

Zur Frage der Einführung des Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt*)

VON

PROF. DR. PAUL SCHULZ-KIESOW, HAMBURG

UND

PROF. DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KÖLN

Gliederung

- I. Grundsätzliche Betrachtungen über das Margentarifsystem
 1. Richtpreissystem
 2. Die Funktion der Obergrenze
 3. Die Funktion der Untergrenze
- II. Besondere Probleme des Margentarifsystems
 1. Die Initiative zur Einführung von Mindest/Höchsttarifen
 2. Mindest/Höchsttarife als Verkehrsträgertarife oder als Verkehrsunternehmenstarife
 3. Die Bedeutung der Kartelle des privaten Verkehrsgewerbes für das Margentarifsystem
- III. Die Anwendung des Margentarifsystems durch die verschiedenen Verkehrszweige
 1. Margentarife in der Binnenschifffahrt
 2. Margentarife im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen
 3. Margentarife im Eisenbahnverkehr
 - a) Die begrenzten Anwendungsmöglichkeiten des Margentarifsystems bei den Eisenbahnen
 - b) Die Anwendung der Margentarife bei der Deutschen Bundesbahn
 - c) Unveröffentlichte Sondervereinbarungen und ihre Bedeutung für die Deutsche Bundesbahn
 - d) Die Ausrichtung der Tarife auf die Kosten des einzelnen Beförderungsfalles

*) Die vorliegende Abhandlung enthält eine Wiedergabe von wesentlichen Teilen eines Gutachtens, das die Verfasser dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Juli 1963 erstattet haben.

I. Grundsätzliche Betrachtungen über das Margentarifsystem

Das Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik vom 23. Mai 1962 empfiehlt die schrittweise Einführung eines Margentarifsystems im nationalen und internationalen Verkehr innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft für alle drei Verkehrsträger. Der Preisspielraum für die Unternehmungen wird durch die Mindest- und Höchstsätze der Margentarife begrenzt, die von öffentlichen Stellen verbindlich festgesetzt sind. Hieraus darf nicht der Schluß gezogen werden, daß das Aktionsprogramm die Anwendung von Festtarifen ablehnt. Nach Ziffer 94 sollen die Verkehrsunternehmen wählen können „zwischen Festtarifen, engeren Margentarifen als den hoheitlich festgesetzten, Preisab-sprachen für einen kürzeren oder längeren Zeitraum oder auch der Einzelvereinbarung des Beförderungsentgeltes für jede Leistung; sie können von diesen Möglichkeiten auch gleich-rangig Gebrauch machen“. Die gleichen Gedanken finden sich im Vorschlag der EWG-Kommission für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt. Hiernach sollen die Verkehrsunternehmer innerhalb der Tarifmarge das Recht zur freien Preisbildung haben. Das bedeutet, daß innerhalb der Bandbreite der Margentarife die Beförderungsentgelte frei und in der den Transportunternehmen geeignet erscheinenden Form angewandt werden dürfen, und zwar etwa als Unternehmer-Festtarife, Margentarife mit einer engeren Spanne oder auch im Einzelfall für die Transporte ausgehandelte Preise. Es sind auch Sondervereinbarungen außerhalb der Marge zulässig. Hieraus folgt, daß — selbstverständlich immer innerhalb der festgelegten Mindest/Höchstpreise — die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen durchaus in der Lage sind, zwischen Festtarifen und Margentarifen zu wählen.

1. Richtpreissystem

Bei den Margentarifen handelt es sich um ein Tarifsysteem, das den Verkehrsträgern bzw. den einzelnen Verkehrsunternehmern gestattet, innerhalb des Rahmens festgelegter und veröffentlichter Mindest- und Höchstsätze ihre Beförderungspreise frei zu bilden. Hiervon zu unterscheiden sind Richtpreise, die prozentual um ein bestimmtes Maß unter- und überschritten werden dürfen. Bei dieser Form der Margentarife sind die Richtpreise sowie der Prozentsatz oder die Prozentsätze der zulässigen Über- bzw. Unterschreitung der Richtpreise Gegenstand der Genehmigung und Veröffentlichung. Der Prozentsatz der zulässigen Überschreitung braucht mit dem Prozentsatz der zulässigen Unterschreitung nicht übereinzustimmen. Im allgemeinen — aber keineswegs immer — ist der Abstand der Obergrenze von den Richtpreisen größer als derjenige der Untergrenze.

Das Margentarifsystem bezweckt die Förderung des Preiswettbewerbs im Verkehr, nicht aber die Bestimmung der Preise zum alleinigen verkehrspolitischen Ordnungsprinzip. Das Mindest/Höchstpreissystem gewährt eine dosierte und vom Staat überwachte Wettbewerbsfreiheit.¹⁾ Es trägt den Besonderheiten des Verkehrs Rechnung. Man verspricht sich von der Ersetzung der Festpreise bzw. von der Ergänzung des Festpreissystems durch Margentarife eine größere Flexibilität in der Tarifgestaltung.

¹⁾ Hamm, W., Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 3. 2. 1962.

„Mit dem Tarifband bleibt durch den Höchstsatz der Schutz des Verkehrskunden vor überspannter Preissteigerung (Mißbrauch des Monopols) und durch den Mindestsatz der Schutz des Wettbewerbs vor übertriebener Unterbietung der Preise erhalten; das Band gibt aber durch die Preisfreiheit innerhalb seiner Grenzen dem Verkehrsträger die Möglichkeit, sich in der Preisstellung der Marktlage anzupassen.“²⁾

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium sprach sich 1960 für die Einführung eines Tarifbandes aus. Die Achse sowie das Ausmaß der zugelassenen Abweichungen nach oben und unten sollten der staatlichen Genehmigung unterliegen.³⁾ Hamm schloß noch 1961 die Anwendung eines Mittelpunktes der Tarifmarge keineswegs aus, doch empfiehlt er inzwischen nur noch Mindest/Höchsttarife ohne eine Tarifachse.⁴⁾

In der Bundesrepublik wurden die ersten Margentarife im gewerblichen Güternahverkehr eingeführt. Der seit dem 1. Februar 1959 gültige Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen (GNT) enthält Richtsätze, die um nicht mehr als 10% überschritten und um nicht mehr als 30% — bei Dauervertragsverhältnissen sogar bis zu 40% — unterschritten werden dürfen.⁵⁾

Aufgrund der Verkehrsänderungsgesetze vom 1. August 1961 können die Beförderungspreise aller drei Verkehrsträger Festentgelte oder Mindest/Höchstentgelte sein. Von der Möglichkeit, anstelle von Festpreisen Mindest/Höchstpreise anzuwenden, ist bislang noch kein Gebrauch gemacht worden. Die Tarifkommission des Güterfernverkehrs hat jedoch am 7. März 1963 einen ersten Margentarif dem Bundesverkehrsminister zur Genehmigung vorgelegt. Es handelt sich um einen neuen allgemeinen Ausnahmetarif für Baustoffe, der die bisherigen AT 3 B 2, 2 B 1 und 5 B 1 ersetzen soll. Aus dem Aufbau dieses Tarifs kann der Schluß gezogen werden, daß alle Mindest/Höchstentgelte des gewerblichen Straßenfernverkehrs Richtpreise enthalten werden, die innerhalb festgelegter Grenzen über- und unterschritten werden dürfen. Auch die Deutsche Bundesbahn dürfte bei kommenden Mindest/Höchstpreisen auf die Anwendung einer Tarifachse nicht verzichten. Anders könnten die Verhältnisse bei der deutschen Binnenschifffahrt liegen. Sollten allerdings in der Binnenschifffahrt die heutigen Verkehrsträgertarife, die nach wie vor Festpreischarakter tragen, durch Unternehmertarife abgelöst werden, so würde auch dieser Verkehrszweig auf Richtpreise sicherlich größten Wert legen.

Nach Ziffer 104 des Aktionsprogramms muß das Durchschnittsniveau der Margentarife zwischen zwei Extremen, zwischen den beweglichen Kosten und den vollständigen Selbstkosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Gewinnspanne liegen. Das so umrissene „Durchschnittsniveau der Margentarife“ stellt aber keine Tarifachse dar. Das Aktionsprogramm sieht in seinen Ausführungen über das Margentarifsystem keine Richt- oder Basispreise vor. Da aber innerhalb der Bandbreite der Margentarife die Beförderungsentgelte frei und in der den Transportunternehmern geeigneten Form⁶⁾ angewandt werden dürfen, steht

²⁾ Grundsätze zur Verkehrspolitik (= Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 9), Bad Godesberg 1961, S. 41.

³⁾ Ebenda, S. 42.

⁴⁾ Hamm, W., Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Februar 1961, S. 166–169. — Ders., Ein Preiskartell im Güterfernverkehr? in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 11. 7. 1962 — Ders., Umständliche Tarifaufsicht im Verkehr, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 6. 2. 1963.

⁵⁾ Das geringe Ausmaß der zulässigen Überschreitung erklärt sich aus der Umwandlung der NVP-Höchstpreise in einen Mindest/Höchsttarif.

⁶⁾ Vergleiche auch den Vorschlag der EWG-Kommission für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt. (Begründung zu Art. 3 Abs. 1)

es den Verkehrsträgern frei, bei den für sie zuständigen Tarifbildungsbehörden Richtpreise, die um ein bestimmtes Ausmaß über- und unterschritten werden dürfen, zu beantragen.

Wir teilen nicht die von Linden vertretene Auffassung, daß die Anwendung der beiden Formen der Margentarife praktisch auf dasselbe hinausläuft.⁷⁾ Richtpreise, von denen innerhalb bestimmter Ober- und Untergrenzen abgewichen werden kann, gewähren eine größere Markttransparenz als ein Margentarifsystem, bei dem lediglich Mindest/Höchstpreise festgesetzt und veröffentlicht werden. Wo sowohl Festpreise als auch Margentarife angewandt werden, kommt man ohne Richtpreise kaum aus.

Die Gefahr einer Beeinträchtigung der Basisfunktion des Verkehrs durch Margentarife ist im Fall der Beschränkung der Veröffentlichung auf die Mindest- und Höchsttarife besonders groß. Auch aus diesem Grunde sind Richtpreise wünschenswert. Geradezu unentbehrlich sind Richtpreise im privaten Verkehrsgewerbe deshalb, weil hier ohne eine Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung vom 27. Juli 1957 jeder einzelne Unternehmer innerhalb der Bandbreite seinen Preis selbst bestimmen muß. Richtsätze haben für die im Fall der Abkehr vom Festpreissystem verstärkt einem Preisdruck ausgesetzten zahlreichen und meist kleinen und kaufmännisch häufig wenig geschulten Verkehrsunternehmer die Bedeutung von Anhaltspunkten für das Maß ihrer preislichen Zugeständnisse. Gegen die Anwendung von Richt- oder Basispreisen spricht, daß sie auf Seiten der verladenden Wirtschaft den Eindruck erwecken könnten, es handelte sich bei ihnen um angemessene Preise für jeden Fall. Es muß daher damit gerechnet werden, daß die von den Verkehrsnutzern erzielten Erlöse die Richtpreise niemals überschreiten, in der Regel aber unterschreiten würden.

2. Die Funktion der Obergrenze

Es soll nun die Frage geprüft werden, ob die Obergrenze bzw. die Höchstpreise bei den Margentarifen überhaupt irgendwelche praktische Bedeutung haben werden und ob die Verkehrsnutzer des Schutzes vor überhöhten Preisforderungen seitens der Verkehrsunternehmen wirklich bedürfen. In der Literatur wird dies allgemein bejaht. Nach Meinung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium bleibt mit dem Tarifband durch den Höchstsatz der Schutz des Verkehrskunden vor überspannter Preissteigerung (Mißbrauch des Monopols) erhalten.⁸⁾ Nach dem Aktionsprogramm muß die Obergrenze so festgesetzt werden, daß sie etwaige Mißbräuche marktbeherrschender Stellungen ausschließt. Es wird auf die Gefahr übermäßiger Preissteigerungen in Zeiten der Hochkonjunktur hingewiesen, gleichzeitig aber bemerkt, daß derartige Fälle im Laufe der letzten Jahre nur sehr selten aufgetreten sind. Es genügt daher, „die Obergrenze der Margen so festzulegen, daß die Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der Marktlage und der Entwicklung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern wirtschaftlich angemessene Gewinne erzielen.“⁹⁾

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation hält Höchstpreise für notwendig, „um im Fall eines Konjunkturaufschwunges, in dessen Folge eine Knappheit an Laderaum eintritt,

⁷⁾ Linden, W., Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 153.

⁸⁾ Grundsätze zur Verkehrspolitik, a.a.O., S. 41.

⁹⁾ Aktionsprogramm, Ziffer 105.

eine Übervorteilung der Verladern durch die Verkehrsunternehmen zu verhindern".¹⁰⁾ Hamm geht bei seinen Überlegungen über die Preisobergrenze in erster Linie von den Verhältnissen auf den einzelnen Verkehrsmärkten aus.

„Sind marktbeherrschende Unternehmen vorhanden, so dürfen die Höchstpreise nicht über den vollen Selbstkosten einschließlich einer angemessenen Verzinsung des Eigenkapitals liegen, weil sonst die Gefahr monopolistischen Machtmißbrauchs besteht. ... Auf Märkten mit wirksamer Konkurrenz kommt der Festlegung der Höchstpreise keine wesentliche ordnungspolitische Bedeutung zu. Der Preisspielraum nach oben kann ohne Gefahr großzügig bemessen werden, da der Wettbewerb im allgemeinen für die Niedrighaltung der Preise sorgt. Kommt es zu temporären Knappheitserscheinungen, etwa während der herbstlichen Verkehrsspitze, können und sollen die Verkehrsleistungen den Transportunternehmen vorübergehend die Erzielung von Knappheitsgewinnen ermöglichen — als Ausgleich für die gedrückten Preise während der nachfragestillen Jahreszeit. Die Gesamtkostendeckung darf daher nicht durch zu niedrige Höchstpreise ausgeschlossen werden.“¹¹⁾

Im gewerblichen Güternahverkehr mit seinen 65 000 Unternehmungen und einem jährlichen Verkehrsaufkommen von rd. 300 Mio. t ist bislang eine Überschreitung der Richtpreise nicht vorgekommen. Sieht man von den Tafeln I (Tagessätze) und II (Stundensätze) ab, bei denen die Richtpreise im allgemeinen eingehalten werden, so liegt der Durchschnitt der Beförderungsentgelte im Massengutverkehr — besonders im Bereich der Bauwirtschaft und im Baustellenverkehr — auf der untersten Grenze der Marge.

Bereits vor Erlass der Verkehrsänderungsgesetze vom 1. August 1961 bestand im gewerblichen Straßenfernverkehr die rechtliche Möglichkeit, Mindest/Höchsttarife einzuführen. Nach § 22 (1) des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 waren die Beförderungstarife Festentgelte, soweit in dem Tarif nichts anderes bestimmt war.¹²⁾ Von dieser Bestimmung ist aber niemals Gebrauch gemacht worden. Eine gewisse, in ihrem Umfang aber nicht zu überschätzende Bedeutung erlangten dagegen die Bestimmungen des Nebengebührentarifs des RKT. Nach Ziffer XII dieses Nebengebührentarifs konnten und können auch heute von den Unternehmern des gewerblichen Straßenfernverkehrs bei Gütern der Regeltarifklasse E bis G und bei den sich auf diese beziehenden Ausnahmetarifen höhere Frachtsätze berechnet werden. Zulässig ist eine Anhebung bis zu den Regelsätzen der Klasse C/D. Es ist bekannt, daß in zahlreichen Fällen bei der Beförderung von Baustoffen nach AT 2 B 1, 5 B 1 und 3 B 2 Zuschläge gemäß Ziffer XII des Nebengebührentarifs vereinbart worden sind. Allerdings ist ein solches Verfahren nur zu einem gewissen Teil möglich gewesen, weil es von den Verladern selten anerkannt wird.

Wie bereits dargelegt, liegt dem Bundesverkehrsministerium seit dem 7. März 1963 als erster Margentarif der AT F 24, der die genannten allgemeinen Ausnahmetarife ablösen soll, zur Genehmigung vor. Das Verkehrsaufkommen dieser 3 Ausnahmetarife machte 1961 mit rd. 11,6 Mio. t 15,8% der Gütermenge, wegen seiner hohen Frachtvergünstigungen aber nur 8,4% der Gesamteinnahmen des Gewerbes aus. Obwohl die Deutsche Bundesbahn an den Frachtsätzen dieser paritätisch gebildeten Ausnahmetarife festhalten wird, sieht der

¹⁰⁾ Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene, Basel 1958, S. 40 f.

¹¹⁾ Hamm, W., Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, a.a.O., S. 163 ff.

¹²⁾ Ähnlich lagen die Verhältnisse im Binnenschiffsverkehr. Nach § 21 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 sind die Entgelte „Festentgelte, soweit nicht der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft Höchst- und Mindestentgelte oder beides zuläßt“.

vom Verladerausschuß scharf abgelehnte Tarifiertrag eine Frachterhöhung von durchschnittlich 15% vor.¹³⁾ Die Frachten des AT F 24 können um 5% unterschritten werden. Nach oben soll Ziffer XII des Nebengebührentarifs die Grenze bilden. Es handelt sich somit bei dem beantragten Ausnahmetarif um einen Margentarif mit einer geringen Untergrenze und einer hohen Obergrenze. Allerdings beinhaltet die Marge nach oben keine Änderung der z. Zt. gültigen Tarifbestimmungen. Die Obergrenze wird niemals erreicht werden. Mit gewissen Zuschlägen ist aber zweifellos zu rechnen. Hieran dürfte auch eine Ausweitung der Kontingente kaum etwas ändern. Was lehrt dieser Tarifiertrag?

Haus-Haus-Verkehr in massenhaft anfallenden frachtempfindlichen Gütern gehört auf die Straße, wenn — was bis auf mittlere Entfernungen oft zutrifft — der kostenmäßige Vorsprung des reinen Bahntransportes durch gebrochenen Verkehr und teuren Umschlag überkompensiert wird. Bei der Beförderung von Baustoffen handelt es sich um frachtempfindliche Massengüter, welche auf der Straße durchweg ohne Umladung von den Produktionsstätten zu den Baustellen gebracht werden. Die Verkehrsnutzer sparen somit die Kosten der An- und Abfuhr. Diese Kostenersparnis fällt umso mehr ins Gewicht, weil ein großer Teil der Baustoffe auf relativ kurze Entfernungen befördert wird. So betrug 1959 die mittlere Versandweite des gewerblichen Straßenfernverkehrs beim Transport von Kies, Sand und Steinen zum Wegebau nur 159 km.¹⁴⁾ Der Kraftwagen verfügt somit auf diesem Transportsektor gegenüber der Eisenbahn über arteigene Vorteile. Nur so erklärt sich der Entschluß der Tarifkommission des Güterfernverkehrs, für Baustoffe Richtpreise zu beantragen, die diejenigen der Deutschen Bundesbahn um 15% überschreiten.¹⁵⁾ Der Auseinanderentwicklung von DEGT und RKT sind aber Grenzen gesetzt. In weiten Bereichen gibt es immer noch gegenüber dem Kraftwagen eine Preisführerschaft der Eisenbahn. Gegen monopolistische Übersteigerungen der Beförderungsentgelte des gewerblichen Straßenfernverkehrs schützen — wie Predöhl mit Recht hervorgehoben hat — die Tarife der Eisenbahn und der potentielle Wettbewerb des Werkverkehrs.¹⁶⁾ Aus diesem Grunde haben die gemäß Ziffer XII des Nebengebührentarifs zulässigen Zuschläge bei niedrig tarifierten Gütern als Obergrenze keine praktische Bedeutung.

Auch die Binnenschifffahrt ist nur ein Anbieter unter anderen und nahezu stets der Maßwirkung der Eisenbahntarife unterworfen. Die im grenzüberschreitenden Verkehr der Rheinschifffahrt tätigen Konventionen üben keine Marktmacht aus.¹⁷⁾ Soweit es sich nicht um kurzfristige Preisschwankungen handelt, setzt der Eisenbahngütertarif jeder einseitigen

¹³⁾ Der in der Tarifkommission des Güterfernverkehrs beratende Funktion ausübende Verladerausschuß wünschte die Beibehaltung der drei Tarife und ihre gleichzeitige Entwicklung zu Margentarifen, „wobei die jetzige Frachtsatzhöhe als Mindestentgelt festgesetzt werden könnte. Der Richtsatz soll in der Mitte zwischen diesen Mindestentgelten und einem noch zu bestimmenden Höchstentgelt liegen“. (Vgl. Rückspiegel des Verkehrsgeschehens, in: Der Güterverkehr, 12. Jg. [1963], S. 86.)

¹⁴⁾ Beim AT 3 B 2 für Betonwaren ergab sich allerdings 1959 im Güterfernverkehr eine mittlere Versandweite von 216 km.

¹⁵⁾ Sieht man vom Stückgut- und Nebenklassenverkehr ab, so sind die Tarife der Eisenbahn und des Straßenfernverkehrs seit 1958 nicht angehoben worden. Hierunter leidet der Kraftwagen mehr als die Eisenbahn, der es gelungen ist, durch Elektrifizierung eines großen Teils ihrer Hauptstrecken und durch andere Rationalisierungsmaßnahmen die seit 1958 eingetretene Kostensteigerung wenigstens teilweise aufzufangen. Trotz der Verkehrsgesetze vom 1. 8. 1961 hat der gewerbliche Straßenfernverkehr eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens nicht erreicht. Heimes spricht von einer besorgniserregenden Verminderung der Rentabilität der Betriebe des Güterfernverkehrs. (Heimes, A., Die tarifpolitische Situation des gewerblichen Güterfernverkehrs, in: Der Güterverkehr, 12. Jg. [1963], S. 116.)

¹⁶⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 284.

¹⁷⁾ Seidenfus, H. St., Organisationstendenzen auf dem Rheinschifffahrtsmarkt, Göttingen 1957, S. 22.

Anhebung der Binnenschiffahrtsentgelte Grenzen. Von den Möglichkeiten der Obergrenze des Margentarifsystems kann die Binnenschiffahrt im bestrittenen Hinterlandverkehr der Häfen niemals und im übrigen gebrochenen Verkehr kaum Gebrauch machen.

Anders liegen die Verhältnisse bei den sog. Platzgütern der Binnenschiffahrt. Die immer noch hohen Frachtvorsprünge, deren sich die „nassen“ Verkehre gegenüber den Benutzern des gebrochenen Verkehrs erfreuen, rechtfertigen an sich eine Obergrenze bei den Margentarifen der Binnenschiffahrt. Seit Erlaß der neuen Verkehrsgesetze und im Gefolge der Strukturkrise des Massengutverkehrs sieht sich aber die Binnenschiffahrt selbst im Verkehr von Wasserplatz zu Wasserplatz dem Wettbewerb der Deutschen Bundesbahn ausgesetzt. Die Folge ist eine ständige Schrumpfung der Frachtvorteile für Locogüter. Im übrigen hat die Tarifobergrenze des Margentarifsystems für die Binnenschiffahrt deshalb keine praktische Bedeutung, weil mehr als 80% ihrer gesamten Transporte zu Festpreischarakter tragenden langfristigen Kontraktfrachten abgewickelt werden.

Von den drei Verkehrsträgern verfügt allein die Eisenbahn in gewissen Bereichen über eine marktbeherrschende Stellung. Trotzdem ist für sie die Obergrenze des Margentarifsystems völlig uninteressant. Es ist insofern Müller-Hermann darin zuzustimmen, daß das Großunternehmen Eisenbahn den Margentarif nicht ebenso wirkungsvoll anwenden kann, wie der Güterkraftverkehr und die Binnenschiffahrt.¹⁸⁾ Ganz besonders gilt dies für den Fall, wenn jeder einzelne Unternehmer berechtigt und verpflichtet ist, seine Beförderungsentgelte innerhalb der genehmigten Bandbreite nach eigenem Ermessen festzusetzen und auszuhandeln. Die Schwierigkeiten sind so groß, daß die Eisenbahnen, soweit sie überhaupt von Margentarifen nennenswerten Gebrauch machen sollten, sich darauf beschränken werden, nur in bestimmten (und keineswegs zahlreichen) Fällen auf dem Wege über Sonderabmachungen mit ihren Frachtsätzen bis auf die Untergrenze herabzugehen. Eine Überschreitung der Richtpreise kommt für sie nicht in Frage. Das gilt allerdings nur vom Margentarifsystem. Dagegen ist z. B. der Einsatz der zeitlichen Ausgleichsstaffel durch die Eisenbahn durchaus denkbar. So empfahl der von der französischen Regierung ernannte Rueff-Armand-Ausschuß u. a. für die SNCF:

„Ermächtigung zu differenzierten — mithin auch vorübergehend erhöhten — Tarifen bei außergewöhnlichen Verkehrsverhältnissen, also Aufgabe der sog. Tarifgleichheit in der Zeit, bei Verkehrsspitzen oder dem Ausfall anderer Verkehrsträger infolge Frost, Hochwasser usw. (sogenannte Dépanage).“¹⁹⁾

Gegen den Einsatz dieser Staffel kann an sich kaum etwas eingewandt werden. Die Eisenbahn hatte beispielsweise während der letzten Niedrigwasser- und Frostperiode zwar einen erheblichen Mehrverkehr verzeichnen können, mußte dafür aber auch erhebliche Mehraufwendungen in Kauf nehmen.

Es ist durchaus kein Zufall, daß zwei Direktoren der Schweizerischen Bundesbahnen jede Überschreitung der Festpreise ablehnen, zugleich aber dafür plädieren, in Sonderfällen von diesen nach unten abzuweichen. Sie denken an Margentarife im engeren Sinn, die eine Kombination von Festtarifen mit Mindestpreisen darstellen. Nach Dirlwanger sollten die Verkehrsunternehmungen verpflichtet sein, Festtarife für alle Güter und Relationen zu veröffentlichen und bekanntzugeben, unter welchen Bedingungen und wie weit davon im

¹⁸⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen von Lau, C., Zwischenbilanz „Margentarife“, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 16. Jg. (1962), Nr. 72.

¹⁹⁾ Schuchmann, E., Das Verkehrswesen in Frankreich, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 71. Jg. (1961), S. 84.

Wettbewerb abgewichen werden kann.²⁰⁾ Fischer äußerte sich zum Problem der Margentarife aus der Sicht der Eisenbahnen wie folgt:

„Meines Erachtens entspricht es dem Allgemeininteresse in genügender Weise, wenn ein bindendes Angebot veröffentlichter Tarife jedermann zur Verfügung steht, d. h. von Tarifen, die weder in Zeiten von Spitzenverkehr noch gegenüber einem Verfrachter überschritten werden dürfen, der die Bahn nur benutzt, wenn ein Konkurrenzangebot fehlt... Es besteht aber meines Erachtens kein Grund mehr, Tarifabweichungen nach unten zu verhindern, um den Verfrachtern Gewähr zu geben, daß keiner ihrer Konkurrenten günstigere Transportbedingungen genießt. Diese Gleichheit der Transportbedingungen ist durch den Straßen-transport ohnehin verloren gegangen. Unter Wahrung des Grundsatzes gleicher Beförderungspreise bei gleichen Umständen sollte meines Erachtens den Bahnen freistehen, von den veröffentlichten Tarifen nach unten abzuweichen, sei es durch Ausnahmetarife, die nur unter bestimmten Voraussetzungen gelten oder auf dem Wege von Vereinbarungen.“²¹⁾

Da nach Kenntnis der Dinge keine westeuropäische Eisenbahn auch im Fall eines sehr starken und plötzlichen Anstiegs der Konjunktur selbst in den ihr verbliebenen Monopolreservaten an eine Überschreitung der Richtpreise denkt, können auch die beiden anderen Verkehrsträger von den Möglichkeiten der Obergrenze praktisch keinen Gebrauch machen. Damit erlangen aber die Richtpreise für die Margentarife eine entscheidende Bedeutung. Sie müssen so hoch angesetzt werden, daß sie den Verkehrsunternehmungen bei ihrer Preisbildung genügend Spielraum nach unten lassen. Das bedingt, daß der zu Richtpreisen abgewickelte Verkehr unter allen Umständen mit den durch ihn verursachten vollen Selbstkosten (ggf. einschließlich eines Gewinnzuschlages) und darüber hinaus mit einem Aufschlag für Preisabschläge an anderer Stelle belastet werden muß. Die vom Richtpreis gewährten Abschläge müssen, wenn sie die Vollkosten unterschreiten, ihren Ausgleich finden in einem Aufschlag auf die Vollkosten beim Absatz anderer Leistungen. Eine Gleichstellung von Richtpreis und Vollkosten wird nicht empfohlen; denn es kann nicht angenommen werden, daß der Bereich zwischen einem nur die Vollkosten deckenden veröffentlichten Richtpreis und einer angenommenen Tarifobergrenze so ausgiebig in Anspruch genommen werden kann, um die Mindererlöse aus den Tarifen, die die Vollkosten unterschreiten, auszugleichen.

Da der Rat dem Vorschlag der EWG-Kommission zur Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenfernverkehrs und der Binnenschiffahrt zweifellos zustimmen wird, dürfte kein Mitgliedsstaat auf die Festlegung der Obergrenze verzichten und statt dessen sich etwa auf die Anwendung der Richtpreise und der Untergrenze beschränken. Das verbietet sich schon deshalb, weil bis Ende 1965 in allen Mitgliedsstaaten die Spannen der Margentarife mindestens 10% und höchstens 30% betragen müssen. Bezieht man die Bandbreite lediglich auf die Richtpreise und Mindestpreise, so bedeutet eine Spanne von 10% oder 30% sehr viel mehr als im Fall der Anwendung von Mindest/Höchstpreisen. Angesichts der rein theoretischen Bedeutung der Obergrenze würde es aber dem vom Aktionsprogramm verfolgten Ziel der stärkeren Heranführung des Verkehrs an die Marktwirtschaft ebenso sehr wie dem Eigeninteresse der Verkehrsträger widersprechen, die Obergrenze unverhältnismäßig hoch anzusetzen. Es spricht sehr viel dafür, grund-

²⁰⁾ Dirlwanger, H., Von Festtarifen zu Margentarifen, in: Internationale Transportzeitschrift, 24. Jg. (1962), Nr. 32, 35, 36, 38, 40, 41, 42.

²¹⁾ Fischer, W., Die Preispolitik der Eisenbahnen unter dem Einfluß der Konkurrenz, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 17. Jg. (1962), S. 113.

sätzlich für die Obergrenze nur den gleichen Abstand vom Richtpreis zuzulassen wie bei der Untergrenze. Nur in diesem Fall kommt die Untergrenze überhaupt zum Tragen.

3. Die Funktion der Untergrenze

Es besteht weitgehende Einigkeit darüber, daß es nicht richtig ist, für die Bestimmung der Untergrenze nur von der Deckung der Grenzkosten auszugehen. Selbst Oort²²⁾ hält besonders im Hinblick auf das Ziel der Kostendeckung („Rentabilitätsfordernis“) Zuschläge (péages) für notwendig. Da sich das in Frankreich propagierte System der gleichen Zuschläge für alle Verkehrsträger nicht verwirklichen läßt,²³⁾ muß nach anderen Lösungen gesucht werden. Über die Höhe der Zuschläge können Angaben erst nach Einblick in die Kostenstruktur der Verkehrsunternehmungen gemacht werden.

Die Untergrenze soll zunächst dafür sorgen, daß keine Leistungen zu Preisen ausgeführt werden, die nicht mindestens die Grenzkosten decken. Grenzkosten entstehen bei der Erstellung einer zusätzlichen Leistung. Und zwar umfassen sie den Kostenzuwachs, um den die bisherigen Gesamtkosten überschritten werden. Bei der Ermittlung der Grenzkosten wird von einer bestimmten Kapazität und Transportmenge ausgegangen. Die Grenzkosten werden nach Kostenstellen gegliedert erfaßt. Die Bildung und Gliederung der Kostenstellen wird auf die für eine Tarifierung vorzusehenden Leistungsgruppen auszurichten sein.

Je feingliedriger und umfassender die auf die Ermittlung bestimmter Leistungsgruppen ausgerichteten Kostenstellen aufgebaut werden, desto zuverlässiger ist die Feststellung der Untergrenze. Am einfachsten ist die Ermittlung der Grenzkosten bei solchen Betrieben, die nur eine oder ganz wenige Kostenstellen haben. Sobald jedoch an der Erstellung von Betriebsleistungen mehrere Kostenstellen beteiligt sind, ergeben sich unterschiedliche Strukturen in den Kostenstellen, was zwangsläufig auch zu unterschiedlichen Kostenuntergrenzen führt. Z. B. bestehen Kostenunterschiede in der Binnenschifffahrt bei Schubschiff, Schleppschiff, Selbstfahrer, bei der Eisenbahn im Dampf-, Diesel- oder Elektrobetrieb. Man muß bemüht bleiben, die Grenzkosten auch zwischen den Verkehrsträgern möglichst weitgehend vergleichbar zu stellen. Hierbei ergeben sich z. Z. noch erhebliche Schwierigkeiten. So gehen beispielsweise bei der mit entsprechenden Abgaben belasteten Binnenschifffahrt und im Kraftverkehr die Wegebenutzungsgebühren in Gestalt von Abgaben oder Steuern in die Grenzkosten-Rechnung ein, während bei den Eisenbahnen der Fahrbahnkörper zum Fixkostenblock gehört. Es wird Aufgabe der obersten Verkehrsbehörde sein, für die einheitliche Ermittlung der Grenzkosten und der außermarginalen Kosten Richtlinien zu erlassen.

Die Feststellung der Grenzkosten im einzelnen wird zweckmäßigerweise durch Repräsentativerhebungen bei mehreren gut geleiteten — allerdings nicht nur den besten — Verkehrsunternehmungen vorgenommen, deren Betriebsumfang, Leistungsfähigkeit, Betriebserfahrung und Beschäftigungslage für einen zuverlässigen Kostennachweis bürgen.²⁴⁾ Bei den

²²⁾ Oort, C. J., *Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft*, Rotterdam 1961, S. 83.

²³⁾ Vgl. Löw, A., *Die Transportkosten und die Koordinierung der Verkehrsträger. Die Theorie von der Gleichheit der Tarifzuschläge* (= Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Heft 6), Düsseldorf 1959.

²⁴⁾ Bei dieser Gelegenheit muß darauf hingewiesen werden, daß die in Ziffer 106 des Aktionsprogrammes enthaltene Forderung, die Selbstkostenermittlung auf Unternehmungen abzustellen, „die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten am besten geführt sind und ihre Produktionskapazität voll nutzen“, zwar ideal, aber unrealistisch ist.

Eisenbahnen jedoch scheidet die Überlegung nach Repräsentativ-Unternehmungen zur Ermittlung der Kosten aus, denn die Eisenbahnen stellen in allen Ländern ein einziges Großunternehmen dar. Soweit es nebenher noch andere Eisenbahnen mit jedoch nur begrenzt regionaler Bedeutung gibt, ergeben sich ebenfalls keine Schwierigkeiten, da sie nicht miteinander in Konkurrenz stehen. Es wird zu prüfen sein, ob bzw. inwieweit die Ergebnisse der Kosten- und Leistungserhebung im Güterverkehr aus dem Jahre 1959 bereits Unterlagen für die anzustellenden Kostenuntersuchungen bieten.

Zu den festgestellten Grenzkosten muß für jede Kostenstelle ein Fixkostenanteil zugeschlagen werden, damit eine Gesamtkostendeckung erreicht wird. Dieser Zuschlag kann nicht nach rohen Maßstäben festgesetzt werden. Vielmehr muß bei jeder Kostenstelle untersucht werden, welche besonderen Verhältnisse — wie beispielsweise solche marktwirtschaftlicher, geographischer, physikalischer und technischer Art — eine unterschiedliche Festsetzung der Zuschläge rechtfertigen. Es ist nicht erforderlich, daß jede Kostenstelle in sich ihre vollen Kosten trägt. Es ist durchaus zulässig, daß bei der Bemessung der Zuschläge im Einzelfall Staffelmessungen (z. B. Intensitätsstaffel, Paarigkeitsstaffel, zeitliche Ausgleichsstaffel, Fahrwegstaffel) Berücksichtigung finden können, wenn nur die Erlöse eine Gesamtkostendeckung herbeiführen. Die Verfasser sind sich darüber klar, daß eine Anlastung der fixen Kosten ohne eine Schlüsselung nicht möglich ist. Sie vertreten aber die Ansicht, daß unbedingt versucht werden muß, die Schlüsselung auf empirischer Grundlage zu verfeinern. Das gilt insbesondere auch für die unechten Gemeinkosten²⁵⁾, bei denen bisher noch oft aus Gründen der Bequemlichkeit auf eine direkte Erfassung verzichtet wird. Auf solche Weise soll versucht werden, den Fixkostenblock zu entlasten. Es ist denkbar, daß in bestimmten Fällen auf den generell festgelegten Zuschlag zur Deckung der außermarginalen Kosten verzichtet wird.

Auch die EWG-Kommission sieht die Notwendigkeit, den Verkehrsunternehmungen in gewissen Fällen gestatten zu müssen, Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte außerhalb der Tarifmargen abschließen zu können.²⁶⁾ Derartige Sondervereinbarungen sind insbesondere bei einer langfristigen vertraglichen Bindung eines Verkehrsunternehmers an einen bestimmten Verloader relevant. Eine im Rahmen des sog. Vertragsverkehrs erfolgende Leistungserstellung führt in der Regel zu einer günstigen Kostengestaltung infolge einer regelmäßigen und über einen längeren Zeitraum hinweg voraussehbaren Kapazitäts- und Zeitzunutzung.

Die notwendige Anpassung an die sich dauernd ändernden Kosten- und Preisabhängigkeiten heischt ein immerwährendes Abwägen und Korrigieren, auch um den öffentlichen Stellen jederzeit einen zuverlässigen Einblick in das Kosten- und Preisgefüge zu vermitteln. Eine stete Anpassung der Kapazitäten in Hinsicht auf Transportmenge und Preishöhe durch die Unternehmungen ist zwecks Abschwächung des Wettbewerbsdruckes geboten. Auf solche Weise wird zugleich der vielfach befürchteten Tendenz des Absinkens der Preise auf die untersten Grenzen der Margen entgegengewirkt. Über die Enge oder die Breite der Margen wird man erst endgültig urteilen und entscheiden können, wenn nach längerer Zeit genügend Erfahrungstatsachen vorliegen.

²⁵⁾ Vgl. Riebel, P., *Das Rechnen mit Einzelkosten und Deckungsbeiträgen*, in: *Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung*, NF 1959, S. 216.

²⁶⁾ Vgl. Ziffer 102 Abs. 3 des Aktionsprogrammes und Art. 8 des Vorschlages für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt, Brüssel, 10. 5. 1963.

II. Besondere Probleme des Margentarifsystems

1. Die Initiative zur Einführung von Mindest/Höchsttarifen (das Initiativrecht)

Seit Erlass der Verkehrsänderungsgesetze vom 1. August 1961 sind die Beförderungsentgelte der Eisenbahnen, des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen und der Binnenschiffahrt Festtarife oder Mindest/Höchsttarife. Die Initiative zur Einführung von Mindest/Höchstpreisen liegt bei den Verkehrsträgern. Ihre Tarifbildungsgremien bestimmen auch den Umfang der Marge, d. h. den Abstand zwischen den Mindestpreisen und den Höchstpreisen. Wie die Festpreise treten auch die Margentarife erst nach ihrer behördlichen Genehmigung in Kraft.

Ähnliche Bestimmungen finden sich im Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik vom 23. Mai 1962. Nach Ziffer 108 müssen die Margentarife durch die behördlichen Stellen genehmigt werden. Das Verkehrsgewerbe wird befugt sein, die Tarife vorzuschlagen.

Die Eisenbahnen werden ihre Margentarife selbst aufstellen und anschließend den zuständigen öffentlichen Stellen zur Genehmigung vorlegen (Ziffer 109). Für den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt sollten Tarifkommissionen aus Vertretern des Gewerbes gebildet werden, die die Margentarife aufzustellen und den zuständigen öffentlichen Stellen zur Genehmigung vorzulegen hätten (Ziffer 110).

Wir glauben der Auffassung entgegenzutreten zu müssen, daß der Bundesminister für Verkehr oder der Bundesminister für Wirtschaft berechtigt oder gar verpflichtet sind, die Anwendung von Margentarifen zu erzwingen, falls die Verkehrsträger von dieser Tarifform keinen Gebrauch machen sollten. Unserer Meinung nach gestatten die Verkehrsänderungsgesetze eine solche Auslegung nicht. Anderer Meinung ist Hamm, der mit der verladenden Wirtschaft beunruhigt darüber ist, daß bislang kein einziger Festtarif durch einen Mindest/Höchstpreis ersetzt wurde. Bereits im Februar 1962 äußerte sich Hamm wie folgt:

„Sollte die Absicht des Gesetzgebers, einen beschränkten Preiswettbewerb im Güterverkehr einzuführen, durch die Wahlmöglichkeit zwischen festen und innerhalb bestimmter Grenzen beweglichen Preisen (Margenpreisen), auf unüberwindlichen Widerstand stoßen, dann sollte der Gesetzgeber nicht zögern, die Festpreise und deren staatlichen Schutz nach einer gewissen Übergangszeit aufzuheben.“²⁷⁾

Der Stückgutverkehr und die 5-t-Nebenklassentransporte sind für die Anwendung von Mindest/Höchstpreisen denkbar ungeeignet. Aus diesem Grunde verzichtete auch die EWG-Kommission in ihrem Aktionsprogramm darauf, das Margentarifsystem für kleine Sendungen von bis zu 5 t verbindlich vorzuschreiben (Ziffer 105). Nichtsdestoweniger forderte der Verladerausschuß bei der Tarifkommission für den Güterfernverkehr Margentarife auch für Stückgut und 5-t-Sendungen auf der Straße. Er fand dabei beim Bundesminister für Wirtschaft Unterstützung. Die Beschlüsse der Tarifkommission bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Er entscheidet im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.²⁸⁾ Die Schwierigkeiten bei der Herbeiführung des Einvernehmens zwischen Bundesverkehrs- und Bundeswirtschaftsministerium sowie die langen Verhandlungen mit dem Verladerausschuß führten bei einer Reihe von Tarifanträgen des Straßen-

²⁷⁾ Hamm, W., Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, a. a. O.

²⁸⁾ Auch die Beschlüsse der Frachtausschüsse der Binnenschiffahrt kann der Bundesminister für Verkehr nur unter Zustimmung des Bundesministers für Wirtschaft genehmigen.

fernverkehrs zu einer wesentlichen Verzögerung. Darauf ist es nach Heimes zurückzuführen, daß die durch das Gesetz angestrebte Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens keineswegs erreicht werden konnte. „Ganz im Gegenteil muß festgestellt werden, daß es schwieriger als früher erscheint, dem Gewerbe gerecht vorkommende Tarifanträge in die Praxis umzusetzen.“²⁹⁾ Wenn es wahr sein sollte, das Bundeswirtschaftsministerium habe die Tarifkommission für den Güterfernverkehr wissen lassen, daß der Genehmigung nichts im Wege stehe, falls statt der für Stückgut und 5-t-Sendungen beantragten Festtarife Margentarife vorgesehen würden,³⁰⁾ so muß dies bedauert werden. Unserer Meinung nach liegt die Entscheidung darüber, welche der beiden Tarifformen angewandt werden soll, ausschließlich bei den Verkehrsträgern. Die Verkehrsänderungsgesetze räumen weder dem Bundesminister für Verkehr noch dem Bundesminister für Wirtschaft ein Initiativrecht zur Einführung von Mindest/Höchsttarifen ein.

2. Mindest/Höchsttarife als Verkehrsträgertarife oder als Verkehrsunternehmenstarife?

Es ist von entscheidender Bedeutung, ob im privaten Verkehrsgewerbe jede einzelne Unternehmung berechtigt ist, innerhalb der festgesetzten Bandbreite seine Beförderungspreise selbst festzusetzen (Verkehrsunternehmenstarife), oder ob sich die Frachtausschüsse der Binnenschiffahrt und die Tarifkommissionen für den Güterkraftverkehr das Recht vorbehalten, im Rahmen der genehmigten Marge für sämtliche Unternehmungen ihres Verkehrszweiges verbindliche Beförderungspreise zu bestimmen. Im letzteren Fall würde es sich bei den Margentarifen nicht nur der Eisenbahn, sondern auch des Güterkraftverkehrs und der Binnenschiffahrt um Verkehrsträgertarife handeln.

Der deutsche Gesetzgeber hat sich zu dieser Frage nicht geäußert. Hamm, der nach unserer Auffassung die Anwendungsmöglichkeiten der Margentarife überschätzt, ist allerdings der Meinung, daß nach dem Willen des Gesetzgebers ein begrenzter Preiswettbewerb im Verkehr nicht nur zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen, sondern auch zwischen Unternehmungen des gleichen Verkehrszweiges — wenn auch unter staatlicher Aufsicht — ermöglicht werden soll. „Zugleich soll die Preisbildung weitgehend den Marktparteien überlassen werden.“³¹⁾ Auch die verladende Wirtschaft fordert, daß das private Verkehrsgewerbe die Mindest/Höchstpreise ausschließlich in der Form von Unternehmenstarifen anwendet. Es besteht kein Zweifel darüber, daß nach Meinung der EWG-Kommission Margentarife als Verkehrsunternehmenstarife am besten den Erfordernissen der gemeinsamen Verkehrspolitik gerecht werden. Allerdings glauben wir, aus den Ziffern 94 und 102 des Aktionsprogramms den Schluß ziehen zu dürfen, daß den Mitgliedsstaaten nicht verwehrt ist, Margentarife auch als Verkehrsträgertarife zuzulassen.

Im Schienenverkehr gibt es normalerweise nur *einen* Anbieter. Die Eisenbahnen sind im Vergleich zu dem privaten Verkehrsgewerbe einem internen Wettbewerb nicht ausgesetzt. Die Margentarife der Eisenbahnen sind praktisch Verkehrsträgertarife. Bemerkenswerterweise würden es die Eisenbahnen begrüßen, wenn die Mindest/Höchstpreise ihrer Konkurrenten auch den Charakter von Verkehrsträgertarifen trügen. Ist es dagegen Sache jedes

²⁹⁾ Heimes, A., Die tarifpolitische Situation . . ., a. a. O., S. 116.

³⁰⁾ Hamm, W., Umständliche Tarifaufsicht im Verkehr, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 6. 2. 1963.

³¹⁾ Hamm, W., Umständliche Tarifaufsicht im Verkehr, a. a. O.

einzelnen Unternehmens des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt, seine Preise innerhalb der Bandbreite der Margenttarife auszuhandeln, so fühlen sich die Eisenbahnen im Wettbewerb beeinträchtigt. Sie befürchten, daß sich die Beförderungsentgelte des privaten Verkehrsgewerbes in diesem Fall sehr bald auf der Untergrenze der Margenttarife bewegen werden. Der ruinöse Wettbewerb innerhalb von Straßenfernverkehr und Binnenschifffahrt würde sich auch auf die Eisenbahnen ungünstig auswirken. Die Eisenbahnen sind auch deshalb gegen Unternehmenstarife im privaten Verkehrsgewerbe, weil hierdurch der Marktüberblick verlorenginge.

Gelangen im privaten Verkehrsgewerbe Margenttarife als Unternehmenstarife zur Anwendung, so unterliegen die Unternehmungen des Güterkraftverkehrs und der Binnenschifffahrt einem doppelten Wettbewerb, und zwar einmal dem Wettbewerb zwischen den Verkehrszweigen und zum anderen der Konkurrenz innerhalb ihres Verkehrszweiges. Wegen der starken Zersplitterung des Angebots ist in diesem Fall damit zu rechnen, daß die Beförderungsentgelte sich alsbald auf die Untergrenze der Margenttarife einspielen werden.

Es ist daher kein Zufall, daß die Tarifkommission für den gewerblichen Straßenfernverkehr bei ihrem ersten als Unternehmenstarif erstellten und beantragten Margenttarif für Baustoffe den Abstand der Mindestpreise von den Richtpreisen auf nur 5 % festgelegt hat.³²⁾ Verkehrsunternehmenstarife verändern die betriebliche Struktur der Binnenschifffahrt und des Güterkraftverkehrs in Gestalt einer allmählichen Verdrängung zahlreicher kleiner Betriebe aus dem Markt. Die Bundesregierung möchte aber eine starke betriebliche Konzentration in diesen beiden Verkehrszweigen vermeiden. Nach den Verkehrsänderungsgesetzen entscheidet das private Verkehrsgewerbe selbst darüber, ob Margenttarife als Verkehrsträger tarife oder als Verkehrsunternehmenstarife zur Anwendung gelangen. Wie *Jürgensen* und *Hamm* mit Recht hervorgehoben haben, sind die in den ursprünglichen Gesetzentwürfen enthaltenen Ansätze zur Margenttarifizierung stark reduziert worden.³³⁾ Insbesondere wurden hierdurch die Möglichkeiten zum Einsatz von Unternehmenstarifen erheblich eingeschränkt. Bei der Festsetzung von Mindest/Höchstentgelten sind unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrungünstig gelegener Gebiete zu verhindern. Diese Bestimmung gilt für alle Verkehrsträger. Die Entgelte des Güterfernverkehrs und der Binnenschifffahrt sollen darüber hinaus den wirtschaftlichen Verhältnissen der Beförderungsunternehmen Rechnung tragen.

Die Klauseln zugunsten der Landwirtschaft, des Mittelstandes und der wirtschaftsexensiven und verkehrungünstig gelegenen Gebiete ebenso wie die Schutzbestimmungen zugunsten der kleinen und mittleren Betriebe des privaten Verkehrsgewerbes erzwingen eine sehr geringe Bandbreite der Mindest/Höchsttarife, es sei denn, Güterkraftverkehr und Binnenschifffahrt erstellten ihre Margenttarife als Verkehrsträger tarife. Man würde die einzelnen Beförderungsunternehmen überfordern, wenn sie sicherzustellen hätten, daß die von ihnen innerhalb großzügig bemessener Spannen für jede Beförderungsleistung selbst festgesetzten Entgelte stets den genannten Bestimmungen der Verkehrsgesetze auch entsprechen. Wegen der Erfordernisse der allgemeinen Wirtschaftspolitik, insbesondere der Regio-

³²⁾ Eine Untergrenze von nur 5 % hat allerdings den Nachteil, daß die tatsächlichen Entgelte zwangsläufig auf die Mindestpreise herabsinken.

³³⁾ *Jürgensen, H.*, Grundsätze und Leitlinien einer gemeinsamen Verkehrspolitik, in: *Schiene und Straße 1961*, S. 55 ff.; *Hamm, W.*, Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, a.a.O.

nal- und Agrarpolitik, sind auch bei dem Mindest/Höchstpreissystem des Aktionsprogramms (Ziffer 94 und 102) stets engere Margenttarife als die hoheitlich festgelegten notwendig, wenn die Mindest/Höchstpreise nicht jedem Verkehrszweig als Ganzes, sondern jedem einzelnen Anbieter des privaten Verkehrsgewerbes eigenes preispolitisches Verhalten ermöglichen sollen.

Nach *Jürgensen* liegt der Sinn der Margenttarife in der Möglichkeit, die Transportpreise der einzelnen Betriebe an ihre unterschiedlichen Kosten anzupassen.³⁴⁾ Sollen die Margenttarife diese Aufgabe erfüllen, so hat dies Unternehmenstarife und sehr niedrige Untergrenzen zur zwingenden Voraussetzung. Mindestpreise, welche die Basispreise höchstens um 15 % unterschreiten dürfen, reichen in diesem Fall nicht aus. Es müßte vielmehr, wie *Kapteyn* es 1961 in seinem 2. Bericht empfohlen hat, aus den Kosten für jede einzelne Unternehmung eine Preisuntergrenze errechnet werden, die in keinem Fall unterschritten werden darf.³⁵⁾ Die Realisierung dieses Vorschlages scheidet allerdings an der Schwierigkeit, die Einhaltung dieser vielen Untergrenzen sicherzustellen.

Die Selbstkosten der Leistungserstellung im Verkehr streuen sehr weit. Im Güterkraftverkehr z. B. sorgen dafür die Unterschiede in den erzielten Jahreskilometerleistungen und die unterschiedlichen Anteile der Leerfahrten. Aber selbst im Fall gleicher Leistungen und gleicher Betriebsstruktur weichen die Kosten der einzelnen Unternehmer beträchtlich voneinander ab. Nach den Feststellungen des Präsidenten der niederländischen Kommission für Transportgenehmigungen *van Anandel* unterschreiten im niederländischen Kraftverkehr die Selbstkosten eines tüchtigen Unternehmers diejenigen eines eben noch den Mindestnormen der Genehmigungsbehörde entsprechenden Unternehmers bei gleichen Transportvoraussetzungen um 25 %.³⁶⁾ Folgt man nun *Jürgensen*, so wäre von Tarifen im gewerblichen Straßenfernverkehr keine Rede mehr. Die praktische Überführung des Straßenfernverkehrs in den vollkommenen Wettbewerb würde die Basisfunktion des Verkehrs in Frage stellen. Das Prinzip der regionalen Tarifgleichheit mit all seinen Vorteilen für den Güterkraftverkehr würde fortan im Straßenfernverkehr nicht länger gelten. Seine Unternehmer würden ihre Beförderungsentgelte in den verkehrstarken Relationen erheblich senken. Unter diesen Umständen bliebe gar nichts anderes übrig, als auch den Eisenbahnen zu gestatten, die Tarifgleichheit im Raum *völlig* aufzugeben. Die Folgen für die wirtschaftsexensiven und verkehrungünstig gelegenen Gebiete wären unübersehbar. So sehr wir die Anwendung einer Intensitätsstaffel befürworten, so können wir doch nicht für eine völlig kostengerechte Gestaltung dieser Staffel plädieren.

Es soll nunmehr am Beispiel der Binnenschifffahrt geprüft werden, welche der beiden Formen der Mindest/Höchsttarife — Verkehrsträger tarife oder Verkehrsunternehmenstarife — den Erfordernissen des privaten Verkehrsgewerbes am besten gerecht werden.

Im Aktionsprogramm wird darauf hingewiesen, daß, was den Binnenverkehr anbelangt, die Beförderungen der Binnenschifffahrt in drei Mitgliedsstaaten praktisch zu Festfrachten und nach dem *Tour-de-rôle*-Verfahren ausgeführt werden. Die in der Bundesrepublik bestehenden Mitbeschäftigungsverträge zwischen Reedereien und Partikulieren führen zu gleichen Ergebnissen. „In ihrer derzeitigen Form schließen diese Regelungen die Preis-

³⁴⁾ Vgl.: Umstrittene Margenttarife, in: *Deutsche Verkehrs-Zeitung* v. 17. 2. 1962, Nr. 21, S. 2.

³⁵⁾ Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Von *Paul J. Kapteyn*. 11. Dezember 1961 (Ziffer 208 und 209).

³⁶⁾ *van Anandel, J.*, Freiheit und Transportlage, in: *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, 13. Jg. (1961), S. 115.

freiheit aus und lassen die Einführung von Margentarien nicht zu" (Ziffer 131). Dem kann nur teilweise zugestimmt werden. Das Tour-de-rôle-Verfahren und die Beschäftigungsverträge verhindern lediglich den Einsatz des Margentariensystems in der Form von Unternehmenstarifen. So werden von der französischen und der niederländischen Binnenschifffahrt im nationalen Verkehr trotz des Tour-de-rôle-Verfahrens seit langem Mindest/Höchstpreise als Verkehrsträgerstarife angewandt.

In Frankreich werden im nationalen Verkehr mit Binnenschiffen für die Einzelbeförderungen vom Nationalen Schiffsamt Basisfrachten aufgestellt und dem Verkehrsminister zur Genehmigung vorgelegt. Sie wurden seit 1946 wiederholt erhöht. Die tatsächlichen Beförderungsentgelte dürfen die Basisfrachten um die gleichen Prozentsätze über- und unterschreiten. Die Entscheidung hierüber liegt aber bei den Frachenausschüssen. Sie bestimmen auf die Dauer von höchstens drei Monaten mit Verlängerungsmöglichkeit die für alle Schiffsunternehmungen verbindlichen Beförderungsentgelte. Dabei hat der Direktor des Nationalen Schiffsamtes ein Vetorecht. Das Margenpreissystem wird somit in Frankreich von den Frachenausschüssen angewandt. Ihre Aufgabe ist es, Beschlüsse über das Preisverhalten ihrer Mitglieder zu fassen. Für die einzelnen Unternehmer dieses Verkehrszweiges gilt jedoch ein Festpreissystem.

Im nationalen Verkehr der niederländischen Binnenschifffahrt gibt es Börsen. Dabei handelt es sich allerdings nicht um echte Börsen im preistheoretischen Sinn. Es herrscht Tour-de-rôle-Zwang. Die Frachten werden innerhalb einer staatlich festgelegten Marge von 85 bis 130 durch Frachtkommissionen fast immer als Festfrachten festgesetzt. Auch für die internationalen Binnenschifftransporte, die in Frankreich ihren Anfang nehmen (Ausfuhrverkehr), werden die Beförderungsentgelte auf einer öffentlichen Frachtenbörse festgelegt, deren Tagesnotierungen veröffentlicht werden und obligatorisch sind. Auch hier handelt es sich um Verkehrsträgerstarife.

In ihrem Aktionsprogramm schlägt die Kommission vor, unverzüglich Untersuchungen darüber einzuleiten, welche Maßnahmen zur Lockerung des Tour-de-rôle-Systems sowie der Verkehrsteilung zwischen Reedern und Partikulieren getroffen werden können, um die Vorteile dieser Systeme mit der vom Margentariensystem erwarteten größeren Preisfreiheit in Einklang zu bringen (Ziffer 131). Die ersten gemeinsamen Maßnahmen sollten ab 1965 erlassen werden mit dem Ziel, die integrale Anwendung der Margentarien auf die Binnenschifffahrt bis Ende 1969 schrittweise sicherzustellen. In dem Vorschlag der EWG-Kommission für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentariensystems ist allerdings vorgesehen, daß die Margentarifierung zum gleichen Datum, nämlich am 1. Januar 1965, für alle drei Verkehrszweige für den gesamten Verkehr innerhalb der Gemeinschaft, also den Verkehr innerhalb und zwischen den Mitgliedsstaaten, in Kraft tritt. Die deutsche Binnenschifffahrt kann dieser Abweichung von den Empfehlungen des Aktionsprogrammes durchaus zustimmen, vorausgesetzt allerdings, daß man ihr gestattet, die Margentarien in der Form von Verkehrsträgerstarifen anzuwenden.

Die Union der Industrie der Europäischen Gemeinschaft fordert die restlose Aufhebung des Prinzips der Tour-de-rôle. Wir sind gegen eine Lockerung der Verkehrsteilung zwischen Reedern und Partikulieren, es sei denn, die Partikuliere entwickeln sich zu echten Reedereien. Darüber hinaus vertreten wir die Auffassung, daß die deutschen Beschäftigungsverträge der sofortigen Anwendung des Margentariensystems in keiner Weise entgegenstehen, wenn die Frachtsätze innerhalb der Marge nicht von den Unternehmungen, sondern von

den Frachenausschüssen festgelegt werden. Schließlich glauben wir, daß die deutsche Binnenschifffahrt wegen des ständig wachsenden Wettbewerbs der Deutschen Bundesbahn allen Anlaß hat, vom Instrument der Margentarien — allerdings in der Form von Verkehrsträgerstarifen — Gebrauch zu machen.

Die Verkehrsänderungsgesetze geben der Deutschen Bundesbahn die Möglichkeit, bereits mit dem Mittel der Tariffdifferenzierung über Festpreise in voller Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen der Wettbewerbsordnung ihre ganze wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nach kommerziellen Gesichtspunkten auszuspielen.³⁷⁾ Alfons Schmitt hat darauf hingewiesen, daß im Fall einer kostenlogischen Preisstrategie der Eisenbahn für die Binnenschifffahrt die Gefahr auftaucht, daß der gesamte Gewerbezweig, zumindest aber beträchtliche Teile von ihm, unter einen recht fühlbaren Druck geraten. „Je wettbewerbsgerechter die Tarife, um so gefährdeter die Marktstellung der Binnenschifffahrt. Das Maß ihrer Gefährdung wäre kaum sicher vorzuschätzen.“³⁸⁾ Das heutige Festpreissystem der deutschen Binnenschifffahrt weist zweifellos ernste Mängel auf. Ihm lagen von Anfang an Durchschnittpreise zugrunde. Dabei ging man bisweilen, wie z. B. in der Tankschifffahrt, nicht von den Kosten des 1000-t- oder 1300-t-Motorkahns, sondern von denjenigen eines Kahns mittlerer Tragfähigkeit aus. Es wurde auch die Zahl der Lade- und Löschtage meist zu reichlich bemessen. Das war so lange möglich, wie die Deutsche Bundesbahn darauf verzichtete, allgemein, insbesondere im Kohlen-, Mineralöl- und Getreideverkehr, von der großen Mengenstaffel, den Regelmäßigkeitsprämien und den Mengen- und Treuerabatten vollen Gebrauch zu machen. Nun muß sich die Binnenschifffahrt gegen die Konkurrenz von außen zur Wehr setzen, und das verlangt notgedrungen ein völliges Umdenken. Unter dem Schutz zu hoher Festpreise war der Zwang, zu rationelleren Betriebs- und Organisationsformen in der Schifffahrt überzugehen, nicht so stark, daß alle Möglichkeiten, die Kosten zu senken, energisch genutzt worden wären.

„Das schwerfällige Frachtenbildungsverfahren, dessen sich die Binnenschifffahrt bedienen muß, macht schnelle Preismanöver unmöglich, sofern auf die Anwendung von Margentarien verzichtet wird. Die Bundesbahn kann Entschlüsse über die Einführung neuer oder die Änderung bestehender Ausnahmetarife ganz kurzfristig fassen und braucht dazu nicht wie die Binnenschifffahrt das Votum eines Frachenausschusses und eines beratenden Gremiums ihrer Kunden abzuwarten — ganz abgesehen von dem sich anschließenden Genehmigungsverfahren durch die Bundesministerien für Wirtschaft und für Verkehr.“³⁹⁾

Es ist Hamm darin zuzustimmen, daß die Einführung von Margentarien der Binnenschifffahrt eine Möglichkeit gibt, mit ihrem Hauptkonkurrenten, der Bundesbahn, wieder gleichzuziehen. Ebenso ist es richtig, daß hierfür nur Mindest/Höchsttarife mit einer großen Bandbreite geeignet sind. Nach Hamm wurde von einem Preisspielraum bis zu 30 % nach unten, gerechnet von den derzeit geltenden Festfrachten, gesprochen.

Bei den von Hamm vorgeschlagenen Mindest/Höchstpreisen handelt es sich allerdings um Unternehmenstarife. Er glaubte sich der Zustimmung maßgeblicher Reedereien sicher, gab

³⁷⁾ Zwecks Wahrung des Besitzstandes der Binnenschifffahrt hat allerdings bisher der Bundesverkehrsminister manchem in jeder Beziehung kostengerechten Tarifantrag der Bundesbahn ganz oder teilweise seine Zustimmung versagt.

³⁸⁾ Schmitt, A., Gutachten über die Entwicklung der Beförderungsentgelte, der Beförderungskosten und des allgemeinen Preisniveaus in der Bundesrepublik Deutschland, Bielefeld 1960, S. 129.

³⁹⁾ Hamm, W., Für bewegliche Binnenschifffahrtsfrachten, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 26. 9. 1961.

aber zu, daß sich hiergegen jene wenden würden, die befürchten, im Wettbewerb nicht Schritt halten zu können.

Nach unseren Feststellungen irrte sich *Hamm* mit seiner Behauptung, die Binnenschifffahrt hätte die Absicht, Margentarife als Unternehmenstarife anzuwenden. Hiervon zeugt die am 26. Januar 1962 von *Geile* abgegebene Stellungnahme zu einem Entwurf des Beyer-Ausschusses über das Problem der Mindest/Höchsttarife. Ein Mindest/Höchstpreissystem, das jeder einzelnen Unternehmung innerhalb der festgesetzten Tarifmarge das Recht zur völlig freien Preisbildung gibt, wird nach *Geile* von der deutschen Binnenschifffahrt entschieden abgelehnt.

3. Die Bedeutung der Kartelle des privaten Verkehrsgewerbes für das Margentarifsystem

Bei der Anwendung des Margentarifsystems sind die Bestimmungen des Kartellgesetzes zu beachten. Gemäß § 99 Absatz 1 findet das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 auf Verträge, Beschlüsse und Empfehlungen von Verkehrsunternehmungen keine Anwendung, „wenn und soweit die auf diesen Verträgen, Beschlüssen und Empfehlungen beruhenden Entgelte oder Bedingungen durch Gesetz oder Rechtsverordnung oder aufgrund eines Gesetzes oder einer Rechtsverordnung festgesetzt oder genehmigt werden.“ Das Bundeskartellamt nahm in seinem Tätigkeitsbericht für das Jahr 1961 wie folgt zu den Margentarifen Stellung:

„Sollten künftig Höchst/Mindestentgelte festgesetzt werden, so wären Vereinbarungen der Verkehrsträger über Entgelte innerhalb der Margen oder entsprechende Empfehlungen nach § 99 Absatz 1 nicht vom GWB freigestellt. Als ‚festgesetzt‘ oder genehmigt sind Entgelte nur anzusehen, wenn für eine individuelle Preisbildung kein Raum gegeben ist. Dies trifft bei Höchst/Mindestentgelten nicht zu.“

Bestimmen die einzelnen Unternehmungen der Binnenschifffahrt und des Straßenfernverkehrs innerhalb der Marge über die im Einzelfall geltenden Beförderungspreise, so verstoßen sie in der Tat gegen zwingende Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, wenn sie sich nach Ersetzung von Festpreisen durch Mindest/Höchstpreise darüber verabreden, in welchem Umfang die Marge in Anspruch genommen werden soll. Unter dieses Verbot fielen auch entsprechende Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen der Unternehmer.

Den Ausführungen des Bundeskartellamtes kann nicht widersprochen werden. Nur darf nicht übersehen werden, daß sich die Stellungnahme des Bundeskartellamtes ausschließlich auf Mindest/Höchstpreise in der Form von Unternehmenstarifen bezieht. Bei den Verkehrsträgerartarien liegen die Verhältnisse anders, was am Beispiel der Binnenschifffahrt gezeigt werden soll.

Bei den Frachtenausschüssen der Binnenschifffahrt handelt es sich weder um private Kartelle noch um Zwangskartelle. Letztere sind in der Bundesrepublik nach Artikel 9 des Grundgesetzes ohnehin unzulässig.⁴⁰⁾ Nach § 25 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr üben die Mitglieder der Frachtenausschüsse ihr Amt nicht als Interessenvertreter von Berufsgruppen, sondern aufgrund eigener Verantwortung aus. Sie sind ehren-

⁴⁰⁾ v. *Mangold-Klein*, Das Bonner Grundgesetz, 2. Aufl. 1958, Artikel 9, Anmerkung III 8.

amtlich tätig. Die Frachtenausschüsse sind durch Rechtsverordnung errichtet worden. Sie unterliegen der Staatsaufsicht. Ihre Mitglieder werden durch die Aufsichtsbehörde berufen. Sie müssen daher als eine öffentliche Einrichtung angesehen werden. Mit der Festsetzung der Frachten erfüllen die Frachtenausschüsse eine öffentliche Aufgabe.⁴¹⁾

Treten an die Stelle von Festpreisen Margentarife, so können die Frachtenausschüsse es den einzelnen Reedereien überlassen, innerhalb der festgelegten Spanne ihre Beförderungsentgelte der jeweiligen Markt- und Wettbewerbslage anzupassen. Bei den Beförderungsentgelten würde es sich fortan um Unternehmenstarife handeln. Damit würde, was den nationalen Verkehr anbelangt, das grundsätzliche Kartellverbot nach § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen auch für die Binnenschifffahrt gelten.

Die Verkehrsänderungsgesetze verbieten es den Frachtenausschüssen nicht, die Margentarife selbst festzusetzen. In diesem Fall liegt die Handhabung des Margentarifsystems bei den Frachtenausschüssen und nicht bei den einzelnen Reedereien, deren Beförderungsentgelte nach wie vor Festpreischarakter hätten. Da die Beförderungsentgelte der Binnenschifffahrt „geregelt“ blieben, würden die §§ 1, 15 bis 18 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen im nationalen Verkehr der Binnenschifffahrt nach wie vor keine Anwendung finden.

Wie das deutsche Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen verbieten auch die in den Artikeln 85 bis 90 enthaltenen Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages grundsätzlich jede Kartellierung.⁴²⁾ Das Verbotsprinzip kann unter bestimmten Voraussetzungen weitgehend abgeschwächt werden, darf aber nicht in das Mißbrauchsprinzip umgewandelt werden.⁴³⁾ Die Frage, ob die allgemeinen Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages auch für den Verkehr gelten, ist zwar umstritten. Nach dem zitierten Kommentar scheidet die Anwendung der allgemeinen Wettbewerbsregeln auf den Verkehr aus, weil dieser ausschließlich nach den Bestimmungen des Kapitels Verkehr (Artikel 74 bis 84) geregelt wird.⁴⁴⁾

In ihrer Denkschrift über „Die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ vom 10. April 1961 vertritt dagegen die EWG-Kommission die Auffassung, daß die strengen Wettbewerbsregeln des Vertrages auch für den Verkehr gelten. In Ziffer 34 der Denkschrift heißt es hierzu:

„Die besonderen Vorschriften der Artikel 74 bis 84 schließen die Anwendbarkeit der allgemeinen Regeln des Vertrages auf das Verkehrswesen nicht aus... Sollten die in den allgemeinen Regeln enthaltenen Möglichkeiten zu Abweichungen für die Erfordernisse der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht ausreichen, so werden die Organe der Gemeinschaft bei der Ausarbeitung dieser Politik prüfen, ob und inwieweit sonstige abweichende Regelungen in Anwendung von Artikel 75 und unter Wahrung der Grundsätze der allgemeinen Regeln zu treffen sind.“⁴⁵⁾

Inzwischen wurde die Anwendung von Artikel 85 auf Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr bis zum 1. Januar 1965 ausgesetzt. Bis zum Ende dieser

⁴¹⁾ Vgl. hierzu: Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr, erläutert von *Gerhard Kahlitz*, Köln/Berlin 1953, S. 101 u. S. 114.

⁴²⁾ Auch nach Artikel 65 des Montanvertrages sind Kartelle verboten, doch kann die Hohe Behörde unter bestimmten Voraussetzungen Kartellvereinbarungen gestatten.

⁴³⁾ *Wohlfarth-Everling-Glaesner-Sprung*, Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommentar zum Vertrag, Berlin und Frankfurt 1960, S. 246.

⁴⁴⁾ *Wohlfarth-Everling-Glaesner-Sprung*, a.a.O., S. 248.

⁴⁵⁾ Siehe hierzu auch die Ziffern 38 und 39 der Denkschrift.

Frist wird es nach Meinung der Kommission möglich sein, dem Rat Vorschläge zu unterbreiten, die sich zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Verkehrsunternehmungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr unter Berücksichtigung der gemeinsamen Verkehrspolitik als notwendig erweisen könnten.

Sollte es der EWG-Kommission gelingen, ihren Standpunkt durchzusetzen, so sind Ausnahmebestimmungen notwendig, die den besonderen Erfordernissen des Verkehrs Rechnung tragen.

Die EWG-Kommission befürchtet, daß das private Verkehrsgewerbe die weitgehende Überführung des Verkehrs in die Marktwirtschaft mit einer verstärkten Kartellierung beantworten könnte. Die Folge wäre eine Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des EWG-Raumes. Der Ziffer 119 der Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik entnehmen wir die folgenden Ausführungen:

„In dem Maße, in dem die Verkehrsunternehmer auf dem Gebiet der Tarife und Kontingente eine größere Handlungsfreiheit haben werden, wird im Hinblick auf eine gesunde Wettbewerbsordnung die Regelung der Kartell- und Monopolfragen für den Verkehr eine ebenso große Bedeutung erlangen wie für die anderen Wirtschaftszweige.“

Gleichzeitig wird aber unter Hinweis auf die Ziffern 34 und 37 bis 39 ausdrücklich erklärt, daß die allgemeinen Wettbewerbsregeln des Vertrages einer Kartellierung des privaten Verkehrsgewerbes nicht im Wege stehen, wenn die Besonderheiten des Verkehrs diese wirklich erforderlich machen sollten.

Die Geschichte der Binnenschifffahrt lehrt, daß die privaten Zusammenschlüsse der Binnenschifffahrt praktisch niemals zu einer mißbräuchlichen Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen geführt haben. Sie mußten sich stets darauf beschränken, dem ruinösen Wettbewerb innerhalb des eigenen Gewerbes zu begegnen, was ihnen allerdings besonders in Zeiten des allgemeinen Niederganges der Wirtschaft keineswegs immer gelungen ist.

Nach *Kapteyn* erfordert die Schaffung eines gesunden Verkehrsmarktes einen Zusammenschluß der Verkehrsunternehmungen.⁴⁶⁾ Das gilt ganz besonders im Fall des allgemeinen Überganges zu Margentariifen. So ist es durchaus kein Zufall, daß die Internationale Transportarbeiter-Föderation 1958 zwar die Ablösung der Festpreise durch Mindest/Höchsttarife forderte, gleichzeitig aber mit Nachdruck für die Aufrechterhaltung der Konventionen und Pools der Binnenschifffahrt plädierte. Um die Vorzüge dieser Absprachen erhalten zu können, ohne dem Geist des EWG-Vertrages zu widersprechen, empfahl die ITF, die Konventionen und Pools zu öffentlich-rechtlichen Institutionen zu erweitern.⁴⁷⁾ In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß im Rahmen des Absatzes 3 Artikel 85 des EWG-Vertrages mangels gegenteiliger Bestimmung auch Zwangskartelle zulässig sind.⁴⁸⁾

§ 99 Abs. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gestattet es der deutschen Binnenschifffahrt, im grenzüberschreitenden Verkehr internationalen Konventionen und Pools beizutreten. Die §§ 1, 15 bis 18 des Gesetzes finden keine Anwendung auf Verträge von Unternehmungen der Binnenschifffahrt sowie auf Beschlüsse und Empfehlungen dieser

⁴⁶⁾ Europäisches Parlament, Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik . . . , a.a.O., Ziff. 222 und 223.

⁴⁷⁾ Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene, a.a.O., S. 153/155.

⁴⁸⁾ *Wohlfarth=Everling=Glaesner=Sprung*, a.a.O., S. 248.

Unternehmungen, „wenn und insoweit sie der Beförderung über die Grenzen oder außerhalb des Geltungsbereiches dieses Gesetzes zum Gegenstand haben.“

Die Verfasser sind überzeugt davon, daß das Margentarisystem nicht nur zu einer vom Gesetzgeber nicht gewollten starken betrieblichen Konzentration, sondern darüber hinaus zu kartellartigen Vereinbarungen der Binnenschifffahrt und des gewerblichen Güterfernverkehrs führen wird. Der Zusammenschluß der Binnenschifffahrt zu Kartellen auch im Binnenverkehr hat allerdings eine Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen zur dringenden Voraussetzung. Das System der Kontraktfrachten, mit dem die Binnenschifffahrt steht und fällt, kann möglicherweise nur aufrechterhalten bleiben und verfeinert werden, wenn der Binnenschifffahrt auch im nationalen Verkehr die Bildung von Konventionen gestattet wird. *Geile* erklärte am 26. Januar 1962 in seiner Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gutachtens des Beyer-Ausschusses zur Frage der Margentariife, daß die Einführung von Mindest/Höchstpreisen für die Binnenschifffahrt, vielleicht auch für den Güterkraftverkehr, eine andere Beurteilung erfahren könnte, wenn es möglich wäre, innerhalb der gesetzten Spannen auf dem Wege der Vereinbarung die Frachten für verschiedene Güter, Relationen und Empfänger festzulegen. Die Anwendung von Mindest/Höchsttarifen durch Konventionen würde ganz überwiegend in der Form von Verkehrsträgerarten erfolgen. Es würde sich um Festentgelte innerhalb festgelegter und veröffentlichter Margentariife handeln. Es ist durchaus denkbar, daß der allgemeine Übergang von Festtarifen zu Mindest/Höchstpreisen die EWG-Kommission veranlassen wird, dem Rat zu empfehlen, unter bestimmten Voraussetzungen die Kartellierung der Binnenschifffahrt nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr, sondern auch im nationalen Verkehr zuzulassen.

III. Die Anwendung des Margentarisystems durch die verschiedenen Verkehrszweige

Im folgenden wird unterstellt, daß der Vorschlag der EWG-Kommission für die Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarisystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt innerhalb der Gemeinschaft unverändert ab 1. Januar 1965 zur Anwendung gelangt und daß bis zum Erlaß besonderer Regeln die Tarifmargen nicht weniger als 10% und nicht mehr als 30% des Normalsatzes betragen. Hierunter wird die Gesamtspanne der Margentariife verstanden und angenommen, daß — vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen öffentlichen Stellen — es jedem Verkehrszweig freisteht, entweder nur Mindest- und Höchstpreise zu erstellen oder darüber hinaus auch von einer Tarifachse in Form von Richt- oder Basispreisen Gebrauch zu machen. Innerhalb der Bandbreite der Margentariife können die Beförderungsentgelte frei und in der den Verkehrszweigen bzw. ihren Unternehmungen geeignet erscheinenden Form gebildet werden. Diese sollen also wählen können zwischen Unternehmer-Festtarifen, engeren Margentariifen als den hoheitlich festgesetzten, Kontraktfrachten oder Sonderabmachungen für einen kürzeren oder längeren Zeitraum oder auch Frachtsätzen für einzelne Beförderungen. Sie können von diesen Möglichkeiten auch gleichzeitig Gebrauch machen. Der Preisspielraum für sie wird nur durch Mindest- und Höchstsätze der Margentariife begrenzt, die auf Antrag der Verkehrsträger von den öffentlichen Stellen verbindlich festgesetzt sind.

In Abweichung von diesen Grundsätzen wird allen Verkehrszweigen bzw. Unternehmungen das Recht gegeben, Kontrakte oder Sondervereinbarungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der hoheitlich festgelegten Tarifmargen abzuschließen. Im Aktionsprogramm (Ziffer 102) heißt es hierzu:

„Diese Möglichkeit sollte für die Fälle zugestanden werden, in denen der Spielraum normaler Margentarife für die Bildung eines angemessenen Beförderungsentgeltes nicht ausreicht, z. B. bei langfristigen Verträgen, bei denen eine große Regelmäßigkeit des Verkehrs zu einer beträchtlichen Senkung der Selbstkosten gegenüber den üblichen Selbstkosten führen kann. Diese Ausnahme würde insbesondere auch gestatten, die veröffentlichten Margen der Tarife in angemessenen Grenzen zu halten. Selbstverständlich sind die Bedingungen, unter denen solche Sonderkontrakte abgeschlossen werden dürfen, sorgfältig festzulegen. Außerdem müßten die Unternehmen verpflichtet werden, den Überwachungsbehörden diese Kontrakte unter eingehender Angabe der sie rechtfertigenden Gründe bekanntzugeben.“

Nach dem Verordnungsentwurf müssen die Sondervereinbarungen normalerweise vor Abschluß durch die zuständigen Behörden genehmigt werden. In begründeten dringlichen Ausnahmefällen möchte die Kommission den Verkehrsunternehmungen aber die Möglichkeit offenhalten, solche Sondervereinbarungen auch vor der Genehmigung durch die zuständigen Behörden auszuführen. Sonderabmachungen unterliegen einer Veröffentlichung, bei der zwar der anonyme Charakter dieser Preisbildungsform gewahrt bleibt, die es aber dennoch gestattet, alle wesentlichen Angaben über diese Transportvorgänge bekanntzugeben.

1. Margentarife in der Binnenschifffahrt

Es wird davon ausgegangen, daß im Binnenverkehr die Frachenausschüsse Träger der Tarifbildung sind, während im grenzüberschreitenden Verkehr die Frachtenbildung in den Händen internationaler Konventionen liegt. Die Aufstellung der Mindest/Höchstpreise ist Sache der Frachenausschüsse und Konventionen. Ihre Vorschläge werden vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft genehmigt. Ebenso ist die Handhabung der Margentarife eine Angelegenheit der Frachenausschüsse und Konventionen. Die Frachenausschüsse und Konventionen bestimmen darüber, ob die Margentarife als Verkehrsträgertarife oder als Unternehmenstarife angewandt werden. Schließlich wird unterstellt, daß im nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr Mitbeschäftigungsverträge gelten, die den Partikulieren eine angemessene Beteiligung an den gesamten Transporten der Binnenschifffahrt zu den von den Reedereien erzielten Frachtsätzen abzüglich einer Provision sichern. Für die Frachtenbildung ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen der Einzelbeförderung und der Kontraktfracht. Dabei ergeben sich für die Frachenausschüsse und Konventionen folgende Möglichkeiten:

Einzelbeförderungen

1. Die Frachenausschüsse bzw. die Konventionen bestimmen innerhalb der hoheitlich festgesetzten Margen die jeweils von allen Mitgliedern anzuwendenden Festentgelte (Verkehrsträgertarife).

2. Die Frachenausschüsse bzw. die Konventionen überlassen für von ihnen bestimmte einzelne Güter und Verkehre innerhalb engerer Margen als der hoheitlich genehmigten die Frachtfestsetzung den Mitgliedern (Unternehmenstarife).

Kontraktfrachten

1. Kontraktfrachten innerhalb der hoheitlich festgesetzten Margen, welche von den Frachenausschüssen bzw. den Konventionen bestimmt werden und für alle Mitglieder verbindlich sind (Verkehrsträgertarife).
2. Kontraktfrachten innerhalb der hoheitlich festgesetzten Margen, die von einzelnen Mitgliedern für von ihnen geworbene Transporte bei den Frachenausschüssen oder den Konventionen beantragt werden und von ihnen zu genehmigen sind (genehmigte Unternehmenstarife). Möglicherweise begnügen sich die Frachenausschüsse bzw. die Konventionen mit einem Vetorecht (anzeigepflichtige Unternehmenstarife).
3. a) Von den Frachenausschüssen oder Konventionen erstellte Basisfrachten für Kontrakte, von denen die Reedereien innerhalb relativ enger Grenzen nach oben und unten abweichen können (Unternehmenstarife).
b) Zu Gunsten des Kontraktverkehrs freier Spielraum für die Reedereien innerhalb engerer Margen als der hoheitlich festgesetzten Unternehmenstarife.
4. Kontraktfrachten außerhalb der hoheitlich festgesetzten Margen für Transporte außergewöhnlichen Charakters. Vorprüfrecht der Frachenausschüsse und Konventionen. Weiterleitung der Anträge an den Bundesminister für Verkehr zur Genehmigung und evtl. Veröffentlichung unter Sicherstellung des anonymen Charakters der Kontrakte. In vordringlichen Fällen Genehmigung zum sofortigen Inkrafttreten der Kontraktfrachten.

Die Verfasser plädieren, was die Binnenschifffahrt anbelangt, für die Anwendung des Margentarisystems vornehmlich in der Form von Verkehrsträgertarifen. Ist es das Recht der Frachenausschüsse, innerhalb der genehmigten Spannen die für alle Reedereien verbindlichen Beförderungsentgelte von Fall zu Fall festzusetzen, so ist die Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs innerhalb der Binnenschifffahrt mit ihrem zersplitterten Angebot gebannt. Nur unter dieser Voraussetzung sind die Frachenausschüsse in der Lage, dem Bundesminister für Verkehr Mindest/Höchstpreise mit einer sehr großen Bandbreite zur Genehmigung vorzulegen. Dabei wären sie natürlich gehalten, die hinsichtlich der Festsetzung der Untergrenzen für alle Verkehrszweige geltenden Bestimmungen gewissenhaft einzuhalten. Bei der Festsetzung der Untergrenze ist vor allem darauf zu achten, daß die Margentarife den größten Teil der Beförderungsfälle erfassen, damit nur für Verkehrsleistungen außergewöhnlichen Charakters Entgelte notwendig werden, welche die allgemeine Untergrenze unterschreiten. Die Frachenausschüsse sind dann in der Lage, sich der jeweiligen Markt- und Wettbewerbslage schnell anzupassen, ohne erst, wie bei den heutigen Festpreisen, im Einzelfall jeweils die Genehmigung der Bundesminister für Verkehr und Wirtschaft einzuholen.

Die Vertreter der verladenden Wirtschaft wären von den Frachenausschüssen über alle Entscheidungen rechtzeitig zu unterrichten, doch könnte auf ein Anhörverfahren in der Regel

verzichtet werden. Die großen Spannen würden es den Frachtausschüssen gestatten, die Beförderungsentgelte wesentlich stärker als in der Vergangenheit zu differenzieren.

Daneben könnten die Frachtausschüsse bei von ihnen zu bestimmenden Gütern und Verkehren den Reedereien ohne Bedenken gestatten, im Rahmen von Bandbreiten, die erheblich enger als die hoheitlich festgesetzten Margen sind, selbst darüber zu entscheiden, welche Angebotspreise sie jeweils setzen wollen. Dabei dürfte es sich überwiegend um sporadisch auftretende Verkehre und um Transporte minderer Bedeutung handeln. Ähnliche Vorschläge machte bereits im Februar 1961 eine vom Frachtausschuß Dortmund aus Reedern und Verkehrsnutzern gebildete Kommission zur Überprüfung der Frachtenbildung in der Binnenschifffahrt.

Es werden grundsätzlich die Frachtentgelte

1. für den Stückgutverkehr,
2. für Frachtgut mit nach der Menge gestaffelten Entgelten (Partien einzelner Verlader von 100 bis 500 t, die keinen ganzen Kahn füllen)
3. sowie für die den vollen Kahnraum in Anspruch nehmenden Massenguttransporte eines Verladens

voneinander zu unterscheiden sein.

Die Frachtausschüsse und Konventionen können von allen Formen der Tariffdifferenzierung Gebrauch machen. An der Finanzierung von Frachtausgleichskassen sollten neben der Schifffahrt auch die Nutznießer der „nassen“ Verkehre beteiligt werden. Eine klug angewandte regionale Frachtdifferenzierung würde die Binnenschifffahrt im umstrittenen einfach und doppelt gebrochenen Verkehr erheblich stärken.⁴⁹⁾

Bei der Festsetzung der Kontraktfrachten werden weiterhin zu berücksichtigen sein:⁵⁰⁾

1. die Kontraktdauer,
2. der Umfang der Kontrakte (Transportmenge),
3. der zeitliche Anfall (Regelmäßigkeit der Transporte),
4. Treueverpflichtung der Verkehrsnutzer,
5. Transportgarantien der Reeder,
6. Lade- und Löschfristen,
7. Besonderheiten der Transporte (Volumen, schwieriges Laden und Löschen, Verschmutzung usw.),
8. Tal- oder Bergfahrt oder gar paariger Verkehr.

Die Verfasser stellen ihre Vorschläge hiermit zur Diskussion. Da es sich bei den Margentariifen um Neuland handelt, sollten diese Vorschläge von allen Beteiligten eingehend geprüft und im einzelnen diskutiert werden. Auf eine weitergehende Vertiefung der Darstellung sei daher an dieser Stelle verzichtet.

⁴⁹⁾ Vgl. hierzu: Schulz-Kiesow, P., Die Reform der Frachtenbildung der Binnenschifffahrt, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 20. Jg. (1949/50), S. 295 ff.

Ders., Die Rückwirkungen einer tariflichen Begünstigung des gesamten großströmigen Eisenbahngüterverkehrs auf das Kräfteverhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie auf den industriellen Standort, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 26. Jg. (1955), S. 69 ff.

⁵⁰⁾ Mindestens 80 % aller Transporte der Binnenschifffahrt werden in Form langfristiger Kontrakte abgewickelt.

2. Margentariife im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

Nach Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über die Einführung eines Margentarifsystems sind, vorbehaltlich der Diskriminierungsverbote des Vertrages und ohne etwaige Maßnahmen aufgrund der Artikel 85 bis 91 des Vertrages zu präjudizieren, die Verkehrsunternehmungen bei der Bildung des Entgeltes für eine ganz bestimmte Beförderung innerhalb der Höchst- und Mindestsätze des entsprechenden Margentarifs frei. In der Begründung hierzu heißt es:

„Mit dieser Einschränkung haben die einzelnen Transportunternehmer das Recht, innerhalb der Bandbreite der Margentariife die Beförderungsentgelte frei und in der ihnen geeignet erscheinenden Form anzuwenden (Unternehmer-Festtarife, Margentariife mit einer engeren Spanne, im Einzelfall für die Transporte ausgehandelte Preise usw.).“

Es sei nur nebenbei auf die Unmöglichkeit hingewiesen, Festpreise innerhalb festgelegter Margen auf eine bestimmte Beförderung, d. h. also auf den einzelnen Beförderungsfall abzustellen. Hier interessiert ein anderer Gesichtspunkt. Es würde dem Prinzip der Gleichbehandlung aller Verkehrszweige widersprechen, wollte man dem Güterkraftverkehr wehren, innerhalb des durch die Mindest/Höchstsätze der Margentariife begrenzten Preis-spielraumes wählen zu können „zwischen Festtarifen, engeren Margentariifen als den hoheitlich festgesetzten, Preisabsprachen für einen kürzeren oder längeren Zeitraum oder auch der Einzelvereinbarung des Beförderungsentgeltes für jede Leistung.“ Der gewerbliche Straßenfernverkehr wird wie jeder andere Verkehrsträger auch darauf bestehen, „von diesen Möglichkeiten gleichzeitig Gebrauch machen“ zu können.⁵¹⁾

Es gibt aber bei Mindest/Höchstpreisen keine Unternehmer-Festtarife, sondern nur Verkehrsträger-tarife mit für alle Unternehmungen verbindlichen Festpreisen. Nach Art. 4 der Verordnung hat der Güterfernverkehr die Vorschläge für die Einführung, Änderung oder Aufhebung von Margentariifen den zuständigen Behörden vorzulegen. Gemäß Art. 5 genehmigen die zuständigen Behörden die vorgeschlagenen Tarife.⁵²⁾ Damit der Güterkraftverkehr nicht von den Vorteilen der Festpreise innerhalb der genehmigten Mindest/Höchstpreise ausgeschlossen wird, kann und darf sich seine Tarifkommission nicht darauf beschränken, Tarifanträge zu stellen. Es müssen vielmehr die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die es der Tarifkommission für den Güterfernverkehr ermöglichen, innerhalb der hoheitlich genehmigten Margen für alle Mitglieder verbindliche Festpreise zu beschließen. Selbstverständlich wären alle Festtarife der Veröffentlichungspflicht zu unterwerfen. Solange die vorgeschriebenen Margen eingehalten werden, muß der Tarifkommission das Recht zugestanden werden, ihre Festpreise jederzeit zu ändern, ohne daß es hierzu der Zustimmung der Aufsichtsbehörde bedarf. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Tarifkommission von der Möglichkeit der Richtpreise Gebrauch machen. Unterliegen nicht nur die Mindest- und Höchstpreise, sondern auch die Richtpreise der behördlichen Genehmigung, so wird das mit dem Margenpreissystem erstrebte Ziel der Flexibilität der Beförderungsentgelte und der Verstärkung des Wettbewerbs im Verkehr nicht erreicht.

Der von Predöhl vertretenen Auffassung, der freie Wettbewerb sei die dem Güterfernver-

⁵¹⁾ Aktionsprogramm, Ziffer 94.

⁵²⁾ Die zuständigen Behörden können selbst die Tarife festsetzen, wenn Vorschläge gemäß Art. 4 nicht unterbreitet werden. Die Genehmigung kann unter Bedingungen erteilt werden. Die Verweigerung der Genehmigung ist zu begründen.

kehr adäquate Marktform,⁵³⁾ können die Verfasser in dieser absoluten Form nicht beitreten. Weniger die Rücksicht auf die Eisenbahn, sondern die umfangreichen regelmäßigen Verkehrsdienste des gewerblichen Güterfernverkehrs machen es unmöglich, die Preisbildung des Kraftwagens dem freien Wettbewerb zu überlassen. Von den gesamten an den gewerblichen Güterfernverkehr ausgegebenen Konzessionen entfielen 1960 rd. 40% auf die Kraftwagenspedition.⁵⁴⁾ Bereits 1955 bewegte die Kraftwagenspedition die Hälfte der im gewerblichen Güterfernverkehr über die Straße rollenden Güter und davon wieder weit über die Hälfte mit eigenen Fahrzeugen.⁵⁵⁾ Nach anderen Quellen verteilt sich das Güteraufkommen des gesamten gewerblichen Straßenfernverkehrs mengenmäßig zu je 40% auf die Kraftwagenspedition und die Kontraktfahrer und zu 20% auf die Trampfahrer. Die Kontraktfahrer oder Selbstlader besorgen sich wie die Kraftwagenspedition ihre Ladungen beim Urverlader selbst. Die meisten Trampfahrer stellen ihre Fahrzeuge aufgrund von Verträgen der Kraftwagenspedition und den Kontraktfahrern laufend zur Verfügung. Bei den restlichen Lastzügen der Trampfahrer handelt es sich um Gelegenheitsfahrzeuge, die sich der Vermittlung durch die Laderaumverteilungsstellen bedienen.

Die Kraftwagenspedition übt seit ihrem Bestehen die Doppelfunktion als reiner Spediteur und Frachtführer aus. Im Mittelpunkt ihres Interesses stehen Kaufmanns- und Industriegüter in Sendungen, deren Einzelgewicht das Fassungsvermögen eines Lastzuges mit einer Nutzlast von 20 t nicht erreicht. Die Kraftwagenspedition befördert überwiegend Stückgut, Sammelgut und sonstiges Kleingut in Ladungsform. Die „kleinen“ Ladungen geben ihr das Gepräge.⁵⁶⁾ Bei einem großen Teil ihrer Transporte handelt es sich um Teilladungs- und Nebenklassenverkehr. Allein für den Transport von Stück- und Sammelgut unterhält die Kraftwagenspedition rd. 1000 regelmäßig bediente Verkehrsverbindungen. Diese regelmäßigen Verkehrsdienste sind zwischen 172 Orten als Anfangs- oder Endknotenpunkte geflochten. Darüber hinaus bedient die Kraftwagenspedition täglich im Fernverkehr weitere 1500 bis 1700 Relationen. Dazu kommt ein enges Netz von Vorlauf- und Nachlaufverkehren in der Nahzone. In Verbindung mit diesen Vor- und Nachlaufdiensten bieten die Fernverkehrsdienste nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure (ADEKRA) ein praktisch lückenloses Netz von Beförderungsleistungen im Bundesgebiet. Es gibt auch Kontraktfahrer, die umfangreiche regelmäßige Linienverkehre unterhalten. Mit der Entwicklung eines Netzes regelmäßig bedienter Verkehrsverbindungen im Kraftverkehr einher geht eine Verfeinerung der Güterströme, an der insbesondere der Güterfernverkehr partizipiert. Während der Massengutverkehr der konventionellen Verkehrsmittel stagniert, nimmt die Beförderung hochwertiger und leichter Endprodukte ständig zu. Allein von 1955 auf 1961 erhöhte sich auf Schiene und Straße das Verkehrsaufkommen der obersten Regeltarifklasse A/B um 10 Mill. t oder um 65%. In der gleichen Periode nahm der übrige Wagenladungsverkehr beider Verkehrswege zu Regeltarifen und Ausnahmetarifen nur um rd. 15% zu. Der in den Jahren 1955–1961 vom gewerblichen Güterfernverkehr erzielte Verkehrszuwachs an Gütern der Regeltarifklasse A/B betrug 7,5 Mill. t gegenüber einem Zuwachs von rd. 2,5 Mill. t auf der Schiene. Im Vergleich zum Güterkraftverkehr ist die Eisenbahn ein ausgesprochenes Massengutverkehrsmittel. So entfielen

⁵³⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, a.a.O., S. 276.

⁵⁴⁾ Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei, Zahlen des Speditions- und Lagergewerbes, Bonn 1962, S. 5.

⁵⁵⁾ Niehues, Theo, Die deutsche Kraftwagenspedition im Laboratorium, in: Sonderausgabe der Deutschen Verkehrszeitung zum Deutschen Spediteurtag 1956, S. 113.

⁵⁶⁾ Unter kleinen Ladungen und Nebenklassenverkehr werden hier die 5-t- und 10-t-Sendungen verstanden.

1961 vom Regeltarifaufkommen der Deutschen Bundesbahn 33,5% auf die beiden obersten Tarifklassen und 66,5% auf die Tarifklassen E bis G.⁵⁷⁾ Dagegen beanspruchten im gleichen Jahr vom Regeltarifverkehr der Straße 71,3% die Tarifklassen A/B und C/D, während sich die Massengutklassen E bis G mit einem Anteil von 28,7% begnügen mußten. Schließlich hat der Regeltarif für den Straßenfernverkehr, relativ gesehen, eine viel größere Bedeutung als für die Deutsche Bundesbahn. Während 1961 der Regeltarif am gesamten Wagenladungsverkehr der Deutschen Bundesbahn mengenmäßig nur mit 27,3% beteiligt war, erzielte der Regeltarif beim Wagenladungsverkehr des gewerblichen Güterfernverkehrs einen Anteil von 65,9%. So nimmt es nicht Wunder, daß die Zahl der Beförderungsfälle des Güterfernverkehrs 1961 nicht weniger als 8,4 Millionen betrug.

Aus der Einfügung des gewerblichen Güterfernverkehrs in ein Netz regelmäßiger Verkehrsdienste und differenzierter Verkehrsströme erklärt sich das starke Interesse dieses Verkehrszweiges an Tarifen. Seitdem die Trampfahrer völlig in den Hintergrund gedrängt worden sind, gilt das, was Predöhl für die Eisenbahn festgestellt hat, mindestens im gleichen Maße für den Straßenfernverkehr:

„Hier sind die Transportgüter und die Verkehrsrelationen so verschieden und so zahlreich, daß sich aus ihrer Kombination eine Unzahl von unterschiedlichen Verkehrsleistungen ergibt, deren Verkauf ohne Tarif überhaupt nicht bewältigt werden könnte.“⁵⁸⁾

Die Anwendung von Mindest/Höchstpreisen mit weiter Bandbreite bedeutet aber den Verzicht auf Tarife und Markttransparenz. Besonders gilt dies von einem Margentarisystem, dessen Ziel es ist, die Preisbildung soweit wie irgendmöglich auf die Kosten des einzelnen Beförderungsfalles abzustellen. Die Verfasser plädieren für eine Tariffdifferenzierung in der Form der Gruppenpreisbildung über Festpreise, da eine solche Lösung den Belangen des Güterkraftverkehrs am besten gerecht wird.

Es wird hingegen von den Gutachtern nicht verkannt, daß es für bestimmte Bereiche des Güterfernverkehrs vorteilhaft sein kann, Margentarisysteme als Unternehmenstarife zuzulassen. Die Tarifkommission dürfte daher zwar nicht beim Regeltarif, wohl aber bei bestimmten Ausnahmetarifen die Handhabung der Margentarisysteme den Unternehmern überlassen. Dabei sollte aber das individuelle preispolitische Verhalten der Unternehmer auf engere Margen als die hoheitlich festgelegten beschränkt bleiben. Gestattet man den einzelnen Verkehrsunternehmungen, ihre Preise innerhalb der hoheitlich genehmigten und veröffentlichten Mindest- und Höchstsätze frei zu bilden, so verlieren zahlreiche kleine Betriebe im Verlauf weniger Jahre ihre Existenz. Bei der starken Kostenstreuung und der Zersplitterung des Kraftverkehrsgewerbes ist das Abgleiten der Erlöse des gewerblichen Straßenfernverkehrs auf die Untergrenze unvermeidbar, wenn die mit großen Bandbreiten ausgestatteten Margentarisysteme in der Form von Unternehmenstarifen angewandt werden. Nach Art. 3 der Verordnung sind aber die Margentarisysteme so festzusetzen, daß sie den Verkehrsunternehmungen gestatten, unter Berücksichtigung der Marktlage, des technischen Fortschritts sowie der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung angemessene Erlöse zu erzielen. Sicherlich kommen in manchen Bereichen des Straßenfernverkehrs die arteigenen Vorzüge des Kraftwagens und die individuelle Einsatzbereitschaft der Unternehmen nur im Fall von Unternehmenstarifen voll zum Tragen. Zwecks Vermeidung eines ruinösen Wettbewerbs inner-

⁵⁷⁾ Der Verkehr nach den Montanklassen I bis V wurde auf die ihnen entsprechenden Regeltarifklassen verteilt.

⁵⁸⁾ Predöhl, A., Verkehrspolitik, a.a.O., S. 230.

halb des Gewerbes muß dann aber die Spanne zwischen den Mindest- und Höchstpreisen relativ gering angesetzt werden.

Die besonderen Bedingungen eines massenhaften Kleingutverkehrs lassen es angeraten sein, die Einführung einer besonderen Tarifförm für diesen Verkehr zu prüfen. Im Interesse einer Rationalisierung kann es u. U. vorteilhaft sein, auf jegliche Tariffdifferenzierung zu verzichten. Die zu diesem Zweck zu erstellenden Pauschaltarife (Einheitsstarife) ermöglichen gerade im Kleingutverkehr eine erhebliche Verminderung der bisher hohen Aufwendungen für die Tätigkeiten der kommerziellen Abfertigung der Sendungen. Für die Anwendung von Pauschaltarifen kommen indessen nur große Verlager mit einem bedeutenden und möglichst beständigen Verkehrsaufkommen infrage. Der Stückgutverkehr in Ladungsform⁵⁹⁾ erfolgt immer noch überwiegend auf der Straße. Er verdankt seine große Bedeutung den Wandlungen der Lagerhaltung für Enderzeugnisse. Das Kleingut der Industrie fällt konzentriert an, streut aber absatzmäßig. Das Kleingut geht in ständig wachsendem Umfang zunächst auf Auslieferungsläger der Fabriken oder auf Empfangsläger des Großhandels in den Absatzzentren. Von hier aus wird es mit Nahverkehrsfahrzeugen den Endempfängern zugeführt. Die Läger befinden sich an großen Verkehrsknotenpunkten. Der Kraftwagenspedition eröffnete sich hier ein umfangreiches Betätigungsfeld. Sie vereinigt die großen Stückgutpartien mehrerer Verkehrsnutzer einer Stadt zu Ladungen und verbringt diese unter Anwendung aller Möglichkeiten des Teilladungsverfahrens und der Selbstadressierung zu Nebenklassenfrachten im Knotenpunktverkehr zu mehreren, eine Gruppe bildenden Lägern. Für den Versand ab Lager schuf die Kraftwagenspedition einen Verteilerverkehr. Ein Teil der verarbeitenden Industrie und des Großhandels verzichtet auf die Unterhaltung eigener Auslieferungs- und Empfangsläger in ihren Absatzgebieten und bedient sich statt dessen der umfangreichen Lager- und Umschlagseinrichtungen der Spedition. In diesen Fällen kommt die Kraftwagenspedition mit einem einzigen Verteilerort aus.

Es ist durchaus denkbar, daß die Pauschalierung der Frachten nicht auf den klassischen Stückgutverkehr beschränkt bleibt, sondern daß in naher Zukunft die Kraftwagenspedition und die Kontraktfahrer sich entschließen, bei der Versorgung der Auslieferungsläger der verarbeitenden Industrie und der großen Versandhäuser sowie der Empfangsläger des Großhandels mit Stückgut in Ladungsform von den Möglichkeiten der Einheitsfrachten Gebrauch zu machen. Infolge des Personalmangels und des hohen Lohnkostenanteils sind der gewerbliche Güterfernverkehr und die Verkehrsnutzer an Pauschalfrachten zugunsten des Kleingutverkehrs in kleinen Ladungen erheblich interessiert.

Schließlich sei auf die Möglichkeit des Abschlusses individueller Sonderabmachungen hingewiesen. Werden die gesetzgeberischen Voraussetzungen für eine größere Preisfreiheit auf den Verkehrsmärkten geschaffen, so haben, wie *Hamm* mit Recht hervorhebt, alle Verkehrsunternehmungen grundsätzlich die gleichen Möglichkeiten, ihren Kunden Treuerabatte, nach der Verkehrsweite gestaffelte Sonderfrachtsätze und Mindestmengariffe anzubieten.

„Ein kleines Straßenverkehrsunternehmen wird aufgrund seiner spezifischen Betriebs- und Kostenstruktur schon bei wesentlich kleineren Transportmengen und bei ganz anderen

⁵⁹⁾ Beim Stückgutverkehr in Ladungsform handelt es sich vornehmlich um die Beförderung von Stückgut in kleinen Ladungen, d. h. um Nebenklassenverkehr. Allerdings ist keineswegs nur Kleingut Gegenstand des Nebenklassenverkehrs.

Transportaufgaben zu Buch schlagende Rabatte zugestehen können als etwa das Großunternehmen Bundesbahn.“⁶⁰⁾

Bei stark differenzierten Transportbedürfnissen mittlerer und kleinerer Verkehrskunden wird nach *Hamm* der Straßenverkehr vielfach besonders günstige Bedingungen bei Abschlüssen über größere Verkehrsmengen bieten können.

Soweit innerhalb der hoheitlich festgesetzten Margen eine Pauschalierung von Frachten oder eine Vereinbarung individueller Kontrakte zwischen Verkehrsunternehmer und Verlager erfolgen, unterliegen weder die Einheitsfrachten noch die Kontraktfrachten als Unternehmenstarif der Veröffentlichungspflicht und der Genehmigung durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Gleichwohl sind alle diesbezüglichen Abmachungen der Tarifkommission des Gewerbes zur Genehmigung vorzulegen. Die vereinbarten Frachtsätze treten nur in Kraft, wenn die Tarifkommission von ihrem Einspruchsrecht keinen Gebrauch macht. Die Tarifkommission kann auf das Vetorecht schon deshalb nicht verzichten, weil bei der Bildung dieser Beförderungsentgelte von den tragenden Grundsätzen des RKT, wie der Gestaltung der Entfernungsstaffel, der Wertstaffel, der kleinen Mengenstaffel und des allgemeinen Tarifniveaus, ganz oder teilweise abgewichen wird. Wegen der vielschichtigen Struktur der Nachfrage nach Verkehrsleistungen des Güterfernverkehrs sind Verkehrsträgerstarife für Einheits- und Kontraktfrachten nicht anwendbar. Man kommt auch bei ihrer Erstellung mit engeren Margen nicht aus. Es handelt sich bei den Sonderabmachungen in Gestalt von Pauschal- und Kontraktfrachten um von der Tarifkommission zu genehmigende bzw. ihrem Vetorecht unterliegende Unternehmenstarife.

Gemäß Art. 8 des Verordnungsentwurfes ist die Verkehrsunternehmung berechtigt, Sondervereinbarungen über Beförderungsentgelte außerhalb der Mindest- und Höchstsätze der Margentarife abzuschließen. Solche Fälle können u. a. gegeben sein, wenn es sich um regelmäßige Beförderungen innerhalb langfristiger Beschäftigungsverhältnisse, um besonders große Beförderungsmengen sowie um Beförderungen außergewöhnlicher Art oder außergewöhnlichen Umfangs handelt. Art. 8 gilt auch für den Straßenfernverkehr, doch dürfte dieser von Frachtsätzen außerhalb der Marge relativ wenig Gebrauch machen.

Die Verfasser sind mit *Predöhl* der Auffassung, daß man dem Kraftwagen weder ein Monopol verleihen, noch ihn in ein allgemeines Verkehrsmonopol überführen kann, ohne seine Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen, die in der Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit seiner kleinen Einheiten liegt.⁶¹⁾ Eine Ausnahme könnte die Kraftwagenspedition bilden, der — falls es zu einer Kleingutgesellschaft der Deutschen Bundesbahn kommen sollte — kaum etwas anderes übrig bliebe, als dem Beispiel der Bundesbahn zu folgen. Die gleichen Gründe sprechen gegen die Errichtung von Ausgleichskassen durch den gewerblichen Güterfernverkehr.⁶²⁾ Unter diesen Umständen erübrigt es sich, die Anwendung des Margentarifs am Beispiel eines kartellierten Straßenfernverkehrs zu untersuchen.

Aufgrund der Verkehrsänderungsgesetze vom August 1961 ist die Tarifkommission für den Güterfernverkehr schon heute in der Lage, bei ihrer Tarifförmung von den oben aufgezeigten Möglichkeiten Gebrauch zu machen. Hierzu bedarf es keineswegs des Instru-

⁶⁰⁾ *Hamm, W.*, Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, a.a.O., S. 148 f.

⁶¹⁾ *Predöhl, A.*, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 276.

⁶²⁾ Vgl. hierzu: *Helfrich, P.*, Grenzen des Wettbewerbs im Verkehr, in: Ein Kreis um Otto Most, Bonn 1962, S. 41 — *Schulz-Kiesow, P.*, Wettbewerbsprobleme aus der Sicht der Eisenbahnen, in: Handbuch der öffentlichen Wirtschaft, Stuttgart 1960, S. 285.

menten der Mindest/Höchstpreise. Das von der EWG-Kommission vorgeschlagene Margenpreissystem erleichtert aber den Unternehmungen des Straßenfernverkehrs den Abschluß von Sondervereinbarungen.

3. Margentarife im Eisenbahnverkehr

a) Die begrenzten Anwendungsmöglichkeiten des Margentarifsystems bei den Eisenbahnen

Vom Standpunkt der Eisenbahnen kann es nur begrüßt werden, daß in dem Verordnungsentwurf der EWG-Kommission auf die Einbeziehung der Beförderungen niedrigen Gewichts in das Margentarifsystem ausdrücklich verzichtet wird. Das entspricht auch den Empfehlungen des Aktionsprogrammes.⁶³⁾ Beim Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn fallen jährlich mehr als 50 Mill. Frachtbriefe an. Angesichts dieser Zahl der Beförderungsfälle verbietet sich die Einführung von Mindest/Höchstpreisen für Stückgut.

Aber auch im Wagenladungsverkehr der Eisenbahnen sind die Anwendungsmöglichkeiten des Margentarifsystems sehr begrenzt. 1959 betrug der Wagenladungsverkehr der SNCF rd. 209 Mill. t. Nach Angaben der SNCF setzte sich im gleichen Jahr ihr Wagenladungsverkehr aus rd. 6 Mill. Sendungen zusammen. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß im Ganzzugverkehr (Tarif 103) nur rd. 56 000 Sendungen aufkamen, obwohl 1959 auf die von den Verkehrsnutzern selbst gebildeten geschlossenen Züge mit rd. 63,8 Mill. t nicht weniger als 30,5 % des gesamten Wagenladungsverkehrs der SNCF entfielen.⁶⁴⁾ Man muß daher die 6 Mill. Sendungen auf ein Verkehrsaufkommen von rd. 146 Mill. t beziehen. Bei den meisten im Wagenladungsverkehr zur Beförderung aufgegebenen Sendungen handelt es sich um End- und Vorprodukte.

Nach dem durch die Niederländische Regierung der Kommission der EWG und den Regierungen der Mitgliedsstaaten 1961 überreichten Memorandum bedeutet die Möglichkeit, von Fall zu Fall Frachtpreise zu vereinbaren, nicht, daß damit Tarife überflüssig werden. „Im Gegenteil: Neben den individuellen Kontrakten werden bei bestimmten Transportarten Tarife immer eine Rolle spielen, auch wenn deren Abfassung nicht vorgeschrieben wird, und zwar hauptsächlich, weil bei kleinen und kleineren Transaktionen Preisverhandlungen zwischen den Partnern zu umständlich wären.“⁶⁵⁾

Die Zahl der Verkehrsnutzer, die mittels individueller Preisverhandlungen in den Genuß von Mindesttarifen kommen, wird somit gering sein, mag auch der Umfang ihrer Transporte noch so groß sein. Die Belange der kleinen Verkehrsnutzer werden durch Margentarife sehr viel mehr als durch noch so differenzierte Festfrachten beeinträchtigt. Bei Margentarifen beginnt die Beweglichkeit in der Preisgestaltung erst bei größeren Frachtmengen. Die große Masse der Sendungen muß weiterhin zu festen Preisen befördert werden.

Das Margentarifsystem läßt sich nicht auf die Großunternehmung Eisenbahn zuschneiden. So vertrat auch der Bundestagsabgeordnete Müller-Hermann 1962 in einer Stellungnahme

⁶³⁾ Aktionsprogramm, Ziffer 102.

⁶⁴⁾ 1959 stellte sich die Nutzlast je Ganz- und Knotenpunktzug auf 1132 t.

⁶⁵⁾ Memorandum über die gemeinsame Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Den Haag 1961, S. 11.

zur Denkschrift der EWG-Kommission über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik den Standpunkt, daß die Eisenbahnen wegen ihrer andersartigen Betriebsgröße das Margentarifsystem nicht ebenso wirkungsvoll handhaben können wie die Unternehmungen des Güterkraftverkehrs oder der Binnenschifffahrt.⁶⁶⁾ Ähnlich äußerte sich Linden bereits 1961.⁶⁷⁾ Allerdings sind die Verfasser im Gegensatz zu Linden der Meinung, daß der ausgeprägte Price=Leader=Charakter der DEGT-Sätze keineswegs ihre Fixierung unter Verzicht auf jede Marge rechtfertigt.

Der Bundesminister für Verkehr wollte von Anfang an auch in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft den Verkehrsträgern entweder Margentarife oder Festtarife oder eine Kombination der beiden Systeme zugestehen. Das von der EWG-Kommission in erster Linie zum Zweck der Überbrückung der Unterschiede zwischen dem Festpreissystem der Bundesrepublik und Frankreichs sowie der weitgehenden Preisfreiheit in den Niederlanden leidenschaftlich geforderte Margentarifsystem wäre ohne die von ihr zugelassenen Festpreise innerhalb hoheitlich festgesetzter Mindest/Höchstpreise überhaupt nicht zu realisieren.

Ein Wort noch zu der vielfach geäußerten Auffassung, die Eisenbahn sei gegenüber dem privaten Verkehrsgewerbe deshalb im Vorteil, weil sie als Einheitsunternehmung in der Lage ist, innerhalb der behördlich genehmigten Margen ihre Preise elastisch und schnell der jeweiligen Marktsituation anzupassen. In Wirklichkeit können gerade die großen Eisenbahnverwaltungen vom Margenpreissystem nur relativ wenig Gebrauch machen. Dies wird allerdings von Hamm bestritten. Er behauptet unter Berufung auf Schuchmann, daß im französischen Eisenbahngüterverkehr seit 1951 Mindest- und Höchstpreise mit gutem Erfolg angewandt werden.⁶⁸⁾ Dem kann aber nur sehr bedingt zugestimmt werden.

Bei der Maximum- und Minimum-Tarifierung der SNCF handelte es sich keineswegs um Margentarife. Die Ersetzung der Einheitsbarème durch Barème-Gabeln diente in erster Linie der Abschwächung des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum auf dem Wege einer Bahnstaffel (Preisdifferenzierung nach der Verkehrsbedeutung des betreffenden Versand- und Empfangsbahnhofs). Diese sehr unvollkommene Intensitätsstaffel wirkte sich nur auf 20 % des Güteraufkommens und 35 % der Frachteinnahmen der SNCF aus.

Das sogenannte „Assouplissement“ dagegen kann als eine Art Margenpreissystem bezeichnet werden. Die Differenz zwischen Maximal- und Minimalsatz betrug 10–30 %. Die SNCF konnte beim Regeltarif von dem Instrument der Dämpfung (Assouplissement) Gebrauch machen. Dank dieser Lockerung des Tarifzwanges konnte die SNCF für von ihr ausgewählte Güter und Verbindungen ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde innerhalb der Gabel Ermäßigungen bis zu 15 % gewähren. Es handelte sich bei diesen, der Veröffentlichungspflicht unterliegenden Sonderfrachten um gezielte Maßnahmen. „Die Assouplissements bis zu 15 % dienen der raschen kaufmännischen Anpassung an die jeweilige Markt- und Konkurrenzlage, und zwar nur an Punkten, wo es wirklich notwendig erscheint.“⁶⁹⁾ Wenn es die SNCF für erforderlich hielt, konnte sie den ihr vom Transportminister zur freien Verfügung gestellten Spielraum von 15 % überschreiten. In diesen Fällen waren die Sondertarife nicht nur zu veröffentlichen, sondern auch vom Transportminister zu

⁶⁶⁾ Lau, C., Zwischenbilanz Margentarife, a.a.O. – Bahntarife – Festtarife, Müller-Hermann-Bericht in Straßburg, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 10. Mai 1962.

⁶⁷⁾ Linden, W., Grundzüge der Verkehrspolitik, a.a.O., S. 153 f.

⁶⁸⁾ Hamm, W., Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, a.a.O., S. 169.

⁶⁹⁾ Schuchmann, E., Der französische Eisenbahn-Gütertarif, in: Die Bundesbahn, 33. Jg. (1959), S. 1015 ff.

genehmigen. Das Assouplissement setzte die SNCF in die Lage, in einzelnen Fällen die Höchstfrachten des Regeltarifs um bis zu 30 % zu unterschreiten.⁷⁰⁾ Im Vergleich zur Abstufung (Nuancierung) spielte die Dämpfung (Assouplissement) aber eine untergeordnete Rolle. Das geht daraus hervor, daß die SNCF bis 1953 von der Dämpfung nur in rd. 400 Fällen Gebrauch gemacht hat.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1962 ersetzte die SNCF die Bahnstaffel durch die Fahrwegstaffel (Ponderierung), bei der es sich um eine Tariffdifferenzierung aufgrund der Streckenbelastung, der topographischen Verhältnisse und technischen Beschaffenheit der Strecken handelt. Bei einer solchen Fahrwegstaffel werden die Tarife nicht mehr aufgrund der tatsächlichen, sondern einer virtuellen Entfernung erstellt. Jedoch ist anzumerken, daß die Fahrwegstaffel nicht entfernt kostengerecht gebildet ist. Obwohl nach Guibert die Selbstkosten der Eisenbahnen je nach den benutzten Strecken zwischen 1 und 10 variieren,⁷¹⁾ sind die Auswuchungskoeffizienten auf das Variationsintervall des 0,8- bis 1,3 fachen der tatsächlichen Entfernung begrenzt.

Mit dem Fortfall der Bahnstaffel wurde auch die Barème-Schere gegenstandslos. Dementsprechend enthalten die Anwendungstarife seit dem 1. Oktober 1962 nur noch für jede Ladungskategorie ein Barème, das gleichzeitig das Maximum-Barème darstellt und im Regelfall anzuwenden ist. Nach wie vor ist die SNCF berechtigt, die Frachtsätze des Regeltarifs bei bestimmten Gütern und Verkehrsrelationen nach freiem Ermessen bis zu 15 % zu ermäßigen.

b) Die Anwendung der Margentarife bei der Deutschen Bundesbahn

Die Verfasser sind der Auffassung, daß die von den Eisenbahnverwaltungen innerhalb eines Margentarifsystems erfolgende Tariffestsetzung weiterhin zentralisiert bleiben muß.⁷²⁾ Es ist jedenfalls unmöglich, daß jede Bundesbahndirektion in eigener Regie je nach Marktlage in ihrem Bezirk die Beförderungspreise innerhalb festgesetzter Margentarife vereinbaren kann. Erst recht gilt dies von den tausend Güterabfertigungen.

Wie aber soll man die Beförderungspreise festsetzen? Zu dieser Frage äußerte sich eingehend der Chef-Ingenieur bei der Direktion des Kommerziellen Dienstes der SNCF, L. Lacoste. Die SNCF hat über 6000 Verkaufsstellen. Die Leistungen, die sie verkauft, sind ebenso verschiedenartig hinsichtlich ihrer Natur wie auch hinsichtlich ihrer Verkaufsmodalitäten; sie sind räumlich weit verstreut. Wie soll nun ein Bahnbediensteter, an den sich ein Kunde mit einem Beförderungsauftrag wendet, den Beförderungspreis festsetzen? Lacoste äußert sich dazu wie folgt:

„Man könnte unterstellen, daß dieser Bedienstete oder sein unmittelbarer Dienststellenleiter die Vollmacht erhalten hat, diesen Beförderungspreis festzusetzen, ohne sich an seine

⁷⁰⁾ Schuchmann, E., Der französische Eisenbahn-Gütertarif, a.a.O., S. 1025 f. — Schulz-Kiesow, P., Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24. Jg. (1953), S. 253 ff.

⁷¹⁾ Guibert, R., Die Tarifpolitik der SNCF und die Gütertarifreform vom 1. Oktober 1962, Paris 1963, S. 8.

⁷²⁾ „So ist anzunehmen, daß die Hauptverwaltung keineswegs das freie Spiel der Kräfte ihren nachgeordneten Instanzen überläßt. Sie dürfte vielmehr die Zügel straff halten und den Eisenbahndirektionen lediglich die Durchführung überlassen. Keineswegs wird es so sein, wie sich Optimisten auf der Verladeseite erhofften oder Pessimisten befürchteten, daß es in der Hand der Güterabfertigungsstelle liegen wird, welcher Satz innerhalb der vorgesehenen Spanne im Einzelfall zur Anwendung kommt.“ (Mit Vorsicht in die Marge, a.a.O.)

höhere Instanz in der Beamtenhierarchie zu wenden. ... Aber diesem Bediensteten wird es an Richtlinien fehlen: Er wird nicht mit hinreichender Annäherung die Selbstkosten des Transportes berechnen können. Er wird nur sehr ungenaue Informationen über die wirklichen Bedingungen des Verkehrsmarktes haben, und seine Entscheidung wird daher einen ausgesprochen subjektiven Charakter tragen. ... Selbst wenn man eine gewisse Zahl von Bahnhöfen in Zonen zusammenfaßt und in jeder Zone ein Büro zur Festsetzung der Beförderungspreise einrichtet, wird es trotzdem nicht möglich sein, den kommerziellen Erfolg der Tätigkeit dieses Büros zu beurteilen. ... Es ist daher eine Beurteilung des Erfolges kommerzieller Tätigkeit nur auf derjenigen Ebene möglich, auf der die Gesamtabschlüsse vorgenommen werden, d. h. auf der zentralen Ebene. ... Die Beförderungspreise eines Eisenbahnnetzes der hier zugrunde gelegten Art müssen also aus Tarifen hervorgehen, die von einer zentralen Instanz aufgestellt oder zumindest hiervon überwacht werden. Da diese Tarife für alle Bahnhöfe gemeinsam gelten, ist es normal, daß man sie veröffentlicht — mit Ausnahme von zahlenmäßig beschränkten Sonderabmachungen.“⁷³⁾

Die Verfasser gelangen zu den folgenden Feststellungen über die Anwendung des Margentarifsystems durch die Deutsche Bundesbahn.

1. Allein die Hauptverwaltung wird darüber entscheiden können, welche Preise innerhalb der genehmigten Margen jeweils gelten sollen.
2. Die Obergrenze der Margentarife hat im Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn nur theoretische Bedeutung.
3. Die Deutsche Bundesbahn kann auf Richtpreise nicht verzichten.
4. Soll das Margentarifsystem auch der Deutschen Bundesbahn eine größere Flexibilität der Preisbildung ermöglichen, so muß sie berechtigt sein, innerhalb der Margen ihre Richtpreise jederzeit linear anzuheben oder zu senken. Die Richtpreise unterliegen der Veröffentlichungspflicht.
5. Die Richtpreise der Deutschen Bundesbahn haben praktisch den Charakter von Höchstpreisen.
6. Die Deutsche Bundesbahn wird von der Untergrenze Gebrauch machen. Es wird sich hierbei um gezielte Maßnahmen handeln. Ihr Umfang sollte nicht überschätzt werden.
7. Sieht man von den Sonderabmachungen ab, die weiter unten behandelt werden, so bleibt es auch nach Übergang aller Verkehrszweige zum Margentarifsystem im Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn bei den Festpreisen. Der Unterschied gegenüber dem bisherigen Festpreissystem besteht allein darin, daß es sich um Festpreise innerhalb der hoheitlich genehmigten Margen handeln wird.

Die Deutsche Bundesbahn (und auch der gewerbliche Straßenfernverkehr) sollte an der bewährten Unterscheidung zwischen Regeltarifen, Ausnahmetarifen mit allgemeinem Geltungsbereich und speziellen Ausnahmetarifen festhalten. Die allgemein gültigen, in allen Verkehrsbeziehungen ohne örtliche Einschränkung anwendbaren Tarife sind im Grunde gar nicht als Ausnahmetarife anzusehen, sondern Bestandteil des Regeltarifs.⁷⁴⁾ Auch die Deutsche Bundesbahn wird zu prüfen haben, inwieweit sie von der Gewährung von Pauschaltarifen Gebrauch machen kann. Aus Gründen der Rationalisierung und nicht zuletzt

⁷³⁾ Lacoste, L., Die Umgestaltung der Güterverkehrstarife in Frankreich, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg. (1963), S. 1 ff.

⁷⁴⁾ Schulz-Kiesow, P., Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24. Jg. (1953), S. 152 ff.

zur Erhaltung ihres vom Straßenfernverkehr konkurrenziierten Kleingutverkehrs sind verschiedene Eisenbahnen schon vor Jahren dazu übergegangen, zugunsten von Verkehrsnutzern, die regelmäßig große Sendungen von Stückgut zum Versand aufgeben, auf die Tariffdifferenzierung zu verzichten und statt dessen Einheitsfrachten ohne Rücksicht auf die Verkehrsintensität ihrer Strecken und ohne Beachtung des Wertes, der Entfernungen und des Einzelgewichtes der Sendungen zu erstellen. Solche Pauschaltarife ermöglichen eine erhebliche Verminderung der gerade im Kleingutverkehr für die Verkehrsträger und für die Verkehrsnutzer hohen Aufwendungen der Behandlung der vielen Sendungen und Frachtbriefe, insbesondere auf dem Gebiet der buchhalterischen und kassenmäßigen Abfertigung. Seitdem die großen und regelmäßig aufkommenden Stückgutpartien in ständig wachsendem Umfang als Stückgut in kleinen Wagenladungen zum Versand gebracht werden, können allerdings die Eisenbahnen von der Möglichkeit der Pauschalierung ihrer Stückgutfrachten nur noch relativ wenig Gebrauch machen.

1960 war der gesamte Verkehr an Kleinsendungen auf Schiene und Straße mindestens doppelt so groß wie 1936, bezogen auf das heutige Bundesgebiet. Von der Verfeinerung der Güterströme hat aber, was die Kleinsendungen anbelangt, ausschließlich der Stückgutverkehr in Ladungsform profitiert. Das Aufkommen beider Verkehrsträger am klassischen Stückgut erreichte 1960 kaum den Vorkriegsstand im heutigen Bundesgebiet. Von dieser Strukturkrise des echten Stückgutverkehrs wurde allein die Eisenbahn betroffen.

c) Unveröffentlichte Sondervereinbarungen und ihre Bedeutung für die Deutsche Bundesbahn

Das Margentarifsystem wird nur dann für die Deutsche Bundesbahn eine größere Bedeutung erlangen, wenn ihr gestattet wird, unveröffentlichte Sondervereinbarungen außerhalb der hoheitlich genehmigten Margen mit ihren Kunden abzuschließen. Dazu bedarf es allerdings einer gesetzlichen Änderung des § 6 EVO. Nach der heutigen Fassung gemäß der 70. Verordnung zur EVO vom 7. November 1961 ist jede Sonderabmachung, wodurch eine Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifiermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen. Die Deutsche Bundesbahn ist somit nur in der Lage, veröffentlichte Sonderabmachungen zu vereinbaren.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn vertrat bereits Ende 1958 den Standpunkt, daß eine gewisse Lockerung der Tarifpflicht durch die Zulassung von nicht veröffentlichten Sondervereinbarungen dringend notwendig sei. Diese Sondervereinbarungen sollten lediglich dem Bundesverkehrsminister angezeigt werden. Die *Brand-Kommission* empfahl in ihrem Bericht der Bundesregierung, der Deutschen Bundesbahn zu gestatten, mit ihren Kunden Sondervereinbarungen abzuschließen, in denen sie für den Einzelfall Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen gewährt, ohne an eine Veröffentlichungspflicht gebunden zu sein. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium riet aufgrund eingehender Untersuchungen, von der Einführung unveröffentlichter Sonderabmachungen als eines neuen Instruments der Verkehrspolitik abzusehen.⁷⁵⁾

Verschiedene europäische Eisenbahnverwaltungen machen seit jeher von den Möglichkeiten

⁷⁵⁾ Grundsätze zur Verkehrspolitik, a.a.O., S. 38 ff.

geheimer Sonderabmachungen Gebrauch. Besonders gilt dies von den Niederländischen Eisenbahnen. Die SNCF erwirkte nach langwierigen Verhandlungen mit ihrer Aufsichtsbehörde am 1. August 1951 das Recht zur Erstellung nicht zu veröffentlichender Vertrags-tarife im Binnenverkehr. Diese Sondervereinbarungen sind aber an die Zustimmung des Transportministers gebunden. Es ist nicht bekannt, in welchem Umfang die SNCF von der ihr gegebenen Möglichkeit des Abschlusses unveröffentlichter Vertragstarife bisher Gebrauch gemacht hat.

Im April 1962 waren der Hohen Behörde der Montanunion insgesamt etwa 3600 nicht-veröffentlichte Vertragstarife der Eisenbahnen der Gemeinschaft angezeigt worden. Davon entfielen allein etwa 3500 auf die Niederländischen Eisenbahnen. Der Rest verteilte sich auf die Deutsche Bundesbahn, die Italienischen Staatsbahnen und die SNCF.

Nichtveröffentlichte Vertragstarife als Wettbewerbsmaßnahmen gegen andere Verkehrsträger werden von den italienischen, niederländischen und französischen Eisenbahnen auf legaler Basis im Binnenverkehr angewandt. Im internationalen Verkehr machen die Niederländischen Eisenbahnen und die Deutsche Bundesbahn von ihnen Gebrauch. Aus den Unterlagen der Hohen Behörde der Montanunion geht einwandfrei hervor, daß die SNCF bei Montangütern nur in geringem Umfang unveröffentlichte Sondervereinbarungen gewährt. Sie ist dabei, die Zahl dieser Sonderabmachungen weiter zu vermindern. Die Frachtvergünstigungen ihrer unveröffentlichten Sonderabmachungen für Montangüter betragen nicht mehr als 10%.

Nach Art. 8 des Verordnungsentwurfs der EWG-Kommission über die Einführung eines Margentarifsystems sind die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen berechtigt, Sondervereinbarungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der Mindest- und Höchstsätze abzuschließen, wenn der Abschluß solcher Vereinbarungen infolge besonderer Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, gerechtfertigt ist. Die vereinbarten Entgelte müssen der Kostenlage entsprechen. Solche Fälle können insbesondere gegeben sein, wenn es sich um regelmäßige Beförderungen innerhalb langfristiger Beschäftigungsverhältnisse, um besonders große Beförderungsmengen sowie um Beförderungen außergewöhnlicher Art oder außergewöhnlichen Umfanges handelt. Solche Sondervereinbarungen sind grundsätzlich anzeige- und genehmigungspflichtig. In Ausnahmefällen können Sondervereinbarungen auch ohne vorherige Genehmigung abgeschlossen werden. Sie sind aber unverzüglich nach Vertragsabschluß den zuständigen Behörden vorzulegen. Rechtfertigen die vorgebrachten Gründe eine Sondervereinbarung nicht, so untersagen die zuständigen Behörden der Verkehrsunternehmung, den Vertrag auszuführen oder seine Erfüllung fortzusetzen. Verzichten also die Verkehrsträger bei der Gewährung unveröffentlichter Sonderabmachungen auf die Einholung der Genehmigung durch die zuständigen Behörden, so müssen sie das Risiko tragen, daß die Genehmigung später durch die Behörden verweigert wird.

Die Verfasser bekennen sich zur Anwendung nichtveröffentlichter Sonderabmachungen zu Frachtsätzen, die außerhalb der hoheitlich genehmigten Margen liegen. Sie stimmen den Vorschriften und Bedingungen in Art. 8 des Verordnungsentwurfes zu. Wenn auch jeder Verkehrszweig und jede Verkehrsunternehmung das Recht hat, Sonderabmachungen außerhalb der Margen abzuschließen, so besteht doch kein Zweifel darüber, daß das System unveröffentlichter Sonderabmachungen den Bedürfnissen der Eisenbahnen am stärksten entspricht. Da alle Sonderabmachungen nicht nur anzeige-, sondern auch genehmigungs-

pflichtig sind, teilen wir die Bedenken des Bundesrates gegenüber der Zulassung von Sondervereinbarungen außerhalb der Margen nicht.⁷⁶⁾

d) Die Ausrichtung der Tarife auf die Kosten des einzelnen Beförderungsfalles

Nach der von der EWG-Kommission vorgeschlagenen Verordnung über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr sind die Margentarife auf der Grundlage der Kosten der Beförderungsleistungen zu erstellen. Gemäß Art. 1 können die Margentarife nach Verkehrsträgern verschieden gestaltet werden. Sie können außerdem nach den unterschiedlichen Bedingungen der Verkehrsleistungen, insbesondere nach Güterarten, Verkehrsverbindungen, Lieferfristen und Beförderungsmengen, differenziert werden. Die möglichst weitgehende Differenzierung der Margentarife auch innerhalb der Verkehrsträger folgt lt. Begründung aus der Verschiedenheit der Transportleistungen, die sich in entsprechenden Kostenunterschieden niederschlagen. Nach Art. 3 müssen die Tarife auf der Grundlage der Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen gebildet werden. Die Tarife sind auf einem solchen Niveau festzulegen, daß die auf dem Markt gebildeten Verkehrspreise sich den tatsächlichen volkswirtschaftlichen Kosten der entsprechenden Verkehrsleistungen soweit wie möglich annähern. Ähnlich hatte sich die EWG-Kommission bereits im Aktionsprogramm geäußert. Gemäß Ziffer 104 sollte das Tarifniveau unter Berücksichtigung sowohl der Marktsituation wie der Selbstkosten der betreffenden Verkehrsvorgänge festgelegt werden.

Das Margentarifsystem bedient sich bei der Differenzierung der Entgelte nicht anders als das Festpreissystem verschiedener Staffelnkriterien. Der große Vorzug der Margentarife gegenüber den Festtarifen wird aber darin gesehen, daß der Preisspielraum zwischen der oberen und der unteren Grenze der Verkehrsträger bzw. die Verkehrsunternehmungen in die Lage versetzt, unter Berücksichtigung der Marktlage Entgelte zu erstellen, in denen sich in hohem Maße die Kosten des einzelnen Beförderungsfalles widerspiegeln. Dabei wird aber folgendes übersehen:

1. Die kostenmäßigen Unterschiede zwischen den einzelnen Beförderungsleistungen sind viel zu groß, als daß ihre Berücksichtigung bei der Preisbildung durch noch so große Bandbreiten eines noch so stark differenzierten Margenpreissystems möglich wäre.
2. Kein Verkehrszweig — am wenigsten die Eisenbahn — ist in der Lage, auf den Einzelfall bezogene Beförderungspreise zu erstellen.

Es muß zunächst die Frage geklärt werden, ob und weshalb die Kosten von Beförderungsfall zu Beförderungsfall verschieden sind. Die EWG-Kommission nennt unter den Staffelnkriterien, die bei der Festsetzung des Margentarifniveaus zu berücksichtigen sind, die Güterklassen bzw. die Güterarten.⁷⁷⁾ Nach Meinung der Tariffachleute der Eisenbahnen bestehen aber zwischen der Wertstaffel und den Kosten keine inneren Beziehungen. Wir gehen nicht ganz so weit, geben aber zu, daß die Kostendegression innerhalb der Wert- oder Belastbarkeitsstaffel sehr gering ist. Im allgemeinen sind die Kosten des Transports eines Wagens die gleichen, ohne Rücksicht darauf, welche Güter er enthält. Alle übrigen von den Eisenbahnen angewandten Formen der Tariffdifferenzierung, wie die Entfernungsstaffel und die kleine und die große Mengenstaffel, sind ihrem Wesen nach kostenbezogen, was allerdings nichts daran ändert, daß auch bei der Bildung dieser Staffeln zugleich auf die

⁷⁶⁾ Vgl. dazu: Bundesrat beriet EWG-Verkehrsvorlagen, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 16. Juli 1963.

⁷⁷⁾ Aktionsprogramm, Ziffer 103; Verordnungsentwurf Art. 1.

Belastbarkeit der Güter Rücksicht genommen wird oder genommen werden kann. Von Kostenechtheit kann weder bei der kleinen noch bei der großen Mengenstaffel gesprochen werden.⁷⁸⁾ Selbst bei der Entfernungsstaffel entspricht die Degression der ausgerechneten Frachten nicht auf allen Entfernungsstufen der vertikalen Kostendegression. Nichts hindert die Deutsche Bundesbahn daran, ihre Staffeln kostengerechter oder noch weniger kostenecht zu gestalten, wenn dies die Gegebenheiten der Verkehrsmärkte erfordern sollten, vorausgesetzt, daß sie ihre Gesamtkosten deckt.

Hauptursache der starken Kostenstreuung ist aber die unterschiedliche Verkehrsdichte auf den einzelnen Strecken. Wie bereits festgestellt, bewegen sich die Selbstkosten der SNCF je nach den Strecken im Verhältnis von 1 : 10. Hieraus folgt, daß eine Berücksichtigung des einzelnen Beförderungsfalles weder über Festpreise noch über Mindest/Höchstpreise realisierbar ist. Hierfür nur ein Beispiel: Die neue Fahrwegstaffel der SNCF wirkt sich wie folgt aus: Geht man von der bisherigen Frachtberechnung für 100 km aus, so können seit 1. Oktober 1962 die der Berechnung zugrunde liegenden Entfernungen zwischen 80 km auf den günstigsten Strecken und 130 km auf den unwirtschaftlichsten Strecken schwanken. Unterstellt man den Übergang der SNCF zum Margentarifsystem, so würde eine Abweichung der Frachten von 15 % nach oben und unten die Intensitätsstaffel verstärken. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es nicht des Margentarifsystems, dessen Anwendung gerade bei der Intensitätsstaffel die Eisenbahn vor kaum lösbare Aufgaben stellt. Die einfachste Lösung wäre die Vergrößerung der Spanne zwischen den virtuellen Entfernungen unter Beibehaltung des Festpreissystems.

Es gibt spezielle Ausnahmetarife und Sonderabmachungen, deren Frachtsätze in etwa den Kosten des einzelnen Transportfalles entsprechen. Beim Regeltarif und den allgemeinen Ausnahmetarifen ist es jedoch unmöglich, bei der Bildung der Preise die Kosten der einzelnen Beförderungsleistungen zu berücksichtigen. Mit dieser Auffassung stehen wir keineswegs allein.

Man könnte allerdings den Verfassern entgegenhalten, daß die Niederländischen Eisenbahnen 85 % ihres gesamten Güterverkehrs zu geheimen Sonderabmachungen abwickeln, deren Frachtsätze weitgehend den Kosten des einzelnen Beförderungsfalles entsprechen. Man muß aber in diesem Fall die niederländischen Verhältnisse als Ausnahme von der Regel betrachten.

Zu der Frage der Ausrichtung der Tarife auf die Kosten des einzelnen Transportfalles nimmt R. Guibert wie folgt Stellung:

„Leider ist diese Methode, wie sie fast für den gesamten Verkehr eines Netzes, wie das der Niederländischen Eisenbahnen, angewandt wird, dessen industrielle und kommerzielle Hauptkundschaft zusammengeballt und nicht so zahlreich ist, in Frankreich nur in relativ engen Grenzen möglich. Es gibt zu viele Industrien und Handelsbetriebe gewerblicher Art, zu viel Unterteilung in der landwirtschaftlichen Erzeugung, als daß die SNCF gesondert jeden Versand ‚beschlagnahmen‘ könnte. Trotz erheblicher Anstrengungen, die sie macht, um in diesem Sinn ihr Tarifsysteem elastisch zu gestalten, gelingt es ihr bei ihrem Wagenladungsverkehr nur für einen Teil, der z. Z. ungefähr 25 % der Tonnage und 20 % der

⁷⁸⁾ So weicht die Degression der Nebenklassenzuschläge der Deutschen Bundesbahn von der Degression der Kosten erheblich ab. Setzt man bei 100 km die Kosten einer Sendung von 20 t mit 100 an, so betragen sie bei 15 t 126, bei 10 t 181 und bei 5 t 345. Demgegenüber betragen die Nebenklassenzuschläge im Tarif für 15 t 5 %, für 10 t 20 % und für 5 t je nach Tarifklasse 50 und 60 %. Ebenso wenden weder die SNCF noch die Deutsche Bundesbahn eine kostennahe große Mengenstaffel an.

Einnahmen ausmacht. Der gesamte Restumfang dieses Verkehrs muß nach Tarifen allgemeinen Anwendungsbereichs behandelt werden (besonders das Kapitel 1 der nummerierten Tarife und die Montanunionstarife).⁷⁹⁾

Nach dem Uri-Bericht ist für die Tarifgestaltung eine Zusammenfassung der Arten von Sendungen unvermeidbar.⁸⁰⁾ Immer müssen Gruppenpreise, d. h. Preise für bestimmte Leistungsgruppen gebildet und als Tarife bekanntgegeben werden. Bei der Eisenbahn sind die Transportgüter und die Verkehrsrelationen so verschieden und so zahlreich, daß sich aus ihrer Kombination eine Unzahl von unterschiedlichen Verkehrsleistungen ergibt, deren Verkauf ohne Tarif überhaupt nicht bewältigt werden könnte.

Die Gruppenpreisbildung kann sich aller Staffelnkriterien bedienen. Es ist für die Eisenbahnen allerdings völlig unmöglich, jedem nur irgendwie feststellbaren Unterschied in der Preiselastizität der Nachfrage und jedem nur irgendwie feststellbaren Kostenunterschied der Verkehrsleistungen durch eine Preisdifferenzierung Rechnung zu tragen. Das Schwergewicht der Gruppenpreisbildung liegt beim Regeltarif und den Ausnahmetarifen mit allgemeinem Geltungsbereich, doch machen die Eisenbahnen auch bei manchen speziellen Ausnahmetarifen und Sonderabmachungen von ihr Gebrauch.

Die typische Verkehrsunternehmung ist durch einen ausgeprägten Vielprodukten-Charakter gekennzeichnet. Besonders bei der Eisenbahn ist die Zahl der unterschiedlichen Transportleistungen ungewöhnlich groß. Aus der Anwendung aller Formen einer Tariffdifferenzierung erwachsen den Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmungen hohe Aufwendungen. Es spricht manches dafür, daß sich die Preisabstufung über Mindest/Höchstpreise mit großen Bandbreiten teurer als die Preisdifferenzierung über Festpreise stellt. Wollten gar die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmungen bei ihrer Preisbildung die Beförderungskosten und die Nachfrageelastizität jedes einzelnen Beförderungsfalles zugrunde legen, so würden die Kosten der Preisfestsetzung einen erheblichen Teil der aus der Heranführung des Verkehrs an die Marktwirtschaft erhofften Mehreinnahmen wieder aufzehren. Nach Niehans führt eine weitgehende Individualisierung der Tarife statt zu höheren Gewinnen zu allen Nachteilen des orientalischen Basars.⁸¹⁾ Sie bereitet dem Verkehrsträger eine endlose Arbeit und bedeutet für den Verkehrsnutzer eine nicht zumutbare Kompliziertheit.

Die Gruppenpreisbildung ist allerdings für die Eisenbahn auch mit Nachteilen verbunden. Sie schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber Verkehrsträgern und verhindert die volle Ausnutzung aller Möglichkeiten der Preisstrategie durch die Tarifeure der Eisenbahn.⁸²⁾

⁷⁹⁾ Guibert, R., Die Tarifpolitik der SNCF . . . , a.a.O., S. 11 f.

⁸⁰⁾ Bericht über die Harmonisierung der Transporttarife für Kohle und Stahl, Luxemburg 1958, S. 25.

⁸¹⁾ Niehans, J., Preistheoretischer Leitfaden für Verkehrswissenschaftler, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 11. Jg. (1956), S. 312.

⁸²⁾ Kloten, N., Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Basel 1959, S. 192 und 57 ff.

Der Speditionsnahverkehr

VON PETER GOEBEL, KREFELD

Speditionsnahverkehr ist ein wichtiger und auf der Kostenseite gewichtiger Zweig der Gemischtbetriebe des Speditions-gewerbes. Die Spediteure führen ihren Speditionsnahverkehr entweder als Transportmittler (§ 407 HGB) mit Fremdfahrzeugen durch, die von Nahverkehrsunternehmen angemietet werden, oder im Selbsteintritt (§ 412 HGB) mit eigenen Fahrzeugen.

Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (RGBl. 1935 I, S. 788) unterscheidet erstmals zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen. Das vierte Änderungsgesetz zum Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 1. August 1961 (BGBl. I, S. 1153) bringt in § 84 (3) die Unterscheidung zwischen Allgemeinem Güternahverkehr und Speditionsnahverkehr. Eine Tarifkommission für den Speditionsnahverkehr wurde den Bestimmungen des GüKG entsprechend am 31. 1. 1962 in Frankfurt/M. konstituiert. Ein Tarifantrag ist bis heute (§ 20 a GüKG weder bewilligt noch gestellt. Preisregelnd für die Gebührensätze in der örtlichen Rollfuhr, im Nachbarortsverkehr und für die Beförderungen innerhalb der Nahzone sind der Einheitsgebührentarif (EGT), der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) beziehungsweise der Reichskraftwagen-tarif (RKT) sowie die Kombinationen EGT/DEGT und EGT/RKT.

Am 4./5. Februar 1931 hatte die Reichsbahn den EGT eingeführt. Die Rollfuhrunternehmer durften — den meisten kam es unerwartet und unerwünscht — das Entgelt für ihre Rollleistungen nicht mehr auskömmlich beim Kunden erheben, sondern nur nach den Sätzen des 50-Pfg-EGT, der die Selbstkosten bei weitem nicht deckte. Den Kostenüberhang mit einem Nutzenszuschlag von 10% vergütete die Reichsbahn als Rollgeldausgleich. Dieser 50-Pfg-EGT wurde im September 1939 dem Preisstop unterworfen und am 1. September 1947 durch einen in Ortsklassen gestuften Rollgebührentarif abgelöst, der jedoch den Namen EGT behielt. Die Bezeichnung „Einheitsgebührentarif“ dürfte nicht mehr zutreffend sein, seit die Verordnung PR Nr. 24/51 die Rollgebühren mit erheblichen Preisunterschieden in Ortsklassen teilt. Die PR Nr. 9/56 vom 25. 7. 1956 brachte den Fortfall der 50-kg-Stufe. Am 1. 3. 1958 wurde mit der PR Nr. 2/58 ein sogenannter „Zwischenstufen-Tarif“ eingeführt, der in weiter Streuung der Ortsklassen und der Gewichtsskala ein leichteres Aufrücken der Betriebe von Stufe zu Stufe ermöglichen sollte. Die Verordnung PR Nr. 1/61 vom 14. 3. 1961 mit den folgenden Verordnungen PR Nr. 9/61 vom 16. 10. 1961, der PR Nr. 2/62 vom 29. 1. 1962 und der PR Nr. 4/62 vom 17. 5. 1962 brachte endlich eine beachtliche Neuerung: die Deutsche Bundesbahn stellte die Zahlung von Rollgeldausgleich ein. Hierdurch wurde das Rollgeld/Rollgeldausgleich-System beseitigt und der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer durfte wieder, wie vor 30 Jahren, ein kostendeckendes Rollgeld bei Versendern und Empfängern erheben. Umso mehr eignete sich dieser Rollgebührentarif dafür, preisbildend für örtliche Rollungen zu sein.

Die Rollgeldpreisanordnung bestimmt Höchstpreise (§ 1, 1) für die in Ausübung des bahn-