienste des Fremdenverkehrs und Günther Nohl behandelt deutsche Heilbäder im Dienste der Volksgesundheit. Aktuelle Probleme Deutschen Fremdenverkehrspolitik stellt un ter besonderer Berücksichtigung statistischer Gesichtspunkte Privatdozent Dr. G. Menges dar. Über Kongresse in Vorbereitung und Organisation schreibt K. F. Schweig. Dr. Wer ner Kämpfen fügt einen Aufsatz unter dem Titel "Von der Stadtwerbung zur Städtewer" bung" bei.

Sodann folgen Übersichten über die Organis sationen und Einrichtungen des Fremdenver kehrs, 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; 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 Controlle Cont planvolle Gestaltung des Verkehrsgeschehens durch die Institution, an die der Herranstrachen des Verkehrsgeschehens durch die Institution, an die der Herranstrachen und laftsanspruch schaftsanspruch auf die Beeinflussung des Handelns der Verkehrsunternehmer und Verkehrsnutzen die Beeinflussung des Handelns der Rationalität, die darauf Verkehrsnutzer delegiert ist. Dann aber ein Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß an Rationalität, die darauf abzielt, eine Leine des Mindestmaß and des M abzielt, eine bestimmte Ordnung im Verkehrswesen sicherzustellen, und zu diesem Zwecke verkehrs. Die Möglichkeit, Zwecke verkehrspolitische Ziele und Mittel aufeinander abstimmt. Die Möglichkeit, das Verhalten das Verhalten der wirtschaftenden Menschen so zu lenken, daß ihre Handlungsweisen, in einem sozial "in einem sozial relevanten Grade, so" ablaufen, "als ob die Beherrschten den Inhalt des Befehls …… des Befehls, um seiner selbst willen, zur Maxime ihres Handelns gemacht hätten ("Gehorsam")"). (Gehorsam')"1), ist von verschiedenen Voraussetzungen abhängig, über die an anderer Stelle einiges Stelle einiges gesagt worden ist²). Ungemein wichtig für das Gelingen der Herrschafts=
aufgabe ist ohner in der Gelingen der Herrschafts=
Desklams ieder Verkehrspolitik: Die aufgabe ist ohne Frage die Lösung des zweiten Problems jeder Verkehrspolitik: Die Rationalisierung ist. Rationalisierung ihrer "Befehle", für die Eucken eine einleuchtende Interpretation gibt, wenn er den Li wenn er den klassischen Ordnungsbegriff aufgreift: Der ORDO-Gedanke "bedeutet die sinnvolle Zusanden Ordnungsbegriff aufgreift: Der Ganzen"3). Mithin eine Ordnungsbegriff aufgreift: Der Ganzen"3). sinnvolle Zusammenfügung des Mannigfaltigen zu einem Ganzen"3). Mithin eine Ordsung, "in der M.C. nung, "in der Maß und Gleichgewicht bestehen", eine Ordnung, "die dem Wesen des Menschen und der C.

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

^{*)} Nach einem Vortrag vor der Industrie- und Handelskammer zu Köln und der Deutschen Verkehrswissenschaft
1) West.

No zuletzt bei v. Bezirksvereinigung Köln.

So zuletzt bei v. Bezirksvereinigung Köln.

Einkommensbildung und T., Politik und Wirtschaft: Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich? in:

Einkommensbildung und T., Politik und Wirtschaft: Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich? in:

Geselland einkommensbildung und T., Politik und Wirtschaft: Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich? in: Einkommensbildung und Einkommensverteilung, Verhandlungen auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik, Gesellschaft für Wirtschaft: Ist eine rationale Wirtschaftspolitik, dann zu den Gesellschaft für Wirtschaft. Köln 1956, Berlin 1957, S. 25 ff.; dann zu den Speziellen für Wirtschaft. Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Köln 1956, Berlin 1957, 5. 25 ff.; Zeitschrift für Verkehreren. Verkehreren der Verk speziellen Problemen der Verkehrspolitik: Seidenfus, H. St., Rationale Verkehrspolitik im Verkehrswissenschaft 20 (1976) Verkehrswissenschafts und Sozialwissenschaften in Köln 1950, Verkehrspolitik, in: Zensum Verkehrswissenschaft 29 (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, in: Kyklos. XII (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Kloten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Eucken, III (1958), S. 192 ff., und Eucken, III (1958), S

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 Verkehrs geschehens setzt Hovedan und planvollen Gestaltung des Verkehrs geschehens setzt Herrschaft voraus. Zielt der Gestaltungswille nicht auf die Herstellung einer Verkehrsordnung ab einer Verkehrsordnung ab, "in der Maß und Gleichgewicht bestehen", so wird der Widerstand der Beherrschten". Widerstand der Beherrschten die Macht der Herrschaft in Frage stellen⁴).

Welcher Ordnungsgedanke aber ist nun in der Lage, den Widerspruch zwischen den Ordnungsvorstellungen der Verlieben Ordnungsvorstellungen der Verkehrspolitik und den Interessen der Verkehrsuntersnehmer und Verkehrsbunden einer nehmer und Verkehrskunden zu minimalisieren? Eucken hat die Vorstellung von einer Ordnung, "die dem Wesen der Verkehrspolitik und den Interessen der Verkehrsungen oder von einer nehmer und Verkehrskunden zu minimalisieren? Eucken hat die Vorstellung von einer Ordnung, "die dem Wesen der Verkehrspolitik und den Interessen der Ver Ordnung, "die dem Wesen des Menschen und der Sache entspricht", und erwähnt mit Recht: "Vor allem zu Zeiten vorzugen. Recht: "Vor allem zu Zeiten versagender oder ungerechter positiver Ordnungen gewinnt diese Idee der Wesensordnung allen zu Zeiten versagender oder ungerechter positiver Ordnungen gewinnt diese Idee der Wesensordnung allen eine diese Idee der Wesensordnung oder der Naturordnung oder des Ordo regelmäßig eine große Kraft. Die Absurdiest der Leel große Kraft. Die Absurdität der konkreten Zustände gibt den Anstoß dazu. Die Ordnung wird gesucht, welche – ander der wird gesucht, welche – anders als die gegebenen Ordnungen – der Vernunft oder der Natur des Menschen und der Dieser

Die beiden Extreme, die das Dilemma, vor das sich jede verkehrspolitische Entscheidung gestellt sieht, umreißen eind aufen bei den beiden bei beiden beiden beiden beiden beiden bei der beiden gestellt sieht, umreißen, sind zuletzt von Predöhl sehr klar herausgestellt worden eine Es gibt eine "Ordnung um der Ordnung u Es gibt eine "Ordnung um der Ordnung willen", die gewissermaßen darauf abzielt, eine möglichst reibungslose Koordination. möglichst reibungslose Koordination der Interessen der Verkehrsunternehmer mit Wünschen der Verkehrsunternehmer mit den Wünschen der Verkehrsunternehmer der Verkehrsunternehm Wünschen der Verkehrsnutzer zu ermöglichen. Er bezeichnet sie als eigentliche Ordnungsspolitik. Sie hat zwei Sachverhalte zu ermöglichen der Verkehrsnutzer zu ermöglichen der Verkehrsnutzer zu ermöglichen. Er bezeichnet sie als eigentliche Ordnungsspolitik. politik. Sie hat zwei Sachverhalte zu berücksichtigen: Ihr metaökonomischer Ausgangs punkt wird in der weetlichen Malitati punkt wird in der westlichen Welt ohne Frage der eines Höchstmaßes an induvidueller Freiheit sein. In die Sprache der Vorlette Verlette von der Vorlette Verlette von der Vorlette Verlette von der Vorlette von d Freiheit sein. In die Sprache der Verkehrspolitik übersetzt heißt das: Die Verkehrspolitik wird zuerst und vor allem eine Orderen wird zuerst und vor allem eine Ordnung anstreben müssen, in der den Verkehrsunter nehmern ein Maximum an freibeitlichen Bernet nehmern ein Maximum an freiheitlicher Betätigung, den Verkehrsnutzern faktisch die freie Wahl des Verkehrsunternehmens der Betätigung, den Verkehrsnutzern faktisch die freie Wahl des Verkehrsunternehmens der Betätigung den Verkehrsnutzern faktisch die freie den Verkehrsnutzern faktisch den Verkehrsnutzern den Verkehrsnutze Wahl des Verkehrsunternehmens, dessen Dienste sie in Anspruch zu nehmen wünschen gewährleistet wird Dieses Maximum der der gewährleistet wird. Dieses Maximum wird eingeschränkt durch die Erkenntnis, daß der Koordinations "mechanismus" der Verlage und der Ginne Koordinations, mechanismus" der Verkehrsmärkte "zur Unordnung führt im Cleiche einer ständigen, nicht nur gelegentigt. einer ständigen, nicht nur gelegentlichen oder zyklischen Abweichung vom gewicht". Der ökonomische Ausgemanne zu zyklischen Abweichung vom entliert gewicht". Der ökonomische Ausgangspunkt der reinen Ordnungspolitik postuliert demnach das Markteleichenwicht als die Greichen der demnach das Marktgleichgewicht als die Situation, in der allein ein Maximum sie Versorgung, hier mit Verkehreleichen der Versorgung, hier mit Verkehrsleistungen, erreicht werden kann. Freiheit, soweit sie Ordnung, d. h. lanefristig gleichgewicht. Ordnung, d. h. langfristig gleichgewichtige Märkte, verbürgt. Die "ordnende Hand der staatlichen Verkehrspolitik" relativiert ein der staatlichen Verkehrspolitik" relativiert sie subsidiär da, wo permanente Störungen Gleichgewichtslage auf den Verkehrspolitik Gleichgewichtslage auf den Verkehrsmärkten zu beobachten sind, um ein Höchstmaß an wirtschaftlicher Effizienz vorwieltlichen sind, um ein Höchstmaß

Neben oder anstelle der reinen Ordnungspolitik kann Verkehrspolitik Strukturpolitik seine Nach hier wird eine Verkehrspolitik sein. Auch hier wird eine Verkehrsordnung angestrebt. Aber ihr geht es nicht um eine Korrektur der Friktionen und Ingleichen ihr eine Lessung Korrektur der Friktionen und Ungleichgewichte, die eine liberale Wirtschaftsverfassung klassischer Prägung in aller Posal and in die eine liberale Wirtschaftsverfassung klassischer Prägung in aller Regel nach sich zieht. Das Verkehrswesen wird vielmehr in den Dienst öffentlicher Aufgelauf in den Dienst "öffentlicher Aufgaben" gestellt. Das bedeutet, daß die Verkehrspolitik den allgemeinen Zielen der Wistoches". den allgemeinen Zielen der Wirtschafts=, Sozial=, Kultur= und gar Militärpolitik unterges ordnet wird Bedarf es im Falla Janeau. ordnet wird. Bedarf es im Falle der reinen Ordnungspolitik nach aller Erfahrung keiner zentralen Lenkung des gesamten Verkehrsgeschehens, so wird natürlich das Ausmaß der Herrschaften. der Herrschaftsaufgaben im Falle der Strukturpolitik eine wesentlich straffere und um-fassendere Lenkung, die im extremen fassendere Lenkung des Verkehrsgeschehens erfordern, eine Lenkung, die im extremen Falle bis zu einer Verkehrsgeschehens erfordern, eine Lenkung des Verkehrsgeschehens erfordern des Verkehrsgeschehens erfordern des Verkehrsgeschehens erfordern des Verkehrsgeschehens erfordern des Verkehrsgesche des Falle bis zu einer Verstaatlichung des nationalen Verkehrsapparates gehen kann.

Schließen Ordnungs= und Strukturpolitik einander aus? Oder lassen sich beide innerhalb einer freiheitlich einer freiheitlich geordneten Wirtschaft in glücklicher Weise vereinigen, so daß das Interesse des eine Interesse des einzelnen Wirtschaftsubjekts durch strukturpolitische Maßnahmen nicht nur nicht verletzt nur nicht verletzt, sondern auf lange Sicht sogar gefördert wird? Angesichts der Existenz eines "illegitimen Plusa" eines "illegitimen Pluralismus" der gesellschaftlichen Kräfte neben dem legitimen Pluralismus, auf dem lismus, auf dem eine Demokratie aufgebaut ist, fällt die Antwort auf diese Grundfrage der Wirtschaftsonden der Wirtschaftspolitisch vvirtschaftsordnung nicht leicht"). Man wird jedenfalls mit einigem Missrauer Jahren den Wirtschaftspolitischen Systemen zu begegnen haben, die vorgeben, gewissermaßen der Wirtschaftspolitik der "goldenen Schnitt" "Boldenen Schnitt" zwischen dem Konkurrenzprinzip und einer Wirtschaftspolitik der Realisierung eines sahren dem Konkurrenzprinzip Gemeinwohls gefunden zu Realisierung eines sehr unterschiedlich interpretierbaren Gemeinwohls gefunden zu haben.

Dieser Hinweis mag hier genügen; im Folgenden soll es ausschließlich um reine Verkehrs-ordnungspolitik gehan. Die Verkehrspolitik ist dann in erster Linie ordnungspolitik gehen. Die Aufgabe rationaler Verkehrspolitik ist dann in erster Linie "lediglich" die Korrolaturi "lediglich" die, Korrekturinstrument einer mangelhaften wettbewerblänen der Nachfragenden der unternehmerischen Tielen von der Unternehmerischen Unternehmerische Unternehmerische Unternehmerische Unternehmerische Unternehmeri ""euiglich" die, Korrekturinstrument einer mangelhaften wettbewerblichen Koordmaton der unternehmerischen Entscheidungen mit den Wirtschaftsplänen der Verkehr als Instrusnach Verkehrsleistungen Entscheidungen mit den Wirtschaftsplänen den Verkehr als Instrusnach Verkehrsleistungen Entscheidungen mit den Wirtschaftsplänen, den Verkehr als Instrus unternehmerischen Entscheidungen mit den Wirtschaftsplänen der Nachragenausnach Verkehrsleistungen zu sein. Es ist zwar Tradition geworden, den Verkehr als Instrusment der Wirtschafts Mehr der Wirtschafts=, Sozial=, Kultur= und Militärpolitik anzusehen. Der Grund vor allem darin zu sehn. Kultur= und Militärpolitik anzusehen. Soweit der Ver= vor allem darin zu sehen sein, daß sich mit seiner Hilfe, insonderheit soweit der Verskehrsapparat sich in da Verschafts. vor allem darin zu sehen sein, daß sich mit seiner Hilfe, insonderheit soweit der kehrsapparat sich in der Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten demokratischer Abeliansen dem Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Nach die Realissen. (Ob Intention und Realissen Abeliansen dem Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten demokratischer Abeliansen der Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten dem Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten demokratischer Abeliansen dem Verfügungsmacht des Staates befindet, ohne die Schwierigkeiten dem Verfügungsmacht dem Verfügungsmacht des Staates bestieden dem Verfügungsmacht dem Verfügungsm demokratischer Abstimmung "allgemeine Ziele" intendieren lassen. (Ob Intention und Realität übereinstimmen. (Ob Intention und In wemokratischer Abstimmung "allgemeine Ziele" intendieren lassen. (Ob Intention und Realität übereinstimmen, ist freilich eine andere Frage. Es scheint so, als werde die mögliche Differenz miglich eine andere Frage. Es zuweilen übersehen.) Traditionelle Gret in Spielen zuweilen übersehen. mögliche Differenz zwischen beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Traditionelle Gestaltung des Verlahren beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Verlahren des Verlahren beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Verlahren des Verlahren beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Verlahren des Verlahren beiden Sachverhalten zuweilen übersehen.) Gestaltung des Verkehrsgeschehens ist nun allerdings nicht unbedingt mit sachgerechter Verkehrspolitik oleichen Seine Auffgesung vertreten, daß sich der Staat beim Verkehrspolitik oleichen sich der Sta Verkehrspolitik gleichzusetzen. Man kann die Auffassung vertreten, daß sich der Mittel beim Verfolg von Zielen. beim Verfolg von Zielsetzungen außerverkehrlicher Zuschüsse bedienen solle. Dies schen öffentlichen Ber und Teilen außerverkehrlicher Zuschüsse bedienen solle. der öffentlichen Be= und Entlastungen und öffentliche Zuschüsse bedienen solle. Dies schon aus dem Grundoffentlichen Be= und Entlastungen und öffentlicher Zuschüsse bedienen sone. Beschon aus dem Grunde, daß lediglich auf diese Weise öffentliche Begünstigungen eins deutig ausgewiesen und Stelle Werden. So sei hier als Maßstab der Ziele deutig ausgewiesen und damit kontrollierbar werden. So sei hier als Maßstab der Ziele und Mittel der Verlagen und damit kontrollierbar werden. So sei hier als Maßstab der Ziele und Mittel der Verlagen Recht unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu eine Wettbewerbso Ziele und Mittel der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Waßnahmen Redizusichern, die dem Grunden dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Waßnahmen Redizusichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern, die dem Grunden der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt, eine Wettbewerbsordnung zu sichern der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt der Verkehrspolitik die Aufgabe unterstellt der Verkehrspolitik der Verkehrspolitik der Verkehrspolitik der zu sichern, die dem Grundsatz der Subsidiarität wirtschaftspolitik damit gezogen sind, nung trägt. Das Kritorium Grundsatz der Subsidiarität wirtschaftspolitik damit gezogen ist der Verkehrspolitik damit gezogen sind, nung trägt. Das Kriterium für die Grenzen, die der Verkehrspolitischer Maßnanmen trein, nung trägt. Das Kriterium für die Grenzen, die der Verkehrspolitik damit gezogen sind, ist die sog. Funktionställige Grenzen, die der Gelingt es der freien Kooperation der werden sog. Funktionställige der werden sog. ung trägt. Das Kriterium für die Grenzen, die der Verkehrspolitik damit gezogen sind, ist die sog. Funktionsfähigkeit der Marktvorgänge. Gelingt es der freien Kooperation der wirtschaftenden Marktvorgänge. Marktausgleich auf den Die mänt. die sog. Funktionsfähigkeit der Marktvorgänge. Gelingt es der freien Koupetansder wirtschaftenden Menschen nicht, langfristig einen Marktausgleich auf den Verkehrsmärkten herbeizusüber der Marktausgleich auf der Verkehrspolitik nötig. Die märkten herbeizusüber der Marktausgleich aus der Verkehrspolitik nötig. wirtschaftenden Menschen nicht, langfristig einen Marktausgleich auf den Verkehrspolitik nötig. Die märkten herbeizuführen, dann wird die ordnende Hand der Verkehrspolitik nötig. transzendente Kritik an dann wird die ordnende wird sich daher mit der These auseinanden. transzendente Kritik an der reinen Ordnungspolitik wird sich daher mit der Verkehrspolitik none. These auseina transzendente Kritik an der reinen Ordnungspolitik wird sich daher mit der Wersorgung anderzusetzen haben der Verkehrspolitik wird sich daher mit der Wersorgung anderzusetzen haben der Verkehrspolitik none. anderzusetzen haben, daß der Markt allemal die beste Koordination der wirtschaftlichen Pläne zuwege bringt und daß der Markt allemal die beste Sicht eine günstigste Versorgung mit Commit Comm Pläne zuwege bringt und daß der Wettbewerb auf lange Sicht eine günstigste Versorgung mit Gütern und Diesell in daß der Wettbewerb auf lange wenn man diese These akzeptiert, kann mit Gütern und Dienstleistungen garantiert. Denn nur wenn man diese These akzeptiert, kann man sich mit reiner Od kann man sich mit reiner Ordnungspolitik begnügen und darüber hinaus behaupten, daß

7) Vzl. 1.

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

¹⁾ Eucken, Grundsätze . . ., a.a.O., S. 372.

¹⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1058, S. 264 ff. passim.

[&]quot;) Vgl. hierzu Röpke, W., Jenseits von Angebot und Nachfrage, Erlenbach-Zürlch und Stuttgart 1958, insbes.

S. 189 ff. Damit soll nicht gesagt esin den Verf. den Skeptizismus Röpke's in puncto "moderne Massendemokratie". vysl. hierzu Röpke, W., Jenseits von Angebot und Nachfrage, Erlenbach-Zürich und Stuttgart 1958, insbes.
S. 189 ff. Damit soll nicht gesagt sein, daß Verf. den Skeptizismus Röpke's in puncto "moderne Massens demokratie" 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 Verkehrst märkten eine gingtiget. V märkten eine günstigste Versorgung der Volkswirtschaft mit Verkehrsleistungen sichern vermag Das Ziel III. verschlems, angelems, sichern vermag. Das Ziel selbst ist immer eine solche Lösung des Allokationsproblems, mithin eine solche Ausguste mithin eine solche Ausnutzung der produktiven Kräfte in der Verkehrswirtschaft, daß auf dem Wege über den in ihr der produktiven Kräfte in der Verkehrswirtschaft, auf dem Wege über den individuellen Kosten= und Nutzenvergleich der Verkehrsteitstungen anbietenden und Australie Kosten= und Nutzenvergleich der Verkehrsteit stungen anbietenden und nachfragenden Wirtschaftssubjekte eine Versorgung zustande kommt, die man als optimal i kommt, die man als optimal bezeichnen kann. Diese Versorgungsgröße läßt sich zwar nicht theoretisch mannet bezeichnen kann. Diese Versorgungsgröße läßt sich zwar nicht theoretisch mannet bezeichnen kann. nicht theoretisch messen und bewerten, da die dazu notwendigen interpersonellen Nutzenvergleiche nicht durch ein Nutzenvergleiche nicht durchführbar sind. Aber die These gilt dennoch, wenn man mit Schumpeter dieses Maximum Till des Schumpeter dieses Maximum-Theorem auf die Definition des rationalen Handelns des Wirtschaftssubjekte als des Ausgestelle auf die Definition des rationalen Handelns genation Wirtschaftssubjekts als das Bestreben, stets "das Beste aus einer gegebenen Situation herauszuholen") rodusiert bestreben, stets "das Beste aus einer gegebenen daß das herauszuholen""), reduziert. Man kann dann nämlich die Hypothese aufstellen, daß das Güter und Dienstleichten. Güter und Dienstleistungen nachfragende Wirtschaftssubjekt in einer Wettbewerbszwirtschaft die größen Character in der Wettbewerbszwirtschaft die großen Großen wirtschaft die größte Chance hat, die gegebene Situation zu nutzen, sind doch nur bei einer derartigen Wirtschafts einer derartigen Wirtschaftsverfassung die "Unternehmer unter dem Druck des Wettsbewerbs gezwungen die im den Wettsbewerbs gezwungen die im den wienden bewerbs gezwungen, die jeweils kostengünstigsten Produktionsmethoden anzuwenden ... der Wetthewerh mit der faktoren sicherstellen"10). Der verstellen en gesamtwirtschaftlich den besten Einsatz der Erzeugungs faktoren sicherstellen"10). Diese Hypothese kann empirisch überprüft werden, und auch hier lehrt die Friedrung der Land auch en empirisch überprüft werden, und auch eine Land eine Entschaften e hier lehrt die Erfahrung, daß kein Ordnungssystem in der Wirtschaft durch eine ähnlich hohe ökonomische Estimate. hohe ökonomische Effizienz ausgezeichnet ist, wie eben die Wettbewerbswirtschaft. Soll der Wettbewerbswirtschaft. Soll der Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt, eine Ordnung zum der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er, wie dargelegt erreichen der Verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen, so muß er verkehrsmärkten dieses Ziel erreichen der Verkehrsmärkten dieses zum d dargelegt, eine Ordnung zeitigen, die eine umfassende Koordination der Verkehrsunter nehmungen und Verkehr in die eine umfassende Koordination der Verkehrsungen nehmungen und Verkehrskunden auf der Basis gleicher Wettbewerbsbedingungen

Nun ist diese Ordnung ohne Frage keine Selbstverständlichkeit. Es gibt keine hidden hand, die sie Gussi auch der hand der hand die sie Gussi auch der hand die sie Gussi a hand, die sie quasi-automatisch herzustellen und ihren Bestand zu sichern vermöchte, wie ein Adam Cault und ihren Bestand zu sichern vermöchte, wie ein Adam Smith und nach ihm der ethische Utilitarismus glaubte. Die Menschheitsgeschichte läßt arkanna der ethische Utilitarismus glaubte. geschichte läßt erkennen, daß sich das Zusammenleben der Menschen immer in der dialektischen Spannung. dialektischen Spannung zwischen Ordnung und Chaos vollzieht. Die Wirtschaft und ihr integrierender Rocken in diese ihr integrierender Bestandteil, der Verkehr, machen hier keine Ausnahme. Ist aber diese Ordnung normannt ausst. Ordnung permanent gefährdet, dann wird es einer Ordnungspolitik im Verkehr bedürfen. die eine güngtigte Verkehr wird es einer Ordnungspolitik im Verkehr bei dürfen, die eine günstigste Versorgung der Volkswirtschaft mit Verkehrsleistungen bei möglichster wirtschaft der Verkehrsleistungen bei möglichster wirtschaftlicher Entscheidungsfreiheit der Verkehrsunternehmer und Verkehrskunden anstralt Die Gestleitungsfreiheit der Verkehrsunternehmer und verkehrskunden anstralt Die Gestleitungsfreiheit der Verkehrsunternehmer und verkehrskunden der Verkehrsunternehmer und verkehrskunden der Verkehrstelleitungsfreiheit der Verkehrsunternehmer und verkehrstelleitungsfreiheit der Verkehrstelleitungsfreiheit kehrskunden anstrebt. Die Gefahren für die Verkehrsordnung ergeben sich aus zweierlei Sachverhalten die auf die Verkehrsordnung ergeben sich aus zweierlei Sachverhalten, die auf den Verkehrsmärkten zu beobachten sind: Es ist dies einmal die institutionelle Unglicht und dann institutionelle Ungleichheit des Rahmens, innerhalb dessen gewirtschaftet wird; dann aber die Bloomisch II. 1918 aber die ökonomische Ungleichheit der Ausgangspositionen auf den Verkehrsmärkten,

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

Unterschiedliche Markteintrittsbedingungen, Betriebs= und Beförderungspflichten, soweit sie eine Auflage 1 sie eine Auflage darstellen, d. h. den wirtschaftlichen Zielsetzungen der Verkehrsunternehmer wideren ziel Verführungsmacht über und nehmer widersprechen, Preisbildungsbestimmungen, die Verfügungsmacht über und die Wirtschaftlichen Zielsetzungen die Verfügungsmacht über und die Wirtschaftlichen Preisbildungsbestimmungen, die Reförderungssteuer, Sozials die Wirtschaftliche Verantwortung für den Verkehrsweg, Beförderungssteuer, Sozial-und Versorgen genannt werden. Diese und Versorgungsleistungen können in diesem Zusammenhang genannt werden. Diese öffentlichen Be öffentlichen Be= und Entlastungen, die zumeist nur aus ihrer historischen Entwicklung heraus begreichen. heraus begreifbar sind, jedoch kein in sich geschlossenes System darstellen, bedeuten für die Verkehrskunden, eine Veränderung für die Verkehrsunternehmen, nicht minder für die Verkehrskunden, eine Veränderung der "Startchart "St der "Startchancen" auf den Verkehrsmärkten, die für eine auf die bestmöglichste Verwendung den Verkehrsmärkten, die für eine auf deshalb be-Verwendung der Produktionsfaktoren abzielende Wettbewerbswirtschaft deshalb beschenklich ist weit ist weit ist weit in der Verkehrsgeschehen ungleiche denklich ist, weil diese herrschaftlichen Eingriffe in das Verkehrsgeschehen ungleiche ökonomische Mar. ökonomische Wirkungen zur Folge haben. Es ist hier also der Staat selbst, der im Verfolg seiner II. Verfolg seiner Herrschaftsaufgaben die Verkehrsordnung stört. Würden alle Verkehrsunternehmen die Verkehrsordnung stört. Betroffen, kehrsunternehmen betroffen, kehrsunternehmer in gleicher Weise von diesen gestaltenden Eingriffen betroffen, wobei es nur ein gleicher Weise von diesen gestaltenden auf ihre Form Wobei es nur auf deren ökonomische Auswirkung, nicht jedoch auf ihre Formankommt, dans ankommt, dann wäre damit lediglich der Kreis der Voraussetzungen, unter denen die Verkehrennt die Verkehrsunternehmer auf den Märkten auftreten können, geändert, ohne daß sich dadurch Untered. dadurch Unterschiede für die einzelnen Unternehmer ergeben. Insoweit die verkehrsPolitischen Mag-Politischen Maßnahmen heute interventionistischen homogenen Ordnungspolitik Bestandteil einer in sich geschlossenen, gewissermaßen homogenen Ordnungspolitik sind, ist es der Cr sind, ist es der Staat selbst, der die wünschbare Verkehrsordnung in Frage stellt. Es er-Rachst ihm dazum der die wünschbare Verkehrsordnung in entscheidenden wächst ihm daraus die Aufgabe, echte Ordnungspolitik gegen die in entscheidenden Bereichen internant

Ist aber die interventionistische Verkehrspolitik zu setzen.
Verkehrspolitik eine der Hauptgefahrenquellen für die Verkehrspolitik zu setzen. Verkehrsordnung, dann liegt zwangsläufig der Gedanke nahe, Verkehrsordnung durch eine größtmöglich rationaler Verkehrspolitik wäre dann nicht der Ausgleich der unterschiedlichen Besund Stall Belastungen in Bild. Entlastungen in Richtung auf Vereinheitlichung der Belastungen, die aus dem Gestaltungswillen der Vereinheitlichung der Belastungen der Belast staltungswillen der Verkehrspolitik fließen, sondern eine Minimalisierung der Bestungen auf ein Nichtung auf Verkehrspolitik fließen, sondern eine Minimalisierung der Bestungen auf ein Nichtungen eine Minimalisierung der Bestungen, die aus dem Bestungen, die aus dem Bestungen der Bestu lastungen auf ein Niveau, das dem der übrigen Wirtschaftsbereiche entspricht.

Kann man auf diesem Wege eine dauerhafte Verkehrsordnung als gesichert ansehen?
Roll Offenbar nicht; denn neben den institutionellen Ungleichheiten spielen eine noch größere nebe ökonomied. Rolle die ökonomischen Ungleichheiten in den Ausgangspositionen der Unternehmer ist nehmer auf den Welle die ökonomischen Ungleichheiten in den Ausgangspositionen der Unternehmer ist nehmer auf den Welle der Unternehmer ist nehmer der Unternehmer ist nehmer der Unternehmer ist nehmer der Unternehmer ist nehmer der Unternehmer der U nehmer auf den Verkehrsmärkten. Das Wettbewerbsverhalten der Unternehmer ist abhär vielen ökonomischen Ungleichneiten in den Ausgangspositionen der Unternehmer ist neben vielen ökonomischen Ungleichneiten in den Ausgangspositionen der Verkehrsmärkten ist neben vielen ökonomischen Ungleichneiten in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter ist nehmer auf den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter in den Verkeinsunter in den Ausgangspositionen der Verkeinsunter in den Ausgangspositione neben vielen ökonomisch allein nicht begründbaren Faktoren¹¹) ohne Frage wesentlich abhängig von der Unternehmensverfassung. abhängig von der Unternehmensgröße und der Unternehmensverfassung. Es ist leich

Es ist leicht einzusehen, daß ein Unternehmen, das ob seiner Größe über einem bestimmten ber der Unternehmen bestimmten b Marktanteil verfügt, einen ganz anderen Einfluß auf die Preisbildung an einem bestimmten Markt und damei ten Markt und damit auf seine Konkurrenten ausüben kann als ein kleines¹²). Es ist in aller Regel in der L aller Regel in der Lage, den Spielraum des Marktverhaltens seiner Konkurrenten einstellengen, wenn nicht Zuengen, wenn nicht gar auf eine bestimmte Richtung festzulegen. Die Unternehmense ist eine Ouelle der Lage auf eine bestimmte Richtung Eucken's widerspricht: "Niemand größe ist eine Quelle der Marktmacht, die der Forderung Eucken's widerspricht: "Niemand") Vgl. 1.

⁸) Predöhl, a.a.O., S. 269, bezeichnet "die auf das Wachstum der Wirtschaft ausgerichtete Verkehrspolitik" ber^{eits} 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 Energiewirtschaftlichen Instituts. Heft 10. Oldenburg 7000 C. wirtschaftlichen Instituts, Heft 10, Oldenburg 1959, S. 2.

¹¹) Vgl. hierzu Seidenfus, H. St., Verkehrsmärkte, Marktform – Marktbeziehung – Marktverhalten, Tübingen

¹³ Nattiritat

^{1959,} S. 52 ff.
Natürlich können Unternehmerzusammenschlüsse (Konventionen und andere Kartellformen) dieselben Wirkungen ausüben. Wirkungen ausüben.

darf mehr und darf weniger wirtschaftliche Macht besitzen als notwendig ist, um eine Wettbewerhendung zu henens Wettbewerbsordnung zu verwirklichen"¹³). Die sehr stark differierenden Unternehmens größen in der Vorlebgrößen in der Verkehrswirtschaft stellen also einen Störungsfaktor für die Realisierung der Ziele einer Wottbeweit

Von nicht geringerer Bedeutung sind die Unterschiede der Unternehmensverfassung.
Lag auf Eine fast spezifische Eigentümlichkeit des Verkehrswesens ist darin zu sehen, daß auf praktisch allen Verkehrswesens praktisch allen Verkehrsmärkten private und öffentliche Unternehmer ihre Leistungen anbieten Fast man alleit it anbieten. Faßt man allein die privaten Unternehmungen ins Auge, so fällt auf, daß es Unternehmungen siht die privaten Unternehmungen siht die privaten Unternehmungen siht die gestellt auf den die privaten Unternehmungen siht die gestellt auf di Unternehmungen gibt, die auf sich selbst angewiesen sind, andere jedoch, die in einem Konzernverbundetaben Deutstellen. Konzernverbund stehen. Das Wettbewerbsverhalten bleibt von diesen Unterschieden nicht unbeeinflußt. Alle Unterschieden zu desem unbeeinflußt. unbeeinflußt: Alle Unternehmen werden unbeschadet ihrer Unternehmensverfassung Gewinne und Vorlette ihrer Unternehmensverfassung Gewinne und Verluste als Lohn bzw. Strafe für richtige bzw. falsche unternehmerische Entscheidungen zu werden. Entscheidungen zu verzeichnen haben. Nur werden die Verluste im Falle des konzernsgebundenen Unternahmen. gebundenen Unternehmens in aller Regel nicht die Konsequenzen zeitigen, die ein freies, d. h. kapitalmäßig nicht auf d. h. kapitalmäßig nicht mit anderen Unternehmen verflochtenes Verkehrsunternehmen in Kauf nehmen verflochtenes Verkehrsunternehmen in Kauf nehmen muß. Das gleiche gilt natürlich für den Fall, daß sich ein Verkehrsunternehmen in anderen Unternehmen verflochtenes Verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verflochtenes verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen verkehrsunternehmen unternehmen in anderen, mit dem Verkehr in einem gewissen Zusammenhang stehenden Bereichen betätigt (atum der Colore der Bereichen betätigt (etwa der Spedition, dem Lagereiwesen usw.). Die Gefahr einer Unternehmendignische Unternehmensliquidation wird in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer einzus schätzen sein Das ist in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer einzus schätzen sein Das ist in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer einzus schätzen sein Das ist in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer einzus schätzen sein Das ist in die einzus der Spedition, dem Lagereiwesen usw.). Die Getant schätzen sein. Das ist ein Umstand, der ohne Frage einen Einfluß auf das Wettbewerbst verhalten auf den Vorlehaum in diesem Falle offensichtlich wesentlich geringer Einfluß auf das Wettbewerbst verhalten auf den Vorleham in der verhalten auf den Verkehrsmärkten ausübt, wie sich an vielen Beispielen zeigen läßt. Die Folgen der Unterschied Die Folgen der Unterschiede der Unternehmensverfassung sind noch offensichtlicher, wenn man des Nebensinsander wenn man das Nebeneinander von Staats= und Privatunternehmung ins Auge faßt. Ein Staatsunternehmen ist rock auf der Vierenehmen in der Vierenehmen von Staatsunternehmen in der Vierenehmen von Staatsunternehmen von Staatsunternehmen in der Vierenehmen von Staatsunternehmen von S Staatsunternehmen ist nach realistischer Auffassung nicht konkursfähig. Es ist, wenn es dazu noch ein Großunternehmen es dazu noch ein Großunternehmen darstellt, also in der Lage, in einem Umfang Markte strategie zu betreiben der weit " Unternehmen hinausgeht. Es ist natürlich eine Tatfrage, ob dies geschieht. Die Mögliche keit als solche die der Vorstellen keit als solche, die der Vorstellung von einer funktionsfähigen Wettbewerbswirtschaft widerspricht kann isdach zicht in widerspricht, kann jedoch nicht geleugnet werden.

Greift die ordnende Hand der Verkehrspolitik in dieser Situation nicht ein, 50 wird also aus diesen ökonomischen Ungleichheiten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis den Zielsetzungen der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis des Geschichten ein Marktverhalten möglich sein, dessen Ergebnis der Geschichten ein Marktverhalten möglich sein der Geschichten ein Marktverhalten der Geschichten der Geschichte den Zielsetzungen der angestrebten Verkehrsordnung nicht genügt. Die Folge wird sein, daß auf den Verkehrsordnung nicht genügt. Die Folge wird sein, daß auf den Verkehrsordnung nicht genügt. daß auf den Verkehrsmärkten, die morphologisch gesehen als Teilmonopole oder Teilsoligonole anzusprechen zin der Verkehrsmärkten. oligopole anzusprechen sind, keine langfristigen Gleichgewichtssituationen entstehen, der sondern ein Verdrängungswettbewerb Platz greift, der eine günstigste Ausnutzung der produktiven Kräffe im Welle ines produktiven Kräfte im Verkehrswesen verfehlt; denn er ist ja nicht das Ergebnis eines echten Wetthewerke hei eleite Alleite Al echten Wettbewerbs bei gleichen Wettbewerbsbedingungen, sondern vielmehr das Ergebnis und ich er Friedrich er gebnis ungleicher Fähigkeiten, Marktstrategie zu betreiben. Diese Fähigkeit wird wesents lich hectimet von der Green lich bestimmt von der Größe des Unternehmens. Man kann im allgemeinen annehmen, daß ein großes Verlichten daß ein großes Verkehrsunternehmen auf vielen Verkehrsmärkten, ein kleines auf wenigen operiort. De euf alle 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 Kostens und Ertragsverläufe zu beobachten sind, wird das große Unternehmen im Verfolg marktstrategischer Maßnahmen hinzunehmende Verluste auf stark umstrittenen kehrsmärkten durch die größere Zahl der Märkte mit Gewinnchancen, auf denen es

Operiert, leichter alimentieren können als das kleine Unternehmen. Gleichlautend bemerkt Wessels bemerkt Wessels in diesem Zusammenhang¹⁴): "Stellt ein Betrieb mehrere Produkte her oder verfügt - " her oder verfügt er über mehrere voneinander getrennte Teilmärkte für den Absatz seiner Erzeugnisse Erzeugnisse, so wird er auf den einzelnen Absatzmärkten einen verschieden großen Spielraum für der Auf den einzelnen Absatzmärkt mit hoher Monopola Spielraum für die Preisbildung besitzen. Die auf einem Teilmarkt mit hoher Monopolamacht erzielten E-1. macht erzielten Erlöse können dann den Unternehmer veranlassen, auf einem anderen unter Verzicht auf unter Verzicht auf volle Kostendeckung anzubieten. Kommt es dann zur Verdrängung von Unternehmer veranlassen, auf einem dann den Unternehmer veranlassen, auf einem dann zur Verdrängung unter Verzicht auf volle Kostendeckung anzubieten. Kommt es dann zur Verdrängung von Unternehmer veranlassen, auf einem dann den Unternehmer veranlassen dan Verzicht auf volle Kostendeckung anzubieten. Kommt es dann zur verantigen des von Unternehmungen, so wird sie nicht durch eine echte Kostenüberlegenheit des Betriebes mit heles. Betriebes mit hoher Monopolmacht hervorgerufen, sondern durch Preise, die dieser auf Grund seiner Monopolmacht hervorgerufen, sondern konnte. Der Aufbau der Grund seiner Machtstellung auf einem anderen Markt erzielen konnte. Der Aufbau der Produktion in Jahren der Machtstellung auf einem anderen Markt erzielen konnte. Der Aufbau der Produktion in Jahren der Kostenstellung auf einem anderen Markt entspricht nicht den Kostenstellung auf einem anderen Markt entspricht nicht den Kostenstellung auf einem anderen Markt entspricht nicht den Kostenstellung auf einem anderen Markt erzielen konnte. Produktion in der Volkswirtschaft, der dann entsteht, entspricht nicht den Kostensunterschieden die Volkswirtschaft, der dann entsteht, ehen Behauptungen der Unterschieden die Behauptungen der Unterschieden unterschieden, die in der Wettbewerbswirtschaft für die Behauptungen der Unterschieden mehmungen maßer!

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

Die unterschiedliche Fähigkeit der Verkehrsunternehmen, Marktstrategie zu betreiben, beschwört grundestellt in der Verkehrsunternehmen der Verkehrskunden herauf. beschwört grundsätzlich die Gefahr von Diskriminierungen der Verkehrskunden herauf.

Diskriminierung im Elektrichten der Verkehrskunden beschwört grundsätzlich die Gefahr von Diskriminierung im Elektrichten der Verkehrskunden werden. Diskriminierung im ökonomischen Sinne einer Wettbewerbswirtschaft ist immer dann Begeben, wenn für vorsteilt. Regeben, wenn für vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen vorgenommen Märkte, der Maß hier die Parklanden von Diskriminierung im ökonomischen Sinne einer Wettbewerbswirtschaft ist immei unter Wettbewerbswirtschaft ist immei unter Wettbewerbswirtschaft ist immei unter Wegeben, wenn für vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen vorgenommen Märkte, der unvollkommenen generell der Maß hier die Parklanden vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen von der Maß hier die Parklanden von Diskriminierung vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen von der Maß hier die Parklanden von Diskriminierung vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen vorgenommen werden. Okeben, wenn für vergleichbare Leistungen Preisdifferenzierungen vorgenommen Märkte, Ohne daß hier die Probleme der Marktvollkommenheit, der unvollkommenan ganz generell der Marktspaltung unvollkommenheit, verden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen akktspaltung unverden der Marktvollkommenheit, verden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen akktspaltung unverden der Marktvollkommenheit, verden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen akktspaltung unverden sollen akktspaltung der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen: Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen: Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen. Wird es möglich ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz generell sagen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen ein der Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden erörtert werden erörtert werden erörtert werden erörtert werden Marktspaltung usw. im einzelnen erörtert werden sollen¹⁶), kann man ganz genota-sagen: Wird es möglich, mit Hilfe von Marktmacht Verkehrskunden Preise abzuverlan-gen, die langfristig über 1900 Marktmacht Verkehrsleistung liegen Dis-Preise rsen: Wird es möglich, mit Hilfe von Marktmacht Verkehrskunden Preise adzuvertung gen, die langfristig über den Selbstkosten der betreffenden Verkehrsleistung liegen bzw. Preise zuzugestehen die in Selbstkosten der betreffenden dann findet eine Kräfte krimier. Preise zuzugestehen, die diese Kosten langfristig unterschreiten, der produktiven Kräfte in dem Verkehrsleistung liegen Disskriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung statt die in dem Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte in dem Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung statt die in Verkehrsleistung liegen Disskriminierung der produktiven Kräfte kriminierung der produktiven kriminierung der produktiven kriminierung der produktiven kräfte kriminierung statt, die im Widerspruch zu einer besten Lenkung der produktiven Kräfte in der Verkehrswirtenden.

Welche Folgerungen lassen sich aus diesen beiden Gefahrenquellen für eine Verkehrsordnung ziehen? Die instituti ordnung ziehen? Die institutionellen Divergenzen sind von daher ausgeglichen werden.

Diese tr und Finanzpolitik verursacht. Sie können deshalb auch von daher ausgeglichen werden. Diese Herrschaftsaufschaft zu der Startbedingungen bendelt, ist nach es sich ausgeglichen Verkehrs-, Wirtschaftsaufschaft aus diesen beiden Geranich von der Verkehrs-, Wirtschaftsaufschaft werden. Diese Herrschaftsaufschaft zu diesen beiden Geranich von der Verkehrs-, Wirtschaftsaufschaft werden. es sich freilich nur um die institutionellen Be= und Entlastungen des konkreten Inhalts auch noch M. sich freilich nur um die institutionellen Be- und Entlastungen handelt, ist nach allgemeiner Auffassung unbestritten, mögen hinsichtlich ihres konkreten Inhalts auch noch Meinungsverschied in der Statische der Statische Handelt, ist nach handelt, noch Meinungsverschiedenheiten bestehen. Sie stellt jedoch kein Falle der ökonomischen eine grundsätzliche Aussicht ich Anders im Falle der ökonomischen Meinungsverschiedenheiten bestehen. Sie stellt jedoch kein Problem dar, uber deine grundsätzliche Auseinandersetzung lohnte. Anders im Falle der ökonomischen in Wessel

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

[,] Vgl. hierzu Schneider, E., Einführung in die Wirtschaftstheorie, II. Teil, Tübingen 1953^t, S. 52 ff.

lie line auch heute noch gültige Darstellung des Problems gibt z. B. v. Stackelberg, H., Grundlagen der theoretischen Volkswirtschaftslebre Region 20,022 tv. Teil.

Ungleichheiten. Die unterschiedlichen ökonomischen Marktgewichte und Unternehmense verfassungen die der Palen eine Verfassungen die der Verfassungen der Verfassungen die der Verfassungen der V verfassungen, die den Rahmen für die möglichen Marktverhaltensweisen abstecken, sind eine Realität, an der nichte mit die möglichen Marktverhaltensweisen abstecken, zer eine Realität, an der nichts zu ändern ist. Weder kann man Großunternehmungen zer schlagen, noch Unternehmungen zer schlagen, noch Unternehmungen schlagen, noch Unternehmungen aus ihrem Konzernverbund herausbrechen. Es wider spräche dies diametral sitze Grand von spräche dies diametral einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung, ganz abgesehen davon daß die Produktion von Wellen der Stellen daß die Produktion von Verkehrsleistungen in kleinen Betrieben häufig unwirtschaft-lich ist. Das gleiche gilt für 11. lich ist. Das gleiche gilt für die Unternehmungsverfassungen: Eine Privatisierung öffents licher Verkehrsunternehmungsverfassungen: licher Verkehrsunternehmungen, etwa um sie konkursfähig zu machen, scheint ein aus verschiedenen Gründer zicht in der

Lassen sich aber die Voraussetzungen für einen echten Wettbewerb auf den Verkehrst märkten nicht harrtellen. märkten nicht herstellen, so wird eine rationale Verkehrspolitik ihre erste und wort nehmste Aufgaha dazis - 1 nehmste Aufgabe darin sehen müssen, die Bedingungen für einen arbeitsfähigen bewerb (workable competitie) bewerb (workable competition) zu schaffen. Als Regulativ ungleicher Voraussetzungen des Wetthowerbe bet in der Voraussetzungen des Wettbewerbs hat sie bei ihrer Ordnungspolitik folgendes zu beachten¹⁷):

Die Preisentwicklung muß langfristig nicht nur alle Verschiebungen von Angebot und Nachfrage zum Ausdrud. Nachfrage zum Ausdruck bringen, sie muß darüberhinaus in einem bestimmbaren Zusammenhang mit der Keiter Zusammenhang mit den Kosten des spezifischen Transportakts stehen. Das bedeutet die Festlegung einer electionen Das bedeutet die Festlegung einer elastischen Preisordnung im Verkehr, die zweierlei zu berücksichtigen hat: Eine Preisunter hat: Eine Preisunter= und eine Preisobergrenze. Die Preisuntergrenze ist dabei von besonderer Bedeutung 180 Die Preisuntergrenze ist dabei von besonderer Bedeutung¹⁸). Diese Preisuntergrenze kann lediglich in den langfristigen Grenzkosten der enersteaten V Grenzkosten der spezifischen Verkehrsleistung gesehen werden. Langfristige kosten haben nichte mit der kosten haben nichts mit den sog. "Zusatzkosten" zu tun. Eine Verkehrspreisbildung nach diesem Kostennsineisnach diesem Kostenprinzip, die nur die einer Verkehrsleistung unmittelbar zurechenbaren Aufwendungen berückeiden. Aufwendungen berücksichtigt, stellt immer eine Diskriminierung im volkswirtschaft-lichen Sinne dar Dies deshalb weil lichen Sinne dar. Dies deshalb, weil sie auf der anderen Seite Verkehrspreise erforderlich macht, die eine böhere Beleette macht, die eine höhere Belastung der Verkehrskunden darstellen als den tatsächlichen Aufwendungen entspricht auf auch Aufwendungen entspricht, sofern das Verkehrskunden darstellen als den tatsachten. Aufwendungen entspricht, sofern das Verkehrsunternehmen nicht die Absicht hat, der eine Zusatzkostentarifierung im Teil Wille verkehrsunternehmen nicht die Absicht hat, der eine Zusatzkostentarifierung im Endeffekt Verluste hinzunehmen. Die Verteilung Verkehrsleistungen auf die verleit dann Verkehrsleistungen auf die verschiedenen Verkehrsunternehmungen entspricht dann nicht den tateächlichen Verkehrsunternehmungen entspricht den verkehrsunternehmung nicht den tatsächlichen Kosten¹⁹). Daß diese Preisuntergrenze nicht ein für allemal bestimmt werden kann vorstaht in bestimmt werden kann, versteht sich von selbst. Es kommen ja in den langfristigen Grenzkosten auch z R die kostenzalt i versteht sich von selbst. Grenzkosten auch z. B. die kostensenkenden Wirkungen des technischen Fortschritts zum Ausdruck Immerkin Inges Ausdruck. Immerhin lassen sich in einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten handelt zu ihn einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten handelt zu ihn einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten handelt zu ihn einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten handelt zu ihn einer gegebenen Situation trotz mancher Zurechnungsschwierigkeiten bei der State der schwierigkeiten, handelt es sich doch bei den Verkehrsunternehmungen fast immer um eine Verhundproduktion. eine "Verbundproduktion", diese langfristigen Grenzkosten feststellen.

Nicht genug damit, es wird für den Fall, in dem ein Verkehrsunternehmen eine marktheherschande Stallens in den kann, notwendig sein, diese langfristigen Grenzkosten als Preisobergrenze zu fixieren. Man beachte die Voraussetzung, die in diesem Falle gemacht ist: Die Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung gegenüber dem Verkehrskunden! Nicht jeder Preis für Verkehrsleistungen Verkehrsleistungen die Verkehrsleistungen der Verkehrsleistu die eine beste Lenkung der Verkehrskapazitäten anstrebt. Nachhaltige Gewinne, die auf Grund eine der Verkehrskapazitäten anstrebt werden, sollen in einer auf Grund eines dauerhaften Nachfrageüberhangs erzielt werden, sollen in einer Wettbewerbewirte. Wettbewerbswirtschaft dazu führen, das Angebot an Verkehrsleistungen auszuweiten. Flexible Preise in dazu führen, das Angebot an Verkehrsleistungen Wettbewerbs-Flexible Preise sind eine conditio sine qua non jeder funktionsfähigen Gewinne, die Wirtschaft. Die A.C. Wirtschaft. Die Aufgabe rationaler Verkehrspolitik wird demnach sein, Gewinnen auf strukturelle Verkenspolitik verkehrspolitik wird dem Sind, von den Gewinnen auf strukturelle Veränderungen der Nachfrage zurückzuführen sind, von den Gewinnen zu unterscheiden.

Wenn man also eine elastische Preisordnung²¹), die an den langfristigen Wettbewerb im des Verkehre opier. des Verkehrs orientiert ist, als Voraussetzung für einen arbeitsfähigen Bedingungen genügende Verkehr und dam! Verkehrs orientiert ist, als Voraussetzung für einen arbeitsfähigen Wettbeweit der Verkehr und damit zugleich für eine den eingangs genannten Bedingungen genügende Ordnung der Vorlagen für eine den eingangs genannten natürlich zwangsläufig die Ordnung der Verkehrsmärkte ansehen muß, dann ist damit natürlich zwangsläufig die bederung nach eine den eingangs genannten Bedingungen genugen. Das scheint nicht nur uns bederung nach eine den eingangs genannten Bedingungen genugen. Das scheint nicht nur uns bederung nach eine den eine den eingangs genannten Bedingungen genugen. Das scheint nicht nur uns bederung nach eine den eingangs genannten Bedingungen genugen. Forderung nach einer Tarifgleichheit im Raum aufgegeben. Das scheint nicht nur unbedenklich, sonder bedenklich, sondern sogar wünschenswert. Es ist unbedenklich, weil diese Tarifgleichheit durch ohnehin bereitst. heute ohnehin bereits weitgehend durch die speziellen Ausnahmetarife der Eisenbahnen durchbrochen ist eine Von empirischen Untersuchungen durchbrochen ist und andererseits eine ganze Reihe von empirischen Untersuchungen darauf hinweisen 100 der heutigen darauf hinweisen, daß die Abhängigkeit wirtschaftlicher Standorte von der festzustellen Gestaltung der Fizza Die Gestaltung der Gestaltung de Gestaltung der Eisenbahngütertarife – trotz aller Differenzierungen, worden ist²²). Die Auf wesentlich – we sind wesentlich geringer ist, als bisher gemeinhin angenommen worden ist²²). Die Aufgabe dieser Tarifevstems, innerhalb dessen Verlage Aufgabe dieser Tarifgleichheit zugunsten eines Tarifsystems, innerhalb dessen "die Verkehrsmittel in der E-linger in der B-linger in der B-linger in der B-linger innerhalb dessen "die Verkehrsmittel in der B-linger innerhalb dessen "die Verkehrsmittel in der B-linger innerhalb dessen "die Verkehrsmittel in der B-linger innerhalber innerhalb Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer angemessenen Verkehrstellen, und zwan der Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer angemessenen verkehrstellen, und zwan der Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer angemessenen verkehrstellen, und zwan der Verkehrsmittellen ver decken, und zwar derart, daß sich ein minimales Tarifniveau bei optimaler Verkehrsteilung herausbilder verkehrsteilung herausbilder verkehrsteilung der erstrebten verkehrsordnung ohne Frage herausbilder verkehrsteilung teilung herausbildet"23), wird die Herstellung der erstrebten Verkehrsordnung ihre Sekunger Tarifa. Frage erleichtern. Der Verzicht auf Tarifgleichheit ist zudem erwünscht, da sie immer eine Tarifdiskriminierung in die durch därwit. Tage erleichtern. Der Verzicht auf Tarifgleichheit ist zudem erwünscht, da sie immer end Tarifdiskriminierung im volkswirtschaftlichen Sinne darstellt; sie hat zudem ihre Sekundärwirkungen auf der Wille volkswirtschaftlichen Sinne Verkehrsunternehmungen, die durch die so därwirkungen auf den Wettbewerb mit den anderen Verkehrsunternehmungen, die durch ihrem S. Bemeinwirtschaftlichen Sinne darstellt; sie hat zudem ihre durch die sog. Bemeinwirtschaftlichen den anderen Verkehrsunternehmens in ihrem S. die sog. gemeinwirtschaftliche Tarifgebarung des staatlichen Verkehrsunternehmungen, die untigen die sog. gemeinwirtschaftliche Tarifgebarung des staatlichen Verkehrsunternehmens in ihrem Marktverhalten gesche Verkehrsunternehmens in des staatlichen Verkehrsunternehmens in ihrem Marktverhalten gesche Verkehrsunternehmungen, die untigen die staatlichen Verkehrsunternehmungen, die untigen die sog. Bemein verkehrsunternehmungen, die untigen die sog. Bemein verkehrsunternehmungen, die untigen die untigen die sog. Bemein die ihrem Marktverhalten auf eine Weise beeinflußt werden, die nicht aus den Voraussetzungen eines echten Worthammer des Staatlichen Verkehrsunternenmens in der Marktverhalten auf eine Weise beeinflußt werden, die nicht aus den Voraussetzung des eines echten Worthammer der Gebließlich sei daran erinnert, daß hier die Fragen gen eines echten Wettbewerbs entspringt. Schließlich sei daran erinnert, daß hier die Fragen einer Ordnurgen eine Ordnu Fragen einer Ordnungspolitik im Verkehrswesen erörtert werden, wesens is sozial- und ihre und eine Weise beeinflußt werden, une in das nier und Fragen einer Wettbewerbs entspringt. Schließlich sei daran erinnert, das nier und Fragen einer Westens erörtert werden, allgemein wirtschaftse, sozial- und ihre verkehrswesen erörtert werden, westens das nier und ihre u wirtschafts=, sozial= und kulturpolitische wie militärpolitische Aufgaben des VerkehrsDie -

Die zweite Aufgabe rationaler Verkehrspolitik ist ohne Frage die Verwirklichung einer absoluten Transparent in Verkehrspolitik ist ohne Wettbewerbswirtschaft kann nur funktion Transparent in Verkehrspolitik ist ohne Wettbewerbswirtschaft kann nur beine Wettbewerbswirtsc absoluten Transparenz der Marktvorgänge. Eine Wetkehrskunden an Preisen und funktionieren, wenn sich ist ohne Frage die Verwirklichung einer der Marktvorgänge. Eine Wettbewerbswirtschaft kann nur funktionieren, wenn sich ist ohne Frage die Verwirklichung einer der Marktvorgänge. funktionieren, wenn sich Verkehrsunternehmer und Verkehrskunden an Preisen und Wettbewerbswirtschaft kann mit Wettbewerbswir

Au diesem ganzen Koten, N., Thesen zu einer rationalen Tarifpolitik im Verkehr, a.a.O., sowie vom gleichen 1959, erwähnt.

Es sei Verwiesen einer theoretischen Grundlegung, Tübingen 1959, e.a. Auswirkungen der Preise diffe.

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

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 gowieser Hierard.

¹⁵⁾ Dies nicht nur wegen der unterschiedlichen Fähigkeit, Marktstrategie zu betreiben, deren Ursachen erörtert sind, sondern darüber binaus dashalb mail die Tankland Marktstrategie zu betreiben, deren Ursachen erörfeistigen sind, sondern darüber hinaus deshalb, weil die Langlebigkeit der Verkehrsinvestitionen z.B. einen langfristigen Verzicht auf den Ersatz der kalkulatorisches Abstratt Verzicht auf den Ersatz der kalkulatorischen Abschreibungen erlaubt. Die geringe Anpassungsfähigkeit Verkehrsunternehmungen an Nachfresserbwarkungen erlaubt. Die geringe Anpassungsfähigkeit verkehrsunternehmungen an Nachfresserbwarkungen in Verkehrsunternehmungen in Verkehrsunternehmu Verkehrsunternehmungen an Nachfrageschwankungen läßt sie häufig zu diesem Wettbewerbsinstrument greifen. Vgl. hierzu auch: Seidenfus. H. St. Energie weiter in die die die Wettbewerbsinstrument greifen. Vgl. hierzu auch: Seidenfus, H. St., Energie und Verkehr, IV. Kapitel, Tübingen 1960.

¹⁰) Diese Preisdifferenzierungen durch Kostenmanipulationen finden sich immer bei Unternehmungen, die sog. Ausgleichrechnungen durchführen oder an auf Trade sog. Ausgleichrechnungen durchführen oder an sog. Frachtenausgleichskassen beteiligt sind.

Nicht berührt wird davon die Tatsache, daß – Preiseinheitlichkeit auf den einzelnen Und Differentialgewinn verbuchen Werderweise vorausgesetzt – die intramarginalen Betriebe immer einen Differentialgewinn und bei gleichen Werden, der wendigerweise vorausgesetzt – die intramarginalen Betriebe immer einen Differentialgewinn verbuchen bei gleichen bekonomischen Vertbewerbsbedingungen unternehmerischer Leistung gedeutet werden, N., Thesen zu einer Zu diesem Wettbewerbsbedingungen unternehmerisch ist. ökonomischen Wettbewerbsbedingungen unproblematisch ist.

Zu diesem ganzen Komplex der Preisordnung seien die vorzügliche Studie von Eisenbahntarife im Güter verkehr, Verreit

verkehr, Versuch einer theoretischen Grundlegung, differenzierung in Eisenbahngüterverkehr, Disseldorf 1957, in wirtschaftlichen Wertschaftlichen Wertschaftlichen Wachstungenzierung im Gille Wachstungenzierung im Gille Wachstungenzierung im Gille Wachstungen Wachstungenzierung im Gille Wachstungenzierung im Gille Wachstungenzierung in Gille Wachstungenzierung in Gille Wachstungenzierung in Gille Wachstungenzierung in Gille Wachstungenzierung im Gille Wachstungenzierung in Gille Wachstungenzung in Gille Wachstungenz uisserwiesen auf Hamm, W., Wertstaffel und Standortpolitik – Wirtschastliche Krast der Verkehrsmitter in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1959; Voigt, F., Die gestaltende Krast der des Laskraste wagens im Güterfernverkehr, Düsseldorf 1957; Voigt, F., Die gestaltende Krast der des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr, Düsseldorf 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr, Düsseldorf 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die Bedeutung des Laskraste wagens im Güterfernverkehr – Bieseield 1959; Seidenfüß, H. St., u. a. Die B an wirtschaftlichen Wachstumsprozessen, Bielefeld 1999; Voigt, F., Die gestaltenus des Lastkranswagens im Güterfernverkehr – dargestellt am Beispiel des linken niederrheinischen Raumes, Düsseldorf 1959, und Scheele, E., Tarifpolitik und Standarfetruktur. Göttingen 1959.

denkbar, die Kennzeichen für einen vollkommenen Wettbewerbsmarkt ist. Schließlich bedarf es einer laufenden Kontrolle der Einhaltung dieses Wettbewerbsrahmens, den die Vorkaltung werden von der die Vorkaltung dieses Vorkaltung dieses Vorkaltung dieses Vorkaltung die Vorkaltung dieses vorkaltung di rahmens, den die Verkehrspolitik gesetzt hat. Arbeitsfähiger Wettbewerb ist immer zugleich kontrollierter March

Daraus lassen sich im einzelnen nachstehende Folgerungen für die notwendigen und dem Ziel einer arbeitefähre. dem Ziel einer arbeitsfähigen Konkurrenz entsprechenden Mittel rationaler Verkehrspolitik ableiten. politik 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 Offentlichteit beweiter die an die Offentlichkeit herangetragen worden. Besonderes Aufsehen haben erregt die "Gedanken des Vorstanden worden. "Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn" und das "Gutachten zu einen Mittellen Gesundung der Deutschen Bundesbahn" und das "Gutachten zu einer Neuordnung des Tarifkoordinierungs=, Tarifgenehmigungs und Tariffestsetzungsvorfal-Sachverständigenausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen Vorfür Verkehrsfragen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft". Beide schläge suchen nach neuen" Weiterentwicklung der deutschen Gütertarue Vorsschläge vorsschläge suchen nach neuen" weiterentwicklung der deutschen Gütertarue vorsschläge suchen nach neuen" weiterentwicklung der deutschen Gütertarue vorsschläge suchen nach neuen" weiterentwicklung der deutschen Gütertarue vorsschläge suchen nach neuen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft". Beide vorschläge suchen nach neuen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft". schläge suchen nach "neuen" Wegen der Verkehrspolitik. Beide seien in ihren grunds sätzlichen Thesen an dem verstellt. sätzlichen Thesen an dem vorstehenden Konzept rationaler Verkehrspolitik überprüft. Vorweg mag bemerkt werden, daß beide Stellungnahmen indirekt die Auffassung zum Ausdruck bringen den Vorkahaten. Ausdruck bringen, den Verkehr stärker aus dem Geflecht allgemeinwirtschaftlicher und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher Zielsetzungen beweite Stellungnahmen indirekt die Auffassung und sonstiger staatlicher zu der sonstiger der son sonstiger staatlicher Zielsetzungen herauszulösen, mehr Wettbewerb zuzulassen, um ihn seine ökonomischen Fatfaltungen in 1950 seine ökonomischen Entfaltungsmöglichkeiten in vollem Umfang zurückzugeben. Insoweit besteht demnach naham Theoriesischen

weit besteht demnach nahezu Übereinstimmung zwischen den hier dargelegten Grundssätzen rationaler Verkeharratust sätzen 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 Maßenahmen sind nach seiner Ausst nahmen 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 Verkehrst wesen Frist unrahlendig wesen. Er ist unproblematisch und, wie bereits bemerkt, eine unbestreitbare Notwendigs Neue Wege der Verkehrspolitik

keit. Es kann darauf verzichtet werden, vom grundsätzlichen her auf diese Forderung einzugehen. Das der rechtlichen und einzugehen. Das gleiche gilt für die Vorschläge zur Neuordnung der rechtlichen und finanziellen Regische finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Deutscher Bundesbahn. Von geradezu entscheidender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorschiedender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorscheidender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorscheidender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorscheidender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorscheidender Besiehungen zwischen Bund und Deutscher Bund dagegen die Vorschläßer der Vorschläßer zur Neuordnung der rechtlichen der Von geradezu der Vorschläßer zur Neuordnung der rechtlichen der Von geradezu de entscheidender Bedeutung für die Herstellung einer Verkehrsordnung sind dagegen die Vorschläge zur I a. 1 Vorschläge zur Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten, die der Deutschen Bundesbahn einen größeren. Auch beiten bei der Deutschen Bundesbahn einen größeren der gemeinwirtschaftlichen Pflichten, die der Deutschen Es ist bahn einen größeren. bahn einen größeren Spielraum für ihr Wettbewerbsverhalten Gemeinwirtschaftlichen notwendig nicht notwendig, sich hier mit dem umstrittenen Begriff der Gemeinwirtschaftlichkeit auseinanderzusetzen wird dem umstrittenen Betriebs-, Beförderungs- und Tarif notwendig, sich hier mit dem umstrittenen Begriff der Gemeinwirtschaftlicht der Seschen ist Tarifpflicht de facts Tarifpflicht de facto gemeinwirtschaftliche Lasten darstellen. Betrieb insoweit einstellediglich von Belane lediglich von Belang, daß hier ein Verkehrsunternehmen seinen Betrieb insoweit einsschäftliche Lasten darstellen. Tarifsystem unter wirtsschäftliche Lasten der Seinen Betrieb insoweit einsschäftliche Lasten der Seinen Betrieb insoweit einschaftliche Lasten der Seinen Betrieb in der S schränken möchte, als seine Fortführung nach dem geltenden Tarifsystem unter wirtschaftlichen Grunden. schaftlichen Grundsätzen nicht mehr vertreten werden kann (Betriebspflicht), und dabei tarifliche Sonders weiterhin eine Teilen. es weiterhin eine Teilautonomie der Tarifbildung anstrebt und dabei tarifliche Stehen.

Vereinbarungen wijnecht in der Tarifbildung Zeichen der Preisöffentlichkeit stehen. weiterhin eine Teilautonomie der Tarifbildung anstrebt und dabei taritume Bonden. Vereinbarungen wünscht, die nicht mehr unter dem Zeichen der Preisöffentlichkeit stehen.

Die Forderung - 1 Die Forderung nach einer Einschränkung der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der sog. Nebenbahren in der Einschränkung der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der sog. Nebenbahren in der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Sog. Nebenbahren in der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Sog. Nebenbahren in der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Sog. Nebenbahren in der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Sog. Nebenbahren in der der sog. Nebenbahnen betrifft, ist mit einer Verkehrsordnung auf der Besis des Desinebewerbs durchaus kann der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der Betriebspflicht, die vor allem das Problem der Seine der S bewerbs durchaus kompatibel. Man darf gewiß sein, daß das Verkehrsunternehmen bei seinen Entscheidung zu der Basis und der Basis bei seinen Entscheidungen über aus wirtschaftlichen Gründen vorzunehmende Desinsteilichen Gründen vorzunehmende Desinsteilichen Entscheidungen über aus wirtschaftlichen Gründen berücksichtigen wird. Verkelt

Ver Macht man es ihm unmöglich, durch ein Tarifsystem, das die Nebenstrecken im Verkehrsakts berücksichtigen wirden verkehrsakts berücksichtigen wirden wirden Nebenstrecken berücksichtigen wirden Macht man den Zubringer= und Abfuhrwert der Nebenstrecken im Verkehrsakts berücksichtigen wirden Nebenstrecken berücksichtigen wirden Nacht den Nebenstrecken im Verkehrsakts berücksichtigen wirden Nebenstrecken im Verkehrsen verkehrselt wirden Nebenstrecken im Verkehrselt wirden Nebenstrecken im Verkehrselt wirden Nebenstrecken im Verkehrselt wirden verkehrselt wirde Verkehrsakts berücksichtigt, die Aufwendungen auf den Nebenstrecken im Verkehrsenschräften verwehren können, den Nebenstrecken im Verkehrsakts berücksichtigt, die Aufwendungen auf den Nebenstrecken im Verkehrsenschräften können, den Nebenstrecken im Verkehrsen können verkehrsen konnen verkehrsen preis hereinzuholen, so wird man ihm nicht verwehren können, den Verkehrsformen schränken, gar stillender man ihm nicht verwehren können, Verkehrsformen Verkehrsformen verwehren können, verkehrsformen verwehren können. schränken, gar stillzulegen und auf diesen Märkten nach neuen Unternehmen auf den Betrieb einzu den Be Zu suchen. (Etwa in der Weise, daß der Personenverkehr vom gleichen Unternehmen auf der Straße durcheschen der Weise, daß der Personenverkehr vom gleichen Leitsätzen von Eisenhalt.) suchen. (Etwa in der Weise, daß der Personenverkehr vom gleichen Unternehmen auf der Straße durchgeführt wird.) Sicher scheint jedoch folgendes: Leitsätzen von Kloten ein Tarifornik eut der Straße durchgeführt wird.) Sicher scheint jedoch folgendes: Gelingt es zur Kloten entspricht²⁴) das etwa den tarifpolitischen Leitsätzen von sind in Tarifsystem zu finden, das etwa den tarifpolitischen, die heute defizitär kloten entspricht²⁴) das etwa den tarifpolitischen, die heute defizitär sind in Tarifsystem zu finden, das etwa den tarifpolitischen, die heute defizitär kloten entspricht²⁴) das etwa den tarifpolitischen, die heute defizitär sind in tariffysiele Nebenstrecken, die heute defizitär sind in tariffysiele Nebenstrecken sind in Kloten entspricht²⁴), dann werden vermutlich sehr viele Nebenstrecken, die heute des sind, ihre Kosten deden vermutlich sehr viele Nebenstrecken, der Betriebs Betrieb sind, ihre Kosten decken. In einem System elastischer Tarifordnung wird es Betriebspflicht Pflicht Pfl pflicht bedürfen. Das Betriebsinteresse wird sich faktisch mit der strecken, die häufig in dünnbesiedelte, gelegentlich auch relativ wirtschaftsschwache som führen, gegenüben der haufig in den besiedelte, gelegentlich auch relativ wirtschaftsschwache nicht zu verteuern, so mag den Hauptstrecken nicht zu verteuern der den Hauptstre Räume führen, gegenüber den Transporten auf den Hauptstrecken auf eine Entlastung so mag man mit Hilfe Land (2008). so mag man mit Hilfe herrschaftlicher Maßnahmen, die unmittelbar auf gedeutung mit Hilfe herrschaftlicher Maßnahmen, die unmittelbar auf gedeutung mit Hilfe herrschaftlicher Maßnahmen, die unmittelbar auf genindlegenden Bedeutung

auf dem Verkehrsmarkt, also unter Wahrnehmung der Wettbewerbssituation, erfolgen.

3. Die Differenzierung des Tarifaufbaues findet ihre Grenze allein a) in der Markflage, b) in der Art.

einer hinreichenden Tarifklarheit und a) in dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel in den
Entstellen Tarife eine den Die Tarife einer dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel in dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel daß die Verkehrsmittel in dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel daß die Verkehrsmittel in dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel daß dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel daß dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel daß dem Verbot persönlicher daß dem Verbot persönl one Differenzierung an die jeweinbeder Wettbewerbssituation, das bin der Beainge einer hinreidenden Tarifklarheit und c) in dem Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel in der Tarifferenzierung des Tarifaufbaues findet ihre Verbot persönlicher daß die Verkehrsmittel in der Die Tarifferenzierung so zu bemessen, daß die Arat, daß sich e Erlösen ihre Verbot persönlicher und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart, daß sich e Erlösen ihre Verbot person und zwar derart etwar etwar und zwar derart etwar etwar und zwar derart etwar et einer hinreiderung des Tarifaufbaues findet ihre Grenze allein a) in der Marktiage, , jeder Art.

4. Die Tarife sind im Falle einer autonomen Tariffixierung so zu bemessen, daß die Verkehrsmittel in den Erlösen ihre Kosten einschließlich einer autonomen Verzinsung decken, und zwar derart, daß sich ein Minimales Tarif Die Tarife sind im Falle einer autonomen Tariffixierung so zu bemessen, und zwar derart, daß sich ein Erlösen ihre Kosten einschließlich einer augemessenen Verzinsung decken, und zwar derart, daß sich ein minimales Tarifniveau bei optimaler Verkehrsbedienung geeignete private Institutionen zu erfolgen, der Sei denn, der Marife hat durch staatliche, aber auch geeignete Preisen.

minimales Tarifniveau bei optimaler Verkehrsbedienung herausbildet.

5. Die Festsetzung der Tarife hat durch staatliche, aber auch geeignet private Institutionen zu erfolgen, der denn, der Markt tendiert von eich aus zu konkurrenzwirtschaftlichen Preisen.

6. Die Tarife sind

sei destsetzung der Tarife hat durch staatliche, aber auch geeignete private Institutionen.

6. Die Tarife sind zu veröffentlichen, sofern nicht, wie zum Beispiel im gewerblichen keine Instabilität des Wettbewerbsgrad so hoch ist daß ein Verzicht auf öffentliche Preisverzeichnisse keine Organe,

7. Die Teriverzeichnisse vermen von sich aus zu konkurrenzwirtschaftliche Preisverzeichnisse keine Instabilität des Wettbewerbsgrad so hoch ist daß ein Verzicht auf öffentliche Preisverzeichnisse vermen. Uie Tarife hat durch staatliche, aber auch geschaftlichen Preisen.

Wet Tarife sind zu veröffentlichen, sofern nicht, wie zum Beispiel im gewerblichen keine Instabilität des Wettbewerbsgrad so hoch ist, daß ein Verzicht auf öffentliche Preisverzeichnisse Die Einhaltung.

Marktes verursacht.

Wo der Markt eine Preisehrlichen bedarf überall dort einer besonderen Kontrolle durch zweckentsprechende Organe, auch der Markt eine Preisehrlichten bedarf überall dort einer besonderen Kontrolle durch zweckentsprechende Organe, auch der Markt eine Preisehrlichten micht anzwinet."

Maßnahmen, die unmitten Bedeutung

Maßnahmen, die u zitiert:

1. Die verwirklichte Tarifordnung muß elastisch sein; das heißt, sie muß eine vergleichsweise rasche Anpassung
an Datenänderungen erlauben
and Preisber

an Datenählerungen erlauben.

3. Die Preisbemessung muß in Orientierung an die jeweiligen Strukturmerkmale von Angebot und Nachfrage dem Verkehrsmarkt, also unter Wahrnehmung der Wettbewerbssituation, auf dem Verkehrsmarkt, also unter Wahrnehmung der Wettbewerbssituation.

der dort ansässigen Menschen abzielen, diesen Ausgleich herstellen²⁵). Bei allem ist zu bedenken, daß es sich hei der Vom bedenken, daß es sich bei den Verkehrsleistungen auf Nebenstrecken, abgesehen vom Personenverkehr meist zur T Personenverkehr, meist um Transporte handelt, die ebenfalls die Hauptstrecken berühren. Da in einem Tarifonatan der Angelein der Verkehrsleistungen auf Nebenstrecken, abgeseinen Personenverkehr, meist um Transporte handelt, die ebenfalls die Hauptstrecken berühren. Da in einem Tarifonatan der Verkehrsleistungen auf Nebenstrecken, abgeseinen Personenverkehr, meist um Transporte handelt, die ebenfalls die Hauptstrecken berühren. Da in einem Tarifsystem, das die spezifischen Streckenkosten berücksichtigt, die Tarife auf den Hauptstrecken aber in das die spezifischen Streckenkosten berücksichtigt, die die auf den Hauptstrecken aber in das die spezifischen Streckenkosten berücksichtigt, die die den Hauptstrecken aber in das die spezifischen Streckenkosten berücksichtigt, die die die Hauptstrecken berücksichtigt, die die Hauptstrecken berücksichtigt, die die Hauptstrecken berücksichtigt, die Tarife auf den Hauptstrecken berücksichtigt, die die Hauptstrecken berücksichtigt, die die Hauptstrecken berücksichtigt, die Hauptstrecken berücksichtigt die Hauptstrecken berücksicht die Hauptstrecken berücks auf den Hauptstrecken aber niedriger sein werden als heute, ist es denkbar, daß die zu erwartenden Tariforbühren. zu erwartenden Tariferhöhungen auf den Nebenstrecken u. U. zur Gänze die Tarifsenkungen auf der Herbeiter die Tarifsenkungen auf der Herbeiter die Tarifsenkungen auf der Herbeiter der Tarifsenkungen auf den Hauptstrecken kompensiert werden. Man muß ja stets die Aufwendungen auf einen aus in den Hauptstrecken kompensiert werden. Man muß ja stets die Aufwendungen auf einen aus in den Hauptstrecken kompensiert werden. Aufwendungen auf einen spezifischen Verkehrsmarkt abstellen, der durch den Transport eines bestimmten Gutos um Aufwendungen auf einen spezifischen Verkehrsmarkt abstellen, der durch den Transport eines bestimmten Gutos um Aufweichts eines bestimmten Gutes von A nach B gekennzeichnet ist. Eine Aufhebung der Betriebs pflicht ist im Falle eines solleit gegebenen Verhältnissen jedoch spricht der Umstand dagegen, daß das Verkehrsunter nehmen durch die nestell verhältnissen in der nehmen durch die partiell noch bestehende Tarifgleichheit im Raum gar nicht in der Lage ist, einen echten Wissen zu! Lage ist, einen echten Wirtschaftlichkeitsvergleich, mithin einen Vergleich seiner Kosten mit den erzielbaren Project mit den erzielbaren Preisen anzustellen. Es wird daher mehr Nebenstrecken als defizitär ansehen als ökonomisch anzustellen. ansehen als ökonomisch notwendig. Aus diesem Grunde ist es ebenfalls nicht möglich, eine Schadenersetzneicht des Burdenstellen. eine Schadenersatzpflicht des Bundes zu begründen, wenn heute defizitäre Nebenstrecken weiterhin dem Betrieb affanzah. weiterhin dem Betrieb offengehalten werden müssen. Es ist vielmehr zunächst notwendig, ein Tarifsystem zu schaffen. ein Tarifsystem zu schaffen, das es erlaubt, die Kosten dieser Nebenstrecken in den Preisforderungen zum Arada in Preisforderungen zum Ausdruck zu bringen.

Das Kernproblem der Vorschläge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn stellt die Forderung nach einer Einschaft. Forderung nach einer Einschränkung der Tarifpflicht und der Tariföffentlichkeit dar. Und hier scheiden sich pun in der Tarif hier scheiden sich nun in der Tat die Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstrebten ubeschränkten Tariforten der "beschränkten Tarifautonomie", von der die Stellungnahme des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn zu der Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstere der Deutschen Bundesbahn zu der Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstere der Deutschen Bundesbahn zu der Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstere der Deutschen Bundesbahn zu der Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstere der Deutschen Bundesbahn zu der Geister. Die ökonomische Auswirkung der erstere der Deutschen Bundesbahn zu der Geister der Deutschen Bundesbahn zu den Gedanken des Vorstandes in befürwortendem spricht, läßt sich burg folgend. spricht, läßt sich kurz folgendermaßen umreißen: Rund 70% der Güter, nämlich jene die zu Augnahmsterien 1 6. Jen die zu Ausnahmetarifen befördert werden, sollen der Genehmigungspflicht, d. h. dem Hoheitsrecht des Staates arter Hoheitsrecht des Staates entzogen werden, sollen der Genehmigungspflicht, d. n. Güter einteilungen im Regeltericht der Leiter der Güter einteilungen im Regeltericht der Leiter der Güter einteilungen im Regeltericht der Leiter der Güter einteilungen im Regeltarif und für die Einstufung bestimmter Güter in bestimmte klassen.) Darüber bingus soll der Darüber bin betrach bingus soll der klassen.) Darüber hinaus soll der Bundesbahn das Recht auf Sonderabmachungen zugestanden werden die Little zugestanden werden, die lediglich einer Anzeigepflicht unterliegen, jedoch nicht mehr veröffentlicht werden. veröffentlicht werden. Erinnert man sich des Ausgangspunktes der Gedanken vorstandes der Deutschen Ber 1 des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, der "echten Wettbewerb" forderte, um die anhaltende Wirterbaftichten. anhaltende Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen, so liegt die Vermutung nahe daß bier zicht. Vermutung nahe, daß hier nicht an einen arbeitsfähigen Wettbewerb, sondern an eine Konkurrenzordnung godochter ist. Konkurrenzordnung gedacht ist, die dem Prinzip des laisser faire bedenklich nahe kommt. Freilich ist diese Tendenz eines unbehinderten und stark wettbewerbsorientierten haltene öffentlichen Und haltens öffentlicher Unternehmungen häufig zu beobachten²⁶). Sie ist aus zwei Gründen im vorliegenden Felle ist in den im vorliegenden Falle jedoch als ungemein bedenklich zu beurteilen²⁷).

Neue Wege der Verkehrspolitik Die Delegation eines Teils der Tarifhoheit an die Deutsche Bundesbahn bedeutet eine Werden ing der Kommen. Begrenzung sachlich nicht begründet Ges Aufspaltung der Kompetenzen, die hinsichtlich ihrer Begrenzung sachlich nicht begründet staltung. Daraus auch mit dem Werden kann. Daraus resultiert eine Unklarheit über das Ausmaß hoheitlicher der Hinwein weiterhin staltungsmöglichkeiten, inbes. hoheitlicher Korrekturmöglichkeiten, die auch mit dem Verbleib auf das Recht Hinweis auf das Recht zu "tariflichen Auflagen", das dem Herrschaftsträger weiterhin Waffe soll, nicht zu "tariflichen Auflagen", das dem praktisch eine schwache Waffe Verbleiben soll, nicht ausgeräumt ist. Dieses Recht ist nämlich praktisch eine Schaden Bernschaftsträger weiter werden soll, nicht ausgeräumt ist. Dieses Recht ist nämlich praktisch eine Schaden eine Tausseräumt ist. Dieses Recht ist nämlich praktisch eine sich daraus Rundesbahn, wenn sich die Begen eine Tausseräumt ist. Dieses Recht ist Rundesbahn, wenn sich die Begen eine Tausser und die Begen eine Beg Waffe gegen eine "Tariffortbildung" der Deutschen die Schadenersatzanspriiche auf der Deutschen wird doch die Entscheidung des Bundes-Schadenersatzansprüche geltend machen lassen sollen, wird doch die Entscheidung des Bundeslinanzmie. die Schadenersatzansprüche geltend machen lassen sollen, wird doch die Entscheidung des Bundessinanzministersatzpflicht aller Voraussicht nach nicht hezahlen müßte. Die Folge sin 1 finanzministeriums zu fällen sein, das den Schaden ja letztlich bezahlen mißte. Bie wird neuerliche V Folge sind neuerliche Kompetenzunklarheiten unter den Herrschaftsträgern. Daneben wird wahrscheinlich zu den Schaden unter den Deutsche Bundesbahn anstreht wird wahrscheinlich genau das Gegenteil von dem, was die Deutsche Bundesbahn des Mark. anstrebt, nämlich genau das Gegenteil von dem, was die Deutsche Bundesbaldes Marktes, die Beförderungspreise schnell und beweglich den Beantwortet des Marktes, der Kosten= und Wettbewerbslage anzupassen", Tariffortbildung umständliches

Tarifaufl
"Tarifaufldas Warktes, der Kosten= und Wettbewerbslage anzupassen", eintreten: Beantworm mit Tarifauflagen, die ihre Wille Beispiel eine ihm unerwünschte "Tariffortbildung" mit Untersuchen, die ihre Wille Beispiel eine ihm unerwünschte "Tariffortbildung" mit dein umständliches Untersuchen, die ihre Wille Beispiel eine ihm unerwünschte "Tariffortbildung" mit dein umständliches Untersuchen, die ihre Wille Beispiel eine ihm unerwünschte "Tariffortbildung" mit dein umständliches und die ihre Wille Beispiel eine ihm unerwünschte "Tariffortbildung" mit den und bewegnen" eintreten: Beantworm mit den und bewegnen "Eintreten: Beantworm mit den und bewegnen "Eintreten: Beantworm mit den und bewegnen" eintreten: Beantworm mit den und bewegnen "Eintreten: Beantworm mit den und bewegnen" eintreten: Beantworm mit den und bewegnen "Eintreten: Beantworm mit den und bewegnen "Eintreten und bewegnen "Eintreten und bewegnen "Eintreten und bewegnen und bewegnen "Eintreten und bewegnen und bewegne Tarifauflagen, der Kosten= und Wettbewerbslage anzupassen, Tariffortbildung intersuchungsgen der ihm unerwünschte "Tariffortbildung intersuchungsgen, die ihre Wirkungen neutralisieren sollen, so wird ein umständliches sen der Tungsverfahren. Wenn des der Tungsverfahren der intersuchungsverfahren der intersuchungsverf Untersuchungsverfahren eingeleitet werden müssen, das die ökonomischen untersuchungsverfahren eingeleitet werden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das die ökonomischen soll das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das des aber Tarifauflagen fer verden müssen, das des aber Tarifauflagen fer verden mit verden gen der Tarifauflagen feststellt und evtl. eine Schadenersatzpflicht begründet. das Genehmien. der Tarifauflagen eingeleitet werden müssen, das die ökonomie begründet. V. das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden müssen, das die ökonomie begründet. V. das Genehmigungsverfahren soll, das schadenersatzpflicht begründet. V. das soll, das Genehmigungsverfahren des Vorstands letztlich nur darum gehen soll, das amputation genen verschaften des Verstands letztlich nur nicht gleich eine Verstands letztlich nur das verschaften des Verstands letztlich nur das verschaften des Verstands letztlich nur das des verschaften de Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, so wird man hierzu nicht gleich eine Verfahrens son des Hobeitand in beschleunigen, so mird man hierzu herechtigt zu der Fahrens son des Hobeitand in berechtigt zu beschleunigen, so wird man hierzu herechtigt zu der Fahrens son des Hobeitand in berechtigt zu der Fahrens son des Hobeitand in beschleunigen werden der Fahrens son der Fa amputation den Vorstellungen des Vorstands letztlich nur darum gleich eine Verfahrens zu beschleunigen, so wird man hierzu nicht gleich eine Verfahrens selbst ändern zu beschleunigen, so wird man hierzu der Modalitäten des Verfahrens selbst ändern zu der dieses Versuchs berechtigt zu der dieses Versuchs berechtigt zu der dieses Versuchs andern zu verzunehmen haben, dieses Versuchs die Versuch die Versuchs die Versuchs die Versuchs die Versuchs die Versu fahrens selbst ändern müssen. Erst ein Mißlingen des Vorstanus nur nach die Modalitäten des der Forderung der Deutschen B. erst ein Mißlingen dieses Versuch Bedenklichkeit nichts verliert, werden der Deutschen B. erst ein Mißlingen dieses Versuch Bedenklichkeit nichts dieses Versuch Bedenklichkeit nicht bei dieses Versuch Bedenklichkeit dieses Versuch Bedenklichkeit dieses Versuch Bedenklichkeit dieses dieses Versuch Bedenklichkeit dieses diese Forderung des Hoheitsrechts vorzunehmen haben, sondern die Wouderlichteit zu des Hoheitsrechts vorzunehmen haben, sondern die Wersuchs berechtigt zu des Versuchs berechtigt zu des Versuchs berechtigt zu des Versuchs berechtigt zu verlierung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an Bedenklichkeit nichts wenn mach sieh der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung mach auch man sieh der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung mach auch man sieh der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung mach auch der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, Marktauerung der Deutschen Bundesbahn, die allerdings auch dann an der Lage ist, die allerdings auch Verliert, wenn man sich daran erinnert, daß dieses Unternehmen in der Lage ist, Markt ist die Stat. macht, wenn man sich daran erinnert, daß dieses Unternehmen in der Lage ist, Marklist die Statuierung einer Calari gebarung daher kontrolliert werden muß, Jedenfalls derung, die Jedenfalls derung, die Jedenfalls derung einer Calari gebarung daher kontrolliert werden muß, Jedenfalls derung, die Jedenfalls der kontrolliert werden muß, Jedenfalls der Grand ist die Statuierung einer Schadenersatzpflicht eine juristisch den hat, vor eine unlösbare lich gabe statu unabhängen. derung daher kontrolliert werum unglückliche bare derung, die Statuierung einer Tarifgebarung daher kontrolliert werum unglückliche bare Aufge, die das unab aufgeberten eine juristisch denkbar unglückliche hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt unabhängte Gremium, das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt. Sie ist deshalt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt und das darüber zu befinden hat, vor eine unlösbare lidgebe stellt und das darüber zu befinden hat, vor eine und das darüber zu beine das darüber zu beine das darüb Aufgabe stellt. Sie ist deshalb unlösbar, weil die Schadensbemessung letztliche Auflagen abrildte Verlosen der Verlosen. lichen Reaktionen der Verkehrskunden auf eine Situation ohne tariflichen, aber nicht?

Verkehrspalen. B. bei einer schadenersatzpflicht eine Jundesbahn angestrebten, aber durch die Würden sie z. B. bei einer schaden auf eine Situation ohne tarifliche Auflagen abridat? Würden sie z. B. bei einer von der Deutschen Bundesbahn angestrebten, aber durch Welches wir Verhindert verhindert werhindert verhindert verhindert werbindert verhindert verhin Verkehrspolitik verhinderten Tariferhöhung von der Schauensbahn angestrebten, aber durch wird?
Welches wären die Folgen zu angestrebten von der Deutschen Bundesbahn angestrebten, aber durch wird?
Welches wären die Folgen zu angestrebten, aber durch der nicht?
Wer kann L neutralisiert wird? Welches wären die Folgen einer Tarifsenkung, die durch Hoheitsakt neutralisiert Werhann hoffen, diese hann diese hann diese hann diese hann diese hann hoffen, diese hann diese Wer kann hoffen, diese hypothetischen Fragen exakt zu beantworten, den einer Ausweg aus die Getwa eine Par Wer kann die Folgen einer Tariferhöhung von der Hoheitsakt neuw empirischen Uberhann hoffen, diese hypothetischen Fragen exakt zu beantworten, wo empirischen Wahrheitsgehalt problematiel einer Tarifsenkung, die durch Hoheitsakt neuw empirischen Wahrheitsgehalt zu beantworten, wo empirischen Wahrheitsgehalt zu beantworten Wahrheitsgehalt zu bea Wahrheitsgehalt problematisch ist! Und wiederum bleibt nichts, als den einzigen Auswer Ber Pordern.

Werprüfung (etwa eine Befragung der Verkehrskunden) Ergebnisse zeitigt, der Wahrheitsgehalt problematisch ist! Und wiederum bleibt nichts, als den einzigen Auswer Die Fordern.

Jer Sonderabmachung gen Pordern.

Die Forderung nach Einschränkung der Tariföffentlichkeit im Falle der Sonderabmachung in Berstand zeigt, daß hie 8en schließlich zeigt, daß hier offensichtlich das Wesen eines arbeitsfähigen Wetkbewerbs an Marktron wird. Funktione mißberstanden zeigt, daß hier offensichtlich das Wesen eines arbeitsfähigen Höchstmaß markttrans wird. Funktionierender Wettbewerb fordert ohne Frage ein Marktpreisen oriens der könner könner könner Ander Ander Marktransparenz! an Marktransparenz! Anbieter wie Nachfrager müssen sich an tendenzielle Seraden werden werden wieder Tableter wie Nachfrager müssen sich an tendenzielle Nachfrage der Transparenz! Anbieter wie Nachfrager müssen sich an tendenzielle Serader werden serader müssen sich an tendenzielle Nachfrager mit versielle Nachfrager mit ve tieren können, wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tendenzielte Werden werden werden der Nachfrager müssen sich an Nachfrage der Nachfrager missen sich an Nachfrage der Nachfrager missen sich an Nachfrage der Nachfrager missen, wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tendenzielte Werden soll, E noch noch versen der Nachfrager missen sich an Nachfrage der Nachfrager missen sich an Nachfrager missen sich an Nachfrager werden soll, E noch versen der Nachfrager werden soll, E noch versen der Nachfrager missen sich an Marktpreisen ohren versen v der Können, Wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tendenzielle Nachfrage müssen sich an Markfrage Nachfrage müssen sich an Markfrage Nachfrage müssen, wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tendenzielle Nachfrage der Nachfrag Beraden, wenn der Erfolg des Wettbewerbs, nämlich eine tenden werden soll. Enoch notwendigen kostenungünstigsten Leistungsangebots, realisiert werden tehrest bei Preisöffentlichten. In Nachfrager mussen der Nachfrager mussen der Nachfrager werden der Nachfrager mussen der Nachfrager werden soll. Enoch notwendigen kostenungünstigsten Leistungsangebots, realisiert werden tehrest der Nachfrager mussen der Nachfrager werden soll eine tenden der Nachfrager mussen soll Erst bei Preisöffentlichkeit können die Nachfragenden auf einem Vergleich ihres Preisa, und dem Leistungen die Nachfragenden, d. h. "Likeit, im Vergleich und Preisa, und dem Leistungen dem Leistungen und kehrente verschieden die Grenzkosten des für die bestimmten verschieden notwendigen kostenungünstigsten Leistungsangebots, realtmitten des für die bestimmten verschieden notwendigen kostenungünstigsten Leistungsangebot die stungen auf einem Leistungen aus wählen, und erst aus dem Leistungsangebot die günstigsten, d. h. billigsten Leistungsangebot die günstigsten, die Kosten und breisangebots auf diese var den die Möglichkeit, im Vergleich ihreisangebots die Abheter die Möglichkeit, die Kosten und breisangebots. wählen, und erst auf diese Weise haben die Anbieter die Möglichkeit, die Kostensungen die Anbieter die Möglichkeit, die Kostensungen auf einem Leistungen auf hiers wählen, und erst auf diese Weise haben die Anbieter die Möglichkeit, im Kostensund erst auf diese Weise haben die Anbieter die Möglichkeit, die Kostensund erst auf diese Weise haben die Anbieter die Möglichkeit, die Kostensund erstellt die Kostensund erst auf dem ihrer Kostensungen zu treffen, die Kostensund erstellt dem ihrer Kostensungen zu treffen, die Kostensungen zu treffen zu die Kostensungen zu die Ko Prelsangebots mit dem ihrer Konkurrenten Rachfragenden zu treffen, dem Leistungsangebot die Anbieter die Möglichkeit, im Kostens und Entscheidungen zu treffen, die Kostens und Entscheidungen zu treffen zu den Entscheidungen zu den Entsch

²⁶) So kann man beispielsweise daran denken, das Personalsteuersystem nach Ortsklassen abzustufen, unmittels bare Ausgleichszahlungen an Gemeinden in Natsanderskiert. bare Ausgleichszahlungen an Gemeinden in Notstandsgebieten zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichszahlungen zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. w. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. w. Wässen der Ausgleichen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erhebung zu von Gemeindesteuern ermöelichen u. a. w. Wässen der Ausgleichen zu entrichten zu ent von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwieriger zu realisieren sein, so sind sie iedoch in einer Westbauerbergen zu der schwierigen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erneu zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu entrichten, die einen Verzicht auf die Erneu zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern ermöglichen u. a. m. Mögen derartige unmittelbare Entlastungen auch schwierigen zu von Gemeindesteuern erwonen zu von Gemeindesteuern erwon realisieren sein, so sind sie jedoch in einer Wettbewerbswirtschaft systemgerechter als globale Entlastungen, wie sie die Tarifgleichheit im Raum bedauter bezeit der der generell wie sie die Tarifgleichheit im Raum bedeuten kann, deren praktischer Förderungswert zudem generell nicht als gegeben unterstellt werden kann

²⁰⁾ Vgl. hierzu die demnächst erscheinende Schrift von Hamm, W., Verhaltensweisen öffentlicher Unternehmungen, Schriftenreihe des Forschungsinstitute (ib. 1882-16.18.)

²⁷) Vgl. zu diesen Überlegungen auch die Fragen, die Helfrich, P., Sanierung über eine Liberalisierung der Tarife politik?, in: Zeitschrift für Verkehrewissenschaft zu (1917). politik?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 30 (1959), S. 135 ff., in diesem Zusammenhang aufwirft.

Preissenkungen zur Folge haben können. Preise sind in einer Wettbewerbswirtschaft die Signale für sachgerechtes unternehmerisches Verhalten. Es ist undenkbar, einen Teil preissenkende Wirkung des Mettbewerbs und die durch ihn vermittelte bestmögliche Umstand hinzu, daß diese Sonderabmachungen, bei denen es sich vernünftiger Weise nur um Preiszugeständnisse handeln kann, von einem Unternehmen durchgeführt heranziehen kann. "Die Bundesbahn betrachtet Sondervereinbarungen als eines der sollen. Sie will damit bestehenden Verkehr erhalten oder Neuverkehr gewinnen." Sie kraft in die Waagschale werfen, die sie bei einzelnen Marktoperationen gegenüber ihren rationalen Verkehrsordnung, die den oben aufgezeigten Bedingungen genügen könnte.

Die Folgen dieses preiselastischen Verhaltens für die in Konkurrenz zu der Deutschen Bundesbahn stehenden Verhaltens für die in Konkurrenz zu der Deutschen Bundesbahn stehenden Verkehrsunternehmer und das Gesamt der Verkehrskunden sind schwerwiegend, daß damit die Granden und das Gesamt der Verkehrskunden sind so schwerwiegend, daß damit die Grundlagen einer Verkehrsordnung zerstört würden. Man müßte dann nämlich dem Straßenverkehr und der Binnenschiffahrt ähnliche Die Gescheiten einräumen, wie sie in den Beleerkehr und der Binnenschiffahrt ähnliche Gescheiten einräumen. Freiheiten einräumen, wie sie in dem Recht zu Sonderabmachungen niedergelegt sind. Die Befreiung dieser beiden Verkehrsträger von ihren heutigen Bindungen führt, wie der Greißiger Labentrager von ihren heutigen Bindungen Greißiger von ihren bei Bindungen Greißiger von Bindungen Greißiger von Bindungen Greißiger von Bindungen Greißiger von Bindungen Greißiger die Erfahrungen der dreißiger Jahre zeigen, ganz ohne Zweifel zu einer Situation der Lervorbringen cut=throat=competition, die auch auf lange Frist keine Verkehrsordnung hervorbringen wird. Bliebe also der andere Wo wird. Bliebe also der andere Weg, einer Zusammenfassung der beiden Verkehrsträger zusammenfassung der beiden Verkehrsträger einen Zwanoskartoll jeweils in einem Zwangskartell, um ihnen damit die Möglichkeiten zu geben, ein der Deutschen Bundesbahn ehenbirtigen Man damit die Möglichkeiten zu geben, ein der Verkehrst Deutschen Bundesbahn ebenbürtiges Marktgewicht im Wettbewerb auf den Verkehrssmarkten ausspielen zu können Den märkten ausspielen zu können. Daß ein solches Kartell in der Binnenschiffahrt wegen der Internationalität eines wesentlichen Trillens Kartell in der Binnenschiffahrt wegen der Internationalität eines wesentlichen Teils ihrer Märkte unwirksam ist, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Greift man Gin Jahren Märkte unwirksam ist, bedarf keiner Michael unwirksam ist, bedarf keiner der Michael unwirksam ist, bedarf keiner Michael unwirksam ist, bedarf keiner der Michael weiteren Erläuterung. Greift man für den gewerblichen Straßenverkehr auf die Institution des RKB zurück, so müßte man dabei nicht eine Schiene und des RKB zurück, so müßte man dabei nicht nur die Tarifparität zwischen Schiene und Straße aufgeben, was an sich nicht zu Lauf die Tarifparität zwischen Schiene und Straße aufgeben, was an sich nicht zu bedauern wäre, sondern man müßte das Recht zu Sondervereinbarungen an das einzeles Straße aufgeben, was an sich nicht zu bedauern wäre, sondern man müßte das Recht zu Damit 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 Spitzen dieser Kapazitäten verhander den Verkehrskunden in der schwächeren dieser Kapazitäten verhindert, tritt die Erscheinung auf, daß insbesondere sog. Großschreitungen der jüngeren Vergangenheit sind nur unter dem Druck der Verkehrskunden der Sonderabmachungen, ohne jeglichen Zweifel versuchen werden, die Verkehrskunden

Begeneinander 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 Forderunsen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn. Den Zielsetzungen "echter Wettbewerb 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 Siet er

Es ist offensichtlich ein Mißverständnis dessen, was man unter einem echten Wettbewerb zu verstehen hat zu verstehen hat, das diesen Gedanken zugrunde liegt, und es ist ebenfalls ein Irrtum Insommen, "kaufen". zu werstehen hat, das diesen Gedanken zugrunde liegt, und es ist ebenfalls ein intentationen, "kaufmännische Betriebsführung" sei abhängig von "Preisheimlichkeit". Deutsch die Nichtein der Nichtein vor gedanken zugrunde liegt, und es ist ebenfalls ein intentationen "Preisheimlichkeit". Insoweit die Nichteinhaltung der Festpreise der anderen Binnenverkehrsträger die anlagt. Deutsche Bundesbahn zu dem Wunsch nach Teilautonomie in ihrer Tarifgebarung verätiges haben mass and Wunsch nach Teilautonomie schaffen, nicht jedoch aus dieser haben mass and Verkehrss anlaßt haben mag, sollte man strengere Kontrollinstitutionen schaffen, nicht jedoch aus trägern nichtslegitimen. Deutschen dieser nicht legitimen Preiselastizität, für die es freilich Beispiele die Absicht der Deutschen Bunde, gibt, dieser Teilen die Schaffen die Absicht der Deutschen Bunde, gibt, dieser Teilen Bunde, gibt, dieser trägern nicht-legitimen Preiselastizität, für die es freilich Beispiele bei allen Verkeinen Bundesbahn, diese Konsequenzen ziehen. Man darf ebenfalls die Absicht der Berücksichtigung der Sallen, Sondard wenn sie unter Berücksichtigung und ernst Bundesbahn, Sonderabmachungen "nur" zu "treffen", "wenn sie unter Berücksichtigung Selbstkosten Gerschaft und ernst gemein. der Selbstkosten eigenwirtschaftlich vertretbar sind", als durchaus redlich und ernst rechnist, akzeptieren Tal. gemeint, akzeptieren. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfrien, in der das E rechnung, in der das Ermessen bei der Abgrenzung zwischen Durchschnittskaftlich vertretbar sind", als auf einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. Was aber ist bei einem so riesigen Unternehmen mit einer Kosten und kurzfristigen Grenzler. kurzfristigen Grenzkosten eine nicht unbedeutende Rolle spielt, eigenwirtschaftlich doch ir Und schlieder eine nicht unbedeutende Sondervereinbarungen ist vor vertreitigen Grenzkosten eine nicht unbedeutende Rolle spielt, eigenwirtschatungen nicht doch irgendwann zu eine Ner gibt eine Garantie, daß die Sondervereinbarungen ist vor der Verendwann zu eine Garantie, daß die Sondervereinbarungen nicht unbedeutende Rolle spielt, eigenwirtschatungen nicht unbedeutende Rolle spielt, eigenwirtschatungen nicht doch irgendwann zu eine Garantie, daß die Sondervereinbarungen ist vor der Verendwann zu eine Garantie unschaft welcher und auf bestimmten doch irgendwann zu einem Tarifdumping führen werden? Welcher Unternehmer ist vor Märkter. der Versuchung sicher, Marktmacht, die ihm kraft Unternehmensgröße auf bestimmten Bundest zukommt zu kommt zu einem Cadarken des Vorstandes der Deutschen Bundest zukommt zukommt zu einem Gadarken des Vorstandes der Deutschen Bundest zukommt zukom Märkten zukommt, nicht auszunutzen? Die Gedanken des Vorstandes der Deutschen Verkehm scheiner Bundesbahn scheinen uns aus diesen Gründen kein gangbarer "neuer" Weg für unsere Verkehrspolitik. V_{erkehrs}politik.

Das Gutachten zu einer Neuordnung des Tarifkoordinierungs=, Tarifgenehmigungs= und Bewissen Bedenken hinsichtlich der Abgrenzung des Tarifzwangs möchte offensichtlich Was die Genehmigungspflicht anlangt, so wird von Ausnahmetarifen gesprochen, "die das Kriterium für Verkehrsmärkte besonders weitreichende Pinnahmen, die für Bundesbahn und gewerblichen Straßenverkehr in einem Jahr aus dus, wenn die für Bundesbahn und gewerblichen Straßenverkehr in einem Bedeutung Begrünz dung gibt es für dieses Kriterium? Offenbar keine. Ist es gleichgültig, ob diese Koording befaßt ...

Daß gegenüber der Motivierung, damit "auch zugunsten des Mittelstands" wirksam zu werden, einiger Jahre 1956 einleuchtend nachgewiesen. Bei Sonderabmachungen der Sonderabmachungen der SNCF im Mittelstands wohl nur sehr selten in Frage kommen werden.

Es befaßt sich darüberhinaus mit einem vereinfachten Koordinierungsverfahren durch eine ständige Koordinierungskommission, das hier ebenso wie die Frage, inwieweit überhaupt eine 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 innen auf diesen werden sind? erlöst worden sind? Ist damit irgendetwas über die Wettbewerbsbeziehungen auf diesen auf diesen die Wettbewerbsbeziehungen auf diesen auf diesen die Wettbewerbsbeziehungen die Wettbew Märkten gesagt? Ist damit irgendetwas über die Wettbewerbsbeziehungen auf und diesen Erlösen hat? Zu der letzt, welchen Anteil der gewerbliche Güterkraftverken in die der gewerbliche Güterkraftverken der der betreit z. b. an diesen Erlösen hat? Zu der letzten Frage ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. Mill Deutsche Bundesbahn zu Auflunge ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. Mill Deutsche Bundesbahn zu Auflunge ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. Mill Deutsche Bundesbahn zu Auflunge ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. Mill Deutsche Bundesbahn zu Auflunge ein Beispiel: Bringt ein Ausnahmetarif z. B. für die Deutsche Bundesbahn 35 Mill. DM, für den gewerblichen Güterkraftverkehr Gland. DM im Jahr, so besteht July DM, für den gewerblichen Güterkraftverkehr Grenehmigung. 5 Mill. DM im Jahr, so besteht das Recht zur Tariffortbildung ohne Genehmigung.

Rund Jahr es sich dahei – der Deutschen der Deutsche der Deutschen der Deutschen der Deutschen der Deutschen der Deut Okonomisch kann es sich dabei nur um eine Tarifänderung handeln, die es der Deutschen Nacht. Bundesbahn ermöglicht, durch Preiswettbewerb, eine realistischer Weise relativ konstante Nachfrage vorausgesetzt. Verkahren der Verkahren vorausgesetzt. Verkahren vorausge Nachfrage vorausgesetzt, Verkehrsmengen einem anderen Verkehrsträger wegzukon kurrieren. Und in der Tat erstraht kurrieren. Und in der Tat erstrebt sie ja, vor allem durch die Sondervereinbarungen, u. a. "Rewinnen" zu "gewinnen" Cite ja, vor allem durch die Sondervereinbarungen. träger nicht in der Lage sind, den Preiswettbewerb auf Dauer aufzunehmen, 50 jst es denkbar, daß sie trotz Tarifsen verkehmen. denkbar, daß sie trotz Tarifsenkung soviel Mehreinnahmen durch zusätzlichen Verkehl sich als die Einnahmeerenze von erhält, daß die Einnahmegrenze von 45 Mill. DM überschritten wird. Retrospektiv stellt sich also heraus, daß die genehmit Man wird die Genehmigungsfreie Tariffortbildung gar nicht zulässig sen, ohne damit den Schaden den auf können damit den Schaden den auf geleichen den schaden den sen, ohne damit den Schaden, den andere Verkehrsträger erlitten haben, ausgleichen zu gängig wird ein hoheitlich zu Gerkehrsträger erlitten haben, ausgleichen zu wieder rück gängig machen müssen, sofern das Verkehrsministerium zuvor mit der Tariffortbildung nicht einverstanden war. iedoch bei Verkehrsministerium zuvor mit der Tariffortbildung nelicht. nicht einverstanden war, jedoch keine Möglichkeit hatte, sie über die Genehmigungstreiber der Genehmig pflicht zu versagen. Wie aber werden die Verkehrskunden auf diese Tarifunsicherheit

Im Gutachten wird offenbar dieser Mangel an Folgerichtigkeit erkannt; denn es findet sich in ihm die bemerkenswerte Foctorill sich in ihm die bemerkenswerte Feststellung, "daß dieser von ihm empfohlenen Regelung nicht mehr werden kann daß". entgegengehalten werden kann, daß sie pauschal ist und daß sich auch unter den danach weitreichen Genehmigungspflicht. nicht unter die Genehmigungspflicht fallenden Ausnahmetarifen solche mit besonder gegenüben wirtschaftlicher Redeut weitreichender wirtschaftlicher Bedeutung (sic!) besinden können". Diesem Einward geganteten weist der Sachverständigen (sic!) besinden können". gegenüber weist der Sachverständigenausschuß darauf hin, daß "jeder wie auch immer nahmetatie genzung zwischen geschuß darauf hin, daß "jeder wie auch immer nahmetatie genzung zwischen geschuß darauf hin, daß "jeder wie auch immer nahmetatie genzung zwischen geschließen Ließ gearteten Abgrenzung zwischen genehmigungspflichtigen und anzeigepflichtigen Nachteil einer Dassel in der Nachteil einer Dassel in d nahmetarifen der Nachteil einer pauschalen Regelung anhaften wird". Dieser Nachtell und anzeigepflichtigen von der Verlagen von der Verlag sei jedoch in Kauf zu nehmen, da "der Unterscheidung zwischen genehmigungspflichtigen mäßige Burgen Tarifmaßnahm. und anzeigepflichtigen Tarifmaßnahmen bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zu einem gewissen Grade nur verfahrens" "durch A. G. zukomme Soll der bis zukomme So mäßige Bedeutung" zukomme. Soll doch der Bundesverkehrsminister auch in Zukunt Was about 1982 auf anzeigenstätt. "durch Auflagen ... auf anzeigepflichtige Tarifmaßnahmen Einfluß nehmen" können digenausschaft "bis zu einem gewissen Grade im Zukungen Was aber heißt "bis zu einem gewissen Grade Tarifmaßnahmen Einfluß nehmen" können digenausschaft "bis zu einem gewissen Grade Tarifmaßnahmen Einfluß nehmen" kahn der Sachverstän Was aber heißt "bis zu einem gewissen Grade"? Und schließlich: Auch der Sachverstän" "so gestall. Stimmt einer Schadenan Grade"? Und schließlich: Auch der Sachverstän" digenausschuß stimmt einer Schadenersatzpslicht des Bundes zu, wobei die Bundesbahr mit ihren Einer Soll, "wie sie nach einer Schadenersatzpslicht des Bundes zu, wobei die Bundesbahr mit ihren Einer Schadenersatzpslicht des Bundes zu, wobei die Bundesbahr mit ihren Einer Bundesbahr einer Schadenersatzpslicht des Bundes zu, wobei die Bundesbahr mit ihren Einer Bundesbahr einer B "so gestellt werden" soll, "wie sie nach einer glaubhaften Darstellung in ihrem Ergebnist oder die Auch und Ausgaben statt mit ihren Einnahmen und Ausgaben stehen würde, wenn ihre Tarifanträge genehmist machung hypothem einer glaubhaften Darstellung in ihrem Ergebischen der die Auflagen nicht gemacht worden würde, wenn ihre Tarifanträge genehmist machung hypothem ihre Glaubhaft. oder die Auflagen nicht gemacht worden würde, wenn ihre Tarifanträge genehmen machung hypothetischer Einnahmen ist also Grund Zur Problematik einer Glaubhaft folgenden wirden wären". Zur Problematik einer Redenkt man gedenkt man geden machung hypothetischer Einnahmen ist oben Stellung genommen worden. Bedenkt man Unternehmen 7, so zeiet sich die Tellung genommen worden. Wenn auf folgenden möglichen Fall, so zeigt sich die Fragwürdigkeit des Vorschlags: Wenn auf dem Markt Derdrängungswettbewerk in Fragwürdigkeit des Vorschlags: Wenn auf Unternehmen Verdrängungswettbewerb treiben will, indem es mit Kampfpreisen auf der Konkurrenten beabsichtiet es leiben will, indem es mit Kampfpreisen und verdrängungswettbewerb treiben will, indem es mit Kampfpreisen und verdrängung verdrängen v dem Markt aufzutreten beabsichtigt, so kann es ihm gelingen, nach der Verdrängung einigen. und der Markt aufzutreten beabsichtigt, so kann es ihm gelingen, nach der Verdrängung einigen. und der Verdrängung einigen. der Konkurrenten die ganze oder den wesentlichen Teil der Nachfrage auf sich zu verschende Stell. einigen, und durch Preiserhöhungen, die ihm seine nunmehr errungene marktbeherr überzukompen: schende Stellung erlaubt, den zuerst hingenommenen Verlust wieder auszugleichen, ja überzukompensieren. Es ist dies (nehen and der Nachfrage auf wesentlichen Teil der Nachfrage auf schende Stellung erlaubt, den zuerst hingenommenen Verlust wieder auszugleichen, ja den Bowley überzukompensieren. Es ist dies (neben anderen) der typische Oligopolfall, den Bowley

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

Auch hinsichtlich der Sonderabmachungen sind in dem Gutachten Bedenken zu vermersten, und es wird ken, und es wird von einem "Mißbrauch des Sonderabmachungsrechts" gesprochen. Man glaubt, diesen mit ihr den "Mißbrauch des Sonderabmachungsrechts" gesprochen. Man des Sonderabmachungen sind in dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen. Man glaubt, diesen mit dem Gutachten Bedenken zu von gesprochen ges glaubt, diesen möglichen Mißbrauch verhindern zu können, wenn eine Anzeigepflicht es der Aufsichtsbekan. der Aufsichtsbehörde erlaubt, die Abmachungen zu überwachen, und zwar in dem Sinne,

"die Sonderabmachungen die Bewegungsfreiheit eines Vertragsbeteiligten oder anderer nicht wird.

die Sonderabmachungen dem Verbot des ruinösen Wettbewerbs unterliegen; das Sonderabmachungen dem Verbot des ruinösen wird".

das Sonderabmachungsrecht zunächst nur auf Zeit eingeführt wird".

Zum ersten Punkt wird auf das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27.7.

1957 hingewiesen behörde Vorbehalts der des Vorbehalts de behörde vorbehalten bleiben. Der Absicht nach geht es u. a. um einen "gewissen Schutz der konkurrierend". der konkurrierenden Verkehrsträger", der über das Verbot "unbilliger Einschränkung Wittschaftlichen R der Wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit" hinausgehen soll, um "ruinösen Wettbewerb" abm einer Sonders abm wenn "sich aus einer Sonders abm wenn "sich aus einer Sonders wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit" hinausgehen soll, um "ruinösen vvermeiden "Ruinöser Wettbewerb" ist dann gegeben, wenn "sich aus einer Sonderschung für eine Wahrscheinlichkeit abmachung für einen konkurrierenden Verkehrsträger mit großer Wahrscheinlichkeit

Zunächst scheint die Aufsichtsbehörde hier überfordert zu sein. Wie kann sie beurteilen, welche Wirkungen ergeben würden". Welche Wirkungen eine genehmigungsfreie Tariffortbildung bzw. eine Sonderabmachung der Konkurrenten der Vieles der Sonderabmachung der Vieles der auf die Konkurrenten hat? Ein solches Urteil kann offenbar nur der Unternehmer selbst, ber Seine Möglichten. der Seine Möglichkeiten der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles sonde ihr, und der Vorge der Seine Möglichkeiten der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles sonde ihr, und der Vorge der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles sonde ihr, und der Vorge der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles sonde ihr, und der Vorge der Kostensenkungen kennt, fällen. Mit Zahlen läßt sich vieles sonde ihr vorge der Vor "beweisen", und das LSO-Denken ist dem Zwang zur Produktivitätssteigerung noch nie Verfal förderlich weisen", und das LSO=Denken ist dem Zwang zur Produktivitätssteigerung noch das Verfahren förderlich gewesen. In der Wirklichkeit wird die Aufsichtsbehörde (vgl. das nierungen der ICC: Verfahren der ICC in den USA) darauf angewiesen sein, damit sie tätig werden kann. Wenn und unbeiten der USA) darauf angewiesen sein, damit sie tätig werden kann. nierungen und unbillige Behinderungen aufmerksam macht, damit sie tätig werden kann. U. U. nun keine Projekten der U. Lein Geheimnis Wenn nun keine Preisöffentlichkeit besteht, so werden die benachteiligten Konkurrenten sein. Zwar bald festatell u. U. zwar bald feststellen, daß sie Verkehr verlieren. Es wird für sie auch kein Geheimnis Sondorch dieser M. J. zwar bald feststellen, daß sie Verkehr verlieren. Es wird für sie auch kein Geheimnis Sondorch dieser M. J. Feststellung, sein, wodurch dieser Nachfragerückgang verursacht worden ist, ohne daß sie jedoch die daß machungen kein Genemmen der sein worden der Sonderabmachungen kein Genemmen der Feststellung, daß machungen kein Genemmen der Feststellung, daß sie jedoch die daß sie jedoch Sonderabmachungen kennen. Kann man aber die Aufsichtsbehörde mit der Feststellung, nicht! IA: Verkehrengen von der daß man Verkehrsmengen verloren hat, dazu veranlassen, tätig zu werden? Offenbar eine pit. Wo kein Klägen icht Michtel Mic nicht! Wo kein Kläger, da kein Richter. Die Möglichkeiten eines Eingriffs mit dem Ziele, als seheine günstige Lenkung der produktiven Kräfte im Verkehr zu erreichen, sind demnach gering zu bezut den als sehr gering zu beurteilen.

Bowley, A. L., Mathematical Groundwork of Economics, London 1923.

Ein letztes: Für den Begriff des "ruinösen Wettbewerbs" wird eine Interpretation gegeben" "existenzvernichtende Auswirden "existenzvernichten "existenzvernichtenzvernichten "existenzvernichten "existenzvernichten "existenz "existenzvernichtende Auswirkungen". Wann ist die Existenzbedrohung feststellbar Interpretation der Eall ... Wann ist die Existenzbedrohung feststellbar in hat. daß der Häufig doch erst, wenn der Fall akut geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Wienehmer trotz Ausnutzung der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Gestelle geworden ist, und es sich gezeigt hat, daß der Gestelle geworden ist, daß der Gestelle gestelle geworden ist, daß der Unternehmer trotz Ausnutzung der ihm gegebenen Rationalisierungsmöglichkeiten der Wettbewerb aufgeben mußte Eine Ausnutzung der ihm gegebenen Rationalisierungsmöglichkeiten der Gestellt d Wettbewerb aufgeben mußte. Ein "Nachweis" einer zu erwartenden existenzbedrohenden Denkschriften". Situation ist immer ungemein problematisch, wie die Erfahrungen mit Denkschriften von der Denkschriften von de Protesttelegrammen und den Gesprächen in den Lobbies und den Salles des pas perdus haben³¹). Schließlich aben den Lobbies und den Salles des pas perdus haben³¹). gezeigt haben³¹). Schließlich aber: Soll jedes Verkehrsunternehmen, dessen Existent bedroht ist, erhalten werden? Die Soll jedes Verkehrsunternehmen, dessen Markt bedroht ist, erhalten werden? Die Spielregeln einer auch sozial gesteuerten Markt wirtschaft kennen keine Unterval. wirtschaft kennen keine Unternehmenskonservierung à tout prix, wie sie in diesen dan Ausdruck kommt. Die Spielregeln einer auch sozial gesteuerten diesen Gedanken zum Ausdruck kommt. Die Spielregeln einer auch sozial gesteuerten diesen dan die Realität, der Gedanken zum Ausdruck kommt. Diese Wirtschaftsverfassung ist aber die Realität, von der man ausgehen muß. I Internal. der man ausgehen muß. Unternehmer, die Fehlinvestitionen vorgenommen haben oder nach der Lage sind. dem tochen Bedin nicht in der Lage sind, dem technischen Fortschritt bei gleichen ökonomischen Bedingen des Rahmens, innerhalb der Lage sind dem technischen Fortschritt bei gleichen ökonomischen Regel des Rahmens, innerhalb der Lage sind des Rahmens, innerhalb der Regel des Rahmens des gungen des Rahmens, innerhalb dessen sie wirtschaften, zu folgen, werden in aller Regel Vorhal. die Konsequenzen aus diesem im Hinblick auf den Wettbewerb nicht sachgerechten bei zu ziehen haben werden im Hinblick auf den Wettbewerb nicht sachgerechten bei die ben Entwicken ein der Bertwicken eine Bertwicken ein der Verhalten zu ziehen haben, wenn man nicht die Dynamik der wirtschaftlichen Entwick lung in einen statischen Verlauf zwingen will.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß das Sachverständigengutachten im den Wünschen Grunde viele der hier vorgetragenen Bedenken teilt, dann aber versucht, den Wünschen Die Vorstandes der Deutschen Rundeskalt in ken teilt, dann aber versucht, den Wünschen Brindeskalt in den versucht von werden. des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn in einer Kompromißform gerecht zu werden. die Quadratur des Zirkels zu lösen. Sie sind dem Ziel der Herstellung und Sicherung des Zirkels zu lösen. Sie sind dem Ziel der Herstellung und Sicherung der Auch sie verf einer rationalen Verkehrsordnung im vorgenannten Sinne nicht adaequat. Auch sie vermochten sich nicht von der mietig Laufenannten Sinne nicht adaequat. Auch sie der Transmie in der mietig Laufenannten sie vermochten sich nicht von der mietig Laufenannten Sinne nicht adaequat. mochten sich nicht von der mystischen Formel zu befreien, daß Teilautonomie in der Laufen und partieller Verzicht. Tarifgebarung und partieller Verzicht auf Preisöffentlichkeit die Vorbedingung für ein kaufmännisches Verhalten und damit kaufmännisches Verhalten und damit eine Besesserung der wirtschaftlichen Lage

Nun ist es freilich verständlich, daß der in den letzten Jahren angestaute Widerstand fallen unzulängliche und auf in den letzten Jahren angestaute Widerstand über unbestreitbar unzulängliche und oft nicht eben sachliche Tarifkoordinierungsversten, überholte Bindungen und oft nicht eben sachliche Tarifkoordinierungsversten. fahren, überholte Bindungen u.a.m. eines Tages akut werden mußte. Aber die die die zurzigen, ten vorgeschlagenen Wege der Verkehrspolitik sind doch offenbar nicht die einzigen, den nicht auf der nicht auch der nicht au man ins Auge fassen kann. Es ist nicht recht verständlich, warum man nicht auf den Freiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich, warum man nicht auf den Erreiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich, warum man nicht auf den Erreiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich, warum man nicht auf den Erreiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich, warum man nicht auf den Erreiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich, warum man nicht auf den Erreiheit den Gedanken kam anstelle Jeneständlich der Gedanken kann anstelle Jeneständlich der Gedanken k naheliegenden Gedanken kam, anstelle der Flucht in eine nicht richtig verstandene Gedanken, was gehoten alle der Flucht in eine nicht richtig verstandene zu Tagifsystem zu Freiheit das anzuraten, was geboten scheint: Nämlich ein zeitgemäßes Tarifsystem die Nacht in eine nicht richtig verstand zu Nacht, das selbstkostenorientiert wie die Nämlich ein zeitgemäßes Tarifsystem die Nacht in eine nicht richtig verstand zu fordern, das selbstkostenorientiert, wie oben gezeigt, der Deutschen Bundesbahn die land ein der Bundesbahn die la Möglichkeit gibt, bei Offentlichkeit der Tarife und einem allerdings schnell und reibungsbahn los funktionierenden Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdings schnell und reibungsbahn wetten der Genehmigungsvorfel und einem allerdingsbahn der Genehm los funktionierenden Genehmigungsverfahren in einem fairen, d. h. arbeitsfähigen Wettschaften. bewerb ihre Leistungsfähigkeit zu entfalten und damit in Abstimmung mit der Leistungsfähigkeit der anderen Binnenverkehretzu und damit in Abstimmung mit der Leistungs die erzielen, die mit Recht als optimal bezeichnet werden kann. Ein derartiges Tarifsystem, das eine solche Verkehrsteilung zu erzielen, Fortentwicklung der Mengenstaffel und Fortentwicklung der Mengenstaffel und an den langfristigen Grenzkosten der spezifischen Verkehrsleistungen orientierte Taut schen Verkehrsleistungen orientierte Tarife aufweisen müßte, dürfte den Bestrebungen dieses größten und ohne Frage wichtigste Traife aufweisen müßte, dürfte den Bestrebungen nach dieses größten und ohne Frage wichtigsten Verkehrsträgers unserer Volkswirtschaft nach

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

Es sei der Hoffnung Ausdruck verliehen, daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß eich in daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß eich in daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß eich in daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß eich in daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß es im Grunde unnötig ist darauf hinzusweisen, daß eich in weisen, daß sich diese kritischen Bemerkungen nie ad personam, immer nur ad rem richten. Es sei d richten. Es sei dennoch gesagt, da fruchtbare Diskussion nur möglich ist, wenn man Auschen der Donner der Donn Zwischen der Person und der Sache unterscheidet. Angesichts der ungemein wichtigen der Person und der Sache unterscheidet. Angesichts der ungemein wichtigen der Diskussion nur möglich 15t, wuhrt der Ungemein wichtigen der Person und der Sache unterscheidet. Angesichts der ungemein wichtigen der Diskussion nur möglich 15t, wuhrt der Diskussion nur möglich 15t, wuhrt der Diskussion nur möglich 15t, wuhrt der Unterscheidet. Angesichts der ungemein wichtigen der Diskussion nur möglich 15t, wuhrt der Diskussion nur möglich 15 Aufgabe, nach zeitgemäßen Wegen der Verkehrspolitik da zu suchen, wo ihre Mittelent Tradition vort der Tradition verhaftet — einer produktivitätsfördernden Verkehrsordnung nicht darzusten entsprechen ech: entsprechen, schien es geboten, diese kritischen Anmerkungen in aller Deutlichkeit darschen. Dabei eiter zulegen. Dabei gilt auch hier freilich das, was Marc Aurel in seinen Selbstbetrachtungen in eine Wenn – ist das was Marc Aurel in seinen Ansicht oder Ingele werden werden werden das was Marc Aurel in seinen Ansicht oder Ingele werden werden das weine Ansicht oder in Wenn – ist das weine Ansicht oder in Wenn – ist das weine Ansicht oder in wenn das meine Ansicht oder in das weine schreibt: "Wenn mich jemand widerlegen und überzeugen kann, daß meine Ansicht oder Studt Tun nicht sitt. mein Tun nicht richtig ist, werde ich mit Freuden meinen Standpunkt ändern. Denn ich nicht Wahrbeit suche die Wahrheit, von der noch niemals jemand geschädigt wurde. Schaden erleidet ja nur der, der in sollten neinen Standpunkt andern. Den suche die Wahrheit, von der noch niemals jemand geschädigt wurde. Schaden erleidet ja nur der, der in seinem Irrtum und Unverstand verharrt."

Vgl. hierzu die Bemerkungen von Schmölders, G., Finanzpolitik, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1955, im § 16 der Verbände? Stutteren, sowie die dort angeführt. In Berlin-Göttingen-Heidelberg 1955, im § 16 der Verbände? Stutteren, Th., Herrschaft vgi. hierzu die Bemerkungen von Schmölders, G., Finanzpolitik, Berlin-Göttingen-Heidelberg 1955, im 5 v. der Verbände? Stuttgart 1955.

"Kostenechte" Wertstaffel?*)

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

Von Prof. Dr. P. Schulz=Kiesow, Hamburg

Der Einfluß der Wertstaffel auf den Standort der Kastenmöbelindustrie Vorkommendem Material Vorkommendem Material, den industriellen Ballungsprozeß. "Dieser Effekt steht im mgekehrten Verhältnis zur Gene industriellen Ballungsprozeß. "Dieser Effekt steht im meckehrten Verhältnis zur Gene industriellen Ballungsprozeß. Det umgekehrten Verhältnis zur Größe des Gewichtsverlustes im Produktionsprozeß. Det Verarbeitung von Reinmatorial Verarbeitung von Reinmaterial gegenüber ist er am größten"1).

Die wichtigsten Rohstoffe der Möbelindustrie sind Schnittholz, Sperrholz und Furniere.

Bei der Verarbeitung dieses Bei der Möbelindustrie sind Schnittholz, Sperrholz und Fürniere. Bei der Verarbeitung dieses Rohstoffs zu Möbeln entstehen Materialverluste in Höhe von durchschnittlich 20%. Der Gerbeitung der von durchschnittlich 20%. Der Gewichtsverlust ist hier nur halb so groß wie in der Sägeindustrie. Aus diesem Complete Gewichtsverlust ist hier nur halb so groß wie in der Wald. Sägeindustrie. Aus diesem Grunde werden die Standortbedingungen der in den Waldsebieten ansässigen Möhelindustrie. Werden die Standortbedingungen der in den Waldsebieten ansässigen Möhelindustrie. gebieten ansässigen Möbelindustrie durch die Standortbedingungen der in den trächtigt als diejenigen der walde. trächtigt als diejenigen der waldnahen Sägewerke mit ihrem Gewichtsverlust von 40°00. Sehr viel ungünstiger als der relativ geringe Gewichtsverlust bei der Verarbeitung von Schnittholz wirkte sich about der Verarbeitung von Gewichtsverlust bei der Verarbeitung von Frachtsätzen Schnittholz wirkte sich aber das große Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen für Möbel und Schnittholz aus große Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen den für Möbel und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf die Standortbedingungen der ausschließlich nach den Holzvorkommen orientierten Mallette und Schnittholz auf den Holzvorkommen orientierten den Hol Holzvorkommen orientierten Möbelfabriken aus.

Um nicht den Rahmen dieser Überlegung zu sprengen, beschränkt sich Verf. bei der Darstellung der Möheltarifa auf hinges Darstellung der Möbeltarife auf die Jahre 1913, 1936 und 1959. Es sei darauf hinger wiesen, daß 1913 andere als auf die Jahre 1913, 1936 und 1959. Es sei darauf hinger die wiesen, daß 1913 anders als seit 1928 auch für Möbel aus Eiche und Eichenfurnieren die Frachtsätze der obersten Wassell der Ausgeballe und Eichenfurnieren alle Frachtsätze der obersten Wagenladungsklasse berechnet wurden. Dagegen gehörten alle übrigen Möbel vor der Finstillende von der Finstill übrigen Möbel vor der Einführung des DEGT niedrigeren Tarifklassen an. Für sie galten Im Wagenladungsverkehr tarifierten 1936:

1. Möbel, einschließlich Sitzmöbel, und Möbelteile aus Edelholz und Edelholzfurnierung mit Marmor oder Vollpolsterung

2. Sonstige Möbel und Möbelteile sowie Sitzmöbel, zerlegt oder . nach Klasse A.

3. Sitzmöbel, nicht zerlegt und nicht zusammengeklappt . nach Klasse B.

Bei dieser Einstufung der Möbel in den Regeltarif verblieb es bis zum 31. Januar 1958. Seit 1. Februar 1958 tarifieren Mahal and Regeltarif verblieb es bis zum 31. Januar 1958. . nach Klasse C.

Seit 1. Februar 1958 tarifieren Möbel in den Regeltarif verblieb es bis zum 31. Januar 1976.

Regelklasse A/B. Lediglich Sitzmöbel

Schnittholz, Nadelholz und weichem Laubholz gehören der Regelklasse Christholz Bilt seitdem der Anfang 1951 aus dem Regeltarif herausgenommen. Für Schnittholz big Seitdem der Anfang 1951 aus dem Regeltarif herausgenommen. 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 die Möbelfrachten um den Deckwagenzuschlag von 5%. Dieser ist in den folgenden Zundtvergleichen Frachtvergleichen stets berücksichtigt worden. Seit 1. Februar 1958 ist allerdings der V. Februar 1958 ist allerdings der Zuschlag für gedeckte Wagen in Fortfall gekommen.

Verf. untersucht den Einfluß der Transportkosten auf die Standortbedingungen von Sägen Möbelfabritzen. zwei Möbelfabriken. Das eine Unternehmen befindet sich in unmittelbarer Nähe eines eines dewerkes am Ni-Sägewerkes am Nordrand des Schwarzwaldes. Die zweite Möbelfabrik hat ihren Sitz in einem rd. 400 km vor des Schwarzwaldes. Die zweite Möbelfabrik hat ihren Sitz in Sie od 400 km vor des Schwarzwaldes. einem rd. 400 km vom nördlichen Teil des Schwarzwaldes entfernten Verbrauchszentrum. Sie erhält Schnitt. Sie erhält Schnittholz von dem gleichen Sägewerk wie ihr Konkurrent. Sperrholz beziehen beide Betrich von dem gleichen Sägewerk wie ihr Konkurrent liegen. Die Trans ziehen beide Betriebe von Fabriken, die gleich weit von ihnen entfernt liegen. Werden von Fabriken, die gleich weit von ihnen gleicher Weise und Werden von Fabriken, die gleich weit von ihnen gleicher Weise und Werden von Fabriken die gleich weit von ihnen stellen verden von Fabriken werden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen stellen verden von Fabriken die gleich weit von ihnen stellen verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden von Fabriken die gleich weit von ihnen gleicher Weise und verden verd Transportkosten für Sperrholz beeinflussen beide Möbelfabriken in gleicher Weise und die ole daher beim Er gernholz beeinflussen beide Möbelfabriken. Die Fabriken stellen die ole daher beim Er gernholz beeinflussen beide Möbelfabriken. Die Fabriken stellen die ole daher beim Er gernholz beeinflussen beide Möbelfabriken. Die Fabriken stellen die ole daher beim Er gernholz beeinflussen beide Möbelfabriken. Werden daher beim Frachtvergleich nicht gesondert berücksichtigt. Die Fabriken stellen hierheit die gleichen Waren her. Aus Gründen der Vereinfachung wird unterstellt, das Gewicht Gewich um einen Sch hierbei um einen Schrank in Sperrholzausführung mit Eiche furniert handelt²). Das des seit des Schrank in Sperrholzausführung mit Eiche furniert handelt²). Gewicht des Schrankes einschließlich Verpackungsverschlag beträgt 173 kg, das Jahr 1936 mit Torderlichen Schrank des erforderlichen Schrank in Sperrholzausführung mit Ettie 1173 kg, das Gewicht des Schrankes einschließlich Verpackungsverschlag beträgt 173 kg, das Jahr 1936 mit 100 RM angenomen RM angenomen. Der Preis des Schrankes wird für das Jahr 1936

mit 100 RM angenommen. Die Versandkosten eines Schranks und die Bezugskosten des zu seiner Herstellung benötigte benötigten Schnittholzes bei 400 km im Fall der Aufgabe dieser Güter nach den betreffenden Hauptklassen des Regeltarifes 1936

173 kg Kl. B (15 t) incl. Deckwagenzuschlag 564 Pf = 100 187 kg Kl. B (15 t) incl. Deckwagenzuschlag 564 Pf = 60,3 340 Pf = 60,3 S_{chrank}

holzfracht somit ein Spannungsverhältnis zwischen der Möbelfracht und der Juhrte beträgt je Schrank von 100: 60,3. Der Frachtvorteil der absatzorientierten Möbelfabrik beträgt Der von 224 Pf electionen der Möbelfabrik beträgt der absatzorientierten der absatzorienten der ab Der Vorstehende Frachtvergleich wird indessen der Wirklichkeit nicht gerecht. Schränke zählen zu den wenigen Vorstehende Wirklichkeit nicht gerecht. zählen zu den wenigen Möbelstücken, die zum Versand auseinandergenommen werden. Von diesem Fall I können. In diesem Fall kann ein Waggon wenigstens annähernd ausgelastet worden aufträper Möglichkeit. Von diesem Fall kann ein Waggon wenigstens annähernd ausgelastet werden ausgelastet werden annähernd ausgelastet werden ausgelastet werden annähernd ausgelastet werden ausgelastet werden annähernd ausgelastet werden ausgelast aufträgen auch Gebrauch. Bei Wohnmöbeln aber liegen die Verhältnisse anders. Soweit Möbelein Kastenmöbel es sich um Kastenmöbel und nicht um Sitzmöbel und Kleinmöbel handelt, bezieht der Zimmer. Möbeleinzelhändler nicht einzelne Möbelstücke, also auch nicht Schränke, sondern ganze Möbel Diese sind aber Zimmer. Diese sind aber ausgesprochen sperrig.

Möbel Schören zu den Gütern, für die vorzugsweise großräumige Wagenladungen zum Versand

Versand

Nöbel Schören zu den Gütern, für die vorzugsweise großräumige Wagenladungen zum Versand

Versand gestellt werden. Trotzdem müssen für Wohnmöbel, welche in Wagenladungen zur Verrugsweise großräumige Wagenladungen zum Wersand gebracht werden. Trotzdem müssen für Wohnmöbel, welche in Nebenklassen und dazu z. T. erz Versand werden. Trotzdem müssen für Wohnmöbel, welche in wissen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden, stets die Frachtsätze der Nebenklassen und dazu z. T. erzeberacht werden und dazu z. Erzeberacht werden und

^{*)} Fortsetzung des Aufsatzes "Kostenechte" Wertstaffel? in Heft 2 (1959) S. 63 ff, in dem Verf. den Einsluß der 11 Satztigen und der Sägnindstein und der Sägningstein und der Sä Wertstaffel auf den Standort der Zuckerrüben- und der Sägeindustrie untersucht. 1) Scholtissek, R., Die gemeinwirtschaftliche Eisenbahngütertarifpolitik unter besonderer Berücksichtigung ihrer

Alle Angaben sind entnommen Faißt, L., Die Standortbildung in der Holzindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Einslusses der Transport sichtigung des Einflusses der Transportkosten, Freiburger Dissertation 1955, 5, 94, 5, 111.

hebliche Luftgewichte bezahlt werden⁴). Die Ständige Tarifkommission legte ihren Frachtberechnungen für Mal-1 Frachtberechnungen für Möbel stets nur 5=t=Klassensätze zugrunde. Das geschah aus gutem Grund. So gehan in die kleinere gutem Grund. So gehen in einen großräumigen bedeckten Wagen nur 19 kleinere eichenfurnierte Schlafzimmer. eichenfurnierte Schlafzimmereinrichtungen mit einem Einzelgewicht von 250 kg und einem Gesamtgewicht von 750 kg und einem Gesamtgewicht von 750 kg und einem Gesamtgewicht von 4750 kg hinein⁵). Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet in diesem Fall die Fracht für 5000 kg pach der St. Die Eisenbahn berechnet der St. Di Fracht für 5000 kg nach den Sätzen der Klasse B (heute Klasse A/B), Nebenklasse 5 t. Überträgt man diese Apock Überträgt man diese Angaben auf das oben angeführte Beispiel, so ergibt sich nacht stehender 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)

Das Spannungsverhältnis zwischen den Frachtsätzen des Möbelstückes und demjenigen für Schnittholz stellt sich zwischen den Frachtsätzen des Möbelstückes und demjenigen für Schnittholz stellt sich nunmehr auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstfal Lallen auf 100: 51,3, was eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der Wertetstart unbetracht unb stärkung der Wertstaffel bedeutet. Die frachtliche Überlegenheit der konsumnahen Möbelfabrik gegenüber der konsumnahen in der konsumnahen der 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 Schwarzeite Eisenbahnen der Schwerpunkt stets im Stückgutverkehr lag. Die Reichsbahn führte Anfang 1925 während eines Meisenbahnen der Schwerpunkt stets im Stückgutverkehr lag. Die Reichsbahn führte Anfang 1925 während eines Monats Anschreibungen über den Inlandsverkehr an Möbeln durch. Aus diesen Unterlagen durch. Aus diesen Unterlagen ergibt sich, daß vom gesamten Verkehrsaufkommen der Reichsbahn an Möheln gen! Reichsbahn an Möbeln 89% auf Stückgut und 11% auf Wagenladungen entfielen. Das gleiche Resultat orbratt. Das gleiche Resultat erbrachten Erhebungen der Reichsbahn, die sich auf die Woche vom 23. bis 30. November 7000 in der Reichsbahn, die sich auf die Woche vom 23. bis 30. November 1925 erstreckten?). Es handelte sich bei der zweiten Enquête aller dings nur um Möhel der VI dings nur um Möbel der Klasse A, nach welcher aber 1925 nicht weniger als 2/3 aller Möbeltransporte abgawickelt. Möbeltransporte abgewickelt wurden. 1954 stellte die Eisenbahndirektion Nürnberg für die Beförderung von Poleten in den 1954 stellte die Eisenbahndirektion Nürnberg für Hiervon die Beförderung von Polstermöbeln monatlich 300 Güterwagen zur Verfügung. Hiervon waren 202 Stückoutwagen zur Verfügung der waren 292 Stückgutwagen⁸). Von den Möglichkeiten der Sammelladungsverkehre der Spediteure wurde und wird. Spediteure wurde und wird von den Möbelfabriken der Sammelladungsverkentenur wenig Gebrauch compatie

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

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

_		öbelstücken als Frachtstücksin ->>	. pf =	100
Schrank Schnittholz	173 kg	Stückgutfracht	972 Pf = 340 Pf =	35,0
odinittholz	187 kg	KI E (15 t)	•	J., ctrie

Das für das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Standorten der Möbelindustrie maß=

8ebliche Frachtenan

Möbel= gebliche Frachtspannungsverhältnis zwischen den beiden Standorten der Möbelindustrie in den letzten Vollagen der Vollagen von Vollagen in den letzten Vorkriegsjahren 100: 35. Die im Verbraucherzentrum ansässige Möbels von 6. hatte damit fabrik hatte damit gegenüber ihrem waldnahen Konkurrenten den beiden Weltskries op Pf je Schar Weltschaft was auf van de zwischen den beiden Weltschaft was de zwischen den beiden Weltskries op Pf je Schar waldnahen Konkurrenten den beiden Weltskries op Pf je Schar waldnahen Konkurrenten den beiden Weltskries op Pf je Schar waldnahen kries op van de zwischen den beiden Weltskries op Pf je Schar waldnahen kries op van de zwischen den beiden Weltskries op van de zwischen kriegen von den gesamten Selbstkosten der Möbelindustrie im Durchschnitt Löhne entfielen waren Löhne von den gesamten Selbstkosten der Möbelindustrie im Durchschnitt Löhne als die im Schwarzen die konsumnahe Fabrik in der Lage, bis zu 20% höhere waren aber in Schwarzen die konsumnahe Fabrik in der Lage, bis zu Wirklichkeit waren als die im Schwarzwald ansässige Möbelfabrik aufzuwenden. In Wirklichkeit waren Obwalz regionaler V aber die regionalen Lohnunterschiede erheblich geringer.
Obwohl L. Gebwarzwalde Obwohl die Möbelfabrik am Nordrand des Schwarzwaldes mit keinerlei Bezugsfrachten bereid het.

für Schnittholz belastet ist, trifft sie, falls allein die Transportkosten über den Absatzden IA, beider Fahritte bereich beider Fabriken entscheiden, beim Verkauf nach Norden bereits bei 280 km auf den Wettbewerh der entscheiden, beim Verkauf nach Norden bereits bei 280 km auf Nöbelt thewerh der Schwarzwaldes international über den Abestrittenes den Wettbewerb des konsumnahen Betriebes. Die ausschließlich konsumorientierte Absatz verführt. 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

Jur beide Fabriken b			
I. Die wa	aldnahe Fabrik	280 km	755 Pf
versandkosten des Schranks	173 kg		
II Die kon	sumnahe Fabrik	-a km	340 Pf
Dezugat	₁ 87 kg	400 km 120 km	400 11
	173 kg		740 Pf
insgesamt			1 Jon Schr

Das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten für Möbel und den Schnittholzzerstärlt, wie die 6 in 1936 nur eine geringe frachten 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 Herstell Herstellung erforderliche Schnittholz bei 400 km 1913 und 1936

Schrank 177 kg 697 Pf = 100 340 Pf =	THUTE	cerforderliche	Schnittinoiz	1934	•
Schnitthol 7 - 2 1 1 1 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1	Schraut			 $97^{2} \frac{\text{Pf}}{\text{pc}} = 100$	
	Schnittholz 7	73 kg	683 Pf =	340 F1	n I

industrie haben somit von 1913 auf 1936 keine Verschlechterung erfahren. Dies, obwohl die Reichsbahn von 1913 auf 1936 keine Verschlechterung wesentlich stärkeren die Reichsbahn von den Möglichkeiten des Werttarifsystems wesentlich

^{4) 19.} Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Güterein"

8. Sitzung am 3. und 4. März 1927 in Stutteart 5. "

^{5) 11.} Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereinstellung am 30. März 1925 in Heidelberg, S. 22 und S.

^{9) 11.} Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission am 30. März 1925 in Heidelberg, S. 45 und Anlage 11, sowie S. 58/63.

^{7) 19.} Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereinsteilung am 3. und 4. März 1927 in Stutteart C 8) 121. Sitzung der Ständigen Tarifkommission am 9. Juli 1954 in Passau, S. 25.

Gebrauch als die Länderbahnen machte und 1913 bei der Beförderung von Schnittholt der Kilometertarif angewandt wurde. Dieses Ergebnis war in erster Linie den Wants lungen der Stückguttarifierung zu verdanken.

Der Reformtarif von 1877 enthielt ursprünglich nur eine einzige Stückgutklasse. Am 1. April 1892 wurde eine 2000 enthielt ursprünglich nur eine einzige Stückgutklasse. 1. April 1892 wurde eine zweite ermäßigte Stückgutklasse für bestimmt benannte 1893 geschaffen. Bei der allgemeine ermäßigte Stückgutklasse für bestimmt benannte 1893 geschaffen. geschaffen. Bei der allgemeinen Stückgutklasse für bestimmt benannte 1890 um einen echten Staffeltarif T. Oktober 1890 weiten F. echten Staffeltarif T. Thet bei geht weiten Entfernungen diejenigen der zweiten Stückgutklasse ganz beträchtlich. Für eiden furnierte Möbel galt dample die eine Stückgutklasse ganz beträchtlich. Für ein entschlie furnierte Möbel galt damals die allgemeine Stückgutklasse ganz beträchtlich. Für elub sich 1930 zur Aufgabe des Mort. sich 1930 zur Aufgabe des Werttarifsystems für den Stückgutverkehr. Bis dahin gab es auch bei der Reichsbahn zusi Sin in den Stückgutverkehr. Bis dahin gab es auch bei der Reichsbahn zusi Sin in den Stückgutverkehr. Bis dahin gab es auch bei der Reichsbahn zusi Sin in den Stückgutverkehr. Bis dahin gab es auch bei der Reichsbahn zusi Sin in den Stückgutverkehr. auch bei der Reichsbahn zwei Stückgutklassen. Die Reichsbahn zwei Stückgutklassen. Die erste mit ihren hohen Frachtsätten der Reichsbahn zwei Stückgutklassen. Die erste mit ihren hohen Frachtsätten mit der Literaturg der Literaturg mit der Literaturg der Literaturg mit der Literaturg der Li galt für eichenfurnierte Möbel. Seit 1930 besteht für Stückgut das Gewichtssystem mit den drei Stufen 1–500 kg. rock gewichtssystem für stückgut das Gewichtssystem Gewichtssystem für Stückgut das Gewichtssystem für den Stückgut den Stückgut das Gewichtssystem für den Stückgut de den drei Stufen 1–500 kg, 501–1000 kg und über 1000 kg, wobei den höheren Gewichtsstufen Den niedrigere Frachteinkeit stufen niedrigere Frachteinheiten zugrundeliegen als den niedrigeren Gewichtsstufen Der neue Stückguttarif bedeut in zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen als den niedrigeren Liese I im het gewichtsstufen zugrundeliegen Der neue Stückguttarif bedeutete für Güter der bisherigen Stückgutklasse I im alle heiten fühlbare Frachtenkennen für Güter der bisherigen Stückgutklasse I im alle heiten fühlbare Frachtenkennen für Güter der bisherigen Stückgutklasse I imsomelike gemeinen fühlbare Frachtsenkungen. Hiervon profitierte die Möbelindustrie umsonehm als bei ihrem Stückgutversand die Sendungen von über 500 kg überwiegen. Möhel das Spannungsverhält. war, daß das Spannungsverhältnis zwischen den Stückgutfrachten für eichenfurniert. Möbel und den Schnitthologen bei swischen den Stückgutfrachten für eichenfurniert. Möbel und den Schnittholzfrachten wieder annähernd dem Stande von 1913 entsprach

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

	7-1-18 1913 1	11111 1990
Schrank 177 L	1913	1936
Schnittholz 187 kg	533 Pf = 100	663 Pf = 100
Omit : vie	247 Pf = 46.3	$_{340} \text{Pf} = 5^{1,3}$

Es ist somit im Wagenladungsverkehr von 1913 auf 1936 eine nicht unbeträchtliche holzfandt unbet Abschwächung des Spannungsverkehr von 1913 auf 1936 eine nicht unbeträchlichten holzfrachten festzustellen Dies ist alle seichen den Möbelfrachten und den Weltkrieß holzfrachten festzustellen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß vor dem ersten Regelstaricht. eichenfurnierte Möbel, das Hauptversandgut der Möbelindustrie, der obersten dar indesson J. Da der Großteil der Möbelindustrie, der obersten dar indesson J. Da der Großteil der Möbelindustrie, der obersten dar indesson J. tarifklasse angehörten. Da der Großteil der Möbelindustrie, der obersten wird, dar indessen die Bedeutung der Vorsieht der Möbel als Stückgut aufgegeben wird, der nicht micht mich indessen die Bedeutung der Großteil der Möbel als Stückgut aufgegeben wird, nicht überschätzt werden. Es stellt ger Möbel als Stückgut aufgegeben wird, nicht überschätzt werden. Es stellt ger Großteil der Möbel als Stückgut aufgegeben wird, schen Eine Großteil der Möbel aufgegeben wird, schen Eine Großtei nicht überschätzt werden. Es steht aber außer Zweifel, daß die Wandlungen der starke Aussinand im Wagenladungen der starke außer Zweifel, daß die Wandlungen die starke außer zweifeln schen Eisenbahngütertarifpolitik seit 1920 – man denke insbesondere an die starke Auseinanderziehung der Werter (* 1920 – man denke insbesondere an die konsum aben bei 1920 – man denke insbes Auseinanderziehung der Wertstaffel – zu keiner erneuten Begünstigung der Wertstaffel – zu keiner erneuten Begünstigung der nahen Möbelindustrie geführt haben.

Wie erst die Eisenbahnen die fabrikmäßige Herstellung von Möbeln ermöglichten das Worte die stärkste Beeinflussen der Herstellung von Möbeln ermöglichten der Worte de erfolgte auch die stärkste Beeinflussung des Standorts der Serienmöbel-Fabriken Drittel des 70 I-1, letzten Drittel das Werttarifsystem in der Entwicklungszeit der Möbelindustrie, d. h. im letzten

Das Standortbild der Möbelindustrie der Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wicklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wieklungen in den Grundeller Gegenwart stellt, wie Faißt mit Recht betont, wie Faißt mit Recht betont mit Recht beton das Ergebnis eines in den Grundzügen schon vor Jahrzehnten abgeschlossenen Entwicklungsprozesses dar⁹). wicklungsprozesses dar⁹).

Über die Auswirkungen der seit 1950 erfolgten Zusammenpressung der Wertstaffel und des neuer 21 auf das Wettund des neuen allgemeinen Ausnahmetarifes für Schnittholz (AT 1 B 1) auf das Wett-bewerbsverhälter: bewerbsverhältnis zwischen der nach den Holzvorkommen orientierten Möbelindustrie und den zonten. 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:

versands von)	ewells 4 1	195910)
Schrank 173 kg Schnittholz 187 kg	1936 972 Pf = 100 340 Pf = 35	$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$

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

Tider Verladi	ung von 27	Schranken n		1130 Pf = :	100
Schrank 1	73 kg	662 Pf =	100	703 Pf =	62,2
Schnittholz 1	.87 kg	340 Pf =	51,3	-	t _n a h

Allgemein gültigen Aussagewert über die standortbildende Fracht des Eisenbahngüterstarifs für die Mall in standortbilden einem die M tarifs für die Möbelindustrie hat allein das Spannungsverhältnis zwischen den Stückstuffrachten und des Abs. Butfrachten und den Schnittholzfrachten. Bemerkenswerterweise hat trotz des starken holden Schnittholzfrachten. Bemerkenswerterweise hat trotz des Schnitts holden Schnitts den Schnitts holden Schnitts der Worden Schnitts der W Abbaues der Wertstaffel die Spanne zwischen den Möbelversandkosten und den Schnittscholzbezugskosten und den Schnittscholzbezugskosten und den Schnittscholzbezugskosten und den Schnittscholzbezugskosten den Möbelversandkosten und den Schnittscholzbezugskosten und den Schnittsch holzbezugskosten weiter zugenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die Stücksten den Möbelversandkosten und den Stückstuführen, daß die Stückstuführen gestiegen sind. gutfrachten seit dem Kriege sehr viel stärker als die Schnittholzfrachten gestiegen sind.

Die Zusammenden. Leine Die Zusammendrängung der Wertstaffel begünstigt die waldnahe Möbelindustrie allein im Wagenladunger und der Wertstaffel begünstigt die Mäbelversand anbelangt, keine ins Oagenladunger und der Wertstaffel begünstigt die Waldnahe Möbelversand anbelangt, der im Wagenladungsverkehr. Dieser hat aber, was den Möbelversand anbelangt, keine Eing Gewicht fallen I. Schaffen werden, daß der ins Gewicht fallende Bedeutung. Im übrigen darf nicht übersehen werden, daß der Beteit. Beteit des Eisenhalt gehalt gehal Einsluß des Eisenbahngütertarifs auf den Standort der Möbeln und Schnittholz erheb-lich Möbeln und Schnittholz erheb-Beteiligung des Werkverkehrs an der Beförderung von Möbeln und Schnittholz erhebs lich zurückgegangen ist.

V. Die Bedeutung der Wertstaffel für den Standort der Sitzmöbelindustrie

Während sich die bisherigen Frachtvergleiche auf Kastenmöbel bezogen, soll nunmehr Als Rei die Bedeutung der Eisenbahngütertarife für die Sitzmöbelindustrie untersucht werden.

und peispiel wurden nach dem Als Beispiel wurden unzerlegte Stühle aus Buchenholz gewählt. Dies deshalb, weil vor nach dem ersten Wurden unzerlegte Stühle aus Buchenholz gewählt. Dies Stühle nach dem verzichtet und nach dem ersten Weltkrieg die Stückgutfrachten für unzerlegte Stühle nach dem allerdien des wirden des wir nach dem ersten Weltkrieg die Stückgutfrachten für unzerlegte Stühle nach dem allerdings auf die Edwichts berechnet wurden. Die Bundesbahn verzichtet zu viers auf die Edwichts berechnet wurden. Wenn die Stücke mindestens allerdings auf die Erhebung des Sperrigkeitszuschlags, wenn die Stücke mindestens zu vieren zu einem Bei in des Sperrigkeitszuschlags, wenn die Stücke mindestens zu vieren zu einem Packstück ineinandergesetzt sind.

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

Da selbst Rungenwagen nur mit 15–16 t Schnittholz beladen werden können, wurde bei der Ermittlung der Schnittholzfracht für 1050 von der Schnittholzfracht f Schnittholzfracht für 1959 von den 15=1-Sätzen des AT 1 B 1 ausgegangen. Weder die Forstwirtschaft noch die Holz be- und verarbeitende Industrie Ausgestaten des AT 1 B 1 ausgegangen. Weder die Forstwirtschaft noch die Forstwirtschaft noch die Folge und verarbeitende Industrie Februar 1958 eingeführten 20st-Hauptklasse Nutzen. Holz bes und Verarbeitende Industrie zogen aus der am 1. Februar 1958 eingeführten 20st-Hauptklasse Nutzen.

1914 gehörten unzerlegte Stühle aus Holz dem Spezialtarif III an. Dieser gewährte bei Entfernungen von über zord. bei Entfernungen von über 100 km 2,2 Pf je tkm Streckenfracht zuzüglich 12 Pf je 100 kg Abfertigungsgebühr Für C. 1 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. Abfasti und 12 Pf je 100 kg Abfertigungsgebühr. Für unzerlegte Stühle als Endprodukt ber rechneten somit die Länderhalt. rechneten somit die Länderbahnen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung benötigte Rohstoffholz Disablen niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung niedrigere Frachtsätze als für das zu ihrer Herstellung niedrigere Frachtsätze niedrig benötigte Rohstoffholz. Diese Verletzung des Werttarifprinzips hatte indessen keinerlei praktische Bedeutung Er land. 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

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

Für Güter des Spezialtarifs III existierte keine Nebenklasse. Es mußte somit im Fall des Versands von 600 Still existierte keine Nebenklasse. Es mußte somit im Fall des Versands von 600 Still existierte keine Nebenklasse. des Versands von 600 Stühlen aus Buchenholz die Fracht für 10 000 kg nach Spezialtarif III bezahlt werden Die Fracht für 10 tarif III bezahlt werden. Die Reichsbahn hatte unzerlegte Stühle in die Tarifklasse Ceingestuft. Seit dem 7 Februarie Reichsbahn hatte unzerlegte Stühle in die Tarifklasse Ceingestuft. 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 Möbel= und Schnittholegen in hätte, auf Möbel= und Schnittholzfrachten für eine Hamburger Möbelfabrik gelohnt hätte, dem Deistergebiet Buchank. dem Deistergebiet Buchenholz zu beziehen und dieses zu Stühlen zu verarbeiten. wird unterstellt, daß zur Herstellung von 50 Stühlen 355 kg Schnittholz erforderlich sind. sind. 50 Stühle wiegen 285 kg. Gelangen sie als Stückgut zum Versand, so erhöht sidt das Gewicht durch die Von 18 Gelangen sie als Stückgut zum Versand, so erhöht als das Gewicht durch die Verpackung auf 410 kg. Die Fabrik in Springe verwendet als Verpackung Abfallholz im F. II. in Springe verwendet i Verpackung Abfallholz. Im Fall der Verladung der Stühle in geschlossenen Waggons genügt als Verpackung genügt als Verpackung wenig Stroh und Papier. Die Entfernung Springe=Hambutb beträgt 202 km. 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:

		Sitzmodel als Stückgut	<u>:</u>	
50 Stühle Schnittholz Frachtvorsprun	410 kg 355 kg	1914 Fracht für 615 kg zur Hauptklasse	202 km 202 km	1396 Pf = 100 259 Pf = 18.6
-1-411	g der Hambi	irger Fabrik		$\frac{259 \text{ Pf}}{1137 \text{ Pf}} = 81.4^{0/0}$
	Fracht fü	r einen Stuhl ab Spring einen Stuhl ab Werk	rd. 28 M 8	Pf
50 Stühle Schnittholz Frachtvorsprung	410 kg 355 kg	1936 Fracht für 615 kg zur Hauptklasse	202 km 202 km	2080 Pf = 100 383 Pf = 18,4 00
1	, der Hambu	irger Fabrik		$\frac{383 \text{ Pf}}{1697 \text{ Pf}} = 81,6^{0/0}$
	Fracht für	einen Stuhl ab Springe Einen Stuhl ab Werk	rd. 42	

ür einen Stuhl ab Werk RM 10,-

50 Stühle Schnittholz Frach		keine Sperrigkeit	202 KIII	$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
Frachtvorsprung	der Hambu	rger Fabrik	rd. 78 Pf	
	Fracht für	einen Stuhl ab Springe einen Stuhl ab Werk	DM 13,	

II. Im Fall der Aufgabe der Sitzmöbel als Wagenladungsgut:

der Aufgabe der Sitzmöbel als Wagenlautig-o				
600 Stühle Schnittholz Fracht	3420 kg 4275 kg	5p.T. III AT 1	202 km 5600 Pf = 202 km 3121 Pf = 2479 Pf =	
Frachtvorspru	ng der Hamb	urger Fabrik	o Pf	
	Fracht fii	ir einen Stuhl ab Spr einen Stuhl ab Werl	inge M 8,—	
600 Stühle Schnittholz Frach	3420 kg 4275 kg	<u>1936</u> C (5 t) Deckwagen E (15 t)	202 km 9300 Pf = 4617 Pf = 4683 Pf =	100 49,6 50,4 º/º

Frachtvorsprung der Hamburger Fabrik Fracht für einen Stuhl ab Springe RM 10,-Preis für einen Stuhl ab Werk

600 Stühle Schnittholz	5420 kg		202 KIII	19200 Pf = 10132 Pf = 9068 Pf =	2 0/0
rorsprui	ng der Hambi	urgor Fabrik	. . . T	of	

32 Pf der Hamburger Fabrik Fracht für einen Stuhl ab Springe DM 13,-

Nach Ilse hatten 1930 die Arbeitslöhne im Stuhlbau einen Anteil von ca. 60 % am Westhert der Franz die Arbeitslöhne im Stuhlbau einen Anteil von ca. 60 % am In Westhert. Selbst Gesamtwert der Erzeugnisse¹¹). Ein Stuhl aus Buchenholz kostete damals 10 RM. In Wenn ist nach damals 10 RM aus Buchenholz kostete damals 10 RM. In Grühle herzustellen, gescheitert. Selbst gescheitert. Selbst gescheitert. Westberlin ist nach dem Kriege der Versuch, Stühlbau geeigneten Arbeitsten kräften in Hambur. Wenn man in Hamburg das Vorhandensein von für den Stuhl aus Buchenholz Kould gescheitert. Stühle herzustellen, gescheitert. Stühle herzustelle ausgereicht, um einen Lohnnachteil der hamburgischen Möbelfabriken Stühlen erfolgte von jehr Springe von Elektriche Die Herstellung von Rabenau jenigen in Springe von nur 10 % auszugleichen. Die Herstellung von Stühlen erfolgte (Sachsen) in den Wall von den Wall von den Wall von der Erzgebiet, im Erzgebiet in den Wall von der Wal von jeher in Springe von nur 10 % auszugleichen. Die Herstellung von Stühlen en Rabenau (Sachsen) sowie in Rabenau own den Waldgebieten, d. h. im Deistergebiet, im Erzgebirge, in Rabenau Stuhlban sowie in Rabenau own Stühlen en Waldgebieten, d. h. im Deistergebiet, des arbeitsbetonten Stuhlban sowie in Rabenau own Stühlen en Stühlen ein Rabenau own Stühlen ein Rab (Sachsen) sowie in Baden und Württemberg¹²). Eine Verlagerung des arbeitsbetonten Stuhlbaues in die Konsumzentren ist ausgeschlossen.

¹¹⁾ Ilse, H., "Die Standortfragen der deutschen Möbelindustrie", Frankfurter Dissertation 1932, 5, 81.
18) Ilse, a.a.O. S. 47. 12) Ilse, a.a.O. S. 47.

Das Spannungsverhältnis zwischen Stückgutfracht und Schnittholzfracht ist wegen der Sperrigkeit und der schwerzen Vr. stückgutfracht und Schnittholzfracht ist wegen als Sperrigkeit und der schweren Verpackung bei unzerlegten Stühlen noch ungünstiger als bei Kastenmöbeln. Da selbet Garban bei unzerlegten Stühlen noch ungünstiger Sitze bei Kastenmöbeln. Da selbst großräumige Wagen bei Verladung von unzerlegten möbeln nur zu einem sehr in der schweren Verpackung bei unzerlegten Stühlen noch ungünsus möbeln nur zu einem sehr in der schweren Verpackung bei Verladung von unzerlegten auch möbeln nur zu einem sehr geringen Teil ausgelastet werden, zieht der Stuhlbau auch aus der günstigen Finetrichten. aus der günstigen Einstufung seiner Erzeugnisse in den Regeltarif keinerlei Nutzen-Trotzdem hat der Fischelt Trotzdem hat der Eisenbahngütertarif zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen Standorte der Sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der Sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der Sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der Sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der traditionellen der traditionellen der sitzmöhelinderen zu keiner Zeit die Existenz der traditionellen der tra 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 Waldschieber wert wert der Wert in den peripheren Waldgebieten durch die Tarifdifferenzierung in der Form der Wertstaffel keine Förderung son der der der bei erstellt werden der bei staffel keine Förderung, sondern eine Beeinträchtigung ihrer Standortbedingungen et fahren hat. Hierauf haben II. fahren hat. Hierauf haben Ilse und Landrock bereits 1932 hingewiesen. Nach Ilse beein flußt das Zusammenwirken flußt das Zusammenwirken des Gewichtsunterschiedes und der tariflichen Behandlung von Rohstoff und Fertigung das die von Rohstoff und Fertigwaren die Standortwahl der Möbelindustrie dahin, daß die Attraktionskraft der Rohate (I. androck Attraktionskraft der Rohstofflager fast vollständig aufgehoben wird¹³). Nach Landrock kann die große Spanne zwied kann die große Spanne zwischen den Möbelfrachten und den Schnittholzfrachten zur Folge haben, daß die Standard und den Schnittholzfrachten und Folge haben, daß die Standortsorientierung der Möbelfrachten und den Schnittholzfrachten men ausbleibt¹⁴)

Der Schwerpunkt der Möbelindustrie fällt, wie Faißt hervorhebt, seit Jahrzehnten "mehr oder weniger mit den Holeloder weniger mit den Holzbezugsgebieten, und das sind gleichzeitig die Ballungszentren der Bevölkerungsverteilung Teilen wir der Bevölkerungsverteilung Teilen werten der Bevölkerungsverteilung Teilen werten der Bevölkerungsverteilung die Werte der Bevölkerungsverteilung die Werte der Bevölkerungsverteilung der Bevölkerung der Bevolkerung der Bev der Bevölkerungsverteilung zusammen¹⁵). Faißt macht hierfür ausschließlich die Möbelstarisierung der deutschen Eine Michelstarisierung der deutschen Eine Michelstein der Möbelstarisierung der deutschen Eine Michelstarisierung der deutschen Beine Michelstarisierung der deutschen Beine Michelstarisierung der deutschen Beine Michelstarisierung der deutsche Michelstarisierung deutsche Michelstarisierung der deutsche Michelstarisierung deu tarifierung der deutschen Eisenbahnen – insbesondere in der Entstehungszeit der Möbels industrie – verantwortlich in industrie - verantwortlich16).

Die von den Materialbasen emanzipierende Wirkung der Wertstaffel kann nicht bestritten werden. Die welde 1. 1900 von stritten werden. Die waldnahe Möbelindustrie hat hierunter zweifellos gelitten. einer Existenzgefährdung der nach den Holzvorkommen orientierten Möbelfabriken war aber niemals die Rode Franzischen Holzvorkommen orientierten Möbelfabriken war aber niemals die Rede. Faißt übertreibt, wenn er behauptet, daß die Wertstaffel der Eisenbahnen die eigentliche II. Möbel Eisenbahnen die eigentliche Ursache für die heutige räumliche Ordnung der Möbels industrie sei¹⁷)

Es ist sicherlich zu bedauern, daß die deutschen Eisenbahnen aus noch darzulegenden Gründen nicht in der Lagenden Gründen nicht in der Lage waren, über die Wertstaffel und die Güterklassifikation peripheren rohstoffnahen Stand und die Wertstaffel und die Güterklassifikation Gegenden peripheren rohstoffnahen Standorte der Möbelindustrie in dünnbesiedelten Gegenden Deutschlands zu fördern Vorf 1911 er Möbelindustrie in dünnbesiedelten ung daß, Deutschlands zu fördern. Verf. hält jedoch die von Faißt vertretene Auffassung, daß, was die Möbelindustrie anhalt. was die Möbelindustrie anbelangt, denjenigen Landesteilen eine tarifpolitische Beginstigung zuteil wurde die feit eine half beute gung zuteil wurde, "die frühzeitig starken Ballungstendenzen unterlagen und heute eine große Bevölkerunge- und Tall starken Ballungstendenzen unterlagen und Die eine große Bevölkerungs= und Industriedichte aufweisen"¹⁸), nicht für zutreffend. Ballungs* großen Möbelproduktionszentren befinden sich weder in Großstädten noch in Ballunger

räumen. Sieht man von der Herstellung von Luxus= und Individualmöbeln ab, so handelt es sich bei der deut. es sich bei der deutschen Möbelindustrie um eine typische Klein= und Mittelstadtindustrie. Die Bunderse und Möbelindustrie um eine typische Klein= und Möbelindustrie. Das Die Bundesrepublik verfügt über zwei Konzentrationsgebiete der Möbelerzeugung dieses eine von ihnen ist Baden=Württemberg. Der Schwerpunkt der Möbelerzeugung dieses Maldreichen Land. waldreichen Landes ist Nord=Württemberg. Der Schwerpunkt der Möbelerzeugung Michael was der Baden=Württemberg. Der Schwerpunkt der Möbelerzeugung den zu Nickland und Lippe sowie in den zu Nickland und Lippe sowie in den zu Möbelproduktionszentrum hat sich im östlichen Westfalen und Lippe sowie in den zu Siedersachsen auf ihre Westfalen und Lippe sowie in den zu Siedersachsen auf ihre Weserbergland, Landkreis Niedersachsen gehörenden Gebieten Schaumburg-Lippe, Weserbergland, Landkreis Springe (Deiston w. 1900) Gebieten Schaumburg-Lippe, Weserbergland, Landkreis Schaumburg-Lippe, Weserberg-Lippe, Weserb Springe (Deister und Süntel) und Uslar (Solling) herausgebildet.

1925 erzielte die Reichsbahn beim Möbelversand ein Verkehrsaufkommen von rd.

177 000 t. Hierus 177 000 t. Hiervon entfielen mit rd. 108 000 t (61%) auf die heutige Bundesrepublik.

direktersen die Reichsbahn beim Möbelversand ein Verkehrsautkommen von die heutige Bundesrepublik.

direktersen die Reichsbahn beim Möbelversand ein Verkehrsautkommen von die heutige Bundesrepublik. Am Möbelversand der im Gebiet der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen Wassen wassen der im Gebiet der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen wassen wassen wassen wassen bei der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen wassen wassen wassen wassen wassen wassen bei der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen wassen wassen wassen wassen wassen wassen was der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen wassen was der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen was der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen was der heutigen Bundesrepublik liegenden Eisenbahnschen Bundesrepublik liegenden B direktionen waren Norddeutschland und Süddeutschland zur Hälfte beteiligt. Das entspricht in etwo der Valdflächen entspricht in etwa der Bevölkerungsverteilung. Dagegen entfallen von den Waldflächen Dagegen entfallen von den Waldflächen 1/4 auf Norddeutschland und 3/4 auf Süddeutschland.

Da die ostwestfälischen Eisenbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover angehören, ist der Möbelvorgen in den Möbelvorgen in der Möbelvorgen in Möbeltransporten beider Direktionen (40850 t) 83% auf Hannover und im niedersächer. Das Mährt Münster reiativ bering und 17 Münster reiativ bering und 17 Münster Das Möbelproduktionen (40850 t) 83% auf Hannover und 17 nieders sächsischen Bergle und im nieders wir dieses Möbelproduktionsgebiet im östlichen Westfalen, in Lippe und im nieders Nöbelzentrum 1925 mit 2/3 auf dieses Möbelzentrum 1925 mit sächsischen Bergland ist räumlich klein. Trotzdem war dieses Möbelverkel. Möbelverkel. ²/₃ am Möbelverkehrsaufkommen der Reichsbahn in Norddeutschland beteiligt.

Die regionale Verteilung der Möbeltransporte der Reichsbahn y Gohiot dor Bundesrepublik 1925

1	りにん ユターン	
im heutigen Gebiet der Bundesreput Ostwestfalen, Lippe, niedersächsisches Bergland Übriges Norddeutschland	coot =	= 33,4 0/0
Ostwestfalen Linna niedersächsisches Bergland	30 000 t =	= 16,6 ^{0/0}
Ubriges Norddeutschland Baden-Misser	18 000 t = 24 900 t =	= 23,1 %
Baden=Württemberg	24 900 t = 13 400 t =	= 12,5 0/0
Übriges Süddeutschland	15 500 t 107 800 t =	100,0 %
Insgesamt	107 800 1	
-ocsamt		Möbel

Der Anteil der Eisenbahndirektionen Köln, Wuppertal und Essen am Möbelversand

9,5 % og die heusen Niederrhein aller Anteil der Eisenbahndirektionen Köln, Wuppertal und Essen am Mobelvossen gegen auf die heutige Bundesrepublik entfallenden Reichsbahndirektionen Niedershein ab, so Lieht man von Bundesrepublik entfallenden Külnespeduktionsgebiet am Niedershein den 9,5% auf die heutige Bundesrepublik entfallenden Reichsbahndirektionen Niederrhein Standon von dem relativ schwachen Möbelproduktionsgebiet am Niederrhein Standon dem relativ schwachen Möbelproduktionsgebiet am Verdes Nordrhein=Westfalen für den ab, so hat ausschließlich der Ostrand des großen Landes Nordrhein=Westfalen für den An der Möbelind. Standort der Möbelindustrie entscheidende Bedeutung.

An den Möbelindustrie entscheidende Möbelind

An der Möbelindustrie entscheidende Bedeutung.

Beändert, So entfielen auch eine Möbelindustrie der Möbelindustrie Beschäftig etch 22.00% entfielen auch eine Möbelindustrie Möbelindustrie Hessen und geänder regionalen Standortgliederung der Möbelindustrie hat sich seit 1923 neten 22,00% entfielen am 13. September 1950 von den in der Möbelindustrie Beschäftigs Rheinland auf Baden 1930. ten 22,0 % entfielen am 13. September 1950 von den in der Möbelindustrie Bescharus Rheinland=Pfalz.

Der klein Rheinland=Pfalz.

Der kleine Landkreis Springe besitzt die größte Ballung der Möbelindustrie im Land Niedersachsen. Von der Mobelindustrie im Land Priedersachsen. Von der Mobelindustrie im Land Richt werden der Möbelindustrie im Land Niedersachsen. Von der Mobelindustrie im Land Niedersachsen. Von der Möbelindustrie im Land Niedersachsen. Niedersachsen. Von den in der Industrie des Landkreises Springe Beschäftigten entfallen Stühle heiger als 750%. nicht weniger als 75% auf die Holz verarbeitende Industrie. Sie stellt im wesentlichen holz zur T. Diese einer die Holz verarbeitende, weil in erster Linie Buchen ist. Zur T. Diese einer die Holz verarbeitende Industrie, weil in erster Linie Buchen ist. Zur T. Diese einer die Holz verarbeitende Industrie, weil in erster Linie Buchen ist. Zur T. Diese einer die Holz verarbeitende Industrie, weil in erster Linie Buchen. Stühl weniger als 75% auf die Holz verarbeitende Industrie. Sie stellt im wesentliche her. Diese einseitige Produktion ist rohstoffbedingt, weil in erster und trocknet, ist im land Verfügung auf die Holz verarbeitende Industrie. holz zur Verfügung steht. Die Möbelindustrie, die ihr Holz selbst sägt und trocknet, langgestreckten St. der Krisenfestigkeit der Möbelindustrie ist im langgestreckten Sünteltal konzentriert. Zu der Krisenfestigkeit der Möbelindustrie

¹³⁾ Ilse, a.a.O. S. 72.

¹⁴⁾ Landrock, W., Standortprobleme und Organisationsfragen in der deutschen Möbelindustrie, Leipziger Dissers tation 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

trägt wesentlich bei, daß ihre Arbeiter fast alle Haus und Garten haben 19). In der Spezialisierung auf Stüble :-- Arbeiter fast alle Haus und Garten haben 19). 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 Ander. beschäftigen über 1500 Arbeiter und stellen Kleinmöbel aller Art her. Das lippische Gebiet um Detmold/I amag in der Stellen Kleinmöbel aller Art her. Das lippische Von Gebiet um Detmold/Lemgo ist ein ähnlich großes Möbelzentrum wie dasjenige daß Springe. Von der Bedeutung der Möbelindustrie dieses Raumes zeugt die Tatsache, am 16. Juli 1025 hier von der Möbelindustrie dieses Raumes zeugt die Unio auf die am 16. Juli 1925 hier von den in Industrie dieses Raumes zeugt die Tatsache, Möbelindustrie entfielen In 1847. Anteil Möbelindustrie entfielen. In Württemberg erzielte die Möbelindustrie nur einen Antell von 2,1%. Sehr viel mehr Mill. von 2,1%. Sehr viel mehr Möbel als in Lippe werden im östlichen Westfalen erzeugt. Der Schnittholzbedarf der Möbel als in Lippe werden im östlichen Westfalen kann Der Schnittholzbedarf der Möbelindustrie in Lippe, Herford und Wiedenbrück kannlängst nicht mehr aus der Lippe, Herford und Wiedenbrück bei Bedarf des längst nicht mehr aus den heimischen Wäldern gedeckt werden. Der große Bedarf des Ruhrgebietes an Kiichen Wildern gedeckt werden. Der große die Unig Ruhrgebietes an Küchen, Wohn= und Schlafzimmern ermöglichte sehr früh die Jung stellung auf Serienmähel stellung auf Serienmöbel. Man beschränkte sich aber nicht auf die Versorgung des Industriereviers mit Möbel. Industriereviers mit Möbeln. So waren Lippe und Ostwestfalen vor dem letzten Kriege mit 50% am Kiichen-Abert. mit 50% am Küchen-Absatz der gesamten deutschen Möbelindustrie beteiligt. Deutschen gingen lippische und westfälische Schlaf= und Wohnzimmer in alle Teile des Deutschen Reiches. Auch in diesen Colitica in diesen Reiches. Auch in diesen Gebieten ist eine enge Bodenverbundenheit der Arbeiter feste zustellen.

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

Trotzdem kann, wie Ilse mit Recht hervorgehoben hat, von einer Konsumorientierung der Möbelindustrie nicht nicht eine Konsumorientierung der Möbelindustrie nicht eine Konsumorientierun der Möbelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Mobelindustrie nicht gesprochen werden. "Die Konsumorientierung ist auf die Standsortswahl nur von sehne der Weiter der Wei industrie sind die wenigen hundert Großbetriebe der Möbelindustrie auf den Absatz nach sämtlichen Ländern der Bernder Großbetriebe der Möbelindustrie auf den Absatz nach eichern sämtlichen Ländern der Bundesrepublik angewiesen²¹). Holzvorkommen allein sichem der Serienmöhelindustrie auf den Absatz der Serienmöbelindustrie noch keine Existenz. Zu der Rohstofforientierung gesellt. die Arbeitsorientierung gesellen. Nach Ilse ist die Orientierung der Möbelindustrie nach Arbeits= bzw. Robetoff-reit. Arbeits= bzw. Rohstoff=Faktoren erfolgt²²). Unter Berücksichtigung der Arbeitsorien herung. tierung ist der Standort der Möbelindustrie so, daß er sich "um den Konsum herun befindet²³). Das letztere eiter der Möbelindustrie so, daß er sich "um den Konsum herun befindet²³). befindet²³). Das letztere gilt aber nur vom Möbelproduktionsgebiet im Raum von Herford Detmold sowie im piedossäder. Detmold sowie im niedersächsischen Bergland. Hier fallen Arbeitsbetonung und Konsums orientierung weiterband zum Ausstand orientierung weitgehend zusammen, wobei allerdings die Arbeitsorientierung den Aussschlag gibt.

Die großen Konsumzentren haben ihre Anziehungskraft als Standorte der Welts industrie mehr und mehr verloren²⁴). Zahlreiche Fabriken verlegten seit dem 1. Weltz krieg ihren Sitz aus den Grüßer Gerichen Schaffen verlegten seit dem 1. mittlere krieg ihren Sitz aus den größeren Städten in ländliche Gebiete bzw. kleinere und mittlere Städte, weil hier dem Faktor Arbeit mehr Rechnung getragen werden konnte. So wies die Bayrische Schaufen daß die Möbelfabriken in daß die Möbelfabriken von die Bayrische Schreinerzeitung am 29. März 1929 darauf hin, daß die Möbelfabriken in der Provinz in der Provinz, in rein ländlichen Gebieten immer größer, die in den Großstädten, von einigen Ausnahmen.

einigen Ausnahmen abgesehen, immer kleiner werden. Nach Faißt weichen die Bevölkerungszentren nicht wesentlich von den heutigen Möbelstrog.

Brog. Möbelgewerbe in der Nähe Brog. produktionszentren ab²⁵). Er weist darauf hin, daß sich das Möbelgewerbe in der Nähe Beteit, Konsumzonten Betriebe. Seiner Mai:

Devoikerungszentren indit webba das Möbelgewerde in der genten ab²⁵). Er weist darauf hin, daß sich das Möbelgewerde ansässigen Betriebe. Seiner Mai:

Ren 1. Seiner Mai: Betriebe. Seiner Meinung nach handelt es sich hierbei aber um standortliche Verschiebung uns den Zentren seiner Meinung nach handelt es sich hierbei aber um Möbelfabriken in die nächste Ume Art²⁶ D gen lokaler Art²⁶). Das trifft zu im Fall der Verlagerung von Möbelfabriken in die nächste Fenel von Grand von Gra Umgebung von Großstädten. Man denke an Hellerau und Zeulenroda bei Dresden, an bei Dresden, Zuffenker. Man denke an Hellerau und Zeulenroda bei Dresden, Möbels bei Dresden, Zuffenker und Lichtenberg bei Dresden, Zuffenker und Lichtenberg der Weißensee und Lichtenberg bei Dresden, Zuffenker und Lichtenberg wird der Weißensee und Lichtenberg bei Dresden, Zuffenker und Lichtenberg wird der Weißensee und Lichtenberg wird der Weißense wird der Weißensee und Lichtenberg wird der Weißense wird der W Feuerbach, Zuffenhausen und Sindelfingen bei Stuttgart oder Weißensee und Lichtenberg bei Berlin. Andere !! bei Berlin. Anders liegen aber die Verhältnisse bei den Standorten des größten Möbelsbaugebietes. So bet baugebietes. So betragen die Entfernungen:

	betragen die	Entrernungen		121 Kill
Springe-Essen 198 km Springe-Hannover 90 l Wiedenbrück-Essen 80 km Wiedenbrück-Hannover 117 l	ringe-Essen	198 km 111 km 89 km	Springe-Hannover Wiedenbrück=Hannover	40 km 90 km 117 km

Faißt meint, daß die Eignung oder Qualität der Arbeitskräfte keinen maßgebenden vielmel auf die Heraus vielmel Arbeitskräfte keinen maßgebenden vielmel auf die Heraus vielmel vielmehr vermutet werden, daß die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, als die Zeit des städen der Standorte der Möbelindustrie ausgeübt hat. Einglich, d. h. zur Zeit des städen der Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, als die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, der Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, die die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, die die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, die die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich, die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprünglich der Holzüberschußgebie d. h. zur Zeit des städtischen Handwerks, keine wesentlich geringere Eignung besaßen Bedent. Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprung besaßen die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprung besaßen als die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprung besaßen die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprung besaßen die Schreiner in den Holzüberschußgebieten ursprung besaßen der Nöbenmung der Standorte der Möbenmungschußgebieten ursprung besaßen der Nöbenmung der Standorte der Möbenmung der Standorte der Möbenmungschußgebieten ursprung besaßen der Nöbenmung der Standorte der Möbenmung der Standorte der Nöbenmung der N als die Schreiner in den Holzubeischung Eignung besaucht die Schreiner in den Holzubeischung Eignung besaucht die Bedeutung des städtischen Handwerks, keine wesentlich geringere Eignung die Bedeutung des Schreiner in den späteren Möbelproduktionsgebieten²⁷). Wie sehr Faißt die aus des Arbeit G. Wie späteren Möbelproduktionsgebieten²⁷ unterschätzt, geht aus des Arbeit G. Wie späteren Möbelproduktionsgebieten²⁸ unterschätzt, geht aus des Arbeit G. Wie sehr Faißt die Schreiner in den Möbelproduktionsgebieten²⁸ unterschätzt, geht aus des Arbeit G. Wie sehr Faißt die Schreiner in den Möbelproduktionsgebieten²⁸ unterschätzt, geht aus des Arbeit G. Wie sehr Faißt die Schreiner in den Möbelproduktionsgebieten²⁸ unterschätzt, geht aus den Möbelp Bedeutung des Arbeitsfaktors für den Standort der Möbelindustrie unterschätzt, geht Ostbare ungleichen Erweiten aus der ungleichen Erweiten den Standort der Möbelindustrie in Baden-Württemberg und aus der Ungleichen Entwicklung der Serienmöbelindustrie in Baden-Württemberg und Begriff hervor Ostbayern hervor. Süddeutsche Arbeit ist im Möbeleinzelhandel längst zu einem festen zimmer geworden Es 1. zimmer, edelfurniert und auch poliert. Der Bedarf an diesen Zimmern wird überwiegend auf den Ctembere god I. Der Bedarf an diesen Wohl im Schwarzwald und von Württemberg gedeckt. Qualitätsmöbel dieser Art können wohl im Schwarzwald und der Schwäbischen All auf der Schwäbischen Alb, niemals aber im Bayrischen Wurdenstein zurückzuführen, daß die holzverarbeit. die unterschiedlichen Alb, niemals aber im Bayrischen Wald hergestellt werden, daß die holz-verarbeitende Industria Albander im Bayrischen Wald hergestellt werden, daß die holz-läßt. 100 Oberpfalz weit hinter sich zurückzuführen, verarbeitende Industrie Oberfrankens diejenige der Oberpfalz weit hinter sich zurückzuführen, läßt. 1955 entfielen in J läßt. 1955 entfielen in der Oberpfalz und im Landkreis Kelheim von den in der gesamten auf die 1 Beschäftigten. Industrie Oberfrankens diejenige der Oberptalz weit den in der gesamten auf die Beschäftigten 4,0 % auf die Sägerei und Holzbearbeitung, dagegen nur 2,2 % auf die holzverarbeiten 4,0 % auf die Sägerei und Holzbearbeitung) mit einer Währen Jewerarbeiten 1,0 % auf die Sägerei und Holzbearbeitung) mit einer auf die Beschäftigten 4,0 % auf die Sägerei und Holzbearbeitung, dagegen nur Zu-Während sich 1054 L. In Oberfranken lagen die Verhältnisse umgekehrt. Während sich 1954 hier die Sägeindustrie (einschließlich Holzbearbeitung) mit einer Solche von 1,4% har die Sägeindustrie (einschließlich Holzbearbeitung) Quote von 1,4% of begnügen mußte, erreichte die holzverarbeitende Industrie eine solche von 6%: solche von 6 %:

Die Umsätze der Holz verarbeitenden Industrie in Oberfranken und der Oberpfalz
und ihr Anzur und ihr Anteil an der gesamten industriellen Produktion im Jahre 1953 berfranken 114,8 Mill. DM = 5,1% d. industriellen Produktion 26,0 Mill. DM = 5,1 % d. industriellen Produktion = 2,2 % d. industriellen Produktion $O_{berfranken}$ O_{berpfalz=}Kelheim ts) Faißt, a.a.O. S. 192. 27) Faißt, a.a.O. S. 131.

26) Faißt, a.a.O. 5. 131.

¹⁹⁾ Mittelhäuser, K., Der Landkreis Springe, Die Landkreise in Niedersachsen, Reihe D, Band 6, Bremen Horn 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. t2) Ilse, a.a.O. S. 67.

²³⁾ Ilse, a.a.O. S. 80. 24) Ilse, a.a.O. S. 107.

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

Die Attraktionskraft der Materiallager auf den Standort der Möbelindustrie darf, wie Landrock hervorhebt nicht in der Medingt Landrock hervorhebt, nicht überschätzt werden. Die Eigenart des Fertigproduktes bedingt eine größere Mannickalt in der Materiallager auf den Standort der Möbelindustrie der Meteriallager auf den Standort der Möbelindustrie der Mannickalt in der Materiallager auf den Standort der Möbelindustrie der Meteriallager auf den Standort der Möbelindustrie der Möbelindustrie der Mobelindustrie der Mobelindust eine größere Mannigfaltigkeit der zu verwendenden Materialien. Die verschiedenen Hölzer, welche die Spantal in der zu verwendenden Materialien. Die verschiedenen Blinds Hölzer, welche die Sperrholzplatte ausmachen, und die Edelfurniere, welche dem Blindholz oder der als Riede holz oder der als Blindholz verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen, stammen aus Tie verwendeten Sperrholzplatte Charakter und Aussehen verleihen verle verleihen, stammen aus räumlich oft weit auseinanderliegenden Gewinnnungsstätten. Die Möbelfabriken in Sudden der Wriege Die Möbelfabriken in Süddeutschland und Westdeutschland bevorzugten vor dem Kriege trotz eigener Nadelkald. trotz eigener Nadelholzbestände die ostpreußische bzw. polnische Kiefer²⁸).

Nach Faißt sind die Möbelbauzentren der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus den peripher gelegenen Holzielen der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus der Gegenwart auf den Schnittholzbezug aus der Gegenwart auf den Gegenwart auf den Gegenwart auf der Gegenw peripher gelegenen Holzüberschußgebieten bzw. aus den Holzeinfuhrhäfen angewiesen Die zentral gelegenen Mil. II. Die zentral gelegenen Möbelhersteller haben beim Holzbezug aus Übersee wesentlich geringere Frachtaufwarden der Aben beim Holzbezug aus Übersee wesentlich geringere Frachtaufwarden der Geringere Bergieht gebersieht geber bei der Geringere Bergieht geber bei der Geringer bei der Geringere Bergieht geber bei der Geringere Berger bei der Geringere Bergieht geber b geringere Frachtaufwendungen als die waldnahen Möbelfabriken. Im übrigen übersieht Faißt den großen Appeil In des waldnahen Möbelfabriken. Faißt den großen Anteil benachbarter Laubwälder an der Schnittholzversorgung größten deutschen Mähalen in der Schnittholzversorgung zu größten deutschen Möbelproduktionsgebietes. Die Herforder Küchen werden heute zu 90% aus Buchenholz der Viertern liefern 90% aus Buchenholz, das die Wälder des Weserberglandes und des Deisters liefern, hergestellt. Eine Kälner Killer hergestellt. Eine Kölner Küchenfabrik verarbeitet Eschenholz aus der Eifel.

Nach den Feststellungen des Verf. widerspricht die Standortverteilung der Möbels industrie nicht den Grunden. industrie nicht den Grundsätzen der Raumordnung. Faißt irrt sich, wenn er behauptet, daß bei der Mähalindustrie der Raumordnung. 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 von hat sich wiederholt mit der Tarifierung von arreichte Holzwaren beschäftigt. Der Wirtschaftsverband der deutschen Holzindustrie erreichte 1928 die Versetzung von 31.1. Wirtschaftsverband der deutschen Holzindustrie erreichte 1928 die Versetzung von 31.1. 1928 die Versetzung von eichenfurnierten Möbeln und Möbeln aus Nadelholz aus Klasse A nach B. Er setzte auch die Bernstein und Möbeln aus Nadelholz aus Klasse A nach B. Er setzte auch die Beseitigung des Sperrgutzuschlages für Kastenmöbel und zusammenklappbare Möbel. zusammenklappbare Möbel durch. Es sind aber weder vor dem ersten Weltkrieg noch zwischen den beiden Verstendung die zwischen den beiden Verstendung die zwischen den beiden Verstendung die zwischen der beiden Verstendung die zwischen der beiden Verstendung der die zwischen der beiden Verstendung der die zwischen der beiden verstendung der die zwischen der beiden verstendung des Sperrgutzuschlages für Kastenmober noch zwischen der beiden verstendung des Sperrgutzuschlages für Kastenmober noch zwischen der beiden verstendung des Sperrgutzuschlages für Kastenmober noch zwischen der beiden verstendung des Sperrgutzuschlages für Kastenmober noch zwischen der beiden verstendung des Sperrgutzuschlages für Kastenmober noch zwischen der beiden verstendung de zwischen den beiden Kriegen seitens der waldnahen Möbelindustrie Klagen über die Beeinträchtigung ihree Ctarl seitens der waldnahen Möbelindustrie Klagen ihren bahnen 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 Spacialische Normaltarif mit Ausnahme der allgemeine Stückgutklasse und des Spezialtarifes III ein allgemeiner Kilometertarif. Die allgemeine Anwendung des Prinzipa des Prinzi Anwendung des Prinzips der Entfernungsstaffel bei allen Klassen des Normaltarifs wirkte sich auch auf die wirkte wirkte sich auch auf die räumliche Ordnung der Möbelindustrie aus:

Die Degression der Stückgutfrachten für Möbel und Schnittholz in den Jahren 1913, 1936, 1957 und 1959 1balafrachten

		ın aen	janren 19	113, 190-,		Schnittho	Iztraciici	* ~050
		Stückgu	tfrachten			1936_	1957	
100 km	1913	1936	1957	1959	1913	100	100	100 75,5
200 km	100	100	100	100	100	84,4	73,4	65,1
300 km	90,7	83,4	83,4	80,7	92,3 87,2	76,6	63,3 59,5	60,5
400 km	84,7	75,1	75,0	71,0	84,6	71,9	53,2	54,6
500 km	79,6	69,2	69,2	64,2 -0.8	83,1	65,9	50,0	50,8
600 km	75,0 70,6	64,5	64,5	58,8 54.3	82,1	61,4 56,9	46,1	46,8 47.6
700 km	67,4	59,8	59,8	54,2 50,1	81,3	52,7	42,8	43,6 40,5
800 km 900 km	65,0	55,8 51,4	55,8 51,4	46,0	80,8	48,6	39,4	37,9
1000 km	63,2	47,3	47.3	42,7	80,3 80,0	45,3	36,9	•
	61,4	44.4	14.3	40,5	80,0		n	and

Die Möbelindustrie im Raum Herford–Detmold sowie im niedersächsischen Bergland bezieche der Frie Skanz verdankte der Entfernungsstaffel der Reichsbahn eine Verbilligung ihrer Schnittholz-dinav: bezüge aus Süddeutschland. Dagegen zog sie bei der Einfuhr von Nadelholz aus Skansden eine Uerbilligung ihrer Schlinden eine Verbilligung ihrer Schlinden Skansden eine Verbilligung ihrer Schlinden eine Ve dinavien und überseeischen Edelhölzern aus der Ersetzung des Kilometertarifs durch 134 L. Erstfernung Bremen-Herford nur den Staffeltarif keinerlei Nutzen. So beträgt z. B. die Entfernung Bremen-Herford nur Entfern. Wegen des Nutzen. So beträgt z. B. darf der Anteil der weiten Entfern. 134 km. Wegen des großen Verbrauchs an Buchenholz darf der Anteil der weiten Werden beim C. J. Verbrauchs an Buchenholz darf der Anteil der Werden verden beim C. J. Verbrauchs an Buchenholz darf der Anteil der Werden verden beim C. J. Verbrauchs an Buchenholz darf der Anteil der Werden verden ve Entfernungen beim Schnittholzbezug dieses Möbelproduktionsgebietes nicht überschätzt werden.

Nach Faißt konnte die Begünstigung des Schnittholzbezugs der Möbelproduktionszentren der Keinen Fall durch auf keinen Fall durch eine entsprechende Begünstigung des Möbelversands der dezenstern Betriebe im Petriebe im Betriebe im Bet tralisierten Betriebe in Waldnähe ausgeglichen werden. Die stärkere vertikale Staffelung der Zent. der Stückgutfrachten hatte vielmehr seiner Meinung nach eine weitere Behauptet, die waldnahe hattenen P. Die stärkere vertikale Stanten

der zentrenfernen P. die vielmehr seiner Meinung nach eine weitere Benachteiligung
nach eine Weitere Bena der zentreibe in Waldnähe ausgeglichen werden. Die statze Benachteinstaden zentreinfenden ausgeglichen werden. Die statze Benachteinstaden nach eine weitere Benachteinstaden nach eine weitere Benachteinstaden nach eine weitere Benachteinstaden nach eine weitere Benachteinstaden nach eine Weiter Benachteinstaden nahe Möbelindustrie mit Ausnahme derjenigen im Stuttgarter Raum nur geringe Absatzschen aufweist. Faiet radien nur Betriebe zur Folge. Dies deshalb, weil, wie Funge Auswarfer Raum nur geringe Absultation aufweist enit Ausnahme derjenigen im Stuttgarter Raum nur geringe Absultation aufweist. Faißt erinnert daran, daß das Bestreben, der Konzentrierung der deutschen Industrie enter daran, daß das Bestreben, der Konzentrierung der Grund ausschlaggebender schen aufweist. Faißt erinnert daran, daß das Bestreben, der Konzentrierung der Grund war, bei der Butten für die Reichsbahn 1920 ein ausschlaggebender der Enter bei der Butten für die Reichsbahn 1920 ein ausschlaggebender der Enter bei der Butten der Langt wurde aber Grund War, bei der Bildung ihrer Gütertarife allgemein zur Anwendungt wurde aber nach Feio. der Entfernungsstaffel überzugehen. Was die Reichsbahn 1920 wurde aber nach Faißt genau die Ribert genau die Reichsbahn 1920 wurde aber nach Faißt genau die Reichsbahn 1920 wurde aber nach Faißt genau die Reichsbahn 1920 wurde aber wurde aber nach Faißt genau die Reichsbahn 1920 wurde aber nach Faißt genau die Reichs nach Faißt genau die entgegengesetzte Wirkung erzielt³⁰). Es liegt somit eine Auffassung, daß die Faißt genau die entgegengesetzte Wirkung erzielt³⁰). Es liegt somit eine Auffassung, daß die Faißt gerichtete staffel genau die entgegengesetzte Wirkung erzielt³⁰). Es liegt somit eine der Müssung, die Entfernunges and die Wirkung vor³¹). Scholtissek vertritt die Auffassung vor kommen entgegengesetzte Wirkung vor³¹). Scholtissek vertritt die Auffassung vor kommen entgegengesetzte Wirkung vor³¹). Scholtissek vertritt die Auffassung von gestreut vorkommen entgegengesetzte Wirkung vor³¹). daß die Entgerichtete standortliche Wirkung vor³¹). Scholtissek vertritt die Aufrassand vorkommendem Material ebenso wie die Wertstaffel bei Verarbeitung von gestreut Die

vorkommendem Material den Ballungsprozeß fördert³²). Die Besamte arbeitsbetonte Fertigwarenindustrie zeichnet sich durch Möbelversand der Reick ihr aus Der ihr Ertigwarenindustrie. Vom gesamten Möbelversand vom Reick ihr aus Der ihr Ertigwarenindustrie. Versandweiten aus. Das gilt auch von der Möbelindustrie. Vom gesamten Möbelversand 24,20/0 auch nentfol der Reichsbahn entfielen 1925 nur 9,7% auf Entfernungen von bis zu 50 km und nur 35,2% of auf solche bis Reichsbahn entfielen 1925 nur 9,7% auf Entfernungen von bis zu 50 km über 250 km 35,2% und diejenigen zu

11) Faißt, a.a.O. 5. 183.

²⁸⁾ Landrock, a.a.O. S. 69. 29) Faiβt, a.a.O. S. 194/195.

^{35,2%} auf solche bis 100 km. Dagegen beanspruchten die Entfernungsbereite und die jenigen über 300 km 28,8% der gesamten Möbeltransporte: se) Scholtissek, a.a.O. S. 159. ¹⁶⁾ Faigt, a.a.O. S. 103, siehe auch S. 100.

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

	. 0	, ,	7,00000 -5.5		
	München	Stuttgart	Karlsruhe		
über 100 km über 250 km über 300 km	86,0 ⁰ / ₀ 62,9 ⁰ / ₀ 53,6 ⁰ / ₀	83,4 ⁰ / ₀ 48,1 ⁰ / ₀ 41,6 ⁰ / ₀	73,8 ⁰ / ₀ 41,0 ⁰ / ₀ 35,4 ⁰ / ₀		
Über 1	Hannover/Münster	Elberfeld	Köln		
über 100 km über 250 km über 300 km	84,8 ⁰ / ₀ 13,0 ⁰ / ₀ 8,1 ⁰ / ₀	62,4 ⁰ / ₀ 23,6 ⁰ / ₀ 21,1 ⁰ / ₀	41,4 ⁰ / ₀ 5,5 ⁰ / ₀ 4,3 ⁰ / ₀		

Der Anteil der Entfernungen über 500 km betrug 1925 beim Möbelversand der RBD München 8,4% Dagger und München 8,4%. Dagegen wurden in den beiden Direktionsbezirken Hannover und Münster nur 1% allen Auf Münster nur 1 % aller Möbel auf Entfernungen von über 500 km zum Versand auf

Die sächsische und thüringische Möbelindustrie erfreut sich des Vorteils der günstigen Lage zu wichtigen Von erhezirken Lage zu wichtigen Konsumplätzen. Trotzdem machte 1925 in den Direktionsbezirken Dresden und Frfurt den V Dresden und Erfurt der Versand auf Entfernungen über 300 km 44,9 bzw. 42,5 0/0 der gesamten Möheltransport. gesamten Möbeltransporte aus. Hieraus folgt, daß selbst im waldreichen Sachsen und Thüringen die Möbelindustrie und Thüringen die Möbelindustrie überwiegend arbeitsbetont ist. Die Rohstoff= und Absatze orientierung hat für die Activitie orientierung hat für die Möbelindustrie stets nur sekundäre Bedeutung.

Wegen ihrer höheren Versandweiten zogen die Möbelfabriken in Bayern, Württemberg und Baden aus der wartet in Sogen die Möbelfabriken in Bayern, br Nutzen und Baden aus der vertikalen Staffelung der Stückgutfrachten wesentlich mehr Nutzen als diejenigen in Rhointen 1747 auf die als diejenigen in Rheinland-Westfalen und Niedersachsen. Auf diese Weise wurde die Verbilligung des Schnitte 1.1 Verbilligung des Schnittholzbezuges der zentral gelegenen Möbelindustrie zu einem Teil wieder wettermacht Franklichten der Zentral gelegenen Möbelindustrie zu einem Teil wieder wettermacht Franklichten der Verbilligung des Schnittholzbezuges der zentral gelegenen Möbelindustrie Stande Teil wieder wettgemacht. Es ist daher nicht richtig, daß die Entfernungsstaffel die Standsortbedingungen der wellen der wettgemacht. ortbedingungen der waldnahen Möbelhersteller in gleichem Maße wie die Wertstaffel beeinträchtiet.

Wie die Wertstaffel so lenkt auch die Entfernungsstaffel die verarbeitende Industrie vom Ort der Robetoffen und die Entfernungsstaffel die verarbeitende und zugen zu der Robetoffen zu der Robetoff vom Ort der Rohstoffgewinnung ab. Es steht somit die von den Materialbasen emanzia pierende Wirkung beider C. G. pierende Wirkung beider Staffeln außer Zweifel. Was Willeke für die Klassenstaffel festgestellt hat, eilt auch von der festgestellt hat, gilt auch von der vertikalen Staffel³³). Ob die Entfernungsstaffel in der Lage ist, die standortbildende Vertikalen Staffel³³). Ob die Entfernungsstaffel in der Lage ist, die standortbildende Kraft der Rohstofflager aufzuheben, hängt bei Gewichts verlustproduktionen von der verlustproduktionen vom Ausmaß des Gewichtsverlustes einerseits und vom Ausmaß der vertikalen Staffelung der Verlustes einerseits und vom Ausmaß der vertikalen Staffelung der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. Hieraus folgt, daß die Entsternungsstaffel nicht auf der Frachtsätze für Rohstoffe ab. fernungsstaffel nicht anders als die Wertstaffelung die Verarbeitung peripher lokalisierter Rohstoffe in den Bernit sierter Rohstoffe in den Bevölkerungszentren begünstigt, d. h. der Ballung Vorschub leistet.

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

Teilraum beschränkt ist. Diesem Teil der Fertigwarenindustrie fügt der Staffeltarif ausschließlich Schalten Binnenmarkt eng schließlich Schaden zu. Dagegen wird die mit dem gesamten Binnenmarkt eng ber bestellte beeinstellte beine bestellte beine beine bestellte beine verslochtene Fertigwarenindustrie auch dann nicht durch die Entfernungsstaffel beeinsträchtigt, wenn ihr anfallt. Anders liegen die Verligt, wenn ihr anfallt. trächtigt, wenn ihr Rohstoff ausgesprochen dezentralisiert anfällt. Anders liegen die Verhältnisse aller Verhältnisse allerdings im Fall unterschiedlicher Entfernungsstaffeln für Rohstoffe und Zweiten der Schriften der Schriften dem Interesse aller Zweiten der Schriften dem Interesse aller Zweiten der Schriften dem Interesse aller Zweiten dem Interesse alle Endprodukte. Die differenzierte Entfernungsstaffel widerspricht dem Interesse aller Zweige der dezent in Entfernungsstaffel widerspricht dem Interesse aller Debetoffe verarbeitende Industrie. Zweige der dezentralisierten gestreut vorkommende Rohstoffe verarbeitende Industrie. Da die große Masse der Möbel als Stückgut zum Versand aufgegeben wird, kann die ind. unbestrittene Benachteiligung der in den peripheren Waldgebieten ansässigen Möbelskrie durch die Tittene Benachteiligung der in den peripheren Waldgebieten ihrer Güter in den Regelie durch die Tittene Benachteiligung der in den peripheren die Finetufung ihrer Güter in den Regelie durch die Tittene Benachteiligung der in den peripheren die Finetufung ihrer Güter in den Regelie durch die Tittene Benachteiligung der in den peripheren die Finetufung ihrer Güter in den Regelie durch die Tittene Benachteiligung der in den peripheren der Benachteiligung der industrie durch die Wertstaffel auf dem Wege über die Einstufung eines besonderen Alles inicht zellen. Regeltarif nicht gelindert werden. Dagegen empfiehlt sich die Erstellung eines besonderen Rehimetarifes Grander und Ausnahmetarifes für Stückgut zugunsten aller Möbelfabriken in den peripheren Waldsüber. Dieser Ausnahmetarifes für Stückgut zugunsten aller Möbelfabriken in den peripheren Waldsüber. Dieser Ausnahmetarifes für Stückgut zugunsten aller Möbelfabriken in den peripheren Waldsüber. gebieten. Dieser Ausnahmetarif könnte auf Möbelsendungen von 500-1000 kg und frach 1000 kg beschen. über 1000 kg beschränkt werden und hätte, ausgehend von der heutigen Zu gewähren. Der V. 1000 km 1-100 km 1-1000 km fracht für 1000 kg beschränkt werden und hätte, ausgehend von der heutigen Grundstren. Der Verf. erblickt in eine sehr stark ausgeprägte Entfernungsstaffel zu gewähren. Der Verf. erblickt hierin ein wirksames Mittel zum Ausgleich der Benachteiligung der von und südwert. In die Wirksames Mittel zum Ausgleich Zugleich erwartet er von und südwert. In die Wirksames Mittel zum Ausgleich erwartet er von und südwert. In die Wortstaffel. Zugleich auf die süd verf. erblickt hierin ein wirksames Mittel zum Ausgleich der Benachteingung von dieser Maßnet. Zugleich erwartet er Schien Möbelindustrie durch die Wertstaffel. Zugleich erwartet er Schien Möbelindustrie durch die Wertstaffel. Zugleich erwartet er Schien Möbeltransporten auf die Sc von dieser Maßnahme eine teilweise Rückverlagerung von Möbeltransporten auf die direkt. Die für die Schiene. Die für die seine teilweise Rückverlagerung von Möbeltransporten auf die direkt. Schiene. Die für die Behandlung der Holzausnahmetarife Zuständige Bundesbahns 9. Juli direktion Karlsruhe wies auf der 221. Sitzung der Ständigen Transporte von Neumöbeln im Werl. 1954 in Page 19 9. Juli 1954 in Passau darauf hin, daß bereits 75 % der Transporte von Neumöbeln im auch Verkehr laufen 34 Der 1954 in Passau darauf hin, daß bereits 75 % der Transporte von gegriffen. Es muß auch Leiten 34 Der 1954 etwas zu hoch gegriffen. Werkverkehr laufen³⁴). Dieser Prozentsatz ist vielleicht etwas zu einem nicht geringen Teil an einem nicht geringen auch bemerkt werden, daß der gewerbliche Güterfernverkehr zu einem nicht geringen an den Möbeltzen. Teil an den Möbeltransporten auf der Straße beteiligt ist.

Der Einfluß der kleinen Mengenstaffel auf den Standort der Möbelindustrie

Faißt ist davon überzeugt, daß in der Möbelindustrie eine der historischen Entwickster entgegengesetzte Co. daß in der Möbelindustrie eine der historischen zur Zeit der Entschaften zur das wenn die Eisenbahnen zur das lung entgegengesetzte Standortbildung erfolgt wäre, wenn die Eisenbahnen zur Zeit Wagennder Entgegengesetzte Standortbildung erfolgt wäre, wenn die Eisenbahnen zur das Wagenraumsystem der modernen Möbelfabriken nicht das Werttarifsystem, sondern anzuschl: Auffassung vermag sich Verf. nicht Wagenraumsystem angewandt hätten³⁵). Dieser Auffassung vermag sich Verf. nicht Unter 1 ^{anzuschließen}.

Unter dem Wagenraumsystem, häufig auch natürliches System genannt, versteht man lediglich der Tarie die Methode der Tarifierung, welche die Frachtsätze – abgesehen von der Werladung in einem W. nach dem Carring, welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode der Carring, welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in den Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung in dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung dem Methode dem Carring welche die Frachtsätze den die Güter bei Verladung dem Methode dem Met lediglich nach dem Gewicht und dem Raum bemißt, der Rücksicht genommen.
Wirklich nech beansprach einem Wagen dem Gewicht und dem Raum bemißt, den die Rücksicht genommen. Wirklich rein zur Durchen. Auf den Wert der Güter wird keine Rücksicht genommen. Wirklich rein zur Durchführung kam das Wagenraumsystem nur bei der nur zwischen Eilgut, St. Hier wurd. Ein genommen der Massauischen Linger, St. Hier wurd. Ein zur Durchführung kam das Wagenraumsystem nur bei der nur zwischen Linger, St. Hier wurd. Staatsbahn. Hier wurde am 1. September 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch der Massauschen zur Durchführung kam das Wagenraumsystem nur bei der Nassauschen Eilgut, Stückgut und 147 auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Auch 1867 ein Tarif eingeführt, der nur zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit zwischen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen mit zwischen mit der Nassaußen mit zwischen Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgut (zu 5000 und 10000 kg) unterschied. Es folgten ihm allerd. mit der Anwendung dieses Tarifes 1871 die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die Namendung mit Richt in Reiches im Norfassung des Deutschen Reiches im ihm allerdings mit Rücksicht auf Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reiches im

³³⁾ Willeke, R. I., "Entfernungsstaffel, Standortsstruktur und Produktivität", in: Zeitschrift für Verkehrswissen" schaft, 23 (1952), S. 134.

⁴) Antrag Nr. 1697 S. 24. 35) Faißt, a.a.O. S. 189, siehe auch 5. 172.

Wagenladungsverkehr einen Ausnahmetarif (Spezialtarif) für minderwertige Güter ans fügten. Die Stiekentende Ausnahmetarif (Spezialtarif) für minderwertige Güter ans fügten. Die Stückgutfrachten betrugen 10,6 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 20 pf je 100 kg). Bei Versand von 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 20 pf je tkm (Abfertigun tkm (Abfertigungsgebühr 12 Pf je 100 kg). Die Streckenfracht von 4 (10 t) stellte sich auf 2 56 BG: 11 Pf je 100 kg). Die Streckenfracht des Spezialtarifes stellte sich auf 2,56 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 12 Pf).

Den Frachtvergleichen sei der elsaß-lothringische Wagenraumtarif und der Reformtarif von 1877 zuerundergleichen. von 1877 zugrundegelegt. 1880 betrug die Stückgutfracht dieses Tarifes 11 Pf je tkm (Abfertigungsgehihr 22 PG) 77 Pf je tkm (Abfertigungsgebühr 20 Pf). Für Schnittholz galt schon damals der AT 1 (3 Pf je tkm und 12 Pf Abfertigungsgebühr) und 12 Pf Abfertigungsgebühr).

Da 1880 weder Sperrholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem Massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden, geht Verf. wie Faist von einem Massiven Scholzplatten noch Furniere verwandt wurden wurden wurden werden verwandt wurden werden verwandt wurden werden verwandt wurden verwandt von einem massiven Schrank aus Eiche mit einem Gewicht von 198 kg einschließlich Verpackung aus 71 geinem Verpackung aus Eiche mit einem Gewicht von 198 kg einschließlich Verpackung aus Eiche mit einem Gewicht von 198 kg einschließlich Verpackung aus 71 geinem Verpackung aus Eiche mit einem Gewicht von 198 kg einschließlich Verpackung aus 71 geinem Verpackung aus 71 ge Verpackung aus. Zu seiner Herstellung sind nach Faißt 378 kg Schnittholz erforders lich38). Der bei der Verschnitt lich³⁶). Der bei der Verarbeitung von Eichenschnittholz zu Möbeln entstehende Verschnitt beträgt nicht weniger als auf der Verarbeitung von Eichenschnittholz zu Möbeln entstehende Verschnitt beträgt nicht weniger als auf der Verarbeitung von Eichenschnittholz zu Möbeln entstehende Verarbeitung von Eichenschnittholz eine Verarbeitung von beträgt nicht weniger als 45 %. Dieser hohe Gewichtsverlust bei massiven Kastenmöbeln aus Eiche wirkte eich zog zugt aus Eiche wirkte sich 1880 zugunsten der waldnahen Möbelfabriken aus. Hiervon zeugt die im Vergleich zu gick auf der waldnahen Möbelfabriken aus. die im Vergleich zu eichenfurnierten Möbeln geringe Spanne zwischen den Stückguts frachten 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 elsaß=lothringischen Wagenraumsystems

I. 1880 (Reformtarif)

C 1					
Schrank	708 1	C+++ 1			
Schnittholz	190 Kg	Stückgutfracht	010 Pf	=	100
Junitholz	378 kg	AT.			_
	J/ U Kg	AII	499 Pf	==	54,8
TT 1 0 -			499		21.

II. elsaß=lothringischer Wagenraumtarif

a) Schnittholz nach Spezialtarif

C.L.		opezianami		
Schrank	108 kg	Stückgutfracht		
Schnitthala	01	Stuckguttracht	879 Pf =	100
CIUIZ	378 Kg	Stuckguttracht Spezialtarif	430 Pf =	18.0
		-	450 11.	4017

b) Schnittholz nach Wagenladungsklasse B 10 t

Schrank	_ •	- Tagemadungsk	lasse B 10 t
Schnittholz	198 kg	Stückgutfracht Wagenladungsklasse B	879 Pf = 100
	. 370 Kg	vvagenladungsklasse B	650 Pf = 73.9

Wer die Auswirkungen des Wagenraumsystems auf die räumliche Verteilung der jungen Möbelindustrie fostetall. Der Möbelindustrie feststellen will, muß vom echten Wagenraumsystem ausgehen. Der Spezialtarif des elegalatie. Spezialtarif des elsaß-lothringischen Tarifs vom 1. Juni 1875 war ein offenes Zugeständs nis an das herrschands Val. nis an das herrschende Werttarifsystem. Aus diesem Grunde müssen die Schnittholzs bezugskosten der walde bezugskosten der waldfernen Möbelfabriken aufgrund der Frachtsätze der Wagenstadungsklasse R des also der R des also der ladungsklasse B des elsaß-lothringischen Tarifs errechnet werden. Dabei wird allerdings zu Unrecht unterstellt. 1.0 in 1876 zu Unrecht unterstellt, daß die Reichseisenbahnen ohne den Spezialtarif, nach dem 1876 nicht weniger als 70%. nicht weniger als 70% aller Güter gefahren wurden, überhaupt lebensfähig gewesen wäre.

Der Übergang zum Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen Waldgebiete als Standorte der Social Wagenraumsystem hätte zweifellos die entlegenen was die entle Standorte der Serienmöbelindustrie attraktiver gemacht. Das Spannungsverhältnis zwischen Endprodukten in Endprodukten im Endprodukten in Standorte der Serienmöbelindustrie attraktiver gemacht. Das Spannungsverhältnis zwischen Endprodukten in Standorte der Serienmöbelindustrie attraktiver gemacht. schen Endprodukt und Rohstoff wäre von 100:54,8 auf 100:73,9 zusammengeschrumpft.

1880 lagen die C.L. von Rohstoff wäre von 100:54,8 auf 100:73,9 zusammengeschrumpft.

Möbelhersteller 45,20/0 unter 1880 lagen die Schnittholzbezugskosten der zentrennahen Möbelhersteller 45,2 % unter den Möbelversande. Wettbewerber. den Möbelversandfrachten ihrer nach den Holzvorkommen orientierten Wettbewerber. Im Fall der Ersetzurgskosten der Holzvorkommen orientierten Watte dagegen 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 Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten um 30% wäre allerdings von einheitlichen Beförderungspraise der Schnittholzfrachten Beförderungspraise der Beförderungspraise der Beförderungspraise der Be Beförderungspreisen für Möbel und Schnittholz keine Rede gewesen. Das Wagenraumsystem berechnet um Jooolog wäre allerdings von einter System Beförderungspreisen für Möbel und Schnittholz keine Rede gewesen. Das Wagenraumstrad, berechnet wesentlich höhere system berechnet wegen seiner Kostenorientierung für Stückgut wesentlich höhere Frachtsätze als für 147 Frachtsätze als für Wagenladungsgüter.

Faißt vertritt die Auffassung, daß der damals beträchtliche Lohnnachteil der zentrens mahen Möbelfahrit.

Menn Möbelfahrit.

Grickguts frachten für Möbel und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz nicht neutralisiert worden wäre³⁷) Del und den Wagenladungsfrachten für Ag sich die unbestritten großen legion wäre³⁷) Del und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz nicht neutralisiert worden wäre³⁷) Del und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz nicht hätten, wo worden für Möbel und den Wagenladungsfrachten für Schnittholz nicht neutanstellen wäre³⁷). Dabei wird aber von Faißt übersehen, daß sich die unbestritten großen die Faißt übersehen, daß sich die unbestritten worden eine Kaldgebieten ausgewirkt hätten, wo regionalen Lohnunterschiede jener Zeit nur in den Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Den wird aber von Faißt übersehen, daß sich die unbestritten Bodie Fähigkeiten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Den wird einer Zeit nur in den Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo der Möbels weiten der Den wird eine Zeit nur in den Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo der Mobels weiten der Den wird eine Zeit nur in den Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Mobels wird aber von Faißt übersehen, daß sich die unbestritten Bodie viel der Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Mobels wird aber von Faißt übersehen, daß sich die unbestritten Bodie viel der Waldgebieten ausgewirkt hätten, wo die Fähigkeiten der Waldgebieten der Waldge die Fähigkeiten der Bevölkerung ausreichten, um den Anforderungen der modernen Walde bei der Bevölkerung ausreichten, um den Anforderungen der Walde verttariff Möbelindustrie zu genügen. Diese Voraussetzungen waren in manchen abgelegenen Waldgebieten nicht Waldgebieten nicht gegeben. Letztere wären auch im Fall der Ersetzung Möbelindustrie gewähl. systems durch das Wagenraumsystem niemals als Standort der jungen Möbelindustrie Foio. ^{ge}wählt worden.

Faißt untersucht den Einfluß der Transportkosten auf die Standortbildung in der Möbelsindustrie ausschließt.

Dieses Lausschließt. industrie ausschließlich am Beispiel von zwei Möbelfabriken in Freiburg und Düsseldorf. Dieses Modell wird im Beispiel von zwei Möbelfabriken in Möbelproduktionszentrus Modell wird in Beispiel von zwei Möbelfabriken in Freiburg und Düsseldorf. Dieses Modell wird der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentliche Möbelroduktionsdieses Mordram Nordrhain Var. zentrum Nordrhein-Westfalens befindet sich nicht am Niederrhein, sondern am Ostrand möbels Broßen Lander 2 dieses großen Landes. Soweit nicht rechtzeitig der Übergang zur Herstellung von LuxusBedeuterfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigentung von Luxusmöbeln erfolgte, von der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eigen der Wirklichkeit nicht gerecht. Das eine der Wirklichkeit nicht gerecht gerec möbeln Erfolgte, verloren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren der Ubergang zur Herstellung von bald jede Bedeutung erfolgte, verloren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren die Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bald jede und Weisen Nach der Tieren der Sitzen der Möbelindustrie sehr bei der Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bei der Großstädte als Sitz der Möbelindustrie sehr bei der Großstädte als Sitzen der Gro Bedeutung. Nach der Erschließung durch die Eisenbahnen entstanden in Detmold, Herford einheim: der Ubergang zur Aber bald beindustrie sehr beindustrie sehr bald beindustrie sehr und Wiedenbrück die Erschließung durch die Eisenbahnen entstanden in Detmola, werden der Einheimischen Holzus die ersten Möbelfabriken. Sie begannen mit der Verlauf der Zeit an Gewischen Holzus der Möbelfabriken. Sie begannen werlor erst im Verlauf der Zeit der Werken Holzus der We einheimischen Holzvorkommen. Die Rohstofforientierung verlor erst im Verlauf der Zeit Gebiete E. Es handelt. an Gewicht. Es handelte sich bei Lippe und Ostwestfalen um ausgesprochen industriearme der nied. Dank der han Gewicht. Es handelte sich bei Lippe und Ostwestfalen um ausgesprochen industred und der niedrigen Löhne der hervorragenden Eignung der Bevölkerung für die Holzveredelung ein Broßes 7 gen Löhne der niedrigen Löhne entstand hier und im benachbarten niedersächsischen Eisenbahnen zum Warten der Nerverlagen der und im benachbarten der Übergang der Eisenbahnen Broßes Zentrum der Möbelindustrie. Hieran hätte auch der Übergang der Bergiand der Dem Tung veil eine Zum Wagenraumsystem nichts geändert.

Dem Wagenraumsystem nichts geändert.

Bleichmäßige durched war schon deshalb kein langes Leben beschieden, weil eine kein langes Leben beschieden kein langes Leben beschieden kein langes Leben beschieden kein langes Leben beschieden kein langes kein lange kein Bleichmäßige durchschnittliche Frachtbelastung aller Wagenladungspreise für sämtliche Wagenladungsp mend auf alle Massengüter gewirkt hätte. Einheitliche Beförderungspreise für sämtzliche Wagenladungsen dem Eigenzinteresse nladungsen liche Auch auf alle Massengüter gewirkt hätte. Einheitliche Beförderungspreise rui interesse der Eisenbat, selbst nur des Regeltarifs, widersprechen zugleich dem Auch interesse der Eisenbahnen.

Auch Eisenbahnen.

Reichseien, Begünstiern der Alten Reichsverfassung den deutschen Eisenbahnen die Reichseien, Begünstiern der alten Reichsverfassung Pflicht gemacht hätte, wären die Nagens tarifarische Artikel 45 der alten Reichsverfassung den deutschen hätte, wären die Reichseisenbahnen Germannen der Massengüter nicht zur Pflicht gemacht hätte, wären die Pflicht gemacht hätte gemach Reichseisenbahnen gezwungen gewesen, von einheitlichen Frachtsätzen im Wagenstigung der Massengüter nicht zur Pflicht gemacht hätte, Wagenstigung der deutschlichen Frachtsätzen im Wagenstigung der deutschlichen Frachtsätzen im Wagenstigung der deutschlichen Frachtsätzen im Wagenstigung der Massengüter nicht zur Pflicht gemacht hätte, Wagenstigung der Massengüter nicht zur Pflicht gemacht hatte. ^{ti}) Faißt, a.a.O. S. 189.

³⁸⁾ Faißt, a.a.O. S. 94 und Anlage XV.

ladungsverkehr abzusehen und zugunsten geringwertiger Massengüter einen spezials tarif einzuführen, der auch für Galentein geringwertiger Massengüter einen spezialstarif tarif einzuführen, der auch für Schnittholz Geltung gehabt hätte. Beim elsaß-lothring gischen Wagenraumtarif was aben gischen Wagenraumtarif war aber, wie aus vorstehender Übersicht hervorgeht, die Spanne zwischen den Stijckautstacht. Spanne zwischen den Stückgutfrachten und den Frachtsätzen des Spezialtarifs für Rohstoffe noch größer als bei der Folgen und den Frachtsätzen des Spezialtarifen. stoffe noch größer als bei den 1880 in Norddeutschland angewandten Normaltarifen. Es ist mehr als fraglich ob die best Es ist mehr als fraglich, ob die heutige zusammengepreßte Wertstaffel der Bundesbahr mit 100:61 bei 200 km überhaust. mit 100:61 bei 200 km überhaupt noch eigenwirtschaftlich ist. Die Einteilung der Kosten in Taritklassen mit unterschiedlichen Franklassen mit in Taritklassen mit unterschiedlichen Frachtsätzen ist in gewissem Umfange kosten bedingt. Die durchschnittliche Auslanden bedingt. Die durchschnittliche Auslastung der Güterwagen in den oberen Tarifklassen ist nur etwa halb so groß wie in den ist nur etwa halb so groß wie in den unteren Güterklassen. Nach Pirath sind die Selbste kosten je tkm für hochwertiges Controller kosten je tkm für hochwertiges Gut im Wagenladungsverkehr 1,8 bis 2,4 mal 50 hoch wie für Massengut. Nach der gleicht aus Wagenladungsverkehr 1,8 bis 2,4 calbetkosten wie für Massengut. Nach der gleichen Quelle sind beim Lkw.=Verkehr die Selbstkosten je tkm für hochwertiges Cut a kien in der Selbstkosten in der

An sich kostet nach Spieß die Beförderung der gleichen Mengen= und Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eine der gleichen Mengen= und Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eine der Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eine dem Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eine dem Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eine dem Gewichtseinheit auf die gleichen Mengen= und Gewichtseinheit auch die gleichen Mengen= und Gewichtseinh auf die gleiche Entfernung dem Eisenbahnunternehmer stets das gleiche³⁹). Dieser über gilt aber nicht ohne iede Finsche³¹ gilt aber nicht ohne jede Einschränkung. Solange die Eisenbahnen im Landverkehr ein Monopol verfügten, war as Salange die Eisenbahnen im Landverkehr ein Monopol verfügten, war es Sache der Verkehrsnutzer, sich durch Verpackung gegen Beschädigung ihrer hochwartigen. Beschädigung ihrer hochwertigen Güter während des Transportes zu schützen. Im Fall der Benutzung des Kraftwagens errat der Verkehrsnutzer, sich durch Verpackung geschützen. Im Fall der Benutzung des Kraftwagens errat der Verkehrsnutzer, sich durch Verpackung geschützen. Im Fracht für der Benutzung des Kraftwagens errat der Verkehrsnutzer, sich durch Verpackung geschützen. der Benutzung des Kraftwagens spart der Verlader an Verpackung und an Fracht für das Gewicht der Verpackung Die Bernet das Gewicht der Verpackung. Die Beförderung von gegen Erschütterungen empfindlichen Gütern, deren Zahl ständig zuricht Gütern, deren Zahl ständig zunimmt, ist für die Eisenbahnen mit sehr viel höheren vers wendungen – insbesondere auf der Christians die Eisenbahnen mit sehr viel höheren vers wendungen – insbesondere auf dem Gebiet der Abfertigung und Zugbildung inner bunden als diejenige von Massanatie bunden als diejenige von Massengütern wie Eisenerz und Kohlen. Die Meinung, inner halb der Wertstaffel sähe es keine V halb der Wertstaffel gäbe es keine Kostendegression, die Differenzierung zwischen ist, schiedenen Gütern beruhe allein auf der schiedenen Gütern beruhe allein auf der unterschiedlichen Belastbarkeit der Waren, ist, wie Scholtissek mit Recht hervorch

Die von Faißt und Scholtissek empfohlene weitere Nivellierung der Wertstaffel hätte nut dann eine Verbesserung der Standard dann eine Verbesserung der Standortbedingungen der in den peripheren Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie zur Edansässigen Möbelindustrie zur Folge, wenn sie auf dem Wege über eine Anhebung der Frachtsätze für Güter der unteren Trachtsätze für Güter der Frachtsätze für Güter der unteren Tarifklassen erfolgen würde⁴¹). Auf das Kräfte verhältnis zwischen der waldnaber verhältnis zwischen der waldnahen und peripher gelegenen Möbelindustrie und zentrennahen Möbelfabriken hat ausal 1. zentrennahen Möbelfabriken hat ausschließlich die Spanne zwischen den Stückguts daß Schnittholzfrachten Einfluß Fe bassel. Schnittholzfrachten Einfluß. Es besteht aber in Fachkreisen Einmütigkeit darüber, die Massengutfrachten der Bundesbahe in Fachkreisen Einmütigkeit darüber, die Massengutfrachten der Bundesbahn überhöht sind. Mit einer auf die Massengüter beschränkten Anhebung des Fischet beschränkten Anhebung des Eisenbahngütertarifs ist jedenfalls unter keinen Umständen zu rechnen. Das gilt auch vom AT-R

Es darf nicht übersehen werden, daß das reine Werttarifsystem von den Eisenbahnen niemals praktisch angewandt warden. niemals praktisch angewandt worden ist. Den bayrischen Staatsbahnen gebührt das Verdienst, frühzeitig, und zwar zo Verdienst, frühzeitig, und zwar 1845, ein drittes Tarifsystem, für das Ulrich den Gystem, "gemischtes Tarifsystem" gewählt hat "gemischtes Tarifsystem" gewählt hat, entwickelt zu haben¹²). Das gemischte System aus dem der Reformtarif von 1927 b. aus dem der Reformtarif von 1877 hervorgegangen ist, hat schon bestanden, ehe der praktische Versuch mit dem reinen Wagenraumsystem gemacht worden ist. In der noch heute herrschenden T. wird heute herrschenden Tarifbildungsmethode, in dem gemischten System, werden die Vorteile des Werte man Vagenraumsystem das Wagenraumsystem wird das Wagenraumsystem wird das Werte man Vagenraumsystem wird das Wagenraumsystem wird das Werte man Vagenraumsystem wird das Wagenraumsystem wird das Werte man Vagenraumsystem wird das Wagenraumsystem wird durch die Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen und durch dem Wagenladungsklassen dem Grunt klassen Rücksicht genommen, während die verschiedenen Wagenladungsklassen dem Nach die Wertterfe

Nach den Feststellungen der Reichsbahn betrug 1925 der Anteil der Stückguttransporte am gesamten Inlanduren. am gesamten Inlandversand von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). Von den den der Reichsbahn zum Von Holzwaren der Klassen A und B 91 bzw. 92 0/0 43). den der Reichsbahn betrug 1925 der Amerikassen A. B und C den der Reichsbahn zum Versand aufgegebenen Möbeln der Tarifklassen A. B und C entfielen nach den auf A. B. Wagens Verface entfielen nach den auf Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Wagenstellen verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Wagenstellen verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Wagenstellen verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im gleichen Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers im Verfassers im Geren der Reichsbahn beruhenden kamen im Verfassers Verfassers im gleichen Jahr 89 % auf Stückgut⁴⁴). 15=t=Sendungen Möbelversand in Möbelversand in Anschreibungen der Reichsbahn beruhenden Berechnungen im Wagensladungsverkehr nicht werden auf Stückgut⁴⁴). 15=t=Sendungen Möbelversand in Ansoverkehr nicht werden auf Stückgut⁴⁴). ladungsverkehr nicht vor. Soweit der Wagenladungsverkehr beim Möbelversand in Anspruch genommen und der Keichsbahn berunden kamen im vvagen ladungsverkehr beim Möbelversand in Anspruch genommen und der Wagenladungsverkehr beim Sendungen, für die genommen und der Wagenladungsverkehr beim Sendungen im Wagenladungsverkehr beim Sendungen, sendungen der Wagenladungsverkehr beim Sendungen, sendungen der Wagenladungsverkehr beim Sendungen, sendungen der Reichsbahn berunden im vvagen im Vvagen in der Sendungen kamen im vvagen in Möbelversand in Möbelversand in Sendungen, sendungen kamen im vvagen im Vvagen in Möbelversand in Möbelversand in Sendungen kamen im vvagen in Möbelversand in Möbelversand in Sendungen kamen im vvagen in Sendungen kamen im Sendungen kamen kamen im Sendungen kamen im Sendungen kamen im Sendungen kamen im Sendungen kamen kamen im Sendungen kamen kamen kamen kamen ka Anspruch genommen wurde, handelte es sich so gut wie ausschließlich um Gendungen Möbelt die Reichsbah für die die Reichsbahn die 5=t=Nebenklassenzuschläge berechnete. Was hier für die Möbelindustrie z. T Möbelindustrie z. T. erhebliche Luftgewichte in Kauf nehmen. Was hier für die Möbel industrie festgestellt wurde. industrie z. T. erhebliche Luftgewichte in Kauf nehmen. Was hier für die Moutie industrie festgestellt wurde, gilt mehr oder weniger für die gesamte Fertigwarenindustrie.

Die meisten Zweitellt wurde, gilt mehr oder weniger für die gesamte verschwindend kleine nur einen verschwindensen. Die meisten Zweige der Fertigwarenindustrie verschicken nur einen verschwinden kleinen Teil ihrer Fraguer. kleinen Teil ihrer Erzeugnisse zu den 15-t-Sätzen der für sie geltenden Regeltarifklasse. Im allgemeinen entfallen Im allgemeinen entfallen vom gesamten Inlandversand der Fertigwarenindustrie über die Hälfte auf Stückout zu den 15-t-Nebenklassen. Dabei überwiegen im Neben Stückout zu den 15-t-Nebenklassen. die Hälfte auf Stückgut und 40% auf die 5= und 10=t=Nebenklassen. Grunde läßt sich die standorte halben vom gesamten Inlandversand der Fertigwarenindustrie uberwiegen im Nebenklassen von der Frachtsätze standorte der Stückgut und 40% auf die 5= und 10=t=Nebenklassen Grunde läßt sich die standorte der Frachtsätze 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 der Frachtsätze standortpolitische Bedouten der Grunde der Verhältniszahlen der Kagens der einzel standortpolitische Bedeutung der Wertstaffel an den Verhältniszahlen der obersten Wagensladungen. der einzelnen Regeltarifklassen bei 200 km, bezogen auf diejenigen der obersten Wagen Teure Cure Cure Cure Care der State der Teure Stückgutfrachten und hohe Nebenklassenzuschläge der Wertstaffel ungemein. Die Berechnung gekehrt 1: zeutre Stückgutfrachten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Ums Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Ums Wertstaffel ungemein. Ums Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Ums Wertstaffel ungemein. Die Berechnung Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Ums Wertstaffel ungemein. Ums Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Non-Berechnung von Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Vungemein. Ums Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Vungemein. Ums Underschied und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich von Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Vungemein. Ums Bekehrt liegen die Verhälten und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich Vungemein. Ums Underschied und hohe Nebenklassenzuschläge erhöhen im Fall örtlich von Nebenklassenzuschlassenzuschläge erhöhen im Nebenklassenzuschlassenzuschlassenzuschlassenzusch Bekehrt liegen die Verhältnisse bei gestreut vorkommenden die Erhebung des klassenzuschiedlicher Stijckent unterschiedlicher Stückgut= und Wagenladungsfrachten und die Erhebung mit der Wertstellen wir Vorkommenden Rohstoffen. Die Berechtung von Nebens klassenzuschlägen im Magenladungsfrachten und die Erhebung von Vertstagen von Vertstag klassenzuschlägen im Wagenladungsverkehr sind aber Tarifdifferens tarifierung was aber Tarifdifferens Tarifdifferens tarifierung was aber Tarifdifferens tarifierung was aber tar Wassenzuschlägen im Wagenladungsverkehr sind aber Tarifbildungsprinzipien Wagenraumsystems und stehen in keinerlei ursächlichem Zusammenhang Tarifdifferens Zierung. Die von der Jahren der Jahren bis 1950 angewandte Tarifbildungsverkehr sind aber Tarifbildungsverkehr sind aber Zusammenhang mit der Wertstarifierung. Die von der Jahren bis 1950 angewandte Tarifbildungsverkehr sind aber Zusammenhang mit der Wertstarifierung. Die von der Jahren bis 1950 angewandte Tarifbildungsverkehr sind aber Zusammenhang mit der Wertstarifierung. tarifierung. Die von den deutschen Eisenbahnen bis 1950 angewandte mer Larifulen Das Kosten der Form der Larifulen den Geren der Larifulen den Geren der Larifulen den Geren der Larifulen den Lariful zierung. Die von den deutschen Eisenbahnen bis 1950 angewandte Taritdiren Kosten des Eisenbahntrassen der Wertstaffel war nur zu einem Güter Güter begründet. Begen han des Eisenbahntrassen des Auf der aufgelieferten Güter begründet. Kosten des Eisenbahntransportes je nach Art der aufgelieferten Güter begründet enter Bestandten bei 1950 angewahren den unterschiedhung in der Form der Wertstaffel war nur zu einem Teil in Güter begründet. Das gegen handelt es sich bei Güter handelt es sich bei Güter begründet. Das den Nebenklassenzuschlägen um einen Nebenklassenzuschlägen nicht enter Bestandten von Steht nicht enter Bestandten von Steht nicht enter Güter begründet. Das den Nebenklassenzuschlägen nicht enter Bestandten von Steht nicht enter Güter begründet. Das den Nebenklassenzuschlägen nicht enter Güter begründet. Das den Nebenklassenzuschlägen um einen Bestandten von Steht nicht enter Güter begründet. Das den Nebenklassenzuschlägen um einen Bestandten von Steht nicht enter Güter begründet. Das den Verteil den Nebenklassenzuschlägen um einen Bestandten von Steht nicht enter Güter begründet. Das den Verteil den Ve Bestandteil der grundestellt. I Bendam Zu einem Teil in dem begründet. Dem steht nicht ents Bestandteil der grundestellt. I Be Bestandteil der grundsätzlich kostenorientierten Mengenstandortpolitischen Bedeutung der kleine. gegen, daß die deutschen Eisenbahnen in Verkennung der stückgutz und Nebenklassenfrad. Dem steht nicht eine Klassenfrad.

der kleinen Mengenstaffel auf die Erhebung kostengerechter Stückguts und Vor 100-Vor 1950 erzielten die deutschen Eisenbahnen bei der Beförderung von Selbstkosten betrachtlich Regeltarifklassen Eisenbahnen auf sie entfallenden vollen so haben in Derrächtlich oberen Regeltarifklassen Einnahmen, die die auf sie entfallenden vollen Selbstkosten Deutschland beträchtlich überschritten. Beschränkt man sich aber auf den Normaltarif, so haben in Leutschland zu keiner Zeit in der Leutschland zu keiner Zeit der Leutschland zu keiner Leutschland zu keiner der Leutschland zu keiner der Leutschland zu keiner der Leutschland zu ke klassenfrachten verzichteten. Deutschland zu keiner Zeit die hochwertigen Die bei der Beförderung be Veutschland überschritten. Beschränkt man sich aber auf den Normatung hochwertiger kosten der geringwertigen Güter mitgetragen. Die bei der Beförderung hochwertigen Güter mitgetragen. Die bei der Beförderung hochwertigen Güterein Güterei

²⁸⁾ Pirath, C., Verkehrswissenschaft und Verkehrsprobleme, in: Die Bundesbahn, 1950, Heft 3, 5, 64. 59) Spieß, W., Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941, S. 56.

⁽¹⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 31/32.

⁴¹⁾ Faißt, a.a.O. S. 194 ff. Scholtissek, a.a.O. S. 151 ff. und 164 ff.

⁴²⁾ Ulrich, F., Das Eisenbahntarifwesen, Berlin und Leipzig 1886, S. 48 ff.

uer geringwertigen Güter mitgetragen. Die bei der Beförderung 4, 5, 259.

19. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission am 3, und 4. März 1927, Anlage 4, 5, 259.

11. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Güterein teilung am 30. Anlage 4, 5, 259. 1) 19. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission am 3. und 4. März 1927, Anlage 4, 5. 277

12. Sitzung des Unterausschusses der Ständigen Tarifkommission zur Überprüfung der deutschen Gütereins teilung am 30. März 1925, Anlage 4, 5. 277

Anlage 4, 5. 277

Gütereins 3. und 4. März 1927, Anlage 4, 5. 277

Anlage 4, 5. 2

Güter erzielten Überschüsse wurden vielmehr zur Abdeckung des Defizites der Eisens bahnen im Personen- und Gunden vielmehr zur Abdeckung des Defizites der Eisens bahnen im Personen= und Stückgutverkehr mit herangezogen. Nach Tecklenburg hat für den Normaltarif als Cruz der Normalt den Normaltarif als Grundsatz zu gelten, ihn so aufzubauen, daß die unterste darüber klasse mindestens die vollen Selbstkosten deckt und die anderen Klassen darüber hinaus einen dem Wart und die Abert werden der Klassen deckt und die anderen Klassen der betrechend hinaus einen dem Wert und der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechend wachsenden Nutzen abwerd der Tragfähigkeit der in sie fallenden Güter entsprechens wachsenden Nutzen abwerfen⁴⁵). Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsiten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1915 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Streckenstrachtsätze überschritten – in Schnittholz tarifierte 1914 nach AT 1. Seine Schnittholz tarif frachtsätze überschritten mit 3 Pf je tkm diejenigen des Spezialtarifs III ganz beträchtlich. Die Reichsbahn stufte Schritten in 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 jiherwisen bei en nach Entfernung Ermäßigungen von bis zu 12% det worden Da Möbel ganz überwiegend immer nur als Stückgut zum Versand gebracht worden sind, hatte die Spanne wird immer nur als Stückgut zum Versand gebracht wirden sind, hatte die Spanne zwischen den vor und nach dem 1. Weltkrieg weit überhöhten Frachtsätzen der oberen Trachtsatzen der oberen Der oberen Trachtsatzen der oberen D Frachtsätzen der oberen Tarifklassen und den für die Eisenbahnen durchaus rentablen Schnittholzfrachten und den für die Eisenbahnen durchaus rentablen Schnittholzfrachten und damit die für den Wagenladungsverkehr des Normaltarifs geltende Wertstaffel keine Eigen 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 Transchaften der Wertstaffel auf die gestreut vorkommendes Material verarbeitende Fertigwarenindustrie zu ermitteln, stellt Scholtissek dem einheitslichen Transportpreis die lichen Transportpreis die nach der Belastbarkeit der Güter differenzierten Eisenbahr frachten gegenüber Er auf frachten gegenüber. Er gelangt dabei zu dem Ergebnis, daß bei einheitlichem Transports preis ein in einem abgelessen der Güter differenzierten Eisensports preis ein in einem abgelessen der Güter differenzierten Belieferung preis ein in einem abgelegenen Waldgebiet ansässiger Möbelhersteller bei der Belieferung einer 500 km von ihm auss einer 500 km von ihm entfernten Großstadt Versandkosten aufzuwenden hat, die die Schnittholzbezusekorten zu der geinen Schnittholzbezugskosten seines Konkurrenten, der in der Nähe der Großstadt seinen Sitz hat, nur geringsliche ist. Sitz hat, nur geringfügig übersteigen. Dagegen begünstigt die Wertstaffel die zentrent nahe Möbelfabrik derert des Großstadt des nahe Möbelfabrik derart, daß der waldnahe Betrieb aus der Versorgung der Großstadt mit Möbeln ausscheidette. mit Möbeln ausscheidet⁴⁶). Gestreut vorkommende Rohstoffe – ganz besonders gilt dies vom Gewichteverluste. dies vom Gewichtsverlustmaterial – verursacht somit bei einheitlichem Transportpreis die Bindung der verarbeiten I. die Bindung der verarbeitenden Betriebe an den Ort des Rohstoffanfalls. Die Wertestaffel wirkt dieser Tonden staffel wirkt dieser Tendenz entgegen. "Die Warenstaffel fördert also den Ballungsprozeß, indem die bei einheitliche mit gegen. "Die Warenstaffel fördert also den Ballungsprozeß, indem die bei einheitlichem Transportpreis in agrarischen Gebieten gestreut liegenden Sägewerke. Papier- Zollate (* 7 Jucket*) Sägewerke, Papier= Zellstoff=, Zement=, Steingut=, Möbel=, Konserven= und Zuckerfabriken u.s.f. in den No-L. Standortbedingungen antreffen"⁴⁷). Soll die Wertstaffel auch bei der Verarbeitung sestreut vorkommendem Marken, 50 gestreut vorkommendem Material dem industriellen Ballungsprozeß entgegenwirken, so müßte nach Scholtisselt eine mei dezen dezen müßte nach Scholtissek eine negative Güterklassifikation stattfinden. "Um einen dezentralisierenden Effekt auf die Renative Güterklassifikation stattfinden. "Um einen dezentralisierenden Effekt auf die Renative Güterklassifikation stattfinden. "Um einen dezentralisierenden Effekt auf die Renative Güterklassifikation stattfinden. tralisierenden Effekt auf die Betriebe der Holzindustrie zu erreichen, müßten Rundholz in der obersten. Schnittbalt in der obersten, Schnittholz in einer mittleren und Möbel in der untersten Klasse ein" gestuft sein"48). Die Belanten gestuft sein"48). Die Belastung gestreut vorkommender Rohstoffe mit höheren Frachten als die aus ihnen groupt. Englich in der untersten Klassachten als die aus ihnen groupt. als die aus ihnen erzeugten Endprodukte ist allerdings, wie Scholtissek ausdrücklich hervorhebt, unrealigierhand? hervorhebt, unrealisierbar49).

Zu den Ausführungen Scholtisseks ist folgendes zu bemerken: Möbel gehören zu den spersigen Gütern. Im allgemeinen sich stens rigen Gütern. Im allgemeinen gehen selbst in einen großräumigen Güterwagen höchstens 5=t=Möbel hinein Wie hereite 5=t=Möbel hinein. Wie bereits ausgeführt, tarifierten zur Zeit der Länderbahnen unzerstegte Stühle nach Spezialtzeit IV. legte Stühle nach Spezialtarif III, dem die heutige Tarifklasse F entspricht. Die Fracht

48) Scholtissek, a.a.O. S. 156.

sätze des AT I für Schnittholz überschritten diejenigen des Spezialtarifs III ganz beträchtlich. Die E. Schnittholz überschritten diejenigen des Spezialtarifs III ganz dem J. Lander beträchtlich. Die Einstufung von Stühlen und Schnittholz entsprach somit weitgehend dem Modell von Stühlen und Schnittholz entsprach Nebenklasse kannte, dem Modell von Scholtissek. Da aber der Spezialtarif III keine Nebenklasse kannte, als sich für des ergab sich für die waldnahe Möbelindustrie selbst im Fall der Aufgabe der Sitzmöbel sand genladingen. als Wagenladungsgut ein äußerst ungünstiges Spannungsverhältnis zwischen den Verserforzichten für sandfrachten für unzerlegte Stühle und den Bezugskosten des zu ihrer Herstellung fällen Schwitzlichen Schwitzung werden Schwitzung werden Schwitzung werden sein werden sein werden sein werden erforderlichen für unzerlegte Stühle und den Bezugskosten des zu ihrer fallen für unzerlegte Stühle und den Bezugskosten des zu ihrer fallen erforderlichen Schnittholzes. Der Wagenladungsverkehr wird aber nur in Ausnahmes Stühl von der Mal. 1. Der Wagenladungsverkehr wird aber nur in Ausnahmes Stühl von der Mal. 1. Der Wagenladungsverkehr wird aber nur in Ausnahmes des zu ihrer freischen fällen von der Möbelindustrie beim Versand ihrer Erzeugnisse in Anspruch genommen.

Grup werden wird aber nur in Ausmannen.

Stühle werden wird aber nur in Ausmannen.

Grup werden wird aber nur in Ausmannen.

Grup werden wird aber nur in Ausmannen.

Grup werden wird werden wird werden wird werden wird werden wird werden. Stühle werden, wie alle Möbel, ganz überwiegend als Stückgut verschickt. Aus diesem Nutre würde die Möbel, ganz überwiegend als Stückgut verschickt. Aus diesem Nutre würde die Möbel, ganz überwiegend als Stückgut verschickt. Grunde Werden, wie alle Möbel, ganz überwiegend als Stückgut verschickt. Aus Würde würde die Waldnahe Möbelindustrie aus der negativen Klassifikation keinen Nutzen ziehen De Waldnahe Möbelindustrie aus der negativen Anwendung Nutzen ziehen. Dasselbe gilt vom einheitlichen Transportpreis, dessen Anwendung Transportpreis, dessen beschränkt ist in den Man den M notwendig auf den Wagenladungsverkehr, noch dazu nach den Hauptklassen beschränkt gelten sollte sollten sollte ist. Hieraus folgt eindeutig, daß die für den Wagenladungsverkehr des Normaltarifs geltende Wertstage, daß die für den Wagenladungsverkehr der fern von den Verhaus folgt eindeutig, daß die für den Wagenladungsverkehr der fern von den Verhaus der geltende Wertstaffel gar nicht die Ursache für de Benachteiligung der fern von den Die Reitende Werbrauchszentren - " Achele Werbrau Verbrauchszentren ansässigen Möbelindustrie durch den Eisenbahngütertarif sein kann.

Die Einstufung der tern von
kann.

Die Einstufung der Möbelindustrie durch den Eisenbahngütertarif sein kann.

Möbels

Möbels Die Einstufung der Möbel in den Regeltarif ist auf die räumliche Ordnung der Möbel industrie praktisch wöbel in den Regeltarif ist auf die räumliche Ordnung der Möbel industrie praktisch vorlentierte Möbel in den Regeltarif ist auf die räumliche Ordnung der Möbel industrie praktisch vorlentierte Möbel in den Regeltarif ist auf die räumliche Ordnung der Möbel in industrie praktisch ohne Einfluß. Die nach den Holzvorkommen der Oberen Tarifklassen

industrie praktisch ohne Einfluß. Die nach den Holzvorkommen orientierte Holzvorkommen orientier Subventionierte Schnittholztarife keine Einwendungen erheben.

Die review Die revierfernen Möbelfabriken sind an der Eingliederung der Kohle in den Normaltarif sich der Höhe der Kristen sich der Kristen sich der Höhe der Kristen sich der Kristen

und an der Höhe der Kohlenfrachten desinteressiert. Die Möbelindustrie unterscheidet Standort von der Kohlenfrachten desinteressiert. Die Möbelindustrie, daß für sie eine Standort von der Kohlenfrachten desinteressiert. sich dadurch Von der übrigen arbeitsbetonten Fertigwarenindustrie unterstünder Möhren der Kohlenfrachten desinteressiert. Die Möbelindustrie daß für sie eine Standortorientierung der Mat im allgemeinen werden die in der Mat im allgemeinen werden der Mat im allgemeinen werden der Mat im allgemeinen werden der Met im der Me Standortorientierung nach der Kohle ausgeschlossen ist. Im allgemeinen werden die in deckt. der Möbelindustrie benötigten Heizmaterialien von Abfällen des Rohstoffes selbst gestagge.

Kanz besonder deckt. Ganz besonders gilt dies von den waldnahen Möbelfabriken son keit und Schrift und S

Faißt und Scholtissek gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus Für die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Kritik der Wertstaffel vom aus die unbestreitsbare Rossenbahn ich gehen bei ihrer Rossenbahn ich keiner Eisenbahn jemals angewandten reinen Wertstaffel vom in Wirklichkeit bare Beeinträchtieung I angewandten reinen Wertstaffel vom in Wirklichkeit bare Beeinträchtieung I angewandten reinen Wertstaffel vom in Wirklichkeit v bare Besinträchtigung der in den abgelegenen Waldgebieten ansässigen Möbelindustrie der deutschen E. in den abgelegenen Waldgebieten ansässigen Wertstaffel des Regeltarie deutschen E. in den abgelegenen waldgebieten incht die Wertstaffel des Regeltarie deutschen E. in den abgelegenen waldgebieten nicht die Selbstkostens durch den deutschen Eisenbahngütertarif war und ist aber nicht die Wertstaffel des Besichten, sondern Eisenbahngütertarif war und ist aber nicht die Wertstaffel des Besichten, sondern Eisenbahngütertarif war und ist aber nicht die Wertstaffel des Besichten. Regeltarifs, sondern die kleine Mengenstaffel, d. h. die weitgehend nach Selbstkostens einer Für Foio.

gesichtspunkten gebildeten Stückgut= und Nebenklassenfrachten, verantwortlich.

Bewisch ist die !

Bewisch war und ist abstant ist abstantien nacht seine Mengenstaffel, d. h. die weitgehend nacht seine Mengenstaffel, d. h. die weitgehend nacht seine Für Faißt ist die !

Bewisch ist die !

Bewisch war und ist abstantien nacht seine Mengenstaffel, d. h. die weitgehend nacht seine Mengenstaffel der Men Für Faißt ist die heutige Standortverteilung der Möbelindustrie das Ergebnis einer Klassis tarifpoliticat. gewissen ist die heutige Standortverteilung der Möbelindustrie das Ergebnis vom Klassistationssystem zu einer Fehlentwicklung⁵¹). Er wünscht den Übergang vom Kosten orientierten Tarifaufth. fikationssystem zu einem standortpolitisch neutralen, d. h. nach den Wagenraumsystem zu einem standortpolitisch neutralen, d. h. nach allein das Wagenraumssystem Diesen P. ... Tarifaufbau. Diesen Bedingungen wird seiner Meinung nach allein der obersten und der oberst system gerecht52).

System Bedingungen wird seiner Meinung nach allem Scholtissek spricht sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen der obersten und den Möplich sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen der Bundesbahn, von den Möplich sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen Gebrauch zu Möplich ein der Mit sich für ein geringes Spannungsverhältnis zwischen Gebrauch zu franz untersten Klasse der Wertklasse aus. Gleichzeitig empfiehlt er der Bundesbahn, von den Möglichkeiten der Wertklasse aus. Gleichzeitig empfiehlt er sollte nach franzeiten die Mengenstaffeln reichsten ach franzeiten die Mengenstaffeln reichsten die der Bunde franzeiten der der Bunde franzeite Möglichkeiten differenzierter Entfernungs= und Mengenstaffeln reichsten Gebuckeiten differenzierter Entfernungs= und Mengenstaffeln sollte nach franzeinschem Vorbild Ausgestaltung der Mengenstaffel der Bundesbahn sollte nach franzeiner Meilen Vorbild erfolgen der Mengenstaffel der Bundesbahn sollte nach für marktgerechte Tarifstaffeln, die Staff Meilen Mengenstaffel der Bundesbahn sollte manipulierten Staff Meilen Mengenstaffeln der Mengenstaffeln reichsten Gebucken von der Mengenstaffeln der Bundesbahn sollte nach franzeiten von der Mengenstaffeln der Bundesbahn sollte nach der Mengenstaffeln der Bundesbahn sollte nach der Mengenstaffeln der Bundesbahn sollte nach der Mengenstaffeln der Bundesbahn sollte manipulierten Staff der Mengenstaffeln d machensaltein differenzierter Entfernungs= und Mengenstattein sollte nach lässischem Vorbild erfolgensaltung der Mengenstaffel der Bundesbahn sollte nach lässischem Vorbild erfolgensaltung der Mengenstaffel der Bundesbahn Tarifstaffeln, die Staffeln, beitragen als die manipulierten Staffeln, sollte nach lässische plädiert für marktgerechte manipulierten beitragen als die manipulierten beitragen beitragen als die manipulierten beitragen beitrage seiner Morbild Ausgestaltung der Mengenstaffel der Bundespalte Tarifstaffellusten Staffelnes.). Scholtissek plädiert für marktgerechte manipulierten beitragen als die manipulierten beitragen beitragen als die manipulierten beitragen beitrag $S_{taffeln^{55}}$).

¹⁵⁾ Tecklenburg, K., Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1070. S. 27

⁴⁰⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 69/70. 47) Scholtissek, a.a.O. S. 79.

⁴⁹⁾ Scholtissek, a.a.O. S. 165.

ss) Scholtissek, a.a.O. S. 166. b) Raigh, a.a.O. S. 107, Landrock, W., a.a.O. S. 67/68. ⁸¹) Faißt, a.a.O. S. 107, Landrock, W., a.a.O. S. 107, Scholiter, S. 196. ⁸²) Faißt, a.a.O. S. 195. scholtissek, a.a.O. S. 190.

Dennoch räumt Scholtissek ein, daß von der Mengenstaffel nicht anders als von der Wertstaffel sowohl dezentralia. Wertstaffel sowohl dezentralisierende als auch ballende Wirkungen ausgehen. "Die Mengenstaffel wirkt bei Variationen als auch ballende Wirkungen ausgehen." Mengenstaffel wirkt bei Verarbeitung von örtlichem konzentrierten Material entballend, der Verarbeitung von örtlichem konzentrierten Material entballend, der Verarbeitung von gestreut vorkommendem Material gegenüber ballend 56).

Verf. glaubt, in seinem Aufsatz "Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahn" gütertarifpolitik" podgütertarifpolitik" nachgewiesen zu haben, daß in Frankreich die Ersetzung der SNCF tarifsystems durch das Wagenraumsystem in einer Form erfolgte, die es der SNCF ermöglichte, den gemeinwickt in die Ersetzung des SNCF ermöglichte des SNCF erwickten der GNCF erwickten ermöglichte, den gemeinwirtschaftlichen Charakter ihres Gütertarifs weitgehend aufrecht zu erhalten⁵⁷). Die abseite zu erhalten⁵⁷). Die abseits von den Kohlenvorkommen und den Standorten der Eisen² gewinnung gelegene Eisen Kohlenvorkommen und den Standorten der Eisen² gewinnung gelegene Eisen verarbeitende Industrie erfährt durch das französische Wagenraumsystem eine der Verarbeitende Industrie erfährt durch das französischen Wagenraumsystem eine stärkere Förderung als durch das gemischte System der deutschen Eisenbahnen Umgelehat im Forderung als durch das gemischte System der Material Eisenbahnen. Umgekehrt liegen die Verhältnisse für die gestreut vorkommendes Material verarbeitende Fertiguagen. verarbeitende Fertigwarenindustrie:

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

4 Möbelstücke	1. Im Fall der Aufgabe der Möbel	als Stückgut	
Schnitthat-	092 Kg	ffr. 11743	=
	748 kg (12=t=Hauptklasse)	ffr. 2079	==

2. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Wi

²⁷ Möbelstücke	An der Aufgabe der Möbel als	s Wagenladungsgut
Schnitthat-	サンノエ AK (5=t=Hauntblacco)	ffr. 26680 = 100 ffr. 14031 = 52,6

II. Bundesbahn

1. Im Fall der Aufgabe der Möbel als Stückgut

4 Möbelstücke	Aufgabe der Möbel al	s Stückgut
Schnittholz	692 kg 748 kg (AT 1 B 1, 15 t)	DM 83,50 = 100 DM 24,76 = 29,7
27 Möbelstücke	2. Im Fall der Aufgabe der Möbel als	Wagenladungsgut
Schnittholz	4671 kg (Klasse B, 5 t Deckzuschl.)	DM 255,70 = 100

²⁷ Möbelstücke		Vagernadur.6-0
Schnittholm	4671 kg (Klasse B, 5 t Deckzuschl.) 5049 kg (AT 1 B 1, 15 t)	DM $255,70 = 100$ = $65,4$
	2 12 18 (AT 1 D 1, 15 t)	DM $167,12 = 65,4$

Damit dürste der Nachweis erbracht sein, daß nicht das Werttarifsystem, sondern die kostenorientierten Flament die die kostenorientierten Flament die die kostenorientierten Flament die die kostenorientierten Flament die kostenorienten Flament die kos kostenorientierten Elemente des gemischten Systems die wirkliche Ursache für fehlende Unterstützung der Ville Gemischten Systems die wirkliche Ursache für Konsum zentren in den peripheren Waldgebieten gewählt haben, durch die Eisenbahngütertarife sind. Die Ersetzung des gewählt haben, durch die Eisenbahngütertarife sind. Die Ersetzung des gemischten Systems durch das Wagenraumsystem würde die

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

Dagegen sind besondere, mit der stärksten Entfernungsstaffel des Regeltarifs aussestattete August Förderung der in den gestattete Ausnahmetarife für Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald bei Stückgut ein wirksames Mittel zur teilweisen Wiedereinschalten Wald bei der Stückgut ein wirksames Mittel zur teilweisen wirksames Mittel zur bereite des Negotiations der in den Peripheren wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der in den Peripheren Wald der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der Stückgut ein wirksames der Stückgut ein der Stü peripheren Waldgebieten gelegenen Möbelfabriken und zur teilweisen Wickguttarife haben der Rund der Rund der Stückgut ein wirksames Mittel zur Förderung der Wiedereinschaltung der Rund gelegenen Möbelfabriken und zur teilweisen Stückguttarife schaltung der Bundesbahn in die Möbeltransporte. Auf diese speziellen Stückguttarise haben fast alle Z haben fast alle Zweige der revierfernen Fertigwarenindustrie Anspruch.

Da vom Möbelversand nur ein geringfügiger Teil auf Wagenladungen entfällt, würde eine Abtarifierung der Reine Tertigwarenindustrie der Möbelindustrie in keiner Weise der Möbelindustrie der Möbelindustrie in keiner Weise der Möbelindustrie der Möbelindustrie in keiner Weise der Möbelindustrie der eine Abtarifierung der Endprodukte das Standortgefüge der Möbelindustrie in keiner eine verändern Die Endprodukte das Standortgefüge verändern Die Endprodukte das Standortgefüge der Möbelindustrie in keiner die Versichten der Möbelindustrie in keiner die Versichten der Möbelindustrie in keiner der Möbelindustrie der Möbel Weise verändern. Die Aufhebung des AT 1 B 1 und die Einstufung von Schnittholz in eine mittlere Tarifil. eine mittlere Tarifklasse widerspricht der Selbstkostenstruktur und dem Eigeninteresse will senbahn. Finz und hätte. der Eisenbahn. Eine solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Wur eine Solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Wur eine Solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von des solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von des solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von des solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von des solche Maßnahme steht auch deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, Weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil sie die entsprache von deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil deshalb außerhalb jeder Diskussion, weil des solche deshabet von deshabet weil sie die entsprechende Erhöhung der Stammholzfrachten zur Voraussetzung hätte. Nur so wäre eine Vorl Nur so wäre eine Verlagerung von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren die Krischen von Sägewerken aus den Wäldern. Hat die Konsumzentren von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren die Krischen von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren die Krischen von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren die Krischen von Sägewerken aus den Wäldern in die Konsumzentren die Konsumzen die K zu verhindern. Hauptabnehmer von Schnittholz ist die Bauwirtschaft. Nach Faißt nimmt teuern. Hauptabnehmer von Schnittholz ist die Bauwirtschaft. Raugewerbe die Möbelindustrie nur 8–12 % der deutschen Schnittholz ist die Bauwirtschaft. Nach Faist Versteuerung auf sein Versteuerung versteuerung der Versteuerung auf sein Versteuerung versteuerung der Versteuerung der Versteuerung versteuerung der Versteuerung versteuerun teuerung der Schnitte und Stammholzfrachten würde sich auf das gesamte Baugewerbe des Gensozialen Wel.

1. 144uptabnehmer von Schnittholz ist die Bauwerbe auf der Schnitten und Schnittholzerzeugung aut 20% der deutschen Schnittholzerzeugung auch 20% der deutschen Schnittholzerzeugun und den sozialen Wohnungsbau nachteilig auswirken. Faißt ist allerdings dar Sutznießer

land den sozialen Wohnungsbau nachteilig auswirken. Faißt ist allerdings darstellen So. Hiervon
ist deel holztarife sin Nutznießer daß den sozialen Wohnungsbau nachteilig auswirken. Faißt ist allerdings der Auturonist deshalb keine Pal.

den Sozialen Wohnungsbau nachteilig auswirken. Faißt ist allerdings der Auturonist deshalb keine direkte Unterstützung der Zentrenbildung darstellen⁵⁰). Hiervon der Taub keine Pal. ist deshalb keine Rede, weil die Schnittholz= und Stammholztransporte keine Nutznießer Des Zentrenzieren sich selbst tragen. der Tarifdifferenzierung in der Form der Wertstaffel sind, sondern sich selbst tragen.

Der Vollständ:

1. 2 auch die Wasserwege von der Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß auch die Wasserwege von Warth auf die Standber sei noch darauf hingewiesen, daß auch die Wasserwege wordt. Einfluß auf die Wasserweg an der Wertstaller die Wasserweg an der Warthe war vor der Kristeller der Möbelindustrie gewesen sind. Landsberg Möbelindustrie gewesen bei dortige Möbelindustrie vor vor der Kristeller von der kr Warthe war vor dem Kriege das Einfuhrtor für polnische Kiefern. Die dortige Möbelslung war Vor dem Kriege das Einfuhrtor für polnische Kiefern. Die dortige Rundholz industrie war vor dem Kriege das Einfuhrtor für polnische Kiefern. Die dortige Herstelsung von dem Kriege das Einfuhrtor für polnische Kiefern. Zur Herstelsung von hundert kein Wettbewerb der 120 Berliner Möbelfabriken. Zur Herstelsung von 180 t lung von dem Kriege das Einfuhrtor für polnische Metabriken. Zur Italiang von hundert dem Wettbewerb der 120 Berliner Möbelfabriken. Rundholz erforderlich Trotz Lichen mit einem Gewicht von 25 t sind 180 t frisches won 180 t Stammel. Trotz Lichen mit einem Gewicht von 25 t sind der Bezug von 180 t erforderlich. Trotz dieses großen Gewichtsverlustes stellte sich der Bezug von 180 t lich billis ab Landal Stammholz ab Landsberg auf dem Wasserweg für die Küchenhersteller in Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg auf dem Wasserweg für die Küchenhersteller in Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg auf dem Wasserweg für die Küchenhersteller in Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin. 1930 berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin berechnet als die Ct.:

Stammholz ab Landsberg nach Berlin berechnet als die Ct. berednete die Stückgutfracht für hundert Küchen von Landsberg nach berind 3,50 je t. Dieser Satz and berind Hamburg nach Dresden als Fracht RM 3,50 je t. Dieser Satz and her Hamburg nach Dresden der Elbe rückte somit Dresden er Satz and her Hamburg nach Dresden der Liber nit ihrem je t. Dieser Satz entsprach einer Bahnfracht für 50 km. Dank der Elbe rückte mit ihrem licht an Hamburg nach Dreibunder mit ihrem haribmen Ben Beicht an Hamburg nach berühmte Möbelindustrie mit ihrem licht an Hamburg nach berühmte Möbelindustrie mit ihrem licht an Hamburg nach wichtig. Nach Dresden dicht an Hamburg heran. Für Dresdens berühmte Möbelindustrie am Rhein War darf an ihren heran. Für Dresdens berühmte Möbelindustrie am Rhein stoßen dicht an Hamburg heran. Für Dresdens berühmte Möbelindustrie am Rhein (köln, Mar die Entwickl.)

Stoßen Bedarf an überseeischen Hölzern war diese Frachtorientierung sehr wichtig. Nach berühmte Möbelindustrie am Rhein (köln, Mar die Entwickl.)

Tresden) und an Dresden u llse War die Entwicklung und Agglomerationstendenz der Möbelindustrie am Rhein der Oder (nichten). Seit den (Köln, Mannheim), an der Weser (Minden), an der Elbe (Hamburg-Dresden). Seit den der No kriter Dresden) und an letzten W. Frankfurt Dresden (Minden), an der Elbe (Hamburg-Dresden). der Oder (Frankfurt, Breslau) durch diesen Standortsfaktor mit zu erklären⁶⁰). Seit den an Beden: letzten Vorkriegsjahren verloren aber auch die Möbelfabriken in den großen Binnenhäfen Bedeutung.

⁸⁶) Scholtissek, a.a.O. S. 163.

⁵⁰⁾ Schulz-Kiesow, P., Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24 (1953), S. 244 ff

b) Faiße, a.a.O. S. 59 und S. 198. lise, a.a.O. S. 73/74.

IX.

Schlußfolgerungen für die Eisenbahngütertarifpolitik

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

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

- 1. Die Wertstaffel
- 2. Die Entfernungsstaffel

3. Die kleine Mengenstaffel (Nebenklassenzuschläge)

Beim Regeltarif für Stückgut verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1930 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1940 auf bei 1940 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1940 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1940 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf die Berücksichtigung des Monte verzichten die deutschen Eisenbahnen seit 1950 auf deutsche Eisenbahnen seit 1950 a Berücksichtigung des Wertes bzw. der Belastbarkeit der Güter. Die Bundesbahn die schränkt sich bei der Rilder. schränkt 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 dezentralieit und Regelz Sie sind sowohl dezentralisierender als auch ballender Art. Es gibt daher keinen Regeltarif, der eindeutig die Vallender als auch ballender Art. Es gibt daher keinen Regeltarif, der eindeutig die Vallenige der tarif, der eindeutig die Wirtschaft der revierfernen Gebiete fördert und diejenige der Kerngebiete benachteiligt Kerngebiete benachteiligt.

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

Während das Prinzip der Tarifgleichheit im Raum ohne jede Einschränkung die wirts schafts-extensiven und zu dert gehen schafts=extensiven und rohstoffarmen Gebiete auf Kosten der Kerngebiete fördert, gehen von der Tarifdifferonzieren. von der Tarifdifferenzierung sowohl dezentralisierende als auch ballende Wirkungen aus. Nur wenn alle Formande werden der Mengen aus. Mengen aus der Kerngebiete fördert, so aus. Nur wenn alle Formen der Tarifdifferenzierung einschließlich der großen Mengenstaffel zum Einsatz kommen. staffel zum Einsatz kommen, werden bei der nach den Kosten orientierten Tarifdifferenzierung die dezentralisieren der Vieren bei der nach den Kosten orientierten Tarifdifferenzierung die dezentralisieren der Vieren der Nach den Kosten orientierten Tarifdifferenzierung die dezentralisieren der Vieren der Vierenzierung zierung die dezentralisierenden Wirkungen überwiegen.

Von einer standortauflockernden Wirkung der Tarifdifferenzierung ist nur bei Industrien die Rede, welche konzaktionen Wirkung der Tarifdifferenzierung ist nur bei Industrien die Rede, welche konzentriert vorkommendes Material – wie Kohle und Eisen ver arbeiten oder wichtige Beleit (2008) dieser großen Industriegruppe ziehen jedoch uneingeschränkten Nutzen aus den drei Staffeln nur solche Fabrilland ziehen jedoch uneingeschränkten Nutzen aus den Um Staffeln nur solche Fabriken, welche ihre Erzeugnisse ausschließlich im näheren und den kreis ihres Standortes absetzen. Dieser Teil der fern von den Kerngebieten und den großen Seehäfen ansössischen Teil der fern von den Kerngebieten und den großen Seehäfen ansässigen Industrie ist an hohen Fertigwarentarifen, insbesondere an hohen Stückeut- und Nahalt in der sich an hohen Fertigwarentarifen, inspesondere in der sich auf der an hohen Stückgut= und Nebenklassenfrachten, an möglichst niedrigen Bezugskosten für Vorprodukte. Robetoffe und Vorprodukte. Vorprodukte, Rohstoffe und Kohlen sowie an einer differenzierten Entfernungsstaffel schwache Staffel für Enden bei einer differenzierten Entfernungsstaffel und schwache Staffel für Endprodukte, starke Staffel für Vorprodukte, Rohstoffe und Kohlen interessiont

Helfrich lehnt mit Recht die isolierte Betrachtung der Wertstaffel ab. Er weist darauf hin, daß die industrie in die isolierte Betrachtung der Wertstaffel ab. Er weist darauf Nebe 1. dem Tarif einer 5=t= oder 10=t= hin, daß die industriellen Fertigwaren überwiegend zu dem Tarif einer 5=t= oder 10=t= Nebenklasse oder al. Competitioner überwiegend zu dem Tarif einer duch die dezenstraliei Nebenklasse oder als Stückgut verschickt werden⁶²). Helfrich erkennt auch die dezenstalisierenden Wielen. tralisierenden Wirkungen der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel an⁶³). Als Tariffachmann überwiegen der nach Klassen differenzierten Entfernungsstaffel an⁶³) and nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach Klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur gang der nach klassen differenzierten keine Eisenwaren und nur der nach klassen differenzierten klassen d Tariffachmann übersieht auch Helfrich nicht, daß praktisch keine Eisenwaren und nur Ahnlige völlige. ganz wenige völlig frachtunempfindliche Maschinen der früheren Klasse A angehören. Will liegen die Frachtunempfindliche Maschinen der verarbeitenden Industrie. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei fast allen Zweigen der verarbeitenden Industrie. Will man daher die Verhältnisse bei fast allen Zweigen der verarbeitenden industrie. Will man daher die Verhältnisse bei fast allen Zweigen der verarbeitenden mutationer wirden daher die standortbildende Kraft des Eisenbahngütertarifs für die revierferne Sätze warenindustrie 6 Fertigwarenindustrie feststellen, so muß man die Frachtsätze für Stückgut und die 5=t= Prodult Regelklassen B. stetzen. Sätze der Regelklasse B (heute A/B) in Beziehung zu den Hauptklassensätzen für Vorstellen, so muß man die Frachtsätze für Stückgut und der Vorstrodukte (Klasse B (heute A/B) in Beziehung zu den Hauptklassensätzen für Vorstrodukte (Klasse B (heute A/B) in Beziehung zu den Kohlen (AT 6 B 1) setzen. Produkte (Klasse B (heute A/B) in Beziehung zu den Hauptklassensatzen Verf. hat mit IV. Verf. hat mit Hamm seit Jahren darauf hingewiesen, daß die volkswirtschaftlichen Vorzuge der Wertstage. I seit Jahren darauf hingewiesen, daß die volkswirtschaftlichen Vorzuge gerecht vilge der Wertstaffel durch eine entsprechende Ausgestaltung der kostenorientierung gerecht werden bei bei den der Wertstaffel durch eine entsprechende Ausgestaltung der Kostenorientierung gerecht werden bei bei den anderen Staffeln der Kostenorientierung gerecht werden bei der Kostenorientierung begriften. des Eisenbahngütertarifs, die noch dazu dem Grundsatz der Kostenorientierung gerecht Werden, erreichbar eine entsprechende Ausgestaltung der beiden anderen State Werden, erreichbar eine entsprechende Ausgestaltung der beiden anderen Grenden. Nachet, erreichbar eine noch dazu dem Grundsatz der Kostenorientierung gerecht Werden, erreichbar eine noch dazu dem Grundsatz der Kostenorientierung gerecht Verteichbar eine Grundsatz der Grundsatz Werden, erreichbar sind. Die Richtigkeit dieser These wird von Helfrich bestritten Waren; hende Übersichen Beiten dem Wege Nachstehende Übersicht beweist aber, daß die Benachteiligung der revierfernen Fertig-warenindustrie durcht beweist aber, daß die Benachteiligung der revierfernen Wege über d. Wege der Wertstaffel auf dem Wege warenindustrie durch den seit 1950 erfolgten Abbau der Wertstäffel auf dem Wege einem Verstärkten der seit 1950 erfolgten Abbau der Entfernungsstaffel zu einem verstärkten den seit 1950 erfolgten Abbau der Entfernungsstaffel zu über den verstärkten Einsatz der kleinen Mengenstaffel und der Entfernungsstaffel zu den den Gernem erheblichen T. L. Remerkenswerterweise wurde die auf den Delichen T. L. Remerkenswerterweise durch einem erheblichen Teil wieder ausgeglichen wurde. Bemerkenswerterweise wurde die nit Frachtenschaft wieder ausgeglichen wurde. die mit einem Tarifumbau verbundene Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der erneuten Zusammenen Tarifumbau verbundene Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der Lusammenen Zusammenen Tarifumbau verbundene Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der Lusammenen Zusammenen Lusammenen Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 trotz der Lusammenen Lusammen Lusam erneuten Zusammenpressung der Wertstaffel nicht geschwächt, sondern gestärkt.

Das r

Das Frachtspannungsverhältnis zwischen Stückgut und Klasse B bzw. A/B in 5=t= und IS=t= bzw. 20=t=C-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		I. bei 200 km	G	AT 6 B 1 (Hauptklasse)
	Stückgut (500 kg)	D bzw. C/D (Hauptklasse)	(Hauptklasse)	(Hauptkiust ,
¹⁹ 36	100	37,1	19,7 21,9	21,8 21,3
1959	100	34, ² 32,2	20,8	7
¹⁹ 36 ¹⁹⁵⁷	B5bzw.A/B5	6r 7	34,7	35,7 53,7
1959	100	65,3 84,3	54,0 46,0	47,1
1936	B bzw. A/B (Hauptklasse)	71,4		39,2
1957	100	71,8	38,1 58,5	58,1 62,4
Helfrich, a.a.O. S.	100	91,3 94,7	61,0 81) Helfrich, a.a.O. S. 17	off.
٠,	103.	_	Bt) Tresting	

⁶³) Helfrich, a.a.O. S. 171.

⁶¹) Siehe hierzu ausführlich: Hamm, W., Wertstaffel und Standortpolitik. Wirtschaftliche Auswirkungen der Preisdifferenzierungen im Eisenbahngüterverkehr, Buchreihe des Institutes (2007). Heft 13/10/2014 Pagin, He Eisenbahngüterverkehr, Buchreihe des Institutes für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 13/ Helfrich, P., Ende der Wertstaffel? in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 28, (1957), S. 158 ff.

II. bei 600 km AT 6 B1 Jahre Stückgut (Hauptklasse) D bzw. C/D G (500 kg) (Hauptklasse) (Hauptklasse) 1936 17,9 100 38,1 19,6 1957 17,1 100 31,5 18,6 1959 17,9 100 33,1 19,6 B5bzw. A/B5 1936 30,0 100 64,0 32,9 1957 44,0 100 81,1 47,8 1959 38,7 100 71,4 42,3 B bzw. A/B (Hauptklasse) 1936 33,0 100 70,4 36,2 1957 48,1 100 88,6 52,3 1959 51,1 100 94,4 55,9

Die Zahl der industriellen Betriebe, für welche die Tarifdifferenzierung 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 Mengenstaffel gegenstandslos. Seit Jahren spricht sich die arbeitsintensive Industrie gerade der peripheren Gebiete für niedrige Fertigwaren=Tarife aus. Ihren Interessen werden insebesondere niedrige Stückgut= und Nebenklassenfrachtsätze für Endprodukte gerecht. Diese stehen aber im Widerspruch zu der nicht aufzuhaltenden stärkeren Kostensorientierung 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 Stückgutsfrachten sogar um ein Geringes unter den Sätzen des früheren Stückguttarifs.

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

den gesamten Stückgutbeförderungskosten ist die Abhängigkeit der Kosten von der Entfernung beim Transport von Stückgut sehr viel größer als im Wagenladungsverkehr. Setzt man die Beförderungskosten für Stückgut bei 100 km mit 100 an, so betragen sie 1000 km nur 24. Demgegenüber sinken die Stückgutfrachten je tkm nur von 100 bei 100 km auf 38 bei 1000 km. Die Bundesbahn könnte im Fall einer allerdings nicht unbeträchten Anhebung der Grundfracht für 100 km die Entfernungsstaffel für Stückgut erhebindustrie aller Randgebiete. Die auf den Frachtenschutz durch die Tarifdifferenzierung 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 Verwirklichung dieser Forderung hängt von dem Übergang der Bundesbahn zur allsemeinen Anwendung der großen Mengenstaffel und der Gewährung von Regelmäßigzeitesprämien ab. Dabei kommen durchgerechnete Knotenpunkt= oder Verteilertarife der zugute. Nur im Fall der Anwendung der großen Mengenstaffel werden die dezentralisierenden Wirkungen der Tarifdifferenzierung bei weitem überwiegen. Gleichzeitig wird binnenländischen Verkehr ermöglichen.

des Bundesministers für Verkehr, Heft 17, Bielefeld 1957, S. 25.

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 Auseinanderstellt und die Verkehrspolitische Diskussion der vergangenen Jahre fällt. Dauf, daß die Auseinandersetzung fast immer gestützt auf praktische Erfahrung, wissenschaftliche Lehrmeinung. wissenschaftliche Lehrmeinungen oder auch auf Interessenstandpunkte geführt Murde. Dagegen hat man sich bieben sich der auch auf Interessenstandpunkte geführt andere Dagegen hat man sich bisher nicht immer darum bemüht, die für die eine oder andere Auffassung vorgebrachten Armen bemüht, die für die eine oder Erscheit Auffassung vorgebrachten Argumente auch statistisch zu untermauern. Diese Unternung ist sicher nicht zuletzt dariet. nung ist sicher nicht zuletzt darin begründet, daß die vorhandenen statistischen lagen noch manche Lücke aufmit lagen noch manche Lücke aufweisen und noch viele berechtigte Wünsche offenlassell. Dennoch muß man die France ist. Dennoch muß man die Frage stellen, ob man das zur Verfügung stehende Material nicht doch besser auswerten könnte. Die doch besser auswerten könnte. Diese Frage verdient deshalb besondere Beachtung, der zwischen der Schärfe der Diese Frage verdient deshalb besondere Beachtung. zwischen der Schärfe der Diskussion und der oft feststellbaren Unvereinbarkeit das Auffassungen einerseits und der Auffassungen einerseits und dem gelegentlichen Mangel an fundiertem Einblick in das tatsächliche Verkehrsgeschehen auf tatsächliche Verkehrsgeschehen andererseits sicher ein direkter Zusammenhang besteht. Ein besserer Einblick in das Vorlieb Ein besserer Einblick in das Verkehrsgeschehen könnte daher u. U. zu einer Objektivierung der Diskussion und zu einer Diskussi rung der Diskussion und zu einer Entschärfung der Gegensätze beitragen.

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

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie im Rahmen der gesamten bayerischen Wirtschaft

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie stellt ein typisches Beispiel einer "reviersfernen" Industrie dar. Gemeint ist der von stellt ein typisches Beispiel einer "Ruhrgebiet fernen" Industrie dar. Gemeint ist damit ihre beträchtliche Entfernung vom Ruhrgebiet die ja nur für solche Branchen von Bedeutung ist, die in größerem Umfang die standortsgebundenen Egebundenen Erzeugnisse des Reviers, nämlich Eisen und Stahl und Kohle verarbeiten bzw. verbrandenen Erzeugnisse des Reviers, nämlich Eisen und Stahl und Kohle verarbeiten bzw. verbranden eisen der bayerischen eisen der bayerische eisen der bayerischen eisen der ba bzw. verbrauchen. Der obigen Feststellung von der Revierferne der bayerischen eisen verarbeitenden. verbrauchen. Der obigen Feststellung von der Revierferne der payensticht verarbeitenden Industrie könnte man allerdings entgegenhalten, daß zumindest ein Teil des verarbeitet. des verarbeiteten Rohmaterials von der bayerischen eisenschaffenden Industrie stammt. Dies ist zwar zu ihr Walzwerks Dies ist zwar richtig. Infolge der einheitlichen Frachtbasis Oberhausen für Walzwerksmaterial steller in Verlagen der einheitlichen Frachtbasis Oberhausen wie solche von der material stellen sich diese Bezüge frachtkostenmäßig jedoch genauso wie solche von der Ruhr. Die Route 6 Ruhr. Die Revierferne der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie wird infolgedessen durch das Vool durch das Vorhandensein einer eisenschaffenden Industrie wird intoiged Weise gemildert. gemildert. Dagegen hat der Frachtausgleich für Eisen und Stahl der bayerischen eisensverarbeitenden In der Frachtausgleich für Eisen und Stahl der bayerischen dieses verarbeitenden Industrie frachtkostenmäßig eine Erleichterung gebracht. Aufgrund dieses Frachtausgleich Frachtausgleichs werden zur Zeit 65% desjenigen Frachtbetrages erstattet, der den Frachtbetrages werden zur Zeit 65% desjenigen Frachtbetrages erstattet, jedoch

Die bayerische eisenverarbeitende Industrie nimmt im Rahmen der Gesamtwirtschaft Bayerns eine bed keineswegs beseitigt. Bayerische eisenverarbeitende Industrie nimmt im Rahmen der Gesamten Erwerbstätiogen B. In ihr waren 1958 rund 7,5% of der gesamten die Erwerbstätiogen B. Wertsche Industrie tritt die B. Wertsche Industrie tritte die B. Wertsche Industrie die B. Wertsche Industrie tritte die B. Wertsche Industrie tritte die B. Wertsche Industrie tritte die B. Wertsche Industrie die B. Wertsche Industri Erwerbstätigen Bayerns beschäftigt. Bezogen auf die bayerische Industrie tritt die Bedeutung der Industrie beschäftigt. Bezogen auf die bayerische Industrie hervor. Sie Bedeutung der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie noch stärker hervor. Sie beschäftigte im Deschäftigte beschäftigte im Durchschnitt des Jahres 1958 annähernd 37% der bayerischen 73%. (Zur beschäftigten Durchschnitt des Jahres 1958 annähernd 37% betrug etwas über 33%). beschäftigten. Der Anteil am gesamten Industrieumsatz betrug etwas über 33 %. (Zur bayerischen eisenverarbeiteilung etwas über 33 %.) (Zur bayerischen eisen Anteil am gesamten Industrieumsatz betrug etwas über 33 %.) bayerischen eisenverarbeitenden Industrie wurden dabei die Industriegruppen des Maschinenbaue Maschinenbaus, der Elektrotechnik, des Fahrzeugbaus, der Eisens, Blechs und Metalls Warenindustrie der Elektrotechnik, des Fahrzeugbaus, der Egzählt.)

Warenindustrie, des Stahlbaus und der Feinmechanik und Optik gezählt.)
Im Hinklig Im Hinblick auf die nachfolgende Untersuchung sei noch hervorgehoben, daß der Anteil der bayerischen eigen der Schene der der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie am gesamten Kohleverbrauch der bayerischen Industrie schen Industrie 1958 rund 7% betrug. Darüber hinaus übt die eisenverarbeitende zitzu als Stromen Industrie als Stromverbraucher mittelbar einen Einfluß auf den Kohlebedarf der Elektrizitätswerke aus I-Co. zitätswerke aus. Infolgedessen ist noch von Bedeutung, daß die eisenverarbeitende bavertie 1958 mit Industrie 1958 mit rund 1,1 Mia kWh einen Anteil von 13,8% am Stromverbrauch der bayerischen Industrie 1 bayerischen Industrie hatte.

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

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

¹⁾ So z. B. die Studie über "Die Bedeutung des Lastkraftwagens im Güterfernverkehr, dargestellt am Beispiel und Standortstruktur Grunden (Seidenfus H. C. aus eine Güterfernverkehr, dargestellt am F. Tarifpolitik und linken niederrheinischen Raumes (Seidenfus, H. St. u. a.), Düsseldorf 1959 und Scheele, E., Tarifpolitil Standortstruktur, Göttingen 1950 Standortstruktur, Göttingen 1959.

¹⁾ Unter Kraftverkehr wird in dieser Untersuchung stets der gewerbliche Güterfernverkehr und der Werkfernverkehr verstanden. verkehr verstanden.

dieser Studie generell – und zwar bei Bahn und Kraftverkehr – der Lokalverkehr inner halb der einzelnen Vorteil des Teil des halb der einzelnen Verkehrsbezirke außer acht gelassen. Damit konnte ein Teil des Nahverkehrs der Bahn ausger acht gelassen. Damit konnte ein Teil volle Nahverkehrs der Bahn ausgeschaltet werden. Allerdings ist auch so noch keine volle Vergleichbarkeit gegeben. In der Bahn ausgeschaltet werden. Allerdings ist auch so noch keine volle Vergleichbarkeit gegeben. Vergleichbarkeit gegeben, da auch über die Grenzen eines Verkehrsbezirkes hinwerden. Nahverkehr stattfindet d. Nahverkehr stattfindet, der aus den Zahlen der Bundesbahn nicht ausgeschaltet werden konnte. Die Angaben für J. B. konnte. Die Angaben für die Bahn sind infolgedessen – und zwar insbesondere bei den beiden räumlich engen Verleit. mit denen des Kraftverkehrs überhöht. Dies muß bei allen nachfolgenden Gegenübers stellungen berücksichtigt stellungen berücksichtigt werden.

Die Tatsache, daß sich eine Untersuchung über die Verkehrsbedeutung der Verkehrsberein ein träger nur auf den Formand in der Verkehrsbedeutung der Verkehr unvollkommenes Bild. Man wird sich deshalb stets vor Augen zu halten haben, daß der Kraftverkehr erfahrungen. Kraftverkehr erfahrungsgemäß gerade im Transport über kurze Entfernungen eine besondere Rolle spielt besondere Rolle spielt.

Bei der nachfolgenden Analyse der Verkehrsstatistik³) für die wichtigsten Empfangs- und Versandgüter der eigenverschieden, daß Versandgüter der eisenverarbeitenden Industrie ist weiterhin zu berücksichtigen, ab Verkehrsstatistik und Industrie

Verkehrsstatistik und Industriestatistik bedauerlicherweise sehr wenig aufeinander abgestimmt sind. So stimmt in der abgestimmt sind. gestimmt sind. So stimmt die Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungsstatistik nicht mit der Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungstatistik nicht mit der Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungstatistik nicht mit der Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungstatistik nicht mit der Abgrenzung der Gütergruppen in der Güterbewegungstatistik bedauerlicherweise sehr wenig aufeinander statistik nicht mit der Abgrenzung der Gütergruppen in der GüterbewebAußerdem enthalten die V-1. In der GüterbewebGüterbewebgerin

Außerdem enthalten die V-1. In der GüterbewebGüterbewebgerin

Außerdem enthalten die V-1. In der GüterbewebGüterbew Außerdem enthalten die Verkehrszahlen alle Transportvorgänge ohne Berücksichtigung der Tatsache, wer Empfängen der Tatsache, wer Empfängen der Tatsache, wer Empfängen der Tatsache, wer Empfängen der Tatsache der T der Tatsache, wer Empfänger oder Versender ist. Man kan daher sowohl die Bezüge an Roh= und Hilfsstoffen wie zu der Versender ist. Man kan daher sowohl der eiser der Versender ist. Roh= und Hilfsstoffen wie auch die Versandmengen der Fertigerzeugnisse der eiser verarbeitenden Industria auch die Versandmengen der Fertigerzeugnisse der versandmengen verarbeitenden Industrie nur cum grano salis mit denen der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie gleichesteren V. ... tenden Industrie nur cum grano salis mit denen der bayerischen eisenvelagen Maße zwischengeschaltet und Insbesondere soweit üblicherweise der Handel in stärkeren Moch viel Maße zwischengeschaltet wird, ist eine Übereinstimmung nicht gegeben. Noch viel weniger ist es möglich bei der Ubereinstimmung nicht gegeben. weniger ist es möglich, bei den Gütern, die auch von anderen Branchen in größeren Maße verbraucht werden (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben. Noch Maße verbraucht werden (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben. Noch Maße verbraucht werden (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben. Noch Maße verbraucht werden (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben. Noch werden (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben (wie eine Ubereinstimmung nicht gegeben (wie eine Ubereinstimmun Maße verbraucht werden (wie z. B. Kohle), die Verbrauchsmengen der eisenverarbeiten den Industrie herauszuschälten. den Industrie herauszuschälen. Hier kann man nur die Verkehrsbedeutung von bahn und Kraftverkehr für in der Verkehrsbedeutung und muß in bahn und Kraftverkehr für das betreffende Gut insgesamt herausstellen und muß in übrigen annehmen daß sich ist der betreffende Gut insgesamt herausstellen und muß in zurheitende übrigen annehmen, daß sich bei den Transporten dieser Güter für die eisenverarbeitende Industrie im Durchschnitt zu 11. Industrie im Durchschnitt ähnliche Relationen ergeben wie insgesamt.

2. Analyse der Transportverhältnisse im Bezug

Die wichtigsten Empfangsgüter der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie sind Walzwerkserzeugnisse und Cook in Germanischen eisenverarbeitenden Industrie großer Walzwerkserzeugnisse und Guß. Außerdem entfällt ein mehr oder weniger großer Anteil am Empfang der Chiaracter aus der Chiaracte Anteil am Empfang der Gütergruppen Kohle, Maschinen und Apparate und NE-Metalle und -Metallwaren auf die eiger weniger gruppen Kohle, Maschinen und Apparate und NE-Metalle und -Metallwaren auf die eiger und NE-Metalle und NE-Metall und =Metallwaren auf die eisenverarbeitende Industrie. Bei den einzelnen Gütergruppen ergeben sich für 1955 – das letzte Jahr, für das die statistischen Angaben wellten statistischen Angaben vollkommen vorliegen – folgende Anteile der einzelnen Verkehrssträger am Empfano⁴). träger am Empfang4):

a) Stab= und Formstahl

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

wichtigen Verarbeiter zugeflossen sein, und zwar teils direkt, teils mit Zwischenschaltung des Handels⁵) Teile verarbeiter zugeflossen sein, und zwar teils direkt, teils mit Zwischenschaltung des Handels⁵). Leider ist nicht bekannt, wie sich die Mengen auf die beiden Verarbeiter-gruppen Indicat Bruppen Industrie und Bauwirtschaft aufteilen. Infolgedessen kann man nur die Verskehrsbedeutung zu die Bauwirtschaft aufteilen. Infolgedessen dieses Gutes festschribe deutung die Verschaft aufteilen. Infolgedessen dieses Gutes festschribe deutung die Verschaft aufteilen. kehrsbedeutung von Eisenbahn und Kraftverkehr für alle Transporte dieses Gutes feststellen.

		أوما و سي	KV Anteil
	Gesamtempfang in t	EB Antei	in ^{0/0}
Unterfranken	94 163	45,4 53,5	54,6 46,5
Ober= und Mittelfranken Nürnberg und Fürth	70 230 118 437	63,0 38,6	37,0 61,4
Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern	40 552 3 9 195	49,2	50,8 46,3
withchen	115 512 84 003	53,7 43,2	56,8 48,8
Schwaben und Lindau Bayern insgesamt	562 09 ²	51,2	Rayern insgesamt
			TIANIDILI MISO

Bemerkenswert ist, daß im Bezug von Stab= und Formstahl für Bayern insgesamt der Eisenbahnanteil Eisenbahnanteil geringfügig über dem des Kraftverkehrs liegt. Eine nähere Analyse che Verkehreben und Wünster dem des Kraftverkehrs liegt. Nürnberg und Münsche Verkehreben und Verkehreben un nach Verkehrsbezirken führt jedoch lediglich für die Stadtbezirke Nürnberg und Münschen sowie für OL chen sowie für Ober= und Mittelfranken zu einem Eisenbahnanteil von mehr als 50 %.

In allen anderen V. Dahei In allen anderen Verkehrsbezirken dominiert dagegen der Kraftverkehr. Den höchsten kraftverkehrsanteil von mein ab Jahren Verkehrsbezirken dominiert dagegen der Kraftverkehr aus. Dabei han Leite die han Leite die die der kraftverkehrsanteil von mein ab Jahren die die der Kraftverkehrsanteil von mein ab Jahren der Kraftverkehr. Den höchsten kraftverkehr der kraft Kraftverkehrs Verkehrsbezirken dominiert dagegen der Kraftverkehr. Den notzen Dabei handelt es sich – der Verkehrsbezirken Oberpfalz und Niederbayern aus. Dabei aus der Verkehrsbezirk Oberpfalz und Niederbayern aus. Dabei der Verkehrsbezirk Oberpfalz und Transporte, die aus der Verkehrsbezirk Oberpfalz und Transporte, die aus der Verkehrsbezirk Oberpfalz und Niederbayern aus eind. handelt es sich – das sei nochmals besonders hervorgehoben – nur um Transporte, die aus anderen Verkelt aus anderen Verkehrsbezirken nach Oberpfalz und Niederbayern gekommen sind.

Transporte von der im den der Verkehrsbezirken nach Oberpfalz und Niederbayern Industrie zu den dortie. Transporte von der in diesem Gebiet befindlichen eisenschaftenden Industrie zu den Ausgen Verarbeiten. dortigen Verarbeitern oder Händlern sind als Lokalverkehr nicht berücksichtigt.

Aufschlußreich ist auch — als Gegenüberstellung — die Versandstatistik für Stab= und Formstahl. Formstahl.

		.1	KV Anten
	nd	EB Anteil	in ^{0/0}
	Gesamtversand	in %	
	in t		15,5
TT .		74,4	91,7
Unterfranken Obs	17 687	8,3	55,9
Ouers and Name of	5 987	44,1	7,9
	72 068	92,1	69,8
Oberpfalz und Niederbayern	212 633	30,2	76,8
Oberbayern Min J	29 53 ²	23,2	87,5
*** \(\lambda\) (1) (1) (1) (1)	25 109	12,5	30,6
ochwahan	6 970	69,4	,
Bayern insgesamt	370 47 ⁶	•), .	haffenden Indu
sgesamt	<i>))</i> ''	i aicenso	hanemakern

Bei den Versandzahlen kann es sich – den Standorten der eisenschaffenden Industrie entsprechend – led: 1. Januarie Oberpfalz und Niederbayern und Nürnhammen – led: 1. Januarie oberpfalz und Niederbayern und Nürnhammen – led: 1. Januarie oberpfalz und Niederbayern und Nürnhammen – led: 1. Januarie oberpfalz und Niederbayern und entsprechend – lediglich in den Verkehrsbezirken Oberpfalz und Niederbayern und Nürnberg/Fürth vormt. Nürnberg/Fürth vorwiegend um Transporte von Herstellern handeln. In allen anderen bei Bern.

³⁾ Quelle: "Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Jahre 1955", hrsg. vom Statistischen Bundesamt.
4) Alle Zahlen hozist.

Bundesamt.

Bundesamt.

Bundesamt.

Bundesamt.

[&]quot;Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Jahre 1955", hrsg. vom Statistischen Bundesamt. Alle Zahlen beziehen sich auf den Erret. Der gl 4) Alle Zahlen beziehen sich auf den Empfang aus anderen Verkehrsbezirken der Bundesamt. überschreitende Verkehr sowie der Verkehr mit Rastin der Verkehrsbezirken der Bundesrepublik. überschreitende Verkehr sowie der Verkehr mit Berlin, dem Saargebiet und der Ostzone sind nicht berücksichtig.

b) Die Bezüge der Eisenbahn als drittem wichtigen Verarbeiter von Stabs und Formstahl sind in der Güterposition Eisen und Stahl der Güterbewegeren und Stahl der Güterbewegeren von Stabs and erscheinen im Dienstgutverkehr der Bahn. 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 Binnenschiffahrt auf die Landverkehrsträger eine Rolle. Es zeigt eich den von der Binnenschiffahrt auf die Landverkehrsträger eine Rolle. Es zeigt sich, daß die Hersteller in Oberpfalz und Niederbayern mit ihren beachtlichen Transportmen beachtlichen Transportmengen die Eisenbahn bevorzugen, auch in Unterfranken liest das Schwergewicht der V das Schwergewicht der Versandmengen bei der Bahn. In allen anderen bezirken wird dagegen bezirken wird dagegen – zum Teil ganz ausgesprochen – der Kraftverkehr bevorzugt.

Dabei fällt auf, daß der Kraftverkehr bevorzugt. Dabei fällt auf, daß der Kraftverkehrsanteil um so größer ist, je geringer die insgesamt zum Versand kommende Merchen daß mit zum Versand kommende Menge ist. Dies hängt vermutlich damit zusammen, daß nit dem Abnehmen der Coornel. dem Abnehmen der Gesamtmenge auch der Anteil der Transporte von Großverbranden (bzw. nach Großverbranden) (bzw. nach Großverbrauchern), die über Gleisanschluß verfügen, zurückgeht.

Bemerkenswert ist weiterhin, daß von dem Gesamtempfang Bayerns an Stabs und Formstahl mit der Rahn von Formstahl mit der Bahn von rd. 288 000 t (ohne Lokalverkehr) rd. 129 000 t aus Bahn pfalz und Niederhauern pfalz und Niederbayern stammen. Von sonstigen Verkehrsbezirken sind mit der Bahn also rd. 159 000 t nach Bannen. also rd. 159 000 t nach Bayern gekommen. Bei den nach Bayern gekommen und Formstahltransporten und Formstahltransporten mit Kraftfahrzeugen von insgesamt rd. 274 000 t stammen dagegen nur rd. 0500 t 2000 t 315 50015 tie dagegen nur rd. 9500 t aus Oberpfalz und Niederbayern, dagegen rd. 264 000 t aus para gen Verkehrsbezirken übermit dem Para gen Verkehrsbezirken, überwiegend von der Ruhr. Wir kommen somit zu dem paradoxen Ergebnis, daß hei den T doxen Ergebnis, daß bei den Transporten von Stab= und Formstahl von bayerischen Herstellern nach bayerischen Vol. Herstellern nach bayerischen Verbrauchern bzw. Händlern die Bahn stärker eingeschalte ist, daß dagegen die Stah- und F ist, daß dagegen die Stab= und Formstahltransporte, die von außerhalb Bayerns kommen überwiegend mit dem V-16 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 Platt. zeigt – beim Empfang von Blechen und Platten die Transporte mit dem Kraftverkehr.

	Gesamtempfang	EB Anteil	KV Anteil
	in t	in %	in ^{0/0}
Unterfranken Ober= und Mittelfranken Nürnberg und Fürth Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern München Schwaben und Lindau Bayern insgesamt	28.800	42,6	57,4
	20.843	26,1	73,1
	87.016	48,8	51,2
	23.517	22,4	77,6
	23.563	24,5	75,5
	55.976	24,3	75,7
	43.156	22,5	77,5
	282.916	33,4	66,6

Bei Blechen und Platten sind ebenfalls wieder die Versandzahlen als Gegenüberstellung von Bedeutung. Auch hier Leinen der Versandzahlen als Gegenüberstellung obers von Bedeutung. Auch hier handelt es sich – mit Ausnahme der Transporte aus pfalz und Niederbavern pfalz und Niederbayern – voraussichtlich wieder vornehmlich um Transporte der Hände ler. Für Unterfranken kommen der Voraussichtlich wieder vornehmlich um Transporte der Hände Legabet auf ler. Für Unterfranken kommen evtl. auch Umladungen von der Binnenschiffahrt auf die Landverkehrsträger in Paten evtl. auch Umladungen von der Binnenschiffahrt auf unterlagen jedoch nicht eindeutig zu entnehmen.

	Gesamtversand in t	EB Anteil in ⁰ / ₀	KV Anteil in ^{0/0}
Unterfranken Ober= und Mittelfranken Nürnberg und Fürth Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern München Schwaben und Lindau Bayern insgesamt	6 857 7 120 10 840 142 011 1 988 5 206 3 891	33,4 0,5 8,9 69,9 1,1 9,0 5,5 58,0	99,5 91,1 30,1 98,9 91,0 94,5 42,0
, or misgesamt	-// / -		Nie

Bemerkenswert ist wiederum, daß aus dem Herstellungsgebiet Oberpfalz und Niedersbayern der ihabayern der überwiegende Anteil mit der Eisenbahn wegtransportiert wird, während in allen übriger Verlagende Anteil mit der Eisenbahn wegtransportiert wird, der in allen überwiegende Anteil mit der Eisenbahn wegtransportiert wild, der Kraftverkehr Lee Kraftverkehr benutzt wird.

c) Röhren, Rohre

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

. Sakemis auf une 10		.1	KV Anteil
	Gesamtempfang	EB Anteil in %	in ^{0/0}
	in t		82,1
Until		17,9	83,8
Unterfranken	27 97 ¹	16,2	56,1
Ober= und Mittelfranken	24 185	43,9	65,0
'milloro und raid.	33 984	35,0	70,3
	20 226	29,7	87,4
	22 342	12,6	79,4
**IUDChen	45 513	20,6	75.7
Schwaben und Lindau	23 719	24,3	* 1
Bayern insgesamt	197 950		hazirken, auf de
O-Darite			hozirken, un 1-

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

d) D_{raht}

Auch Draht wird – wie fast alle bisher genannten Güter – für eine ganze Reihe von daher verwendet D. auch bestellt beste Zwecken Verwendet. Der Empfang an Draht in bayerischen Industrie gleichzessetzt.

Zwecken verwendet. Der Empfang an Draht in bayerischen Industrie gleichzessetzt. daher nicht ohne weiteres mit dem Empfang der eisenverarbeitenden Zahlen berücks
sichtigt werden. Diese Ein dem Empfang den nachfolgenden Zwerkehrsträger: Besetzt werden. Diese Einschränkung muß auch bei den nachfolgende Anteile der Verkehrsträger: sichtigt werden. Diese Einschränkung muß auch bei den nachfolgende Verkehrsträger: werden. Für den Drahttransport ergeben sich folgende Anteile der Verkehrsträger:

KV Anteil EB Anteil Gesamtempfang in ^{0/0} in 0/0 in t Unterfranken 61,0 10 110 39,0 Ober= und Mittelfranken 75,4 23 820 24,6 Nürnberg und Fürth 88,0 12,0 Oberpfalz und Niederbayern 12 935 77,4 4 215 22,3 Oberbavern 90,3 4746 9,7 München 74,2 8 885 25,8 Schwaben und Lindau 93,1 6,9 7 092 Bayern insgesamt 78,4 21,6 71 816

e) Andere Gießerei= und Walzwerkserzeugnisse

Diese Güterposition der Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält Zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatistik enthält zulieferungen für den Fahrzeugbau (z. B. Achsen und Bilder Güterbewegungsstatis zeugbau (z. B. Achsen und Räder für Eisenbahnfahrzeuge), Guß= und Schmiedestücke, unbearbeitete Stahlunder Text unbearbeitete Stahlwellen, Walzen und Zahnräder und verschiedene andere und Walzwerkserzeugnische Alle eisenbahnfahrzeuge), Guß= und Schmiedere und Walzwerkserzeugnisch die eisenbahnfahrzeuge und Walzwerkserzeuge un und Walzwerkserzeugnisse. Als Empfänger dieser Güter dürfte überwiegend die eisen verarbeitende Industrie in B. verarbeitende Industrie in Betracht kommen. Am Empfang dieser Güterposition in der bayerischen Verkehrsbezielen bayerischen Verkehrsbezirken 1955 waren Eisenbahn und Kraftverkehr wie folgt beteiligt:

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

Wie die Tabelle zeigt, ist in der Güterposition "Andere Gießerei= und Walzwerks" erzeugnisse" der Kraftverkeh---- " erzeugnisse" der Kraftverkehrsanteil am Empfang sehr groß. Er liegt selbst in der Verkehrsbezirken mit dem hächsten. Verkehrsbezirken mit dem höchsten Eisenbahnanteil, in Unterfranken und in Oberpfalt und Niederbayern noch bei Graff. und Niederbayern noch bei 75 %. Auch im Versand dieser Güter aus bayerischen kehrsbezirken, die den Empfanzen II. kehrsbezirken, die den Empfangszahlen wieder gegenübergestellt werden sollen, ergibt sich ein ähnliches Verhältnis. sich ein ähnliches Verhältnis:

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

Auffallend ist bei diesen Zahlen der aus dem Rahmen fallende hohe Eisenbahnanteil der beiden gezuge. Worauf dies der beiden städtischen Verkehrsbezirke Nürnberg/Fürth und München. Worauf dies zurückzuführen verkehrsbezirke Nürnberg/Fürth und München. Bevorz zurückzuführen ist, ließ sich leider nicht ermitteln. Bei der allgemeinen starken Bevorzugung des Kanalischen Kanalischen Leider nicht ermitteln. Bei der allgemeinen kann kaum anges zugung des Kraftverkehrs bei den Transporten dieser Gütergruppe kann kaum ange-nommen word nommen werden, daß hier die geringere Ausschaltung der Nahtransporte der Bahn in den städtischen V. den städtischen Verkehrsbezirken die Ursache dieses hohen Eisenbahnanteils ist. Vermutlich spielen Lieben verkehrsbezirken die Ursache dieses hohen Eisenbahnanteil an Teilen mutlich spielen hier örtliche Sonderverhältnisse (z. B. besonders starker Anteil an Teilen Von Eisenbahn T. I. Von Eisenbahn=Fahrzeugen am Gesamtversand) oder besonders günstige Versandvershältnisse mit der B hältnisse mit der Bahn eine Rolle.

f) Kohle Die bayerische eisenverarbeitende Industrie ist nur ein Kohleverbraucher unter vielen anderen in Ramange der eisenverarbeitenden anderen in Bayern. Leider ist die genaue Empfangsmenge der eisenverarbeitenden Industrie nicht bei Industrie nicht bekannt. Einen ungefähren Überblick vermitteln die Zahlen der Industrie am gestatistik, nach statistik, nach denen der Kohleverbrauch der eisenverarbeitenden Dieser Anteil ist jed en Industrie am gesamten Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch, gemessen in SKE, rund 7 % de auch außerhalb der Industrieverbrauch der jedoch – bezogen auf den Gesamtverbrauch – noch zu groß, da auch außerhalb der Industrie, inches Industrie, insbesondere in der Energiewirtschaft, Kohle in erheblichen Mengen verschaucht wird braucht wird.

Die nach Bayern kommende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend mit der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend das der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend das der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend das der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegend der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegende der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, überwiegende der Bahn traumende Kohle wird, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, mit der Bahn transportiert. Leider geben die statistischen Unterlagen keine Auskunft darüber, ob der sich der Behn transportiert. Leider geben die statistischen Unterlagen hauptsächlich in den ber ob der sich versichen der Kohlestrom hauptsächlich in den ber ob der sich versichen der Kohlestrom hauptsächlich in der bei der sich versichen der bei der sich versichen der bei der sich versichen der bei der darüber, ob der mit der Bahn nach Bayern kommende Kohlestrom hauptsächlich in knotenpunkter. den Knotenpunkten (bzw. bei einer Reihe von Großverbrauchern) endet und die Weiterstellung, die einer Reihe von Großverbrauchern Maße auf der Straße verteilung, die eine Aufgabe des Handels sein dürfte, in starkem Maße auf der Straße erfolgt, oder oh der Aufgabe des Handels sein dürfte, in starkem Ort des letzten Endversbrauch oder oh der Aufgabe des Handels sein dürfte, in starken Ort des letzten Endverschaft. erfolgt, oder ob der Kohlestrom sich auf der Bahn bis zum Ort des letzten Endversund der Verägen der Nebenbahnstillegung brauchers verästelt. Gerade im Zusammenhang mit Fragen der Nebenbahnstillegung KV Anteil

und Schließung von Güterabfertigungen wäre diese Frage von Interesse.

o . ok Guterablertigut	igen	-1	KV Amer
	Gesamtempfang in 1000 t	EB Anteil in ^{0/0}	in ^{0/0}
lini a		94,8	5,2 2,3
Unterfranken Ober-	480,8	97,7	2,1
Obers und Mittelfranken Nürnberg und Fürth Obernfal	1160,3 829,2	97,9	0,9
Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern	2680,3	99,1 98,1	1,9
Oberbayern Min J	1119,5	98,8	1,2 1,4
"'AUICDOm	1003,3	98,6	1,8
Schwaben und Lindau Bayern insgesamt	1244, ⁸ 8518,2	98,2	
0	•		

In der bayerischen eisenverarbeitenden Industrie, insbesondere in der Elektrotechnik und der EBM=Industrie verarbeit und em eisenverarbeitenden Industrie, insbesondere in der Elektrotenden und der EBM=Industrie, insbesondere in der Elektrotenden in der verarbeitet. Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Umfänger in Betracht kommen. Werke Umren Werke Umfanger in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Umfänger in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Umfänger in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Umfänger in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wiederum nicht bekannt, in welchem Leider in Betracht Leider ist jedoch wieder und bekannt bekannt betracht bekannt bekannt betracht bekannt bekannt betracht bekannt bekannt betracht bekannt Güterposition Werke der eisenverarbeitenden Industrie als Empfänger in Betracht lichen D. Es darf iedel.

Umfang bei under Merke der eisenverarbeitenden Industrie als Empfänger in Betracht Industrie als Empfäng kommen. Es darf jedoch wiederum nicht bekannt, in weiten in Bettatte kommen. Es darf jedoch wiederum nicht bekannt, in weiten sich unbeachte lichen Prozentsatz bestäte der eisenverarbeitenden Industrie als Empfänger in Bettatte kommen. Es darf jedoch angenommen werden, daß es sich hier um einen nicht unbeachte lichen Prozentsatz bestäte der eisenverarbeitenden John NE-Metallen und Empfänger in Bettatte kommen. Es darf jedoch wiederum nicht bekannt, in weiten in Bettatte kommen werden, daß es sich hier um einen nicht unbeachte. lichen Prozentsatz handelt. An den Transporten von NE-Metallen und am einen nicht und zeinen zeinen nicht und zeinen nicht und zeinen nicht und zeinen nicht und zeinen zeinen nicht und zeinen zeinen zeinen zeinen zeinen nicht und zeinen zeine nach bayerischen Verkehrsbezirken waren die Verkehrsträger Eisenbahn und Krafts verkehr im Jahr 1955 wie folgt beteiligt:

-o.g. betemgt.				1 - 4 - 401
		Gesamtempfang in 1000 t	EB Anteil in º/º	KV Anteil
	Unterfranken Ober= und Mittelfranken	12,6	25,4	74,6 59,0
	Nijenhan I Fire	50 <i>,</i> 7	41,0	83,2
	Nürnberg und Fürth	56,9	16,8	60,0
	Oberpfalz und Niederbayern	12,0	40,0	76,3
	Oberbayern München	11,4	23 <i>,</i> 7	87,8
		24,7	12,2	69,5
	Schwaben und Lindau	37 <i>,</i> 7	30,5	-
_	Bayern insgesamt	208,0	26,8	73,2

h) Maschinen und Apparate

Die eisenverarbeitende Industrie empfängt außer den bereits genannten Rohmaterialien und Betriebsstoffen auch Franzen etc.) und Betriebsstoffen auch Fertigteile (Motore, Getriebe, elektrische Einrichtungen Alle zum Einbau in ihre Frzeugriagen etc.) zum Einbau in ihre Erzeugnisse und außerdem für Investitionszwecke Maschinen. Maschinen diese Güter werden in der Güterbewegungsstatistik in der Güterposition "Maschinen und Apparate" zusammenschen. und Apparate" zusammengefaßt. Beim Empfang der bayerischen Verkehrsbezirke an Gütern dieser Güternosition ist zu eine Empfang der bayerischen Verkehrsbezirke an eine Empfang der bayerische Verkehrsbezirke eine Verkehrsbezirke eine Verkehr Gütern dieser Güterposition ist wiederum zu berücksichtigen, daß die eisenverarbeitende Industrie nur ein Empfänger weiten daß die Empfangsverhältnisse der eisenverarbeitenden Industrie nicht erheblich von der der Gesamtheit der haverischen E der Gesamtheit der bayerischen Empfänger abweichen. Für die letzteren ergibt sich folgender Anteil der Verlaharten folgender Anteil der Verkehrsträger an den Transporten der Güterposition "Maschinen und Apparate": und Apparate":

Apparate":	-		
	Gesamtempfang in t	EB Anteil in %	KV Anteil in ^{0/0}
Unterfranken Ober= und Mittelfranken	23 813	35,8	64,2 60,7
Nürnberg und Fürth	26 628	39,3	62,7
Oberpfalz und Niederbayern	27 229	37,3	42,5
Oberbayern	35 322 30 106	57,5 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 Lohrsbez
4.			I.ahthu

Bei diesen Zahlen fällt der verhältnismäßig hohe Eisenbahnanteil der Verkehrsbezirke Oberpfalz und Niederbavern (22 048) Oberpfalz und Niederbayern (57,5 %) und Oberbayern (46,2 %) auf. Ob die Ursache hierfür in der Art und Zusammaschinen, hierfür in der Art und Zusammensetzung der empfangenden Güter (Schwermaschinen Maschinen mit Lademaßüberschinen Maschinen mit Lademaßüberschreitung) oder in der abseitigen Lage dieser Verkehrsbezirke oder in sonstigen Cried in der abseitigen Lage dieser bezirke oder in sonstigen Gründen liegt, konnte im einzelnen nicht ermittelt werden.

3. Analyse der Transportverhältnisse im Versand⁶)

Die Fertigerzeugnisse der eisenverarbeitenden Industrie finden sich vornehmlich in

Güterpositionen "Maschinen und Apparate", "Fahrzeuge aller Art", "Bauwerksteile aus Eisen und Stall" Eisen und Stahl" und "Andere Eisen= und Stahlwaren". Einige Güter sind außerdem in der Güterna- und "Andere Eisen= und Stahlwaren". Einige habten. Diese in der Güterposition "Nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse" enthalten. Diese Gütergruppe ist in "Nicht besonders genannte Industrieerzeugnisse" ab Vleidern. Papierwaren, Wasch-Gütergruppe ist jedoch eine Sammelposition, die von Kleidern, Papierwaren, Wasch-mitteln bis zu eine Sammelposition, die von Kleidern, Papierwaren, bei der mitteln bis zu optischen Geräten und Kühlschränken reicht. Sie soll deshalb bei der nachfolgenden II. nachfolgenden Untersuchung außer Betracht bleiben. Bei den Versandgütern der eisens Verarbeitenden I. J. der Geräten und Kühlschränken reicht. Sie soll des land der eisens Verarbeitenden I. J. der Geräten der G verarbeitenden Untersuchung außer Betracht bleiben. Bei den Versandgutern der Schrott – zu ber Verarbeitenden Industrie sind neben den Fertigerzeugnissen auch noch die Abfälle – der Schrott – zu ber Verarbeitenden Industrie sind neben den Fertigerzeugnissen auch noch die Abfälle – der Schrott – zu ber Verarbeitenden Versandgutern der Schrott – zu berücksichtigen .

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

and Kraftverkehr wie folgt:			KV Anten
wie folgt:	Gesamtversand	EB Anteil in %	in ^{0/0}
	in t		70,8
Unterfranken	30 026	29,2	59,4
Operational National	26 849	40,6 53,0	47,0
Nürnberg und Fürth	48 896	24,1	75,8 51,2
Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern	27 861	48,8	64,3
München	25 703 22 296	35,7	41,9
ochwaha.	51 402	58,1 44,1	55,9
Bayern insgesamt	233 033	447	hrsbezirken Sch

Auffallend ist der hohe Anteil des Eisenbahntransports in den Verkehrsbezirken SchwaGründ Lindan Am. ben und Lindau, Nürnberg und Fürth und Oberbayern. Dies hat vermutlich mehrere strie 1. Oberbayern ber und Fürth und Oberbayern der Landmaschinenindus strie 1. Oberbayern ber und Fürth und Oberbayern ber der Landmaschinenindus strie 1. Oberbayern ber und Fürth und Oberbayern ber der Landmaschinenindus strie 1. Oberbayern ber und Fürth und Oberbayern ber der Landmaschinenindus strie 1. Oberbayern ber der bei der be Gründe. Oberbayern und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinen das in der Dandmaschinen und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinen der Dandmaschinen der Dandmaschinen und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinen der Dandmaschinen und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinen und Schwaben und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschinen und Schwab strie. Landmaschinen und Schwaben sind wichtige Standorte der Landmaschine in der Landmaschinen sind jedoch häufig sperrige Güter. Zudem handelt es sich dabei keiten Regel um Finnt in der Regel um Finnt sind jedoch häufig sperrige Güter. Bit geringen Rückladungsmöglich keiten mit geringen Rückladungsmöglich für Lands in der Regel um Einzeltransporte in Agrargebiete mit geringen Gründen für Landmaschine Gewerbliche V. Agrargebiete mit geringen Gründen für den hohen keiten. Gewerbliche Kraftverkehrsunternehmer sind aus beiden Gründen für den hohen Eisenhalt maschinentransporte oft nur schwer zu gewinnen. Als weitere Ursache für den hohen Großbat aus beiden Gründen tur Little Eisenbahnanteil kann in schwer zu gewinnen. Als wirder und Schwaben einige Großbat and schwaben einige Großbat and schwaben einige Großbat aus der Bereit in Nürnberg und Schwaben einige Großbat aus der Bereit aus der Bereit in Nürnberg und Schwaben einige Großbat aus der Bereit gewinnen. Eisenbahnanteil kann in Betracht kommen, daß sich in Nürnberg und Schwaben einige befriebe befinden. Großbetriebe befinden, die als Großversender evtl. den Eisenbahntransport bevorzugen.

b) Fahr-

b) Fahrzeuge aller Art Die Position "Fahrzeuge aller Art" enthält sowohl Eisenbahn= als auch Straßenfahrzeuge. Sie umfaßt somit die Fahrzeuge aller Art" enthält sowohl Eisenbahn= als auch Straßenfahrzeuge. Machantie, der Autosmobilie auch Straßenfahrzeuge. Sie umfaßt somit die Erzeugnisse des Lokomotivbaus, der Waggonindustrie, Hand-karren Vertre und der Autoseite eine Aktragen diese letzte mobilindustrie und der Ackerschlepperindustrie. Sie enthält ferner Ackerwagen, Krankenfahrer in Mengenmäßig dürften diese letzts Mengenmäßig durften diese letzts karren, Krankenfahrstühle, Kinderwagen u. a. m. Mengenmäßig dürften Verschieden Verschieden Güter aben 1

An den Transporten der Güterposition "Fahrzeuge aller Art" waren die einzelnen Verskehrsträger 1955 wie Giterposition "Fahrzeuge aller Art" genannten Güter aber kaum zu Buch schlagen. kehrsträger 1955 wie folgt beteiligt:

⁶⁾ Alle Zahlen beziehen sich auf den Versand in andere Verkehrsbezirke der Bundesrepublik. Der Versand nach dem Ausland sowie der Verkehr nach Berlin dem Sacratika der Bundesrepublik. dem Ausland sowie der Verkehr nach Berlin, dem Saargebiet und der Ostzone sind nicht berücksichtigt.

			
	Gesamtversand	EB Anteil	KV Anteil
	in 1000 t	in ^{0/0}	in ^{0/0}
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 Die Verkehrsträger waren am Versand dieser Güter wie folgt beteiligt:

_	Gesamtversand	EB Anteil	KV Anteil
	in t	in ⁰ /0	in ^{0/0}
Unterfranken Ober= und Mittelfranken Nürnberg und Fürth Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern München Schwaben und Lindau Bayern insgesamt	10 341	63,3	36.7
	3 398	63,5	36.5
	12 714	73,8	26,2
	1 511	67,0	33,0
	2 795	24,3	75.7
	4 439	42,9	57,1
	3 947	19,7	81,3
	39 145	57,3	42,7

Wie die obige Tabelle zeigt, ist die Aufteilung auf die Verkehrsträger in den einzelnen Verkehrsbezirken sehr vorschieden Aufteilung auf die Verkehrsträger in den einzelnen vorschieden sehr vorschieden von den einzelnen von den Verkehrsbezirken sehr verschieden. Welche Gründe hierfür vorliegen, läßt sich nicht einwandfrei ermitteln Herverschieden. einwandfrei ermitteln. Hervorzuheben ist jedoch, daß Bauwerksteile ihrer Lademaße wegen häufig auf normalen State in gedoch, daß Bauwerksteile ihrer Lademaße Lännen. wegen häufig auf normalen Straßenfahrzeugen nicht befördert werden können kommt infolgedessen vielfach aus nachmigung kommt infolgedessen vielfach nur ein Straßentransport mit Ausnahmegenehmigung nach § 5 StVO oder aber der Er nach § 5 StVO oder aber der Eisenbahntransport in Frage. Angesichts der strengen Richtlinien für die Erteilung sie Richtlinien für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 5 StVO hätte sich auch ein wesentlich geringen. sich auch ein wesentlich geringerer Anteil des Kraftwagentransports, als er sich für Bayern insgesamt in der obiene T. i. 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 Güterbewegungsstatt ist ein den obigen Güterpositionen nicht enthalten sind, werden in der Güterbewegungsstatistik in einer Position "Andere Eisen= und Stahlwaren zusammengefaßt. Neben auf zusammengefaßt. Neben einigen Erzeugnissen der Maschinenindustrie (wie z. B. Kugel-lager und Armaturen) handelt og eit I ist in einer Position "Andere Eisen= und Stahlwar-lager und Armaturen) handelt og eit I ist in einer Position "Andere Eisen= und Stahlwar-Industrie. lager 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. Anteile der Verkehrsträger:

			•1
	Gesamtversand	EB Anteil in ^{0/0}	KV Anteil in ^{0/0}
	in t		85,8
Unterfranken Ol	46 040	14,2 21,0	79,0
Opers and Manager 1	19 609	31,4	68,6
Tarilbero und Frant	48 352	47,3	52,7 58,1
Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern	40 687 18 260	41,9	74,1
ուսոլնիբը	31 419	25 <i>,</i> 9	57,0
Schwahen I	28 263	43,0 31,4	68,6
Bayern insgesamt	232 611	,nant	eil am Versand

Obwohl in allen bayerischen Verkehrsbezirken der Kraftwagenanteil am Versand der wanderen Eisen verkehrsbezirken der Kraftwagenanteil zu Verkehrsbezirk zu v "anderen Eisen= und Stahlwaren" dominiert, ist er von Verkehrsbezirk zu Verkehrsbezirk erheblichen 2. dem bezirk erheblichen Schwankungen unterworfen. Er liegt in Unterfranken mit 85,8 % am niedrigsten. Bei dem Character und Stahlwaren unterworfen. am höchsten und in Oberpfalz und Niederbayern mit 52,7 % am niedrigsten. Bei dem Ohrakter der Charakter der Charak Charakter und in Oberpfalz und Niederbayern mit 52/7 0/0 am niedrigsten. Der und ohne nähere Und Sammelposition ist es jedoch nicht möglich, hieraus wird nähere Und Abrahamelposition ist es jedoch nicht möglich, Vermutlich ohne nähere Untersuchung bereits irgendwelche Rückschlüsse zu ziehen. Vermutlich diese Bef. neben ein Deerptalz und Niederbayern nicht möglich, met nähere Untersuchung bereits irgendwelche Rückschlüsse zu ziehen. Vermutlich diese Bef. neben ein Liedliche Zusammensetzung der in wird – ggf. neben anderen Einflüssen – die unterschiedliche Zusammensetzung der in dieser Güterposition ist es jewischen. Vermachten verhalben zu ziehen. Verhalben zu ziehen. Verhalben in dieser Güterposition ist es jewischen. dieser Güterposition beförderten Güter die Abweichungen bewirken.

Zwangsläufig fallen in den Werken der eisenverarbeitenden Industrie bei der Be= und Verarbeitung Schrotten Verarbeitung Schrottmengen an. Diese werden teils direkt, teils indirekt über den Handel Die Wiederverword

Die in der Güterbewegungsstatistik im Versand ausgewiesenen Mengen dürsten überstagen von diesen Leiterbewegungsstatistik im Versand ausgewiesenen Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Von diesen Leiterbewegungsstatistik im Versand ausgewiesenen Dabei ist zu berücksichtigen, wiegend von diesen beiden Versendergruppen stammen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß dem Handel auch Oversendergruppen stammen. Und denen der eisenverarbeitenden Industrie. daß dem Handel auch Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus anderen Quellen als denen der eisenverarbeitenden Im Schrott aus auch Denen Im Schrott auch Denen Im Schr

Im Schrottversand dominiert, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, ganz eindeutig die Eisenbahn. Industrie zufließt.

exibahn.	aominiert, wie u	IC Man-	.1	KV Anto
-щ,	ŕ	Gesamtversand	EB Anteil	in %
		Gesamtversarr	in %	
		in t		8,5
Untone			91,5	6,4
Unterfranken Ober= und Mittelfranken Nürnberg und Fürth Oberpfalz und Niederbayern Oberbayern		49 153	93,6	3,5
		50 255	96,5	7,9
		99 827	92,1	5,2
		₃₁ 884	94,8	8,9
Main	ern	57 9 ⁸ 7	91,1	5,0
		81 822	95,0	6,2
Unwal		54 962	93,8	<i>V)-</i>
Bayern	ind Lindau	74 9°	9210	
2	n und Lindau insgesamt	425 895		maen

Zusammenfassung und verkehrspolitische Folgerungen

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

noch beim Empfang von Stab= und Formstahl und beim Versand von Bauwerksteilen und Fahrzeugen festzustellen zu und Formstahl und beim Versand von und Fahrzeugen festzustellen. Im übrigen dominiert — zwar von Gut zu Gut und Verkehrsbezirk zu Verkehr. Verkehrsbezirk zu Verkehrsbezirk unterschiedlich – der Kraftverkehr. Dieses Ergebnist sicher für alle diejenischen ist ist sicher für alle diejenigen überraschend, die nach wie vor von der Eisenbahn als wichtigstem Verkehrsträger für die Verkehrsträger tigstem Verkehrsträger für die revierferne Industrie ausgehen. Sicher ist die Verkehrsbedeutung der Fisenbahr bedeutung der Eisenbahn nach wie vor groß und insbesondere im Massengutverkehr vom Kraftverkehr nicht annäher. vom Kraftverkehr nicht annähernd zu erreichen. Dennoch darf, wie die vorausgegangenen Untersuchungen zeigen die Untersuchungen zeigen, diese Verkehrsbedeutung nicht so überschätzt werden, wie dies oft geschieht. Die revierfanzen verkehrsbedeutung nicht so überschätzt werden, wie dies verkehrsbedeutung nicht werden, wie dies verkehrsbedeutung nicht so überschätzt werden, wie dies verkehrsbedeutung nicht werden, wie die verkehrsbedeutung nicht werden, wie die verkehrsbedeutung nicht werden, wie dies verkehrsbedeutung nicht werden, wie dies verkehrsbedeutung nicht werden, wie die verkehrsbedeut schließlich von der Eisenbahn abhängig. Richtiger ist vielmehr, daß sie heute sozusagen auf zwei Beinen, auf der Eisenbahn auf zwei Beinen, auf der Eisenbahn und auf dem Kraftverkehr, steht. Beide Verkehrsträger haben dabei eine geld von der Eisenbahn und auf dem Kraftverkehr, steht. Beide Verkehrsträger haben dabei eine geld von der Eisenbahn und auf dem Kraftverkehr, steht. träger haben dabei eine solche Verkehrsbedeutung, daß jede Beeinträchtigung gleiche Leistungsfähigkeit des eines Leistungsfähigkeit des einen wie des anderen die Industrie vor annähernd gleiche Probleme stellt. Dies sollte Leistungen bes Probleme stellt. Dies sollte bei allen künftigen verkehrspolitischen Entscheidungen bestücksichtigt werden rücksichtigt werden.

Die statistische Analyse zeigt aber noch etwas anderes – und damit unterstreicht sie die Ergebnisse von Voiet über. Die die Ergebnisse von Voigt über "Die gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen"? F. i.e. gestaltende Kraft der Verkehrsmittel in wirtschaftlichen Wachstumsprozessen"?). Es ist nämlich – zumindest für die Transporte der eisen verarbeitenden Industrie verarbeitenden Industrie – nicht richtig, daß der Kraftverkehr – wie so oft behauptet wird – die Zentren der wirted. wird – die Zentren der wirtschaftlichen Betätigung besser bedient als das flache Land.
Die Statistik vermag diese Bel Die Statistik vermag diese Behauptung jedenfalls in keiner Weise zu stützen; sie weist nicht einen genoralt hat sie weist nicht einen generell höheren Kraftverkehrsanteil für die Knotenpunkte aus. Sie zeigt im Gegenteil gerade Green eine Kraftverkehrsanteil für die Knotenpunkte vielfadt Sie zeigt im Gegenteil gerade für die wirtschaftsschwächeren Verkehrsbezirke vielfadi einen verhältnismäßig hohen Kraft einen verhältnismäßig hohen Kraftverkehrsanteil, und zwar häufig gerade dann, wenn bekannterweise auch Großverken. bekannterweise auch Großverbraucher bzw. Großversender fehlen, die für ein bestimmtes Gut eine Massierung der Transchen tes Gut eine Massierung des Transportaufkommens bewirken könnten. Die statistischen Ergebnisse berechtigen damit als außerhalb Ergebnisse berechtigen damit eher zu der Annahme, daß gerade die Industrie außerhalb der Knotenpunkte – und dabei ber bei ber der Annahme, daß gerade die Industrie Betriebe der Knotenpunkte – und dabei handelt es sich meist um kleinere und mittlere Betrieben die über keinen Gleisanschluss die über keinen Gleisanschluß verfügen – in stärkerem Maße auf den Kraftverkeht angewiesen ist als die Industrie verfügen – in stärkerem Maße auf den Kraftverkeht die Große angewiesen ist als die Industrie der Knotenpunkte, und hier insbesondere die Großbetriebe, die in der Regel über zie betriebe, die in der Regel über eigene Gleisanschlüsse an das Bundesbahnnetz and des schlossen sind. Sicher wäre as Gel schlossen sind. Sicher wäre es falsch, die Frage der Größe und Lage der Betriebe und Bestriebe und B Vorhandenseins oder Fehlens von Gleisanschlüssen als einziges Kriterium für die Bevorzugung des Kraftverkehre vorzugung des Kraftverkehrs oder der Eisenbahn zu betrachten. Gerade bei der Differenziertheit der eisenverarbeiten der Eisenbahn zu betrachten. renziertheit der eisenverarbeitenden Industrie spielen für die Wahl des Verkehrsmittels noch eine Reihe anderer Gründe eine Reihe andere Gründe eine Reihe eine R noch eine Reihe anderer Gründe eine Rolle. Es sei hier nur an den Zeitfaktor, an die Art der Güter und an ihre unterschie Wille. der Güter und an ihre unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber Umladungen Instrument. Instrument. Rangierstößen, an die unterschiedliche Empfindlichkeit gegenüber Umladungen Insegesamt unterstreicht die object etwicken Höhe der Umladekosten u. a. m. erinnert. und Industrialisierung der wirtschaftsschwachen Gebiete ausgerichtete Verkehrspolitik nicht ausschließlich die Eisenbahr im der Werkehrspolitik verkehrspolitik verkehrspoliti nicht ausschließlich die Eisenbahn im Auge behalten darf, sondern mindestens in gleicher Weise für die Leistungsfähigkeit der Verkehrspung der wirtschaftsschwachen Gebiete ausgerichtete Verkehrspung Weise für die Leistungsfähigkeit der Verkehrspung der Werkehrspung der Weise für der Werkehrspung der Werkehrspung der Werkehrspung der Werkehrspung der Werkehrspung der Weise für der Werkehrspung der Weise de Weise für die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs, für ein ausreichendes Laderaums angebot auf der Straße und Grennen der Kraftverkehrs, für ein ausreichendes Rontabilität des Kraftverkehrs, und zwar sowohl des gewerblichen als auch des werkseigenen, gewährleisten.

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 Darstel= lungen.

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 aus= gezeichnet gegliederten und erläuterten statistischen Jahresbericht 1958 der Offentlichkeit übergeben hat, der im einzelnen besonders auf die Entwicklung der Jahre 1956–1958 ^{eingeh}t.

In einem allgemeinen Überblick werden zus nächst 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—Volks= wirtschaft. 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 Haushaltungsausgaben für Verkehr, die Verkehrs= Steuereinnahmen und *Investitionen, die finanzielle Entwick* lung bei Bundesbahn und Bundespost, die Entwicklungstendenz des Kraftfahrzeugbes standes bis 1967 und europäische Verkehrs=

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 Nords rhein-Westfalen — unterteilt nach den Verkehrsbereichen: Straßenverkehr, Eisenbah-nen b. nen, Binnenschiffahrt, Luftverkehr, Fremden-verlat verkehr, grenzüberschreitender Reiseverkehr und das Post=, Fernmelde=, Postscheck= und Postsparkassenwesen — eingegangen, Bei der Abhandlung über den Straßenverkehr wird auch ein Abschnitt den Verkehrsunfällen ges

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

1. Die Wechselbeziehungen zwischen Wirts schaftskonjunktur und Verkehrskonjunktur 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 Guters verkehr und wirkte sich besonders 1958 aus. Dabei ist zu beobachten, daß die einzelnen Verkehrsträger uneinheitlich von der Rezess sion 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 Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 ein Bilanzverlust von etwa 630 Mill. DM entstand. Die Binnenschiffahrt wurde ebenfalls von der allgemeinen Wirts schaftsentwicklung betroffen, allerdings nicht so stark wie die Eisenbahn. Allein der gewerbliche Güterfernverkehr mit Kraftfahre zeugen 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 dieselelektrische Zugförderung erreicht.

3. Allerdings muß auch hervorgehoben wer den, daß, im Durchschnitt gesehen, die Verkehrsinvestitionen noch hinter den Investis tionen der Industrie zurückgeblieben sind, 50 daß noch ein großer Investitionsbedarf in den nächsten Jahren befriedigt werden muß. 4. Eine erfreuliche Tendenz weist zum ersten

Mal in der Nachkriegsgeschichte die Entwicks

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

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 Verskehrsentwicklung im Jahre 1958.

Dipl.=Volksw. Stabenau

Oestering, 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. Oeffering im Mai 1958 vor der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster gehalten hat. Prof. Oefstering war bestrebt, die finanzielle Lage der DB zum damaligen Zeitpunkt so genau wie möglich darzustellen und konnte seinen Zushörern, da seit der Tarifreform vom 1.2. 1958 gerade erst 3 Monate verstrichen waren, eine erste Übersicht über die Ergebnisse jener Ershöhung, eine "Momentaufnahme von der Lage der Bundesbahnsinanzen nach der Tarifserhöhung", 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 Rechnungs= jahr 1958/59. Haben schon die verspätete Einführung der Tariferhöhung und die von der Regierung vorgenommenen Tarifmodulationen eine Mindereinnahme von 110 Mio. DM gebracht, so kommt noch hinzu, daß infolge des Zurückbleibens der Zuwachsrate an Verkehrsleistungen gegenüber dem Wirt= schaftsplan schätzungsweise 500 Mio. DM an Einnahmen ausfallen. Wenn der im November aufgestellte Wirtschaftsplan 1958/59 noch mit einem kleinen Gewinn von 60 Mio. DM ab= schloß, so ist nun insgesamt ein ungedeckter Finanzbedarf von 1,028 Mrd. DM zu ver= zeichnen, der sich durch einschneidende Kür= zungen an den an die Wirtschaft zu erteilen=

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

Die DB hat im Jahre 1956 einen 10s Jahr 19 Investition Investitionsplan aufgestellt, der pro Jahr in Mrd. Der Greicht Mrd. DM für Netto=Investitionen vorsicht. Es läßt and Es läßt sich vom wirtschaftlichen Standpunk nicht vor nicht vertreten, daß durch die schlechte Finans lage dieser D lage dieser Plan nicht innegehalten werden kann. Prof kann. Prof. Oeftering fordert den Bund der Eigentimer Eigentümer der DB auf, sein finanzielles ver hältnis hältnis zu seinem Betrieb zu überprüfen und durch Kanna durch Kapitaleinlagen die Wirtschaftlichkeit des Unternation des Unternehmens wiederherzustellen. Der Vortrag gibt in gedrängter Form der gute Übergist. vortrag gibt in gedrängter Form der gute Übersicht über die prekäre Lage bundesbahre. Bundesbahnsinanzen, zeigt aber andererseit auch die Anatonia auch die Anstrengungen des Vorstandes der DB. dieser Gu Zur äußeren Form der Veröffentlichung gel kritisch angen DB, dieser Situation Herr zu werden. kritisch angemerkt, daß bei einem so kurzen (nur 16 (nur 16 Seiten umfassenden) Heft mehr 3,6,6 Druckfehler geachtet werden sollte (z, B, 5,6)
3. Zeile von 3. Zeile von unten; S. 8, Zeile 3 hier stehl die Zahl von die Zahl von 780 Mio. einmal zuviel -; 5.13/1/14. Zeile von 780 Mio. einmal zuviel -; 5.13/14. Zeile von 780 Mio. 14. Zeile v. u.); vor allem aber sollte es nicht vorkommen vorkommen, daß sinnentstellende Voile 17

Text steben Living Text stehenbleiben, so z. B. auf S. 14. Zeile 13. wo statt der wahrscheinlich gemeinten von schneidung schneidung der Investitionstätigkeit" einer Besch einer "Beschreibung der Investitionstätigkeit" zu lesen ist Dipl.=Kfm. Kaufmann

SS Was steht wo? Wegweiser zu den Verorden nungen über den Straßenverkehr, 168 Seitellen teldienst GmbH., Hagen/Westf., 168.

Eine alphabetisch geordnete Fundstellen sammlung von Gesetzen, Verordnungen über amtlichen Verlautbarungen über den Straßen die amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen, die amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen, Reihenfolge der Ausgabe von Kennzeichen die Unterscheidungszeichen der Kraftfahr zeuge der Bundes= und Landesorgane, die Ausgabestellen der Mopedkennzeichen, Ausgabestellen der Mopedkennzeichen, Zollkennzeichen, die Nationalitätszeichen und die Führerscheineinteilung in der sowje und die Führerscheineinteilung in der sowje tisch besetzten Zone. Dipl.=Kfm. Heinrich