

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Verkehrstarife und Konkunkturlage

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1958) : Verkehrstarife und Konkunkturlage, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 1, pp. 3-12

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132579>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verkehrstarife und Konjunkturlage

Die Teilnehmer an diesem Anfang Januar zusammengestellten Gespräch konnten die überraschend ausgesprochene Genehmigung des Kabinetts zur Erhöhung der Eisenbahntarife noch nicht berücksichtigen. Damit ist jedenfalls einer der im Gespräch ausgesprochenen Wünsche erfüllt worden: daß aus konjunkturellen Gründen eine Durchführung der Tarifierhöhungen vor Eintritt in die saisonale Geschäftsbelegung des Frühjahrs erforderlich sei. Die Diskussion über die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Tarifierhöhungen auf dem Verkehrssektor hat aber gerade mit dieser Regierungsgenehmigung ihre volle Aktualität erhalten.

Aus Spitzenorganisationen der Wirtschaft:

Die Tarifierhöhung ist objektiv notwendig

Die Verkehrsträger haben in den vergangenen Jahren wiederholt, wenn auch mit unterschiedlicher Dringlichkeit, von einem unzureichenden Tarifniveau gesprochen. Am nachhaltigsten brachten das die Vertreter der Binnenschifffahrt zum Ausdruck, aber auch der Güterfernverkehr verlangte zum Ausgleich der Belastungen, die das Verkehrsfinanzierungsgesetz vom 6.4.1955 gebracht hatte, eine Tarifierhöhung. Binnenschifffahrt und Güterfernverkehr erwarteten bei ihren Tarifierhöhungswünschen — stillschweigend oder erklärtermaßen —, daß die Bundesbahn mitzieht. Eine derart bedingte Tarifierforderung gibt einerseits einen Hinweis auf die Wettbewerbssituation zwischen den Verkehrsträgern, sie ist aber andererseits auch geeignet, die Notwendigkeit einer Fracht- bzw. Tarifierhöhung weniger dringlich erscheinen zu lassen, als sie möglicherweise ist.

Tarifierhöhung der Eisenbahn

Bei der Bundesbahn war für ihre Zurückhaltung bis Anfang 1957 offenbar die Rücksicht auf die konjunktur- und preispolitischen Bemühungen der Bundesregierung entscheidend. Schon 1955 und 1956 war klar geworden — auch das Ottmann-Gutachten vom Herbst 1955 sprach es deutlich aus —,

daß es mit einer Umsatzsteigerung, mit Verkehrszuwachs allein, nicht zu schaffen sei, daß es vielmehr auch einer Tarifierhöhung bedürfe. Professor Dr. Oeftering führte hinzu in seinem Stuttgarter Vortrag vom 9.11.1957 aus: Die Kostenerhöhungen seien bis zu einem gewissen Grade dadurch aufgefangen worden, daß der Verkehrszuwachs erheblich höhere Einnahmen als zusätzliche Kosten erbrachte. Seit 1956 hätte jedoch die kostendegressive Wirkung des Mehrverkehrs nachgelassen, so daß die Kostensteigerungen durch eine Tarifierhöhung ausgeglichen werden müßten.

Die unter dem 5.8.1957 von der Deutschen Bundesbahn beim Bundesverkehrsministerium beantragte Tarifierhöhung sieht im Personenverkehr neben einer Erhöhung des Normaltarifs von 8,7% einen Abbau der Begünstigungen bei den Sozialtarifen vor, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr; im Güterverkehr ist eine durchschnittliche Erhöhung von rd. 11% beabsichtigt. Mit der Tarifierhöhung ist eine Tarifänderung verbunden, auf die noch näher eingegangen wird. Die Bundesbahn hat sich mit den in ihrem Antrag vorgesehenen Tarifierhöhungen nach den Verkehrsleistungen von 1956 eine

Mehreinnahme von rd. 750 Mill. DM errechnet, und zwar entfallen hiervon 260 Mill. DM auf den Personenverkehr und 490 Mill. DM auf den Güterverkehr.

Die Bundesbahn rechnet 1958 mit einem Defizit von 1070 Mill. DM. Die vorgesehene Tarifierhöhung kann also keineswegs zu einem Ausgleich zwischen Kosten und Einnahmen führen.

Subventionen oder Kostendeckung?

Es stellt sich die Frage, ob die Tarifierhöhung in der gegenwärtigen Konjunkturlage zu bejahen ist, zumal die Tarifierhöhungen der Bundesbahn entsprechende Tarifmaßnahmen in der übrigen Verkehrswirtschaft nach sich ziehen. Im Personenverkehr werden nicht-bundeseigene Eisenbahnen und die öffentlichen Verkehrsbetriebe — soweit es nicht schon geschehen ist — die Tarife anheben. Im Güterverkehr wird sogleich mit der Änderung des Eisenbahntarifs (DEGT) auch der Güterverkehrstarif (RKT) des Straßenverkehrsgewerbes angehört. Die Binnenschifffahrt will, wie angekündigt, die gegebene Frachterhöhungsmöglichkeit voll ausschöpfen. Insgesamt kann sich eine Verteuerung der Verkehrsleistungen von jährlich rd. 1 Mrd. DM ergeben.

Die Spitzenorganisationen der Wirtschaft haben dennoch in ihren Stellungnahmen das vorgesehene Ausmaß der Tarifierhöhung bejaht.

Alle in der Abteilung „Zeitgespräch“ veröffentlichten Beiträge sind freie Meinungsäußerungen von Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik und von in- und ausländischen Mitarbeitern. Sie enthalten keine Stellungnahme der Redaktion und sind keine offiziellen Äußerungen der herausgebenden Institutionen.

Eine Verweigerung müßte zu Substanzverzehr oder zu einer dauernden erheblichen Subventionierung der Eisenbahn führen. Die Wirtschaft hatte sich bereits in ihren „Leitsätzen zur Verkehrs- und Tarifierform“ vom April 1957 für Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger ausgesprochen. Ihre grundsätzliche Einstellung gegen preisverfälschende Subventionen gilt auch für den Verkehrssektor. Hinzu kommt, daß das Nebeneinander von öffentlicher und privater Verkehrswirtschaft bei einer Subventionierung des öffentlichen Teiles das ohnehin nicht einfache Problem des Wettbewerbs im Verkehr noch weiter kompliziert.

Wann ist — unter konjunkturpolitischen Gesichtspunkten — der geeignete Zeitpunkt, eine Tarifierhöhung vorzunehmen, um weitere Subventionen zu vermeiden, bestehende abzubauen und drohenden Substanzverzehr zu verhindern? Im Aufschwung wirkt eine kostensteigernde Tarifierhöhung noch konjunkturerhitzend, im Abschwung zusätzlich lähmend. Vielleicht wäre deshalb im gegenwärtigen Zeitpunkt einer gewissen Stagnation die Tarifierhöhung noch am ehesten tragbar. Natürlich darf nicht übersehen werden, daß die Wirtschaft in ihren einzelnen Teilen ein durchaus unterschiedliches Konjunkturbild aufweist. Die Regierung jedenfalls ist offenbar bemüht, die Tarifierhöhung nicht erst mit dem Saisonauftrieb des Frühjahrs zusammenfallen zu lassen.

Die Tarifierhöhung wird in den einzelnen Sparten der Wirtschaft je nach ihrer unterschiedlichen Frachtenintensität zu einer Kostensteigerung in Produktion und Vertrieb führen. Inwieweit diese Kostensteigerungen Preiserhöhungen nach sich ziehen, läßt sich kaum voraussagen. Nach Berechnungen der Bundesbahn können die Verbraucherpreise bei Lebensmitteln um 0,33%, die Produktionskosten bei Massengütern um 3 $\frac{1}{3}$ % steigen. Der Aussagewert solcher Durchschnittsberechnungen ist begrenzt. Der Möglichkeit, zusätzliche Kosten noch abzufangen, steht in anderen Bereichen der Wirtschaft der Zwang gegenüber, zusätzliche Kosten durch

Preiserhöhung weiterzugeben. Die Entscheidung im einzelnen mag sowohl von der Marktsituation als auch von weiteren gleichzeitig auftretenden Kostensteigerungen abhängen. Trotz dieser Ungewißheit muß die Notwendigkeit der Tarifierhöhung anerkannt werden. Es wäre gefährlich, wenn der dem Bund verbliebene Rest an Preislenkung dazu dienen sollte, das Preisgefüge für Verkehrsleistungen noch stärker zu verfälschen.

Aufgabenteilung

In der seit Jahren währenden Diskussion über die Tarifierform forderte die Wirtschaft eine kostennähere Tarifgestaltung, die die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger widerspiegelt und somit zu einer wirtschaftlichen Aufgabenteilung im Verkehr führt. Dieser „Lenkung“ mit tariflichen Mitteln wird gegenüber weitergehenden Eingriffen, wie sie z. B. der Entwurf eines Straßenentlastungsgesetzes vorsah, der Vorzug gegeben. Der Antrag der Bundesbahn trägt diesen Vorstellungen Rechnung. Es ist (durch eine Erhöhung der Abfertigungsgebühr) eine Verteuerung der Nahtransporte vorgesehen; durch einen Ausbau der Mengenstaffel werden auf der Schiene kleinere Sendungen (5 und 10 t) stärker verteuert, große Sendungen (in einer neu zu schaffenden 20-t-Klasse) geschont. Die neue 20-t-Klasse soll auf den DEGT beschränkt bleiben, dafür soll der Kraftwagen bei den Nebenklassensendungen begünstigt werden. Mit einer solchen Disparität zwischen DEGT und RKT wäre ein erster entscheidender Schritt getan. Die damit eingeleitete

„Aufgabenteilung mit tariflichen Mitteln“ entspricht den verkehrspolitischen Tendenzen, die in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bestimmend sein werden. Die Akzentverschiebung vom gemeinwirtschaftlichen zum kosten näheren Tarif muß keineswegs zu standortpolitisch unerwünschten Folgen führen. Der im Antrag der Bundesbahn zugunsten der Mengenstaffel vorgesehene Abbau der Wertstaffel wird im Unterschied zu früheren Jahren weitgehend bejaht.

In diesem Zusammenhang ist wichtig, daß der Personenverkehr der Bundesbahn in sich Eigenwirtschaftlichkeit erlangt. In der „Globalrechnung“ hat der Güterverkehr den Personenverkehr bisher erheblich subventioniert. Wenn aber der Personenverkehr nicht die ihm zuzurechnenden Kosten trägt, bleibt der Güterverkehr der Bundesbahn im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern benachteiligt. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, daß die Belastung aus den defizitären Sozialtarifen abgebaut wird. Die veränderte Wettbewerbslage gestattet es nicht, die Bundesbahn weiterhin als sozialpolitisches Instrument einzuspannen. Wenn die erforderliche Erhöhung der Sozialtarife aus politischen Überlegungen abgeschwächt wird, müßten die für Sozialpolitik zuständigen Stellen die Ausfälle erstatten. Im übrigen berechtigten die Rationalisierungsreserven im Personenverkehr zu der Hoffnung, daß entsprechende Investitionen das Mißverhältnis von Kosten und Ertrag eines Tages auch hier beseitigen. (s. e.)

Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparates muß erhalten bleiben

In der Öffentlichkeit ist mehrfach Verwunderung darüber zum Ausdruck gebracht worden, daß der Deutsche Industrie- und Handeltag und die anderen Spitzenorganisationen der gewerblichen Wirtschaft den Tarifanträgen der Deutschen Bundesbahn und der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr, wenn auch unter gewissen Bedingungen, zugestimmt haben. Es ist darauf hingewiesen worden,

daß die Spitzenvertretungen der Wirtschaft damit praktisch eine Mehrbelastung der durch sie vertretenen Wirtschaftskreise von rd. 1 Mrd. DM in Kauf nehmen.

Vorbehalte der Wirtschaft

Wenn darin auch eine positiv zu bewertende gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise zum Ausdruck kommen mag, so darf doch nicht übersehen werden, daß die Wirt-

schaft die beantragten Tariferhöhungen erst positiv beurteilt hat, nachdem ihr überzeugende Beweise dafür geliefert worden waren, daß die gegenwärtig geltenden Tarife die Kosten der Verkehrsträger nicht mehr annähernd decken. An kostendeckenden Tarifen kann jedoch auch die verladende Wirtschaft nur ein dringendes Interesse haben, weil anderenfalls kurzfristig die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger, langfristig deren Leistungsfähigkeit in Frage gestellt ist.

In Anbetracht der mit der beantragten Erhöhung des Gütertarifs verbundenen, teilweise empfindlichen Mehrbelastung der Wirtschaft hat der Deutsche Industrie- und Handelstag seine Zustimmung von der Erfüllung einiger Voraussetzungen abhängig gemacht. So soll der Bund sich z. B. verpflichten, die nach Durchführung der Tariferhöhung noch bestehen bleibende Deckungslücke der Bundesbahn, soweit sie auf die noch nicht abgenommenen betriebsfremden Lasten zurückgeht, zu schließen. Weiterhin soll die finanzielle Belastung der Bundesbahn, die sich aus dem außerordentlich niedrigen Ansatz der Sozialtarife ergibt, soweit sie ausschließlich politisch bedingt ist und im Widerspruch zum Eigeninteresse der Eisenbahn steht, auf den Bundeshaushalt übernommen werden. Unabdingbare Voraussetzung für die Zustimmung zur linearen Tariferhöhung ist schließlich, daß diese dazu benutzt wird, die Tarife von Eisenbahn und Kraftwagen zu differenzieren.

Differenzierung der Eisenbahn- und Kraftwagentarife

Die Differenzierung des Eisenbahn- und Kraftwagentarifs ist keine akademische Forderung der Wirtschaft. Diese Forderung hat einen sehr realen Hintergrund: sie

beruht auf der praktischen Überlegung, daß die gegenwärtig verzerrte Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern ganz entscheidend auf die bisherige Kopplung des RKT an den DEGT zurückzuführen ist. Diese in keiner Weise die Kostenlage von Eisenbahn und Kraftwagen widerspiegelnde Parität beider Tarife bietet dem Verladener nicht den verkehrspolitisch erwünschten Anreiz, sich bei seinen Verladungen des im Einzelfall kostengünstigsten Verkehrsträgers zu bedienen. Insofern steht die Parität von Eisenbahn- und Kraftwagentarif einem rationellen Einsatz der Verkehrsträger entgegen. Wenn die Wirtschaft deshalb die Einleitung der Disparität zur Bedingung ihrer Zustimmung zur linearen Tariferhöhung macht, dann will sie bei der Mehrbelastung, die sie auf sich zu nehmen bereit ist, wenigstens einen rationellen Einsatz der Verkehrsträger sichergestellt wissen. Im rationellen Einsatz der Verkehrsträger wird ein wichtiges Mittel erblickt, weiteren Kostensteigerungen und damit verbunden weiteren Tariferhöhungsforderungen der Verkehrsträger entgegenzuwirken.

Die Einleitung der Disparität ist noch aus einem anderen Grunde für die Wirtschaft von praktischem Interesse. Die von der Bundesbahn im Zusammenhang mit der linearen Tariferhöhung beantragte Änderung ihres Tarifsockels, z. B. die überdurchschnittliche Anhebung der Nahfrachten und der Nebenklassenzuschläge, ist auf die spezifische Kostensituation der Eisenbahn in diesem Entfernungs- und Mengenbereich zugeschnitten. Die Kostensituation der Eisenbahn ist hier anerkanntermaßen ungünstig, jedenfalls ungünstiger als die des Kraftwagens. Eine paritätische Erhöhung für DEGT und RKT würde deshalb bedeuten, daß dem Kraft-

wagen im Nah- und Nebenklassenverkehr Tarife gewährt werden, die er zur Deckung seiner Kosten nicht benötigt. Demgegenüber besteht im Falle der Differenzierung von DEGT und RKT die Möglichkeit, den RKT entsprechend der Kostenlage des Kraftwagens in geringerem Umfang als den DEGT anzuheben und damit für die Wirtschaft wenigstens beim Kraftwagentransport das Belastungsausmaß der Tariferhöhung abzumildern. An einem verminderten Erhöhungsausmaß gerade der Nebenklassenzuschläge haben nicht zuletzt die revierfernen Gebiete ein starkes Interesse, da ihr Nebenklassenverkehr einen überdurchschnittlich großen Anteil an ihrem Gesamtversand ausmacht.

Wenn die von der Deutschen Bundesbahn und der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr beantragte Tariferhöhung mit einer den Forderungen der Wirtschaft entsprechenden Differenzierung der Tarife verbunden wird, dann dürfte damit eine rationelle Aufgabenteilung der Verkehrsträger eingeleitet werden. Selbstverständlich handelt es sich dabei nur um einen ersten Anfang, der jedoch genügt, um mit differenzierten Tarifen und ihrer Einwirkungsmöglichkeit auf die Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern Erfahrungen zu sammeln, die in einem späteren Stadium der Fortsetzung des nunmehr eingeschlagenen Weges nutzbar gemacht werden können.

Problematische Kostenbelastung

Außerordentlich schwer dürfte die Frage zu beantworten sein, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich die Tariferhöhungen im Güterverkehr auf die Kostengestaltung von Industrie und Handel auswirken werden. Wie problematisch schon jede rechnerische Aussage darüber ist, mag an einem

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 361 061
24 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN CROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

Beispiel verdeutlicht werden: Es ist bisher nicht abzusehen, in welchem Umfang die Wirtschaft auf die Differenzierung der Tarife reagieren wird; ob und in welchem Umfang z. B. 5-t- und 10-t-Ladungen, die bisher mit der Eisenbahn befördert wurden, auf Grund der Schaffung eines Tarifvorsprunges des Kraftwagens auf diesen übergehen werden; ob und in welchem Umfang Massentransporte auf Grund der möglichen Beschränkung der 20-t-Klasse auf den DEGT in Zukunft bevorzugt auf der Schiene durchgeführt werden. Die Kenntnis dieser Daten wäre Voraussetzung zur Ermittlung der rechnerischen Mehrbelastung der Wirtschaft.

Damit ist freilich noch nichts über die Auswirkung auf die Kostengestaltung der Betriebe und mögliche Preiskonsequenzen gesagt. Man wird deshalb auch bei allen in dieser Richtung liegenden Angaben und bei ihrer Beurteilung vorsichtig sein müssen. Das bedeutet nicht, daß nicht ohne weiteres anerkannt wird, daß Mehraufwen-

dungen für den Verkehr in Höhe von 1,1 Mrd. DM bei der Wirtschaft erheblich zu Buche schlagen und daß in einzelnen Fällen auch in der gegenwärtigen Situation sicherlich unerwünschte preispolitische Folgen nicht ausbleiben können.

Was in dieser Beziehung für die Erhöhung des Gütertarifs gilt, gilt nicht — zumindest nicht in gleichem Umfang — für den Personentarif, insbesondere den Sozialtarif. Es wird keineswegs verkannt, daß die Anhebung der Sozialtarife für die davon betroffenen Personenkreise mit einer teilweise stark ins Gewicht fallenden Mehrbelastung verbunden ist. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Steigerung des Volkseinkommens und speziell auch die Einkommensentwicklung der verschiedenen Sozialtarife in Anspruch nehmenden Bevölkerungskreise die Aufrechterhaltung des bisherigen Erhöhungsmaßes weder notwendig noch auch gerechtfertigt erscheinen lassen. (k)

Aus Kreisen der Eisenbahnverwaltung:

Die Eisenbahn im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern

Die beabsichtigte Tariferhöhung der Eisenbahnen, also auch der sogenannten „Privatbahnen“, die zum überwiegenden Teil im Besitz von Ländern und Kommunalverbänden sind, kann, selbst wenn sie die errechneten Mehreinnahmen bringt, eine völlige Kostendeckung nicht erreichen, sie beabsichtigt sie auch nicht. Schon gar nicht beabsichtigt die Tariferhöhung eine Deckung des in der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahn ausgewiesenen Gesamtaufwandes, denn er enthält Aufwandsposten, die aus politischen und anderen betriebsfremden Lasten der Eisenbahn resultieren, d. h. Lasten, die die Bundesbahn seit vielen Jahren für den Bund trägt und die deshalb nicht echte Kosten der Eisenbahn sind. Auch nach der Teilübernahme solcher politischer Lasten durch den Bund bleiben betriebsfremde Lasten in erheblichem Umfang. Das rechnerische Defizit, das sich da-

nach 1958 ergeben wird, würde eine viel größere Tariferhöhung notwendig machen.

Alle Beteiligten wurden gehört

Es mag sein, daß die Tariferhöhung, die nach 5^{1/2}jährigem Festhalten an den alten Sätzen brennend notwendig ist, jetzt nicht gerade auf eine Hochkonjunktur trifft. Darauf haben aber die Veranlasser der Preiserhöhungen, die den Anstoß zur längst überfälligen Tariferhöhung gegeben haben, keinerlei Rücksicht genommen. Allenthalben werden Lohntarifverträge mit dem Ziel der Verbesserung von Löhnen und Arbeitszeit gekündigt, und der Kohle- und Stahlpreis ist seit 1952 mehrfach aus den verschiedensten Gründen — und zwar trotz drohenden Wettbewerbs des Erdöls, trotz fallender Schrottpreise und Seefrachtraten — erhöht worden. Der Bund und die Länder haben die Beamtengehälter erhöht, und die Bun-

desbahn mußte dem folgen. Bis 1955 konnte die Bundesbahn hoffen, ihre Kostensteigerungen durch eine Mengenkonzunktur und durch Rationalisierungsgewinne auffangen zu können. Die Jahresergebnisse 1956 und 1957 zeigen, daß darin nun keine Reserven mehr stecken.

Die Bundesbahn muß nun also zu Frachten und Fahrpreisen kommen, die wenigstens die echten, ihr anlastbaren Kosten einigermaßen decken. Darin stimmen ihr der Deutsche Industrie- und Handelstag und der Bundesverband der Deutschen Industrie weitgehend zu, ja sogar die Gewerkschaften, die Länder, soweit sie nicht Rückwirkungen auf ihre eigene Wirtschaft fürchten müssen, und selbstverständlich die anderen Verkehrsträger, die begreiflicherweise zu noch größeren Tariferhöhungen bei der Eisenbahn raten, um damit die volkswirtschaftliche Preiswürdigkeit der eigenen Transportmittel und die Notwendigkeit weiteren großzügigen Kanal- und Straßenausbaus begründen zu können. In den monatelangen Koordinierungsver-suchen, die die Bundesbahn und damit den Steuerzahler täglich mindestens 2 Mill. DM kosten, sind die widersprechendsten und seltsamsten Einwände von berufenen und unberufenen Seiten gegen die Tariferhöhung vorgebracht worden. Aber damit sind doch wenigstens alle irgendwie Beteiligten gehört worden, darunter die Leidtragenden und Nutznießer der Tariferhöhung.

Unterschiedliche Preisauswirkung

Wenn man an die starren Handelsspannen, an die erhöhten Lebensansprüche selbst des letzten Einzelhändlers, an die vielfältigen Steuerbegünstigungen für Industrie und Landwirtschaft, an die kürzliche starke Anhebung der ärztlichen Mindestgebührensätze denkt, so ist die Kostengestaltung der Industrie und der Einfluß einer Tariferhöhung auf sie nur ein Faktor unter vielen, die schließlich die Lebenshaltung des Verbrauchers bestimmen. Die Tariferhöhung im Güterverkehr wird sich, weil sie ja bekanntlich keine lineare, sondern eine erheblich differenzierte

s sein wird, auf die Industrie ziemlich unterschiedlich auswirken. Es sind bei den Reformplänen Kosten- und Gesichtspunkte der Bundesbahn, (Gesichtspunkte der Schonung von Gütergruppen und Gebieten, Tendenzen zur Arbeitsteilung im Verkehr und notwendige Folgerungen aus der Verkehrsentwicklung so gemischt, daß grobe Wirkungen der Tarifierform durch die verschiedenen Elemente der Tarifänderungen weitgehend ausgeglichen werden dürften.

Den Einfluß einer Tarifierhöhung mit durchschnittlich um 11—12% höheren Frachten darf man nicht überschätzen. Die Wirtschaft hat, wie erinnerlich, die Frachterhöhungen von 1948 bis 1952 ohne Erschütterungen verkräftet. Andererseits hat der Verbraucher von einer Senkung der Frachten für die oberen Wertklassen um 10—20% im August 1953 nichts zu spüren bekommen. Von einem Bruttosozialprodukt von rund 200 Mill. DM (1957) macht die Gütertarifierhöhung knapp 0,25% aus.

Der Frachtanteil am Preis der Güter ist natürlich sehr verschieden, aber bei Massengütern mit durchschnittlich 30%, bei sonstigen Rohstoffen und Halbzeug im Mittel mit 10%, bei hochwertigen Fertigwaren und Lebensmitteln mit 0,5—6,7% anzusetzen. Der Frachtanteil am Preis ist, entsprechend dem Nachhinken des Tarifindex hinter dem Preisindex, ständig gesunken. Man vergleiche den Preisindex der von der Bundesbahn bezogenen Güter: Kohle (Mai 1957) 411, Form- und Stabstahl 386, Radreifen 383, stählerne Oberbaustoffe 361, Holzschwellen 263 mit dem Durchschnittstarifindex für Wagenladungen von 207 im Verhältnis zu 1936 = 100.

Personentarife

bringen keine sozialen Härten

Nach statistischen Ermittlungen der Bundesbahn benutzen gegenwärtig von rund 18 Mill. Beschäftigten nur rund 800 000 Personen Arbeiterwochenkarten, während die Benutzung von Arbeitermonatskarten demgegenüber überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Von der vorgesehenen Erhöhung im Berufsverkehr würden also nur knapp 5% aller Berufstätigen betroffen wer-

den. Von der Erhöhung der Berufstarife bei anderen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen wurde ein weitaus größerer Teil der Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen.

Aber auch die Erhöhung der Lohneinkommen steht in keinem Verhältnis zu den Aufwendungen für Berufsfahrten. Wenn der Lohnindex für Industriefacharbeiter (1938 = 100) im August 1956 sich auf 239,8 stellte, so lag zur gleichen Zeit der Preisindex für Zeitkarten im Berufsverkehr der Bundesbahn noch bei 150. Ein Industriefacharbeiter, der im Jahre 1936 für eine Arbeiterwochenkarte der durchschnittlichen Reiseweite von 14 km noch den Lohn für drei Arbeitsstunden aufwenden mußte, braucht im August 1956 dafür nur noch $1\frac{2}{3}$ Arbeitsstunden abzuleisten. Selbst nach der vorgesehenen Tarifierhöhung wird er nach dem Stand vom August 1956 für die Arbeiterwochenkarte nur etwas mehr als $2\frac{1}{2}$ Stunden seines Lohnes aufwenden müssen.

Bei der sozialen Beurteilung der Tarifierhebung im Berufsverkehr ist ferner zu berücksichtigen, daß die Betriebe mehr und mehr dazu übergehen, die Fahrtkosten für ihre Arbeitnehmer ganz oder teilweise zu tragen. Es mag schließlich noch daran erinnert werden, daß die sogenannten „Pendler“, die von den Sozialtarifen Gebrauch machen, in ihren Wohnorten auf dem flachen Land entsprechend niedrige Mieten zahlen.

Bei Berücksichtigung dieser Fakten kann die vorgesehene Tarifierhebung im Berufsverkehr schwerlich als eine soziale Härte bezeichnet werden. Sie soll der Bundesbahn (unter Berücksichtigung der vorgesehenen Aufhebung der Kurzarbeiterwochenkarte) eine rechnerische Mehreinnahme von 106,9 Mill. DM bringen. Wenn man aus psychologischen Gründen diese durchschnittlich 50%ige Erhöhung im Berufsverkehr ablehnt, so müßte für diesen Posten, der im Verhältnis zum Volumen der vorgesehenen Gesamterhöhungen ziemlich beachtlich ist, ein anderer Kostenträger gefunden werden oder eine entsprechende Mehreinnahme auf eine andere Tarifposition über-

gewälzt werden. Das Bundesfinanzministerium scheint aber auch unter Etzel nicht gewillt, einen solchen Betrag als Sozialleistung zu übernehmen. Eine stärkere Erhöhung der Normalfahrpreise als um 8,7% oder eine Erhöhung der Zuschläge erscheint untunlich. Auch die gelegentlich diskutierte Erhöhung des Einzelfahrpreises erster Klasse kann wegen der bestehenden Abwanderungsgefahr auf den Kraftwagen oder bei größeren Entfernungen auch auf das Flugzeug nicht befürwortet werden. Im übrigen wird sich jede stärkere Erhöhung der Einzelfahrpreise auch auf den Grundpreis für die Berechnung der Sozialtarife auswirken. Ganz davon abgesehen, würde das voll zahlende Publikum eine stärkere Anhebung der Beförderungspreise zur Niedrighaltung der Sozialtarife nur schwerlich verstehen.

„Keine organische Tarifierform!“

Eine Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, wie sie den Leitsätzen zur Verkehrs- und Tarifierform des Industrie- und Handelstags und des Bundesverbands der deutschen Industrie vorschwebt und wie sie auch der Beyer-Ausschuß mit seinem in zwei Jahren erarbeiteten Gutachten anstrebt, könnte mit der vorgesehenen differenzierten Tarifänderung — die auch Ermäßigungen enthält — angebahnt werden, wenn die zuständigen Stellen die dazu von der Bundesbahn angebotenen Grundlagen ausbeuten. Aber, um der Gefahr dirigistischen Handelns zu entgehen, bedürfte die Regierung der Mithilfe der anderen Verkehrsträger. Sie müßten ihr das viel berufene „marktkonforme“ Vorgehen in der Tarifbildung ermöglichen. Zu solcher schöpferischen Mithilfe bedarf es aber wohl noch erheblicher Zeit.

Die Binnenschifffahrt, die zwar selbst ihre Frachten aus Kostengründen erhöhen will und deshalb der Tarifierhöhung applaudiert, will doch auf keinen Fall die Erhöhung der Nahfrachten gutheißen, weil sie den doppelt gebrochenen Weg mit Zu- und Ablaufverkehr der Eisenbahn als ihre Domäne betrachtet und keine Frachten durch Umlegung der Gütermengen auf

den direkten Eisenbahnweg verlieren will. Sie verlangt also Sonderregelungen für den Umschlag in Binnenhäfen, wie sie andererseits jeden die deutschen Seehäfen stützenden Seehafentarif bekämpft und also auch einen Seehafeneinfahrtarif für USA-Kohle nicht zulassen will.

Der Güterfernverkehr, ein Zusammenschluß vieler Unternehmen mit naturgemäß verschieden gelagerten Interessen, will im Grunde an der bisherigen sogenannten „Parität“ von Eisenbahn-Gütertarif und Kraftwagentarif festhalten und eine Auseinanderentwicklung der Tarife verhindern. Während eine tarifarische Schonung der oberen Tarifklassen und das Weiterbestehen des Eilgutzuschlags bei der Eisenbahn den Güterfernverkehr dazu befähigen sollte, vom Werkverkehr Güter der oberen Tarifklassen zu übernehmen und den Eilverkehr zu pflegen, der nach vielfacher Ansicht Aufgabe

der Straßenverkehrsmittel ist, will der Güterfernverkehr die von der Eisenbahn angestrebte 20-t-Klasse auch für den Lastkraftwagen übernehmen und damit im Massengutverkehr beschäftigt bleiben. Auf den jahrelangen Appell zahlreicher Gremien, den Flächenverkehr stärker zu bedienen und der Eisenbahn den Knotenpunktverkehr über weite Entfernungen zu überlassen, erklärt der Güterfernverkehr, gerade dieser Verkehr, wie überhaupt der Fernverkehr, sei für ihn „Flächenverkehr“, soweit er nicht Gleisanschlußverkehr sei. Solange man sich nicht über die Grundbegriffe einigt, kann eine aus akuter Finanznot geborene Tariferhöhung naturgemäß kaum eine sinnvolle Arbeitsteilung der Verkehrsträger anbahnen. Insofern ist diese differenzierte Frachterhöhung nicht die seit Jahren in der Presse beschworene „organische Tarifreform“, über die wohl sehr verschiedene Vorstellungen herrschen. (Th/K)

deshalb sehr schnell katastrophal auswirken. Es kann daher nur eine Forderung geben: die Tariferhöhung so schnell wie irgend möglich und in ausreichendem Umfang durchzuführen, um die Verkehrsträger aus den augenblicklichen Schwierigkeiten herauszuführen und sie damit zugleich in die Lage zu versetzen, Konjunkturschwankungen ohne unmittelbare Existenzsorgen begegnen zu können.

Preispolitische Wirkungen gering

Die Abhängigkeit der einzelnen Wirtschaftszweige von der Höhe der Transportkosten ist außerordentlich unterschiedlich. Bei Massengütern, wie einer großen Anzahl von Baustoffen usw., liegt der Frachtanteil bei 10—60% der Erzeugerpreise. In Einzelfällen geht er sogar noch weit darüber hinaus, so daß hier eine Tariferhöhung schon gewisse preispolitische Wirkungen haben kann. Bei der Masse der Fertigerzeugnisse sowie bei Rohstoffen und Halbzeug dürfte sich jedoch die vorgesehene Tariferhöhung nicht wesentlich auswirken. Es ist errechnet worden, daß die Verbraucherpreise bei einer im Durchschnitt 11%igen Tariferhöhung bei Lebensmitteln um etwa 0,33%, bei Halbstoffen um 1,10% und bei Massengütern um 3,30% ansteigen würden. Die gesamten Lebenshaltungskosten würden also dadurch nur in einer Größenordnung von 0,08 — 0,16% nach oben berührt werden. Das mag zwar im Hinblick auf die gesamte Preissituation als unangenehm empfunden werden, kann aber andererseits keine Veranlassung zu weitgehenden preispolitischen Auswirkungen sein.

Gleiches Recht für alle Verkehrsträger!

Eine Besonderheit der jetzigen Tariferhöhung, die ja wegen der weitgehenden Umgestaltung des DEGT den Namen einer echten Tarifreform verdient, liegt in der beabsichtigten Aufgabe der seit mehr als 25 Jahren zwischen DEGT und RKT bestehenden Tarifparität. Dieser Schnitt soll nach den programmatischen Erklärungen dem Beginn einer konsequenteren Aufgabenteilung der Verkehrsträger untereinander dienen. Der Kraft-

Aus Kreisen des Kraftverkehrs:

„Bitte, keine Diskriminierung einzelner Verkehrsträger!“

Es dürfte wohl ein ziemlich einmaliger Vorgang sein, daß die Tariferhöhung im Güter- und Personenverkehr nicht nur von denen vertreten wird, die in den Genuß der Erhöhung gelangen sollen, sondern auch von denjenigen, zu deren Lasten die Tariferhöhung geht. Die verladende Wirtschaft hat mehr als einmal auf die Notwendigkeit der Tariferhöhung hingewiesen und darüber hinaus auf eine schnelle Verwirklichung gedrängt. Diese Tatsache allein sollte jede weitere Diskussion über die Berechtigung der Erhöhungsanträge von Schiene und Straße ausschließen. Sie ergibt sich ohnehin auch für den Außenstehenden zwingend aus der Tatsache, daß die Verkehrstarife seit dem Jahre 1952 keine Erhöhung erfahren haben, obwohl seitdem auf allen auch die Kostenlage der Verkehrsträger berührenden Gebieten sehr wesentliche Kostensteigerungen eingetreten sind. Diese Tatsache wirkt sich in hohen, letztlich vom Steuerzahler zu tragenden Defiziten der Eisenbahn und in dem Sub-

stanzverzehr der gewerblichen Verkehrsträger aus. Es kann weder im Interesse der verladenden Wirtschaft noch der gesamten Volkswirtschaft liegen, wenn die Verkehrsträger auf diesem Wege zu einem Substanzverzehr gezwungen und außerstande gesetzt werden, den notwendigen Erneuerungsbedarf durchzuführen.

Schutz vor Konjunkturabschwächung

Den Verkehrsträgern muß als Teil der Wirtschaft ebenso wie allen übrigen Wirtschaftsunternehmen eine volle Kostendeckung zugestanden werden. Wenn eine solche in Zeiten der Hochkonjunktur nicht erzielt werden kann, dann fehlen die Reserven, die bei einer abfallenden Konjunktur zur Verfügung stehen müssen. Das ist im Verkehr wegen des hier gegebenen hohen Fixkostenanteils, der eine schnelle Anpassung an einen Konjunkturabschwung außerordentlich erschwert, besonders bedenklich. Bei einem solchen Konjunkturabschwung können sich die Fehler der Vergangenheit im Verkehr

verkehr, dem erstaunlicherweise die Tarifparität seinerzeit mit den gleichen Begründungen gegen seinen Willen aufgezwungen wurde, steht grundsätzlich positiv zu einer wirtschaftlich vernünftigen Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern. Wenn dazu die bisherige Tarifparität aufgegeben werden soll, dann kann die neue Tarifpolitik vernünftigerweise nur auf die verkehrswirtschaftlichen und kostenmäßigen Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger abgestellt werden. Die einzelnen Verkehrsträger müssen dann allerdings auch verlangen, daß sie bezüglich der Tarifbildung das gleiche Recht erhalten. Anstelle der Tarifparität zum Schutze der Eisenbahn darf dann nicht eine Disparität treten, mit der man das gleiche Ziel in vielleicht verstärkter Form zu erreichen hofft. Die ersten Ansätze zu der jetzt geplanten Auseinanderentwicklung beider Tarife lassen eine solche Absicht leider erkennen, denn sonst würde man dem Lastkraftwagen, obwohl seine Transportgefäße überwiegend über eine Ladekapazität von 20 t verfügen und seine Kostenlage das zuläßt, nicht die verbilligten Frachtsätze der 20-t-Klasse vorenthalten.

Auf diesem Wege will man offensichtlich den Kraftwagenwettbewerb entgegen den wirtschaftlichen Notwendigkeiten ebenso einengen wie durch die in ihrem Ausmaß zweifellos nicht berechnete Zusammenlegung der vier oberen Tarifklassen. Auch die beabsichtigte Abschaffung der Teilladungs-erklärung kann nicht einer nach der Kostenlage und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgerichteten Aufgabenteilung dienen. Hier soll vielmehr eine Einrichtung beseitigt werden, deren Einführung am Beginn einer Tarifdisparität notwendig wäre, wenn sie nicht schon bestände.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Kraftverkehr solche nur dem Schutze eines Verkehrsträgers dienenden Ausgangspunkte einer Aufgabenteilung unter den Verkehrsträgern nachdrücklich ablehnt. Eine Aufgabenteilung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und kostenmäßigen Verhältnisse unter Zugrundelegung des

Grundsatzes „gleiches Recht für alle“ wird dagegen unsere volle Zustimmung finden.

Unnütze Subventionierung des Berufsverkehrs

Die Bundesbahn weist stets wieder darauf hin, daß der Güterverkehr den Personenverkehr in großem Umfang subventioniert. Sie sieht darin eine einseitige Belastung. Obwohl wir eine solche einseitige Belastung solange nicht anerkennen können, wie der Personenverkehr neben seinen vollen variablen Kosten einen mehr oder weniger großen Teil der fixen Kosten deckt, vertreten wir die Auffassung, daß zumindest in wesentlichen Teilen des Personenverkehrs eine Angleichung an die gestiegenen Kosten notwendig ist.

Es ist z. B. nicht einzusehen, warum der Berufsverkehr durch die Bundesbahn subventioniert werden soll, nachdem die Löhne und Ge-

hälter in den vergangenen Jahren entsprechend der Produktivitätssteigerung erheblich angehoben wurden. Kosten der Zu- und Abfahrt zum Betrieb sind ein Teil der Produktionskosten, und ihre volle Kostendeckung sollte selbstverständlich sein. Die Bundesbahn stellt bei ihren diesbezüglichen Überlegungen mit Recht aber auch die Möglichkeit in Rechnung, daß eine zu starke Anhebung der Berufsverkehrstarife zu Abwanderungen auf andere Verkehrsmittel, wie Omnibusse, besonders aber Kraffräder und Personenwagen, führt. Insoweit setzen also die eigenen Wirtschaftsinteressen der Eisenbahn den Tarifierhöhungen eine Grenze. Man sollte auch in diesem Zusammenhang mit der Behauptung von einer gemeinwirtschaftlichen Belastung der Eisenbahnen ebenso wie in anderer Beziehung recht vorsichtig sein. (Hs)

Kritik eines Verkehrsexperten:

Vorspiegelung und Wirklichkeit

In der Marktwirtschaft hat jedes Produkt, dem eine echte Nachfrage begegnet, seinen kostendeckenden Preis. Auch den Verkehrsträgern kann man nicht zumuten, ihre Leistungen (als Ganzes) auf die Dauer unter den Kosten anzubieten. Dies ginge ja, soweit es die Bundesbahn als den größten Verkehrsträger betrifft, doch nur zu Lasten des Staatshaushaltes, der mit entsprechenden Subventionen aushelfen müßte.

Der Kostenausgleich

Die jetzt vorgesehene Tarifierhebung unterscheidet sich von den früheren Änderungen seit 1948 dadurch, daß sie mit der Begründung einer stärkeren Kostenorientierung gleichzeitig einen Tarifumbau bezweckt und damit auch eine Auseinanderentwicklung von DEGT und RKT einleiten soll. Dabei kann eine Anpassung etwa an die leistungsindividuellen Kosten nicht in Frage kommen. Ausgeprägter als in irgendeinem anderen Wirtschaftsbereich setzt die Eigenart der Verkehrsleistungen nun einmal einen Kostenausgleich, so schon bei einer Hin- und Rückfahrt, voraus. Es kann sich somit

im wesentlichen nur darum handeln, den Ausgleich lediglich im Verhältnis der einzelnen Beförderungsarten untereinander, nicht aber auch innerhalb dieser verschiedenen Beförderungsleistungen einzuschränken oder aufzuheben. Überschüsse eines Zweiges würden dann nicht mehr ohne weiteres zur Abdeckung von Fehlbeträgen anderer Zweige verwendet werden dürfen. Es wird sich zeigen, ob und inwieweit aus solcher Einschränkung nicht wieder Ansprüche an die Staatshilfe wachgerufen werden, die man ja eben vermeiden wollte.

Sozialtarife: eine politische Frage

Diese Frage ist höchst aktuell auch hinsichtlich der für den Berufs- und Sozialverkehr vorgesehenen Tarifierhöhung. Das Defizit im Personenverkehr in Höhe von mehreren Hundert Millionen DM wurde bisher vom Güterverkehr getragen. Man kann stattdessen auch sagen, daß die Bundesbahn — unter Vernachlässigung allerdings der „betriebsfremden“ Auflagen — bisher keine Hilfe nötig gehabt hätte, wenn der Personenverkehr seine Kosten gedeckt hätte.

Die Entscheidung, ob die beabsichtigte Anhebung der Tarife des Berufs- und Sozialverkehrs „sozialpolitisch zu verantworten“ ist, steht nicht den Verkehrsträgern, sondern den Politikern als Sachwaltern des ganzen Volkes zu. Wird die Frage verneint, so sollte man daraus die Konsequenz ziehen, daß insoweit auch die Allgemeinheit bzw. der Staat — ähnlich wie bei anderen sozialpolitischen Maßnahmen — für dieses Defizit aufzukommen habe.

Bagatellisierung der kostensteigernden Wirkung

Die Folgen für Preise und Lebenshaltung werden von der Bundesbahn und anderen interessierten Stellen bagatellisiert. (Vermutlich auch deshalb, weil man bestrebt ist, das Inkrafttreten der Tarifvorlage möglichst zu beschleunigen und die Zustimmung des Bundesverkehrsministers nur auf § 16 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes unter Umgehung von Artikel 80 des Grundgesetzes zu gründen.) Nun kann man die kostensteigernden Wirkungen einer Tarifierhöhung nicht gut an dem Anteil bemessen, der der Fracht am Preis eines Produktes zukommt, sondern man muß auch die ganzen Vorstufen der Produktion einbeziehen.

Vor allem aber ist der Frachtanteil bei einem Produkt nicht einheitlich, sondern wächst mit der Entfernung vom Lieferort. Die Tonne Ruhrkohle, die in Niedersachsen beispielsweise auf eine Entfernung von 200 km zur Zeit eine Bahnfracht von 16,10 DM kostet, erfordert in Südbayern auf 700 km eine Bahnfracht von 29,— DM; das sind immerhin fast 45 % des Preises gegenüber 25 % in Niedersachsen. Die Auswirkungen auf die Kosten differieren daher nicht bloß hinsichtlich der einzelnen Wirtschaftszweige, sondern auch hinsichtlich der regionalen Standorte der Unternehmungen. Das gilt ebenso im Hinblick auf die vorgesehene weitere Einebnung der Wertklassen wie mit Rücksicht auf die beabsichtigte Auseinanderziehung der Mengenstaffel, insbesondere durch die Verteuerung der Nebenklassen von 5 und 10 t. Wo, wie in Bayern, und hier namentlich in Nordostbayern, be-

sonders große Gütermengen zu 5 und 10 t verschickt werden müssen, schlägt die zu erwartende Frachtverteuerung viel mehr zu Buch als in Gebieten, die in Bezug und Versand von der Einführung der verbilligten 20-t-Klasse profitieren oder die sich überwiegend der Hauptklasse bedienen.

Man hält gegenüber solchen Bedenken gern den Einwand parat, daß dann eben der Staat für die Einschränkung der Gemeinwirtschaftlichkeit des Gütertarifs aufkommen und erhaltungswürdigen Unternehmen sogenannte „gezielte“ Subventionen in Form von Fracht- und Steuerhilfen gewähren müsse.

Wo sollen derartige Subventionen anfangen und aufhören? Die Erfahrungen mit der bisherigen Frachthilfe in den Zonenrandgebieten ermutigen nicht dazu, den Ersatz gemeinwirtschaftlicher, weil ausgleichender Tarifbildung durch derartige alles andere als marktwirtschaftliche Aushilfen zu generalisieren, wiewohl sie nach dem Vertrag über den Europäischen Markt nicht verboten sind.

Eine rationelle Arbeitsteilung ist nur bedingt zu erwarten

Es ist erstaunlich, wie wenig Vorbehalte von all denen, die den vorgesehenen Tarifumbau befürworten, an die Erwartung geknüpft werden, daß er die allseits er-

strebte wirtschaftlich optimale Arbeitsteilung unter den Verkehrsträgern herbeiführen, mindestens entscheidend fördern werde.

Vorausgesetzt, daß man amtlich sanktionierte Tarife überhaupt den in der Marktwirtschaft gebildeten Preisen glaubt gleichstellen zu können, wird man von ihnen eine Arbeitsteilung im Sinne der Hinwendung der Nachfrage auf bestimmte Verkehrsträger oder Leistungen, die sich zu geringeren Kosten und daher zum billigeren Preise anbieten, erst dann erwarten dürfen, wenn die übrigen Leistungsbedingungen annähernd gleich sind. Wie schon der Wettbewerb zwischen dem Werkverkehr und dem gewerblichen Güterfernverkehr beweist, ist eben — sogar im Haus-Haus-Versand — Transport nicht gleich Transport.

Nicht nur wägbare Kostenelemente, sondern auch Unwägbares, z. B. Möglichkeiten der Kundenberatung und der Werbung usw., spielen eine große Rolle. Um derartige Leistungsunterschiede wertzumachen, bedürfte es mindestens außerhalb des Nahverkehrs im Regelfall einer Differenzierung der Tarife, die mehr oder weniger weit über die Vorstellungen der für die Tarifpolitik Verantwortlichen und wohl auch über die Kostenansätze der Verkehrsträger hinausgehen dürfte. (P. H.)

Aus Kreisen der Gewerkschaft:

Tarifpolitik mit Fehlrichtungen

Alle Tarifveränderungen auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft stehen unter einem Unstern: der Abhängigkeit von politischen Konstellationen. Wie alle behördlich gesetzten Festpreise, pflegen die Tarife hinter der allgemeinen Preisentwicklung herzhinken. Wenn es dann gar nicht mehr geht, hebt man sie ruckartig an.

Tarifierhebung und Konjunkturphase

Die Rückwirkung auf das Preisniveau ist jedoch nicht so sehr nach den formellen Überwälzungsmöglichkeiten, sondern vor allem nach der jeweiligen Konjunkturphase zu beurteilen. Angesichts der deutlichen Konjunkturabfla-

chungstendenzen in der westlichen Welt, die in einzelnen Bereichen auch schon auf die Bundesrepublik auszustrahlen beginnen, wird man den Schluß ziehen dürfen, daß die Bereitschaft nachgelagerter Stufen zur Akzeptierung von Überwälzungstendenzen in naher Zukunft erheblich abnehmen dürften.

Wenn man daher die Frage, ob in dieser Situation von einer Tarifierhebung, die als Korrektur des langjährigen Nachhinkens hinter dem allgemeinen Preisniveau sicherlich längst überfällig ist, wesentliche inflationäre Antriebstendenzen ausgehen werden, getrost verneinen darf, so stellt sich andererseits das umgekehrte Problem,

nämlich die altbekannte Erscheinung, daß schon bei einer Abflachung der Konjunkturkurve, besonders aber bei einem Rückschlag, die Verkehrsunternehmungen besonders früh und hart getroffen werden. Wenn es nicht auf dem Höhepunkt der Konjunktur zu einer gewissen Anpassung des Tarifniveaus an das allgemeine Preisniveau kommt, so kann es passieren, daß bei einem Verschwinden der Mengenkonzunktur, von der die Verkehrswirtschaft bisher gelebt hat, katastrophale Entwicklungen eintreten. Die Anhebung des Tarifniveaus dürfte schon damit genügend motiviert sein, daß diese verspätet und künstlich nachgeholte Preiskonjunktur der Stagnation bzw. Schrumpfung der Mengenkonzunktur rechtzeitig vorbeugen soll. Dieses generelle Argument wird allerdings bei Betrachtung der einzelnen Verkehrsbereiche, speziell bei der Gegenüberstellung von Güter- und Personenverkehr, eine unterschiedliche Akzentuierung erfahren müssen.

Elemente einer allgemeinen Tarifreform

Man hat bei den Gütertarifen in den Anträgen der Bundesbahn den Versuch unternommen, Elemente einer allgemeinen Tarifreform vorwegzunehmen. So wird die generelle Anhebung der Tarife für Wagenladungen um 14% abgeschwächt durch die Einführung der 20-t-Klasse, die durch 5%igen Abschlag von der bisherigen 15-t-Klasse gebildet wird. Vielleicht hat man sich durch diesen Abschlag potentielle Einnahmen entgehen lassen. Andererseits hat man beim Haupteinnahmenträger der Bahn, nämlich beim Kohlentarif 6 B 1, darauf Bedacht genommen, daß hier immerhin eine überdurchschnittliche Einnahmesteigerung um etwa 11% erzielt wird.

Wenn man bedenkt, daß der Stückgutsektor eine der größten Defizitquellen darstellt, so erscheint hier die Anhebung der Tarife um 12% verwunderlich bescheiden; dies ist um so bemerkenswerter, als erst die ziemlich einhelligen Proteste aus den verschiedenen Fachkreisen verhindern konnten, daß bei den kleineren



2.-11. März 1958

LEIPZIGER MESSE

Technische Messe und Mustermesse

10 000 Aussteller aus 40 Ländern

55 Branchengruppen · Einkäufer aus 80 Ländern

Weitere Informationen durch:

LEIPZIGER MESSEAMT · LEIPZIG 01 · HAINSTRASSE 18

Partien sogar noch Ermäßigungen in Form einer sogenannten Sockelbereinigung erfolgten, obwohl es sich hier um die kostenintensivsten Bereiche handelt.

Elemente der Tarifreform sind hauptsächlich in dreierlei Gestalt zu vermerken: einmal in der Angleichung der Abfertigungsgebühren, zum anderen in der Umgestaltung der kleinen Mengenstaffel und endlich in der weiteren Zusammenpressung der Wertstaffel.

Koordinierung durch Tarifgestaltung?

Wenn man nun aber im Rahmen der kleinen Mengenstaffel die 20-t-Klasse nur für die Eisenbahn und nicht für den Kraftverkehr einführen will, so ist das jedenfalls nach den vorhandenen Kostenunterlagen, die dem Bundesverkehrsministerium in Gestalt einer Reihe von Gutachten vorgelegt wurden, keineswegs zu rechtfertigen. Bei diesem ersten Versuch, Eisenbahn- und Kraftwagentarif aus ihrer sicherlich unsinnigen Kopplung zu lösen, scheint man doch das Pferd

vom Schwanz her aufgezümt zu haben. Während man bewußt auf die Differenzierung in den Bereichen, in denen die Bahnen offensichtlich kostengünstiger liegen, wie z. B. bei Ganzzugtransporten, verzichtet, will man die Bahn ausgerechnet dort niedriger tarifieren lassen, wo eine stärkere Kostendegression zwischen kleineren Partien und voller Waggonauslastung gegenüber dem Kraftwagen gar nicht nachweisbar ist.

Eine ähnlich inkonsequente Haltung zeigte sich bei der ursprünglichen Absicht der Bundesbahn, eine Korrektur der Wettbewerbs-tarife zur Binnenschifffahrt einstellen zu verschieben, bis diese ihrerseits die Tarife angehoben habe. Nach der Devise: „Hannemann, geh Du voran!“ drohten sich hier Bundesbahn und Binnenschifffahrt gegenseitig auf einer künstlich niedrigen Tarifebene festzuhalten.

Als sehr problematisch muß man im übrigen die Absicht der Bundesbahn bezeichnen, wonach eine

Abkappung der oberen Regeltarife erfolgen sollte. Wenn man hochwertige Güter in Zukunft genauso billig tarifiert wie Halbzeug, dann mag man dem Kraftwagen zwar vielleicht einen Anreiz nehmen, sich diesen vorwiegend zuzuwenden. Aber im Grunde arbeitet man dadurch einer sinnvollen Verkehrsteilung doch geradezu entgegen: man zwingt den Kraftwagen, sich mangels größerer Verdienstmöglichkeiten in den oberen Klassen an den Massenguttransporten schadlos zu halten. Das aber ist gerade unerwünscht. Zudem verschenken Bahn und Kraftwagen durch Verzicht auf Höhertarifierung wertvoller Güter einfach potentielle Einnahmen an die Verladerschaft, die dieses Geschenk gar nicht erwartet hat.

Man wird sich nach alledem fragen müssen, ob diese Tarifkorrektur wirklich der Weisheit letzter Schluß ist und einen Weg darstellt, der aus der Misere unserer Verkehrspolitik herausführen kann.

Die Experimente im Personentarif

Noch unglücklicher erscheinen die Experimente auf dem Gebiet des Personenverkehrs. Hier wird man zwar gegen gewisse Angleichungen der Tarife auf den Kurzstrecken bis 7 km an die Straßenbahntarife nichts Entscheidendes einwenden können, zumal die absoluten Beträge nicht allzu sehr ins Gewicht fallen. Wenn aber die Bundesbahn bei den mittleren Entfernungen bis etwa 15—20 km eine Verteuerung des Berufsverkehrs bis zu 70% und darüber und beim Schülerverkehr sogar bis zu 100% in Vorschlag bringt und gleichzeitig in der Öffentlichkeit davon redet, daß die Tarifierhebung beim Berufsverkehr „im Schnitt“ nur 50% betragen soll, so muß man das zum mindesten als schlechte „Public Relations“ bezeichnen.

Vieles spricht aber auch für die Vermutung, daß dieses Vorgehen außerdem noch eine schlechte Verkehrspolitik ist: Wenn es nämlich durch diese überdimensionalen Tarifierhebungen zu Massenabwanderungen von der Schiene zum Moped, Motorrad und Kraftwagen kommt, so zahlt der Steuerzahler die Zeche in Form von Straßenbau-

kosten und der Verkehrsteilnehmer in Verkehrstoten. Daß jedenfalls ein Mann, der plötzlich fast das Doppelte für seine Monatskarte bezahlen soll, sich eher zum Kauf eines Vehikels entschließt als einer, der für seine Ferienreisen ein- oder zweimal im Jahr den nur um 8,7% verteuerten Regeltarif für Fernstrecken bezahlt (und sei es auch für seine ganze Familie), dürfte evident sein. Irgendwie muß man sich hier bei der Beurteilung der Nachfrageelastizität geirrt haben.

Wenn man ständig den Berufsverkehr zum Sündenbock stempeln will, so vergißt man, daß er dort, wo er in großen Strömen läuft, durchaus rentabel ist. In Wirklich-

keit subventioniert der Berufsverkehr auf den Hauptstrecken den Regelverkehr auf den Nebenstrecken mit.

Eines bleibt bemerkenswert: mit ihren Tarifvorschlägen hat die Bundesbahn bewußt für einen Teil des Defizits—130 Mill. DM—auf Deckung aus den Einnahmen verzichtet. Damit hat man die Verpflichtung des Staates auf Erstattung gewisser gemeinwirtschaftlicher Belastungen im Prinzip anerkannt. Warum man dieses Erstattungsprinzip trotz gefährlichster verkehrspolitischer Rückwirkungen im Personenverkehr gerade auf diese Summe beschränken will, bleibt ein unergründliches Geheimnis. (Kue)

Preisbewegungen auf Binnen- und Weltmarkt

Preiswellen rollen nicht im Index, sondern auf dem Markt ab. Der Hinweis von Preispolitikern auf die Konstanz eines Globalindex', um eine Preisbewegung zu bagatellisieren, ist kein ganz ehrliches Spiel. Das durchschnittliche Preisniveau einer Volkswirtschaft wird von wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen, von exogenen und endogenen Kräften bestimmt. Wenn die relative Stabilität der errechneten Indices heute ausschließlich durch die Rohstoff- und Frachtenbaisse auf dem Weltmarkt gehalten wird, so kann dieses Argument nicht benutzt werden, um eine Preisbewegung wegzudiskutieren, die aus einer binnenwirtschaftlichen Anomalie erwächst. Um die Stärke dieses binnenwirtschaftlichen Preisauftriebs zu ermitteln, müßte der Index von den Baisse- und Haussebewegungen des Weltmarktes bereinigt werden.

Die Sorgen des Bundeswirtschaftsministers um die binnenwirtschaftliche Preisstabilität sind also durchaus berechtigt, und es ist zweifellos eine bedauerliche Erscheinung, daß sich im gegenwärtigen Konjunkturstadium gerade im Sektor der sogenannten „politischen Preise“ (Verkehrstarife, Brotpreise, Kohlen- und Stahlpreise) eine bedenkliche Beunruhigung zeigt, die sich wiederum auf andere Wirtschaftszweige und das Lohnniveau auswirken wird. Es muß natürlich anerkannt werden, daß gerade diese Preise im Interesse der Konjunkturpolitik übermäßig lange stabil gehalten worden sind und dem Kostenniveau nicht mehr entsprechen. Trotzdem läßt sich eine reale und psychologische Auswirkung auf das Preisklima nicht abstreiten. Obwohl man keinesfalls Preisauftrieb und Expansion als eine unabdingbare Relation hinnehmen sollte, wäre die Stabilität der Preise zum Zeitpunkt einer abebbenden Konjunkturwelle ein für die Lohnbewegung psychologisch recht erwünschtes Faktum. Es dürfte aber unrealistisch sein, die Situation im Zeichen eines sich abzeichnenden leichten Beschäftigungsrückganges durch Arbeitszeitverlängerung meistern zu wollen. Es bleibt die Frage offen, wie trotz der jüngsten Erhöhungen der „politischen Preise“ das binnenwirtschaftliche Preisniveau auch ohne Berücksichtigung der Rohstoffbaisse auf dem Weltmarkt, die sich ja sonst in einer realen Einkommenssteigerung auswirken müßte, stabil gehalten werden kann.

So erwünscht uns die Preistendenz auf dem Weltrohstoffmarkt für unser binnenwirtschaftliches Preisniveau im Augenblick sein mag, so bedenklich ist sie doch vom Gesichtspunkt der weltwirtschaftlichen Entwicklung. Nur hohe Rohstoffpreise können den Entwicklungsländern die Möglichkeit geben, zu ihrer wirtschaftlichen Entfaltung aus eigenen Kräften beizutragen. Die konjunkturellen Ermüdungserscheinungen in den Industrieländern treffen diese Gebiete zweifach: einmal in der Preisbaisse ihrer Ausfuhrprodukte und zum anderen in der verminderten Kreditwilligkeit ihrer Lieferanten. Aus dieser Situation kann leider nur allzu leicht eine wirtschaftspolitische Unzufriedenheit über das freie Welt-handelssystem entstehen, die auch Rückwirkungen auf die politische Konzeption der Entwicklungsländer haben kann. (sk)