

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

Article — Digitized Version

Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehrssektor

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1960) : Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehrssektor, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 5, pp. 252-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132959>

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.

Tarifpolitik der Deutschen Bundesbahn - verkehrsordnende und fiskalische Motive

Es geht um das Tarifbildungsverfahren

In der gegenwärtigen verkehrspolitischen Diskussion geht es nicht um materielle Tarifanträge oder Forderungen auf generelle oder gezielte Tarifänderungen, sondern ausschließlich um das Tarifbildungsverfahren und teilweise darüber hinausgehend um eine neue Konzeption der Verkehrspolitik. Die Diskussion ist durch den Vorstand der Bundesbahn ausgelöst worden, der in seinen „Gedanken zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“ herausgestellt hat, daß die Bundesbahn nur dann eigenwirtschaftlich arbeiten könne, wenn ihr größere kaufmännische Freiheiten gewährt würden. Kaufmännisches Handeln aber setzt Tarifautonomie voraus, d. h. das Recht, über die Tarife in eigener Zuständigkeit zu entscheiden.

Die Verkehrsträger sollen verantwortlich sein!

Die offiziellen Gremien (Beyer-Ausschuß, Brand-Kommission) und die Spitzenorganisationen der Verkehrsnutzer (DIHT, BDI) haben diesem Vorschlag im Grundsatz zugestimmt und ebenso der Forderung, daß die Tarifautonomie nicht nur der Bundesbahn, sondern auch den übrigen Verkehrsträgern gewährt werden muß. Ziel dieser Neuordnung ist es, den Verkehr stärker als bisher einer marktwirtschaftlichen Ordnung zu unterstellen. Alle Beteiligten sind sich jedoch darüber einig, daß es sich nur um eine begrenzte Freiheit handeln kann; am Tarifzwang soll, von gewissen Ausnahmen abgesehen, festgehalten werden.

Welche Folgen sich aus einer Verlagerung der Verantwortung für die Verkehrsentgelte vom Bundesverkehrsministerium auf die Verkehrsträger für die materielle Höhe der Tarife und Frachten im Verkehr ergeben, ist schwer vorauszusagen. Die Binnenschifffahrt, das Kraftverkehrs- und das Speditionsgewerbe fürchten, daß die Tarifautonomie und das Recht zu nicht-tarifpflichtigen Sonderabmachungen zu einem ruinösen Abgleiten der Verkehrsentgelte führen würde, woran letztlich auch die Verkehrsnutzer nicht interessiert sein könnten, da auf lange Sicht nur ein leistungsfähiges Verkehrsgewerbe ihre Wünsche erfüllen kann. Sie plädieren deshalb für eine Beibehaltung des Tarifzwanges und der Genehmigungspflicht durch den Bundesverkehrsminister.

Natürlich steckt ein gewisses Risiko darin, der bisher weitgehend „verwalteten“ Bundesbahn und dem Güterfernverkehr, dessen Tarif bis heute eigentlich immer noch ein Anhängsel des Bundesbahntarifs ist, nun plötzlich die Tarifbildung in die eigene Verantwortung zu geben. Trotzdem wird man dem Brand-Gutachten zustimmen können, wenn es die Notwendigkeit betont, die verantwortlichen Stellen der Deutschen Bundesbahn beim Wort zu nehmen und sie den Beweis für die Behauptung erbringen zu lassen, daß es ihr möglich sein würde, ihren Aufwand selbst zu verdienen, wenn man ihr die Selbstverantwortung und damit die notwendige Handlungsfreiheit einräume.

Auch von den gewerblichen Verkehrsträgern — dem Kraftverkehr und der Binnenschifffahrt — sollte man erwarten können, daß sie sehr schnell wieder lernen, „kaufmännisch“ zu handeln, d. h. zu erkennen, wo die eigene Chance liegt und wo es zweckmäßiger ist, ein Geschäft dem konkurrierenden Verkehrsträger zu überlassen, also die ruinöse Konkurrenz zu vermeiden. Diese Erwartung erscheint um so gerechtfertigter, als die Entscheidungen ja in der Regel nicht von jedem einzelnen Unternehmer, sondern von tarifbildenden Gremien, also einer Auswahl von Vertretern des Gewerbes gefällt werden sollen. Die gegenwärtige Diskussion erweckt manchmal den Anschein, daß die Verkehrsnutzer den Verkehrsträgern in dieser Hinsicht mehr Vertrauen entgegen bringen als diese sich selbst.

Arbeitsteilung soll Kostenniveau senken!

Es erscheint auch nicht berechtigt, von der erstrebten Neuordnung eine beträchtliche Anhebung der Tarife zu erwarten. Ihr Ziel ist es, den Verkehrspreis aus seiner Erstarrung zu lösen, ihm seine marktwirtschaftliche Funktion zurückzugeben und über eine Preisbildung, die an den Selbstkosten, dem Wettbewerb und der Elastizität der Nachfrage orientiert ist, auch zu einer sinnvolleren Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern zu kommen.

Dabei werden sich ohne Zweifel in einzelnen Bereichen auch Erhöhungen, aber dafür in anderen Ermäßigungen ergeben. Die rationelle Arbeitsteilung zwischen den

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.

Verkehrsträgern soll ja gerade das Gesamtkostenniveau des Verkehrs senken und damit die Eigenwirtschaftlichkeit ohne wesentliche Erhöhung ermöglichen.

Gemeinwirtschaftliche Motive

Wird nun mit der geforderten neuen Konzeption der Verkehrspolitik die Gemeinwirtschaftlichkeit der Bundesbahn endgültig zu Grabe getragen? Bei der Beantwortung dieser Frage muß zunächst einmal berücksichtigt werden, daß in der Vergangenheit viele Tarifmaßnahmen der Bundesbahn gemeinwirtschaftlich begründet worden sind, obwohl sie auch unter betriebsökonomischen Überlegungen der Bundesbahn zu rechtfertigen waren. Das gilt von fast allen Ausnahmetarifen und zumindest ganz allgemein auch von der Klassen- und Entfernungsstaffel. Alle diese Maßnahmen wird auch eine nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitende Bundesbahn beibehalten, bestenfalls in Einzelheiten ändern. In das Tarifsysteem der Bundesbahn ist viel mehr an Gemeinwirtschaftlichkeit hineininterpretiert worden, als wirklich darin enthalten ist.

Wenn aber die Bundesbahn auf Grund kaufmännischer Überlegungen zu dem Ergebnis kommen sollte, daß die eine oder die andere echte gemeinwirtschaftliche Leistung sie zu stark belastete und deshalb aufgehoben werden müsse, so besitzt die staatliche Verkehrspolitik, wenn sie die Maßnahme aufrechterhalten möchte, auch in Zukunft noch die Möglichkeit, der Bundesbahn eine entsprechende Auflage zu machen. Die Kosten dafür müßte dann allerdings derjenige tragen, der diese Entscheidung verlangt. Einer kaufmännisch geführten Bundesbahn wird man solche Lasten nur in begrenztem Umfang zu muten können.

Marktwirtschaftliche Orientierung erleichtert Koordinierung

Die Begründung für eine stärkere marktwirtschaftliche Orientierung der Verkehrspolitik hat bisher im wesentlichen mit Argumenten gearbeitet, die sich aus der Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrspolitik innerhalb Deutschlands ergeben haben. Die Frage mag daher berechtigt sein, wie diese For-

derung im Hinblick auf die Notwendigkeit, im europäischen Bereich zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu kommen, beurteilt werden muß.

In jedem der sechs EWG-Länder wird der Verkehr vom Staat reglementiert, hier mehr, dort weniger, aber in jedem Falle nach einem anderen System. Diese unterschiedlichen Maßnahmen zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu koordinieren, dürfte fast unmöglich sein, wenn nicht den Verhältnissen in dem einen oder anderen Lande Gewalt angetan werden soll. Eine gewisse Auflockerung der verschiedenen Reglementierungssysteme und eine Hinführung des Verkehrs zu

stärkerer marktwirtschaftlicher Ordnung ist also geradezu eine Voraussetzung dafür, daß es gelingt, die Verkehrspolitik in den verschiedenen Ländern einander anzunähern.

Es erscheint deshalb besser, diesen Weg auch von deutscher Seite jetzt freiwillig zu gehen, als später dazu gezwungen zu werden. Je mehr der Verkehr in den einzelnen Ländern marktwirtschaftlich organisiert ist, um so eher kann man die Koordinierung dem Markt und dem Wettbewerb überlassen. Eine gemeinsame Verkehrspolitik braucht dann nur noch dafür zu sorgen, daß der Wettbewerb sich in fairen Grenzen hält. (K. P.)

Durch Auflockerung der Tarifstarre zu freierer Tarifgestaltung!

Die Zahl der gutachtlichen und polemischen Äußerungen zur „Neuordnung des Verkehrs“ ist groß. Selbst wenn sie ernst zu nehmen sind, sind begreiflicherweise die Bündel von Vorschlägen, die dem besten und rationellsten Einsatz der Verkehrsträger dienen sollen, oft von deutlichen wirtschaftlichen Interessen bestimmt.

Tariferhöhungen liegen in der Luft

Niemand wird verlangen, daß Industrie, Handel oder Landwirtschaft zum Zwecke einer verbesserten Ordnung des Verkehrswesens oder zur wirtschaftlichen Stärkung der Deutschen Bundesbahn Erhöhungen der Verkehrspreise forderten. Aber man kann nicht umwälzende Maßnahmen zur Umgestaltung der Verkehrsträger und ihres Verhältnisses untereinander wünschen, ohne daß sich alte Frachtrelationen verschieben und auch Preiserhöhungen eintreten. Andererseits wird niemand erwarten, daß die Verkehrsträger leichtfertig Tariferhöhungen forderten, die sicheren Verlust von Kundenaufträgen zur Folge haben.

Praktisch wird seit Jahren von den gewerblichen Verkehrsunternehmen, während sich der einzelne Partikulierschiffer, Lastkraftwagenunternehmer oder Omnibusbesitzer an der unteren Rentabilitätsgrenze arrangieren muß und kann, jeweils beim Weiterdrehen der Lohn-Preis-Schraube auf den Vortritt der Bundesbahn gewartet, die am meisten

in die Schere zwischen Kosten und Erlösen geraten ist. In ihrem Kielwasser wird man, unter Mitnahme eines ständig wachsenden Anteils am Verkehrsaufkommen, vorsichtig auch die Tarife erhöhen. Dabei hat die in vieler Hinsicht besonders begünstigte Binnenschifffahrt den Vorteil, daß sie nur in bescheidenem Umfang Festfrachten zu beachten hat. Für die durch ihre starke Überkapazität heruntergewirtschafteten „Marktfrachten“ finden neuerdings die Schweizer Rheinschiffer sehr unzarte Worte.

Tariferhöhungen liegen leider wieder in der Luft, erzwungen durch Lohnsteigerungen und vom Bund verordnete Gehaltserhöhungen. Sie überschatten die lebhafteste Diskussion um Neuordnung, Koordinierung, Harmonisierung des Verkehrs und seiner Entgelte. Die Luxemburger Montanunion-Behörde reitet seit Jahren die „Hohe Schule“ solcher Versuche, ihre Erfolge liegen bisher leider nur auf dem Gebiet der am leichtesten kontrollierbaren Eisenbahntarife, wobei die Anfänge der Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze, eines ständigen Handicaps der territorial gebundenen Bahnen, sehr positiv zu werten sind. Für die Verwirklichung der guten Absichten des EWG-Vertrags auf dem Verkehrsgebiet ist noch nichts getan; der Kapteyn-Bericht, der als eine Art Leitbild für die EWG-Absichten be-

trachtet wird, ist einstweilen Utopie, auch wenn ihn der Internationale Eisenbahn-Verband höflich beurteilt.

Was heißt „gleiche Startbedingungen“?

Der akute Bedarf an Mehreinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr überdeckt zwar leider auch die von der Seite der Bundesbahn in Gang gebrachten Forderungen zur Verbesserung ihres wirtschaftlichen Status, aber er unterstreicht nur ihre Dringlichkeit. Das vom Bundestag geforderte Brand-Gutachten wird besser noch nicht beschrieben, ehe es von den beteiligten Ministerien und der Bundesbahn kommentiert und vom zuständigen Bundestagsausschuß zur Kenntnis genommen worden ist. Aber es macht sich in einigen Thesen die Forderungen des Vorstands der Deutschen Bundesbahn in den „Gedanken zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“ und des Beyer-Gutachtens zu eigen. Würde die Erfüllung dieser Forderungen die so oft angemahnte Gleichstellung der Startbedingungen erreichen? Zunächst dürfte doch zu fragen sein: Kann es gleiche Startbedingungen geben? Und kann, wenn es sie gibt, jeder Verkehrsträger mit ihnen gleich erfolgreich bei freier Wahl des Verfrachters an der Verkehrsbedienung teilnehmen?

Gleiche Startbedingungen bedeutet: gleiche Lasten (z. B. für Wegebau und -sicherung, für die Versorgung der Betriebsangehörigen), gleiche Verpflichtungen gegenüber der Öffentlichkeit (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht mit allen, insbesondere gemeinwirtschaftli-

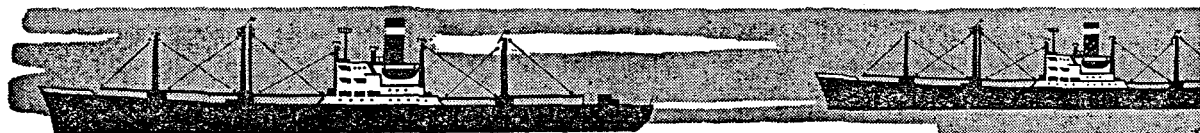
chen Folgen) oder die gleichmäßige Befreiung von ihnen und gleiche Rechte im Wettbewerb am Markt. Über der Erfüllung solcher Forderungen muß noch viel Zeit vergehen, und schon eine Annäherung der Startbedingungen unter EWG-Einwirkung wäre ein dankenswerter Erfolg. Der endlose Streit über ein Teilthema wie die Deckung der Wegekosten bei Binnenschifffahrt und Lastkraftwagen zeigt die enormen Schwierigkeiten. Andererseits lassen einige Hauptlasten der Bahn, wie die gesetzliche Doppelversorgung der aus dem Arbeiterstand hervorgegangenen Beamten, die Kreuzungslasten oder das aus grotesken Mißbräuchen der Beförderungspflicht entstandene „Monopol der schlechten Risiken“, die Bundesbahn bei Nichterfüllung der Forderungen in einer schleichenden Krise verharren. Den meisten ausländischen Staatsbahnen, mit ähnlichen petrefakten Pflichten aus der Frühzeit des Schienenstrangs, geht es ebenso.

Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsträgern hat nur die Eisenbahn eine mannigfaltige Verbundproduktion. Nicht nur daß die Wettbewerber auf eine oder wenige Verkehrsleistungen spezialisiert sind, sie suchen sich, was verständlich ist, auch das lohnendste aus ihnen heraus. So ist der wertvollere Verkehrsbesitz der Eisenbahn durch das Flugzeug und den Personenkraftwagen, durch den Werkverkehr oder durch den Sammelgutverkehr des Lastkraftwagens ausgehöhlt, und die Strukturänderung in der Energiegewinnung wird weitere Umwälzungen bringen. Es

steht also ein zu Verkehrsleistungen jeder Art geeignetes und ein zu allen, selbst den unsinnigsten, Verkehrsleistungen verpflichtetes Bundesunternehmen mit besonders hohen Fixkosten, die auf die Verbundleistungen verteilt werden müssen, mit hoher Lebensdauer seiner Anlagen und hohen Neuinvestitionskosten im Wettbewerb gegen spezialisierte, auswahlberechtigte Verkehrsträger mit vielfach großer Kostenelastizität. Sie tragen sich großenteils, dem einzelnen Verkehrsbedarf angepaßt, selbst; ein erheblicher Teil von ihnen wird aber auch durch Staat oder Kommunen subventioniert oder durch Verbindung mit anderen Unternehmen (Werkverkehr — Industrie), Binnenschifffahrt — Seeschifffahrt) von den echten Kosten entlastet.

Das Verhältnis von Bund und Bahn

Der Bund hat Betriebe, die sich gut und schlecht rentieren: zu den letzteren gehören z. B. auf dem Verkehrssektor der Bundesschleppbetrieb und die Lufthansa. Niemand wird die Lufthansa stilllegen, weil der Flugbetrieb je Leistungseinheit einen ungleich höheren Zuschuß erfordert als die Bundesbahn mit ihren unausgeglichenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Die Bundesbahn kann man wohl theoretisch stilllegen, aber die praktische Unmöglichkeit einer solchen Maßnahme liegt auf der Hand. Sie würde sich in der Praxis sofort bei einer Teilmaßnahme, der so oft wie kühn propagierten Aufgabe des Stückgutverkehrs durch die Bundesbahn, zeigen. Man kann also auch den bestehenden Zustand hinnehmen und den Zuschuß an die Bun-



Wöchentliche Fracht-Schnelldienste nach den USA

Wöchentliche Abfahrten von Bremen, Bremerhaven und Hamburg direkt nach New York und anderen amerikanischen Häfen. — Weitere Dienste von den USA nach Australien und Fernost.

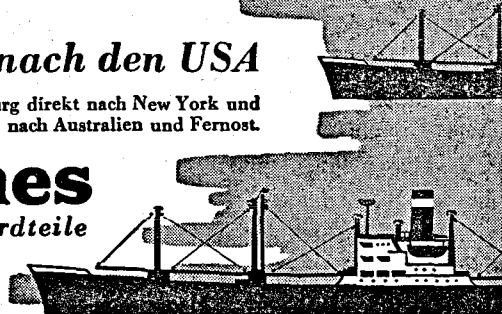
United States Lines

53 moderne Frachter verbinden vier Erdteile

HAMBURG
Telefon: 32 16 71
Fernschr.: 021 2873

BREMEN
Telefon: 3008 11-17
Fernschr.: 024 4307

BREMERHAVEN
Telefon: 69 51-53
Fernschr.: 02 3716



desbahn, unter immer neuen inhaltenden Verhandlungen, aus den Überschüssen anderer Bundesbetriebe speisen, die Bundesbahn auch an den strapazierten Kapitalmarkt verweisen und sich weiter verschulden lassen. Dabei bleibt die Bahn ein scheinbar wettbewerbsneutrales Mädchen für alles und wird an einer optimalen Preisgestaltung und an durchgreifenden Rationalisierungen gehindert.

Will der Bund aber der Bundesbahn dazu verhelfen, zu gesunden und — unbeschadet unumgänglicher öffentlicher Verpflichtungen — ihre Verhältnisse selbst zu ordnen, so muß er den Vorschlägen des Vorstands und des Brand-Gutachtens folgen und der Deutschen Bundesbahn neben der Abnahme einseitiger Lasten (lies: Schaffung angenäherter Startbedingungen) eine gewisse Tarifautonomie im Güter- und Personenverkehr geben, was auch bedeutet, daß sie für kostspielige, die Rentabilität störende Staatsauflagen entschädigt werden muß. Das wäre übrigens ein nur zu gerechtfertigter Ausgleich dafür, daß der Bund in seinen Verwaltungszweigen und seinen privatwirtschaftlichen Unternehmungen keineswegs anstrebt, die bundeseigene Bahn zu angemessenen Preisen zu benutzen, sondern ihr bei der Vergabe von Transport völlig neutral gegenüber steht.

Schwierigkeiten der Kostenermittlung

Selbst die Möglichkeit einer präzisen Kostenermittlung für den einzelnen Verkehrsstrom, die Verkehrsleistung bei schwankendem Bedarfsaufkommen vorausgesetzt — ein Dienstleistungsunternehmen kann bekanntlich nicht auf Lager produzieren —, kann natürlich von „kostenechten“ Tarifen im strengen Wortsinn keine Rede sein. Das würde zunächst eine völlige Aufgabe der „Tarifgleichheit im Raum“ bedeuten und für die verkehrsfernen Gebiete ebenso schwierige Verhältnisse schaffen, wie es etwa einen doppelt gebrochenen Verkehr Bahn-Binnenschiff ausschalten würde.

Das Anliegen der Bundesbahn muß es sein, im Zeichen des Eintritts in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft durch Auflocke-

rung der bisherigen Tarifstarre und Vermeiden des umständlichen, langwierigen und vielfach erfolglosen Koordinierungsverfahrens zu einer eigenen, den kaufmännischen Interessen des Bundes und des Steuerzahlers selbst entsprechenden freieren Tarifgebarung zu kommen. Sie muß die Vorteile kostengünstiger Verbindungen und die Leerwagenströme, rationelle neue Wagentypen und Ladeanlagen ausnutzen und einen hemmungslosen Wettbewerb abwehren können, der stets bei ihren wertvollsten Verkehrsleistungen ansetzt. Sie muß insbesondere schlagkräftig durch

Ausnahmetarife eingreifen und, wie die meisten Auslandsbahnen, auch geeignete Kunden durch Sondervereinbarungen über Leistungen und Preise für den Bahntransport interessieren können. Da sie dabei im Rahmen des eigenen kaufmännischen Interesses die verbleibenden gemeinwirtschaftlichen Pflichten erfüllen wird, wird eine Erschütterung des Preisniveaus der Wirtschaft, das durch zahlreiche andere Faktoren bestimmt wird, von dieser Seite her nicht eintreten, nachdem der Anteil der Fracht am Preis ohnehin immer mehr gesunken ist. (b-)

Die Marktwirtschaftlichkeit im Verkehr

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Tarifwünsche, von denen hier die Rede ist, im November 1958 in den sogenannten „Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn“ veröffentlicht. Diese Überlegungen des Vorstandes hat der Verwaltungsrat der Bundesbahn im April 1959 bestätigt, so daß seitdem vom verkehrspolitischen Programm der Deutschen Bundesbahn die Rede ist. Es handelt sich, soweit diese Vorschläge die Tarife berühren, nicht um einzelne Tarifwünsche, sondern um Vorschläge, die die Tarifbildungsgrundsätze betreffen. Die Bundesbahn hatte vorgeschlagen, im gesamten Sektor der Ausnahmetarife von der Genehmigungspflicht des Verkehrsministeriums freigestellt zu werden. Nur der Regeltarif sollte genehmigungspflichtig bleiben, alle übrigen Tarifänderungen nur einer Anzeigepflicht unterliegen. Daneben wünschte die Bundesbahn das Recht zum Abschluß von nicht zu veröffentlichenden Sonderabmachungen.

Preis- und Marktorientierung

Der Bericht der Prüfungskommission (Brand-Bericht) bestätigt diese Überlegungen, die den Tarifwünschen der Bundesbahn zugrunde liegen. Der Bericht hebt die veränderte Wettbewerbslage der Bahn hervor und zieht aus der veränderten Verkehrsstruktur die Folgerung, daß der Bahn eine größere tarifliche Elastizität eingeräumt werden müsse. Der Bericht geht sogar

über die Vorschläge der Bahn hinaus und will sie in der gesamten Tarifbildung (also einschließlich des Regeltarifs) von der Genehmigungspflicht des Verkehrsministeriums freistellen. Übrigens spricht er sich auch für die nicht zu veröffentlichenden Sonderabmachungen aus.

Der Preis für Verkehrsleistungen der Bundesbahn soll also sowohl kosten- als auch marktorientiert sein. Das heißt zunächst, daß die Tarife insgesamt kostendeckend sein sollten. Das heißt aber sicher auch, daß die Kostenorientierung der Tarife noch verfeinert werden sollte, was zweifellos möglich ist. Daneben will und soll sich aber die Bundesbahn in ihrer Preisbildung — wie es auch sonst in der Wirtschaft geschieht — am Markt orientieren, d. h. den Kostenpreis nach der Wettbewerbslage berichtigen können. Dem Verlust ihrer Monopolstellung und ihrer veränderten Wettbewerbslage soll dadurch Rechnung getragen werden, daß der Bahn die tariflichen Maßnahmen, die im Widerspruch zu ihren eigenwirtschaftlichen Überlegungen stehen und ihr vom Staat aus politischen Gründen oder im Interesse einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern auferlegt werden, erstattet werden.

Verkehrskonkurrenz und Startbedingungen

Bei den Tarifwünschen der Bundesbahn und im Bericht der Brand-Kommission geht es um das gleiche: „Die Deutsche Bundesbahn ist heute

ein mit der Binnenschifffahrt, dem Straßenverkehr und in Zukunft mit den Rohrleitungen konkurrierender Wirtschaftsbetrieb, der nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden muß."

Hat eine marktwirtschaftlichere Tarifbildung etwas mit der „Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr“ zu tun? Hinter dieser Frage steht der Wunsch, daß die heute bestehenden Startungleichheiten behoben würden. Man muß sich aber darüber klar sein, daß gleiche Tarife nicht mit gleichen Startbedingungen identisch sind. Bei den Startbedingungen geht es um Fragen, die vor der Tarifbildung liegen, um Daten, die auf das Kostenbild der Verkehrsträger von Einfluß sind. Das sind vor allem die Wegekosten und ihre unterschiedliche Anlastung, das ist ferner eine unterschiedliche steuerliche Belastung der Verkehrsträger. Hier muß eine Angleichung erfolgen, damit die Preisbildung von möglichst gleichen „Startbedingungen“ ausgehen kann. In den Preisen für die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger muß jedoch — und das ist auch eine Ausgangsüberlegung des kostenorientierten Tarifs — die spezifische Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel zum Ausdruck kommen.

Die Stellung der Verkehrsträger zueinander

Eine neue Tarifordnung spielt unter dem Gesichtspunkt angeglichener Wettbewerbsbedingungen also nur hinsichtlich der Tarifbildungsgrundsätze eine Rolle. Wird der Bundesbahn eine marktwirtschaftlichere Tarifbildung einge-

räumt, eine größere Unabhängigkeit vom Bundesverkehrsministerium zugebilligt, eine größere Preiselastizität zugesprochen, dann müssen diese Grundsätze der Tarifbildung auch für die übrigen Verkehrsträger maßgeblich sein.

Nach der bisherigen gesetzlichen Regelung ist die Bundesbahn hinsichtlich einer marktwirtschaftlichen Tarifbildung kaum schlechter gestellt als die übrigen Verkehrsträger. In der Praxis haben sich Binnenschifffahrt und Kraftwagen trotz entsprechender gesetzlicher Bindungen als beweglicher erwiesen, und zwar allein schon durch die häufige Verbindung ihrer Verkehrsleistungen mit nicht preisgebundenen Nebenleistungen (z. B. im Speditions- und Lagereigeschäft). Eine Neufassung des Bundesbahngesetzes, das der Forderung nach marktwirtschaftlicher Tarifbildung Rechnung trägt, ist bereits im Brand-Bericht enthalten; entsprechende Änderungen des Binnenschifffahrts- und Güterkraftverkehrsgesetzes wären erforderlich.

Der gemeinwirtschaftliche Tarif

Wo bleibt aber nun der gemeinwirtschaftliche Tarif? Diese Frage sollte mit aller gebotenen Sachlichkeit beantwortet werden, und das verlangt — so schmerzlich das manchem ist — eine Entmythologisierung der Gemeinwirtschaftlichkeit.

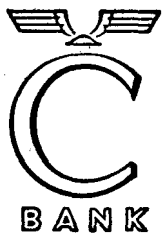
Der gemeinwirtschaftliche Tarif, d. h. die Preisdifferenzierung für Verkehrsleistungen entsprechend ihrer Belastbarkeit, entsprach, solange er auf Grund der Monopolstellung der Eisenbahn funktionsfähig war, den eigenwirtschaftlichen Überlegungen der Bahn. Die

Wirtschaft zahlte für einen Teil der Verkehrsleistungen Überpreise, und die Bahn machte aus diesen Überschüssen zu ihrem und der Wirtschaft Nutz und Frommen weitere Güter von geringerem Wert und weitere Strecken mit niedrigerer Verkehrsfrequenz „transportfähig“.

Mit der wachsenden Konkurrenz im Verkehr verlor das gemeinwirtschaftliche System mehr und mehr seine Funktionsfähigkeit. Die Verlagerer, denen dieses System „Überkosten-Tarife“ zumutete, versuchten sich unter Zuhilfenahme der Konkurrenz oder eigener Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande der zugeordneten Belastung zu entziehen; und für die Nutznießer des gemeinwirtschaftlichen Tarifs standen die erforderlichen Mehreinnahmen nicht mehr zur Verfügung.

An diesem betriebswirtschaftlichen Faktum hat die Tarifbildung der Bahn in den letzten dreißig Jahren nicht vorbeigehen können. D. h. schon bisher hat die Wettbewerbslage dazu gezwungen, den „gemeinwirtschaftlichen“ Charakter des Tarifs zu vernachlässigen. Es ist müßig zu fragen, wie weit bereits der gemeinwirtschaftliche Tarif durch den Wettbewerb ausgehöhlt wurde, wie weit er nur noch die Bezeichnung für ein Tarifsystern hergibt, das im Grunde schon nicht mehr besteht.

Sicher ist, daß die von der Bundesbahn postulierten Tarifbildungsgrundsätze nicht nur ein Programm darstellen, sondern zugleich das Fazit aus der bisherigen Entwicklung ziehen. Die Wirtschaft hat, wie aus den jüngsten verkehrspoliti-



COMMERZBANK
AKTIENGESELLSCHAFT

DUSSELDORF • FRANKFURT (MAIN) • HAMBURG

In Berlin BERLINER COMMERZBANK Aktiengesellschaft

235 Geschäftsstellen in der Bundesrepublik und in West-Berlin

schen Denkschriften des DIHT und BDI vom Januar und März dieses Jahres hervorgeht, anerkannt, daß es die veränderte Lage auf dem Verkehrsmarkt der Bahn nicht mehr ermöglicht, die Rolle eines wirtschaftspolitischen Instrumentes des Staates zu spielen. Soweit ihr diese Aufgabe weiterhin zugeordnet wird, ist das nur im Wege erstattungspflichtiger Tarifaufgaben denkbar. Diese Entwicklung kommt auch den Bestrebungen entgegen, versteckte Subventionen abzubauen.

Tarifbildung und Tarifierhöhung

Es ist völlig offen, ob die von der Bundesbahn und vom Brand-Bericht empfohlenen Änderungen in der Tarifbildung Tarifierhöhungen zur Folge haben müssen. Eine generelle Tarifierhöhung dürfte vorerst trotz der neuen Belastungen auf dem Personalkostensektor nicht zur Erörterung stehen. Stattdessen werden bereits Erhöhungen in einzelnen defizitären Betriebszweigen erwogen, vor allem für das Stückgut. Eine solche Erhöhung kann einer wirtschaftlicheren Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße förderlich sein, wenn sich herausstellt, daß der Kraftwagen solche Verkehrsleistungen mit geringeren Kosten bewältigen kann. Es kann sich aber auch ergeben, daß der besonders arbeitsintensive Stückgutverkehr entsprechend den steigenden Arbeitskosten generell angehoben werden muß. Das könnte die Wirtschaft vor die Wahl stellen, entweder erhöhte Stückgutfrachten oder zur Vermeidung von Stückgutsendungen die Kosten einer größeren Lagerhaltung zu zahlen. Es wird auch einige Güertarife und einige Sozialtarife geben, die die Bahn als zu wenig kostendeckend und deshalb als erhöhungsbedürftig ansieht. Sollte der Staat eine solche Erhöhung aus wirtschafts- oder sozialpolitischen Gründen für nicht vertretbar halten, wird er gegen Erstattung der Ausfälle die Bahn verpflichten, die bisherigen Tarife beizubehalten.

Im ganzen ist es wahrscheinlich, daß sich unter Geltung der angestrebten Tarifbildungsgrundsätze eine begrenzte Verlagerung von Verkehrskosten ergeben würde. In einigen defizitären Betriebszweigen

ist es denkbar, daß sie dem Kunden angelastet werden; z. T. wird dann der Kunde auf kostengünstigere Verkehrsmittel ausweichen, was einer wirtschaftlicheren Aufgabenteilung, d. h. der Produktivität des Verkehrs insgesamt zugute käme. In anderen Fällen wird die von der Bahn gewünschte Tarifierhöhung die Billigung des Staates nicht finden. Die Kostenerstattung, die für solche Fälle gefordert wird, wurde bisher vom Bund entweder als Zuschuß im voraus oder nachträglich als Defizitabdeckung übernommen. Es ist also nicht zu erwarten, daß die Anforderungen der Bahn an den Bund steigen. In den Fällen aber, in denen der Bund weitere Zahlungen an die Bahn leistet, wird es zu einer klareren Begründung kommen.

Tarifrevolution mit Hindernissen

Die Diskussion um eine verkehrspolitische Neuordnung hat sich nun mehr und mehr auf die Frage einer tarifpolitischen Umgestaltung konzentriert. Nach jahrelangen Versuchen, die eine verkehrspolitische Lenkung unter Verzicht auf die flexible Anwendung dieses wichtigsten Instrumentes realisieren wollten, mag man füglich diese Wendung schon an sich als einen Fortschritt herausstellen: Wird doch mit ihr die primäre Bedeutung des Preisfaktors auch für den Verkehr anerkannt, nachdem die Ausrichtung der Wirtschaftsentscheidungen am Kompaß der Preisbewegungen in nahezu allen Branchen inzwischen zum Gemeinplatz geworden ist.

Die Fragestellung im Preisbildungsproblem

Das Besondere des Verkehrsmarktes bleibt jedoch die Tatsache, daß es sich hier um „gelenkte Preise“, sozusagen um einen Wettbewerb des „Als ob“ im Sinne von Leonard Miksch, handelt. Die Fragestellung im Zusammenhang mit der gegenwärtig erörterten Neuordnung ist eine doppelte. Einmal: welche Kriterien bieten sich für eine Ermittlung der „richtigen“ und dann dementsprechend zu setzenden Preise? Zum anderen: inwieweit ist es überhaupt möglich, auf die Lenkung zu verzichten und ein teilweises „Sicheinspielen“ der Preise

Zu der Frage schließlich, wie sich eine solche tarifliche Neuordnung im Rahmen der Integrationsbestrebungen ausnimmt, kann kurz darauf verwiesen werden, daß in den übrigen EWG- und Montanunion-Staaten die bei uns bestehende weitgehend tarifliche Reglementierung des Schienen-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs fehlt. Die bestehenden Schwierigkeiten erwachsen zum großen Teil aus der Tatsache, daß für die Binnenschifffahrt und den Kraftwagen keine frachtlischen Bindungen bestehen und die Eisenbahnen größere tarifliche Freiheiten genießen als bei uns. Die Vorschläge der Bahn und des Brand-Berichts widersprechen keinesfalls der Integration des europäischen Verkehrs. (er)

in unmittelbarem Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und Verlader zuzulassen?

Die Frage, ob und inwieweit „die Wirtschaft“ etwaige Tarifierhebungen im Rahmen einer solchen Neuordnung zu tragen vermag, erledigt sich mit einer solchen „Individualisierung der Verladerbeziehungen“ insoweit von selbst, als in ihrem Rahmen die Drohung der Selbstversorgung — des Werkverkehrs — die natürliche Grenze bildet. Andererseits wird damit schon angedeutet, wo die eigentlichen Leidtragenden einer solchen Entwicklung zu suchen sein mögen: dort nämlich, wo diese Drohung nicht einfach zu realisieren sein mag, nämlich bei den mittleren und kleineren Unternehmungen. Vom allgemeinen Konjunkturklima wird es abhängen, inwieweit auch für diese eine Überwälzung zusätzlicher Kosten auf ihre Nachfrager bzw. der Endverbraucher möglich ist.

Das Unterbieten durch Sonderabmachungen

Es ist keineswegs sicher, daß eine Umstellung auf die unmittelbaren Beziehungen zwischen Frachtführer und Verlader zu einer generellen Anhebung des Tarifniveaus führen muß. Im Gegenteil: zahlreich sind die Stimmen derer, die in der Einführung geheimer Sonderabmachungen — und das ist einer der Kern-

VEREINSBANK IN HAMBURG

ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK

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

punkte der geplanten tarifpolitischen Revolution — gerade die Gefahr einer allgemeinen Abtarifizierung durch gegenseitige Unterbietung des bisherigen Festpreinsniveaus sehen. Wenngleich in letzter Zeit die Kapazitäten bei Bahn und Binnenschiff wieder besser ausgenutzt sind, so haben doch die Ereignisse der beiden letzten Jahre gezeigt, in welcher kurzer Zeit ein massiver Kapazitätsüberhang bei nur leichtem Rückgang der Massenguttransporte entstehen kann. Sollte ein derartiger Kapazitätsüberhang zu einem Zeitpunkt eintreten, da individuelle Abmachungen systematische Preisabschläge ermöglichen, so darf man sicher sein, daß ein Run auf die Ausnutzung derartiger Chancen einsetzen würde, um eine Beschäftigung leerstehender Fahrzeugparks zu ermöglichen. Die Wahrscheinlichkeit dafür, daß umgekehrt in Zeiten der Hochkonjunktur Sonderabmachungen von der Verladerschaft dazu benutzt werden könnten, um sich durch Überbietung der normalen Frachtsätze Transportraum zu sichern, ist äußerst gering. Bisher ging die Ausweichtendenz noch immer in Richtung des Werkverkehrs.

Für die Masse der Verkehrsleistungen dürfte somit zum derzeitigen Konjunkturstichtag eine weitere drastische Erhöhung der Verkehrskosten kaum zur Debatte stehen. Anders ist es allerdings um diejenigen peripheren Gebiete bestellt, die bei einer Anpassung der Bahntarife an das Kostengefüge erhebliche Preissteigerungen zu gewärtigen haben. Das betrifft vor allem den Stückgutkomplex. Angesichts der wachsenden Bedeutung dieses Sektors speziell im Hinblick auf den Export sollte man sich allerdings überlegen, welche gezielten Hilfsmaßnahmen für bestimmte Gebiete in Frage kommen, die andern-

falls ernste Strukturveränderungen erleiden könnten. In der Epoche der Hochkonjunktur muß es schließlich möglich sein, der Gefahr einer Entsehung „verödeter Departements“ vorzubeugen, die in Frankreich sicherlich in erheblichem Maße die Konsequenz einer kostennahen Tarifizierung seitens der Bahnen war.

Der gemeinwirtschaftliche Komplex

Die „Gemeinwirtschaftlichkeit“ der Deutschen Bundesbahn hat in der Vergangenheit eigentlich hauptsächlich aus drei verschiedenen Komplexen bestanden: Einmal aus der Tatsache, daß die Bahn gewisse Lasten trug, die eigentlich der Allgemeinheit hätten zufallen müssen (Versorgungslasten, Kriegsschäden usw.). Man wird unterstellen dürfen, daß wenigstens diese Teilprobleme im Zuge der eingeleiteten Diskussion endgültig gelöst werden.

Der zweite Hauptkomplex betrifft eine Reihe tarifarischer Vergünstigungen für ganze Verkehrsnutzergruppen bzw. bestimmte Verloader. Im Personenverkehr deckt sich diese Begünstigung keineswegs mit dem Berufsverkehr als solchem, wohl aber mit dem Personenzugverkehr; hier findet der Kontrast zwischen Tarifgleichheit und Kostengleichheit im Raum seine schärfste Akzentuierung. Der Abbau der „Sozialtarife“ wäre eine drakonische, kaum zu realisierende Maßnahme, die bei Anwendung von vernünftigen Erstattungsgrundsätzen sicherlich zu vermeiden sein dürfte. Bestehende Tarifvergünstigungen im Gütersektor dürften hauptsächlich bestimmte Montangüter sowie allgemein die Landwirtschaft betreffen. Gerade im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sind nun die Probleme der Subventionstarife im Güterverkehr erneut in Fluß geraten. Tendenzen in Richtung auf ihren Abbau würden der deutschen Konzeption der Gemein-

wirtschaftlichkeit sicherlich zuwiderlaufen, andererseits aber voraussichtlich die betriebswirtschaftlichen Elemente in der Geschäftsführung der Bahnen stützen.

Gilt dies auch für den dritten Komplex der „Gemeinwirtschaftlichkeit“, der sich letztlich auf einen Verzicht auf rigorose Anwendung „eigenwirtschaftlicher“ Gesichtspunkte gegenüber allen Verkehrsträgern reduzieren läßt? Die betriebswirtschaftliche Philosophie, wie sie etwa im Bericht der „Brand-Kommission“ in der Frage der Wegekosten und der gegenseitigen Aufrechnung von Belastungen und Entlastungen aller (auch steuerlicher) Art versucht worden ist, läuft letztlich auf die Konsequenz hinaus, daß per Saldo in diesem Bereich bisher eine umgekehrte Gemeinwirtschaftlichkeit, nämlich eine Subventionierung aller Verkehrsträger durch die Öffentlichkeit, vorgewaltet habe. Wollte man diese Philosophie, die letztlich auf einigen durchaus umstrittenen Voraussetzungen beruht, tatsächlich restlos akzeptieren, so käme man logischerweise zu der Notwendigkeit, das gesamte Tarifniveau für alle Verkehrsträger zu erhöhen, und man müßte dann eventuell gar auf solche Maßnahmen wie Sonderabmachungen, die ja ein solches Ziel durchkreuzen könnten, Verzicht leisten!

Integration

fordert pragmatische Maßnahmen

Wie häufig, führt auch hier eine Übertreibung „betriebswirtschaftlichen“ Denkens zu absurden Resultaten. Derartige Resultate müssen um so unsinniger wirken, wenn sie ausgerechnet in einem Augenblick erprobt werden sollen, wo die bevorstehende Integrierung des europäischen Wirtschaftsraumes solide pragmatische Maßnahmen dringend erforderlich macht.

Diese Integrierung setzt sicherlich voraus, daß zunächst einmal eine stärkere Berücksichtigung von Kostenfaktoren in der Tarifpolitik zum Durchbruch gelangt. Zumindest in drei der europäischen Partnerländer ist die Anpassung der Bahntarife an die Gesichtspunkte der Kostenflexibilität längst vollzogen. Die Rückstrahlung, die sich daraus im Hinblick auf die Situation der übrigen Verkehrsträger ergeben hat, wird auch für die Bundesrepublik kaum ausbleiben können.

Mit anderen Worten: Man wird nicht in einem Augenblick, da unsere Verkehrswirtschaft auf den intensivierten Wettbewerb der anderen Länder stößt, künstlich-fiktive Kostenbelastungen den bestehenden hinzufügen dürfen. Man wird umgekehrt den vorhandenen Kostenfaktoren in der Tarifierung und dem Beispiel der anderen Länder in der engeren Gestaltung der Beziehungen zwischen Transporteur und Verlager Rechnung tragen müssen. (K)

erforderlich, hinsichtlich dieser Vergünstigungen zunächst Verhandlungen mit den Spitzenverbänden der Wohlfahrtspflege zu führen. Anträge auf Aufhebung oder Abänderung dieser Tarifstellen behält sich der Vorstand der Deutschen Bundesbahn für einen späteren Zeitpunkt vor.

Expreßguttarife

Dagegen ist beabsichtigt, die Expreßguttarife möglichst bald heraufzusetzen. Dem Verwaltungsrat wurde noch kein fertig ausgearbeiteter Entwurf für eine Neufassung dieses Tarifs vorgelegt. Es wurde lediglich mitgeteilt, daß eine allgemeine Erhöhung um mindestens 20 %, in den Anfangsstufen von 40 bis 50 %, in Aussicht genommen sei. Über Einzelheiten dieser Änderung sind noch Verhandlungen mit der Bundespost erforderlich. Durch das sogenannte Kleingutabkommen haben sich die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost über eine tarifarische Abgrenzung zwischen Expreßgutverkehr der Bahn und Paketverkehr der Post geeinigt. Würde nur der Expreßgut- oder nur der Paketverkehr eine Verteuerung erfahren, wäre mit Abwanderungen von einer Verkehrsart auf die andere zu rechnen. Das läge nicht im Sinne des Abkommens und wird auch aus betriebstechnischen Erwägungen nicht für zweckmäßig gehalten. Sendungen über 10 kg sollen überwiegend dem Expreßgutverkehr, Sendungen unter 10 kg dem Paketverkehr der Deutschen Bundespost verbleiben. Insgesamt strebt die Deutsche Bundesbahn zusätzliche Einnahmen von etwa 40 Mill. DM jährlich aus dem Expreßgutverkehr an.

Stückgutverkehr

Dem Verwaltungsrat wurde durch den Vorstand der Deutschen Bundesbahn auch zur Kenntnis gebracht, daß Änderungen im Stückguttarif vorgesehen sind. Es steht bereits fest, daß künftig der Rauminhalt (nicht mehr das Gewicht) der Stückgutensendungen das tragende Element der Tarifbildung sein soll. Das Verzeichnis der sperrigen Stückgüter wird eine Erweiterung erfahren. Dadurch würden sich zwangsläufig Rückwirkungen auf die Höhe der Rollgebühren erge-

Anträge des Vorstandes der Bundesbahn über Tarifmaßnahmen

Am 23. April 1960 hat sich der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn auf einer Sondersitzung in Frankfurt/Main mit den Anträgen des Vorstandes auf Durchführung einiger Tarifmaßnahmen befaßt.

Der Wirtschaftsplan von 1960

Den unmittelbaren Anlaß zu diesen Anträgen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn hat die Erhöhung der Personalkosten gegeben. Die Lohnerhöhungen für die Arbeiter (ab 1. 1. 1960) bedeuten für die Deutsche Bundesbahn eine jährliche Mehrbelastung von etwa 144 Mill. DM. Hinzu kommen die relativ geringen Gehaltserhöhungen für die Angestellten (auch ab 1. 1. 1960) von etwa 2 Mill. DM. Eine Gehaltserhöhung von 4 % für die Beamten der Deutschen Bundesbahn verlangt jährlich Mehrausgaben von rd. 114 Mill. DM. In der Sitzung des Verwaltungsrates am 23. April 1960 wurde noch von einer Gehaltserhöhung dieses Ausmaßes ausgegangen, da zu diesem Zeitpunkt der entsprechende Beschluß des Bundeskabinetts Grundlage der Berechnungen sein mußte. Nach der Entscheidung des Bundestages vom 5. Mai 1960 ist mit weiteren Aufwendungen für die Beamten der Deutschen Bundesbahn von jährlich etwa 90 Mill. DM (insgesamt also 204 Mill. DM) zu rechnen.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn legte in der Sitzung des Verwaltungsrates dar, daß nach dem Wirtschaftsplan 1960 zunächst mit einem Jahresverlust von etwa 360 Mill. DM gerechnet wurde. Die Erhöhung der Personalkosten habe

bei Aufstellung des Wirtschaftsplanes 1960 noch nicht berücksichtigt werden können. Da eine Drosselung von Ausgaben dem Vorstand kaum möglich erscheint, sind die zusätzlichen Aufwendungen nur durch Erhöhung der Einnahmen zu decken. Dabei muß auf das Verhältnis gegenüber den anderen Verkehrsträgern insofern Rücksicht genommen werden, als die Tarife für „gefährdete Verkehre“ keineswegs erhöht werden können. Nach dem Verlauf der Sitzung des Verwaltungsrates am 23. April ist noch nicht sicher, ob es bei den dort erörterten Anträgen bleiben wird.

Regeltarife im Personen- und Güterverkehr

Nach diesen Anträgen soll von einer Erhöhung der Regeltarife im Personen- und auch im Güterverkehr abgesehen werden. Aus Gründen des Wettbewerbs gegenüber den anderen Verkehrsträgern und wegen der Gefahr einer Abwanderung auf den Individualverkehr sieht der Vorstand der Deutschen Bundesbahn gegenwärtig keine Möglichkeit zu Tarifierhöhungen in diesen Bereichen. Es ist vorgesehen, die Streckenzeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs wesentlich zu verteuern. Sowohl im Berufs- als auch im Schülerverkehr ist das Mißverhältnis zwischen Betriebsaufwand und Einnahmen besonders deutlich. An den Vergünstigungen für Arbeiterrückfahrkarten, für öffentliche Krankenpflege, für Schulfahrten und anderen Tarifstellen soll vorläufig noch festgehalten werden. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hält es für

ben, da sich die Sperrigkeitszuschläge im Rollgebührentarif nach dem entsprechenden Verzeichnis der Deutschen Bundesbahn richten. Schließlich ist vorgesehen, die Bestimmungen über unhandliche Güter neuzufassen und in stärkerem Umfang als bisher den durch die Beförderung dieser Güter zwangsläufig entstehenden Mehraufwand abzugelten. Über Einzelheiten wird die Ständige Tarifkommission in ihrer nächsten Sitzung verhandeln. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn teilte aber bereits auf der Sitzung am 23. 4. 1960 mit, daß aus diesen Änderungen rechnerische Mehreinnahmen von jährlich rd. 10,3 Mill. DM zu erwarten sind.

Es wurde auch angedeutet, daß neben diesen Änderungen eine allgemeine Anhebung der Stückgutfrachten vorgesehen ist. Dabei scheint noch nicht endgültig klar zu sein, ob eine lineare Erhöhung oder aber eine Änderung einzelner Tarifelemente vorgenommen wird. Zur Überlegung steht beispielsweise eine wesentliche Anhebung der Frachten für Sendungen geringen Gewichts und eine Anhebung der Stückgutfrachten für nahe Entfernungen. Auch die Festlegung höherer Mindestfrachten als bisher ist noch in der Diskussion. Insgesamt erwartet der Vorstand der Deutschen Bundesbahn aus dem Umbau und der Erhöhung des Stückguttarifs jährliche Mehreinnahmen zwischen 40 und 60 Mill. DM.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn geht bei seinen Erwägungen zu einer Erhöhung der Stückgutfrachten von der Voraussetzung aus, daß entsprechende Maßnahmen im Sammelverkehr der Spediteure durchgeführt werden, sonst wäre ein starker Übergang von Stückgütern auf den Sammelgutverkehr mit Sicherheit zu erwarten. Aus diesem Grunde wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates bereits erwähnt, daß eine Anpassung der Frachtsätze der Ausnahmetarife für den Sammelgutverkehr (AT 24 B 9 für die Deutsche Bundesbahn, 24 B 109 für den gewerblichen Güterfernverkehr) vorgenommen werden müsse. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hält es für sicher, durch eine Erhöhung dieser Aus-

nahmetarife die am Sammelgutverkehr beteiligten Spediteure zu einer Erhöhung ihrer Kundensätze veranlassen zu können. Die Kundensätze für den Sammelgutverkehr werden auf Grundlage des Preisgesetzes von den Bundesministerien für Verkehr und für Wirtschaft verbindlich festgesetzt. Da die Frachten der Ausnahmetarife 24 B 9 bzw. 24 B 109 den wirtschaftlich entscheidenden Bestandteil dieser Kundensätze bilden, werden die Spediteure erhöhte Frachten kaum aus den bisherigen Kundensätzen tragen. Deshalb ist bei einer Erhöhung der Stückgutfrachten mit Auswirkungen auf den Sammelgutverkehr zu rechnen.

Berufs- und Schülerverkehr

Vorstand und Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn sind sich darüber klar, daß eine starke Heraufsetzung der Tarife für den Berufs- und Schülerverkehr erhebliche politische Widerstände finden würde. Das gilt mindestens dann, wenn tatsächlich Tarifänderungen des Ausmaßes angestrebt werden sollten, wie das bei Erstellung der Anträge zunächst beabsichtigt ist. Vor allem auf die weiteren Entfernungen (etwa über 20 km) würden sich Erhöhungen von 100 % und wesentlich mehr gegenüber den geltenden Fahrpreisen ergeben. Dabei ist es von zweitrangiger Bedeutung, ob die vorgesehenen Tarifänderungen kaufmännisch und betriebswirtschaftlich gerechtfertigt sind.

Das Brand-Gutachten enthält eingehende Unterlagen über das Defizit der Deutschen Bundesbahn aus dem Berufs- und Schülerverkehr. Vermutlich sind die dort angestellten Berechnungen auch im wesentlichen zutreffend. Trotzdem wurden in der Sitzung am 23. 4. 1960 starke Zweifel geäußert, ob mit einem Schlage von den bisherigen „Sozialtarifen“ sofort zu kaufmännisch ausgerichteten Personentarifen auch für diese Bereiche übergegangen werden kann.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn will zunächst mit dem Bundesministerium der Finanzen darüber verhandeln, ob und in welchem Umfang Mittel aus dem Bundeshaushalt gegeben werden

können, um derartige Erhöhungen von Fahrpreisen doch teilweise zu vermeiden. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn wie auch der Verwaltungsrat legt entscheidenden Wert darauf, unter Hinweis auf § 28 des Bundesbahngesetzes klar herauszustellen, welche Höhe die Tarife für den Berufs- und Schülerverkehr haben müßten. Will die Bundesregierung Tarifänderungen dieses Ausmaßes nicht, soll sie die Mehrbelastung der Deutschen Bundesbahn (bzw. einen Ausgleich für die verminderten Einnahmen) auf den Bundeshaushalt übernehmen. Um dem Ergebnis der Verhandlungen zwischen Vorstand der Deutschen Bundesbahn und Bundesministerium der Finanzen nicht vorzugreifen, wurde am 23. 4. 1960 auf eine Beschlußfassung zu den Anträgen über Erhöhung der Tarife im Berufs- und Schülerverkehr verzichtet. Mit diesen Tarifen soll sich die nächste Sitzung des Verwaltungsrates am 18. 5. 1960 erneut befassen.

Fiskalische Gründe sind maßgebend

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn wird seine Anträge bis dahin nach dem Verlauf der Besprechungen abändern können. Es scheint sicher zu sein, daß aus dem Bundeshaushalt keine Mittel für eine Deckung des Defizits im Stückgut- und Expresgutverkehr bereitgestellt werden. Tarifänderungen für diese Verkehrsarten kommt kaum politische Bedeutung zu, da es sich überwiegend um nicht sehr frachtempfindliche Güter handelt. Mit Protesten aus einzelnen betroffenen Wirtschaftszweigen wäre zwar zu rechnen, ohne daß daraus ein Eingreifen des Bundes nach § 28 des Bundesbahngesetzes erwartet werden kann. Wenn überhaupt aus dem Bundeshaushalt Mittel zur teilweisen Abgeltung der erhöhten Personalkosten der Deutschen Bundesbahn bereitgestellt werden können, dürften sie vermutlich ausschließlich für den Berufs- und Schülerverkehr verwendet werden. Man wird sich darauf einstellen müssen, daß in absehbarer Zeit Änderungen (Umbau und Erhöhung) im Expresgut- und Stückgutverkehr erfolgen. Die Entscheidungen sind zeitlich vordringlich,

da die erhöhten Bezüge für Angestellte und Arbeiter bereits ab 1. 1. 1960 gezahlt werden und für die Beamten ab 1. 6. 1960 anfallen.

Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, daß alle Tarifmaßnahmen (im Personen- und Güterverkehr) noch nach § 16 des Bundesbahngesetzes in seiner geltenden Fassung erfolgen werden. Keinesfalls ist bis dahin mit Änderungen des Bundesbahngesetzes — etwa im Sinne einer stärkeren Tarifautonomie der Deutschen Bundesbahn — zu rechnen. Die jetzt zur Erwägung stehenden Tarifmaßnahmen haben zunächst fiskalische Gründe. Auch ohne das Brand-Gutachten wären sie erforderlich geworden, weil die Mehrbelastungen zwangsläufig solche Änderungen verlangen. Wenn dabei auf Ergebnisse des Brand-Gutachtens zurückgegriffen wird, ist das ein zusätzliches Argument für die beschleunigte Behandlung der Anträge. Gegenüber früheren Tarifänderungen im Personen- und Güterverkehr ist man diesmal in der Lage, das Verhältnis zwischen Einnahmen und Betriebskosten genauer zu kennen. Daher weiß man, welche Maßnahmen kaufmännisch gerechtfertigt wären, und hat gegenüber der Bundesregierung rechtlich eine stärkere Position, wenn aus politischen Erwägungen einzelne Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden. (P.)

Wirtschaftliche Prinzipien im Verkehrssektor

In jeder Gesellschaft, die unter einer freiwirtschaftlichen Ordnung steht, gibt es Aufgaben, die sich nur in allgemeinwirtschaftlichem Sinne lösen lassen, die durch marktwirtschaftliche Prinzipien nicht befriedigend erfüllt werden können, weil die Deckung der hierfür erforderlichen Aufwendungen nicht aus dem Erlös aus Angebot und Nachfrage aufzubringen sind oder weil eine Anlastbarkeit der Kosten auf die Benutzer der Einrichtungen nicht durchführbar ist oder widersinnig wäre. Es gibt aber auch Sektoren, in denen beide Prinzipien der Bewirtschaftung möglich oder notwendig sind. Der Kreis der Aufgaben, die nicht befriedigend nach marktwirtschaftlichen Regeln zu lösen sind, sondern in denen im Interesse des wirtschaftlichen Fortschritts, im Interesse der Volksgesundheit oder im Interesse der kulturellen Entwicklung gemeinwirtschaftliche Prinzipien vorherrschen oder berücksichtigt werden müssen, ändert sich je nach dem erreichten Entwicklungsstadium. Man muß sich immer Rechenschaft darüber geben, welche Prinzipien für welche Funktionen die besseren sind, denn schließlich soll auch der marktwirtschaftliche Sektor der Allgemeinheit und nicht nur einzelnen Interessenten dienen.

Wenn man die Begriffe „marktwirtschaftlich“ und „gemeinwirtschaftlich“ in diesem Sinne verwendet — und meines Erachtens darf man sie in einer freiwirtschaftlichen Ordnung nur so anwenden —, dann ist für eine ideologische Argumentation über den Vorrang des einen oder anderen Prinzips kein Platz. Allerdings setzen die Verfechter, die sich für das eine oder andere Prinzip einsetzen, die Begriffe häufig noch mit „liberal“ oder „sozialistisch“ gleich und tragen in die Auseinandersetzung damit eine ideologische Kontroverse, die oft nur dazu dient, das wirtschaftliche Eigeninteresse zu verschleiern.

Die Verkehrserschließung eines Landes ist zunächst eine infrastrukturelle Aufgabe, die zweifellos im Interesse der Allgemeinheit liegt, und nur gemeinwirtschaftlich durchgeführt werden kann. In einem bestimmten Entwicklungsstadium werden jedoch die Verkehrseinrichtungen auch im eigenwirtschaftlichen Interesse verwendet und damit in die marktwirtschaftliche Sphäre einbezogen. Das wird besonders deutlich, wenn verschiedene Verkehrsträger miteinander in Konkurrenz treten. Mit dieser Wandlung in der Sinnggebung werden die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Verkehrsträger aber nicht hinfällig. Wenn man das nicht wahrhaben möchte, würde man bald eine verkehrswirtschaftliche Verödung weniger entwickelter Regionen, den Ausschluß gewisser Transporte von Gütern und Personen aus der Verkehrswirtschaft oder die Vernachlässigung der Verkehrssicherheit aus eigenwirtschaftlichen Motiven erreichen. Die Alternative ist nie ein „Entweder—Oder“, sondern ein „Sowohl—Als auch“. Wenn man eine stärkere Marktorientierung in der Betriebsgestaltung aller Verkehrsträger fordert, muß man auch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aller Verkehrsträger stärken. Denn nur eine sinnvolle Aufgabenverteilung kann eine ruinöse Konkurrenz ausschalten. (sk)

Kritische Besprechung des Brand-Berichtes

Von einem Verkehrskorrespondenten

Mit der Bundestagsdrucksache 1602 ist dem Bundestag der „Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. Januar 1960“ vorgelegt worden, den die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn erstellt hat. Es ist dies das Ergebnis einer rund anderthalbjährigen Arbeit, die auf den Bundestagsbeschluß vom 12. 2. 1958 zurückgeht.

Einschneidende Reformvorschläge

Der Bericht gibt zunächst einen Gesamtüberblick, an den sich der Vorschlag für ein neues Bundesbahngesetz anschließt. Im Hauptbericht von über 200 Druckseiten wird dann eine einleitende Darstellung der Finanz- und Wirtschaftslage der Bundesbahn gegeben, wonach Untersuchungen über die Ungleichheit der Startbedingungen und die Verlustquellen der Bundesbahn folgen. Sodann werden die Möglichkeiten für Kostensenkungen im Bereich der Sozial- und Beteiligungspolitik behandelt, und die Maßnahmen der Rationalisierung und Modernisierung werden geprüft.

Es folgen kleinere Abschnitte über Investitionspläne, eventuelle organisatorische Änderungen und Probleme der Personalpolitik. Bedeutsam ist ein Anhang über das Problem der Wegekosten, der in seinem Schwerpunkt eine Auseinandersetzung mit den Straßenkosten und ihrer Deckung durch den Kraftverkehr enthält.

Will man das Prüfungsergebnis der Kommission in wenige Worte fassen, so ließe es sich etwa wie folgt skizzieren: Man liebäugelt mit einer rechtlichen Selbstständigkeit der Bundesbahn, verzichtet aber aus verfassungsrechtlichen und politischen Rücksichten auf eine Ausfeilung dieser Folgerungen und zielt statt dessen auf die Gewährung einer relativen kaufmännischen Freiheit für die Bundesbahn ab. Dabei soll die Spitze der Bahn aus dem Beamtenverhältnis herausgenommen und in ihrer öffentlich-rechtlichen Funktion dem Direktorium der Bundesbank gleichgestellt werden. Die Bahn soll ihre Tarife selbst festsetzen, zur kaufmännischen Abschreibungsrechnung über-