

Fahning, Hans

Article — Digitized Version

Aspekte einer neuen deutschen Verkehrspolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Fahning, Hans (1962) : Aspekte einer neuen deutschen Verkehrspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 42, Iss. 9, pp. 398-402

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133245>

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.

dem Verkehr 739 km Autobahnen zur Verfügung gestellt. Das sind zwar im Rahmen des gesamten Straßennetzes recht bescheidene Zahlen, dennoch aber Zahlen, die als erfreulich anzusehen sind. Und diese Entwicklung soll nun abgestoppt werden? Der Bundesminister für Verkehr hat bereits alle Aufträge, die noch nicht vergeben waren, storniert und verkündet, daß bei Beibehaltung der 20 % Einsparung in seinem Etat die für 1962 vorgesehenen Termine für Autobahnneubauten nicht eingehalten werden können.

Im krassen Gegensatz zu der Regierung stehen aber die Abgaben des Kraftverkehrs, die dieser Jahr für Jahr aufbringt und die sich von 1955 bis 1962 mehr als verdoppelt haben:

Abgaben des Kraftverkehrs	Abgaben in Mill. DM		
	1955	1959	1961
Kraftfahrzeugsteuer	766,1	1 267,3	1 600,0
Mineralölsteuer	1 255,9	2 119,3	3 300,0
Mineralölzoll	375,0	625,0	650,0
Insgesamt	2 397,0	4 011,6	5 550,0
ferner:			
Beförderungssteuer	232,0	719,9 ¹⁾	830,0

¹⁾ Alle Verkehrsträger, einschl. Eisenbahn.

Für das gesamte Bundesgebiet ergeben sich für die Jahre 1951 bis 1961 folgende sehr eindrucksvolle Zahlen:

Position	Einnahmen u. Ausgaben des Bundes in Mrd. DM
Mineralölsteuer	13 765,0
Mineralölzoll	4 941,0
Beförderungssteuer des Kraftverkehrs	2 700,0
Insgesamt	21 406,0
Straßenbauausgaben des Bundes aus Haushaltsmitteln	8 802,7
Somit für andere Haushaltszwecke als Straßenbau vom Bund verausgabt	12 603,3

Vom Kraftverkehr ist also der allgemeine Haushalt ganz erheblich alimentiert worden, das sollte bei allen Erwägungen berücksichtigt werden. Offensichtlich ist aber die 20 %ige Einsparung beim Verkehrshaushalt ein Rückfall in die alten Zeiten, da der Kraftverkehr überwiegend Ausnutzungsobjekt war. An die recht trübe Zukunft für den Kraftverkehr und die damit weiter erschreckend ansteigende Verkehrsunsicherheit denkt man nicht mehr!

Aspekte einer neuen deutschen Verkehrspolitik

Dr. Hans Fahning, Hamburg

Die deutsche Verkehrspolitik in der Nachkriegszeit ist gekennzeichnet durch ein Kurieren am Symptom. Einschneidende, grundsätzlich neu strukturierte Maßnahmen sind bislang nicht eingeführt worden, sondern alle Maßnahmen beschränken sich auf eine Konservierung der bestehenden Struktur. Allenfalls wurde eine vorsichtige Ausweitung der eingespielten Marktanteile zugelassen.

Die Spannweite der deutschen Nachkriegs-Verkehrspolitik reicht praktisch nur von einer vorsichtigen Tarifumgestaltung des DEGT und des RKT bis zur leichten Kapazitätsausweitung beim Güterfern- und Güterbezirksverkehr. Die wichtigsten Maßnahmen waren eine leichte Abschwächung der Wertstaffel sowie die nicht wesentliche Abflachung der Entfernungstaffel. Beide Maßnahmen erstreckten sich gleichläufig auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftwagen. Eine Auflockerung des Paritätsverhältnisses wurde lediglich durch die Einführung einer 20-t-Gewichtsklasse für die Eisenbahn und einer um 10 Punkte unter dem DEGT-Satz liegenden 5-t-Klasse für den Lastkraftwagen vorgenommen.

Beim Güterkraftverkehr wurden zusätzlich die Höchstzahlen für Kraftfahrzeuge vorsichtig heraufgesetzt. Schließlich wurden die fiskalischen Belastungen für den Lkw durch das Verkehrsfinanzgesetz und das Straßenbaufinanzierungsgesetz vergrößert.

Sieht man von der Politik der Verkehrsinfrastruktur ab, so ist das Problem der deutschen Verkehrspolitik,

im Spiegel der verkehrspolitischen Maßnahmen betrachtet, offenbar nur ein Problem Schiene/Straße und offenbar auch hier nur ein Koordinierungsproblem.

Ein Blick auf die Entwicklung der Transportleistung der verschiedenen Verkehrsträger, beschränkt auf den Zeitraum der Nachkriegszeit, zeigt aber sehr deutlich, daß das Problem in der deutschen Verkehrspolitik nicht nur das Verhältnis Schiene/Straße ist, sondern ebenso sehr auch ein Problem Schiene/Wasserstraße. Diese Tatsache, mit der praktizierten Verkehrspolitik konfrontiert, läßt nur den Schluß zu, daß entweder in der deutschen Verkehrspolitik eine sehr mangelhafte Diagnose betrieben worden ist oder daß der Mut zu grundsätzlich neu strukturierten verkehrspolitischen Maßnahmen fehlte. Zum Teil ist es sicher richtig, daß die Diagnose unzureichend war oder daß sie teilweise nur unter einen begrenzten Blickwinkel gestellt wurde. Dennoch ist eine mangelhafte Diagnose nicht der Hauptgrund für die unzureichende Verkehrspolitik. Die Fülle der verkehrswirtschaftlichen Literatur beweist allein quantitativ das Gegenteil.

Wettbewerbssituation der einzelnen Verkehrsträger

Der Kernpunkt der deutschen Verkehrswirtschaft ist die Wettbewerbsstellung und Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn, und eine verkehrswirtschaftliche Therapie hat daher dort anzusetzen.

Das faktische Wettbewerbsverhalten der Deutschen Bundesbahn ist letztlich dadurch gekennzeichnet, daß

sie sich so verhält, als ob sie noch immer ein Transportmonopol besäße und daher nicht oder nur zögernd tarifpolitische Konsequenzen aus der veränderten Marktposition zieht.¹⁾

Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium vertritt in seinen Grundsätzen zur Verkehrspolitik vom 19. 10. 1960 eine ähnliche Auffassung, wenn er feststellt, daß die ungünstige Lage der Deutschen Bundesbahn zu einem bedeutenden Teil die Folge der bisherigen Tarifpolitik sei.²⁾

Erkannt worden ist dieser Kernpunkt seit längerer Zeit, so zuletzt im Sofortprogramm der Bundesregierung vom 15. 6. 1960 und in den hierzu erlassenen Gesetzesänderungen der Verkehrsgesetze sowie in der Regierungserklärung vom 29. 11. 1961. Wie die Bundesregierung in der allgemeinen Begründung für die Verkehrsneuerungen ausführt, soll den Verkehrsträgern in begrenztem Rahmen auch ein Preiswettbewerb ermöglicht werden. In die ökonomische Sprache übersetzt, bedeutet diese Zielsetzung, daß die Vorteile in preislicher Hinsicht und damit die Kostenvorteile der einzelnen Verkehrsträger wettbewerbswirksam werden sollen, um eine zweckmäßigere Arbeitsteilung zu bewirken.

Die Entwicklung des Transportvolumens bei den wichtigsten Verkehrsträgern im Binnenverkehr zeigt sehr deutlich die Schrumpfung des Marktanteils der Eisenbahn (Tabelle 1).

Tabelle 1
Transportvolumen und Transportleistungen einzelner Verkehrsträger für ausgewählte Jahre
(in Mill. t und in Mrd. t/km)

Jahr	Eisenbahn ²⁾		Binnenschifffahrt		gewerblicher Güterfernverkehr		Werkfernverkehr	
	Menge	Leistg.	Menge	Leistg.	Menge	Leistg.	Menge	Leistg.
1936 ¹⁾	275,6	43,1	100,2	20,1	6,0	1,6	3,5	0,5
1950 ³⁾	229,3	43,0	71,8	16,7	15,1	4,2	35,6	2,4
1960	299,0 ⁴⁾	52,3	171,3	40,3	70,2	18,2	23,5	3,9

¹⁾ Bundesgebiet ohne Saarland. ²⁾ Ohne Dienstgut und Lkw-Verkehr. ³⁾ Zahlen f. d. gewerbl. und Werkverkehr sind auf Grund von Repräsentativhebungen hochgerechnet worden; für 1951 und 1953 stehen Zahlen f. d. Güterkraftverkehr nicht zur Verfügung. ⁴⁾ Ausschließlich BD, Saarbrücken.
Quelle: Für 1960 VWZ 1961 S. 12. Für 1936 u. 1950 „Die Bundesbahn“ 61/16/S. 758.

¹⁾ Vgl. Andreas Predöhl: „Verkehrspolitik“, Göttingen 1958, S. 244.
²⁾ „Grundsätze zur Verkehrspolitik“, vom 19. Oktober 1960, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, S. 35.

Tabelle 2
Beförderte Tonnage der Deutschen Bundesbahn und des gewerblichen Güterverkehrs nach Entfernungsstufen
(in 1000 t)

Verkehrsträger	Entfernungsstufen in km							
	0—99		100—299		300—499		über 500	
	1956	1960	1956	1960	1956	1960	1956	1960
Bundesbahn	115 962	125 166	68 770	70 873	26 886	27 334	21 274	20 754
Gewerbl. Güterfernverkehr	6 113	8 055	29 903	40 358	10 523	13 997	6 288	7 771
Insgesamt	122 075	133 221	98 673	111 231	37 409	41 331	27 562	28 525

Quelle: 1954 u. 1955: VWZ 1957/S. 17, 1960: VWZ 1961/S. 14.

Tabelle 3
Beförderte Tonnage der Deutschen Bundesbahn und des Gewerblichen Güterverkehrs nach Tarifklassen
(in 1000 t)

Verkehrsträger	Tarifklassen					
	A—D, I—II		E—G, III—IV		AT	
	1956	1960	1956	1960	1956	1960
Deutsche Bundesbahn	26 095	24 463	56 728	44 432	148 027	175 232
Gewerblicher Güterfernverk.	22 428	31 646	10 912	12 565	18 724	23 951

Quelle: 1956: Stat. Jahrbuch 1958 S. 291—314, 1960: VWZ 1961 S. 16 u. 17.

Im Jahre 1936³⁾ besaß die Eisenbahn noch einen Marktanteil von 71,5% bei der Transportmenge und von 66% bei der Transportleistung.⁴⁾ Der Marktanteil der Eisenbahn sank seither kontinuierlich und liegt gegenwärtig bei 53% für die Menge und 47% für die Leistung. Die übrigen Verkehrsträger haben dagegen ihren Marktanteil vergrößert. Dies trifft schwergewichtsmäßig für den Kraftwagen zu, der die gefährlichen Transportmengen seit 1936 mehr als verzehnfachen konnte. Auffällig ist weiter, daß die Transportmenge der Eisenbahn seit 1950 eine größere Steigerungsrate aufweist als die Transportleistung. Dies bedeutet, daß die durchschnittliche Versandweite bei der Eisenbahn zugunsten der Entwicklung bei den anderen Verkehrsträgern zurückgegangen ist.

Aufschlußreich ist zur Aufhellung dieser eingetretenen Entwicklung eine Aufgliederung der Transporte für die Eisenbahn und den Kraftwagen nach Entfernungen (Tabelle 2).

Einer näheren Betrachtung bedarf auch die Art der von der Eisenbahn und dem Kraftwagen gefahrenen Güter. Dabei wird unterschieden zwischen sogenannten hochwertigen Gütern und sogenannten niedrigwertigen Gütern. Die entsprechenden Tarifklassen sind: A, B, C, D, I und II einerseits sowie E, F, G, III, IV und AT andererseits. Im allgemeinen Sprachgebrauch werden diese als Stückgüter oder als Massengüter bezeichnet, wengleich diese Begriffe nicht deckungsgleich mit den Tarifhauptklassen sind. Auch diese Analyse eröffnet interessante Aspekte (Tabelle 3).

³⁾ Der Ungenauigkeitsgrad, der sich aus der Umrechnung der Transportmenge und -leistung auf das Bundesgebiet ergibt, beeinträchtigt die Globalbetrachtung nicht.

⁴⁾ Die Transportleistung liegt bei Eisenbahn in der Relation niedriger als die Menge, weil bei der Eisenbahn im Gegensatz zum gewerblichen Güterfernverkehr der Nahverkehr nicht erfaßt wird.

Auffälligste Erscheinung ist, daß der Kraftwagen im Fernverkehr mehr hochwertige Güter befördert als die Bundesbahn. Die Zuwachsrate beim Lastkraftwagen in der Beförderung von Gütern der Tarifklassen A—D belief sich in den letzten Jahren auf über 40%. Dagegen ging die Beförderung dieser Güter bei der Bundesbahn um 6% zurück. Damit hat die von der Eisenbahn eingeführte und aktiv bestimmte Wertstaffel eine faktische Präferenz für den Lastkraftwagen geschaffen. An dieser Situation hat auch die laufende Abschwächung des Spannungsverhältnisses zwischen den Eckklassen A und G⁵⁾ nichts geändert, im Gegenteil, auch bei den Tarifklassen E—G und selbst bei den Ausnahmetarifen ist der Zuwachs des Lastwagens größer als der der Bundesbahn. Läßt man die Transporte zu Ausnahmetarifen unberücksichtigt, bei denen der Lastkraftwagen nur einen unterdurchschnittlichen Anteil von etwa 13% abwickelt, so ist die Schlußfolgerung durchaus gerechtfertigt, daß von der Wertstaffel speziell der Lastkraftwagen Vorteile hat, nicht jedoch die Eisenbahn. Im übrigen hat das auch die Bundesbahn erkannt, denn gegenwärtig werden rund 74% des Wagenladungsverkehrs zu Ausnahmetarifen gefahren.⁶⁾ Damit ist praktisch die Ausnahme zur Regel geworden und die Regel zur Ausnahme. Nur tarifordnungsmäßig hat die Bundesbahn bisher noch nicht die Konsequenzen gezogen.

Um die Wettbewerbssituation der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt einzuschätzen, wurde die Verteilung ausgewählter⁷⁾ Massengüter auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschifffahrt über einen Zeitraum von 10 Jahren verfolgt (Tabelle 4).

Tabelle 4

Transportvolumen für ausgewählte Massengüter bei Eisenbahn und Binnenschifffahrt 1950 und 1960 (in 1000 t)

Güterart	Verkehrsträger			
	Eisenbahn		Binnenschifffahrt	
	1950	1960	1950	1960
Getreide	1 610,3	1 661,8	2 977,1	5 535,8
Erze	8 969,9	20 558,7	6 357,3	17 614,5
Abbrände	1 005,5	1 301,1	1 277,8	2 998,6
Kohlen, Koks	82 248,8	90 531,7	25 921,5	31 658,6
Erdöl	2 060,3	3 846,2	904,0	4 098,0
Benzin	1 813,6	2 324,5	1 062,1	3 219,9
Steine	8 915,9	10 281,1	2 409,0	4 484,7
Stein- u. Siedesalz	1 004,4	1 187,3	1 294,8	1 909,2
Erde	7 712,7	8 098,1	10 867,7	24 347,1
Tonerde	299,1	747,6	203,9	880,0
And. min. Rohstoffe	4 233,8	4 486,0	2 172,5	5 776,9
Kalidüngemittel	2 604,0	3 656,8	1 339,4	1 823,1
Alteisen	7 857,2	9 173,0	2 239,3	1 585,2
Insgesamt	130 395,5	158 854,9	59 026,4	105 931,6

Quelle: Stat. Jahrbuch f. d. Bundesrepublik Deutschland 1952 S. 343 u. 347, 1961 S. 277 u. 283.

Es ist das globale Ergebnis dieser Betrachtung, daß die Eisenbahn im Jahre 1950 noch fast 70% dieser Massengüter beförderte und im Jahre 1960 nur noch rund 60%. Mit anderen Worten: Der Zuwachs bei diesen

⁵⁾ Vgl. Kurt F. Samtleben: zur Gütertarifpolitik der Deutschen Bundesbahn, „Die Bundesbahn“, Februar 1961, S. 202. Am 1. 6. 1930 verhielt sich das Spannungsverhältnis bei 200 km noch wie 100 : 27, seit dem 1. 2. 1958 dagegen nur noch wie 100 : 60,8.

⁶⁾ Kurt F. Samtleben: a. a. O., S. 203.

⁷⁾ Es wurden solche Massengüter ausgewählt, die das Schwerkraftgewicht der Transporte bei der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn ausmachen und bei denen der Kraftwagen nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Transporten war bei der Bundesbahn sehr viel niedriger als bei der Binnenschifffahrt. Die Einzelanalyse zeigt, daß, ausgenommen bei den Transporten von Tonerde, Kalidüngemitteln und Schrott, die Binnenschifffahrt einen stärkeren Zuwachs erzielen konnte als die Bundesbahn. Wenn auch ein Teil der unterschiedlichen Transportzunahme auf eine Änderung der Verkehrsströme, insbesondere durch die Zunahme der Rohstoffimporte eintrat, so liegt die eingetretene Entwicklung hauptsächlich darin begründet, daß die Binnenschifffahrt günstigere Tarifsätze für viele Transportrelationen aufweist.

Fassen wir das Ergebnis der Untersuchungen zusammen, so lassen sich folgende Feststellungen treffen:

1. Der Marktanteil der Eisenbahnen im Binnenverkehr hat sich ständig vermindert.
2. Der größte Zuwachs bei den Transporten trat bei der Bundesbahn im Bereich der Entfernungen bis zu 100 km ein, beim gewerblichen Güterfernverkehr dagegen bei Entfernungen über 100 bis 500 km.
3. Die Wertstaffel begünstigt in erheblichem Maße den gewerblichen Güterfernverkehr. Bei den hochwertigen Gütern werden heute schon mehr Güter vom Kraftwagen gefahren als von der Bundesbahn.
4. Im Massengüterverkehr hat die Binnenschifffahrt eine wesentliche Verbesserung ihres Marktanteiles erreichen können.

Allein diese Tatsachen machen eine grundsätzliche Neuorientierung der deutschen Verkehrspolitik notwendig. Aber auch aus einem anderen Grunde ist eine Umstrukturierung der deutschen Verkehrspolitik unerlässlich, und zwar im Hinblick auf die Ausgestaltung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der EWG. Die Europäische Kommission betont in ihrer Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik sehr nachdrücklich, daß aus dem Geist und der allgemeinen Ausrichtung des Vertrages von Rom auch auf dem Gebiet des Verkehrs ein möglichst umfassender, gesunder Wettbewerb angestrebt werden muß, und dieser Wettbewerb bewirkt gleichfalls eine Veränderung der Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.⁸⁾

Neue Verkehrsaufteilung durch Harmonisierung der Kostenstrukturen?

Um eine ökonomisch sinnvolle Arbeitsteilung zu erreichen, ist es notwendig, zumindest theoretisch zu überlegen, welche Wettbewerbsvorteile die einzelnen Verkehrsträger besitzen. Geht man von der Verkehrsstruktur der einzelnen Verkehrsträger aus, so ergibt sich, daß die Binnenschifffahrt vorwiegend Massengüter befördert. Die Eisenbahn befördert gleichfalls in großem Maße Massengüter, aber auch zu einem bedeutenden Teil hochwertige Güter. Der Kraftwagen befördert in erster Linie hochwertige Güter, aber auch einen gewissen Anteil an Massengütern. Bereits aus dieser Transportaufteilung wird deutlich, daß weite Substitutionsbereiche der wichtigsten Verkehrsträger untereinander bestehen. Die

⁸⁾ Europäische Wirtschaftsgemeinschaft. „Denkschrift über die Ausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik“, S. IV.

größten Substitutionsbereiche bestehen zwischen der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt einerseits und der Eisenbahn und dem Kraftwagen andererseits. Die Binnenschifffahrt ist bei der Transportverteilung an das Wasserstraßennetz und die Eisenbahn an das Schienennetz gebunden. Der Kraftwagen kann sich dagegen auf ein viel stärker verästeltes Straßennetz stützen, so daß seine Mobilität viel größer ist als die der anderen Verkehrsträger. Betrachtet man weiter die Kostenstrukturen, so ergibt sich, daß in der Binnenschifffahrt die fixen Kosten überwiegen und das Verhältnis Nutzlast zum Transportraum außergewöhnlich günstig ist. Bei der Eisenbahn machen die Fixkosten gleichfalls den größten Anteil aus, und beim Kraftwagen dominieren schließlich die variablen Kosten.⁹⁾ Die Binnenschifffahrt besitzt im Massenverkehr zwischen nassen Plätzen einen Vorteil gegenüber der Eisenbahn. Die Eisenbahn hat dagegen einen Vorteil im großströmigen Verkehr zwischen trockenen Knotenpunkten, und der Lastkraftwagen schließlich hat Vorzüge bei der Verteilung von hochwertigen Gütern über kürzere Entfernungen. Diese Vorteile werden aber nur insoweit wirksam, als die Transportpreise entsprechend den Kostenstrukturen und unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse festgesetzt werden.

Für den Verkehrspolitiker stellt sich daher die Aufgabe: Entweder werden die gegebenen Kostenstrukturen als natürlich hingenommen, oder es wird versucht, diese Strukturen zu ändern, indem die Kostenverhältnisse harmonisiert werden. In diesem Fall bieten sich zwei Möglichkeiten an:

1. Alle Verkehrsträger werden so gestellt, daß sie nur variable Kosten aufweisen. Das würde bedeuten, daß die Eisenbahn die Schienenwege nachfinanziert oder, positiv ausgedrückt, daß der Staat diese Wege vorfinanziert.
2. Die andere Alternative wäre, daß alle Verkehrsträger mit hohen Fixkosten ausgestattet werden. Das würde insbesondere beim Kraftwagen dazu führen, daß der größte Teil der Kosten nicht mehr von der Fahrleistung abhängig ist, sondern von dem Besitz eines Kraftfahrzeuges.

Die Harmonisierung der Kostenstrukturen führt zu einer neuen Verkehrsaufteilung. Die eingespielten

⁹⁾ Vgl. Carl Pirath: „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, zweite Auflage 1949, S. 242.

Verkehrsströme und die bestehenden Marktanteile würden sich ändern. Es ist unwahrscheinlich, daß eine solche grundlegende Änderung der Verkehrspolitik politisch durchzusetzen sein wird. Ueberdies wäre diese Lösung nicht kurzfristig zu konzipieren, weil sehr gründliche Untersuchungen Voraussetzungen wären. Schließlich hätte diese Lösung auch nur dann einen Sinn, wenn sie im europäischen Rahmen durchgeführt würde.

Änderung der Tarifpolitik unter Berücksichtigung der Kostenstrukturen

So verbleibt als Lösung nur eine Änderung der bisherigen Tarifpolitik unter Berücksichtigung der gegebenen Kostenstrukturen. Ansatzpunkte hierfür bieten auch die Verkehrsnovellen. Insbesondere wird die Tarifpolitik der Eisenbahn geändert werden müssen, um die Substitutionsbereiche gegenüber der Binnenschifffahrt und dem Kraftwagen einzuschränken. Ausgangspunkt müssen dabei die Vorteile der Eisenbahn im großströmigen Verkehr zwischen Knotenpunkten und die hohe Fixkostenrelation sein. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium hat in dem bereits zitierten Gutachten sich mit Nachdruck für eine entsprechende Tarifpolitik ausgesprochen. Er schlägt zu diesem Zweck eine tarifliche Begünstigung für von der Bahn selbst gebildete Züge im Verkehr zwischen Knotenpunkten vor. Die theoretische Überlegung hierbei ist die, daß die Eisenbahn bei entsprechender Massenhaftigkeit der Transporte pro beförderte Tonne mit steigender Entfernung niedrigere Kosten aufweist als jeder andere Verkehrsträger, weil die Fixkosten produktionsunabhängig sind und mithin bei steigender Leistung degressiv verlaufen.

Die Abfertigungsgebühr müßte dort pro t niedriger liegen, wo große Mengen Eisenbahngut versandt und empfangen werden. Das wäre bei allen sogenannten Knotenpunkten der Fall. Es wäre Aufgabe der Bundesbahn, eine kostenmäßig zu begründende Knotenpunktsordnung aufzustellen. Das Tarifsystem der französischen Eisenbahn kann hierfür beispielgebend sein. Darüber hinaus müßten entsprechend der Auslastung der einzelnen Eisenbahnstrecken die dort gefahrenen Transportmengen je nach dem Gesamtbelastungsgrad mit Zu- oder Abschlägen korrigiert

BS 111/61

klebt nicht, fettet nicht



Brisk-frisiert

machen Sie den besten Eindruck

werden. Denkbar wäre es, daß beispielsweise alle Hauptstrecken oder alle elektrifizierten Strecken tarifmäßig begünstigt werden. Praktisch könnte es dadurch geschehen, daß die tarifmäßige Entfernung auf diesen Strecken ermäßigt wird, indem die tatsächliche Entfernung mit einem Koeffizienten, der kleiner als 1 ist, multipliziert wird. Auch dieser Koeffizient müßte auf Grund der Kostensituation von der Bundesbahn bestimmt werden. Leitbild hierfür kann zum Teil auch wieder das französische System der Ponderierung sein.

Selbstkostenorientierung der Tarife

Praktisch läuft eine so ausgerichtete Tarifpolitik auf eine spezielle Selbstkostenorientierung der Tarife hinaus. Im Rahmen dieser Tarifpolitik ist eine Wertstaffel nicht mehr zu rechtfertigen. Sie ist wirtschaftlich von den Eisenbahnen auch nicht mehr zu halten, denn Nutznießer dieser Wertstaffel ist der Kraftwagen. Im übrigen ist sie von der Bundesbahn laufend abgeschwächt worden und zudem durch Ausnahmetarife zum großen Teil eliminiert. An Stelle der Wertstaffel kann eine sogenannte Güterstaffel treten, die ähnlich wie in der Seeschifffahrt die mangelnde Raumnutzung bei sperrigen Gütern durch Zuschläge finanziell kompensiert. Eine solche Güterstaffel besteht im übrigen auch bei den englischen Eisenbahnen. In einer solchen Tarifordnung hat eine Mengestaffel ihre Berechtigung. Sie gewährt einen Mengenrabatt für massenhaft angelieferte Güter.

Eine solche kostenmäßig zu begründende Tarifpolitik ¹⁰⁾ der Deutschen Bundesbahn würde folgende Merkmale umfassen:

1. Eine Entfernungsstaffel, die den abnehmenden Kostenzuwachs bei zunehmender Entfernung berücksichtigt.
2. Eine Mengestaffel, die den unterproportionalen Kostenverlauf bei der Beförderung großer Mengen berücksichtigt.

¹⁰⁾ Vgl. auch ähnlich Erhard Kantzenbach: „Die Harmonisierung der Montan-Transport-Tarife unter Berücksichtigung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der EWG“, Düsseldorf 1962, S. 23.

3. Eine Güterstaffel, die das unterschiedliche Gewicht und das unterschiedliche Volumen der Transportmengen berücksichtigt.

4. Eine Auslastungsstaffel, die die unterschiedliche Kapazitätsausnutzung der Bahnhöfe und der Strecken berücksichtigt.

Inwieweit diese Tarifmerkmale mit dem § 6 Abs. 1 AEG ¹¹⁾ zu vereinbaren sind, ist sicher nicht unumstritten. Hiernach ist es u. a. Ziel der Tarifpolitik, die Eisenbahntarife den Bedürfnissen der wirtschaftlich schwachen und verkehrungünstig gelegenen Gebiete anzupassen. Durch die Auslastungsstaffel würden die Hauptstrecken einen tariflichen Vorteil erhalten und somit auch die peripheren Gebiete, soweit sie zum Teil auf Hauptstrecken zu erreichen sind. Der Vorteil würde allerdings durch die Belastung der Nebenstrecke wieder ausgeglichen. Die Auslastungsstaffel wirkt daher gegenüber diesen Gebieten neutral, so daß den Bedürfnissen der verkehrungünstig gelegenen Gebiete Rechnung getragen worden ist. Im übrigen ist das Ziel, die Tarifpolitik den Bedürfnissen dieser Gebiete anzupassen, ein Unterziel gegenüber dem Hauptziel, eine leistungsfähigere Bundesbahn zu schaffen. Daher wird selbst dann, wenn die verkehrungünstig gelegenen Gebiete einen Nachteil erhielten, die Priorität des Hauptzieles immer zu beachten sein. Primär für die verkehrungünstig gelegenen und wirtschaftsschwachen Gebiete ist die Aufrechterhaltung der Betriebs- und Beförderungspflicht. Diese wird jedoch nicht durch die Auslastungsstaffel eingeschränkt.

Durch die vorgeschlagene Tarifpolitik würde die Deutsche Bundesbahn in die Lage versetzt, entsprechend der Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen ein ausreichendes Verkehrsaufkommen sicherzustellen. Sie würde damit wirtschaftlicher arbeiten können und die Substitutionsbereiche gegenüber der Binnenschifffahrt und dem Lastkraftwagen würden eingeschränkt. Das Komplementärverhältnis zu diesen Verkehrsträgern würde verbessert, und somit würde die Voraussetzung für eine sinnvollere Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern geschaffen und dadurch eine Zielsetzung der Regierungserklärung vom 29. 11. 1961 erfüllt.

¹¹⁾ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 i. d. F. vom 1. 8. 1961 (BGBl. I S. 161).

Das Athener Assoziationsabkommen mit der EWG Auswirkungen auf die Volkswirtschaft Griechenlands

Panagiotis Papadas, z. Z. Hamburg

Das am 9. Juli 1961 in Athen von den Außenministern der EWG-Staaten und Griechenlands sowie dem Präsidenten des EWG-Ministerrats unterzeichnete „Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der EWG und Griechenland“ stellt den ersten Fall einer Assoziierung nach Artikel 238 des Vertrages von Rom vom 25. 3. 1957 dar. 77 Artikel, 20 Protokolle, 2 Absichtserklärungen, 5 Auslegungserklärungen, 2 Erklärungen der Bundesrepublik Deutschland

und ein Briefwechsel zwischen den Delegationsleitern, das ist der Inhalt des Abkommens, dessen Zustandekommen etwa zwei Jahre lang gedauert hat und mit dessen Inkrafttreten am 1. November 1962 zu rechnen ist.

Nicht allein politische Ziele, sondern vor allem ökonomische Notwendigkeiten haben bei dem Zustandekommen des Athener Abkommens im Vordergrund gestanden. Nach dem Kriege hat Griechenland seinen