

Neustrukturierung der Preisgestaltung im innerdeutschen konventionellen Schienenladungsverkehr

VON KURT WISSENBACH, WIESBADEN

Inhalt

1. Zwang zum Handeln
2. Bisherige Situation
3. Was hat sich geändert?
4. Ausnahmetarife
5. Berechnung der Grundfracht
6. Bildung der Koeffizienten
7. Zuschlagfrachten des DEGT Abt. E
8. Frachtberechnung für Tiefladewagen
9. DB/DR-Verkehr
10. Gemeinsames Entfernungswerk für den innerdeutschen Güterverkehr
11. Neues EG-Recht
12. Vereinbarungssystem
Ausblick

Zum 1. Januar 1992 ist der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) Abteilung B für die Beförderung von Wagenladungen umstrukturiert worden. Sein Anwendungsbereich wurde zugleich auf die Deutsche Reichsbahn (DR) ausgedehnt. Die Systematik fand zudem Eingang in den Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) – Nr. 990 des Tarifverzeichnisses.

1. Zwang zum Handeln

Die Deutsche Bundesbahn (DB) erkannte schon Mitte der achtziger Jahre, daß die über Jahrzehnte gewachsene verästelte Preisbildung im inländischen Ladungsverkehr mit Blick auf die gravierenden Veränderungen des Ordnungsrahmens grundlegend reformiert werden müsse. Mit dem sich beschleunigenden Druck auf die Integrationsprozesse in Europa verstärkte sich der Zwang, diese Aufgabe gezielt anzugehen. Ein kleiner Kreis von Fachleuten wurde daher Mitte 1989 mit dem Auftrag betraut, ein System zu konzipieren, das

- die Anwendungsflexibilität in einem weitergehend deregulierten Markt gewährleistet und
- den durch die Strategie der Bahnen gesetzten Produktionsstrukturen der Zukunft gerecht wird.

Hieraus ergaben sich zwei Eckpunkte:

- das erheblich differenzierte Preisgebilde auf ein möglichst einfaches Grundsystem zurückzuführen, das durch ein straffes Vereinbarungssystem entsprechend den Rahmenbedingungen effizient flankiert wird;
- den Übergang für beide Tarifpartner verträglich zu gestalten.

Anschrift des Verfassers:

Bundesbahnberrät Kurt Wissenbach
Projekt „Künftiges Preis- und Konditionensystem im Güterverkehr“ (KPS-G)
Ämtergebäude Hauptbahnhof
6200 Wiesbaden 1

Hinzu kamen spezielle Probleme für die DR aus der bisherigen Anwendung eines reinen Kilometertarifs. Bei den Beratungen in der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen (StTK) mit den ihr angegliederten Verkehrsinteressenten ¹⁾ unter Beteiligung von Experten namhafter Branchen ergab sich eine Reihe von Fragestellungen, die spezifische Belange bei bedeutenden Bahnkunden berührten. Ferner waren die Interessen der in den DEGT einbezogenen rund 100 nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) zu berücksichtigen.

Dank der Kooperationsbereitschaft und Kompromißfähigkeit sowie der Unterstützung des Vorhabens durch das Bundesverkehrsministerium und die EG-Kommission konnten die Schwierigkeiten letztlich befriedigend ausgeräumt werden. Die Datenverarbeitung (DV) mußte bei der Umstellung praktisch „unter dem rollenden Rad“ intakt gehalten werden.

2. Bisherige Situation

Die Kriterien der Frachtberechnung sind im wesentlichen

- die Güterart (Frachtbelastbarkeit); im Bereich der Ausnahmetarife (AT) in kilometrischen Tableaus als Fortsetzung des Regeltarifs erkennbar,
- das Ladungs-(Zug-)Gewicht oder die Auslastung der Transportmittel,
- die Versandweite (Tarifentfernung), bei Aufnahme des spitzen Wettbewerbs – wie ihn der Markt zunehmend verlangt – in Relationspreisen nur verdeckt wirksam,
- die zum Einsatz kommende Wagengattung, in der sich die Produktionskosten widerspiegeln.

Mit Wegfall des Eilgutzuschlags zum 1. Januar 1992 ist das Merkmal der Beförderungsschnelligkeit in dem Zusammenhang preislich gegenstandslos geworden.

Gleichfalls wurde zum 1. Januar 1992 der Kühlwagenzuschlag auf Grund vermehrter Überführung bahneigener Kühlwagen in das Interfrigo-Regime bzw. die Überlassung der Wagen im Treuhandverkehr bei Transthermos gestrichen.

Zuschläge und spezielle Entgelte bestehen noch für

- explosive Stoffe/Gegenstände mit Explosivstoff (Klassen 1.1 bis 1.3 und 1.5 der Anlage zur GGVE/der Anlage I zur CIM-RID),
- radioaktive Stoffe (Klasse 7 Blätter 9 bis 13 der Anlage zur GGVE/des RID),
- die Begleitung von Gütern (Begleiterfahrgeld),
- Gütersonderzüge (Mindestfracht für den Tarifkilometer/für einen Sonderzug),
- außergewöhnliche Sendungen (Lademaßüberschreitungen/Schwerwagen/sonstige derartige Sendungen),
- Wagen besonderer Bauart (bahneigene Tiefladewagen).

1) Vgl. Zeitschrift „Die Bundesbahn“ Heft 2/1978 sowie Satzung des Gremiums i.d.F. vom 1. Juli 1991

Im Tarifschema schlug sich die Struktur im Regeltarif beispielsweise so nieder:

Abbildung 1: Auszug aus dem Frachtsatzzeiger des Regeltarifs vor dem 1. Januar 1992

Entfernungen km	Frachtsätze für Güter der Güterklasse A in Pfennig für 100 kg				
	5 t	10 t	15 t	20 t	25 t
1– 7	200	137	109	96	91
8– 10	216	147	118	103	98
11– 13	229	156	125	109	104
14– 16	244	167	133	117	111
17– 19	260	177	142	124	118
20– 22	273	186	149	130	124
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
196– 200	1091	744	595	521	496
201– 210	1118	762	610	533	508
211– 220	1153	786	629	550	524
221– 230	1188	810	648	567	540
231– 240	1223	834	667	584	556
241– 250	1258	858	686	601	572
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
461– 480	1921	1310	1048	917	873
481– 500	1967	1341	1073	939	894
501– 520	2013	1373	1098	961	915
521– 540	2055	1401	1121	981	934
541– 560	2099	1431	1145	1002	954
561– 580	2141	1460	1168	1022	973
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
1001– 1050	2770	1889	1511	1322	1259
1051– 1100	2825	1926	1541	1348	1284
1101– 1150	2880	1964	1571	1374	1309
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
1301– 1350	3104	2117	1693	1482	1411
1351– 1400	3159	2154	1723	1508	1436
1401– 1450	3214	2192	1753	1534	1461
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
1451– 1500	3271	2231	1784	1561	1487

Mindestens werden jedoch erhoben für Sendungen in
– Achsenwagen 280 DM

– Drehgestellwagen und
Wageneinheiten/Gelenkwagen 390 DM

Die Wagenart wurde über Frachtberechnungs-Mindestgewichte berücksichtigt.

Abbildung 2: Mindestgewichtstafel des DEGT Abt. B bis 31. Dezember 1991

§ 4

Frachtberechnungsmindestgewichte

(1) Für die einzelnen Wagengattungen und Gewichtsklassen gelten folgende Frachtberechnungsmindestgewichte:

– Mindestgewichtstafel –

für	Gattung(en)	bei Anwendung der Frachtsätze der				
		5-t-	10-t-	15-t-	20-t-	25-t-
		Klasse				
kg						
1. Achsenwagen						
a) Wagen mit einer Ladelänge von 14 m und mehr	alle	–	10000	15000	20000	25000
b) Achsenwagen – soweit nicht unter a) genannt –	alle	6000	10000	15000	20000	25000
2. Drehgestellwagen						
a) Gedeckte Wagen mit einer Ladelänge unter 22 m	Ga, Ha, Ia	–	–	16500	22000	27500
b) Drehgestellwagen – soweit nicht unter a) genannt –	alle	–	–	21000	28000	35000
3. Wageneinheiten						
Wagen, die durch eine im Betrieb nicht lösbare Kupplung zu einer Einheit verbunden sind, sowie Gelenkwagen	alle	–	–	21000	28000	35000

Bei Wageneinheiten mit einer Länge (über Puffer) von mehr als 27 m gelten je angefangene 27 m als eine Wageneinheit (siehe auch § 9 (1)).

Zu Ziff. 1. und 2.: Maßgebend ist die am Güterwagen angeschriebene Ladelänge.

Zu Ziff. 3.: Gelenkwagen sind Wagen oder deren Teile, die zur Herstellung einer größeren Ladefläche durch ein Gelenk miteinander verbunden sind. Sie haben mindestens drei Achsen oder mindestens drei Drehgestelle (z.B. La, Lae). Wegen der Frachtberechnung für Wageneinheiten siehe § 9.

Für Tiefladewagen wird das Frachtberechnungsmindestgewicht außertariflich geregelt. Es wird im TVA Abschnitt C II – Verkehrsangelegenheiten – bekanntgegeben.

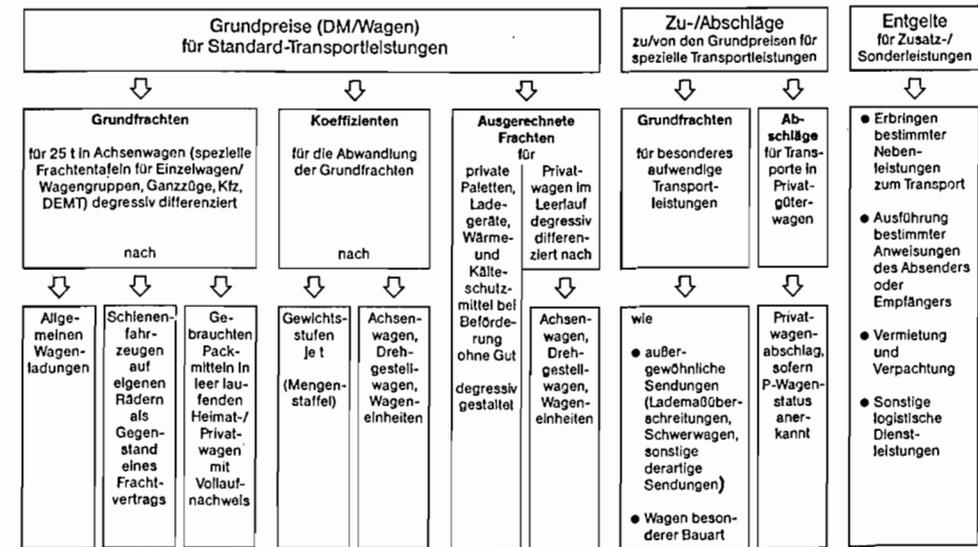
Frachtberechnungsgewicht mal Frachtsatz (im allgemeinen in Pf pro 100 kg) ergab die zu entrichtende Fracht.

Für Achsen-(Nicht-Drehgestell-)Wagen einerseits sowie Drehgestellwagen und Wageneinheiten/Gelenkwagen andererseits ist zum 1. Juli 1991 eine Mindestfracht eingeführt worden. Sie kann in AT abweichend vom Regeltarif festgesetzt werden. Vorher bestanden ganz überwiegend Mindestfrachtsätze.

3. Was hat sich geändert?

In Anlehnung an den Deutsch-Französischen Eisenbahn-Gütertarif für Wagenladungen Nr. 9180.00 (DFGT) ist seit 1. Januar 1992 der Regeltarif wie folgt ausgerichtet:

Abbildung 3: Grobstruktur des neuen Güterpreissystems (Regeltarif)



Die Grundfracht der *Frachtentafel 1* im Abschnitt 2 in DM für ein Gewicht von 25 t in Achsenwagen (Abb. 4) wird mit dem Koeffizienten für die Gewichtsstufe/den verwendeten Wagen multipliziert. Die alternative Frachtberechnung zwischen den Gewichtsklassen und die damit verbundene Berechnung eines „Fehlweights“ ist entfallen.

Für Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern als Gegenstand eines Frachtvertrags und für gebrauchte Packmittel in leer laufenden Heimat-/Privatwagen mit Vollaufnachweis sind eigene Grundfrachten ausgewiesen.

Abbildung 4: Frachttabelle 1 (Auszug aus DEGT Abt. B Abschnitt 2)

Frachttabelle 1 Grundfrachten des Regeltarifs für ein Gewicht von 25 t in Achsenwagen			
1	2	3	4
Entfernungen bis...	Allgemeine Wagenladungen	Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern als Gegenstand eines Frachtvertrags § 6 (1) Es gilt in der Koeffiziententabelle die Spalte 2.	Gebrauchte Packmittel in leer lfdn. Heimat-/Privatwagen mit Vollaufnachweis* §§ 11, 15 (10)
km	DM	DM	DM
7	244	183	91
10	262	196	98
13	279	210	105
16	297	223	111
19	315	236	118
22	333	250	125
25	351	263	131
28	368	276	138
31	386	290	145
34	404	303	151
37	422	316	158
40	440	330	165
43	457	343	171
46	475	356	178
49	493	370	185
...
480	2338	1753	875
500	2397	1798	897
520	2453	1840	918
540	2505	1878	938
560	2556	1917	957
580	2608	1956	976
600	2660	1995	996
620	2710	2033	1015
...
880	3162	2372	1184
900	3189	2392	1194
920	3217	2412	1204
940	3244	2433	1214
960	3271	2453	1225
980	3298	2474	1235
1000	3326	2494	1245
1050	3373	2530	1263
1100	3441	2581	1288
1150	3510	2632	1314
1200	3578	2683	1339
1250	3646	2734	1365
1300	3714	2785	1390
1350	3782	2837	1416
1400	3850	2888	1441
1450	3918	2939	1467
1500	3986	2990	1492
Mindestfracht je			
a)	280	280	-
b)	390	280	-
a) = Achsenwagen, b) = Drehgestellwagen sowie Wageneinheiten/Gelenkwagen.			
*Bei Verwendung von P-Wagen werden die Beträge um den P-Abschlag nach § 15 (3) gekürzt. Tarifstand 1. 1. 1992			

Die Koeffiziententabelle des Abschnitts 2 (Abb. 5) sieht Gewichtsstufen je Tonne vor. Der aufgeführte niedrigste Wert drückt die Mindestgewichtsstufe aus. Das Gewicht wird – von Ausnahmen (AT 477, 479, 482) abgesehen – zur Frachtberechnung nicht mehr auf volle 100 kg aufgerundet, sondern unter 500 kg ab-, von 500 kg an aufgerundet.

Abbildung 5: Koeffiziententabelle des DEGT Abt. B Abschnitt 2

Koeffizienten							
1	2	3	4	5	6		
für Gewichtsstufe	bei Verwendung von			Wageneinheiten und Gelenkwagen mit einer Ladelänge unter 27 m	Wageneinheiten und Gelenkwagen mit einer Ladelänge unter 27 m	für Gewichtsstufe	bei Verwendung von Drehgestellwagen
	Achsenwagen mit einer Ladelänge unter 14 m	übrige	Drehgestellwagen Gedeckte Wagen mit einer Ladelänge unter 22 m				
t	alle		Gattung(en) Ga, Fla la	alle		t	Gattungen alle
5*	0,488					35	1,400
6	0,514					36	1,440
7	0,539					37	1,480
8	0,565					38	1,520
9	0,590					39	1,560
10		0,616				40	1,600
11		0,642				41	1,640
12		0,667				42	1,680
13		0,693				43	1,720
14		0,718				44	1,760
15		0,744	0,780			45	1,800
16		0,770	0,806			46	1,840
17		0,795	0,831			47	1,880
18		0,821	0,857			48	1,920
19		0,846	0,882			49	1,960
20		0,872	0,908	1,016		50	2,000
21		0,898	0,934	1,042		51	2,040
22		0,923	0,959	1,067		52	2,080
23		0,949	0,985	1,093		53	2,120
24		0,974	1,010	1,118		54	2,160
25		1,000	1,036	1,144		55	2,200
26		1,040	1,062	1,170		56	2,240
27		1,080	1,087	1,195		57	2,280
28		1,120	1,120	1,221		58	2,320
29		1,160	1,160	1,246		59	2,360
30		1,200	1,200	1,272		60	2,400
31			1,240	1,298			
32			1,280	1,323			
33			1,320	1,349			
34			1,360	1,374			

Für weitere Gewichtsstufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Gewichtsstufe.

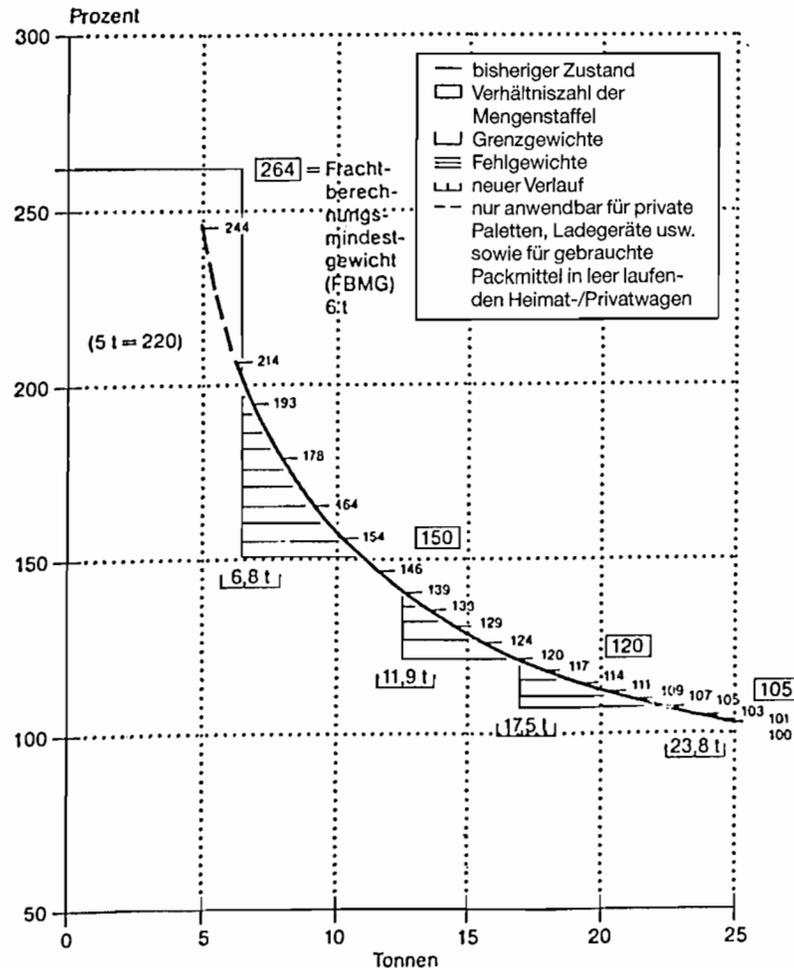
Zu Spalten 2 bis 6:
Maßgebend ist die am Güterwagen angeschriebene Ladelänge.
Für Wageneinheiten/Gelenkwagen mit einer Ladelänge von 27 m und mehr wird die Frachtberechnung außertariflich geregelt.
Wageneinheiten sind Wagen, die durch eine im Betrieb nicht lösbare Kupplung zu einer Einheit verbunden sind.
Gelenkwagen sind Wagen oder deren Teile, die zur Herstellung einer größeren Ladefläche durch ein Gelenk miteinander verbunden sind. Sie haben mindestens drei Achsen oder mindestens drei Drehgestelle.

* nur anwendbar für gebrauchte Packmittel in leer laufenden Heimat-/Privatwagen

Für Wageneinheiten und Gelenkwagen mit einer Ladelänge von 27 m und mehr ist die Frachtberechnung außertariflich und damit flexibler geregelt. Die hierfür geltende Koeffiziententabelle ist im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA) der Eisenbahnen vom 16. 12. 1991 unter Nr. 1427/1991 veröffentlicht. In der Umstellung von dem bisherigen Kriterium „Länge über Puffer“ auf die „Ladelänge“ liegt eine erweiterte Nutzungsmöglichkeit um mehr als 1,20 m.

Die Gewichtsklassen für 5, 10, 15, 20 und 25 t (Abb. 1) sowie die Mindestgewichtstafel (Abb. 2) sind mithin gegenstandslos geworden. Der Frachtverlauf ist begradigt (Abb. 6), die alternative Frachtberechnung zwischen den Gewichtsklassen weggefallen.

Abbildung 6: Verlauf der Mengenstaffel – bisher/neu –



Die Frachttabelle 2 im Abschnitt 2 enthält ausgerechnete Frachten in DM für

- private Paletten, Ladegeräte und Wärme-/Kälteschutzmittel ohne Gut mit Eisenbahn-Volllauf sowie
- leere Privatwagen

in der kilometrischen Abstufung wie Frachttabelle 1. Für private Drehgestellwagen sind spezielle Leerlauffrachten geschaffen, die 30% über denjenigen für private Achsenwagen liegen (Abb. 7).

Abbildung 7: Frachttabelle 2 (Auszug aus DEGT Abt. B Abschnitt 2)

Frachttabelle 2: Ausgerechnete Frachten für				
● private Paletten, Ladegeräte, Wärme-/Kälteschutzmittel ohne Gut				
● Privatwagen-Leerläufe				
1	2	3	4	5
Entfernungen bis...	Private Paletten, Ladegeräte und Wärme-/Kälteschutzmittel ohne Gut	Leerlauffracht für Privatwagen		
km	DM	Achsenwagen DM	Drehgestellwagen DM	Wageneinheiten DM
7	157	27	35	54
10	157	27	35	54
13	157	27	35	54
16	157	27	35	54
19	157	27	35	54
22	157	27	35	54
25	157	28	36	56
28	157	28	36	56
31	157	28	36	56
34	157	28	36	56
37	157	29	38	58
40	157	29	38	58
43	157	29	38	58
46	157	29	38	58
49	157	29	38	58
...
600	236	94	122	188
620	236	100	130	200
640	236	100	130	200
660	236	105	137	210
680	236	105	137	210
700	236	105	137	210
720	236	111	144	222
740	236	111	144	222
760	236	117	152	234
780	236	117	152	234
800	236	117	152	234
820	236	122	159	244
840	236	122	159	244
860	236	128	166	256
880	236	128	166	256
...
900	236	128	166	256
920	236	133	173	266
940	236	133	173	266
960	236	139	181	278
980	236	139	181	278
1000	236	139	181	278
1050	236	145	189	290
1100	236	145	189	290
1150	236	150	195	300
1200	236	150	195	300
1250	236	155	202	310
1300	236	155	202	310
1350	236	161	209	322
1400	236	161	209	322
1450	236	166	216	332
1500	236	166	216	332

Zu Spalte 5:
Bei Wageneinheiten mit einer Ladelänge von 27 m und mehr wird die doppelte Leerlauffracht erhoben.
Tarifstand 1. 1. 1992

Für lebende Tiere wird die Fracht bei Verwendung von Achsenwagen nach der 10-t-Gewichtsstufe und bei Drehgestellwagen / Wageneinheiten nach der 17-t-Gewichtsstufe berechnet.

Der Privatwagen-Abschlag von 8% gilt nicht mehr für Beförderungen von Kraftfahrzeugen usw. auf besonderen Wagen. Diese kommen fast nur noch nach AT mit eigenständigen Abwicklungen auf.

4. Ausnahmetarife

Die AT werden zunächst weiter als Blatttarife bestehen bleiben. Die Grundfrachten sind darin – abgesehen von einigen Ausnahmen – gleichfalls für die Standardleistung „Beförderung von 25 t in Achsenwagen“ dargestellt.

Abbildung 8: Beispiel für einen AT (Auszug) mit Frachtenzeiger und Festsetzung spezieller Mindestfrachten

Grundfrachtentafel AT 320 (Düngemittel)				
Entfernung bis... km	Abteilung			
	I	II	III	IV
Grundfrachten in DM für 25 t in Achsenwagen				
7	164	161	157	132
10	174	171	167	142
13	185	181	177	152
16	195	191	187	162
19	205	201	197	172
22	216	212	207	182
25	226	222	217	192
26	236	232	227	202
31	247	242	236	212
34	257	252	246	222
37	267	262	256	232
40	278	273	266	242
43	288	283	276	252
46	299	293	286	262
49	309	303	296	272
52	319	313	305	282
55	330	323	315	292
58	340	333	325	302
61	350	344	335	312
64	361	354	345	322
67	371	364	355	332
70	381	374	365	342
73	392	384	374	352
76	402	394	384	362
79	412	405	394	372
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
1300	1942	1906	1866	1782
1350	1974	1937	1897	1811
1400	2007	1968	1928	1841
1450	2039	2000	1959	1871
1500	2071	2031	1990	1901

Mindestfracht je
 – Achsenwagen 253 DM
 – Drehgestellwagen sowie Wageneinheiten/Gelenkwagen 354 DM
 Tarifstand 1. 1. 1992

Abbildung 9: Beispiel für einen AT (Auszug) mit Relationsfrachten

Ausnahmetarif 304 (Eisen- und Stahlwaren, NE-Metallwaren usw.)											
Grundfrachten für ein Gewicht von 25 t in Achsenwagen											
nach	Brake (Unterweser)	Bremen	Bremerhaven	Emden	Hamburg	Kiel	Lübeck Hbf	Lübeck SK	Nordham	Rostock Wismar	
von	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM	DM
Aachen Nord	1213	1155	1205		1235	1288	1260	1280	1218	1288	
Aachen West											
Aachen – Rothe Erde											
Aalen	1746	1688	1755		1755	1798	1770	1790	1751	1798	
Alfeld (Leine)	901	843	1000		960	1048	1020	1040	906	1048	
Altenstadt (Hess)	1468	1410	1475		1475	1531	1503	1523	1473	1531	
Aschaffenburg Hbf	1411	1353	1410		1410	1463	1435	1455	1416	1463	
Aschaffenburg Süd											
Aschaffenburg-Nilkheim											
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	
Wasseraffingen	1751	1693	1760		1735	1798	1770	1790	1756	1798	
Weingarten (Württ)	1938	1880	1918		1905	1951	1923	1943	1943	1951	
Wetter (Ruhr)	993	935	1028		1063	1141	1113	1133	998	1141	
Wiesloch-Walldorf	1498	1440	1490		1508	1556	1528	1548	1503	1556	
Wissenbach (Dillkr)	1386	1328	1403		1425	1496	1468	1488	1391	1496	
Witten-Ost	1003	945	1015		1058	1123	1095	1115	1008	1123	
Witten-Annen Nord											
Wolfenbüttel	961	903	1035		933	1001	973	993	966	1001	
Wörth (Rhein)	1556	1498	1545	1515	1560	1613	1585	1605	1561	1613	

Tarifstand 1. 1. 1992

Die Koeffiziententabelle ist jeweils insoweit wiedergegeben, wie sie für den einzelnen AT relevant ist. Spezielle Tabellen existieren für

- Kohle-AT (ausgenommen AT 214) sowie die AT 161 (Messing usw.), 368 (Salzsäure usw.), 385 (Bestimmte Mineralölerzeugnisse) und 427 (Butan usw.) nach Abb. 10
- den AT 476 (Güter aller Art in Privatwagen)
- die AT 477 und 479 (Kraftfahrzeuge auf besonderen Wagen)
- den AT 482 (Sammelgut) Abteilung I
- wie vor Abteilung II (bei Mindestmengenverpflichtung).

Abbildung 10: Koeffiziententabelle der Kohle-AT (ausgen. AT 214 – Petrollkoks –) (Auszug) sowie der AT 161, 368, 385 und 427 (vereinfachte Darstellung)

Ge- wichts- stufen t	Achsenwagen	Drehgestellwagen, Wageneinheiten und Gelenkwagen mit einer Ladelänge unter 27 m	Ge- wichts- stufen t	Drehgestellwagen, Wageneinheiten und Gelenkwagen mit einer Ladelänge unter 27 m
15	0,600	0,600	45	1,800
16	0,640	0,640	46	1,840
17	0,680	0,680	47	1,880
18	0,720	0,720	48	1,920
19	0,760	0,760	49	1,960
20	0,800	0,800	50	2,000
21	0,840	0,840	51	2,040
22	0,880	0,880	52	2,080
23	0,920	0,920	53	2,120
24	0,960	0,960	54	2,160
25	1,000	1,000	55	2,200
26	1,040	1,040	56	2,240
27	1,080	1,080	57	2,280
28	1,120	1,120	58	2,320
29	1,160	1,160	59	2,360
30	1,200	1,200	60	2,400
31	1,240	1,240	61	2,440
32	1,280	1,280	62	2,480
33		1,320	63	2,520
34		1,360	64	2,560
35		1,400	65	2,600
36		1,440	66	2,640
37		1,480	67	2,680
38		1,520	68	2,720
39		1,560	69	2,760
40		1,600	70	2,800
41		1,640		
42		1,680		
43		1,720		
44		1,760		

für weitere Gewichtsstufen erhöht sich der Koeffizient um 0,040 je Gewichtsstufe

Für Wageneinheiten/Gelenkwagen mit einer Ladelänge von 27 m und mehr wird die Frachtberechnung außertariflich geregelt.

AT mit definitiven Wagenfrachten (101 für Stammholz usw., 109 für Schnittholz, 131 für Schwefel, 179 für Hausmüll usw., 472 für landwirtschaftliche Maschinen und Traktoren sowie 475 für Einzelteile von Straßenfahrzeugen) sind nach wie vor ohne weiteres ablesbar. Die Koeffiziententabellen finden somit keine Anwendung.

Nicht umgestellt wurde wegen seines Berechnungsmodus der AT 470 (Sonderzüge von Zirkusbesitzern/Schaustellern). Überdies ist der AT 497 für Großcontainer-Sendungen – ähnlich wie der AT 480 (Partiefracht) – als Regelung eigener Art unberührt. Bei Großcontainern bildet abweichend vom übrigen Ladungsverkehr auf der Schiene die Ladeinheit die Sendung.

Liegt

- die Tarifentfernung einer Verkehrsverbindung unter der Mindestentfernung,
 - die anzuwendende Gewichtsstufe einer Sendung unter der Mindestgewichtsstufe,
 - das in Wagengruppen/geschlossenen Zügen auf einen Frachtbrief aufgelieferte Gesamtgewicht unter dem dafür maßgebenden Mindestgewicht
- eines AT, so wird dieser zu dessen Konditionen angewendet, sofern sich danach eine billigere Fracht ergibt (Als-ob-Berechnung).

Bei Sendungen nach *Kohlen-AT* wird der Frachtberechnung entweder

- das im Lastgrenzenraster des verwendeten Wagens für die maßgebende Streckenklasse angegebene Gewicht, gekürzt um 2 t, oder
- das auf die volle Tonne kaufmännisch gerundete wirkliche Gewicht, und zwar das höhere dieser beiden Gewichte, zugrunde gelegt.

Ist der verwendete Wagen bei Übergabe auf dem Versandbahnhof räumlich voll ausgenutzt und hat der Absender dies im Frachtbrief-Feld „Inhalt“ mit dem Vermerk „Laderaum voll ausgenutzt“ bestätigt, so wird die Fracht für das auf die volle Tonne gerundete wirkliche Gewicht berechnet. Für Kohle in Achsenwagen gilt die Mindestgewichtsstufe 15 t, in Drehgestellwagen 40 t; für Koks lauten die entsprechenden Stufen 12 t und 30 t.

5. Berechnung der Grundfracht

Die Grundfracht für den Regeltarif und die davon abgeleiteten AT wird mittels der Formel gebildet:

$$G = \frac{A + 100 \times (S_1 + S_2 + \dots + S_{n-1}) + E \times S_n}{100} \times 25$$

Hierbei bedeuten:

- G Grundfracht für 25 t in Achsenwagen
- A Abfertigungsentgelt in Pf je 1000 kg
- S₁ Streckensatz in Pf je Tonnenkilometer (tkm) für den ersten Bereich der Entfernungsstaffel (bis 100 km)
- S₂ Streckensatz in Pf/tkm für den zweiten Bereich der Entfernungsstaffel (101 bis 200 km)
- S_{n-1} Streckensatz in Pf/tkm der vorletzten Entfernungsstufe
- S_n Streckensatz in Pf/tkm der letzten Entfernungsstufe, in deren Bereich die grundfrachtbildende Entfernung liegt
- E Anzahl der grundfrachtbildenden km im letzten Bereich der Entfernungsstaffel.

Das Abfertigungsentgelt beträgt für *Allgemeine Wagenladungen* (bisher Einheitsgüterklasse A) 833 Pf/t. Die Streckensätze nach der von der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen (StTK) beschlossenen Entfernungsstaffel lauten:

bis 100 km	23,72 Pf/tkm
200 km	21,61 Pf/tkm
300 km	16,86 Pf/tkm
400 km	14,69 Pf/tkm
500 km	11,86 Pf/tkm
600 km	10,37 Pf/tkm
700 km	9,73 Pf/tkm
800 km	5,50 Pf/tkm
über 800 km	5,45 Pf/tkm

Hiernach errechnet sich – ohne daß dies aus dem Tarifschema ersichtlich ist – der 25-t-Frachtsatz beispielsweise für eine Beförderung auf 305 km so:

Abfertigungsentgelt	Pf/t	
Streckenfracht (aufgesetzt)	833	
für		
1 – 100 km	23,72	= (100 × 23,72) 2372
101 – 200 km	21,61	= (100 × 21,61) 2161
201 – 300 km	16,86	= (100 × 16,86) 1686
301 – 400 km	14,69	= (5 × 14,69) 73,45
		<u>6292,45</u>
		7125,45

Die in der Frachttabelle 1 im DEGT Abt. B Abschnitt 2 für die Standardleistung „Beförderung von 25 t in Achsenwagen“ ausgewiesene Grundfracht in DM ergibt sich durch Multiplikation des Frachtsatzes in Pf/t mit 25, dividiert durch 100 (Umwandlung von Pf in DM). Hiernach heißt die Grundfracht in diesem Falle (7125,45 × 25 : 100) 1781,36 DM, gerundet 1781 DM. Die Rundung erfolgt nach kaufmännischen Grundsätzen; Beträge unter 50 Pf werden nicht, solche von 50 Pf an für volle DM gerechnet.

Damit kehrt die Bahn aus Gründen der Einheitlichkeit zur herkömmlichen Frachtenbildung nach dem sogenannten Prinzip der aufgesetzten Staffel zurück.

Den Entfernungsstufen in der Frachttabelle liegen frachtbildende Entfernungen zugrunde, und zwar

- bis 100 km von 6 km an (in Abständen von je 3 km);
- bis 200 km von 103 km an (je 5 km);
- bis 400 km von 205 km an (je 10 km);
- bis 1000 km von 410 km an (je 20 km);
- bis 1500 km von 1025 km an (je 50 km).

Für *Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern* als Gegenstand eines Frachtvertrags (§ 6 (1) des DEGT Abt. B) sind die um 25% gekürzten Grundfrachten für Allgemeine Wagenladungen aufgeführt.

Die Grundfrachten für *gebrauchte Packmittel* in leer laufenden Heimat-/Privatwagen mit Vollaufnachweis (§§ 11 und 15 (10)) sind analog dem Verfahren für Allgemeine Wagenladungen aus einem Abfertigungsentgelt von 312 Pf/t und diesen Streckensätzen gebildet:

bis 100 km	8,88 Pf/tkm
200 km	8,09 Pf/tkm
300 km	6,31 Pf/tkm
400 km	5,50 Pf/tkm
500 km	4,44 Pf/tkm
600 km	3,88 Pf/tkm
700 km	3,64 Pf/tkm
800 km	2,06 Pf/tkm
über 800 km	2,04 Pf/tkm

Bei Verwendung von Privatwagen wird die Fracht um den Privatwagen-Abschlag nach § 15 (3) gekürzt.

6. Bildung der Koeffizienten

Die *allgemeine Koeffiziententabelle* im Abschnitt 2 ist nach folgender Formel errechnet für

a) Achsenwagen:

$$\frac{0,64 \times G + 9,0}{25}$$

b) Gedeckte Drehgestellwagen mit einer Ladelänge unter 22 m:

$$\frac{0,64 \times G + 9,9}{25}$$

c) übrige Drehgestellwagen und Wageneinheiten/Gelenkwagen:

$$\frac{0,64 \times G + 12,6}{25}$$

Dabei bedeutet „G“ Gewichtsstufe in Tonne.

Die Fracht wird mit steigender Tonnage bis zu einem Grenzgewicht degressiv modifiziert. Das Grenzgewicht liegt im Falle

- a) bei 25 t
- b) bei 27,5 t
- c) bei 35 t.

Oberhalb dieser Gewichte hat „G“ die Bedeutung von Grenzgewicht. Das Ergebnis wird mit der Gewichtsstufe in Tonnen multipliziert und durch das Grenzgewicht geteilt (lineare Fortrechnung).

Beispiel: Drehgestell-Flachwagen; Gewichtsstufe 41 t

$$\text{Koeffizient (K)} = \frac{0,64 \times 35 + 12,6}{25} \times \frac{41}{35} = 1,640$$

Die Koeffiziententabelle für die Kohle-AT usw. (Abb. 10) basiert auf der

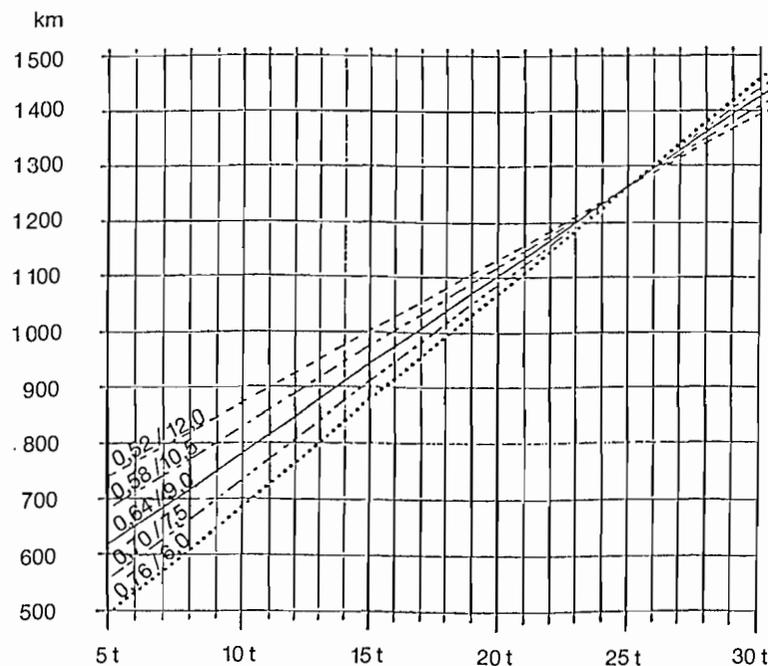
$$\text{Formel: } K = \frac{1 \times G}{25} \text{ (lineare Struktur)}$$

Die Koeffiziententabelle für den AT 476 ist bis 27 t unsystematisch gebildet und muß daher in diesem Bereich in der DV gespeichert werden. Von 28 t an ist sie nach dem Modus der Tabelle nach Abb. 10 errechenbar.

Die auf Grund der Kraftfahrzeugstruktur spezifisch gestaltete Koeffiziententabelle für die AT 477 und 479 enthält Gewichtsstufen von 5 bis 21 t im Abstand von 0,2 t, die Koeffiziententabellen für den AT 482 Abt. I und II sind von 6 bzw. 8 t an gar je 0,1 t abgestuft. Die Tabelle für die AT 477 und 479 ist je nach der verwendeten Wagenart von 10, 15 bzw. 18 t an rechenbar, die Tabelle für den AT 482 Abt. I von 15 t an (der Koeffizient für 12,3 t gilt auch für die Gewichtsstufen bis 12,5 t, der für 12,6 t auch für die bis 14,9 t). In den Bereichen darunter sind die Koeffizienten unsystematisch gebildet; sie müssen demzufolge gespeichert werden. Die Werte der Tabelle für den AT 482 Abt. II sind rechenbar.

Mit den Konstanten „0,64“ und „9,0/9,9/12,6“ wird eine Frachtenlage erreicht, die im mittleren Gesamtverlauf derjenigen des bisher geltenden Tarifs entspricht. Durch Veränderung dieser Konstanten läßt sich die Degression (0,64) bzw. der Wagenfaktor (9,0/9,9/12,6) abschwächen oder verstärken (Abb. 11).

Abbildung 11: Darstellung der Möglichkeiten einer Abschwächung oder Verstärkung der Konstanten der Koeffizienten zur Abwandlung der Grundfrachten



Die Grundfracht wird in Feld 59, die Gewichtsstufe und der Koeffizient in Feld 60 des Frachtbriefs (Rechnungsteil) eingetragen, sofern es sich nicht um Sendungen mit Zentraler Frachtberechnung (ZF) handelt.

7. Zuschlagfrachten des DEGT Abt. E

Im Verkehr mit bestimmten in den DEGT einbezogenen NE sowie mit einigen Bahnhöfen der DB und der DR werden Zuschlagfrachten berechnet. Sie sind in sogenannten Zu-Blättern (Abb. 12) festgesetzt. Diese sind der Neustrukturierung der Tarife angeglichen. Im Ladungsverkehr bestehen Zuschlagfrachten als

- Zuschlaggrundfrachten in DM/Wagen,
- Zuschlagsätze in DM/t oder
- feste Beträge für die Sendung oder den Wagen.

Abbildung 12: Ausschnitt aus Blatt Zu 483

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Abteilung E		Blatt Zu 483 Köln-Bonner Eisenbahnen							
Zuschlagfrachten Gültig ab 1. Januar 1992 Hierdurch wird die Ausgabe von 1. April 1991 aufgehoben.		Zuschlagsätze in Pf/100 kg	A Zuschlaggrundfrachten in DM/Wagen				B Zuschlagsätze in DM/t		
Bahnhof	Alle Tarife	Stückgut	Wagenladungen						
			Regel- tarif	Für Güter der Tarife mit Grundfrachten				Für Güter der Ausnahme- tarife mit Frachtsätzen/t bzw. Wagenfrachten	
				Ausnahmetarife				Ausnahmetarife	
			358			übrige AT	101, 109, 472, 497 Abt. I		
Berrenrath	-	35				35	1,40		
Berzdorf (Kr. Köln)	-	35				35	1,40		
Bonn-Buschdorf	-	35				35	1,40		
Brühl Ost ¹⁾	-	35				35	1,40		
Kendenich	-	35				35	1,40		
Wesseling	140 ²⁾	35				35	1,40		
Wesseling-Godorf	-	35				35	1,40		
Rheinhafen	-	35	0			35	1,40		

Besonderheiten
¹⁾ Für Privatwagen, die
 - gegen Leerlauf fracht nach § 15 (5) ATV des DEGT Abt. B oder
 - nach den Besonderen Anwendungsbedingungen der AT 379, 385 oder 427 nach Brühl Ost befördert werden,
 wird eine Zuschlagfracht von 58,00 DM je Wagen erhoben.
²⁾ Mindestens 1,40 DM je Sendung

Die Zuschlaggrundfracht wird der Grundfracht des anzuwendenden Tarifs hinzugerechnet und das Ergebnis mit dem maßgebenden Koeffizienten multipliziert. Die so ermittelte

Fracht wird auf volle DM in der Weise gerundet, daß Beträge unter 50 Pf nicht, solche von 50 Pf an für volle DM gerechnet werden.

Für Sendungen der AT mit definitiven Wagenfrachten ohne Abwandlung durch Koeffizienten wie AT 101, 109 usw. sind ggf. im Abschnitt B des jeweiligen Zu-Blatts Zuschlagsätze in DM/t angegeben. Im Abschnitt Frachtberechnung dieser AT sind die besonderen Bestimmungen für die Zuschlagfrachtberechnung enthalten.

Zu den ausgerechneten Frachten in der Frachttafel 2 des DEGT Abt. B für private Paletten, Ladegeräte usw. ohne Gut/Privatwagen-Leerläufe werden Zuschlagfrachten nur erhoben, wenn im Abschnitt Besonderheiten der Zu-Blätter dafür solche festgesetzt sind.

8. Frachtberechnung für Tiefladewagen

Für beladene Tiefladewagen werden folgende Mindestgewichtsstufen angewendet:

für Wagen mit Achsen	Gattung	Tonne je Achse
2 bis 7	Ui, Uai, Uaai	8
8 bis 12	Uaai	10
13 bis 18	Uaai	11
19 bis 22	Uaai	11,5
23 bis 26	Uaai	12
27 und mehr	Uaai	12,5

Die Mindestgewichtsstufen gelten sowohl für bahneigene als auch für bei den Bahnen eingestellte private Tiefladewagen.

Für leere *private* Tiefladewagen wird die Leerlauffracht wie folgt berechnet:

für Wagen mit Achsen	nach DEGT Abt. B (Abschnitt 2 Frachttafel 2) in Höhe	
2	der Leerlauffracht	für Achsenwagen
4	der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen
5 bis 8	des Doppelten der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen
9 bis 12	des Achtfachen der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen
13 bis 16	des Zehnfachen der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen
17 bis 20	des Fünfzehnfachen der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen
21 und mehr	des Zwanzigfachen der Leerlauffracht	für Drehgestellwagen

9. DB/DR-Verkehr

DB und DR sind nach Art. 26 (3) des Einigungsvertrages schrittweise zusammenzuführen. Sie haben schon einen gemeinsamen Vorstandsvorsitzer und verzahnen sich bereits in etlichen Teilbereichen.

Vom 1. Januar 1992 an wendet die DR das Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) nicht mehr an. Zwischen Bahnen, deren Staaten sowohl den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) als auch dem SMGS beigetreten sind, wird wie bislang die CIM (Anhang B zum COTIF) zugrunde gelegt.

Der DR-Durchfuhrtarif ist aufgehoben. Der Internationale Eisenbahntransittarif (MTT) kommt für den DR-Transit nicht mehr in Betracht. Demzufolge müssen Sendungen nach Ländern, die ausschl. dem SMGS-Regime angehören, auf dem Grenzütrittsbahnhof zu den Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) umbehandelt werden (Neuauflieferung CIM/SMGS). Entsprechendes gilt bzgl. des Grenzeintrittsbahnhofs von den SZD für Transporte aus solchen Ländern.

Der Tarif für Wagenladungstransporte der Eisenbahn (TWE) ist mit Ablauf des 31. Dezember 1991 weggefallen, desgl. der Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Wagenladungen zwischen der DB und der DR (Tarif 5700.00) mit sämtlichen Teilen.

Die AT des DEGT finden auf Grund der Erweiterung des örtlichen Geltungsbereichs weitgehend auch bei der DR und im DB/DR-Wechselverkehr Anwendung. Spezielle Einschränkungen sind nur in wenigen Fällen vorgesehen. Für die Anwendung von AT-Margen im DR-Binnenverkehr wie auch im DB/DR-Wechselverkehr ist eine Vereinbarung mit der Zentrale der Hauptverwaltung – Bereich Güterverkehr der DR, Ruschestr. 59, O-1130 Berlin, erforderlich.

Zudem besteht nach wie vor die Möglichkeit des Abschlusses von Sonderabmachungen (§ 7 (2) Eisenbahn-Verkehrsordnung).

10. Gemeinsames Entfernungswerk für den innerdeutschen Güterverkehr

Der DEGT Abt. D ist neu herausgegeben worden. Das zum 1. Januar 1992 überarbeitete Entfernungswerk geht von *einem* Schienennetz in der Bundesrepublik Deutschland aus. Gegenwärtig existieren folgende zwölf DB/DR-Übergänge: Bebra, Büchen, Eichenberg, Helmstedt, Hof, Ludwigsstadt, Lübeck, Mellrichstadt, Neustadt (b. Coburg), Vorsfelde, Walkenried und Bad Harzburg.

Die Angabe des Beförderungsweges durch Vorschreiben bestimmter DB/DR-Übergänge ist entfallen. Die Fracht wird über den kürzestmöglichen Schienenweg des bestehenden Netzes berechnet.

Die Neubaustrecken Hannover/Würzburg und Mannheim/Stuttgart sind einbezogen. Hierdurch treten teils Entfernungsverkürzungen ein. Über die mit Genehmigung des Bundesverkehrsministers stillgelegten Strecken werden keine Entfernungen mehr gebildet.

11. Neues EG-Recht

Nach der *Verordnung (EWG) Nr. 1893/91* vom 20. Juni 1991 zur Änderung der VO (EWG) Nr. 1191/69 sind die gemeinwirtschaftlichen Bindungen wie Betriebspflicht im Eisenbahngüterverkehr nicht mehr aufrechtzuerhalten. Zur Anpassung des Beförderungsrechts für alle Binnenverkehrsträger ist ein Artikelgesetz geplant. Die *Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)* als Herzstück des Eisenbahn-Transportrechts wird zunächst mit einer 87. Änderungs-VO aktualisiert.

Analog den künftigen Regelungen des Straßengüterverkehrs sollen für den inländischen Eisenbahntransport fürderhin gelten

- Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB),
- Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB),
- die EVO in der geltenden Fassung sowie
- Allgemeine Geschäftsbedingungen für Gütertransportleistungen der DBAG (AGB-Güterverkehr).

Dem Kleingutbereich (Teilladungsverkehr) lägen dann voraussichtlich die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) zugrunde.

Die Bestimmungen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr wie das COTIF nebst Anhang B (CIM) samt Zusatzbestimmungen und die internationalen Tarife der Bahnen blieben davon unberührt.

Von nachhaltiger Wirkung auf die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft wird die *Richtlinie 91/440/EWG* vom 29. Juli 1991 sein. Sie hat verbindlichen Charakter und sieht vor, bis zum 1. Januar 1993

- die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten
- Eisenbahnfahrtweg und -betrieb rechnerisch und organisatorisch zu trennen; für die Nutzung der Infrastruktur wird eine diskriminierungsfreie Wegeabgabe erhoben
- die Verschuldung der Eisenbahnen soweit durch die Mitgliedstaaten zu verringern, daß die Geschäfte auf gesunder finanzieller Basis geführt werden können.

12. Vereinbarungssystem

Mit der Umgestaltung des Güterpreissystems für den konventionellen Inlandsladungverkehr, das auch im grenzüberschreitenden Verkehr bei Frachtberechnung nach den von Bahn zu Bahn anstoßenden Inlandstarifen angewendet wird, hat sich die Bahn die Basis für die sukzessive Ablösung der sich weiter vereinfachenden Tarife als künftiges Bezugsinstrument durch Preisvereinbarungen (Abb. 13) geschaffen, die dann lediglich das Bundeskartellamt noch überprüfen wird.

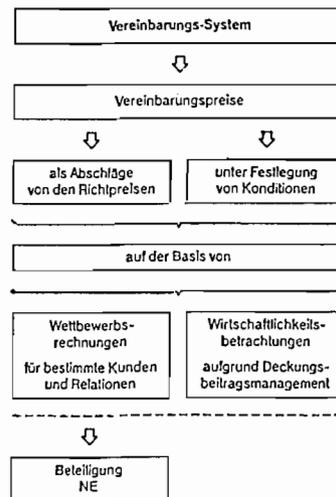


Abbildung 13: Überblick über künftige Bildung von Vereinbarungspreisen

Ein Deckungsbeitragsmanagement Wagenladungsverkehr (DBM WLW) befindet sich bei der DB im Aufbau. Für die Preisbildung gilt es,

- die einzelnen Leistungen direkt zuordenbaren (variablen) Kosten (direkte Kosten) zu ermitteln,
- die Preise an den damit erzielbaren Deckungsbeiträgen, den direkten Kosten und den Kapazitätsverhältnissen zu orientieren.

Überdies wird der Einzelwagenverkehr der DB durch weitere Konzentration als Geschäft mit positivem Deckungsbeitrag optimiert.

Ausblick

Die deutschen Bahnen stehen vor einer entscheidenden Neuausrichtung. Die künftigen Produktionsstrukturen, Leistungsangebote und Bedienungskonzepte hängen weitgehend von den Entscheidungen ab, die demnächst hinsichtlich der Rolle der Bahn im Markt von morgen zu treffen sein werden.

Auch die Französischen Eisenbahnen (SNCF) haben Überlegungen zur Modernisierung ihres Inlandstarifs angestellt. Es wäre zu wünschen, daß auf der Basis der Initiativen von DB/DR und SNCF möglichst zügig dann die Preissysteme des internationalen Ladungsverkehrs vereinheitlicht werden können.

Abstract

The German railways have restructured their national goods tariff for the carriage of wagon-loads by conventional transport with regard to the lasting changes of the surrounding world. Because of the conditions of competition and the railways' own financial stringency this could be done only cautiously. But the systematic manner presents the basis for the successive supersession of the tariffs becoming more simple further as future instrument of reference by transition to agreements on prices („Preisvereinbarungen“).

The systematic manner follows the German-French Railway Goods Tariff for Wagon-loads No. 9180.00 (Deutsch-Französischer Eisenbahn-Gütertarif - DFGT) with respect to basic freight rates for the standard unit of 25 tons in non-bogie wagons modified by a coefficient for the amount of weight of the consignment and the type of wagon used. Besides, there are total freight rates that can be read directly, e.g. for empty private goods wagons, private empty running pallets.

The article explains the modalities of application and the underlying formulas of calculation.