

Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs

von

Dr. W. SPIESS

Diplomkaufmann,

Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.



BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1939

Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs

von

Dr. W. SPIESS

Diplomkaufmann,

Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.



BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1939

ISBN-13: 978-3-642-94108-5 e-ISBN-13: 978-3-642-94508-3
DOI: 10.1007/978-3-642-94508-3

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung
in fremde Sprachen, vorbehalten.

Copyright 1939 by Julius Springer in Berlin.

Sonderdruck aus
„Archiv für Eisenbahnwesen“, 1939, Heft 2
Verlag von Julius Springer, Berlin W 9.

Herrn **HERMANN MÜNCHMEYER**
in **Hamburg**
im fünfzehnten Jahre eifriger Zusammenarbeit

Vorwort

Die 1931 im gleichen Verlage erschienene „Tarif, eine enzyklopädische Studie“ stellte fest, daß der Stoff Tarif aus drei verschiedenen Gesichtspunkten: dem juristischen, dem volkswirtschaftlichen und dem betriebswirtschaftlichen wissenschaftlich behandelt und gewertet werden kann und muß. Die nachstehende Arbeit wählt die Betrachtung ausschließlich aus dem betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte heraus. Diese Untersuchung ist vor den beiden anderen Behandlungsmöglichkeiten vordringlich, weil über das Transport- und damit auch Tarifrecht vorzügliche Arbeiten bereits vorliegen und auch aus dem volkswirtschaftlichen Gesichtswinkel der Tarif oft und gut betrachtet worden ist. Eine betriebswirtschaftlich den Tarifstoff aus letzter systematischer Wurzel entwickelnde Arbeit aber fehlt bisher, und zwar sowohl in der europäischen, wie in der anglo-amerikanischen Literatur. Auch dort, wo die betriebswirtschaftliche Behandlung grundsätzlich zum Ziel genommen ist, wird sie nirgends von Einschaltung volkswirtschaftlicher Elemente und Motivierungen freigehalten. Hier kompromißlos klaren Weg vom Anfang bis zum letzten erreichbaren Ziele zu gehen, ist erstes und hauptsächliches Bestreben der Arbeit. — Dies muß stärkstens betont werden. Denn mit großer Wahrscheinlichkeit ist vorauszusehen, daß die wissenschaftlich diktierte Ausschließlichkeit der Betonung des privatwirtschaftlichen Gesichtspunktes manchen Leser gut- oder bösgläubig veranlassen wird, aus der Arbeit ein Eingeständnis rein egoistisch-privatwirtschaftlicher Orientierung, also die Preisgabe des Gedankens der gerühmten Gemeinwirtschaftlichkeit des Eisenbahntarifs herauszulesen. Aber genau in der gleichen Weise, in der hier das Tarifproblem wissenschaftlich ausschließlich privatwirtschaftlich angepackt ist, genau in der gleichen Weise kann es morgen auch ausschließlich volkswirtschaftlich behandelt und erschöpft werden. So wenig wie beim Privatgeschäfte der Nutzen des einen Partners unbedingt entsprechenden Schaden des anderen Geschäftspartners bedeuten muß, so wenig schließen — besonders in der Sozialwirtschaft modernsten Typs! — Privatwirtschaftlichkeit und Gemeinwirtschaftlichkeit im Ziele oder auch nur in den Beweggründen sich aus. Die besondere Erhabenheit und die besondere Existenzberechtigung der bodenverbundenen Eisenbahn und ihres Tarifwesens beruht gerade in der bei ihr restlosen Vermählung von Privat- und Gemeinwirtschaft-

lichkeit. Wissenschaftlich aber gilt es desungeachtet, die Grenzen zwischen beiden Wirtschaftlichkeiten zu erkennen. Denn, werden diese nicht richtig erkannt, werden die verschiedenen bei der Tarifbildung für und wider mitsprechenden Gesichtspunkte nicht entsprechend dieser Verschiedenheit gewertet, so ergeben sich nicht nur in der Theorie, sondern vor allem auch in der Praxis Fehlschlüsse von unter Umständen Bahnen, Bahnbesitzer und -benutzer existenzbedrohender Bedeutung. Im übrigen ist die Arbeit ebenso wie seinerzeit die Enzyklopädie nicht beschränkt und abgestellt auf aktuelle oder besonders deutsche Verhältnisse. Vielmehr ist sie eine nach weitestgehender Allgemeingiltigkeit strebende Betrachtung. Einwände aus Gesichtspunkten der irgendwo derzeit praktisch positiven Tariflage heraus würden auf Verkennung dieser grundsätzlichen Einstellung der Arbeit beruhen. Insbesondere können auch für das heutige Deutschland und für seine Verhältnisse aus der Arbeit nicht andere und nicht weitergehende Folgerungen gezogen oder Einwände erhoben werden, als für alle übrigen Länder, Bahnen und Zeiten.

Potsdam, Frühling 1939.

Dr. W. Spiess.

Inhaltsübersicht

Literaturverzeichnis	Seite
1. Kapitel. Theoretische Tarifökonomie	1
I. Ausgangspunkte	1
II. Rechtliche Umschreibung	3
III. Stoffliche Begrenzung auf Gütertarif	8
IV. Erkenntnistheorie	9
A. Allgemein	9
B. Betrachtung vom Angebotspreis her	11
C. Betrachtung vom Nachfragepreis her	14
D. Verbindung der vorausgegangenen Betrachtungen	16
V. Die erkannten Grundbegriffe: Menge, Selbstkosten, Tarif	19
A. Verhältnis der Begriffe zueinander	19
B. Intensitätsmaximum und Optimum	21
1. Unterschied und Bedeutung für das tarifökonomische Ergebnis	21
2. Bedeutung des Unterschieds für das tarifökonomische Risiko	26
VI. Zusammenfassung der theoretischen Tarifökonomie	28
2. Kapitel. Praktische Tarifökonomie	29
I. Allgemeine Maßnahmen der Tarifschöpfung	31
A. Tarifänderungen	33
B. Tarif-Neueinführung	35
II. Einzelne Maßnahmen der Tarifschöpfung	39
A. Menge (Güterart) der Beförderung	41
B. Selbstkosten der Beförderung	48
1. Selbstkosten und Entfernung	48
2. Selbstkosten und Wagenbewirtschaftung	58
III. Ausnahmsweise Tarifschöpfung	61
A. Gegenüber Wertansätzen des Normaltarifs	64
B. Gegenüber den Entfernungsansätzen des Normaltarifs	66
C. Besondere Selbstkostenermittlung und -bewertung	70
3. Kapitel. Spekulative Tarifpolitik?	80
Zusammenstellung der gesamten Ergebnisse	83
A. Theorie	84
B. Praktik	85
Schlußfeststellung	88

Literaturverzeichnis

- A c w o r t h , W. M. Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre (übersetzt aus dem Englischen von Heinrich Wittek). Verlag Julius Springer, Wien und Berlin 1926.
- A d o l p h , Dr. E. Eisenbahngütertarifwesen. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1933.
- Derselbe. Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. Eine geschichtliche Betrachtung. Verlag Julius Springer, Berlin 1927.
- A h r e n s , Dr. Wilhelm. Güterverkehr und Tarifpolitik im rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraum. Schriftenreihe Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar der Westf. Wilhelms-Universität zu Münster i. W. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. Münster (Westf.) 1938.
- A r c h i v f ü r E i s e n b a h n w e s e n . (Insbesondere die Aufsätze von Breitenbach, Friebe, Launhardt, v. d. Leyen, Offenberg, Risch, Tecklenburg, Ulrich, Wißmann.)
- B e r k e n k o p f , Dr. Dr. Paul. Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1935.
- B i e l i n g , August. Die Absatzfähigkeit von Eisen- und Stahlwaren in ihrer Abhängigkeit von Wert- und Entfernungsstaffel des deutschen Eisenbahngütertarifs. In „Siedlungs-, Standorts- und Verkehrsprobleme der Industriewirtschaft“, Band 9. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1933.
- v a n d e r B o r g h t , R. Das Verkehrswesen, 3. Auflage. Hirschfeld, Leipzig 1925.
- B r i n k m a n n , Rudolf. Staat und Wirtschaft. Düsseldorfer Vortrag. Verlag Kohlhammer, Stuttgart und Berlin 1938.
- B u l l e t i n d e l ' A s s o c i a t i o n I n t e r n a t i o n a l e d u C o n g r è s d e s C h e m i n s d e F e r . Revue mensuelle. Brüssel, Jahrgänge bis 20. 1938.
- B u l l e t i n d e l ' U n i o n I n t e r n a t i o n a l e d e s C h e m i n s d e F e r . Paris, Jahrgänge bis 15. 1939.
- C a n e l o p o u l o s , Chr. Les tarifs de chemins de fer de l'Etat Hellénique. Athen 1930.
- C o l s o n , C. Cours d'Economie politique. 3 Bände, insbesondere Buch VI, Paris 1903, bzw. II. Auflage 1907.
- C o n f e r e n c e o n U n e m p l o y m e n t . Committee on Recent Economic Changes (Chairman Herbert Hoover). Recent Economic Changes in The United States. New York 1929. 2 Bände.

- Daggett, Stuart. Principles of Inland Transportation. Harper A. Brothers, New York and London 1928.
- Domsch, Dr. Der neue deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927. Sonderdruck aus der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Jahrgang 1927 Nr. 38.
- Derselbe. Der neue deutsche Eisenbahn-Stückguttarif vom 1. Juni 1930. Sonderdruck aus der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Jahrgang 1930 Nr. 28.
- Eutsler, Roland B. Transportation in North Carolina; a Study of Rate Structure and Rate Adjustment. Philadelphia 1929.
- Fairplay. Weekly Shipping Journal. London. Jahrgänge bis XL. 1939.
- Frankel, S. Herbert. The Railway Policy of South Africa, an analysis of the effects of railway rates, finance and management. On the Hortors Limited, Johannesburg 1931.
- Gabriel, S. L. Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik. Schriftenreihe „Volkswirtschaft“ Heft 12. Carl Heymanns Verlag Berlin, Österreichischer Wirtschaftsverlag Wien 1934.
- Giese, Kurt. Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Verlag Julius Springer, Berlin 1928.
- Gruntzel, Josef. System der Verkehrspolitik. Duncker & Humblot, Leipzig 1908.
- Günther, Dr. Heinz. Die Kohlentarife der Deutschen Reichsbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Verlag Hermann Günther, Pegau/Leipzig 1933.
- Heckscher, Eli, F. (Stockholm). Der Merkantilismus. Aus dem Schwedischen übersetzt von Gerhard Mackenroth. 2 Bände. Fischer, Jena 1932.
- Jagtiani, H. M., M. Sc. (Econ.) Barrister-at-Law, B. A., L. L. B., Bombay (Acworth). The Rôle of the State in the Provision of Railways. London King & Son 1924.
- de Keuster, J. La concurrence entre les trois grands ports nord-européens: Hambourg, Rotterdam, Anvers. Groll's Editions, Anvers 1930.
- Kittel/Friebe/Hay. Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 2. und 3. Auflage. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1928 und 1932.
- Knebel, O. Die Reichsbahn-Personentarife und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1931.
- Kraus, A. Gütertarifpolitik, Gütertariflehre, Gütertariftechnik im allgemeinen. Verband deutscher Eisenbahnfachschulen, Berlin 1931.
- Laloni/Landra. Nozioni di diritto, di economia e di statistica dei trasporti. Con speciale riguardo alle rete ferroviaria italiana. — Casa editrice „Supergrafica Lolli“, Roma 1935.
- Lamalle, Ulysse. Cours d'Exploitation des chemins de fer. Tome I: Exploitation Commerciale. 3^{me} Edition. Librairie Universitaire, Louvain — Dunod, Paris 1934.
- Linden, Dr. Alfred. Der Einfluß von Frachtgestaltung und Verkehrswegen auf den Absatz der Ruhrkohle. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1938.

- Locklin, Philip. Economics of Transportation. Business Publications, Revised Edition. Chicago 1938.
- Merkert, Emil. Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen. Mit besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reichsbahn und des gewerblichen Güterfernverkehrs. Verlag Julius Springer, Berlin 1937.
- Metzger, Robert. Die Differentialpreise im Verkehr, ihr Wesen, ihre Ursachen und ihre Bedeutung. Züricher Volkswirtschaftliche Forschungen, Band 21. Girsberger, Zürich 1933.
- Moormann. Leitfaden für den Verkehrsdienst. Heft 1: Das Tarifwesen. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1925.
- Most, Otto (als Herausgeber). Zur Verkehrspolitik im Dritten Reich. Ein Tagungsbericht. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1934.
- Napp-Zinn, Dr. Anton. Binnenschifffahrt und Eisenbahn. Verlagsbuchhandlung G. A. Gloeckner, Leipzig 1928.
- Paillard, Armand. Les tarifs de chemins de fer en matière de marchandises. G. Vaney-Burnier S. A., Lausanne 1929.
- Pauly, Joseph. Etude sur les tarifs de chemins de fer — transport des marchandises. Editions du Comité Central Industriel de Belgique, Brüssel 1934.
- Pirath, Carl. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Verlag Julius Springer, Berlin 1934.
- Political science quarterly. Columbia Universität, New York. 51 Jahrgänge.
- Prion, Dr. W. Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb (Allgemeine Betriebswirtschaftslehre). Drei Bücher. Verlag Julius Springer, Berlin 1935 und 1936.
- Railway Age. New York. Bände seit 1908.
- Railway Gazette, The. London. Jahrgänge bis 68. 1938.
- Rank, Emil. Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung. Hölder, Wien 1895.
- Derselbe. Grundzüge des Eisenbahntarifwesens unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Österreichs. Hölder, Wien 1900.
- Reichert, Dr. J. W. Standorts- und Verkehrsfragen der westeuropäischen Eisenindustrien. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1935.
- Reichsbahn, Die. 15 Jahrgänge bis 1939; insbesondere die Aufsätze von Geh. Reg.-Rat Carl Scholz 1929 und 1930.
- Revue Générale des Chemins de Fer. Revue Mensuelle, Paris. Jahrgänge bis 57. 1938.
- Rieger. Konjunkturpolitik der Eisenbahnen. Tübinger wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen, 4. Folge, Heft 10. W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart-Berlin 1937.
- von Röhl. Artikel „Gütertarife“. In „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“. 2. vollständig neubearbeitete Auflage, Band 5. Urban und Schwarzenberg, Berlin und Wien 1914.
- Rudzki, Dr. Wolfgang. Das österreichische Eisenbahntarifsystem für den Güterverkehr. Verlag Gatzert & Hahn, Graphische Werkstätten, Schramberg (Württemberg) 1933.

- Saitzew, Manuel. Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Ein Beitrag zur Beurteilung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Automobil. Librairie-Edition, Bern 1932.
- Sax, Emil. Die Verkehrsmittel in Volkswirtschaft und Staatswirtschaft. 2 Bände. Hölder, Wien 1878 und 1879, sowie 2. neubearbeitete Auflage, 3 Bände. Springer, Berlin 1918/1920/1922.
- Schmidt, Dr. Walter. Leitgedanken der Eisenbahngütertarifpolitik usw. Felix Meiner, Leipzig 1938.
- Schroiff, Franz. Die Eisenbahntariftheorien in Deutschland, England und Amerika. Eine kritische Betrachtung. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1938.
- Seidler und Freud. Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904.
- Steuernagel, K. Statistik und Eisenbahn. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1931.
- Tecnica Professionale, La. Supplemento Mensile Della Rivista Tecnica Delle Ferrovie Italiane. 1. bis 7. Jahrgang.
- Treibe, Paul. Reichsbahnverkehrsprobleme unter dem Vierjahresplan. Verlag Hanseatische Verlagsanstalt A.G., Hamburg 1938.
- Ulrich, Franz. Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Guttentag, Berlin und Leipzig 1886.
- Derselbe. Staffeltarife und Wasserstraßen. Springer, Berlin 1894.
- Verkehrstechnische Woche. 33 Jahrgänge bis 1939.
- Vogt, J. Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin 1937.
- Weirauch, Eisenbahn-Verkehrsordnung. De Gruyter & Co., Berlin 1939. 5. Aufl.
- Wiedenfeld, Dr. Kurt. Grundriß der Sozialökonomik, V. Abteilung, 3. Teil, Transportwesen. Verlag Mohr, Tübingen 1930.
- Derselbe. Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Verlag Julius Springer, Berlin 1938.
- Wiedenfeld und Most. Fragen der Transportpreisbildung und der Kraftverkehrswirtschaft. Schriftenreihe — wie bei Ahrens — Münster (Westf.) 1938.
- Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Jahrgänge bis 71. 1939.
- Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. (Bis 1933: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.)

1. Kapitel.

Theoretische Tarifökonomie.

I. Ausgangspunkte.

Der Eisenbahntarif ist eine von verschiedenen wirtschaftlich denkbaren Preiserscheinungen. Die Gesamtheit der Preisformen kann man betriebswissenschaftlich einteilen

1. nach dem zeitlichen Verlaufe:
in Angebotspreis — in Nachfragepreis — in Vertragspreis;
2. nach der Zahl der beteiligten Personen:
in Einzelpreis und in Mehrheits- bzw. Gesamtheitspreis;
3. nach der formellen Natur des Preises:
in Individualpreis — in Auktionspreis und in Tarifpreis.

Die Einteilungen überschneiden sich. Doch ist dies von keinerlei Bedeutung für die folgenden Ausführungen, deren Endziel stets nur bleibt, das Wesen des Tarifpreises zu ergründen.

Bei der Dreiteilung: Angebotspreis, Nachfragepreis, Vertragspreis bedarf die dritte Form: der Vertragspreis, keiner besonderen Behandlung. Denn der Vertragspreis ist offensichtlich nur die Resultante aus dem wirtschaftlichen Stärkeverhältnis, mit dem die beiden erstgenannten: Angebotspreis und Nachfragepreis, vertreten werden, also ein rein praktisches schließliches Kompromiß ohne wissenschaftlichen Eigenwert. Was hingegen die beiden anderen Formen: den Angebotspreis und den Nachfragepreis, betrifft, so unterliegen diese beiden zwar gleichmäßig dem obersten Ausgangspunkt aller Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, nämlich dem Gebot: „mit möglichst geringem Aufwand möglichst großen Nutzen zu erreichen“. Dieser Satz wird aber gewertet beim Angebotspreis vom Standpunkt des Anbietenden aus, beim Nachfragepreis vom Standpunkt des Nachfragenden aus, und die Verschiedenheit dieser beiden Subjektivitäten führt dann zu folgenden grundsätzlichen Verschiedenheiten:

a) Der Anbietende beginnt seine Rechnung mit dem „Aufwand“. Dieser Aufwand ist ihm bekannt. Er wird gebildet von seinen Selbstkosten, und damit ergibt sich dann für ihn als Bildungsgesetz des Angebotspreises die allüberall bekannte Formel: Selbstkosten plus Gewinnzuschlag — oder anders ausgedrückt: Selbstkosten niedriger als der Erlöspreis total¹. Nach diesem Gesetz wird der Angebotspreis gebildet, und in aller Regel dann als Einzel- und Individualpreis hinausgegeben. D. h. das, einen individuellen Gegenstand betreffende Angebot wird an einen einzelnen Interessenten abgegeben und auf diesen Empfänger persönlich abgestellt. Wenn der Angebotsadressat das Angebot einem Dritten bekannt- oder weitergibt, ist der Anbieter diesem Dritten gegenüber² an seinen Gebotspreis nicht gebunden.

b) Der Nachfragende kennt die Selbstkosten, die dem Anbieter bei der Erzeugung entstanden sind, nicht. Er kann daher seine Preisrechnung nicht mit Abstellung auf den „Aufwand“, die Selbstkosten, beginnen, sondern er kann das Gebot: mit möglichst geringem Aufwand möglichst günstigen Nutzen zu erreichen, nur dadurch verfolgen, daß er das andere Begriffsmoment dieses Gebotes, nämlich den günstigstmöglich erzielbaren „Nutzen“, zu erkennen und zu erzielen sucht. — „Nutzen“ von seinem Standpunkt aus ist Einkauf zu billigstem Preise. Es kommt also für den Nachfragenden darauf an, einen Überblick über sämtliche derzeit erzielbaren Angebotspreise zu gewinnen, unter diesen dann das billigste Angebot auszuwählen und diesen so gewonnenen Nachfragepreis³ demnächst dann möglichst auch zum tatsächlichen Vertragspreis zu machen. — Den hiernach erste Voraussetzung des Nachfragepreises bildenden Überblick über die gesamte im Markt befindliche Angebotslage kann der Nachfragende erreichen durch das Versteigerungsverfahren, wenn er verkaufen — durch das Submissions- oder Abbieterverfahren, wenn er kaufen will. Im folgenden werden diese beiden in diesem Zusammenhang völlig ebenwertigen Preisbildungen der Kürze halber einheitlich als Auktionspreis bezeichnet.

¹ Die höchst erreichbare Höhe des Gewinnzuschlags ist dem Anbieter unbekannt; er wird sie daher zum Zweck des Aushandelns zunächst möglichst hoch bemessen. Ihm wird hiervon demnächst abgehandelt werden, und damit wird dann aus seinem Angebotspreis als Endergebnis sich der Vertragspreis ergeben. — Dies aber ist reine wirtschaftspraktische Empirik; wissenschaftlichen Eigenwert hat sie — wie schon oben im Text gezeigt — nicht.

² Dem der Anbieter den Gewinnzuschlag vielleicht höher bemessen hätte.

³ Daß es materiell noch ganz andere Grundlagen für die Bildung des Nachfragepreises gibt (z. B. den äußersten Anlagepreis für den Rohstoff, den ein Weiterverarbeiter aus seinen eigenen demnächstigen Selbstkosten ableitet), kommt in diesem Zusammenhang, wo nur die Preisformen behandelt werden, nicht in Betracht.

Haben sich so aus der Betrachtung des ersten, oben an die Spitze gestellten Preiseinteilungsprinzips die Begriffe: Einzelpreis und Auktionspreis als Gegensätze ergeben, so führt die Betrachtung des zweiten, oben angeführten Einteilungsgrundsatzes (nämlich der Art und Zahl der beteiligten Personen) zu dem Ergebnis, daß Einzelpreis und Auktionspreis keine erschöpfenden Gegensätze sind. Denn als Gegensätze zum Einzelpreis, d. h. zu dem von einem Einzelnen an einen Einzelnen gerichteten Preis, bieten sich bei Vorhandensein mehrerer nachfragender Personen auch noch andere Formen des Mehrheitspreises dar als nur der Auktionspreis.

Eine selbständige Mehrheitspreisform ist zwar noch nicht gegeben, wenn das gleiche Einzelpreisangebot nur an eine Mehrzahl von einzelnen Kauf- oder sonstigen Abschlußinteressenten vom Anbietenden gerichtet wird. Vielmehr ist trotz der Vielfältigkeit der Herausgabe in diesem Falle ein derartiges Angebot doch noch nichts anderes als eine bloße Summe von Einzelangeboten, also ein einziges vielfach wiederholtes Einzelangebot¹.

Wohl aber erscheint als weitere selbständige Mehrheitspreisform im Sinne der zweiten Einteilung außer dem Auktionspreis auch noch die letzte bisher nicht erwähnte Preisform der dritten (oben an der Spitze gegebenen) Einteilung, nämlich der T a r i f.

II. Rechtliche Umschreibung.

Um die besondere Natur des Tarifpreises im Gegensatz zu derjenigen des landläufigen Einzel- und Individualpreises und zu derjenigen des Auktionspreises zu erkennen, muß hier eine in der betriebswissenschaftlichen Literatur unbillig vernachlässigte Erörterung des grundsätzlichen Rechtswesens vom Tarifpreis (und Individualpreis) vorgeschaltet werden. — Unbillig vernachlässigt: denn im folgenden soll zwar nicht etwa der betriebswirtschaftliche Rahmen dieser Abhandlung gesprengt und ins eigentlich Juristische hinübergewechselt werden. Von jeder juristisch-konstruktiven Behandlung des Tarifwesens wird vielmehr hier bewußt Abstand genommen². Be-

¹ Sinngemäß Gleiches gilt, wenn mehrere anbietende Personen jeweils ein gleiches und gleichgebildetes Angebot herausgeben. (Wie v. a. bei Konventionen und Konventionspreisen.) Für die Erkenntnis des Wesens des Preises stellt auch die Summe dieser Einzelpreisangebote sich nur als ein vielfach wiederholtes Einzelangebot dar.

² Von den feineren Rechtsfragen, die lediglich die juristische Erkenntnistheorie und in ihrer Folge damit die juristischen Einzelfolgerungen, nicht aber den wirtschaftspolitischen Gesamtcharakter der Gesetzgebung und damit der

handelt wird aber das *a l l g e m e i n e* Rechtswesen des Tarifs, und dies wiederum in bewußt so allgemein gehaltener Weise, daß die hervorgehobenen Rechtsgedanken gerade nur zu genügender Fixierung des wirtschaftlichen Standpunkts führen, um in demselben Sinne und Umfange etwa den Erkenntnissen der *ö k o n o m i s c h e n* Wissenschaften dienstbar gemacht werden zu können, wie dies auch bei anderen Rechtsbegriffen, z. B. dem Eigentum, der Pacht u. dgl. üblicherweise geschieht. Auch soll alles dergestalt Gegebene möglichst in solcher wesentlichen Beschränkung gehalten werden, daß es in der ganzen Welt für den im Sprachgebrauch umlaufenden Tarifbegriff zutrifft. Eine ernstlich rechtswissenschaftliche Sonderuntersuchung des Tarifbegriffs dagegen müßte für die großen einzelnen geographischen Rechtsgebiete der Welt, und erst recht für die verschiedenen einzelnen Rechtsstaaten zu sehr erheblichen Unterschieden noch in sich selbst führen; derartige juristische Vertiefung bleibt hier, wie gesagt, beiseite.

Tarifregelung betreffen, kann in diesem Zusammenhang schon aus räumlichen Gründen nicht gesprochen werden. Um Mißverständnisse zu vermeiden, sei aber ausdrücklich angemerkt, daß der Verfasser hinsichtlich des allgemeinen Rechtscharakters des Tarifs und im besonderen auch des Eisenbahntarifs im allgemeinen (man denke insbesondere auch an privateisenbahnmäßige und ausländische, z. B. amerikanische Verhältnisse) die Lehrmeinung, wie sie in „Tarif, eine enzyklopädische Studie“, entwickelt ist, aufrechterhält und insbesondere die teilweise nur auf deutsche, teilweise nur auf Staatsbahnverhältnisse zutreffenden Ausführungen Hausteins (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1931, S. 989 und 1297), und auch die Vorbehalte bei Kittel/Friebe (Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 3. Auflage, S. 39) erkenntnistheoretisch nicht für allgemein verwertbar, hingegen die Ausführungen Wißmanns (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1932, Heft 3) für wertvolle Ergänzungen seiner Theorie anerkennt: Für den Geltungsbereich eines bürgerlichen Gesetzbuchs, das unbestrittenermaßen Vertragsfreiheit, besser gesagt obligationenrechtliche Rechtsgeschäftsfreiheit zum Grundsatz hat, kann die Ausdehnungsmöglichkeit des Auslobungsgeschäftes über die wortlautmäßig im Gesetz geregelten Fälle hinaus nicht wohl bestritten werden. Der österreichische Oberste Gerichtshof war denn auch schon am 29. November 1934 in seiner Entscheidung 2 Ob 936/34 — 1 — (Zoll-, Speditions- und Schiffsahrtzeitung Wien, Nr. 2 vom 15. Januar 1935 S. 6) zur Definition des Tarifs als „einer die Eisenbahn gegenüber dem Publikum bindenden Vertrags-schablone“ bzw. „einer einseitig bindend erlassenen Vertragsordnung“ gekommen, welche juristisch bisher nicht geprägten Begriffe Verfasser nur mit dem Terminus „Auslobung“ zu übersetzen vermag. — Mit dem fortschreitenden Durchbruch der nationalsozialistischen Rechtsideen hält Verfasser übrigens auch für den allgemeinsten (nicht nur eisenbahnrechtlichen) Tarifbegriff es heute für gänzlich ausgeschlossen, daß im modernen Deutschland eine in einem Ladenfenster zu öffentlicher Kenntnisnahme und Anlockung

In der damit charakterisierten Beschränkung aber ist die Rechtsbetrachtung gerade auch im wirtschaftswissenschaftlichen Rahmen gerechtfertigt, ja unentbehrlich. Würde doch kein Mensch in den Wirtschaftswissenschaften über Termingeschäfte oder über das Fixgeschäft, über Prolongieren, Report oder Deport zu sprechen wagen, sofern er nicht zuvor diese Begriffe den Bedürfnissen der wirtschaftswissenschaftlichen Behandlung entsprechend eindeutig klargestellt, d. h. in ihren, Rechte und Pflichten schaffenden Grenzen summarisch geschildert hätte. Im Tarifwesen aber, und sagen wir besonders: im Eisenbahntarifwesen ist man leider auf betriebswirtschaftlicher Seite vielfach nicht so vorsorglich; vielmehr tritt man da von vornherein, gerade als ob sich die Recht- und Pflichtgrenzen der Beteiligten von selbst verständen, ohne weiteres in wirtschaftliche Wert- u. dgl. Erörterungen ein, und viele wirtschaftswissenschaftliche Auseinandersetzungen und Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Tarifpreises erklären sich deshalb schon schlechthin und allein daraus, daß jeder unter Tarif etwas anderes, oder besser gesagt: der eine

angebrachte Preisauszeichnung an einem Verkaufsgegenstand als für den Ladeninhaber nicht verpflichtend von einem deutschen Gerichte anerkannt werden würde, wenn ein Kaufinteressent gegen den Ladeninhaber auf Verkauf des ausgezeichneten Gegenstandes zum ausgezeichneten Preise klagte. Die Rechtsverbindlichkeit derartiger Auszeichnungserklärungen entspricht, wie schon früher (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1931, S. 1277, Sp. 2) betont, zu sehr gerade deutschem Rechts- und Billigkeitsempfinden; und außerhalb des Zivilrechts, im öffentlichen (Polizei-) wie im Strafrecht, ist dies durchaus anerkannt: Ein Biergarten, dessen Wirt als Bierpreis an den Bäumen 15 Rpf. anschlägt, dann aber Bierabgabe unter 20 Rpf. verweigert, würde heute von der Polizei unbesehen wegen geschäftlicher Unzuverlässigkeit geschlossen. Derartige Anschläge und Auszeichnungen als zivilrechtlich unverbindlich abtun zu wollen, wird auf die Länge der Zeit heute um so weniger möglich sein, als Rechtserklärungen und Rechtsverwahrungen im Formalwege der Auslobung dem Beobachter im Rechtsleben auf Schritt und Tritt begegnen. („Privatweg, Benutzung zwar widerruflich gestattet, erfolgt aber auf Gefahr des Benutzers“, u. dgl. m.). Alle derartigen Rechtserklärungen für rechtsunwirksam und unerheblich zu erklären, wird eine nicht durch frühere Judikatur und Lehre voreingenommene Lehrmeinung sich nicht mehr bereit finden. Dies ganz besonders, wenn man bedenkt, daß auf dem Gebiete des Strafrechts (Straßenverkehrsrechts) schon aus dem Verstoß gegen ausgebrachte bloße Gebotsymbole heute Verantwortlichkeiten erwachsen, gegen die die ernsteste Zivilverpflichtung eine Kleinigkeit ist. Mit der Anerkennung des Tarifs als zivilrechtlicher verbindlicher Auslobung würden alle heute vielfach empfindbaren, in dem angeblichen Grenzwesen zwischen öffentlich- und privatrechtlicher Natur begründeten Schwierigkeiten der Behandlung des Tarifbegriffs mit einem Schlage wegfallen.

unter Tarif mehr, der andere unter Tarif weniger Weitgreifendes rechtlich versteht¹.

Mit den aus dem Vorgesagten folgenden Einschränkungen und Vorbehalten, insbesondere auch nach der engeren rechtswissenschaftlichen Behandlung hin, sei zur Charakterisierung des allgemeinen Rechtswesens des Eisenbahntarifs das Folgende festgestellt:

Der Eisenbahntarif ist ein Preisangebot², auf das hin jeder Verkehrsinteressent bindend den Abschluß des Beförderungsvertrages von der Eisenbahn fordern kann³. (Tarifpflicht im zivilrechtlichen Sinne.) Allgemein ist die Eisenbahn auch nicht berechtigt, ihr angebotene Transporterledigungen als ihre Leistungsfähigkeit übersteigend abzulehnen; sie muß die Beförderungen übernehmen, sie hat die sog.

¹ Vgl. zu Vorstehendem neuerdings die Bemerkung bei Schroiff, „Die Eisenbahntariftheorien in Deutschland, England und Amerika. Eine kritische Betrachtung“, S. 25/26: „Diese Methode, diese ganze Art zu denken, ist von der Jurisprudenz übernommen; da hat diese Methode ihre Berechtigung. Ihre Übertragung auf unsere Wissenschaft ist aber durchaus unstatthaft; und wenn dies doch im ausgedehntesten Maße geschieht, so ist das wieder ein Beleg dafür, wie geradezu gefährlich die juristische Vorbildung für die Nationalökonomien unter Umständen sein kann“. — Mit umgekehrten Vorzeichen ist das von Schroiff hier Gesagte zweifellos richtig. Man kann unmöglich über die Wirtschaftsfolgen von Rechtsakten, seien es Verträge, Tarife oder sonstige Rechtserklärungen, schreiben, wenn man nicht weiß, was jene Rechtserklärungen ihrerseits rechtlich und damit sachlich beinhalten. — Jurisprudenz und Wirtschaftswissenschaft beschäftigen sich nun einmal grundsätzlich mit dem gleichen menschlichen Erkenntnisstoff, und keine der Disziplinen kann der anderen die Befassung von ihrem Standpunkt aus untersagen, sondern nur durch klarste begriffliche Abgrenzung und auch durch Bescheidung bei den zuständigen Ergebnissen der Schwesterwissenschaft sich für beide Disziplinen gemeinsame Verdienste erwerben. Welch menscheitsbedrohende Verwirrungen bei Nichteinhaltung solchen Vorgehens entstehen, ist der Gegenwart noch greifbar erinnerlich unter dem Schlagwort Inflation. Damals sollte der Rechtsbegriff: „Geld ist das gesetzliche Zahlungsmittel“ im Wirtschaftsbereiche durchgehalten werden; der Wirtschaftsbegriff: „Geld ist der allgemeine Wertmesser“ aber erschütterte die Grundfesten aller bestehenden Rechtsbeziehungen und -bestimmungen. Ergebnis war Rechts- und Wirtschaftszusammenbruch. Jeder kehre eben vor seiner Tür — und jeder erkenne vor allem auch, welches seine Tür ist! In dieser Beziehung aber haben allerdings die Wirtschaftswissenschaftler bisher sich entschieden weniger angestrengt als die Juristen.

² Bewußte Ungenauigkeit im juristisch-theoretischen Sinne! Es handelt sich aber in diesem Zusammenhang nur darum, einer wirtschaftlichen Beurteilung den Boden zu bereiten. Vgl. das im Vorhergesagten und auch in den vorigen Anmerkungen Bemerkte. Interessant auch Kittel-Friebe-Hay, 2. Auflage, S. 11, Anm. 5, letzter Satz.

³ Juristische Feinheiten bleiben beiseite. Vgl. neuerdings Domsch im Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 1043.

Beförderungspflicht. Auch die Art und Weise, d. h. die Abwicklung der Beförderung ist bei der Eisenbahn im wesentlichen vorgeschrieben: Die Eisenbahn hat einen dem Publikum gemeinhin zugänglichen Fahrplan; sie muß diesen Fahrplan durchführen und sie muß ihre Transporte unter Zugrundelegung dieses Fahrplans abwickeln (oder mindestens die auf seiner Grundlage festgestellten Lieferungsfristen einhalten). (Fahrplanpflicht.) Auch ist dabei der Eisenbahn allgemein vorgeschrieben, die ihr angebotenen Transporte in der Reihenfolge zu befördern, in der sie ihr angeboten worden sind, so daß die Beförderungspflicht also nicht nur dem Grunde nach, sondern auch nach den Eigenschaften der Ausführung im einzelnen verbindlich vorgeschrieben ist.

Als Entgelt für die durch den Tarif so ihr zur Pflicht gemachte Beförderung hat die Eisenbahn zu empfangen den Tarifpreis. Dieser Tarifpreis ist ein allgemein verbindlicher Preis, d. h. die Eisenbahn darf ihn keinem Verfrachter gegenüber ohne weiteres einseitig ermäßigen, und sie darf ihn ebensowenig irgendeinem Verfrachter gegenüber ohne besondere Verhältnisse einseitig erhöhen. Die Tarifpflicht (im zivilrechtlichen Sinne) umfaßt also auch den Grundsatz der Tarifgleichheit. Der Tarifpreis ist auch zeitlich und förmlich festgelegt: Die Eisenbahn ist, wenn sie ihre Tarife ändern will, an gewisse Tarifveröffentlichungs-Formen und -Fristen gebunden; fristmäßig mindestens gebunden, soweit es sich um Erhöhungen der Tarife handelt. (Woraus dann folgt, daß auch mit Ermäßigungen — mangels freier Rück-erhöhungsmöglichkeit — nur mit Vorsicht vorgegangen werden kann.)

Dies die absichtlich nicht nach strenger verkehrsrechtlicher Terminologie, vielmehr ganz allgemein ausgedrückten und in dieser Form wohl für die ganze Welt zutreffenden Grundlinien des Eisenbahntarif-Rechtswesens. Wertvoll wäre es noch zu wissen, ob und welche der soeben mit Vorbedacht zunächst nur für das Eisenbahntarif-Rechtswesen aufgestellten Gesichtspunkte gelten und essentiell wesentlich sind für das ganze Tarifwesen als solches oder wenigstens für noch weitere Gruppen der Tarifbetriebe über das Eisenbahnwesen hinaus. (Zumal aus der Gesamtnatur oder dem erweiterten Begriffsgebiete des Tarifs dann vielleicht auch wieder Folgerungen für den Eisenbahntarif im besonderen gezogen werden könnten.) — In der Tat wird für die Mehrzahl der gemeinnützigen Tarifanstalten, als da sind vor allem Elektrizitätswerke, Gaswerke, Schlachthäuser u. dgl. m. (Theater?), die allgemeine Durchhaltung einerseits des veröffentlichten Preisrahmens (Tarifpflicht und -gleichheit), und andererseits die Bedienungspflicht (eisenbahnmäßig = Beförderungspflicht) nach dem in dem

betreffenden Gewerbszweige gültigen **A r b e i t s p l a n** (eisenbahnmäßig = Fahrplan) bejaht. Andererseits wird aber auch von dem sogenannten gewerblichen Lastkraftwagentarif neuerdings als von einem „Tarif“ gesprochen, und bei ihm wird bisher weder eine Beförderungspflicht, noch eine Fahrplanpflicht anerkannt. Ob unter diesen Umständen im Falle des sog. Kraftwagentarifs noch von einem Tarif in dem sonst bei gemeinnützigen Tarifbetrieben üblichen Sinne des Wortes gesprochen werden kann, ist mindestens zweifelhaft. Auch bei den Preisveröffentlichungen der Liniendienste der Hochseeschifffahrt wird die Beförderungspflicht und Tarifgleichheit im eisenbahnmäßigen Tarifsinne als praktisch nicht eingehalten festgestellt werden müssen. Andererseits enthalten aber sozusagen alle Hochseeliniendienste betreffenden Preis- usw. Veröffentlichungen eine ausdrückliche Freizeichnungsklausel, durch die die Schifffahrtsgesellschaften Befreiung von den oben geschilderten eigentlichen Tarifpflichten (Beförderungszwang, Tarifgleichheit usw.) für sich besonders in Anspruch nehmen, so daß hieraus gerade wieder die **g r u n d s ä t z l i c h e** Anerkennung der geschilderten Tarifpflichten auch für den Hochseeliniendienst gefolgert werden könnte. Sei dem indessen, wie ihm sei: Eines ist sicher. Außerhalb des Eisenbahnbereichs ist, gerade betriebswissenschaftlich, der Tarif als Allgemeinbegriff so wenig geklärt, daß aus Rückgriff auf so unklare Verhältnisse für den grundsätzlichen Charakter des Eisenbahntarifs nichts gewonnen werden kann. Für den im allgemeinen klar sich abzeichnenden **B e g r i f f** des Eisenbahntarifs empfiehlt es sich vielmehr, unter diesen Umständen von jedem Versuche, bei anderen Tarifarten Analogien zu finden, abzusehen, und bis auf geringe Ausnahmefälle den Eisenbahntarif als wirtschaftswissenschaftliches Preisspezifikum zu behandeln, wobei sein Wesen besonders zu finden sein wird in einerseits der **B e f ö r d e r u n g s p f l i c h t**, und zwar gemäß **F a h r p l a n p f l i c h t**, und andererseits der **g l e i c h e n T a r i f e n t g e l t f o r d e r u n g** an jeden einzelnen Verkehrsbenutzer, sei er natürliche Person oder sei er juristische Person, sei er Inländer oder sei er Ausländer.

III. Stoffliche Begrenzung auf Gütertarif.

Weiter ist aber auch noch eine grundsätzliche Einschränkung bezüglich der unternommenen Aufgabe zu machen: Behandelt wird im folgenden nur das **Eisenbahn g ü t e r t a r i f s y s t e m**; die Personentarifpreisbildung bleibt also außer Betrachtung. Grund hierfür ist, daß die Preisbildungsvoraussetzungen beim Gütertarif und beim Personentarif grundsätzlich verschieden sind. Der Gütertarif unterliegt wie auch die ganze wirtschaftliche Güterproduktion, dem grundlegenden Wirtschaftlichkeits-

gesetze (mit möglichst geringem Aufwand möglichst großen Nutzen zu erzielen) schlechthin. Der Personenverkehr hingegen unterliegt, wie das gesamte Gebiet des gesellschaftlichen Personenumgangs, durchaus nicht schlechthin diesem Wirtschaftlichkeitsgesetze, sondern hier kommen ideale, kulturelle und Affektionsantriebe anderer Art in starkem, häufig ausschlaggebendem Umfang mit zur Wirkung. Dem allgemeinen Wirtschaftlichkeitsgesetze unterliegt im Personenverkehr streng genommen nicht einmal unbedingt der Geschäftsreiseverkehr. Alle anderen Reisevoraussetzungen auf seiten des Fahrgastes aber unterliegen überhaupt nur beschränkt oder gar nicht mit dem Wirtschaftlichkeitsgesetze zusammenhängenden Voraussetzungen. Der Personenverkehr und der Personentarifpreis wird unter diesen Umständen als Gegenstand grundsätzlicher Betrachtung aus dem Wirtschaftlichkeitsgesetze heraus überhaupt nicht anzuerkennen sein. Damit fällt er aus dem begrifflichen Zusammenhang dieser Arbeit heraus, und damit wird deshalb die Beschränkung der nachstehenden Untersuchung auf den bloßen Eisenbahngütertarif notwendig.

IV. Erkenntnistheorie.

A. Allgemein.

Wenn man, wie im vorstehenden be- und umschrieben, den Begriff Eisenbahngütertarif versteht, so ist unverkennbar, daß der Eisenbahngütertarif eine eigene, und zwar eine grundsätzlich andere wirtschaftswissenschaftliche Natur besitzt als der Einzel- und Individualpreis und auch als der Auktionspreis. Denn der Einzel- und Individualpreis wie auch der Auktionspreis werden beide erhoben für die Gewährung einer einzelnen Leistung (oder eines einzelnen Gutes) an eine einzelne Person. Der Tarifpreis aber wird angeboten für die Gewährung einer unbeschränkten Vielzahl von Leistungen (oder Gütern) an eine unbeschränkte Vielzahl, nämlich an alle anderen Wirtschaftspersonen. Da beim Einzel- wie beim Auktionspreis die unter Preis gestellte Leistung oder Ware in ihrer Individualität feststeht, so sind auch ihre Gestehungs- und Verwaltungskosten, der für sie gemachte „Aufwand“ erkennbar, und dementsprechend kann denn auch der Einzelpreis vom Anbietenden (nach den eingangs geschilderten Angebotspreisgesetzen) so bemessen werden, daß der Preisbetrag nach Selbstkosten und zusätzlichen Gewinnaufschlägen auf den Pfennig genau normierbar erscheint. Und andererseits kann, da die zur Preisdiskussion stehende einzelne Leistung oder Ware in ihrer Individualität feststeht, auch das gesamte an dieser einen Leistung oder Ware im Markt vorhandene Käuferinteresse vom Nachfragenden im Wege des Ausgebots

(Auktion) ermittelt werden, so daß auch der optimale Nachfragepreisbetrag auf den Pfennig genau erkannt werden kann.

Eine ansatzmäßig gleich klare Preisbildung und eine nach Selbstkosten oder Käuferinteresse ebenso zwingend und unzweideutig orientierte Wirtschaftsgesetzlichkeit wie bei den Preisformen: Einzel-, Individual- und Auktionspreis ist beim Tarifpreis nicht festzustellen. Angesichts seiner geschilderten, denkmäßig überhaupt nicht überbietbaren Mannigfaltigkeit (beliebig viele Leistungen an alle Personen!) ist es auch gar nicht anders denkbar. Wenn man nicht erkennen kann, wieviel an Gütermenge an wieviel und welche Adressen, und damit über welche Entfernungen man auf Grund eines Tarifangebotes demnächst zu befördern haben wird, fehlen für eine methodische Preiskalkulation alle grundsätzlichen Voraussetzungen sowohl vom Angebots-, wie vom Nachfragegesichtspunkt her. Zwischen Auktionspreis und Einzel- und Individualpreis bestehen zwar Verschiedenheiten in der Preisbildungsmethodik, aber immerhin ist allemal hier doch eine tatsächlich bestimmte Begrenztheit gegeben und dadurch eine grundsätzlich klare Methodik möglich. Beim Tarifpreis aber ist angesichts seiner Unbegrenztheit eine wirtschaftsgesetzlich in absoluten Begriffen formulierbare Bildungsweise (Methodik) grundsätzlich überhaupt nicht möglich. Und hier liegt der Grundunterschied des Tarifs gegenüber allen anderen Preisformen, und die besondere Schwierigkeit, den Begriff Tarif in das grundlegende Wirtschaftlichkeitsgesetz einzupassen.

Die bisherige Erkenntnis scheint für das Wesen des Tarifs gänzlich negativ. Wenn weder mit den Gesichtspunkten der Preisbildung des Einzel- und Individualpreises (in Anknüpfung an die Selbstkosten, noch mit denjenigen des Auktionspreises (in Verfolg des Nachfragegesichtspunktes) eine Preismethodik gefunden werden kann, so sind damit alle streng logisch denkbaren Grundlagen für eine gedanklich einheitlich aufbauende und aufgebaute Preisbildung verloren. Desungeachtet bleibt die offensichtliche Tatsache bestehen, daß der Tarifpreis ein wirtschaftliches Phänomen ist, und als solches in allen seinen Erscheinungsfällen irgendwie dem obersten Wirtschaftlichkeitsgesetze: mit möglichst geringem Aufwand möglichst großen Nutzen zu erzielen, unterworfen sein muß. Der oder die in Verfolg dieses Wirtschaftszieles vom Tarif formal verfolgten Wege müssen entdeckbar oder mindestens umschreibbar sein. Im Sinne derartiger Umschreibung ist etwa folgendes zu erwägen:

An sich zwar können wir außerhalb der beiden polaren Gegensätze: Angebotspreis und Nachfragepreis ein Drittes uns nicht mehr denken; und unerschütterlich auch ist das (bisher gewonnene) Ergebnis,

daß der Tarifpreis formell weder dem Angebotspreise, noch dem Nachfragepreise schlechthin zuzuzählen, und daß er weder ein Einzel- und Individualpreis, noch ein Auktionspreis ist. Sicher aber ist andererseits auch nach allen bisherigen Feststellungen, daß der Tarifpreis zwar weder Angebots-, noch Nachfragepreis, weder Einzel- noch Auktionspreis, aber doch begrifflich i n m i t t e n dieser Preisbildungsformen gelegen ist. Und in Annäherung an mathematische Methoden muß es hiernach möglich sein, den begrifflichen Ort und damit dann auch die Natur und das Funktionieren von Tarifpreis und Tarif im Wege der Annäherungswertung zu erkennen dadurch, daß sowohl die Gesichtspunkte des Angebotspreises wie diejenigen des Nachfragepreises, solche des Einzel- und andere des Auktionspreises einzeln mit dem Tarife abzapassen und dabei zu erkennen versucht wird, wie weit und welche Eigenschaften des einen oder des anderen Preisbegriffs auf den Tarifpreis zutreffen, und wo und wie hiernach der Tarif, zwischen all den anderen Preisformen eingeschlossen, annäherungsweise in seiner Wirtschaftsgesetzlichkeit belegen und zu bewerten ist.

B. Betrachtung vom Angebotspreis her.

Aus der Angebotspreislehre des Individualpreises: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“ ist auf den Tarifpreis nun zweifellos als 1. L e h r s a t z zu übernehmen,

daß „auch ein Tarifunternehmen ohne ein Plus des Nutzens über den Aufwand auf die Dauer wirtschaftlich nicht bestehen kann“¹.

Nun hat sich allerdings zwar ergeben, daß angesichts der Unmöglichkeit, im voraus den Umfang der aus dem Tarif heraus sich entwickelnden Geschäftsmasse zu übersehen, eine zahlenmäßige Abschätzung der Selbstkosten, wie die Gesamtabwicklung des einzelnen Tarifes sie bringen wird, im vorhinein, d. h. in der Zeit, in der die Vorkalkulation dieses einzelnen Tarifpreises gemacht werden muß, nicht aufzustellen ist. Andererseits aber haben wir auch soeben die Erkenntnis gewonnen, daß das Tarifunternehmen als solches und in seiner Gänze ohne ein Plus des Nutzens über den Aufwand auf die Dauer wirtschaftlich nicht bestehen kann. Und schließlich ergibt die praktische Erfahrung, daß, wenn auch nicht für die Bildung jedes einzelnen Tarifs, so doch für das g e s a m t e Tarifunternehmen die Zahlen des Gesamtaufwandes,

¹ Hier wird immer betriebswirtschaftlich gesehen und geurteilt. Wenn bei dieser oder jener Bahn aus volkswirtschaftlichen (sog. politischen) Gründen einer betriebswirtschaftlichen Existenzunfähigkeit aufgeholfen wird oder aufgeholfen werden muß, so liegt dies jenseits dieser Untersuchung.

wie sie sich von Jahr zu Jahr ergeben, erfahrungsmäßig bekannt und im voraus ungefähr wenigstens in Rechnung stellbar sind. Damit aber ergibt sich eine praktisch bedeutsame Möglichkeit der Analogie aus dem Gebiete des Individualangebotspreises auf die Bildungsgesetze des Tarifpreises: Zwar nicht für das einzelne Tarifgeschäft und nicht für den einzelnen Tarifpreis gilt beim Tarifunternehmen der Bildungsschlüssel: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“. — Wohl aber gilt als 2. Lehrsatz:

Die gesamten Tarifeinnahmen müssen beim Tarifunternehmen gleich sein den Gesamtselbstkosten des Unternehmens plus einem Überschuß!

oder auch hier wieder (wie oben unter I ganz zu Anfang) andersherum ausgedrückt:

Die gesamten Kosten des Tarifunternehmens müssen niedriger sein als seine gesamten Tarifeinnahmen¹.

Ob und wieviel für die Preisstellung des Tarifunternehmens im einzelnen Falle mit diesem Satz allein schon praktisch gewonnen werden kann, hängt von den tatsächlichen Voraussetzungen des einzelnen Unternehmens ab und wird im zweiten (praktischen) Kapitel abgehandelt werden. Hier handelt es sich nur um die theoretischen Grenzuntersuchungen, und für diese dürfte folgender Beispielsfall lehrreich sein:

Wenn im Tarife eines Eisenbahnunternehmens zwar die mannigfaltigsten Tarifsätze für die vielen verschiedenen im Eisenbahngüterverkehr in Betracht kommenden Güter vorgesehen sind, von allen diesen Tarifsätzen aber ein einziger schon allein für sich, z. B. derjenige für den Eisenerz-Abtransport eine frequenz- und einnahmemäßig derart überlegene Bedeutung gegenüber allen anderen Frachtsätzen besitzt², daß allein aus dem Aufkommen dieses einen Tarifsatzes schon der Gesamtaufwand des Unternehmens gedeckt werden muß, sofern das Wirtschaftsziel: mit Gewinn zu arbeiten, mit Sicherheit gewährleistet sein soll, so ergibt sich daraus die notwendige Folge, daß in der Ermittlung der Ansatzhöhe dieses einzelnen Tarifes (für Eisenerz) gearbeitet werden muß, äußerlich ganz ebenso wie bei der Individualpreisbildung; nämlich nach dem Gesetze: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“ bzw. „Selbstkosten als Minimum“. — Grundsätzlich aber bleibt der Unterschied

¹ Vgl. zu diesem Lehrsatz auch des Verfassers: „Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn“, eine betriebswirtschaftliche Untersuchung in „Fragen des Landverkehrs“, S. 47, Berlin 1937, Deutscher Betriebswirte-Verlag.

² Wie dies praktisch bei im Siegerlande belegenen Privatbahnen der Fall ist.

gegenüber dem Individualpreis des Einzelpreisunternehmens deswegen doch unverändert bestehen; und zwar ist er zu finden darin, daß bei dieser Eisenerz-Tarifkalkulation als Selbstkosten nicht die Selbstkosten der bloßen Eisenerzbeförderung, sondern die gesamten Selbstkosten des ganzen Bahnunternehmens dem Tarifpreise für Eisenerz allein kalkulatorisch gegenübergestellt wurden. Die Bedeutung des Unterschiedes wird offensichtlich, wenn man reziprok aus dieser für den Eisenerztarif gewählten Ansatzformel nun die für sämtliche übrigen Tarifpreise sich ergebende Preisbildungsformel folgert: Da die gesamten Selbstkosten schon von dem Eisenerztarifsatz allein kalkulationsmäßig getragen werden, so bleibt aus der Formel: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“ für die Preisbildung der sämtlichen anderen Tarifpreisarten nur noch das „plus Gewinnzuschlag“ übrig. Das bedeutet also: Die Preisbildung für alle diese anderen Preisarten wird von allen zwingenden exakten Preismaßen vollkommen freigestellt, und sie kann daher in beliebiger Ausnutzung und Anpassung an alle Marktmöglichkeiten, mit anderen Worten ausschließlich unter Gesichtspunkten der Pflege der Nachfrage, das bedeutet betriebswirtschaftlich-praktisch gesehen: der Werbung¹ erfolgen.

Trotz der hiernach gegenüber dem Einzelpreis bleibenden grundsätzlichen Verschiedenheit, daß der Eisenerztarifsatz in unserem Falle zwar äußerlich-technisch nach den Gesichtspunkten des Einzelpreises, sachlich aber mit der Zielstellung, die ganzen Selbstkosten des gesamten Unternehmens zu decken, gebildet wird, wäre aber für den geschilderten Beispielfall immerhin zuzugeben, daß das formal besondere Wesen des Tarifpreises hier sich weitgehend verflüchtigt hat und daß das Bahnunternehmen dank der absolut überwiegenden Bedeutung des einen einzelnen Tarifpreises, in unserem Beispiel des Eisenerztarifpreises, betriebswirtschaftlich (nicht volkswirtschaftlich!) gesehen, fast wieder zur Angebotspreisbildung des Einzelpreisunternehmens zurückgekehrt ist. Und dabei wird der Fall, daß im Tarifpreissystem eines Bahnunternehmens eine Transport- und damit auch eine Tarifspezies derart tatsächlich überwiegt, daß das Unternehmen, wie geschildert, fast auf das Einzelpreissystem sich zurückfinden muß, gar keine so ganz seltene Ausnahme darstellen. Vielmehr gibt es viele Bahn-, Verkehrs- und v. a. auch sonstige Tarifbetriebe, in denen eine einzelne Beförde-

¹ Volkswirtschaftlich gesprochen: der Gemeinnützigkeit. Indessen interessiert diese Auffassung im vorliegenden Rahmen nicht; sie wird auch weiterhin bewußt vermieden, weil nach Ansicht des Verfassers eines der Hauptübel der landläufigen Tarifwissenschaft ist, daß sie sich nie über den eigenen Charakter (national- oder privatökonomisch?) klar ist.

rungs- oder Leistungsart das absolut überragende finanzielle Rückgrat des Betriebes bildet und mit ihrer Tarifierung allein das ganze Unternehmen steht oder zu Falle kommt. Andererseits aber ist der geschilderte Fall eben doch der gedanklich einzige, in dem aus dem preisgesetzlichen Angebotsziel: den Aufwand zu decken bzw. mehr als den Aufwand zu erzielen, auf dem Gebiet der Tarifpreisbildung eine in sich restlos schlüssige Handhabe für die Fixierung des einzelnen Tarifpreisansatzes gewonnen werden kann. In allen anderen Fällen ist aus der Angebotspreislehre allein ein abschließender Gewinn für die Bildung des Tarifpreises nicht zu erzielen. Es bleibt zwar bei der Erkenntnis, daß die gesamten Tarifeinnahmen höher gesetzt werden müssen als die gesamten Kosten des Tarif-(Eisenbahn-)unternehmens. Aber für den einzelnen Tarifsatz auf dieser Grundlage ein Bildungsgesetz zu finden, reicht diese Erkenntnis in aller Regel nicht aus. Aus der Angebotspreisbildung: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“ ist auf dem Tarifgebiete also mehr nicht zu gewinnen.

C. Betrachtung vom Nachfragepreis her.

Versucht man von dem anderen Pol: von der Seite der Nachfrage her Boden für die Lehre der Preisbildung des Tarifs zu gewinnen, so stellt sich die Sachlage zunächst aussichtsloser als bezüglich des Angebotspreises dar. Zwar ergab sich weiter oben für die beiden Preisformen Auktionspreis und Tarifpreis insofern eine begriffliche Verwandtschaft, als beide Preiserscheinungen Mehrheitspreise sind. Leider ist die Sinn- und Wesensgleichheit beider mit dieser Feststellung aber auch restlos erschöpft. Denn: der Auktionspreis sucht nur die mehreren vorhandenen Interessenten durch die Auktion aufzudecken, um unter diesen den günstigst bietenden sich auszusuchen. Der Auktionspreis trachtet allerhöchstens noch, die Angebote durch den mittels der Auktion hervorgerufenen Wettbewerb zu verbessern; aber immer nur innerhalb des erschienenen Interessentenringes! Den Kreis der Nachfragenden selbst nimmt der Auktionspreis ziemlich als schlechtweg gegeben hin. Der Gebotstermin wird zwar eine gewisse Zeit vor der Auktion bekanntgegeben, veröffentlicht. Diese Veröffentlichung ist aber in dem ganzen Auktionswesen auch das einzige propagandistische Element. Im weiteren Verlaufe noch irgendwie neue Interessenten auf den Plan zu rufen, Verbreiterung der Nachfrage selbst zu betreiben, liegt in der Natur¹ des Auktionspreises ganz und gar nicht.

¹ Gegenteilige stellenweise geübte Praktiken von Auktionatoren besagen für die grundsätzliche Seite nichts.

Ganz anders ist der Tarifpreis konstruiert: Seine nicht nur einmalige allgemeine Veröffentlichung, sondern seine ständige Öffentlichhaltung in Verbindung mit dem Fahrplan, seine ideell überall gegebene Einseh- und Beziehbarkeit will und soll nicht nur allen heute vorhandenen Frachtinteressenten, sondern auch allen, die es irgendwie einmal später werden wollen oder auch nur können, Anreiz zur Geschäftsaufnahme bieten. Die so aufs höchste getriebene Öffentlichkeit des Tarifpreises legt jedem jederzeit die Überlegung nahe, ob nicht auch für ihn heute oder zu gegebener Zeit einmal oder laufend ein tarifmäßiger Geschäftsabschluß unter den aufs eingehendste veröffentlichten Bedingungen sich empfehle. Die allgemeine und ständige Öffentlichhaltung gibt jedem Interessenten die Möglichkeit, in unverbindlichster Weise genaueste Kenntnis und Unterrichtung über alle Einzelheiten des tarifmäßigen Geschäftsabschlusses einzuziehen und hierdurch das höchstdenkbare Maß an reeller Behandlung¹ bei gleichzeitiger Unausweichlichkeit des Abschlusses (Folge des Tarifzwangs), bei Gebundenheit der Lieferfrist (Folge des Fahrplanzwangs im weiteren Sinne des Worts) und bei gewährleisteter Meistbegünstigung im Hinblick auf alle Konkurrenten (Folge der Tarifgleichheit) gegenüber dem Bahnunternehmen sich zu sichern. — Wenn man die Frage stellt: Ist irgend etwas denkbar, das dem außenstehenden Publikum den Geschäftsabschluß noch zuverlässiger, noch leichter, noch schmackhafter machen könnte als alle diese soeben geschilderten Eigenschaften des Tarifpreises? — so wird die Antwort lauten müssen: Nein, es ist nichts, und insbesondere keine andere Preisform denkbar, die dem Publikum den Abschluß noch leichter machen, noch mehr nahelegen könnte. Die Form des Tarifes bietet also — kaufmännisch gesprochen — das Optimum an Abschlußfazilität².

Das aber bedeutet vom Standpunkt des Tarifnehmers, d. h. unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage gesehen, zwar nicht, daß der Tarif den dem Tarifunternehmer günstigsten Preis herausstellt — wie der Auktionspreis —, wohl aber, daß er unter allen Preisformen — zahlenmäßig gleiche Preishöhe vorausgesetzt — die für das Publikum erdenkbar günstigsten Voraussetzungen zum Vertragsabschluß, und deswegen und damit den größtmöglichen Anreiz zum Geschäftsabschluß gewährt. — Daraus folgt dann weiter, daß der Tarif die größte, und auch die meisten Wahrscheinlichkeiten bietet, daß es auf seiner Grundlage zu Geschäftsabschlüssen kommt, daß also

¹ Verglichen mit anderen kaufmännischen Abschlußformen.

² Diese Erkenntnis hat denn auch zum Entstehen und zum Erfolg der Einheitspreis-Geschäfte Anlaß gegeben.

— kaufmännisch gesprochen — der Tarif dem Eisenbahnunternehmer die unter allen Preisformen stärkste Absatzchance an der Tarifware (d. h. die Gewinnung größter Beförderungs- und Leistungsmengen) bieten muß¹. — Ist das aber der Fall, so kann mit der Tarifform auf die höchste überhaupt erzielbare Steigerung des Absatzes unter allen Preisformen gerechnet werden. Und damit gewinnen wir den 3. Lehrsatz:

Die Eisenbahntarifpreisform gewährt, verglichen mit allen anderen Preisformen, dem Publikum Optimal-Anreiz und dem Bahnunternehmen Optimal-Absatz².

Daß der so gewonnene Satz schon für sich allein für den einzelnen praktischen Fall von größter Bedeutung sein muß, ergibt allein die folgende kurze Erwägung: Bei Beurteilung der praktischen Aussichten jedes geplanten Tarifes gestattet die aus dem 3. Lehrsatz gewonnene Erkenntnis, für den Fall der Einführung des Tarifes gegenüber jeder für andere Preisformen in den gleichen tatsächlichen Verhältnissen bekannten Beförderungsmenge, mit besseren Ergebnissen hinsichtlich der Absatzmenge zu rechnen. Der 3. Lehrsatz schafft also für alle Tarifpreiskalkulationen stets eine feste Grenze nach unten: Bei Vergleich mit bestehenden anderen Preisfestsetzungen sind die Absatzmengen des Tarifunternehmers alle Male mindestens so groß wie die der mit anderen Preisformen Anbietenden; der Tarifunternehmer braucht nur mit günstigerem Ergebnis als die andere Konkurrenz zu rechnen. —

So bedeutsam dieser Gewinn aber auch in der Praxis werden kann: Für die Theorie des Tarifes ergibt sich aus dem gefundenen 3. Lehrsatz allein zufolge seines ausschließlich relativen Charakters kein direkter Gewinn.

D. Verbindung der vorausgegangenen Betrachtungen.

Es bleibt zu weiterer theoretischer Klärung nur noch die Möglichkeit, zu untersuchen, ob und wie etwa die soeben unter „B“ im 3. Lehrsatz gewonnene Erkenntnis vom „Optimalabsatz“ zur Vertiefung des Ergebnisses des weiter oben unter „B“ gefundenen 2. Lehrsatzes nutzbar gemacht werden könnte. Dieser Satz hatte als Gesetz ergeben: Die gesamten Unternehmungskosten müssen niedriger sein als die gesamten Tarifeinnahmen. — Kann aus dem im 3. Lehrsatz gewonnenen Begriff

¹ Die volkswirtschaftliche Beurteilung bleibt in diesem Zusammenhange genau so wie die juristische beiseite. — Vgl. Anm. Seite 11.

² Selbstverständlich bei im übrigen gleichen Verhältnissen.

des „Optimalabsatzes“ für die Erkenntnis der im 2. Lehrsatz verwandten beiden Größen „Tarifeinnahmen“ und „Unternehmenskosten“ positiveres Unterlagenmaterial gewonnen, und damit die praktische Bedeutung des 2. Lehrsatzes verbreitert werden? — Die Möglichkeit positiven Erfolges ist gegeben. Denn der 3. Lehrsatz enthält in dem „Optimalabsatz“ eine Aussage über den „Absatz“; und die Kenntnis der Größe des Absatzes, d. h. die Kenntnis der beförderten Tarifmenge, ist für die Berechnung der „Tarifeinnahme“ (des 2. Lehrsatzes) logische Voraussetzung. Und ohne die Kenntnis des Absatzes, d. h. der bewegten (Tarif-) Menge ist auch der Betrag der „Kosten“ (des 2. Lehrsatzes) nicht zu berechnen.

Daß Kenntnis des Optimalabsatzes auch Kenntnis der optimalen Tarifeinnahme bedeutet, leuchtet ohne weiteres ein; denn Absatz ist gleich Menge, und die Tarifeinnahme ist nur eine Multiplikation von Tarifpreis und Tarifmenge.

Die Beziehung zwischen Optimalabsatz und entstehenden Selbstkosten liegt nicht ganz gleich einfach zutage: Hier bedarf es vielmehr zunächst noch eines gewissen Eintretens in die grundsätzliche Kenntnis der Kostenlehre. Dem Versuch ihrer Aufzeigung muß dabei der sinngemäß gleiche Vorbehalt vorausgeschickt werden, wie er oben (S. 4) an die Spitze der knappen Rechtscharakterisierung gestellt worden ist: Über Kosten und Kostenbildungslehre kann hier nur gesprochen werden, soweit die Kosten als notwendiger Hilfsbegriff der Tariflehre in Betracht kommen. Das bedeutet aber größte Einschränkung in der Behandlung. Denn allgemein betriebswirtschaftlich müssen die Kosten unter den verschiedensten Gesichtspunkten gewürdigt werden, und unter ihnen ist die Betrachtung als Maßgröße für die Preis- und Tarifbildung nicht einmal die wichtigste. Tarifwissenschaft und Kostenlehre sind an sich verschiedene Wissenszweige, und in einer Sonderuntersuchung, wie in der vorliegenden, kann stets nur der unmittelbar zur Behandlung stehende Gegenstand, hier die T a r i f lehre, ausgeschöpft, alles am Rande stehende Wissen, und hier insbesondere die Kostenlehre, aber nur gewissermaßen referierend, nämlich auf andere vorhandene Untersuchungen bezugnehmend behandelt werden. Alles, was über Kosten hier ausgesprochen wird, ist deshalb nur als Behelf gedacht. — Den Betrachtungen wird die folgende Auffassung betreffs der Selbstkosten zugrunde gelegt:

Zu unterscheiden sind feste und veränderliche Selbstkosten. Größenordnungsmäßig kann ohne Schaden für die Untersuchung im

Anschluß an Ulrich¹ für beide ein Prozentverhältnis Fest : Veränderlich = 75 % : 25 % bzw. = 3 : 1 angenommen werden. Die festen Kosten entstehen laufend, gleichgültig, ob auf der Bahn Verkehr bzw. Betrieb statt hat oder nicht. Sie sind eben unveränderliche „feste“ Selbstkosten. — Die veränderlichen Selbstkosten dagegen verändern sich grundsätzlich mit dem Verkehr bzw. Betrieb, aber durchaus nicht stets im gleichen Verhältnis mit der Intensität des Geschäftsumfanges bzw. des Eisenbahn- (Betriebs bzw.) Verkehrs; aber selbst wenn die Veränderungen vollkommen verhältnismäßig gleich mit den Veränderungen des (Betriebs bzw.) Verkehrs erfolgten, so würden unverhältnismäßig bleiben alle Male eben doch noch die oben zunächst gewürdigten dreimal so hohen festen Selbstkosten; mindestens diese würden bei steigendem Verkehr (bzw. Betrieb) auf einen immer breiteren Umfang von Verkehrsmengen sich verteilen, und, je größer die Divisorzahl der Verkehrsmenge würde, ein um so kleineres Quotientenergebnis der dividierten (festen) Selbstkostenbelastung würde dabei auf die einzelne (Betriebs- und) Verkehrseinheit und damit auf den einzelnen Tarifpreis entfallen. Die festen und damit der größte Teil der Selbstkosten müssen also bei Zunahme des Verkehrs sinken, und damit entwickelt sich in Ergänzung des (oben an die Spitze gestellten) allgemeinen obersten (Angebots-) Preisbildungsgesetzes: „Selbstkosten plus Gewinnzuschlag“ — der weitere besondere unter dem Namen Preisgesetz des Verkehrs altbekannte 4. Lehrsatz, der, als die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmungen charakterisierend, auch Gesetz der Massennutzung genannt wird, und den Ulrich² formuliert hat dahin,

daß „die Gesamt-Selbstkosten der einzelnen Transportleistung mit der Zunahme der Zahl der Transportleistungen abnehmen“,

oder, wie man es — Ulrich zu folgen! — auch ausgedrückt hat, daß „die Kosten des Verkehrs in umgekehrtem Verhältnis zu der Dichtigkeit des Verkehrs stehen“. —

Dieser 4. Lehrsatz, verbunden mit der gemäß Lehrsatz 3 gefundenen Erkenntnis von dem Optimal-Nachfrageanreiz des Tarifs gegenüber allen anderen Preisformen beschert nun über die Ergebnisse der Abschnitte B und C hinaus die folgenden weiteren Erkenntnisse:

¹ „Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England“, Berlin und Leipzig, Verlag von J. Guttenberg, 1886, S. 42.

² Ulrich, a. a. O., S. 43.

Da der Tarifpreis nach dem oben gefundenen 3. Lehrsatz zu optimaler Ausweitung des Verkehrs (verglichen mit den anderen Preisformen) führt, so muß kraft dieses optimalen Nachfrageanreizes und durch die damit zwangsläufig sich ergebende höchstmögliche Steigerung der Verkehrsmenge auch die möglichste Absenkung der Selbstkosten im Falle des Tarifpreises erreicht werden. Indem der Tarif als die vorteilhafteste Preisform sich erweist, um umfangreichsten Gesamtabsatz zu gewährleisten, erweist er sich zugleich auch als wirksam, um die größtmögliche Ermäßigung der Selbstkosten zu bewirken, und, da die Selbstkosten nach dem 1. Lehrsatz die unterste Grenze für den Tarifpreis bilden, so sinken mit den Selbstkosten auch die Schranken, die die Tarifnormierung begrenzen, immer weiter nach unten. Faßt man diese Erkenntnisse zusammen, so kommt man dann damit zu dem 5. Lehrsatz:

Bei gleicher Preishöhe schafft — verglichen mit anderen Preisformen — der Tarif den dichtesten Verkehr und damit die grundsätzlich niedrigsten Selbstkosten und damit die besten Voraussetzungen, den Tarifpreis minimal zu normieren.

Der gefundene 5. Lehrsatz bedeutet die Verschmelzung sowohl des von der Angebots- wie des von der Nachfrageseite her Erkannten und damit den Schlußpunkt der auf theoretischem Gebiete überhaupt erreichbaren grundsätzlichen Tariferkenntnis. — Übrig bleibt nur die ins einzelne gehende Klarstellung dieses 5. Lehrsatzes selbst. —

V. Die erkannten Grundbegriffe: Menge, Selbstkosten, Tarif.

A. Verhältnis der Begriffe zueinander.

Klarstellung des 5. Lehrsatzes ist insbesondere erforderlich, weil seine drei Begriffe: Verkehrsmenge — Selbstkosten — Tarifpreis zueinander nicht in einfachem Kausal- oder dgl. Verhältnis, sondern in verschiedenartiger Wechselwirkung stehen. Grundsätzlich ist bezüglich der einzelnen Beziehungen das Folgende zu sagen:

a) Was zunächst das Verhältnis der beiden Begriffe: Menge und Selbstkosten betrifft, so muß insbesondere gegenüber Ulrich betont werden, daß die von ihm an zweiter Stelle, aber alternativ mit der ersten (S. 18 in Anführungszeichen, nicht gesperrt) gebrachte Formulierung des Gesetzes der Massennutzung: die Kosten des Verkehrs ständen „in umgekehrtem Verhältnis zu der Dichtigkeit“ des Verkehrs, nur äußerstenfalls ganz allgemein humanistisch-explikativ als richtig anerkannt

werden kann. Eine mathematisch dieser zweiten Fassung Ulrichs entsprechende Formulierung des 4. Lehrsatzes aber würde lauten:

$$K : 1 = 1 : D,$$

(wobei K die Kosten und D die Dichtigkeit bedeuten würden), und solche Formel wäre aus verschiedenen Gründen unrichtig. Einmal würde sie beinhalten, daß die Kosten nicht nur vom Verkehr, sondern auch der Verkehr von den Kosten abhängig wäre, und dies ist offensichtlich nicht der Fall. Außerdem aber besteht auch gerade kein konstantes Verhältnis zwischen Kosten und Verkehrsmenge (weder in direkter noch in umgekehrter Beziehung). Als 6. Lehrsatz muß vielmehr niedergeschrieben werden:

Ein irgendwie mathematisch erfaßbares grundsätzliches Verhältnis zwischen Dichtigkeitssteigerung und Kostensenkung gegenüber einem bestehenden Verkehrsstande besteht nicht.

b) Was dann das Verhältnis der beiden Begriffe: Menge und Tarif betrifft, so wird hier ohne viel weiteres Erörtern einleuchten, daß dadurch, daß ich meinen Tarif halbiere, ich noch lange nicht die Gewißheit doppelten Verkehrs erlange. Der Verkehr kann vielmehr auch bei Tarifänderungen — und zwar solchen nach oben wie solchen nach unten — noch konstant bleiben. Es besteht also auch hier keinerlei grundsätzliches Beziehungsverhältnis. Die Gründe hierfür bedürfen kaum der Erwähnung. Einmal ist die Höhe des Frachtpreises nur ein, und dazu sogar meist nur sehr bescheidenes Moment für oder gegen den Entschluß des Interessenten, einen Transport auf den Weg zu bringen. Sodann aber handelt es sich hier überhaupt nicht mehr um eine Frage nur des Verkehrs, geschweige denn nur des Tarifs, sondern um eine Frage allgemeiner Wissensnatur, der Warengographie, der Warenkunde, Erzeugung usw.; und so ergibt sich ohne weiteres der Lehrsatz 7:

So wenig ein konstantes Verhältnis zwischen Verkehrssteigerung und Selbstkostenminderung besteht, so wenig besteht ein gesetzmäßiges Verhältnis zwischen Verkehrsmenge und Tarif.

c) Für die Begriffe: Tarif und Selbstkosten erübrigt es sich fast, in ausdrücklichem Lehrsatz 8 noch auszusprechen, daß zwischen den Begriffen Tarif und Selbstkosten überhaupt keine direkte gedankliche Beziehung besteht.

Wenn so aber auch keine grundsätzlichen Wechselwirkungen zwischen den drei Größen des 5. Lehrsatzes untereinander, und insbesondere keine bezüglich Verkehrsmengen und Selbstkosten festzustellen sind, so sind über die elementare Tatsache hinaus, daß, wenn der Verkehrsstand steigt, die Kosten pro Einheit sinken, doch noch gewisse weitere besondere, allerdings weniger mathematische als ökonomisch-theoretische Erkenntnisse bekannt, die wirtschaftswissenschaftlich in der Lehre vom Intensitätsmaximum und -minimum, bzw. vom Optimum¹ zusammengefaßt werden.

B. Intensitätsmaximum und Optimum.

1. Unterschied und Bedeutung für das tarifökonomische Ergebnis.

Nach der Optimalkostenlehre sind in der Steigerungskurve des Verkehrs- (bzw. Betriebs-)standes (Intensität) und in der ihr im allgemeinen entsprechenden Senkungslinie des die Einheit belastenden Kostenbetrags gewisse Absatzpunkte auf der Seite der Verkehrs- (bzw. Betriebs-)mengen von Bedeutung insofern, als beiderseits von diesen Punkten die Einheitskostenbeträge ganz verschieden hoch und derart unvergleichbar sind, daß über diese Punkte weg eine im gleichen Sinne (Degression) fortschreitende Kostenlinie nicht festzustellen ist. Diese Absatzpunkte sind die Intensitätsminima bzw. -maxima. Nur von dem jedesmaligen Intensitätsminimum verlaufen die Selbstkosten grundsätzlich degressiv. Am Punkte des Intensitätsmaximums, d. h. eines gewissen Maximums an Verkehr, erreichen die Selbstkosten ihr auf die Einheit jener bewältigten Verkehrsmenge bezogenes Minimum, und es entsteht damit also ein Kosten-Optimum. Unmittelbar hinter dem Optimalpunkte aber erfolgt in der Kostenlinie (weil irgendein großer, neuer Kostenfaktor — Personaleinstellung, Dienstsichtvermehrung, Immobilierveränderung oder dgl. — in Wirksamkeit tritt) ein steiler, in der sogenannten Kurvendarstellung senkrecht verlaufender Anstieg; die dadurch zunächst außer jedem Verhältnis zu den bisherigen Zahlen gesteigerte Selbstkosteneinheit (bestehend z. B. aus nach wie vor einigermaßen gleichmäßig gesteigerten „veränderlichen“, und aus den anderen gerade am Brechpunkte über Vergleichsmöglichkeit hinausgewachsenen — meist — festen Kosten) nimmt alsdann wiederum eine annähernd gleichmäßig verlaufende Bahn vom entstandenen neuen Selbstkosten-Maximum in das nächste (optimale) Selbstkosten-Minimum; dort wiederholt sich der Anstieg; und dies

¹ Die folgenden Ausführungen stehen wieder unter dem gleichen wissenschaftlichen Vorbehalt gegenüber dem Gesamten der Kostenlehre, wie er oben S. 17 schon einmal bezüglich des Kostengebiets, und oben S. 4 ff. bezüglich der Rechtsdarstellung gemacht ist.

vielleicht des öfteren noch weiter durch eine ganze Reihe solcher Intensitätsperioden hindurch. Die an den Intensitätsscheitelpunkten stattfindenden Sprünge in den Selbstkosten bedeuten Progressionen; und sie stehen damit im Gegensatz zu den jedesmal bis zu jenen Punkten feststellbaren Degressionen. Damit erfährt also das Gesetz der Massennutzung: „Die Selbstkosten der einzelnen Transportleistung nehmen mit der Zunahme der Zahl der Transportleistungen ab“ (4. Lehrsatz) eine tatsächliche Einschränkung, und demzufolge erscheint auf den ersten Blick auch die grundsätzliche Ausnahmslosigkeit des 5. Lehrsatzes für den einzelnen Fall in Frage gestellt. Nach Lehrsatz 5 müßte doch z. B. die Einführung des Tarifs als Preisform (statt bisher anderer Kostenart) grundsätzlich die bei der gegebenen Preislage höchstmögliche Steigerung der Verkehrsmenge zur Folge, und diese dadurch dann auch die tiefstmögliche Senkung der Selbstkosten als Wirkung haben in allen Fällen. Tatsächlich gilt dies aber, wie die Kostenkurve lehrt, nur innerhalb der einzelnen Intensitätsperioden. Die zunächst widerspruchsvoll erscheinende Sachlage muß geklärt werden.

Für den Verlauf der Verkehrs-, Kosten- und Tarifentwicklung innerhalb der einzelnen Intensitätsperioden, für den sich, wie gesagt, keine Schwierigkeiten ergeben, gilt ohne weiteres der 9. Lehrsatz:

Innerhalb der einzelnen zwischen jedem Intensitätsminimum und -maximum verlaufenden Optimalperiode wirkt das (als 4. Lehrsatz bezeichnete) Preisgesetz des Verkehrs und damit auch die als 5. Lehrsatz erkannte Tarifbildungslehre: Der Tarif schafft dichtesten Verkehr, damit niedrigste Selbstkosten und damit niedrigste Preisnormierungsmöglichkeit — ohne jede Einschränkung.

Über den Scheitelpunkt der Intensitätsperiode hinaus aber ergeben sich grundlegende Verschiedenheiten bezüglich des Verlaufs der Linien der Verkehrsmenge und der Selbstkosten. Die Linie der Verkehrsmenge steigt bei entsprechender Tarifsenkung auch weiterhin voraussichtlich an. Die Linie der Kosten pro Einheit aber sinkt an diesem Punkte nicht weiter, sondern im Gegenteil, sie erfährt zunächst eine Steigerung. Würde nun die Steigerung der Verkehrsmenge über den Maximalpunkt hinaus gerade auf Grund jener besonderen Verkehrssteigerungsfähigkeit herbeigeführt, die dem Tarif über alle anderen Preisformen (nach dem 3. Lehrsatz) innewohnt, so hätte in diesem Falle diese besondere dem Tarif zu dankende Verkehrssteigerung nicht zu einer Absenkung der Selbstkosten,

sondern im Gegenteil zu ihrer Steigerung geführt (da ohne die besondere Verkehrsstimulierung durch den Tarif Verkehrsmengen und Selbstkosten noch innerhalb der niedrigeren Intensitätsperiode verblieben wären); ja, es wäre sogar durchaus möglich, daß auch die Nettoeinnahmen des Tarifs hiernach geringer geworden wären als vor Überschreitung des Maximalpunktes, wie das folgende Beispiel beweisen mag:

Die gegenwärtigen Selbstkosten eines Bahnunternehmens, das für die bei ihm in Frage kommenden Verfrachtungen 15 Rpf. pro Tonne erhebt, betragen 200 000 RM; dabei werden gegenwärtig 2 000 000 t gefahren. Die Tonne ist also mit 10 Rpf. Selbstkosten belastet, und die Tarifeinnahmen des Unternehmens betragen 300 000 RM. — Durch Tarifverbilligung auf 11 Rpf. pro Tonne wird die Verkehrsmenge auf 3 000 000 Tonnen gesteigert. Zugleich werden dadurch die Selbstkosten auf 250 000 Reichsmark erhöht. Ergebnis ist dann, daß durch die Tarifiermäßigung um 4 Rpf. nicht nur die Verkehrsmenge verbessert, sondern auch die Selbstkosten von 10 auf 8,33 Rpf. pro Einheit gedrückt worden sind. Vom Mengen- wie vom Kostenstandpunkte aus erscheint hiernach der Erfolg der Tarifiermäßigung als befriedigend. Andererseits aber sind trotz der Steigerung der verfrachteten Mengen von 2 000 000 t auf 3 000 000 t und trotz der Absenkung der Kosten um 1,67 Rpf. pro Einheit die Einnahmen von 300 000 auf nur 330 000 RM gestiegen. Es ergibt sich, wenn man von den Tarifeinnahmen des ersten Falles, nämlich (15 Rpf. \times 2 000 000 Tonnen =) 300 000 RM die dabei entstandenen Selbstkosten von 200 000 Reichsmark abzieht, ein Reinergebnis für das Unternehmen von 100 000 Reichsmark. Im zweiten Falle hingegen bleibt, wenn man von den Tarifeinnahmen von (11 Rpf. \times 3 000 000 t =) 330 000 RM die diesmal entstandenen höheren Selbstkosten von 250 000 RM abzieht, ein Reingewinn von nur 80 000 RM. Der Reingewinn ist also um 20 000 RM gefallen. Und dies zwar, obgleich man dem Ziel möglicher Kostensenkung nähergekommen und auch eine Verkehrs- bzw. Tarifmengensteigerung in Richtung auf das sog. „Optimum“ eingetreten ist. Die Bewegungen der drei Größen des 5. Lehrsatzes: Verkehrsmenge — Selbstkosten — Tarif vollziehen sich eben, wie das Beispiel zeigt und die Lehrsätze 6, 7 und 8 auch schon aussprachen, im Grunde unabhängig voneinander, und man kann daher bezüglich der gebotenen betriebswirtschaftlichen Behandlung keine mathematische Formeln, sondern nur humanistisch-ökonomische Folgerungen ziehen. Diese aber sind die folgenden:

Letzten Endes ausschlaggebend für die ökonomische Beurteilung jeder Tarifmaßnahme ist allemal die Beeinflussung, die die Nettoeinnahme durch sie erfährt. Das Sinken des Gesamtgewinns des Tarifunternehmens von 100 000 RM auf 80 000 RM in dem soeben

behandelten Beispiel zwingt dazu, die von 15 auf 11 Rpf. durchgeführte Tarifsenkung als betriebswirtschaftlich¹ mißglückt zu bezeichnen, ungeachtet der günstigen Einzelfolgen, die sie auf dem Kosten- und auf dem Gebiete der Verkehrssteigerung zu verzeichnen hatte. Wir kommen zu dem 10. Lehrsatz:

Ohne Rücksicht auf das Ergebnis in den verschiedenen Intensitätsperioden im einzelnen entscheidet sich das betriebswirtschaftliche Werturteil über Tarifpreisbildungen entsprechend dem grundlegenden Wirtschaftszweck: mit möglichst geringem Aufwand möglichst großen Nutzen zu erzielen — immer und ausschließlich danach, welche der Tarifbildungen den höchstmöglichen Reingewinn bringt, und dies zwar gleichgültig, wie groß der dabei auf die Einheit umgesetzte Selbstkostenaufwand und gleichgültig, wie groß die dabei zum Umsatz kommenden Mengen sind².

Der Lehrsatz 10 führt auch zur Rechtfertigung des 5. Lehrsatzes gegenüber der oben (S. 22/23) angestellten Erwägung: dem „Tarif“ sei die Schuld beizumessen, wenn dank seiner, alle anderen Preisarten übertragenden Anreizkraft eine Optimalstufe überschritten und durch die dann unverhältnismäßig stark gesteigerte Selbstkostenlast das Tarifnettoeinkommen geschmälert wird. — So wenig wie Selbstkosten und Verkehrsmenge absolut feststehende Größen sind, so wenig ist dies auch der Tarif; und wenn dessen zu starke Anreizkraft die Verkehrsmengen über das erwünschte (fälschlich „optimale“) Maß hinaus steigert und die Selbstkosten dadurch stärker wachsen als die Verkehrsbruttoeinnahmen, so kann³ dem höchst einfach abgeholfen werden: nämlich durch Anhebung des Tarifes. Denn für die gegebene Sachlage ist die Tarifhöhe dann ein-

¹ Vgl. obere Anmerkung 1 auf S. 13 und 21.

² Welch fundamentale Kluft Betriebswirtschaft und Volkswirtschaft trennt, zeigt sich kaum irgendwo stärker als hier. Denn es springt in die Augen, daß die Volkswirtschaft ganz anders als gemäß unserem 10. Lehrsatz urteilen muß: Die Volkswirtschaft ihrerseits legt höchsten Wert auf eine große bewältigte Verkehrsmenge; denn in dieser steckt die volkswirtschaftliche Neuleistung; das (private) Gewinnergebnis des Tarifunternehmers selbst ist ihr ziemlich gleichgültig. In der vorliegenden betriebswirtschaftlichen Untersuchung aber ist und bleibt, wie immer zu wiederholen ist, der volkswirtschaftliche Punkt nur am Rande interessant. Betriebswirtschaftlich entscheidet der höchste erzielbare private Nutzen.

³ Und muß, vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus!

fach nicht richtig. Endziel ist gemäß 10. Lehrsatz stets Erzielung höchstmöglichen Gewinnes, gleichgültig, innerhalb welcher Intensitätsperiode dieser erzielt wird, und gleichgültig, wie groß die Umsatzmenge des Tarifs und die Selbstkosten für die Einheit sind. Über allen einzelnen Intensitätsperioden gibt es für die grundsätzliche Tarifökonomie nur ein Optimum: Jenes des Wirtschaftseffektes, des höchsten Nettogewinns. Ein „Optimum“ der Kosten oder der Verkehrsmenge kommt daneben nicht in Frage. Da kann es sich nur um „Maxima“ der Verkehrsintensität oder um „Minima“ der Kosten handeln. Diese Minima und Maxima aber sind betriebswirtschaftlich ebensowenig optimal, wie dies etwa der minimale oder maximale Tarif wäre. — Der Lehrsatz 4, das Gesetz der Massennutzung, erleidet also allerdings durch die Optimallehre eine gewisse (von der Wissenschaft übrigens nie verkannte, sondern stets betonte) Einschränkung. Denn Kosten- und Verkehrsmengenlinie verlaufen jede für sich selbständig, und trotz ihrer grundsätzlich entgegengesetzten Richtung sind daher gelegentliche Mißverhältnisse in ihrer beider Linienführung unvermeidlich. Im Lehrsatz 5 aber tritt, solche Mißverhältnisse gegebenenfalls ausräumend, zu den beiden Linien der Kosten und der Verkehrsmenge nun noch eine dritte hinzu — die Linie des Tarifs —; und diese Linie des Tarifs wird souverän gemäß dem Willen des Tarifunternehmers geführt; und durch ihre primäre Regulierung, durch ihre Anhebung oder Absenkung, ist die Verkehrsmenge jeweils gerade so weit anzureizen oder so weit abzudrosseln, daß über die so sekundär geregelte Verkehrsmenge schließlich tertiär auch die Selbstkosten im Sinne der Erzielung des optimalen Nettogewinnes eingestellt werden. — Durch den erhöhten Verkehrsanreiz des Tarifs darf also das Gewinn-Bestergebnis nicht gefährdet, sondern gerade umgekehrt muß durch die Tarifökonomie die Richtung auf das betriebswirtschaftliche Hochziel, den optimalen Nettogewinn, gesichert werden.

Zwanglos haben die letzten Ausführungen auch schon zur Klärung der ausdrücklich bisher noch nicht beantworteten Frage geführt, welche von verschiedenen tarifarischen „Bestlösungen“, wie sie in mehreren hintereinander folgenden Intensitätsperioden vielleicht verschieden sich ergeben, den Vorzug verdient; ob hierbei die jeweiligen Größenzahlen des Verkehrs oder der Selbstkosten etwa doch eine gewisse Bedeutung haben. — Das ist nicht der Fall. Immer entscheidet vielmehr allein das grundlegende Wirtschaftlichkeitsgesetz: mit insgesamt möglichst geringem Aufwand insgesamt möglichst hohen Nutzen zu erreichen. Die betriebswissenschaftliche¹ Tarifbildung hat schlechthin und ausschließ-

¹ Daß volkswirtschaftliche Erwägungen vielleicht zu anderen Tarifmaßnahmen drängen können, ist in diesem Zusammenhange gleichgültig. Vgl. Anmerkungen 1 auf S. 13 und 24.

lich auf Erzielung des höchsten Reinergebnisses ausgerichtet zu sein, ganz gleichgültig, ob dabei große oder geringere Verkehrsbewältigungen anfallen, gleichgültig, welcher wirtschaftliche Intensitätsgrad — ein größerer oder geringerer — dabei in Frage kommt. — Es bleibt uneingeschränkt bei dem 10. Lehrsatz.

2. Bedeutung des Unterschieds für das tarifökonomische Risiko.

Nur im allgemein wirtschaftsbetrieblichen, nicht im eigentlich tarif-finanziellen Betrachte kann zwar nicht die Größe der bewältigten Verkehrsmenge, wohl aber die Ausrichtung nach möglichst geringen Aufwendungen an Selbstkosten auch für die Tarifökonomie Bedeutung erhalten. Wirtschaftsbetrieblich bleibt die Möglichkeit nämlich zu beachten, daß in Zeiten einer starken Mengenkonzunktur Tarifiermäßigungen von bisher ganz unglaublichem Maße gemäß dem 10. Lehrsatz deswegen berechtigt sein können, weil gerade nur durch diese, vielleicht sehr gewaltsamen, Ermäßigungen noch immer steigende Mengen zum Transport bereitstehenden Gutes in Bewegung gebracht oder auf noch immer weitere Entfernungen transportabel gemacht werden können. Derartige Ausweitung des Transportvolumens wird vielfach eine derartige Ausweitung des Transportapparates (infolge neuen Anlagenbaues u. dgl.) zur Voraussetzung und Folge haben, daß die ganzen und vorzüglich die festen Selbstkosten außerordentlich wachsen und schließlich gerade nur noch eben durch die ebenfalls ganz unverhältnismäßige Steigerung der Verkehrsmengen und damit der Tarifeinnahmen wettgemacht bzw. übertroffen werden. Will es dann das Unglück, daß ein wirtschaftlicher Rückschlag eintritt, so sinken die Verkehrsmengen und es sinken zwar auch die Selbstkosten. Bei letzteren aber nur die veränderlichen! Unveränderlich bleiben die festen Selbstkosten, die Kosten des aufgeblähten Apparates, und diese festen Selbstkosten sind eben dreimal höher¹ als die veränderlichen. Das Risiko ertragbringender Weiterführung des Betriebes bei eintretendem Rückschlag steigt also beim Aufrücken der Verkehrsmengen in zu hohe Intensitätsstufen unverhältnismäßig, und als unverhältnismäßig gesteigert muß deswegen auch das Abschreibungsbedürfnis (besonders der zusätzlichen, nur für den übersteigerten Verkehr erforderlichen festen Anlagen) rechtzeitig erkannt werden. Mit erhöhten Abschreibungssätzen werden aber folgerichtig auch wieder die Selbstkosten, und damit auch wieder die einhaltbaren Tarifsatzminima, zum Steigen gebracht. Eine rechnerische Steigerung des

¹ Vgl. oben S. 18.

Tarifreingewinns von 500 000 auf 550 000 RM braucht also noch lange keine betriebswirtschaftlich unanfechtbare Verbesserung darzustellen, wenn Art und Abschreibungshöhe der Selbstkosten dabei nicht nachgeprüft sind. Bei aller Richtigkeit der Lehrsätze 5 und 10 wird zur Sicherstellung ihrer richtigen Anwendung daher doch hier auch noch ein 11. Lehrsatz, allerdings mehr praktischer Natur, anzuschließen sein, nämlich:

Das Risiko des Wirtschaftserfolges der
Tarifpreisfestsetzung wächst gegenüber dem
Wachsen der Umsatzzahlen der Tarifbetriebe
mit unverhältnismäßig größerer Schnellig-
keit!

Immerhin steht das Letztausgeführte streng genommen neben dem Tarif. Auf der Stufenleiter: erhöhte Abschreibungen, erhöhte Selbstkosten, erhöhte Tarife — steht der Tarifbildungssatz auf der letzten Sprosse! Das bedeutet: Der Tariftechniker seinerseits kann, solange die finanz-administrative Sorge ihm nicht entgegengebracht wird, von der für ihn allein maßgebenden Aufgabe: aus den nun einmal bestehenden Finanz- und Verkehrsverhältnissen höchstmöglich gesteigerte Verkehrsmengen und entsprechend gesteigerte Tarifeinnahmen herauszuholen — nicht abgehen. Ihm kommt es schließlich und ausschließlich auf den betriebswirtschaftlich höchsterzielbaren Reingewinn an, und eine dabei parallel laufende u. U. immer größere Risikosteigerung ist nicht von dem Tarifpraktiker, sondern von anderen, insbesondere wohl meist von den eigentlichen Betriebs- und Finanzchefs zu vertreten. Denn diese anderen Dienste des Wirtschaftsbetriebs haben für die Richtigkeit der dem Preisansatz des Tarifpraktikers zugrunde liegenden Daten der Betriebs- und Wirtschaftsführung die Verantwortung zu tragen.

Ganz zum Schluß dieser Erörterungen bleibt endlich noch darauf hinzuweisen, daß bei alten Tarifunternehmungen, wie v. a. also den Eisenbahnen, die praktische Tarifökonomie sich dadurch aufs Allerwesentlichste vereinfacht, daß als natürlichste praktische Grundlage der Tarifökonomie von heute und morgen stets die Tarifbasis von gestern und heute gegeben ist. Nur in den seltensten Fällen steht man vor Entschlüssen, die wirklich neue Schritte betreffen. Meist geht es um ein kleineres oder größeres Ändern, dessen Ausmaße und Wirkungen sich aus Erfahrung und Statistik ziemlich genau im voraus berechnen lassen. Die praktischen Einzelheiten hierwegen werden erst im 2. Kapitel zu

würdigen sein (S. 33). Theoretisch aber besteht Sicherheit, und muß daher als 12. Lehrsatz ausgesprochen werden,

daß jede Tariferleichterung, die das Tarifunternehmen gibt, im Sinne einer Verkehrsanregung wirkt, und daß jede Verkehrsvermehrung eine sichere absolute Selbstkostenerhöhung, hingegen nur eine ungewisse Steigerung oder Minderung des Brutto- und erst recht des Netto-Tarifergebnisses zur Folge hat.

VI. Zusammenfassung der theoretischen Tarifökonomie.

Das ganze abstrakt-theoretisch gewonnene Ergebnis ist etwa wie folgt zusammenzufassen:

Da der Tarif nicht auf Abschluß eines einzelnen Geschäftes über einen einzelnen Geschäftsgegenstand (eine Beförderung) mit einem einzelnen Interessenten als Tarifnehmer abzielt, er vielmehr auf durch Rechtspflicht gewährleisteten gleichartigen Abschluß aller äußerst in seinem Leistungsvermögen liegenden Geschäfte über denselben Leistungsgegenstand (Beförderung) mit allen Interessenten als Tarifnehmern abgestellt ist, kann der Tarifpreis nicht kalkuliert und gebildet werden im Hinblick auf eine bestimmte einzelne (Beförderungs-) Leistung (als den Geschäftsgegenstand), und auch nicht in Hinblick auf eine nur gegenüber einem einzelnen Tarifnehmer allein ausführbare Leistung, und es können daher nicht in der beim Einzel- und Individualpreis üblichen Weise Selbstkostenansätze zur Bildung des Tarifpreises gefunden und dem Tarifangebot zugrunde gelegt werden. Andererseits aber bleibt die Tatsache bestehen, daß auch für das Tarifunternehmen, sinngemäß sehr ähnlich wie für das Einzel- und Individualpreisunternehmen, die wirtschaftsgesetzliche Aufgabe besteht, die Gesamtheit seiner Tarifeinnahmen, d. h. die Tarifpreisbildung, im ganzen auf Gleichgewicht oder sogar auf Überschuß über die Gesamtheit der Selbstkosten abzustellen.

Für diesen Endzweck der Totalselbstkostendeckung von wesentlichster Bedeutung ist die Tatsache, daß der Tarifpreis aufs stärkste auf Hebung der Nachfrage zugeschnitten ist. Kraft dieser Eigenschaft, die Nachfrage und damit die Verkehrsentfaltung denkbar stärkstens anzureizen, muß die Tarifpreisform bei gleicher Preishöhe und bei gleichen sonstigen Preisbedingungsgrundlagen gegenüber allen anderen Preisformen zu optimaler Benutzung, höchstmöglicher Verkehrssteigerung führen und damit — da mit Steigerung des Verkehrs die Selbstkosten pro Einheit sinken —, auch geringste Selbstkosten zur Folge haben und demzufolge weitestgehende Senkung des Tarifpreissystems ermöglichen.

Für Verhältnis und Zusammenhang zwischen den drei Einflußmomenten Tarif, Verkehrsmenge und Selbstkosten bestehen keine mathematisch festen, sondern nur wirtschaftlich in Umrissen erkennbare Beziehungen, so daß die Tarifökonomie von Fall zu Fall ohne feste Regel aus den drei in wechselnden Wirkungen zueinander stehenden Faktoren das wirtschaftlich jeweils Gewinnbringendste herauszufinden suchen muß. Grundsätzlich aber bleibt es bei den gekennzeichneten großen Erkenntnissen und kann insbesondere auch nochmals die letzte Betonung des 5. Lehrsatzes wiederholt werden, daß bei gleichen Preis- und Leistungsvoraussetzungen die Tarifpreisform unter allen denkbaren Preisnormierungen immer am billigsten bemessen werden kann, in sich also optimale Preisbildung vom Gesamtstandpunkt beider betriebswirtschaftlich Beteiligter (Verfrachter und Frachtführer) gewährleistet.

2. Kapitel.

Praktische Tarifökonomie.

Der für die praktische Tarifökonomie vielfach übliche Ausdruck „Tarifpolitik“ ist unangreifbar, wenn man ihn sinngemäß gleich mit etwa „Dividendenpolitik“, „Abschreibungspolitik“, „Bilanzpolitik“ und dergleichen mehr versteht. Mit Politik im allgemein gebrauchten Sinne, d. h. mit staatlicher Wirtschafts- oder gar Außenpolitik hingegen hat die praktische Tarifökonomie begriffsmäßig nichts zu tun, so bedeutsam sie auch im einzelnen Falle von der Außen- oder Wirtschaftspolitik her beeinflußt oder gar geleitet werden kann. Denn die Tarifökonomie ist eine Technik, und zwar eine Betriebstechnik, genau so wie etwa die Brücken- oder Eisenbahnanlage und -betriebe Bau- und Betriebstechniken sind. Und so umwälzend in wirtschafts-, außenpolitischer oder militärischer Beziehung alle diese Techniken in ihren Anlagen und Betrieben sein und wirken, ja sogar gedacht sein können, so wenig sind sie deswegen grundsätzlich politisch; vielmehr sind sie urzweckmäßig fachlich, d. h. betriebswirtschaftlich; und gleich ihnen ist auch die Tarifökonomie grundsätzlich betriebswissenschaftlich und nicht politisch geartet.

Die praktische Tarifökonomie kann also grundsätzlich nur nach betriebswirtschaftlichen Momenten behandelt werden. — Wenn man sie anders, etwa irgendwie „politisch“, behandelt, kommt man zu unmöglichen Einseitigkeiten. Denn als beteiligt kann die Tarifökonomie (wie übrigens auch fast alle anderen ökonomischen Grundsparten) überall, bei Handels-, Zoll-, Hygiene-, Währungs- usw. Politik anerkannt werden. Nirgends aber ergeben sich derart essentielle und maßgebende

Verbindungen, daß aus ihnen allein heraus die Gesamtheit der Tarifökonomie gegliedert und gewürdigt werden könnte¹. Der Zweck der Tarifökonomie ist und bleibt betriebswirtschaftlicher Natur, und damit entscheidet sich auch ihr Wesen.

Eine andere Frage ist freilich, ob diese grundsätzlich betriebswissenschaftliche Behandlung nicht durch Berücksichtigung der eigentlich politischen und vor allem der volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte sachlich stark beeinflußt, ja sogar stellenweise vielleicht ausschlaggebend geleitet werden muß. Hier wird als bedeutsamst das Ergebnis des theoretischen Kapitels zu beachten sein, daß der Tarif unter den verschiedenen Preisformen besonders stark nach der Nachfrageseite orientiert ist (oben S. 28) und die Gesichtspunkte der Nachfrageseite nicht diejenigen der eigenen Betriebswirtschaft sind, sondern umgekehrt gerade diejenigen aller anderen deutschen Wirtschaften und Betriebe, mit anderen Worten diejenigen der ganzen übrigen Volkswirtschaft im Gegensatz zu denen der eigenen Wirtschaft begreifen. Wenn in unvermeidlicher Folgegabe an diese Tatsache die im 1. Kapitel so streng durchgeführte Beiseitelassung des volkswirtschaftlichen Elementes demnächst im 2. Kapitel scheinbar nicht mit der gleichen Schärfe durchgeführt wird, so ist diese Verschiedenheit der Behandlung doch nur scheinbar; denn auch in den uns nunmehr beschäftigenden praktischen Erwägungen des 2. Kapitels erfolgt die Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Momentes nicht um der Volkswirtschaft als solcher willen, nicht also „aus eigenem Recht“, sondern stets lediglich unter dem betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkt der Pflege der Nachfrage, kaufmännisch gesprochen der „Behandlung der Kundschaft“. — Der damit gemachte Unterschied wird freilich in der Auswirkung von keiner großen Bedeutung sein. Denn die in der nationalökonomischen und in der aktuell-politischen Literatur der letzten Jahre² oft genug betonte Wahrheit, daß die Eisenbahnunternehmungen schon aus reinst privaten Nützlichkeits-erwägungen zu einer Geschäfts- und insbesondere Tarifpolitik gezwungen sind, die mit der Förderung der Volkswirtschaft ihres Heimatlandes sich deckt, ist für den Betriebswirtschaftler nicht

¹ Dieser Erkenntnis verschließt sich auch weder Seidler & Freud, „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik“, Leipzig 1904, noch etwa Gabriel, „Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik“, Wien 1934.

² Vgl. u. a. Spiess, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1929, S.1309 ff.; Saitzew, „Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen“. Verlag Librairie-Édition S. A., Bern 1932. — Schroiff, „Die Eisenbahntheorien in Deutschland, England und Amerika“. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1938.

weniger zutreffend und verbindlich als für den Volkswirtschaftler. Aus betriebswirtschaftlichen Nützlichkeitsabwägungen muß der Bahnunternehmer sich in seiner Tarifökonomie volkswirtschaftlich orientieren. Dasselbe Vorgehen im einzelnen Falle mag die volkswirtschaftliche Betrachtung objektiv-sachlich, die betriebswirtschaftliche Betrachtung subjektiv-motivisch begründen. Entscheidende Tatsache aber ist, daß beide Betrachtungen praktisch auf dasselbe Vorgehen herauskommen, und daß — um wieder auf den hier eigentlichen betriebswissenschaftlichen Boden zurückzutreten — eben auch die praktische Betriebswissenschaft des Eisenbahntarifes zur Richtschnur sich die Wahrung des volkswirtschaftlichen Zieles nehmen muß.

I. Allgemeine Maßnahmen der Tarifschöpfung.

Schon im theoretischen Teil¹ wurde erkannt, daß auch ein Eisenbahntarifunternehmen unter der Preisformel des Angebotspreisgesichtspunktes: Selbstkosten plus Gewinnzuschlag — arbeitet mit der Einschränkung, daß nicht die (unfeststellbaren) Selbstkosten für das einzelne Tarifgeschäft, sondern die Selbstkosten des ganzen Betriebes in ihrem zusammengefaßten Betrage — zuzüglich oder auch nicht zuzüglich eines Gewinnzuschlags — als der Ergebnisbetrag ins Auge gefaßt werden, den die gesamten Tarifpreiseinnahmen mindestens erreichen müssen.

Daß mit dieser gegenüber den anderen Preistypen eingeschränkten Tarifpreisbildungsformel unter Umständen noch eine praktisch brauchbare Grundlage für die Konstruktion des Tarifpreises gegeben sein kann, hat das im theoretischen Teil (S. 12 im Anschluß an den 2. Lehrsatz) schon gegebene Beispiel eines reinen Spezialbeförderungs-Bahnunternehmens erwiesen, bei dem ein einziger Frachtpreis derart überragende Bedeutung gegenüber den anderen Tarifbildungen besitzt, daß aus den Tarifeinnahmen dieses einen Tarifsatzes allein die gesamte Selbstkostenbelastung der ganzen Bahn gedeckt werden muß. Immerhin ist dieser Fall, wenn auch — wie an der angeführten Stelle schon betont — nicht praktisch bedeutungslos, so doch ein Ausnahmefall, und es handelt sich jetzt hier darum, zu prüfen, ob und bis zu welchem Grade die an der oben angeführten Stelle für alle anderen Fälle noch verbliebene Lücke in der theoretischen Erkennungsfähigkeit des wirtschaftsgesetzlich forderbaren Tarifpreises etwa mit praktischen Erkenntnismitteln ausgefüllt werden kann.

¹ Vgl. insbesondere 2. Lehrsatz.

Bei der Kunst, den betriebswissenschaftlich richtigsten, d. h. möglichst großen Ertrag bringenden Preis für die Tarifgebarung des Bahnunternehmens auszumitteln, handelt es sich um eine Gabe volkswirtschaftlicher Urteilsfähigkeit. Denn schon oben im theoretischen Teile wurde dargetan, daß das günstigste Ergebnis der Tarifbildung abhängt von möglicher Verkehrssteigerung und dadurch möglicher Selbstkostenminderung, daß aber ein konstantes Verhältnis weder zwischen Verkehrssteigerung und Kostensenkung, noch zwischen Verkehrsmenge und Tarif, noch gar zwischen Kostensenkung und Tarif besteht (Lehrsatz 5, 6, 7 und 8). Eine mathematische Feststellung, wie das günstigste Tarifergebnis aus Verkehrsmenge und Selbstkostenniedrigkeit sich beziffert, kann hiernach nicht getroffen, sondern nur mit wirtschaftlichem Urteilsvermögen von Fall zu Fall das richtigstmögliche gefunden werden. So fest es steht, daß jede Tarifiermäßigung an sich eine anregende Wirkung auf den Versand der Güter ausübt (Lehrsatz 12), auf Grund des billigeren Tarifs also größere Mengen zum Versandangebot grundsätzlich kommen sollten, so wenig steht fest, ob im einzelnen Falle aus diesen allgemeinen Volkswirtschaftsvoraussetzungen heraus ein solcher Mehrverkehr sich tatsächlich entwickeln wird und überhaupt sich entwickeln kann. Auch die stärkste Tarifiermäßigung kann unter Umständen einfach mangels Vorhandensein der erforderlichen weiteren Mengen verkehrs- und einnahmesteigernd zugunsten der Eisenbahn nicht wirken¹. Damit aber nicht genug, wurde im theoretischen Teil² auch schon dargetan, daß, selbst wenn der verkehrssteigernden Wirkung von Tarifiermäßigungen auch keine volkswirtschaftlichen Hinderungsgründe entgegenstehen und die Tarifiermäßigung sich tatsächlich verkehrssteigernd auswirkt, doch durchaus noch nicht erwiesen ist, daß auch die Nettoeinnahmen der Eisenbahn hierdurch eine Steigerung erfahren. Bevor eine Tarifmaßnahme durchgeführt wird, wird daher der volkswirtschaftlichen Beurteilung unterliegen müssen die Frage, ob eine Veränderung der bisher auf den Tarif abgefertigten Verkehrsmengen — bei Tarifiermäßigungen im Sinne der Verkehrssteigerung, bei Tarifierhöhungen im Sinne der Verkehrsminderung — zu erhoffen bzw. zu befürchten ist und wie hoch diese Änderungen wahrscheinlich der Menge nach sich belaufen werden; dieser rein volkswirtschaftlichen Beurteilung wird weiter die finanz- bzw. betriebstechnische Beurteilung zur Seite treten müssen, wie weit hieraus eine Steigerung oder Senkung der

¹ Vgl. auch schon oben S. 20.

² S. 23 ff., insbesondere das dort gegebene Beispiel.

Selbstkosten¹ sich ergeben wird. Auf Grund dieser teils volkswirtschaftlichen, teils eisenbahnfachlichen und kaufmännischen — und damit betriebswirtschaftlichen — Erwägungen wird dann im praktischen Einzelfalle die tarifökonomische Entscheidung zu treffen sein.

Die nunmehr ein volles Jahrhundert alte Übung des Eisenbahntarifwesens gibt dabei dem praktischen Tarifökonom eine Reihe von Erfahrungssätzen an die Hand, die, soweit nicht ganz außergewöhnliche und jedes erfahrungsmäßige Maß überschreitende Maßnahmen in Frage kommen, sich fast in allen Fällen bewahrheiten werden und daher zu ziemlich ausnahmsloser Befolgung in der Praxis empfohlen werden können. Zunächst bieten sich in diesem Sinne eine Reihe Erfahrungslehren für die Fälle allgemeiner Tarifänderungen dar.

A. Tarifänderungen.

Besondere Vorsicht ist geboten zunächst gegenüber einer bei den praktischen Tarifpolitikern häufig gehegten Meinung, daß bei sinkender Konjunktur die Wirtschaftsbewegung aufgehalten oder gar zur Umkehr gebracht werden könnte durch eine Eisenbahntarifermäßigung. So schön es wäre, wenn man durch Absenkung des Tarifs den stockenden Puls der Wirtschaft wieder auf seine alte Schlagzahl zurückbringen könnte, so gilt doch nach aller praktischen Erfahrung die praktische Lehre (1),

daß bei sinkender Konjunktur tarifarische Auffangmaßnahmen meist wirkungslos verpuffen und den Verfall der Konjunktur durch die von ihnen ausgehende finanzielle Schwächung des Eisenbahnwesens selbst meist nur mehr beschleunigen, als etwa Mehrverkehr ihrerseits bringen².

¹ Auf den ersten Blick erscheint es widerspruchsvoll, daß hier eine Ermittelbarkeit der Selbstkosten angenommen ist, während im theoretischen Teil die Auffassung vertreten wurde, die Selbstkosten seien für das einzelne Tarifgeschäft nicht zu ermitteln. Indessen handelt es sich hier zunächst nur um die Tarifpolitik im ganzen, d. h. — tariftechnisch gesprochen — nur um lineare Tarifierhöhungen und -ermäßigungen, und damit also nur um Fragen der Gesamtbetriebseinnahmen und -ausgaben, für welche die mindestens annähernde Schätzbarkeit auch früher schon stets bejaht war, und im übrigen wird weiter unten (vgl. v. a. S. 70) noch im einzelnen dargetan werden, in welchem Sinne und Umfange Selbstkostenerkenntnisvermögen praktisch überhaupt und für den einzelnen Fall besonders sich ergeben kann.

² Vgl. hierzu Rieger, „Konjunkturpolitik der Eisenbahnen“, Tübinger wirtschaftswissenschaftliche Abhandlungen, 4. Folge, Heft 10, W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart-Berlin 1937, nebst der Besprechung in „Reichsbahn“, Heft 46, vom 17. November 1937, S. 1030.

Den Grund für diesen Erfahrungssatz bildet die Tatsache, daß die Eisenbahnfrachten eben nur einen ganz kleinen Teil der gesamten Erzeugungs- und Wirtschaftslasten ausmachen, und durch ihre Veränderung um wenige Prozente daher das Ganze der gesamten Wirtschaftslage nicht ernstlich verbessert und verschlechtert werden kann. Die Wirkung von Tarifänderungen ist, wenn man das Ganze der Wirtschaftsbewegung und nicht etwa nur das eine oder andere besonders frachtempfindliche Gut betrachtet, viel weniger auf materiellem als auf psychologischem Gebiet zu suchen. Mit Rücksicht hierauf sei als weitere praktische Lehre (2) verzeichnet, daß

es sich nicht empfiehlt, in Zeiten sinkender Konjunktur Tarifierhöhungen herauszubringen in der naheliegenden Absicht, angesichts der allgemein sinkenden Verkehrsmengen die eigenen Eisenbahnfinanzen durch gesteigerte Einnahme auf die verbleibende einzelne Verkehrs- und Tarifeinheit vor Schädigungen zu bewahren.

Tarifierhöhungen bei sinkender Wirtschaftsbewegung können dank ihrer von der Massenpsychologie als symptomatisch angesehenen Bedeutung viel stärkere Einschränkungen des Verkehrs zur Folge haben, als es nach dem zahlenmäßigen Betrage der Erhöhung an sich begründet ist, und sie können damit dem eigenen Unternehmen mehr Schaden als Nutzen bringen. Dagegen — praktische Lehre (3) —

gefährden bei steigender Konjunktur Tarifierhöhungen den Wiederanstieg der Konjunktur nicht.

In solchen Zeiten kann die Geringfügigkeit einer Tarifmehrlast gegenüber dem Gesamten des Wirtschaftsgefüges leicht hingenommen werden. Eine psychologische Bremswirkung ist in gehobenen Zeiten des Unternehmergeistes häufig auch nicht nur unbedenklich, sondern sogar angebracht; und dem Eisenbahnunternehmen kann, wenn es sich um eine früher oder später ohnedies unvermeidliche Maßnahme handelt, mit der Anhebung des Tarifes in solchem Zeitpunkt häufig eine dauernde Stabilität gesichert werden, die ihm in jeder anderen Zeit schwerlich ohne fühlbare Belastung der Wirtschaft zuzuführen wäre.

In Verfolgung aller im Vorstehenden entwickelten Gedankengänge ist schließlich — als praktische Lehre (4) —

ein erhebliches Fragezeichen zu machen hinter die Behauptung vieler Volkswirtschaftler, bei steigender Konjunktur wirke

eine Eisenbahntarifermäßigung derart anregend, daß dadurch nicht nur der Gemeinwirtschaft, sondern auch der Finanzwirtschaft des Eisenbahnunternehmers mehr Nutzen als Einbuße durch die pro Einheit verringerte Einnahme erwachse.

Gerade in Zeiten beginnenden Wirtschaftsaufstiegs ist die psychologische Verfassung schon im allgemeinen stets derart, daß es einer besonderen Anfeuerung des kaufmännischen Unternehmergeistes nicht noch bedarf. Man kann in diesen Zeiten die Wirtschaft mindestens sich selbst überlassen, wenn nicht gar eine ausdrückliche Mahnung zur Vorsicht und Behutsamkeit von vornherein gegenüber allzu großem Optimismus angebracht ist. Außerdem kann die Behauptung von der besonders anregenden Wirkung der Tarifermäßigungen bei ansteigender Konjunktur zu ihrem Beleg nur auf die an sich selbstverständliche Erfahrungstatsache Bezug nehmen, daß bei steigender Konjunktur die Verkehrsmengen überhaupt wachsen. Das tun sie aber sowohl mit, wie ohne Tarifermäßigung. Der Nachweis, daß die Einnahmezahlen von durch die Tarifermäßigung erfaßten Gütern gegenüber den anderen Verkehrssteigerungszahlen besonders stark, geschweige denn in einem mit dem Maß der Tarifermäßigung in irgendwelche Beziehung setzbaren, geschweige denn in einem dem Wachstum der Selbstkosten überlegenen Maße gewachsen wären, ist noch für keinen Fall niemandem und nirgends einwandfrei gelungen, übrigens auch noch gar nicht ernstlich unternommen worden¹. Tarifermäßigungen in solcher Zielsetzung sind also bis zum Beweis des Gegenteils noch als verfehltete Experimente² zu erachten.

B. Tarif-Neueinführung.

Es mag befremden, daß sämtliche bisher gegebenen grundsätzlichen praktischen Lehren lediglich den Fall von Tarifänderungen betreffen, mit anderen Worten von der Annahme des bereits bestehenden

¹ Es ist übrigens bemerkenswert, wie außerordentlich spärlich bisher exakte Untersuchungen über einzelne praktische Fälle stattgehabter Tarifänderungen überhaupt unternommen sind. Mag auch in gewissen Fällen und zu gewissen Zeiten die Eisenbahnverwaltung selbst hierbei sich Zurückhaltung auferlegen müssen, so trifft dies allgemein doch durchaus nicht zu, und hier handelt es sich wirklich um ein Gebiet, wo noch wissenschaftliches Neuland zu bearbeiten ist. (Vgl. etwa den Versuch Spiess, Verkehrstechnische Woche XXVII. Jahrgang, Heft 46 vom 15. November 1933 und Heft 47 vom 2. November 1933.)

² D. h. immer nur vom privatwirtschaftlichen Standpunkt aus. Volkswirtschaftlich kann die Sache ganz anders liegen.

Bahnunternehmens und Tarifs ausgehen, den Fall der ersten Betriebsaufnahme bei einem neuen Eisenbahnunternehmen aber scheinbar nicht berücksichtigen. Für die moderne praktische Tarifökonomie ist indessen der Fall der Tarifänderung sozusagen der einzige, der noch wirkliche Bedeutung hat. Dies wurde als allgemein gültige Feststellung schon im theoretischen Teile (S. 27) betont. Immerhin soll der Vollständigkeit halber hier auch noch die Tarifökonomie gewürdigt werden, die für ein vollkommen neues Eisenbahntarifunternehmen praktisch und richtig erscheint.

Wenn ein Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zum ersten Male aufnimmt, so fehlen zunächst noch alle Kenntnisse bezüglich der demnächst anfallenden Verkehrsmengen sowohl wie auch der damit entstehenden Selbstkosten. Selbst wenn — was zweifelhaft! — es möglich sein sollte, die technischen Berechnungsgrundlagen für die Selbstkosten des künftigen Unternehmens bis auf den letzten Rest genau zu ermitteln, so bleibt offen doch immer noch die Frage, wie stark der Verkehr auf dem neu betriebenen Bahnunternehmen sich entwickeln wird, und davon hängt dann wieder (gemäß den theoretischen Erkenntnissen in Lehrsatz 4 und Lehrsatz 5) die Höhe der Selbstkosten pro gefahrener Einheit und damit auch pro berechenbarer Tarifeinheit ab. Bei der seinerzeitigen Inbetriebnahme neuer Bahnen hat in der Tat für die Vorschätzung der demnächsten Verkehrsentwicklung jedweder Anhaltspunkt aus dem Eisenbahnbetriebe selbst gefehlt.

Will ungeachtet dieser zwingenden Umstände auch in solchem Falle man aber doch auf die Verwendung gewisser in Erfahrungstatsachen belegten Verkehrs- und Selbstkostenannahmen für die Tarifbildung nicht verzichten, so bleiben als Anhaltspunkte hierfür nur Größen, die von anderswoher als aus dem eigenen Betriebe, und zwar im wesentlichen aus dem Material entnommen werden, das bei dem Verkehrsunternehmen erwachsen ist, das bisher die künftig von dem neuen Eisenbahnunternehmen betriebene Beförderungsaufgabe löste. Wenn dieses frühere Verkehrsunternehmen nun verhältnismäßig primitiver Natur war, vielleicht nur aus einem oder mehreren Fuhrwerksbetrieben im Überland-Rollgeschäft bestand, so wird statistisches Material über Verkehrsmengen oder Selbstkosten im einzelnen dort kaum vorhanden und, wenn vorhanden, vielfach nicht zu erlangen sein. Bekannt oder zuverlässig feststellbar ist alle Male nur eines, nämlich der Preis, zu dem bisher ortsüblicherweise in den Verkehrsbeziehungen des künftigen Eisenbahnunternehmens gefahren worden ist. Dieser Preis hat für das Eisenbahnunternehmen insofern Bedeutung, als die Eisenbahn, sofern sie den Betrag ihres Tarifpreises auf gleicher Höhe mit diesem bisherigen

Preise hält, auf mindestens die gleichen Verkehrsmengen wie die bisherigen Transportunternehmen wird rechnen können. Denn die bisherigen Unternehmer fuhren, ohne bei der Beförderung die Vorteile der Tarifpreisform zu bieten; gemäß dem Lehrsatz 3 aber gewährt die Eisenbahntarifpreisform dem Publikum Optimalanreiz und dem Bahnunternehmen Optimalabsatz, und das Bahnunternehmen wird daher bei gleichem Preise auf optimalen und damit also besseren, mindestens gleich hohen Absatz rechnen können wie die bisherigen Fuhrunternehmer¹. Sind aber die Verkehrsmengen mindestens gleich, so werden auch die Selbstkosten des Eisenbahnunternehmens auf die Einheit grundsätzlich nicht höher, sondern niedriger zu veranschlagen sein als diejenigen der früheren Unternehmer. Denn wäre es anders, wären die Selbstkosten der Eisenbahn auf die Einheit berechnet höher als diejenigen der früheren Unternehmer, so wäre das ganze Unternehmen der Anlage eines Eisenbahnunternehmens in dieser Verkehrsverbindung in der Wurzel schon falsch und sinnlos gewesen. — Kann aber hiernach mit mindestens der gleichen Verkehrsmenge und höchstens den gleichen Selbstkosten auf die Einheit für Eisenbahn und frühere Transportunternehmung gerechnet werden, so muß in der Preishaltung des älteren, ohne Tarife arbeitenden Betriebs eine Preishöhe gegeben sein, zu der auch das neue Bahntarifunternehmen ertragbringend arbeiten kann. —

Im übrigen wird aus den Preisverhältnissen des früheren Transportbetriebes mehr als jene obere Tarifgrenze exakt nicht zu gewinnen sein. Vielmehr ist allgemein nach der Entstehung aller Eisenbahnen sehr schnell eine zum Voreisenbahn-(Landstraßen-)Verkehr derart unvergleichbare Entwicklung eingetreten, daß das Verkehrsvolumen sich baldigst vervielfacht, verhundert- ja vertausendfacht hat. In Folgegabe hieran ist dann auch der Tarifpreis auf einen geringen Bruchteil des früheren Einzelbeförderungspreises herabgesetzt worden². Genau das Gleiche, ja noch stärkere Steigerungen gegenüber dem bisherigen entsprechenden Verbräuche (an Feuerungs-, Beleuchtungsstoff und ähn-

¹ Vgl. oben S. 16.

² Die volkswirtschaftliche Rückwirkung auf das früher dagewesene Einzelpreisverkehrsmittel interessiert in dieser betriebswirtschaftlichen Untersuchung grundsätzlich nicht. Es sei nur als Anhalt des Ausmaßes der Verkehrssteigerung (im Gegensatz zur wettbewerbsmäßigen Verkehrsverlagerung) darauf hingewiesen, daß meist auch die alten Verkehrsmittel weiterhin Beschäftigung fanden, die Wirkung des Neueintritts des Tarifunternehmens also mehr in Verkehrsweckung als in Verkehrsansichziehung bestand. Bei der Weiterbeschäftigung der Einzelpreisfuhrgeschäfte ist freilich zuzugeben, daß diese weitere Beschäftigung vielfach einen anderen Charakter angenommen (statt Urverkehr nur noch verstärkter An- und Abfuhrverkehr) und damit auch betriebswirtschaftlich sich verändert hat.

liches mehr) ergeben die Beobachtungen der anderen großen Tarifunternehmungen, wie vor allem der Gas- und Elektrizitätswerke — wenn einmal ausnahmsweise auf diese abgehoben werden darf —. Sie alle haben weit mehr neuen Bedarf geweckt, als nur alten an sich gezogen. So ist denn, zunächst bei diesen letzteren andersartigen Tarifunternehmungen¹, dann aber auch bei den Eisenbahnneubauten, deren Ertragsberechnungen anfangs immer noch auf den althergebrachten Verkehrsstamm sich stützten², eine ganz selbständige, rein allgmeinwirtschaftliche Vorbeurteilung der demnächstigen Umsatzmengen (z. B. nach Einwohnerzahlen, Gewerbebetrieben u. dgl.) Übung geworden, und man ist dabei zu so hohen Schätzungen des demnächstigen Verkehrsaufkommens gelangt, daß die hiernach für die voraussichtliche Benutzungsintensität und damit für die Tarifbemessung in Betracht kommenden Zahlen so völlig andere Grundlagen als der bisher vortarifliche Betrieb ergaben, daß jeder Rückgriff auf derart gemäß Lehrsatz 5 Gefundenes (wie er soeben noch als scholastisch etwa denkbare Möglichkeit behandelt wurde) praktisch als wertlos erkannt worden und diese Betrachtungsweise aus dem Beginn der Eisenbahnära daher völlig außer Übung gekommen ist. Bei demnächstiger Tarif e i n f ü h r u n g kann die von dem früher tätig gewesenen Transportbetriebe angeforderte Preishöhe auf die Entschließung des neuen Eisenbahnunternehmens nur noch dieselbe Bedeutung haben, wie sie die bislang bestehende Tarifhöhe bei einem schon bestehenden Eisenbahnunternehmen für etwaige Entschlüsse bei Tarif ä n d e r u n g e n hat: An Stelle des heute gültigen und abänderbaren Tarifs tritt der bisherige private Unternehmerpreissatz. Im übrigen aber ordnet der Fall sich unterschiedslos der praktischen Tarifökonomie bei einem schon bestehenden und bislang schon Tarifpreise erhebenden Bahnunternehmen ein, und für diesen Fall sind die sich empfehlenden vier praktischen Lehren schon oben unter A gegeben worden.

Aus allem Gesagten ergibt sich eine (5.) praktische Lehre, nämlich:

Ein neu in Betrieb tretendes Eisenbahntarifunternehmen findet in den Preisen des älteren, bisher die gleiche Verkehrsbeziehung ohne Tarif bearbeitenden Betriebs eine Höchstgrenze, über die die Bahn ihren Tarif

¹ D. h. bei Elektrizitäts-, Gaswerken, Telephon-, Kabelgesellschaften u. dgl. m.

² Vgl. z. B. Rank, „Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung“, Wien 1895, S. 270 ff.

keinesfalls zu steigern braucht, um ihr Wirtschaftsziel ertragbringender Arbeit zu erreichen. Im übrigen finden die praktischen Lehren für den Fall von Eisenbahntarifänderungen (Lehre 1—4) im Falle der Neueinrichtung eines Eisenbahntarifbetriebes mit der Maßgabe Anwendung, daß als bisheriger Tarifstand im Sinne dieser Lehren die Preishaltung des bisherigen Verkehrsbetriebes zu betrachten und zu bewerten ist.

II. Einzelne Maßnahmen der Tarifschöpfung.

Die Lehren der praktischen Tarifökonomie beschränken sich nicht nur auf die Fälle allgemeiner Tarifänderungen, sondern sie befassen sich auch mit den einzelnen, sachlich begrenzteren Tarifbestimmungen und -maßnahmen. Denn der 5. Lehrsatz: Der Tarif schafft dichtesten Verkehr und damit niedrigste Selbstkosten und damit beste Voraussetzung, den Tarifpreis niedrigstmöglich zu normieren — gilt zwar sachlich für die Gesamtheit des Tarifwesens in gleicher Weise. In seiner zahlen- und verhältnismäßigen Auswirkung aber besitzt er bei den verschiedenen Beförderungselementen, sowohl was Güter, wie was Entfernungen, wie was Ladungs- und alle sonstigen einzelnen Tarifvorschriften betrifft, eine ganz verschiedene Bedeutung. Es gilt daher, einen Überblick über die ganze grundsätzliche Vorgehensweise, Einzelbehandlung und Wirkung der Tarifökonomie zu gewinnen.

Hierbei muß aber der weiteren Untersuchung zunächst eine besondere Einschränkung vorausgeschickt werden: Minimalsendungen (im kaufmännischen Sinne) werden im folgenden nicht behandelt! — Der Eisenbahngütertarif zerfällt bekanntlich in Stückgut- und Wagenladungstarif. Für das charakteristische Wesen des Eisenbahngütertarifs als solchen aber kommt allein der Wagenladungstarif in Frage. Für den Stückguttarif gilt dasselbe, was betriebswirtschaftlich für das Detailgeschäft ganz allgemein gilt: Der Detailkaufmann arbeitet ausschließlich auf Gewinnerzielung vom Tag zum Tag, von einem Umsatz zum anderen Umsatz. Das einzige, was der Detaillist in der langen Linie verfolgt, ist die Pflege seines persönlichen Kredits, seines persönlichen Leumunds als gewissenhafter und zuverlässiger Kaufmann. Eine sachliche Handelspolitik, die irgendwie auf Beeinflussung, Stabilisierung, geographische Abrundung oder dergl. seines Handelsbetriebs und des Marktes seiner Brancheartikel

gerichtet wäre, betreibt der typische Detaillist nicht¹. Seine volkswirtschaftliche Rolle geht im wesentlichen nicht über die des persönlichen Warenaustauschvermittlers hinaus; sachliche Zielsetzungen über die Erhaltung und Förderung der eigenen Existenz, d. h. des eigenen kaufmännischen Gewinns hinaus bestehen bei ihm nicht. Daraus ergibt sich aber zwangsläufig eine rein auf jeweils momentanen Gewinn abgestellte, d. h. eine schlechthin Selbstkostendeckungs-Preispolitik kürzester Rechnung.

Und ganz gleiches gilt auch für den Stückgutverkehr der großen Eisenbahnunternehmungen. Nicht immer hat diese Erkenntnis bestanden; nicht immer war die Sachlage so eindeutig, und nicht immer konnte auch mit Rücksicht auf die jahrzehntelange tatsächlich reine Monopolstellung des Eisenbahnverkehrs die Berücksichtigung der „Kundschaft“, d. h. bei der Eisenbahn: die Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Interessen, so vollständig im Stückgut zurückgestellt werden, wie dies seit der Entwicklung des anderen modernen Landverkehrsmittels, des gerade auf kleinere Mengen zugeschnittenen Kraftwagens, heute möglich ist. Heute braucht die Eisenbahn den Kleinverkehr nicht mehr restlos auf ihre Schultern zu nehmen, und heute kann sie daher, soweit sie den sich großen Gesichtspunkten entziehenden Stückgutverkehr betreibt², diese Verkehrsbetriebung auch unter den beim Detailhandel allgemein maßgebenden Gesichtspunkt der reinen Selbstkostenwahrnehmung in jedem einzelnen Falle stellen. Damit ergeben sich für den Stückguttarif aber sehr einfache und in keiner Weise eisenbahnbetriebswirtschaftlich besondere Gesichtspunkte. Der Stückgutverkehr wird — nimmt alles nur in allem! — sachgemäß ausschließlich dem Gesetz der Angebotspreisbildung: Stückgutfracht höher als Selbstkosten — unterstellt, und da die Selbstkosten, wie im theoretischen Teil erkannt, im einzelnen nicht feststellbar sind, so kommt man auf einen einzigen, verhältnismäßigen hoch liegenden Stückgutfrachttarif ab, demgegenüber — da die Selbstkosten

¹ Anders die „großen“ Detailhäuser, d. h. Warenhäuser, Einheitspreisgeschäfte, Verlags- und Versandgeschäfte. Doch sind dies hier ebensowenig interessierende Sonderformen, wie auf dem Verkehrsgebiet etwa das Stückgut-Sammelgeschäft.

² Es gibt gewisse sehr beschränkte Ausnahmen: Während fast der ganze Stückgutverkehr auf die Gesamtbevölkerung verteilter, sozusagen Gelegenheitsverkehr ist, sind Teigwaren-, Holzwaren- und einige andere kleinere Industrien auf den Stückgutverkehr auch als normalen gewerbsmäßigen Verkehr eingestellt. In diesem Falle schreibt das Nachfrageinteresse ordnungsmäßiger Behandlung der Kundschaft gegebenenfalls auch eine weiterblickende Ökonomie in der Stückguttarifgebarung vor. Doch sind dies, wie gesagt, ausnahmsweise hier im großen Zusammenhang vernachlässigbare Fälle.

nun einmal in allen Fällen die gleichen sind — irgendwelche Sonder- (z. B. Ausnahmetarif-) Bildungen nicht¹ in Frage kommen. Der Stückguttarif hat — verglichen mit der übrigen Klein-Preisbildung — keinerlei betriebswirtschaftliches Preisspezifikum; er unterfällt lediglich den allgemeinen betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Wie unter diesen Umständen die preisdarstellerische, d. h. tariftechnische Form gewählt wird, ist grundsätzlich gleichgültig. Nach allgemeinen Regeln wird vor allen Dingen den Erfordernissen der Kürze², Klarheit und Einfachheit der Berechnungsgrundlagen Rechnung zu tragen sein; aber auch dies hat der Bahntarif mit allen anderen Klein-Preisbildungen in der Betriebswirtschaft gemein, und irgendwie im besonderen braucht er daher in der hier gegebenen grundsätzlichen Darstellung der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie nicht mehr berücksichtigt zu werden.

Ganz anders der Wagenladungstarif. Er arbeitet mit einer Fülle von Eigenartigkeiten sowohl auf der Seite des preisstellenden Frachtführers, wie auch auf der Seite des nachfragenden Tarifinteressenten, und die Betrachtung des Wagenladungsgütertarifs kann daher kaum von genügend ursprünglichen, genügend allgemeingrundsätzlichen Ausgangspunkten her eingeleitet werden. Es empfiehlt sich, auch hier der Unterscheidung des 5. Lehrsatzes nach den drei Grundfaktoren: Tarif, Verkehrsmenge und Selbstkosten zu folgen.

A. Menge (Güterart) der Beförderung.

Was zunächst das Verhältnis zwischen Verkehrsmenge und Tarif betrifft, so muß hier zwar nochmals gemäß Lehrsatz 7 betont werden, daß eine gesetzmäßige Konstante zwischen Menge und Tarif nicht besteht. Die nähere Betrachtung des Verhältnisses beider Faktoren zueinander wird damit hier aber nur um so notwendiger. Denn mangels mathematischer oder sonstwie prinzipieller Grundlage bleibt, um die Stellung der in ihrer Gesamtheit den Begriff Verkehrsmenge ausmachenden Güter im Tarife und unter- und zueinander im Einzelfalle zu regeln, damit ja überhaupt nur noch die praktische Tarifökonomie.

Ohne weiteres leuchtet ein, daß die verschiedenen Güter, die für den Eisenbahnversand in Frage kommen, in sehr verschiedenem Maße die Fähigkeit besitzen, beim Versande Frachtbelastungen zu vertragen bzw. nicht zu vertragen. Wenn diese Tatsache aber — im Dienste der Er-

¹ So grundsätzlich. Einzelne Sondergesichtspunkte können andere Behandlung bedingen.

² Im heutigen DEGT macht die Frachtentafel und der Frachtsatzzeiger für Stückgut nur noch drei Seiten aus; dies vor allem dank der Zusammenfassung auf nur drei Gewichtsstufen.

zielung des betriebswirtschaftlich erstrebten höchstmöglichen Nutzens — bei der Gestaltung des Tarifs ausgewertet werden soll, so bedarf es einer ins Einzelne gehenden Erkenntnis, welche Verschiedenheiten dieses Mehr oder Weniger an tarifarischer Belastungsfähigkeit bei den einzelnen Gütern begründen und in welcher tarifarischen Einteilungsart diesen Verschiedenheiten am vorteilhaftesten für den Tarifzweck Rechnung getragen werden kann.

Durch den Versand gewinnt — gleiche Verwertungs- und Verbrauchsmöglichkeiten am Versand- und Empfangsort, und natürliches Nichtvorhandensein am Empfangsort vorausgesetzt — jedes Gut an Handelswert in dem Maße der Entfernung, um die das Gut vom Erzeugungs-, Gewinnungs- oder Fundorte weg verbracht wird. Wenn im Handelsverkehr ein Gut von A nach B versandt wird, so steigt sein Wert am Orte B gegenüber dem Orte A mindestens um den Betrag der vollen Versandkosten von A nach B (also Fracht zuzüglich Provisionen, Versicherungsspesen, sonstigen allgemeinen Risikozuschlag, Handelsgewinn u. dgl.). Wird dasselbe Gut von A nach dem weiter entfernten C versandt, so sind die Versandkosten höher und der Wert am Orte C wächst entsprechend stärker. Auch die Nachfrageintensität, der Verkehrsanreiz wird grundsätzlich in gleichem Maße steigen. — Indessen ist in der menschlichen Wirtschaft kein Gut gänzlich unersetzlich und schlechthin unverzichtbar. Deswegen kann der Kaufpreis und auch die Tariffracht keines Gutes über ein gewisses Maximum hinaus beliebig, auch bei weitester Beförderungsentfernung nicht, erhöht werden. An einer gewissen Grenze verliert jedes Gut- die Handels- und Transportierwürdigkeit¹. Das Maximum der hiernach noch aufwendbaren Fracht stellt auch das Maximum des Tarifes dar.

Dieses Maximum liegt bei den verschiedenen Gütern und bei den verschiedenen Interessenten in verschiedener Höhe. Fußend auf diesem Versandwert würde der höchste erzielbare Tarifsatz also bei jedem Gute verschieden hoch sich belaufen und auch zwecks bestmöglichen Anreizes der verschiedenen Interessenten auf die verschiedenen Entfernungen bei jedem Gute verschieden verändert werden müssen. Gegenüber dieser an sich richtigen Erkenntnis wird aber aus tarifpraktischen und tarifdarstellerischen Gründen eine Zusammenfassung der in ihrem Beförderungswerte ähnlich sich verhaltenden Güter zu nur wenigen Tarifklassen notwendig sein. Als erster grundsätzlicher Einteilungs- bzw. Zusammenfassungsgesichtspunkt wird dabei nach dem Handelswert abgestuft wer-

¹ Praktische Komplikationen, wie sie sich aus der eventuellen Bezugsmöglichkeit von verschiedenen Gewinnungsplätzen her ergeben, bleiben, als für den grundsätzlichen Gedankengang bedeutungslos, hier beiseite.

den müssen. Denn mit der Bereitwilligkeit, hohen Kaufpreis anzulegen (Handelswert), geht — wie schon gesagt — beim Transportinteressenten im allgemeinen auch eine gleiche Bereitschaft einher, hohen Transportpreis anzulegen; und umgekehrt wird niedrigem Handelswert niedriger Transportpreis und -preis entsprechen. Das praktische Gütertarifsystem, das die Güter in zunächst nach Handelswert gebildete Tarifklassen einordnet, bezeichnet man als Werttarifsystem, wohl auch als Wertstaffelung¹.

Das Werttarifsystem wird heute in allen Eisenbahntarifen der ganzen Welt angewandt. Es verwendet den Wertbegriff indessen überall nur als technischen Anhalt bei der *Tarifaufstellung*, nicht aber etwa als Berechnungsmittel bei der *Tarifanwendung*. Der Eisenbahntarif legt also nicht etwa den Handelswert der Güter unmittelbar der Tarifberechnung zugrunde (z. B. macht er nicht $\frac{1}{2}\%$ des Handelswertes zum tarifmäßigen Einheitssatz für 1 km und 1 t Beförderung), sondern der Handelswert wird nur benutzt, um die Güter entsprechend ihrem Werte in einige wenige *Tarifklassen* einzureihen, für welche das Tarifpreis-Schema entworfen ist. Es wird aber in sämtlichen Tarifen der Erde davon Abstand genommen, die Fracht in ein spitz berechnetes Proportionalverhältnis² zum Handelswert der Güter zu setzen. — Auch hält sich kein Eisenbahnsystem unbedingt an ganz ausnahmslos festgehaltene Geldbetragsgrenzen, um die Spannung von einer Tarifklasse zu der anderen auszudrücken. Man mag beispielsweise für Eisen und Stahl die Abstufung derart treffen, daß Eisen- und Stahlwaren im Werte bis 30 RM per 100 kg in einer besonders niedrigen Klasse, Eisen- und Stahlwaren im Werte von 30 bis 50 RM in der nächsthöheren Klasse, im Werte von 50 bis 2000 RM in der weiter aufsteigenden Klasse und von 2000 und mehr in der höchsten Klasse eingestuft sind. Dies hindert aber dann doch nicht, daß man für einen anderen Artikel, mag es sich dabei um andere Metalle oder auch um Textilien oder landwirtschaftliche Güter

¹ Letzterer Ausdruck ist erst neueren (Nachkriegs-) Datums. Sein Aufkommen führte zu einer Verschiebung des Begriffs Staffeltarif, indem dieser letztere damit ein Oberbegriff oberhalb Entfernungs- und Güterart-Tarifierung wurde, was er früher nicht war. Unter Staffeltarif verstand man früher nur eine Form des Entfernungsstarifs, und in diesem engeren Sinne wird der Ausdruck auch heute noch überwiegend verwendet, so daß wir heute vor einer Zwiespältigkeit der Begriffe Staffelung und Staffeltarif stehen.

² Im übrigen wäre auch eine wirklich einwandfreie und gerechte Ermittlung dieses Handelswertes ein Problem für sich. Mit der Analogie der Zollfaktor kommt man bei der viel größeren Mannigfaltigkeit der Beförderungen im Binnenverkehr, verglichen mit derjenigen im Übergrenzverkehr, nicht aus. Doch geht ein Eintreten in diese Frage über den Rahmen der Arbeit hinaus.

oder dgl. handeln, die Wertspanne, in der man diese Artikel der einen oder anderen Klasse zuweist, ganz anders begrenzt, als dies nach der obigen Einteilung für Eisen- und Stahlwaren vorgesehen war, die Zusammenfassung der niedrigstwertigen Sortengüter also über 30 RM hinaus vielleicht auch auf Güter bis zu 50 RM, ja selbst höher, ausdehnt u. dgl. m. Namentlich für landwirtschaftliche Güter einerseits und Industrieartikel andererseits wird zwischen den Klassen mehr ein sinngemäß- als ein geldwertgleicher Abstand gehalten. Ein dementgegen rechentechnisch gleichmäßig durchgeführtes Werttarifsystem hätte auch mit dem Nachteil zu kämpfen, daß die Einreihung der Güter in die Klassen des Tarifs nur einmal und endgültig (bei der Aufstellung des Tarifes) erfolgt, wohingegen der Handelswert sich ständig, manchmal auch periodisch und bei manchen Gütern sogar von Tag zu Tag ändert. Das heute allgemein praktische Werttarifsystem folgt diesen Änderungen des Handelswertes nicht, und allein schon aus diesem Grunde ist die Abstufung von einer Klasse zur anderen in den sogenannten Werttarifsystemen nur mit Vorbehalt als wirkliche Wertklassifikation zu bezeichnen.

Andererseits gibt aber gerade diese nur beschränkte Werttarifizierung infolge ihrer Flüssigkeit und gewissermaßen Willkürlichkeit die Möglichkeit, in zweiter Linie außer dem Handelswerte auch noch die zahlreichen anderen Gesichtspunkte der Tarifempfindlichkeit bei der Einreihung in die einzelnen Tarifklassen zu berücksichtigen, die neben und meist ganz unabhängig von dem Handelswerte bestehen. In diesem Sinne ist insbesondere das Veredelungswesen und die Bedeutung zu beachten, die das einzelne Gut im fortschreitenden Wirtschaftsgange vom Rohstoff bis zum Höchsterzeugnis des Verfeinerungsprozesses industriewirtschaftlich besitzt. — Wenn ein Gut nur zur Veredelung von A nach B versandt wird, so wird an diesem Platze B, da dieser nur Veredelungs-, aber kein Handelsplatz ist¹, ein Handelswert für die praktische tarifarische Belastungsfähigkeit nicht in Betracht kommen. Um in den Handelsverkehr wieder eingeführt zu werden, muß vielmehr das Gut demnächst erst wieder von B nach A zurück- oder an einen anderen Handelsplatz C weitergesandt werden, und an diesem Platze A oder dem dritten Platze C kann nun das Gut dem dort geltenden Handelswerte für verfeinerte Ware sich einpassen. Während beim Handelsversande also die Fracht in einem kaufmännisch entsprechenden Verhältnis zum Gesamtwerte der Versandware stehen darf, kann beim Veredelungsversande die Frachtbelastung vom Platze A nach dem Platze B im Verhältnis stehen nur zu dem Mehrwerte, den das Gut durch die Veredelung demnächst wieder

¹ Andernfalls läge Handels-, nicht bloßer Veredelungsverkehr vor.

am Platze A (oder an dem dritten Orte C) aufzuweisen hat, und die Veredelungsfracht von A nach B muß sich in dieses Mehrwertsverhältnis sogar noch mit der ja gleichfalls notwendigen Rückfracht von B nach A (bzw. mit der Weiterfracht von B an den dritten Ort C) teilen. Veredelungsgut ist also auf Grund seiner ganz andersartigen Stellung im Erzeugungsprozesse um ein Bedeutendes weniger tarifarisch belastbar als Handelsgut.

Dasselbe aber, was damit für die tarifarisch-praktische Unterscheidung zwischen Veredelungs- und Handelsgut dargetan ist, gilt sinngemäß gleich ganz allgemein auch für die Wertunterschiede, die sich nach den verschiedenen Stufen des Erzeugungsprozesses vom Rohstoff bis zum Höchstwertfabrikat ergeben, auf denen die Güter jeweils zum Versande gebracht werden. Rohstoffe sind nicht nur zufolge ihrer meist des Seltenheitswertes ermangelnden Natur im allgemeinen besonders billig und deswegen besonders wenig frachtlich belastbar; sondern Rohstoffe stellen auch volkswirtschaftlich einen besonders schonlich zu behandelnden Tarifgegenstand dar, weil bei der Behandlung des Rohstoffs zur Weiter- und Fertigverarbeitung (als Halbzeug oder als Fertigfabrikat oder in weiteren Zwischenstufen) allemal Substanzverluste, bei den ersten Fabrikationsstadien vom Rohstoff zum einfachsten Halbzeug oder dgl. sogar meist die allerstärksten Einbußen am Stoffe eintreten. Der Rohstoffe beziehende Fabrikant muß daher auf das nach seiner Kalkulation auskommende Fabrikat nicht nur ein Mehr an Rohstoffquote, sondern damit auch an Frachtbelastung in Ansatz bringen. Schon aus diesem Grunde kann die Rohstoff-Fracht nur äußerst vorsichtig angesetzt werden, zumal — besonders bei verwickelten Erzeugungsverfahren, die eine große Reihe fabrikatorischer Arbeitsgänge und damit häufig auch eine Mehrzahl von Rohstoff- und Halbzeugprozessen zur Voraussetzung haben —, alle diese vorweg notwendigen Frachtbelastungen summiert, den schließlichen Wert der fabrizierten Ware beschweren, und übermäßige Tarifbelastungen auch nur bei dem einen oder dem anderen dieser die Voraussetzung der Fabrikation bildenden Transporte die ganze Versandfähigkeit des Gutes und damit wieder die Tarifmengen aller in diesem Fabrikationsverfahren in Frage kommenden Hin- und Herbeförderungen beeinträchtigen oder gar in Frage stellen. Auch diesen im Verlauf des Fabrikationsprozesses schwankenden Frachtempfindlichkeiten des Gutes muß durch den Tarif nicht weniger als seinem Handelswerte Rechnung getragen werden.

Eine zahlenmäßige Formel aber, nach der die verschiedene Frachtempfindlichkeit etwa gemäß den volkswirtschaftlichen Begriffen Roh-

stoff, Veredelung, Halbzeug, Fertigfabrikat oder auch Erzeugungs- und Verbrauchsgut oder aus etwaigen noch ganz anderen Gesichtspunkten der nachfragenden Verkehrsinteressenten abgestuft werden könnte, ist nicht zu finden. Vielmehr bleibt als Abstufungsmaß für den Tarif auch hier nur Entscheidung von Fall zu Fall möglich unter Zugrundelegung des allgemeinen Wertmessers: Geld und Geldeswert. Das bildet aber keine Erschwerung, sondern nur eine Ergänzung der grundsätzlichen Werttarifizierung. Denn:

Man kann sehr wohl ein Gut, das zunächst und grundsätzlich nach seinem Handelswerte z. B. in die zweitniedrigste Klasse eingereiht ist, im Falle es „zur bergbaulichen Ausrichtung, Vorrichtung und zum Abbau der Minerallagerstätten bestimmt“ ist¹ u. dgl., um eine Klasse niedriger (Klasse G statt F) tarifieren lassen. Auch beliebig stärker — über die ganze Klassenskala hinweg herunter und herauf² — kann die tarifarische Klassifikation eines Gutes verändert und nach seiner jeweiligen volkswirtschaftlichen Rolle und nach dem mit ihr schwankenden geringeren oder größeren Nachfrageinteresse begünstigt oder belastet werden, je nachdem, wie das tarifarische Ziel: die Versandnachfrage aufs höchste zu steigern und auszunutzen, es angebracht erscheinen läßt. Auch diese betriebs- (und volks-)wirtschaftlichen Versandwert-Schattierungen können eben ausschließlich in Geldwert-Verschiedenheiten tarifarisch bemessen werden. Hochentwickelte Tariftechnik kann hierbei das an sich noch ziemlich plumpe Werttarifsystem zu außerordentlicher Verfeinerung über den Weg der Handhabung der Klassifikation hinaufentwickeln.

Dasselbe betriebswirtschaftliche Endziel, möglichst große und vielartige Eisenbahntransporte für die Verkehrsnachfrage interessant zu machen, führt, wie zur Wertstaffel, so auch zur Entfernungsstaffel: Über einen gewissen Betrag hinaus kann — wie schon³ gesagt wurde — das Gut nicht im Preis gesteigert und nicht mit Fracht belastet werden. Andernfalls weicht der Verbrauch auf Ersatzgüter aus oder er entschließt sich zum völligen Verzicht. Pfürgliche Behandlung der Nachfrage heißt daher, ganz besonders auch die Entfernung, auf die dieses Erlöschen des Transportinteresses eintritt, möglichst weit hinausrücken. Und in

¹ z. B. DEGT Teil I B, S. 206, Ausgabe vom 1. Oktober 1938.

² Nur muß dann die Redaktion der Tarifstelle entsprechend gestaltet werden.

³ Seite 42.

diesem Sinne, im Nachgeben an die Nachfrage, wird der Tarif daher derart gestaltet werden müssen, daß auf die näheren Entfernungsabschnitte (Staffeln), auf die das Gut noch höhere Belastungen verträgt, für die Einheit (d. h. bei den Netzen Festland-Europas für das Tonnenkilometer) der Frachtsatz (Frachtmultiplikator) höher angesetzt, in den weiteren Entfernungsstaffeln dafür aber mehr und mehr abgesenkt wird: Die Entfernungsstaffelung tritt damit der Wertstaffelung zur Seite. Abschließend kann über die Entfernungsstaffelung zwar erst gesprochen werden, wenn auch die Einwirkung des Selbstkostengedankens auf den Tarif und besonders auf die Entfernungsstaffel beleuchtet ist. Schon jetzt aber können im Hinblick auf beide Staffellungen als Leitsätze der praktischen Tarifökonomie vom Standpunkt der Nachfragepflege aus die folgenden vier praktischen Lehren niedergelegt werden:

Praktische Lehre (6):

Die betriebswirtschaftlich beste Tarifbauart wird für jedes Gut die Fracht möglichst so hoch normieren, daß von dem Gute die denkbar größte Menge auf die denkbar größte Entfernung zum Versand gebracht wird.

Praktische Lehre (7):

Vom Nachfragegesichtspunkte aus¹ wird ein mit der Tarifempfindlichkeit der verschiedenen Güter und mit der Transportentfernung fallendes System der Tarifsätze das Gegebene sein.

Praktische Lehre (8):

Ein Gut ist um so tarifempfindlicher, je geringer sein Handelswert sich beläuft und je näher an die ursprünglichste Rohstoffbearbeitung herangerückt sein Platz im gesamten volkswirtschaftlichen Umsatzprozeß ist; daneben kommen noch andere, aber mehr vereinzelte, weniger bedeutende und erschöpfend tatsächlich nicht aufzählbare Gründe für besondere Tarifempfindlichkeit in Betracht.

¹ Warum und wie weit vom Angebots- (Selbstkosten-) gesichtspunkte aus gleiches gilt, vgl. unten unter B und Lehre (10).

Praktische Lehre (9):

Als praktisch geeignetste Form, um die nach den vorigen Lehren wünschenswerten Unterscheidungen zu treffen, bietet sich bei allen größeren (soll heißen etwa: europäischen Landes-)Netzen, sowohl was die Arten der Güter, wie was die Entfernung der Beförderungen betrifft, das System der Staffeltarifierung dar.

B. Selbstkosten der Beförderung.

Was den Einfluß der Selbstkosten erwägungen auf den Tarif betrifft, so besteht zwar nach dem Lehrsatz 8 zwischen den Begriffen Tarif und Selbstkosten keine direkte gedankliche Beziehung. Damit ist das Problem der Rück- und Wechselwirkung der Selbstkosten auf den Tarif und umgekehrt aber praktisch doch noch keineswegs ausgeräumt, sondern es bleiben die indirekten Beziehungen, die sich aus dem Verhältnis zwischen Tarif und Verkehrsmenge und weiter dann zwischen Verkehrsmenge und Selbstkosten ergeben.

1. Selbstkosten und Entfernung.

Gemäß Lehrsatz 4 (Gesetz der Massennutzung) nehmen die Selbstkosten der einzelnen Transportleistung mit der Zunahme der Gesamtzahl der Transportleistungen ab. Im Interesse der (verhältnismäßigen) Selbstkostenminderung liegt daher eine möglichste Steigerung der Transportleistungen (Lehrsatz 5). — Soweit die Steigerung der Transportleistung durch Steigerung der Verkehrsmenge, d. h. durch vermehrten Versand der einzelnen Güter, tarifarisch-praktisch verfolgt wird, ist alles Wesentliche schon vorstehend unter A gesagt. Auch vom Selbstkostenminderungsgesichtspunkte aus bleibt den dort festgestellten Grundsätzen Weiteres hier nicht zuzufügen. Die Transportleistung kann indessen nicht nur der Gütermenge nach, sondern, wie schon wiederholt betont, auch durch Erweiterung der Transportentfernung gesteigert werden. Daß dies grundsätzlich in gleicher Weise wie bei der Verfolgung des Ziels, die Verkehrsmenge zu steigern, geschehen muß, nämlich durch Staffelung — hier Entfernungsstaffelung — des Tarifs, ist gleichfalls schon unter A ausgesprochen. Über Art und äußerstes Höchstmaß der beiden Staffellungen, sowohl der Wert-, wie auch der Entfernungsstaffel, ist indessen bisher noch nichts gesagt. Die Beantwortung dieser Fragen

hängt stärkstens von den Selbstkosten ab. Denn gemäß Lehrsatz 2¹ muß auch das Tarifunternehmen mit einem Gewinnüberschuß über den Aufwand, d. h. über die Selbstkosten arbeiten, und infolgedessen stellt die Selbstkostenlinie die untere Grenzlinie dar, unter die auch das größte Entgegenkommen an die Nachfrage den Beförderungspreis im normalen Tarife keinesfalls heruntersetzen soll. —

Nun ist zwar im theoretischen Teile schon dargetan, daß die Selbstkosten der einzelnen Beförderung, soweit diese auf Grund und veranlaßt durch tarifmäßige Preisfestsetzung erfolgt, nicht feststellbar sind. Aber auf den zahlenmäßig spitzen Betrag der Selbstkostenlast pro Tarifeinheit kommt es für das hier zur Behandlung stehende Problem der Gestaltung des Staffeltarifs im einzelnen schon deswegen nicht an, weil als die erste Unterscheidung des Tarifsystems gemäß den grundlegenden Erörterungen (unter A) die Wertstaffel erkannt worden ist und hiernach auf den absoluten (zahlenmäßig spitzen) Selbstkostenbetrag — selbst wenn man ihn kennte — der Tarifaufbau grundlegend gar nicht mehr abgestellt werden kann, zumal dieser schon zunächst auf den allgemeinwirtschaftlichen Wertbegriff abgestellt ist². Außerdem aber stehen über das Wesen der Unkosten, wenn auch nicht die Kenntnis des einzelnen Zahlenbetrags, doch eine Reihe sonstiger zuverlässiger allgemeiner Beobachtungs- und Erfahrungsgrundsätze zur Verfügung, wie ja einzelne von diesen auch schon weiter oben, insbesondere vor der Herausstellung des 4. Lehrsatzes³ dargelegt worden sind. In gleichem Sinne und unter demselben Vorbehalte hinsichtlich Vollständigkeit und Originalität der Darstellung wie dort, ist nunmehr noch hier in Vorbereitung der weiteren Betrachtung der Staffeltarifsätze festzustellen, daß die Selbstkosten nicht nur (wie früher betont) in feste und veränderliche, sondern, soweit der Eisenbahnbetrieb — und hier wieder die eigentlichen Betriebskosten — in Frage kommt, auch in stationäre und eigentliche Zugförderungselbstkosten zerfallen. Die stationären Selbstkosten sind dabei als die örtlichen meist⁴ auf Versand- und Empfangsstation entstehenden Selbstkosten der Abfertigung und Betriebsbereitstellung (Zugbildung) zu verstehen; die Zugförderungselbstkosten hingegen sind die Selbstkosten des Transportvorgangs, d. h. der Beförderung als solcher⁵. Die stationären Selbstkosten belasten, wie ohne weiteres einleuchtet, alle Transporte im wesentlichen gleichmäßig, unabhängig von der Entfernungslänge, über die die Tarif-

¹ oben Seite 12.

² vgl. unten Seite 50 ff.

³ oben Seite 18.

⁴ für Behandlung des Umladegeschäftes bei Stückgut trifft dies nicht zu.

⁵ einschl. des Lokomotivdienstes.

beförderung erfolgt. Dagegen entstehen die eigentlichen Zugförderungskosten in mit jedem Kilometer Mehrentfernung anwachsendem Maße. Während bei kurzem Transportwege die beiden Arten Selbstkosten, sowohl diejenigen traktionsmäßiger wie diejenigen stationärer Natur, voll auf die kurze kilometrische Entfernung verdient werden müssen, verteilen sich bei einer Beförderung über große Entfernungen die Lasten der (ein für alle Male sich gleichbleibenden) stationären Kosten über die große Zahl der Beförderungskilometer, und schon aus diesem Grunde¹ wird daher die selbstkostenmäßige Belastung des einzelnen Tarifkilometers beim weiten Transporte erheblich geringer als bei dem Transporte auf geringe Entfernung. Dazu kommt des ferneren aber auch noch, daß dank besserer Personal- und Materialausnutzung, freierer betrieblicher Dispositionsmöglichkeit u. dgl. mehr auch die Zugförderkosten ihrerseits noch mit dem Steigen der Transportentfernungen sinkende Kostenbeträge pro kilometrischer Einheit ergeben, so daß bei Eisenbahnbetriebsverhältnissen, wie etwa denen der Deutschen Reichsbahn, auf 1000 km mit nur rund dem halben Kostenlastenbetrag pro Einheit wie auf eine Beförderungsentfernung von 100 km² gerechnet werden kann. Unter diesen Umständen ist das Staffelfverfahren, soweit die Entfernungsrechnung im Tarife in Frage kommt, nicht nur aus den oben unter A³ entwickelten Gründen des Nachfrageanreizes, sondern auch aus Gründen der Selbstkostenwahrnehmung gerechtfertigt: Je weiter die Beförderungsentfernung, desto stärker kann und muß auch die Tariffachteinheit⁴ staffelmäßig heruntergesetzt werden.

„Heruntergesetzt werden“ setzt einen fest gegebenen Ausgangspunkt voraus. Dieser Ausgangspunkt war weiter oben (unter A) gefunden nicht auf Grund von Selbstkostengrößen oder -erwägungen, sondern gewonnen allein durch die Wertstaffelung, die Klassifikation, die jedem einzelnen Beförderungsgute seine Frachtpreisbelastung pro

¹ In manchen Tarifsystemen, z. B. in den deutschen Normaltransportgebühren, suchte man dem grundsätzlichen Unterschied zwischen stationären und Zugförderkosten durch Auftrennung der Frachtsatzbildung in eine Abfertigungsgebühr und in den Streckensatz Rechnung zu tragen. Angesichts der Unfeststellbarkeit der Höhe der Selbstkosten indessen ein niemals ernstlichen praktischen Erfolg versprechendes Bemühen. Es ist denn auch allgemein und von jeher anerkannt, daß die so getroffene tarifbautechnische Teilung mit der wirklich selbstkostenmäßigen Teilung nicht im geringsten übereinstimmt und auch nicht in Übereinstimmung gebracht werden kann. Vgl. auch oben das Folgende!

² Ende der ersten Tarifstaffel im DEGT.

³ Vgl. S. 45/46 und praktische Lehre (7).

⁴ Wenn man — wie im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif — eine Abfertigungsgebühr in festem Betrage hat: die Streckensatzeinheit.

Tarifeinheit (100 kg in Rpf.) in einer der wenigen systematisch vorgesehenen¹ Tarifklassen nach dem Wertsystem zuspricht. Dieser für jedes einzelne Transportgut im Preise einer der Klassen des Normaltarifs sich ausdrückende Tarifeinheitssatz² wird nun, um den Tarifpreis für die Beförderung über eine bestimmte Zahl von Kilometern zu gewinnen, mit der Zahl dieser Beförderungskilometer multipliziert. Das so gewonnene Multiplikationsergebnis ist der Tarifpreis für die Beförderung des betreffenden Gutes auf die betreffende Entfernung. — Dies aber nur, falls es sich um Transporte innerhalb der ersten Entfernungsstaffel³ handelt. Kommen weitere Entfernungen⁴ in Frage, so erfährt der Tarifeinheitssatz von Staffel zu Staffel⁵ eine dem Staffelschlüssel entsprechende jeweilige weitere verhältnismäßige (prozentuale) Verminderung⁶, so daß sich also bei einem Tarifsysteem mit doppelter (Wert- und Entfernungs-) Staffelung im geschilderten Sinne etwa das folgende Bild ergibt:

Schon in km 1 (d. h. auf den Transportbeginn bzw. auf die Minimalentfernung) liegt für die verschiedenen Beförderungsgüter kein einheitlicher Tarifpreis vor. Vielmehr wird hier im Transportbeginn für jedes einzelne Gut der abgestufte Tarifpreis erhoben, der der Werttarifklasse des Normaltarifs entspricht, in der dieses Gut eingereiht ist. Es kommen also in km 1 so viel verschiedene Beförderungspreise zur Erhebung, als es verschiedene Wertklassen in dem Gütertarifsysteem der betreffenden Eisenbahn gibt. Und irgendeine Rücksichtnahme auf, geschweige denn ein Entgelt für die Beförderungs- oder sonstigen Selbstkosten der Eisenbahn kommt dabei nicht in Betracht. Der Ausgangspunkt des heute allgemein praktischen Eisenbahn-Güter-Wagenladungs-Normaltarifs ist also vollkommen selbstkostenfremd. Aber die Multiplikation des so für die Kilometereinheit zunächst vorgesehenen abgestuften und verschiedenen

¹ Z. B. sieben im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.

² Vgl. Anm. 2 auf S. 50. Die allgemein-wissenschaftliche Darstellung hier verzichtet auf jede Berücksichtigung der besonderen Abfertigungsgebühr, des *diritto fisso* u. dgl. m.

³ Im DEGT. reicht die erste Entfernungsstaffel bis 100 km. Es schließen sich weitere Entfernungsstaffeln für 200, 300, 400 bis 1000 km an; ab da ist dann der Entfernungs-multiplikator für alle weiteren Entfernungen ohne fernere Kürzung gebildet.

⁴ Im DEGT. also etwa über 101, 200, 300, 400, 401, 402 usw. km.

⁵ Also z. B. nach dem DEGT. von 100 km zu 100 km.

⁶ Der DEGT. gibt von 100 zu 100 km jeweils eine Staffelermäßigung um 5 %, so daß er bei 1000 km auf einer Kürzung von 45 % ankommt. Einzelheiten der tarifarischen Staffeltechnik (System der angestoßenen und System der durchgerechneten) Sätze können in dieser grundsätzlichen Untersuchung nicht behandelt werden.

Klasseneinheitssatzes (Wertstaffeleinheit) auf die Entfernung erfolgt mit absolut ganz gleich hoher Faktorenzahl in allen Güterwertklassen: Innerhalb der Wertstaffeln nämlich werden die kilometrischen Einheitsätze einfach mit der Zahl der kilometrischen Entfernungsweite multipliziert; bei über mehrere Staffeln weg reichenden Entfernungen aber werden die kilometrischen Einheitsätze aller Güterwertklassen mit denselben, für alle Klassen einheitlich gebildeten Entfernungsstaffelzahl (d. h. der staffelmäßig prozentual ermäßigten Kilometerzahl) multipliziert.

Diese einheitlich für alle Klassen gleichmäßig geltende prozentuale Ermäßigung der tarifarischen Entfernungsstaffel aber entspricht in ihrem Ausmaße im großen und ganzen der Kostenstaffelung, d. h. dem Maße der Selbstkostendegression, wie es als auf die wachsenden Entfernungen tatsächlich sich ergebend durch die tarifgebenden Bahnen festgestellt¹ ist. — Demzufolge ist also bei solch doppeltem Staffeltarife zwar nicht der Ausgangspunkt: der Güterklassenansatz der Kilometer-einheit, wohl aber die Entfernungsstaffelbildung nach Maßgabe des Selbstkostengedankens getroffen; zwar nicht der grundlegende Frachtpreis, wohl aber die mit dem Maße der Entfernung sich ergebende Preisentwicklung ist auf Selbstkostenbasis gebildet.

Grundsätzlich ist dieses Bild des tarifarischen Aufbaues unbedingt glücklich. Bedeutet es doch für die Tarifberechnung eine Vereinigung sowohl der vom Nachfragegesichtspunkt ausgehenden Wertstaffel, wie der hauptsächlich unter dem (Angebots-)Gesichtspunkt der Selbstkostenwahrnehmung stehenden Entfernungsstaffel. Dabei ist das Primat dem Nachfrage- und damit dem Betriebs- und Volkswirtschaft gemeinsamen Gesichtspunkt zuerkannt. Die Selbstkosten sind erst an zweiter Stelle preisbildend. Um aber den betriebswirtschaftlich unbedingt wahrnehmbaren Gesichtspunkt der Selbstkosten dann wenigstens auf alle Entfernungen in gleicher Weise durchzuhalten, wird über die ganze Entfernungsrechnung und damit über das Ganze der Beförderungen weg zwar nicht mit den absoluten Selbstkostenbeträgen, statt dessen aber überall mit dem erfahrungsmäßig gefundenen Steigerungsverhältnis der Selbstkosten gearbeitet. Sind andererseits die Preisansätze für die verschiedenen Güter auf die Minimalentfernung (bzw. ohne Berücksichtigung der Entfernung) nach ausschließlich allgemeinerwirtschaftlicher Werterwägung (Wertstaffel) geordnet, so wird dies so gefundene Wertverhältnis dank der Gestaltung der Entfernungsrechnung (Entfernungsstaffel) auch für alle Beförderungsgüter und auf alle Entfernungen immer gleichmäßig erhalten. Grundsätzlich muß also

¹ Vgl. oben Seite 50.

— vorausgesetzt nur, daß der ursprüngliche Einheits-Wertansatz der Wertstaffel richtig bemessen worden ist — das Resultat für die betreffende Eisenbahn betriebswirtschaftlich stets befriedigend ausfallen, auf welche Entfernungen und für welche Güter auch immer demnächst die Verkehrsgestaltung des Unternehmens sich entwickeln mag. Denn das Wertverhältnis des Güterentgelts an sich wird auf alle Entfernungen unverändert aufrecht erhalten und dem Auf und Ab der Verkehrsgestaltung wird in allen Fällen in selbstkostenmäßiger Kurve gefolgt.

Im Auge zu behalten aber bleibt immerhin, daß das — wie gezeigt — betriebswirtschaftlich befriedigende Ergebnis der Vereinigung zwischen Entfernungsstaffel und Wertstaffel bedingt und möglich ist nur deswegen, weil nur eine einzige Entfernungsstaffel dabei vorgesehen ist, gleichgültig um welche Güter, seien es solche der höchsten oder solche der niedrigsten Wertstaffel, es sich auch handelt. Dies ist nach allem soeben Ausgeführten vom betriebswirtschaftlichen Selbstkostenstandpunkt aus auch nicht anders als logisch. Denn die Beförderungskosten sind für die verschiedenen Güter stets die gleichen, gleichgültig ob eine Tonne geringstwertiger Düngemittel oder höchstwertigen Seidengespinnstes befördert wird¹. Für die Beförderung muß also, will man betriebswirtschaftlich im gleichen bleiben, stets in allen Klassen dieselbe, und zwar die der Selbstkostensteigerung entsprechende Vervielfachung zur Berechnung kommen.

Vom volkswirtschaftlichen und damit vom Nachfragegesichtspunkt aus aber ergibt sich nicht unbedingt ein gleiches Urteil. Wie schon weiter oben ausgeführt wurde, richtet sich die Tarifempfindlichkeit der verschiedenen Güter im großen und ganzen nach dem Handelswert, und dieser verändert sich für die verschiedenen Güter bei Beförderung auf die gleichen Entfernungen durchaus nicht verhältnismäßig gleich. Hochwertige Güter, bei denen die Frachtspesen einen geringen Anteil des Gesamthandelswertes ausmachen, bleiben bei dem aus Wert- und Selbstkostenerwägungen kombinierten Normaltarif auf viel weitere Entfernungen beförderungsfähig als geringwertige Güter, bei denen sich zufolge der Beförderungsspesen der Handelswert vielleicht schon auf verhältnismäßig sehr kurze Entfernungen verdoppelt. Das erweist sich denn auch aus den statistisch ermittelten praktischen Verschiedenheiten der Beförderungswerte in den verschiedenen Wertklassen. Beispielsweise sinkt in dem deutschen Tarifsystem mit seinen 7 Wagenladungsklassen die mittlere Entfernungsweite von der obersten bis zur untersten Klasse um 50 %; d. h. wenn in der obersten Klasse die durchschnittliche Versandweite etwa 200 km ist, so

¹ Stellung gleicher Wagentypen — überhaupt *ceteris paribus* — vorausgesetzt.

ist sie in der untersten Normalklasse nur 100 km. Auf das Ganze der Verfrachtung gesehen bedeutet diese Tatsache volkswirtschaftlich eine verhältnismäßige Mehrbelastung der unteren Klassen und damit der geringerwertigen Güter, je weiter hinaus die Transporte sich erstrecken. Denn der Verschiedenheit der Entwicklung der Tarifempfindlichkeit mit wachsender Entfernung bei hochwertigen und geringwertigen Gütern trägt der Normaltarif nach seiner Art des Zusammenwirkens von Wertstaffelung und Entfernungsstaffelung keine Rechnung, und die unvermeidliche Folge hieraus ist, daß die Transportfähigkeit der niedrigeren Güter früher ihr Ende findet, als die der höherwertigen Güter. Dies kann auch betriebswirtschaftlich für die Eisenbahn von Nachteil sein, zumal hierdurch die Transportmengen vielleicht nicht den Umfang annehmen, den sie annehmen würden, wenn auch die Entfernungsstaffel in sich noch einmal unter dem Gesichtspunkt der Wertstaffelung für die verschiedenen Klassen nach deren verschiedenen Bedürfnissen schwächer bzw. stärker (bei den unteren Klassen) abgeschattiert wäre. So wie das rechnerische Zusammenwirken von Entfernungsstaffel und Wertstaffel heute praktisch bei den meisten europäischen Eisenbahnen grundsätzlich gestaltet wird, ist die Bedeutung der Wertstaffel in km 1 allein ausschlaggebend, diejenige der Entfernungsstaffel an diesem Punkte gleich null. Andererseits ist auf ganz große Entfernungen, z. B. in km 900 oder 1000, das Verhältnis zwischen beiden Staffeln grundsätzlich fast das umgekehrte: Zwar besteht der Wertstaffelungsabstand, wie er in km 1 zwischen den verschiedenen Klassen des Normaltarifs bestand, an sich auch noch nach 1000 km; andererseits aber sind die Frachtenbeträge kraft der Entfernungsstaffel um ein nur viel geringeres als das tausendfache, vielleicht nur um das reichlich fünfhundertfache¹ des ursprünglichen Betrags gewachsen, und damit ist dann für die oberen Klassen im Verhältnis zur Steigerung ihres Handelswerts noch eine Entlastung erwachsen, während für die unteren Klassen, die über ein gewisses, längst vor 1000 km erreichtes Maß hinaus ohnedies eine Tarifbelastung überhaupt nicht mehr vertragen, die auf die weiten Entfernungen verminderte Frachtbelastung einen direkten Vorteil nicht mehr bedeutet, ja sogar umgekehrt eine indirekte Benachteiligung ausmachen kann, dann nämlich, wenn die auf jene großen Entfernungen gewährten Nachlässe im Nahverkehr durch allgemeinen höheren Ansatz der Werteinheitsstaffeln wieder hereingeholt werden müssen.

Diese v. a. volkswirtschaftlich unerwünschte Wirkung des betriebswirtschaftlich-abstrakt idealen modernen Doppelstaffelungssystems ist

¹ Je nach der Stärke der im einzelnen praktischen Normaltarif gewählten Entfernungsstaffelung. (DEGT beispielsweise 45 %.)

denn auch bei den verschiedenen Eisenbahnen wohl nirgends verkannt worden. Aber umgekehrt ist man dort meist doch auch zu der Erkenntnis gekommen, daß das einzige, zur Beseitigung dieser Unerwünschtheit bestehende Mittel betriebs- und volkswirtschaftlich viel eher eine Verschlimmerung als eine Verbesserung bedeuten würde: Wenn nämlich man — statt der einen, allen Klassen gemeinsamen — mehrere verschiedene Entfernungsstaffelungen für die verschiedenen Klassen einbauen und durch stärkere Entfernungsstaffeln in den unteren Klassen die Anziehungskraft des Tarifs auf weite Entfernungen auch für niedrigwertige Güter steigern wollte¹. Derartige Lösung bedeutete Preisgabe nicht nur des System-, sondern vor allem auch des Selbstkostengedankens. Denn die Selbstkosten verlaufen, wie immer wieder bemerkt werden muß, für die Beförderung aller Güter gleichmäßig in einer Linie, und als Selbstkostenlinie ist daher begrifflich zwingend nur eine einzige Staffelung möglich. — Bei einer der beiden (Klassen- und Entfernungs-) Staffelungen aber muß der Selbstkostengedanke festgehalten werden. Das ist vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus unbedingte Notwendigkeit. In der Entfernungsstaffel kann also nur eine Staffelanordnung, und zwar diejenige der empirisch-praktisch nachgewiesenen Selbstkostendegression angesetzt werden.

Soweit aus Anreiz- oder aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen diese Entfernungsstaffelung nicht die optimalen Mengen eines Transportguts auf seine optimalen Entfernungen heranzieht, bleibt im Rahmen des Normaltarifs als besonderes Mittel nur übrig, zwar das System selbst, d. h. die Entfernungsstaffelung unverändert zu lassen, dafür aber auf der anderen Koordinate, d. h. in der Wertstaffelung, diejenigen Änderungen vorzunehmen, die den nötigen Ausgleich schaffen. Dies ist um so gegebener, als in der Wertklassifikation ohnedies jedes Gut für sich gesondert aufgeführt und damit auch zwanglos die Möglichkeit gegeben ist, seine Einstufung zu ändern. Wie — gemäß dem früher dargelegten — neben dem Handelswert auch andere Momente volkswirt-

¹ Der Tarif der Österreichischen Bundesbahnen hatte in der Tat bei acht 10-Tonnen-Wagenladungsklassen vier verschiedene Entfernungsstaffeln. Der Aufbau wirkte aber absolut willkürlich und war auch durchaus nur aus singulär-spezifischen, nicht aus systematischen, geschweige denn grundsätzlichen Erwägungen verständlich. Die Staffeln verliefen durcheinander, einmal steiler, einmal weniger steil; so daß hieraus der auch aus anderen Gesichtspunkten sich ergebende Eindruck, daß der österreichische Normaltarif sich eigentlich nur als ein umfassender Ausnahme-tarif darstellte, vollauf Rechtfertigung fand. Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif hat den Versuch, die Entfernungen verschieden in den verschiedenen Klassen zu staffeln, schon nach zwei kurzen Anläufen in den ersten beiden Jahren seines Bestehens aufgegeben.

schaftlicher Art bei der Klassifizierung berücksichtigt werden können, können auch andere, betriebs- und insbesondere tarifwirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Einstufung mitberücksichtigt werden. Das berühmteste praktische Beispiel in dieser Beziehung ist in Deutschland die — übrigens auf Höherklassifizierung hinauskommende — Tarifierung von Getreide und Mehl in derselben Klasse D¹. An sich wäre das höherwertige Mehl zweifellos weiter transportfähig als das geringerwertige (und beim Ausmahlen zu Mehl mit Qualitätsverlust belastete) Getreide. Würde man daraufhin aber Getreide in der Klassifikation gegenüber Mehl begünstigen, so erwüchse daraus ein Anreiz zur Versendung des unvermahlenden Getreides nach den wenigen Großmühlenplätzen, der zu einer siedlungspolitisch (und auch eisenbahnprivatwirtschaftlich) unerwünschten Zentralisation des Müllereigewerbes führen würde. Um demgegenüber die Transportfähigkeit beider Güter möglichst gleichmäßig zu halten, werden sie im deutschen Eisenbahn-Gütertarif in der gleichen Wertklasse festgehalten. — Andere Güter, wie z. B. Schwefelsäure, werden entgegen der üblichen Tarifklassenbewertung, die nach dem Handelswerte dieses Gutes zu einer verhältnismäßig niedrigen Tarifierung führen würde, in eine höhere Tarifklasse eingeordnet, damit die Fracht des Gutes verhältnismäßig hoch gehalten, und dem Gute (z. B. der Schwefelsäure) es damit erschwert wird, nach dem Normaltarif auf mehr als mittlere Entfernungen in Deutschland zu reisen². (Andernfalls würden z. B. die verschiedenen deutschen Schwefelsäure-Produktionsgebiete sich zu sehr überschneiden, in zu starken Wettbewerb untereinander geraten und damit den auch für die Eisenbahn über alles wichtigen Wirtschaftsfrieden gefährden.) Unterbinden also will man in Wirklichkeit nicht den Transport des Gutes als solchen (wofür allein von Rechts wegen eine hohe Wertstaffelung in Frage käme), sondern unterbinden will man nur den z u w e i t e n Transport, und für diesen Zweck müßte eigentlich die Entfernungsrechnung tarifpolitisch entsprechend gestaltet werden. Wie die Dinge aber liegen, kann auch der letztere Zweck nur durch Anhebung des Gutes in der Wertstaffelung, d. h. — wenn man so will — am falschen Tariforte erreicht werden.

Die engere betriebswirtschaftliche Selbstkostenerwägung führt also dahin, daß die Bahn für alle Arten beförderten Gutes die gleichen Selbst-

¹ Vgl. Spiess, „Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife“, Archiv für Eisenbahnwesen, 1936, S. 75. Damals war Getreide und Mehl noch in der Klasse C. Doch bedeutet dies keine sachliche Änderung.

² Neuerdings dementgegen aus besonderen Gründen erlassene Ausnahmetarife interessieren hier nicht.

kosten hereinzuholen hat und daß sie deshalb die Entfernungsstaffel für alle Güter auf alle Entfernungen gleichhalten muß. Würden die einzelnen Güter auch innerhalb der Entfernungsstaffel noch einmal nach dem Werte abgestaffelt werden, so würde sich die tarifarische Begünstigung der schon in der Wertstaffel bevorzugten Güter zufolge der wiederum auch gemäß dem Wertgedanken vielfach variierten Entfernungsstaffel in einem Maße verstärken, daß sich daraus für die wenigerbegünstigten Güter Überschwerungen ergäben, die die Einhaltung der erträglichen Tariffhöhe im Sinne der praktischen Lehre (6) in diesen Fällen gefährden und auch betriebswirtschaftlich das Bahnunternehmen mit Nackenschlägen bedrohen würden. Wie ernst diese Gefahr wäre, beweist allein schon die Tatsache, daß in Deutschland — während die Wertstaffel in der ganzen betriebs- und erst recht volkswirtschaftlichen Literatur des Eisenbahnwesens, soweit zu sehen, nirgends mehr angegriffen wird¹ — der Entfernungsstaffeltarif heute noch sehr vielfach zu Angriffen und Diskussionen Anlaß gibt: Die auf dem Rohstoff örtlich aufgebauten, ebenso wie die Müllereiindustrien² erklären vielfach den jetzigen deutschen Entfernungsstaffeltarif als das durch allgemein volkswirtschaftliche Erwägungen rechtfertigbare Maß überschreitend. Die Binnen- und auch die Hochsee- (Küsten-) Schifffahrt Deutschlands wenden sich gegen die Staffelung des Eisenbahntarifs auf die großen (mit dem nassen Wege hauptsächlich in Wettbewerb stehenden) Entfernungen mit der Behauptung, daß nur durch die in der Entfernungsstaffel begründete „Überschwerung des Nahverkehrs“ der Fernverkehr im Wettbewerb der Verkehrsmittel den Bahnen ermöglicht werde. — Bei solchen in breitesten Kreisen auch der anderen europäischen Volkswirtschaften heute vernehmbaren Angriffen schon auf den nach einheitlichem Staffilverhältnis für alle Güter abgestuften Entfernungstarif wird man die Weitertreibung des Entfernungsstaffelgedankens durch Staffelung der weiteren Entfernungen auch noch nach dem verschiedenen Werte der verschiedenen Güter — von allem anderen abgesehen — allein aus der praktisch bestehenden Sachlage heraus als undurchführbar erkennen müssen. Es gilt stehen zu bleiben bei der reinlichen Scheidung: Güterwertstaffel (Klassifikation) aus dem Gedanken des Nachfrageanreizes bzw. aus dem Gedanken der volkswirtschaftlichen Wertung heraus — dagegen Entfernungsstaffel ohne Berücksichtigung des Wertes des ein-

¹ Dies ist um so bemerkenswerter, als in der klassischen Zeit der Tarifdiskussionen das Wertsystem stets im Gegensatz zu dem sogenannten Selbstkosten- oder Wagenraumsystem behandelt wurde. Heute ist von dem letzteren so wenig mehr theoretisch und praktisch die Rede, daß es an diesem Punkte der Darstellung füglich übergangen werden konnte. (Vgl. indessen S. 58 ff.)

² Vgl. oben Gesagtes.

zelen beförderten Gutes unter ungefährer Zugrundelegung des Abstufungsverhältnisses der Beförderungsselbstkosten. Die heute praktische Tarifökonomie steht dementsprechend denn auch (soweit international zu sehen) überall einerseits unter dem sowohl durch betriebswirtschaftliche Nachfragebeachtung als damit auch durch volkswirtschaftliche Rücksichten diktierten Wertgedanken; andererseits muß sie aber auch dem ausschließlich betriebswirtschaftlichen Gedanken der Selbstkostendeckung Rechnung tragen. Die beiden Gesichtspunkte müssen nebeneinander, sie dürfen aber nicht durcheinander berücksichtigt werden.

Die praktische Lehre (10) ist:

Zwecks Gewährleistung der Selbstkostendeckung¹ ist der Bildung des Güterwagenladungstarifes in der Entfernungsrechnung der Selbstkostengesichtspunkt (als Staffeltarif im früheren engeren Wortsinne) zugrunde zu legen. Mehrere Entfernungsstufen (etwa verschiedene für die verschiedenen Güterwagenklassen) sind aber mit diesem Grundsatz nicht vereinbar.

2. Selbstkosten und Wagenbewirtschaftung.

Der Gesichtspunkt der Selbstkostenerwägungen wirkt auf den Tarif indessen nicht nur über das Moment der Entfernung und ihrer Überwindung ein, sondern auch noch andere Umstände der Beförderung müssen berücksichtigt werden, welche im Sinne der Steigerung oder Minderung der Selbstkosten je nach der verschiedenen Gestaltung und Durchführung der Transporte in Betracht kommen. Vor allem ist in diesem Sinne der Gesichtspunkt der *W a g e n a u s n u t z u n g* zu nennen. Man hat diesem Momente früher eine solche Bedeutung beigemessen, daß man glaubte, es sogar zum grundsätzlich primären Unterscheidungsmerkmal (Klassierungsmerkmal) für den ganzen Normaltarif erheben und Frachtzahlungsabstufung nicht nach Maßgabe des Gewichts des zur Beförderung aufgegebenen Gutes, sondern nach Maßgabe des Ladegewichts (Laderaums) des für die Beförderung verwendeten Eisenbahnwagens vorsehen zu können. Für den Bereich des Landverkehrs war dies jedoch eine grundsätzliche Verkennung der Verteilung des wirtschaftlichen Schweregewichts zwischen Frachtinteressenten- und Frachtführer-Leistung. Im Hochsee- und in etwas geringerem Maße im Binnenschiffsverkehr

¹ Vgl. oben praktische Lehre (7).

ist freilich die Leistung des Frachtführers: sein Schiff zur Beförderung des Gutes darzubieten — gedanklich und wirtschaftlich so überwiegend, daß dem Frachtinteressenten in der Tat zugemutet werden kann, hiernach sich seine Entgeltspflicht für die Beförderung fast ausschließlich bemessen zu lassen. Im Seeverkehr hat, unbesehen, wie groß der Wert, und vielfach unbesehen, wie groß das Gewicht des zur Beförderung aufgegebenen Gutes ist, der Frachtinteressent den Frachtraum zu bezahlen, den er in Anspruch nimmt; und zwar im vollen Werte, wie dieser Frachtraum für den Frachtführer und in der frachtinteressierten Welt sich berechnet. — Demgegenüber hat im Land- und im besonderen im Eisenbahnverkehr das, der Zahl nach, verhältnismäßig viel stärker vorhandene und von Wagen zu Wagen auch viel leichter vertretbare und viel schneller beschaffbare Beförderungsgefäß des Wagens nie die gleiche Allgemeinwertung wie das Schiffsgefäß besessen, und der Eisenbahntarif ist deswegen grundsätzlich niemals auf den Wagen abgestellt worden. Der sogenannte Wagenraumtarif ist ernstlich nie über die Theorie hinausgekommen¹. Der Wagenraumgedanke findet im Eisenbahntarif also nirgends die in der Seeschifffahrt ihm zuerkannte primäre Tarifeinteilungsbewertung; eine gewisse, verhältnismäßig allerdings nur bescheidene Berücksichtigung muß ihm aber doch zuerkannt werden. Zum Beispiel wären in dem heute bestehenden Reichsbahn-Güter-Regeltarif im Sinne der Wagenraum- und damit der durch den Wagenraum vertretenen Selbstkosten-Berücksichtigung zu nennen zwei grundsätzliche Tarifunterscheidungen: diejenige zwischen Haupt- und Nebenklassen, die abgestuft sind unter dem Gedanken der Wagenausnutzung, und diejenige zwischen offenen und gedeckten Wagen.

Der deutsche Normaltarif geht von der im großen und ganzen normalen Tragfähigkeit des derzeit noch modernen mitteleuropäischen Eisenbahnwagens von 15 t aus. Für die Güter, die in Wagenauslastungen von 15 t zur Aufgabe gebracht werden, nimmt im allgemeinen² der Tarif normale Selbstkostenbeanspruchung an, und der Tarif gewährt daher in diesem Falle, als dem eigentlich normalen, die Hauptklasse. Wird ein Eisenbahnwagen nur mit einer Ladung im Gewicht von 10 t zur Beförderung benutzt, so steht der selbstkostenrechnungsmäßig an sich Vorteil bietenden, großemäßig aber bis zur Vernachlässigbarkeit unbedeutenden

¹ Daß in Kriegs- und ähnlichen Fällen zeitweise anderes gegolten hat, ist hier ohne Bedeutung. Denn unter den Waffen schweigen die Gesetze sowohl der Volks-, wie der Betriebswirtschaft; die Wehrwirtschaft als solche aber interessiert hier nicht.

² In einzelnen Fällen, v. a. Ausnahmetarifen, und besonders solchen für Kohle gilt anderes, doch interessiert dies hier nicht grundsätzlich.

Tatsache, daß der Traktionsaufwand für 10 t geringer ist als der für 15 t, der andere schwerwiegende nachteilige Umstand gegenüber, daß der Eisenbahn Gewinn von Frachteinnahmen aus dem ungenutzt gebliebenen 5-t-Fassungsraum des gestellten 15-t-Wagens für die Dauer dieses 10-t-Transportes unmöglich ist. Aus begründetsten Selbstkostenrücksichten wird daher für 10-t-Ladungen nicht der Tarif der Hauptklasse, sondern nur eine um einen prozentualen Zuschlag¹ zur Hauptklasse erhöhte Nebenklasse gewährt. — Und das gleiche wiederholt sich dann bei eventuell noch weiteren, für noch geringere Wagenausnutzung bestehenden Nebenklassen². Diese sind mit einem um so höheren Zuschlage auf die Hauptklasse belastet, um so unzureichender die Wagenausnutzung sich für die Eisenbahn gestaltet. Der prozentuale Zuschlag muß dabei vom Selbstkostenstandpunkte aus vor allem als Ausgleich für die durch die ungenügende Auslastung der Wagen dem Bahnunternehmen verlorengegangene Einnahmechance angesehen werden.

Von grundsätzlich ähnlichen Gedanken getragen ist der Unterschied zwischen offenen und gedeckten Wagen. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, daß der gedeckte Wagen in der Anschaffung teurer als der offene Wagen ist, und auch für die Instandhaltung wird gedanklich eine höhere Jahresquote angenommen. Damit werden die Kosten für Erhaltung und Erneuerung, und damit dann die Selbstkosten überhaupt bei Beförderung in gedeckten Wagen für die Eisenbahn teurer als in offenen Wagen; und gerechtfertigt aus diesem Selbstkostengesichtspunkte sehen dann viele der modernen Eisenbahngütertarife Zuschlag bei Beförderung in gedeckten Wagen oder — was grundsätzlich dasselbe ist — Frachtpreiserleichterungen bei Verwendung offener Wagen vor³. Die tarifrische Konstruktion ist bei den verschiedenen Eisenbahnen und zu verschiedenen Zeiten verschieden gewesen; der Selbstkostengedanke, der alle hierher gehörigen Tarifbestimmungen diktiert, aber ist grundsätzlich stets derselbe. Nur ergänzend mag dabei noch erwähnt sein, daß auch das Risiko gegenüber Diebstahl, Verderb und Verlust bei gedeckten und offenen Wagen verschieden beurteilt (und meist auch gesetzlich behandelt) wird, und aus diesem Gesichtspunkt auch noch ein dem Gedanken der Assekuranzprämie paralleler Tarifunterscheidungsgesichtspunkt (der Nachfrage) zwischen offenen und gedeckten Wagen mit in Betracht

¹ Im deutschen Tarif heute meist 10 %.

² Wie etwa im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif den 5-t-Nebenklassen. Der deutsche Eisenbahn-Regeltarif, auf den hier lediglich beispielgebend abgehoben ist, kennt bei den 6 oberen der insgesamt 7 Hauptklassen Nebenklassen zu 5 t, während Nebenklassen zu 10 t bei allen Hauptklassen vorgesehen sind.

³ Je nachdem, ob der Tarif grundsätzlich von bedeckten oder offenen Wagen ausgeht.

gezogen werden kann. Immerhin tritt bei statistischer Nachprüfung des aus der Unternehmerverantwortlichkeit jährlich sich ergebenden Verlustrisikos die Bedeutung dieses letzteren Gesichtspunktes hinter den betriebs- und kapitalfinanziellen Selbstkostenerwägungen des Wagendienstes größtmäßig bis zum Verschwinden zurück.

Gesehen unter dem Selbstkostengesichtspunkte, sind, verglichen mit der Entfernungsstaffelung, alle diese anderen letztgeschilderten Punkte der Wagenraumausnutzung usw. von nur sehr untergeordneter Bedeutung; andererseits sind sie aber immerhin auch nicht von derartiger zahlenmäßiger Bedeutungslosigkeit, daß sie nicht doch auch heute noch wohl bei allen Eisenbahnunternehmungen in der einen oder anderen Form mit Recht tarifarische Berücksichtigung finden. Der Abschnitt kann daher nicht abgeschlossen werden, ohne noch die weitere praktische Lehre (11) anzufügen:

In Wahrnehmung der Selbstkostendeckung muß auch weiteren, insbesondere den Gesichtspunkten der Wagenbewirtschaftung Rechnung getragen werden, wobei die im einzelnen Falle tarifarisch sich empfehlende Form (ob beispielsweise Aufstellung von Nebenklassen oder Unterscheidung von geschlossenen und offenen Wagen oder gleichzeitige Anwendung dieser beiden und ggf. noch anderer Verfahrenswege) in der grundsätzlichen Betrachtung dahingestellt bleiben kann.

III. Ausnahmsweise Tarifschöpfung.

Da die theoretische Tarifökonomie im 1. Kapitel restlos dargestellt worden ist und mit dem unter I und II in diesem Kapitel Gesagten auch alle grundsätzlichen Gesichtspunkte der praktischen Tarifökonomie erschöpft sind, so ist über das gesamte normale Tarifwesen, technisch ausgedrückt: über den „Normaltarif“ weiteres überhaupt nicht mehr zu sagen. Eine sehr wesentliche Ergänzung der gefundenen praktischen Lehren bleibt für die tarifökonomische Wissenschaft aber nichtsdestoweniger notwendig, weil — wie wiederholt betont — die gefundenen Erkenntnisse nur ökonomisch-zweckmäßiger Natur, nicht aber mathematisch und logisch zwingend, und deswegen in ihren Ergebnissen nicht alle Möglichkeiten erschöpfend sind. Weder aus dem theoretischen Kapitel, noch aus den Punkten I und II im praktischen Kapitel ergibt sich eine zwingende Systematik, eine geschlossene Ordnung; gewonnen wurde lediglich

das Bild einer bestmöglichen Zweckmäßigekeitsregelung; und die Existenzvoraussetzungen einer solchen fallen sofort in jedem einzelnen Sonderfall weg, in dem sich ergibt, daß aus irgendwelchem Grunde die gefundene Ordnung nicht die zweckmäßigste Lösung ist, diese vielmehr in irgendeiner anderen praktischen Form sich darbietet.

Solche andersartigen Lösungen sind aber schon nach dem Aufbau der in den vorausgegangenen Abschnitten empfohlenen Systematik des Normaltarifs vielfach wahrscheinlich, ja sogar wohl praktisch unausweichlich. — Denn die im Vorstehenden geschilderte Ordnung trug zu einem guten Teile nur pauschalen Charakter; sie zog nur praktischen Durchschnitt durch die Summe der denkbaren einzelnen, jede für sich allein bestehenden Optimallösungen. Das gilt vor allem von den einzelnen vorstehend unter II gefundenen Ergebnissen, wie der Zusammenhalt der dabei gefundenen praktischen Lehren 6/8, 9/10 und 11 erweist. Nach den Lehren 6 und 8 ist *b e s o n d e r e* tarifarische Behandlung bei jedem einzelnen Gut Bedingung für die Erzielung des bestmöglichen betriebswirtschaftlichen Resultats. Nach den Lehren 9 und 10 aber werden die *s ä m t l i c h e n* für die einzelnen Güter gefundenen optimalen Individualbehandlungen, sowohl was den Güterwert, wie was die Tarifentfernung betrifft, *z u s a m m e n g e w o r f e n* in ein einziges Staffeltarifsystem von nur wenigen Wertklassen und sogar nur einer einzigen Entfernungsverhältnisskala. Die Lehren des Satzes (11) sind ausschließlich aus wirtschaftsbetrieblicher Anschauung geboren; die um die Nachfrage besorgte volkswirtschaftliche Betrachtungsweise ist dabei zunächst nicht berücksichtigt. — So weitgehend nivellierendes Verfahren muß notwendig erhebliche Opfer gegenüber der im Einzelfalle begrifflich bestmöglichen und auch finanziell einträglichsten Regelung in sich schließen, und, wo diese Opfer zu bedeutend zu werden drohen, muß Abhilfe gefunden werden. *I n n e r h a l b* des geschilderten Systems kann das an optimaler Tarifbehandlung beim einzelnen Gut und Entfernung Geopferte nicht ausgeglichen werden; denn selbst der größte bei dem einen oder anderen Gute oder für gewisse Entfernungen in Kauf genommene Nachteil wird doch alle Male noch gering geachtet werden müssen gegenüber jeder Art Preisgabe am System, insbesondere jeder Veränderung oder Verwässerung an dem grundsätzlich unersetzbaren Staffelsystem; das aber würde der Einbau eigentlich jeder größeren aus dem Grundsystem herausfallenden Variation bedeuten. Geholfen kann also werden nur durch Maßnahmen *a u ß e r h a l b* des Systems; und das sind dann alles (im weitesten Sinne des Wortes) Ausnahmetarife. Dieser schlechterdings zwingende Zusammenhang zwischen Normal- und Ausnahmetarif ist denn auch der Grund, warum auf der ganzen Welt kein Eisenbahnunternehmen

auf Tarifmaßnahmen außerhalb seines eigentlichen Normalsystems verzichten kann, und warum sogar in der höchsten Blütezeit von Völkerbund und Ententezusammengehörigkeit Bestimmungen, die — wie die Artikel 325 und 365 des Friedensvertrages von Versailles — praktisch auf Ignorierung dieser Tatsache und Abschaffung der wesentlichsten Ausnahmetarifmöglichkeiten herauskamen, praktisch einfach nicht durchführbar, insbesondere auch nicht durchführbar seitens der Diktatmächte selbst waren. —

Geht man auf die hervorstechendsten der im Sinne des Gesagten sich ergebenden Ausnahmetarifgründe und -arten ein, so ist zunächst zu betonen, daß die einzelnen Ausnahmetarife zwar gewisse Verwandtschaften und auch ein gewisses Verwandtschaftssystem nach Entstehungssinn und Notwendigkeit aufweisen, das Wesen einer praktisch geführten Ausnahmetarifpolitik im Grunde aber doch unbedingt Systemlosigkeit sein muß, zumal durch diese Tarifmaßnahmen ja gerade die sämtlichen Unzuträglichkeiten, die der Systematik anhaften, ausgeglichen werden sollen. Dennoch wird auch für die Betrachtung der Ausnahmetarife, diesen notwendigen Vorbehalt vorausgeschickt, der im Normaltarif zugrunde gelegten Einteilung des Stoffes nach den Gesichtspunkten des Wertes und der Selbstkosten, der Güter- und Entfernungsstaffelung zusamt der Wagenraumausnutzung gefolgt werden können deswegen, weil jeder Ausnahmetarif systembedingt, d. h. gegenüber dem einen oder dem anderen der grundlegenden Gesichtspunkte des Normaltarifs als Besserung gedacht und angelegt ist. Immer aber wird bei solcher Anordnung der Betrachtung im Auge behalten werden müssen, daß sie nur gewissermaßen aufsatztechnisch gegeben ist und daß der Ausnahmetarif als solcher an das System gerade eben nicht geknüpft, und es ihm daher möglich ist, in sich auch entgegen den leitenden Grundsätzen des Systems gestaltet zu sein, oder die verschiedenen, z. B. die beiden Staffelgedanken kraus durcheinander zu verwenden, dem einen hauptsächlich verfolgten Ziele durch irgendein Anhängsel irgendwo im Tarifwortlaute auch noch einen anderen Zweck anzugeheimnissen, ganz gleich, ob dies nun systematisch eigentlich rechtfertigbar ist oder nicht, u. dgl. m. — So bestechend durch diese Beweglichkeit, um nicht zu sagen: Eleganz der Ausnahmetarif aber auch ist: Er hat diesen Vorzug nur dank seines noch viel größeren Fehlers: Seiner gegen die große Ordnung gerichteten Natur. An sich bleibt der Ausnahmetarif, so segensreich und so fein seine Gestaltung im einzelnen Falle sein mag, ein notwendiges Übel, und, wo immer er entbehrlich ist oder entbehrlich wird, hat der Tarifgeber sich der Ausnahmetarifforn zu enthalten. — Dies wäre in der praktischen Lehre (12) auszusprechen:

Da kein Eisenbahngütertarifsystem in optimaler Weise den Bedürfnissen des Unternehmens entsprechen kann, sind Ausnahmetarifmaßnahmen unter Umständen unvermeidlich. Sie müssen aber als systemwidrig auf das denkbar engste Maß beschränkt werden.

A. Gegenüber Wertansätzen des Normaltarifs.

Die Korrektur der Wertstaffel, d. h. die Ausgleichung von Härten der Güterklassifikation durch Ausnahmetarife ist erforderlich zunächst in den Fällen, in denen ein Gut von größerer Verkehrsbedeutung mit seiner Transportwertigkeit derart zwischen den bestehenden Klassen des Normaltarifs liegt, daß man seine Einreihung weder in die eine, höhere Klasse, noch in die andere, nächsttiefere Klasse als wirtschaftlich befriedigend anerkennen kann. Wenn die im Normaltarifschema vorgesehenen Güterklassen nicht genügend eng aufeinander aufschließen, um für die Tarifempfindlichkeit des einen oder anderen Gutes die praktisch wirklich entsprechende Einstufung zu ermöglichen, andererseits aber für dieses Gut allein eine besondere Normaltarifklasse zu schaffen nicht angängig ist, so bleibt nur übrig, dieses Gut formell zwar (damit es nun einmal im Tarife eingereiht sei!) der höheren (und praktisch zu hohen) der beiden benachbarten Klassen einzureihen, im übrigen aber einen sogenannten „allgemeinen Ausnahmetarif“ zu erlassen, in dem nun die für das Gut wirklich betriebswirtschaftlich richtige Tarifpreisfolge, die den höchsten Transportanreiz gewährleistet, gültig für das ganze Tarifnetzgebiet vorgesehen wird¹. Auch die tariftechnische Durchführung der auf S. 46 oben (unter II A) behandelten Höher- oder Niedrigerklassifizierung eines im allgemeinen in eine bestimmte Güterklasse eingereihten Gutes kann sich aus den verschiedensten Erwägungen (vorübergehender Charakter der Detarifierung, handels-, betriebspolitische Motive u. dgl.) mehr im Wege des Ausnahmetarifs, als in der (oben geschilderten) Form formeller Herauf- oder Herabsetzung des Gutes aus einer Normalklasse in die andere empfehlen².

Weiter werden allgemeine Ausnahmetarife (allerdings in zeitlicher Beschränkung) in Ergänzung der Klassenstaffel auch für diejenigen ein-

¹ Diese Bedeutung hatte im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif z. B. der Ausnahmetarif 1 B 1 für Schnittholz bis zum 1. Januar 1934, an welchem Tage dieser Ausnahmetarif als neue Tarifklasse E in den Normaltarif übergeführt wurde.

² Vgl. im DEGT. das Beispiel des A u s n a h m e t a r i f s 4 B 1, um Kalkstein der Ziff. 9 c der Tarifstelle Kalk, und Dolomit der Ziff. 3 der Tarifstelle Dolomit aus der Klasse F in die Klasse G zu verweisen.

zelen Güter notwendig, die in dem volkswirtschaftlichen Kreislauf neu auftauchen und alsbald schon vor möglicher Einordnung in die Klassifikation Beförderung und damit einen ihrem Wesen angepaßten Tarifpreis im Normaltarif verlangen, obzwar sie zunächst vielleicht noch mehr oder weniger unbekannt sind und über ihre Transportwürdigkeit und damit ihre endgültige Tarifbewertung und Klasseneinreihung noch Unklarheit herrscht. In solchen Fällen wird vielfach, um wenigstens eine einstweilige Tarifunterlage zu schaffen, andererseits aber eine Festlegung zu vermeiden, das Gut zunächst nicht in die Normalklassifikation eingereiht, sondern nur mit einem allgemeinen Ausnahmetarif in ungefähr der Klasse bedacht, in der man seine Normalgütereinreihung künftig im ungünstigsten Falle voraussieht¹.

Allgemeine Ausnahmetarife sind schließlich auch noch nötig für diejenigen Güter, die nach ihrem Handels- und Tarifbeförderungswerte aus dem Rahmen der übrigen tarifarischen Güterklassifikation so vollkommen herausfallen, daß sie mit der ihnen angemessenen Tarifeinheit entweder bedeutend über oder erheblich unter dem Wertansatz der höchsten bzw. niedrigsten Klasse der Güterklassifikation stehen. Auch in solchen Fällen muß, wenn man nicht den Rahmen des gesamten Tarifs bzw. der gesamten Güterklassifikation auseinanderziehen und vielleicht gefährlich und unnütz aufblähen will², mit allgemeinen Ausnahmetarifen geholfen werden³.

Das Gesagte läßt sich zusammenfassen in eine praktische Lehre (13) folgenden Wortlauts:

In Ausgleichung von Härten, die die Formung des normalen Eisenbahngütertarifs als Wertstaffeltarif mit sich bringen kann, ist die Herausgabe von allgemeinen, d. h. für den ganzen geographischen Bereich des Normaltarifs gültigen Ausnahmetarifen empfehlenswert und unter Umständen unvermeid-

¹ Vgl. etwa s. Z. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif den Ausnahmetarif 12 B 13 für Zinkoxyd, unreines, zur Herstellung von Lithopone, das heute in Klasse F des Normaltarifs eingereiht ist.

² Überwert-Tarifierung kommt selbstverständlich nur für die Eisenbahntarifsysteme in Frage, die nicht ihre oberste Wertklasse schlechthin als allgemeine Wertgüterklasse ausgebaut haben — wie dies im deutschen Tarifsysteem der Fall ist —, oder die nicht bei Frachtberechnung für in der Klassifikation nicht benannte Güter das Prinzip tarifarischer Analogiebehandlung vorsehen — wie dies z. B. auf den italienischen Gütertarif zutrifft —.

³ Vgl. als Beispiel eines allgemeinen Ausnahmetarifs im Sinne des Gesagten den Ausnahmetarif 2 B 1 für Kies, Grand und Sand der Klasse G.

lich, wenn der Normaltarif mit seinen oberen und unteren äußersten Schranken, oder mit dem Maß seiner Klassenabstände besonderen Bedürfnissen eines einzelnen Beförderungsgutes nicht genügend Rechnung tragen kann, oder wenn derart Eile im Verzuge ist, daß eine alsbald erforderliche Tarifänderung nicht mit der beim Normaltarif unerläßlichen Sorgfalt bearbeitet werden kann.

B. Gegenüber den Entfernungsansätzen des Normaltarifs.

Die Korrektur der aus dem Prinzip der Selbstkostendeckung erwachsenen Tarifbestimmungen, zunächst und vor allem also die Ausgleichung der durch die Entfernungsstaffel sich ergebenden Härten ist in noch viel stärkerem Maße durch Ausnahmetarife erforderlich, als die Korrektur der Wertstaffel. Dies leuchtet ohne weiteres ein, wenn noch einmal — wie oben schon so oft — betont wird, daß für die Entfernungsstaffelung im Normaltarif nur eine einzige, für alle Güterklassen gleiche Skala zur Anwendung kommt, während bei der Klassifikation der Wertstaffelung so viel Staffelfolgen zur Verfügung stehen, als das Normaltarifsystem des in Frage kommenden Eisenbahnnetzes Güterwagenladungsklassen vorsieht. Im heutigen deutschen Wagenladungssystem mit seinen schon wiederholt erwähnten 7 Wagenladungsklassen bietet sich z. B. für ein Gut einer der mittleren Klassen, etwa der Klasse C oder der Klasse E, eintretendenfalls immer eine mehrfache Differenzierungsmöglichkeit nach oben oder nach unten schon im Normaltarif dadurch, daß das betreffende, zur Zeit in Klasse C oder Klasse E befindliche Gut allgemein oder in gewissen Fällen nach einer oder mehreren höheren Klassen (also etwa A und B) hinauf-, oder nach einer oder mehreren niedrigeren Klassen (F und G) hinunterversetzt werden kann. Derartige Veränderungsmöglichkeiten kennt die nur mit einer einzigen Skala rechnende Entfernungsrechnung, wie schon oben¹ ausführlich auseinandergesetzt, nicht; wenn also hier irgendwie irgendwo Härten empfunden werden, können sie innerhalb des Normaltarifs selbst nicht ausgeräumt werden, ohne dessen System selbst zu opfern. Es bleibt also nur der Ausnahmetarif.

Von den vielen verschiedenen Möglichkeiten des Arbeitens mit Ausnahmetarifen, die in so gedachter Korrektur der normalen Entfernungs-tarifrechnung sich darbieten, sind mit den allgemeinen, unter A be-

¹ Vgl. II B, s. S. 52 ff.

sprochenen Ausnahmetarifen noch am nächsten verwandt und teilweise sogar identisch diejenigen Ausnahmetarife, in denen gleichfalls mit allgemeiner (d. h. für alle Verkehrsverbindungen des Eisenbahnnetzes verbindlicher) Gültigkeit nur Änderungen in dem Entfernungsstaffelbau, wie er der Normalstaffelungsskala zugrunde gelegt ist¹, vorgenommen werden. Schon aus seiner Allgemeingültigkeit ergibt sich, daß ein Ausnahmetarif dieser Art sehr weitgehend und daher nur zulässig ist, wenn die Entfernungstarifrechnung für ein Gut wirklich auf alle Entfernungen sich als praktisch nicht durchhaltbar erweist. Auch wird dabei der grundlegende Gesichtspunkt für die Entfernungsstaffel: daß das Selbstkostenaufkommen in jedem einzelnen Falle zu gewährleisten sei, festzuhalten sein. Die Einzelheiten, wie dies zu geschehen habe, entsprechen dabei völlig dem, was jetzt unmittelbar auf den nächsten Seiten zur Darstellung kommt. Entsprechend der praktischen Lehre (13) sei aber zuvor schon hier die aus dem bisher Gesagten erfolgende praktische Lehre (14) verzeichnet:

In Ausgleichung von Härten, die die Formung des normalen Eisenbahngütertarifs mit sich bringen kann, ist die Herausgabe von allgemeinen Ausnahmetarifen empfehlenswert und unter Umständen unvermeidlich, wenn für ein einzelnes Beförderungsgut die Entfernungsstaffel durchaus unanwendbar ist und auch mit ausnahmetarifmäßiger Bildung dem Selbstkostengesichtspunkt noch genügend Rechnung getragen werden kann.

Die typischsten Fälle der Ausnahmetarifierung gegenüber dem Entfernungstarif sind weniger die gegen die Entfernungsstaffelung als solche, d. h. in ihrem ganzen Umfange gerichteten — soeben besprochenen — Tarife; als vielmehr diejenigen, in denen in konkreten, nur ein-

¹ Vgl. z. B. im DEGT. den schon unter A zitierten Ausnahmetarif 2 B 1 für Kies, Grand und Sand der Klasse G. Dieser Tarif sieht als allgemeiner Ausnahmetarif (weil die Klasse G für derartigen Kies usw. noch untragbar wäre) einen über alle Entfernungen verlaufenden Ermäßigungssatz vor. Mit Rücksicht aber auf besondere Frachtempfindlichkeit in den Nahentfernungen ist der Abschlag bis 50 km bis 11 % gesteigert, während er zwischen 51 und 100 km auf 8 % Abschlag zurückgesetzt und von 100 km ab dann (angesichts der absolut zu hoch werdenden Frachtbeträge) wieder auf 12 % Abschlag von der G-Skala erhöht ist. Im übrigen stellt das klassische Beispiel einer Ausnahmekonstruktion sowohl gegenüber der Wert-, wie gegenüber der Entfernungsstaffel der Ausnahmetarif 6 B 1 für Kohlen dar.

z e l n e n Verkehrsbeziehungen die Verfrachtung nach dem Normaltarif sich als zu teuer erweist und deswegen die Eisenbahn vor der Frage steht, ob sie diese einzelne Verkehrsgelegenheit durch tarifarische Begünstigung sich noch sichern oder die Möglichkeit, den Verkehr zu gewinnen, an sich vorbeigehen lassen will. In allen Fällen dieser Art (und auch in allen Fällen der Beschwerne gegenüber den dem Wagenraumgesichtspunkt Rechnung tragenden Gedanken des Normaltarifs) handelt es sich darum, daß der Transport nach dem Normaltarif für die betreffende Entfernung so hoch belastet ist, daß das Zustandekommen von Transportgeschäften für diesen Fall sich als unmöglich erweist. Es sind also alle Fälle, in denen es sich grundsätzlich darum handelt, ob man, um die in Frage kommenden Geschäfte sich doch noch zu sichern, eine Korrektur des einzelnen (z. B. nach der Entfernungsstaffel) zu hohen Frachtpreises eintreten lassen will und eintreten lassen kann. Die all-gemeine Frachtberechnung (die Normaltarifizierung) für das bestimmte Gut wird dabei also nicht angegriffen, sondern nur der für eine einzelne Beförderungsverbindung oder nur für einzelne Arten von Beförderungsfällen auskommende Tarifsatz, bzw. Preis. — „Ausnahmsweise“ in des Wortes urwirklichster Bedeutung ergibt sich hier das Problem, den Preis der Beförderung derart zu ermäßigen, daß das an sich nach dem Normaltarif auf die betreffende Entfernung nicht mehr transportfähige Gut die Beförderungsfähigkeit doch noch erlangt.

Da jede Transportvermehrung nach Lehrsatz 4 (Gesetz der Massennutzung) und Lehrsatz 5 grundsätzlich erwünscht ist, so besteht über das „Ob“ der Erlassung des Ausnahmetarifs in allen diesen Fällen keinerlei, weiteren Studiums bedürfender Zweifel. Zu klären aber bleibt die das ureigentliche Problem der Ausnahmetarifierung bildende Frage, wie weit und in welcher Weise die aus der Rechnung des Normaltarifs sich ergebende Frachtpreishöhe im Wege der Ausnahmetarifierung in solchem Falle äußerst abgesenkt werden kann.

Als unterste ggf. betriebswirtschaftlich rechtfertigbare Preishöhe ist gemäß Lehrsatz 1 und 2 im theoretischen Teile oben¹ für den Tarifpreis (ebenso wie für alle anderen Preisformen) die Selbstkostengrenze erkannt worden. Gleichzeitig ist auch festgestellt worden, daß angesichts der begrifflichen Unbegrenztheit des Tarifpreisangebots eine zahlenmäßig bestimmte Selbstkostenrechnung für den Preis jeder einzelnen Beförderungsverbindung und Beförderungsart im allgemeinen nicht aufstellbar ist. Deswegen ist im theoretischen Teile als kalkulatorische Grundlage für die sämtlichen Tarifpreise und insbesondere für den Normal-

¹ Vgl. S. 11.

tarif des Eisenbahnunternehmens nur die auf die Gesamtheit der Kosten, bzw. Ausgaben des Unternehmens bezogene Selbstkostenrechnung gefunden worden, wie sie praktisch und erfahrungsmäßig aus der Buchführung für den ganzen Geschäftsbereich und für das ganze Geschäftsjahr des Tarifunternehmens sich ergibt. Diese selbe Totalselbstkostenpreisgrenze besteht grundsätzlich zunächst auch für die Ausnahmetarife. Denn dieselben tatsächlichen Hindernisgründe, die der Ermittlung der Selbstkosten für den einzelnen Beförderungsfall bzw. für die einzelne Tarifbeförderungsart beim Normaltarif entgegenstehen (beliebig viele Leistungen an alle Personen!), stehen in aller Regel auch im Falle des Ausnahmetarifs der Ermittlung der durch seine Ausführung entstehenden Selbstkosten entgegen.

Damit ergibt sich für den durch die Selbstkosten gezogenen Preisrahmen bei Ausnahmetarifen schon aus den theoretischen Lehrsätzen heraus als erste praktische Lehre (15):

Bis zu der allgemeinen unteren Tarifpreisgrenze, d. h. bis zu der allgemeinen durchschnittlichen Selbstkostenhöhe kann die Preishöhe jedes Ausnahmetarifs ohne Bedenken abgesenkt werden, wenn die Pflege des Nachfrageinteresses dies erheischt.

Denn bei der Absenkung bis zu diesem Betrage wird das Angebotspreisbildungsgesetz: Preis höher als Selbstkosten — noch unbedingt eingehalten. Die Bildung ist also absolut einwandfrei; sowohl die Gesichtspunkte des Angebots-, wie diejenigen des Nachfragepreises, wie sie im theoretischen Teile oben erörtert wurden¹, sind dabei gewahrt. Im wesentlichen sind denn auch die großen Ausnahmetarife bei allen Eisenbahnverwaltungen, zum mindesten bei denen des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, unter Festhaltung dieser unteren Preisgrenze aufgestellt.

Mit Einhaltung dieser allgemeinen durchschnittlichen Selbstkostendurchschnittsgrenze wird aber, wie Erfahrung lehrt, in vielen Fällen den vom Gesichtspunkte der Transportnachfrage aus sich ergebenden Bedürfnissen auf Frachtermäßigung noch nicht genügend Rechnung getragen. Viele Güter, die an sich in den Beförderungsbereich einzubeziehen noch dringendes Bedürfnis besteht, bleiben dabei auf viele Entfernungen noch transportunfähig, und bei stärkeren Ermäßigungen würde noch weiterer erheblicher Verkehr zu gewinnen sein. Andererseits würde unter Selbstkosten zu fahren den elementaren betriebswissenschaftlichen

¹ Vgl. schon S. 1/2 und später Ausgeführtes.

Gesetzen widersprechen. Damit wird die Frage brennend, ob und wie weit im einzelnen interessierenden Falle die Selbstkosten solcher noch als gewinnbar in Frage kommenden Transporte vielleicht besonders niedrig, etwa unter dem durchschnittlichen Selbstkostenrahmen, liegen. Denn: Sollten die Selbstkosten im einzelnen Falle ungeachtet der grundsätzlichen Erwägungen, wie sie oben im theoretischen Teil¹ gegeben worden sind, doch besonders ermittelbar sein, und sollten sie sich dabei dann niedriger als der allgemein berechnete Selbstkostendurchschnitt ergeben, so besteht kein Bedenken, auch einen billigeren, unter dem durchschnittlichen Selbstkostenrahmen sich haltenden Ausnahmetarif zu erlassen, sofern nur die zur Gewinnung der Transporte erforderliche Preishöhe des Tarifs noch über den für die Beförderungen dieses Ausnahmetariffalls besonders ermittelten speziellen Selbstkosten sich hält.

C. Besondere Selbstkostenermittlung und -Bewertung.

Die mit dem Letzten gemachte Annahme, daß für einen einzelnen Ausnahmetarif die Beförderungsselbstkosten in absoluten Zahlen feststellbar sein sollten, bedeutet keinen Widerspruch zu der in diesen Untersuchungen wiederholt grundsätzlich festgestellten Tatsache, daß gemeinhin die jeweils besondere Selbstkostenhöhe der einzelnen Tarifansätze nicht ermittelt werden kann. Denn die wiederholt betonten Unüberblickbarkeitsfaktoren, die im allgemeinen der Feststellung der besonderen Selbstkosten für einzelne Beförderungsart und -fall im Wege stehen (vgl. oben S. 10), sind bei einem einzelnen bestimmt und eng umgrenzten Ausnahmetarif, bei dem es sich um die Gewinnung nur einer bestimmten einzelnen Transportart in nur einer einzelnen bestimmten Verkehrsverbindung handelt, häufig nicht vorhanden; vielmehr ist hier genau gegeben, in welcher Verkehrsverbindung (Entfernung) und von nur welchen Verkehrsinteressenten welches Gut verfrachtet wird. An Hand dieser Angaben kann der in Frage stehende einzelne Beförderungsvorgang aus der Gesamtheit der Eisenbahngeschäfte heraus spezifiziert, gewissermaßen isoliert werden, und damit sind dann alle notwendigen Voraussetzungen gegeben, um auch die für ihn allein eigenwesentlichsten Beförderungsselbstkosten besonders zu ermitteln.

Die besondere Selbstkostenberechnung für den einzelnen Transport und Tarif wird also in Ausnahmefällen unter Umständen doch zur zuverlässigen Möglichkeit und, ist dies der Fall, so kann auch ein aus-

¹ Vgl. S. 10.

schließlich auf derart kalkulierbare Beförderungen beschränkter Ausnahmetarif unter die Grenze des allgemeinen Selbstkostendurchschnitts herunter bis zu dem so besonders ermittelten Betrage der Beförderungskosten als unterer Preisgrenze herab ermäßigt werden. Besondere Begründung ist hierfür nicht erforderlich, denn auch in diesem Falle hält sich die Preisstellung ja noch in dem allgemeinen Preisrahmen: Selbstkosten plus Gewinnprozent (Lehrsatz 1). — Man kommt also zu einer weiteren für den Selbstkostenpreisrahmen des Ausnahmetarifs maßgebenden praktischen Lehre (16):

Die Preishöhe jedes Ausnahmetarifs kann, wenn die Pflege des Nachfrageinteresses es erheischt und wenn entsprechende kalkulatorische Möglichkeit sich zuverlässig bietet, ohne Bedenken bis zu der Höhe der besonderen Selbstkosten abgesenkt werden, die sich für die Transporte dieses Tarifes einwandfrei errechnen lassen.

Anleitung ist jetzt noch erforderlich, wie es zu den im vorigen vorausgesetzten besonderen Selbstkostenrechnungen kommen kann und wie dabei das Kalkulationsobjekt: die Beförderung des Gutes, isoliert und spezifiziert werden soll.

Einmal ist möglich, daß ein Tarif in seinen Anwendungsvorschriften (Bedingungen) eine so genaue Umschreibung der für den Tarif in Betracht kommenden Beförderungsarbeiten und Aufgaben enthält, daß an Hand dieser Bedingungen ohne weiteres eine besondere Selbstkostenrechnung bezüglich der für ihn in Frage kommenden Transport- bzw. Tarifleistungen möglich ist. Wenn z. B. ein Tarif zur Beförderung von Steinkohlen nur von den (untereinander engst benachbarten) ober-schle-sischen Steinkohलगewinnungsstationen nach den (tarif- und eisenbahn-betriebstechnisch weitgehend gleichartigen) Anschlußstationen der Berliner Groß-Gas- und Elektrizitätswerke gilt; wenn ferner dieser Tarif nur bei Aufgabe in geschlossenen Zügen und unter Verwendung von Großgüterwagen einer bestimmten Type anwendbar ist¹, so sind die Voraussetzungen für die Transporte dieses Tarifs so genau spezifiziert, daß die Kalkulation der Selbstkosten der hier in Frage kommenden Tariftransporte nicht weniger genau möglich ist, als bei jedem anderen großen Wirtschafts-, z. B. Kohlenkauf- oder sonstigen Lieferungsgeschäfte. Der Sonderaufwand der Beförderungsleistungen dieses Tarifs kann also aus

¹ DEGT. Ausnahmetarif 6 B 44. Der Tarif ist durchaus nicht vereinzelt. Es finden sich vielfach parallele Fälle. Vgl. z. B. DEGT. Ausnahmetarif 11 B 6.

den Gesamtkosten der Reichsbahnbetriebsaufgaben bis aufs kleinste genau herausgelöst (isoliert) und besonderer Betrachtung unterzogen werden.

Für die Zwecke einer derart, wie im vorigen Absatz geschildert, betriebstechnisch und dann auch betriebswirtschaftlich spezialisierten Selbstkostenkalkulation werden in vielen Fällen v. a. jene Tarifvorschriften verwendbar sein, die in den ersten Nachkriegsjahren von den maßgebenden mitteleuropäischen Tarifpraktikern¹ beim Versuche einer halbwegs sachgemäßen Auslegung des Artikels 365 des Versailler Diktats als sogenannte „echte Transportbedingungen“ angesprochen worden sind². Unter „echten Transportbedingungen“ werden dabei die Tarif-

¹ Mit dieser bewußt sehr allgemein gehaltenen Wendung soll v. a. auf den seinerzeitigen Leiter der Güter-Tarifabteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektor und Abteilungsleiter Geheimen Regierungsrat Scholz, hingewiesen sein, dessen Anleitungen für alle, die unter ihm gearbeitet haben, stets unvergeßbar bleiben werden.

² Der berüchtigte Artikel 365 des Versailler Diktats hatte bekanntlich den gegnerischen Gütern bei der Einfuhr und Durchfuhr nach oder durch Deutschland die günstigste Behandlung zugesprochen, die irgendwo in irgendwelcher Art für Güter gleicher Art auf deutschen Strecken galt. Einzige Einschränkung dieser schrankenlosen Beanspruchungsmöglichkeit deutscher Tarife war, daß die Transporte „dans des conditions semblables de transport, notamment au point de vue de la longueur du parcours“ erfolgten. Je strenger deutscherseits der Begriff der Ähnlichkeit der Transportkonditionen gefaßt wurde, je weniger war es möglich, Berufungen von einer Strecke auf die andere, von einem Tarif auf den anderen zu erheben. Unter diesen Umständen gingen die deutschen Auslegungsbestrebungen auf möglichst enge, die gegnerischen auf möglichst weite Auslegung des Begriffes „conditions de transport“. Den Franzosen kam dabei (abgesehen von anderen aus dem Worte semblables und longueur du parcours erfließenden linguistischen und juristischen Argumenten) zustatten, daß „conditions“ im allgemeinen durchaus nicht etwa nur mit dem deutschen (rechtswissenschaftlichen) Begriff „Bedingungen“ sich deckt und auch in der offiziellen deutschen Übersetzung mit den Worten: „ähnliche Beförderungsverhältnisse“ übersetzt war. — In den eisenbahnbehördlichen Diskussionen ist indessen die Übersetzung „Bedingungen“ deutscherseits nie aufgegeben, sondern darauf gestützt worden, daß sich im Wortlaut eigentlich aller Tarife stets ein Abschnitt „Anwendungsbedingungen“ findet. Auch unter diesen Anwendungsbedingungen wurde noch eine weitere Einschränkung gemacht, indem das Wort „transport“ mit dem deutschen „Beförderung“ übersetzt wurde, wodurch sich ein gewisser Gegensatz zwischen den Bedingungen der „Beförderung“ und etwa anderen Bedingungen bezüglich der „Sendung“, d. h. der Art und Beschaffenheit, Menge usw. des Versandgutes ergab.

Der Begriff „echte Transportbedingungen“ hat nichts mit dem seinerzeit von mir aufgestellten Begriff: „echte Tarifpolitik“ zu tun, der der von mir seit langem befürworteten klaren Trennung zwischen volkswirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Tarifpolitik scharfen Ausdruck gibt. (Referat a. d. Tgg. d. dtsh. u. österr. admin. höh. Eisb.-Beamten in Wien. 6. Mai 1929, Z. V. DEV. 29, S. 601.)

anwendungsvoraussetzungen verstanden, die in dem Tarife auf die eigentlich eisenbahntechnische Seite, auf die Beförderung sich beziehen, in allererster Linie also die Anwendungsbedingungen, die den Beförderungsvorgang selbst betreffen, z. B. „Beförderung in geschlossenen Zügen“, „Verladung mit besonderem Profile“ u. dgl. m. — Vom Standpunkt der Selbstkostenbetrachtung aus gesehen, ist einleuchtend, daß die Vorschreibung derartiger „echter Transportbedingungen“ auf die Selbstkosten des betreffenden Transports unmittelbar einwirken, je nach der Natur der Bedingung diese erhöhen oder erniedrigen, und damit Material zu einer gesonderten Selbstkostendarstellung bieten muß. Der Fall kann dabei so klar liegen, daß eine vollkommen selbständige eigene Selbstkostenrechnung möglich ist, wie in dem oben angeführten Oberschlesisch-Berliner Großkohlen-Bezugstarife¹. — Aber auch wenn nicht, wie dort, eine fast s ä m t l i c h e Beförderungseinzelheiten zusammenfassende Charakterisierung des Transportes durch die „echten“ Transportbedingungen des Tarifs erfolgt ist, so kann auch eine einzelne echte Transportbedingung für sich allein schon zur Rechtfertigung eines besonders ermäßigten Ausnahmetarifsatzes insofern ausreichen, also sie nach bekanntem eisenbahntechnischem Erfahrungssatz eine Verminderung der allgemeinen bekannten durchschnittlichen Beförderungskosten² in ganz bestimmter (absoluter oder prozentualer) Höhe ausmacht. Es ist in solchem Falle betriebswirtschaftlich einwandfrei, als Ausnahmetarifpreis den Betrag des allgemeinen Selbstkostendurchschnitts, vermindert um den Betrag, um den die Selbstkosten durch die Wahrnehmung der betreffenden echten Transportbedingung bei der Beförderung gedrückt werden, anzusetzen. Denn auch bei Einhaltung nur dieses Grenzbetrags bleiben die konkreten Selbstkosten noch gewahrt.

Eine der bekanntesten echten Transportbedingungen ist z. B. die *W a g e n a u s n u t z u n g s k l a u s e l*, deren ganz allgemeine Bedeutung schon daraus erhellt, daß die bessere oder schlechtere Wagenausnutzung sogar im Normaltarif Berücksichtigung in der weiter oben³ behandelten Weise gefunden hat. Neben ihr steht, eng mit ihr verwandt, aber auch noch die Bedingung, daß ein Tarif nur bei Aufgabe einer einen geschlossenen Zug (oder wenigstens eine größere Zugeinheit u. dgl. m.) darstellenden Gütermenge gewährt wird. Diese Klausel ist zweifellos ein die Beförderungsselbstkosten wesentlich abminderndes Moment, und, ist sie in einen Ausnahmetarif aufgenommen und zuver-

¹ DEGT. Ausnahmetarif 6 B 44.

² Praktische Lehre (15); 2. Lehrsatz.

³ Vgl. S. 58.

lässig zahlenmäßig auszumitteln, so steht betriebswirtschaftlich nichts im Wege, auch hier einen Ausnahmetarifsatz unterhalb der Preisgrenze des allgemeinen Selbstkostendurchschnitts für diese Transporte zu gewähren, sofern nur die unterhalb jener allgemeinen Durchschnittskosten weiter gegebene Ermäßigung nicht höher ist als die Prozentualermäßigung, die nach der eisenbahntechnischen Erfahrung sich aus der Tatsache der Zugauslastung als betriebstechnischer Vorteil errechnet.

Aber auch im Zusammenhang mit den sogenannten „unechten“ Transportbedingungen können sich besondere Selbstkostenfeststellungen ermöglichen lassen. „Unechte“ sind dabei alle nicht als „echte“ bezeichnbaren Transportbedingungen, d. h. im wesentlichen solche Tarifvorschriften, die nichts bezüglich des eigentlichen „Transportvorganges“ bedingen, sondern die zur Spezifizierung der durch den Ausnahmetarif erfaßten Gütertransporte (Sendungen) aus anderen, insbesondere ökonomischen und kommerziellen Gesichtspunkten dienen. — Eine der bekanntesten und hier in erster Linie in Betracht kommenden derartigen Bedingungen ist die Mengenklausel, d. h. die Bedingung in den Tarifvorschriften, daß der Tarif nur gegeben wird, wenn binnen einer bestimmten Frist mindestens eine gewisse Menge des betreffenden Gutes aufgegeben wird. Die Mengenklausel bedeutet mehr, als daß sie nur dem in der allgemeinen kaufmännischen Preisbildung ziemlich ausnahmslos üblichen Mengenrabatt entspricht. Durch ihre Auflage soll eine Tarifvergünstigung auf nur wirtschaftlich ernsthafte Verfrachter beschränkt werden, zumal der eisenbahntarifarische Apparat zu groß und zu bedeutend ist, als daß er für nebensächliche Wünschbarkeiten oder sogar zu frivolen Zwecken in Bewegung gesetzt werden dürfte. — Ungeachtet dieser ihrer weder auf Eisenbahntechnik noch zunächst auf die Selbstkosten abgestellten Natur können aber auch diese „unechten“ Transportbedingungen und insbesondere die Mengenklausel vom Selbstkostenstandpunkte aus für die Kalkulation eines beantragten Ausnahmetarifs besondere Unterlagen liefern; kann doch beispielsweise durch die Gewährleistung der Menge der mindestens zur Verfrachtung kommenden Güter gemäß dem Gesetze der Massennutzung, 4. Lehrsatz¹, die Höhe der Selbstkosten beeinflußt, praktisch gesprochen: die Vollaussnutzung eines verkehrenden Zugparks, einer Eisenbahnstrecke gesichert und so auch das erforderliche Material zu einer Sonderdarstellung der Selbstkosten geliefert werden. Zwar wird bei den unechten Transportbedingungen kaum sich ein Fall ergeben können, der dem oben erwähnten Schlesisch-Berliner Kohlentarif entsprechend sozusagen alle Gesichts-

¹ Oben S. 18.

punkte zu einer Aufstellung einer Sonderkalkulation der Selbstkosten erschöpfend darböte. Wohl aber können in der gleichen Weise wie dies oben im Beispiel der Wagenauslastungsklausel dargeſtan war, in der Folge unechter Tarifbedingungen Data für eine *teilweise* Sonderfeststellung der Selbstkosten sich ergeben und hierin dann die nötigen Unterlagen für die Findung einer besonderen verminderten unteren Tarifpreisgrenze gefunden werden.

Der Vollständigkeit halber darf schließlich nicht übergangen werden, daß der begrifflich erschöpfende Gegensatz zwischen echten und unechten Transportbedingungen in der tarifarischen Praxis sich weitgehend verwischen kann. Zu denken wäre dabei beispielsweise an die Rückfrachtklausel und den ganzen ihr weiter zugehörenden Komplex, wie etwa die Kombinationstarife¹ im allgemeinen. (Wenn etwa von der — beim eigentlichen Rückfrachttarif unerläßlichen — Bedingung, daß gerade d e r Zug- bzw. Wagenpark, der Güter des Tarifs (z. B. Erz) in der einen Richtung angebracht hat, auch für die Rückfracht von Gütern desselben Tarifs (z. B. Kohlen) in anderer Richtung wieder benutzt wird — abgesehen und nur ganz allgemein die Anwendung des Tarifsatzes für die Zufuhr des einen Gutes — z. B. des Rohstoffs — damit gekoppelt ist, daß demnächst auch die Abfuhr anderen Gutes — z. B. des anfallenden Fertigfabrikates — der Bahn zur Beförderung übergeben wird, oder dergl.). In diesen Fällen kann die Rückfrachtklausel sowohl engeren betriebstechnischen (echten Transportbedingungs-), wie auch allgemein betriebswirtschaftspolitischen Charakter (als unechte Transportbedingung) haben. Muß der mit dem Eingangsgut eingelaufene Zugpark *selbst* wieder mit Gütern der Rückfrachtrichtung ausgelastet werden, so ist die betriebstechnische (echte) Natur der Tarifbedingung ohne weiteres zu greifen. Ist eine Identität des Wagenparks für die eingehenden und auslaufenden Sendungen nicht gefordert, so tritt der betriebstechnische (echte Transportbedingungs-) Charakter offensichtlich stark zurück. Es handelt sich in der Regel dann lediglich um eine kommerzielle Bindung des Verkehrsinteressenten für seine *beiden* Arten Transporte, sowohl des Eingangs, wie des Ausgangs. Indessen kann die weitere Verfolgung und Verfeinerung dieser Gedanken hier in der grundsätzlichen Erörterung beiseite bleiben. Das, was entscheidend für die Feststellung des Selbstkostenrahmens und damit des Preisrahmens für besondere Fälle der Ausnahmetarife ist, das ist, daß sowohl die nach dieser Rich-

¹ Nicht zu verwechseln mit kombinierten Tarifen! — Beispiele für Kombinationstarife im DEGT. wären etwa die Ausnahmetarife 24 B 8, 7 B 24 und viele andere.

tung handgreiflichen echten, wie aber auch die unechten Transportbedingungen betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Anlaß und Maß geben können für Absenkung der Preishöhe der Ausnahmetarife unter das allgemeine Selbstkostendurchschnittsmaß.

Offen gelassen ist im vorigen noch die, in der betriebswirtschaftlichen Kalkulationsdoktrin übrigens allgemein höchst problematische, Behandlung der Generalunkosten. — Die Preiskalkulation des Privatunternehmers trägt den Generalkosten im allgemeinen durch den bekannten prozentualen Generalunkostenzuschlag Rechnung¹, und sie kann dies auch, da die prozentuale Höhe des Zuschlags für die Generalunkosten im Privatgeschäft sich meist nicht höher als auf etwa 10 % beläuft. Im Eisenbahnselbstkostenbild ist das Zahlenverhältnis bekanntlich ein anderes. Denn als Generalunkosten im Sinne der betriebswirtschaftlichen Kalkulationslehre wird man hier anzusehen haben das, was uns oben zuerst auf Seite 17 begegnet ist: nämlich die festen Kosten, im Gegensatz zu den veränderlichen Kosten; und diese festen Kosten berechnen sich, wie dort schon betont wurde, auf 75 % der gesamten Kosten! Es leuchtet ohne weiteres ein, daß, wenn ich von den allgemeinen durchschnittlichen Selbstkosten, wie sie gemäß der praktischen Lehre (15) oben grundsätzlich der Preiskalkulation zugrunde zu legen sind, nur die (auf Grund echter oder unechter Transportbedingungen) verminderbaren veränderlichen Selbstkosten, das heißt jedenfalls nur weniger als 25 % kürzen kann, der Rahmen, innerhalb dessen ich auch unterhalb des allgemein-durchschnittlichen Selbstkostenansatzes der praktischen Lehre (15) Ausnahmetarife aufstellen kann, noch reichlich knapp bemessen und vor allem noch so hoch bleibt, daß ich den größten praktischen Bedürfnissen der Nachfrage nach Verbilligung nicht annähernd genügend Rechnung tragen kann, um mir diese Transporte zu sichern. Nun gilt aber auch im Eisenbahnwesen und bei ihm sogar mit besonderer betriebswirtschaftlicher Berechtigung derselbe Grundsatz, der mit geringerer wirtschaftsgesetzlicher Berechtigung, aber mit um so

¹ Vgl. hierüber insbesondere Prion, Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb Band II Seite 116 ff. — Auch Verfasser hat sich im Anschluß an die durch die Preistreiberei-Verordnung und Inflation in Kriegs- und Nachkriegszeit in Gang gekommene Debatte in „Reichsbahn“, Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium 1922 Heft III, und ZVDE. 1923, S. 501 und 517 mit einer Reihe hierhergehöriger Probleme auseinandergesetzt. Im übrigen ist von höchstem Standpunkt unendlich viel Kluges zur Selbstkostenlehre auch bei Wiedefeld, Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben, Berlin, Springer 1938, etwa S. 102 ff. gesagt, wo für die Eisenbahnen u. a. eine „Abhängigkeit der Gestehungskosten (!) von den Leistungspreisen“ festgestellt wird.

allgemeinerer Übung in der Privatökonomie angewandt wird, nämlich: Kann ich die Preisbildung unter Einschluß der Generalunkosten nicht bis zur wirksamen unteren Grenze herabführen, so sehe ich von Berücksichtigung meiner Generalkosten in dieser Preiskalkulation eben schlechtdings ab! —

Bei dem Eisenbahnunternehmen ist derartiges Vorgehen nicht nur mit dem Sprichwort: *Nöt bricht Eisen* —, sondern wirtschaftsgesetzlich ernsthaft zu rechtfertigen. Denn es handelt sich hier in allen Ländern und Fällen um einen konzessionierten Betrieb mit konzessionsmäßig festgelegter Betriebspflicht, und daraus ergibt sich die folgende Sachlage: Die Generalkosten, hier feste Kosten genannt, als bedingt durch unerlässbare Betriebspflicht oder unvermeidliche Unterhaltung sind auch ihrerseits unausweichlich, d. h. sie entstehen unter allen Umständen in allen Fällen der Betriebsführung in gleicher und voller Höhe. In diesem Sinne ist für ihr Erwachen es also gleichgültig, ob ich nun ein bei besonders billiger Preisstellung mir noch zusätzlich winkendes Geschäft akquiriere oder nicht. Verzichte ich aus preiskalkulatorischen Skrupeln auf ein mit seinem Preise zwar über 25 % (veränderliche Kosten), aber unter 100 % (veränderliche plus feste) Gesamtkosten liegendes Geschäft, so müssen meine übrigen Transporte, die 12 Mio t ausmachen mögen, ihrerseits allein diese festen Kosten tragen. Gelingt es mir hingegen, über den Verkehrsbesitzstand von 12 Mio t hinaus noch weitere 2 Mio t durch jenen neuen Ausnahmetarif in Höhe von nur 50 % der gemäß praktischer Lehre (15) streng genommen deckbaren allgemeinen durchschnittlichen Kosten zu gewinnen, so bedeutet dies, daß die gewonnenen zusätzlichen 2 Mio t¹ zwar nur 50 % der allgemeinen durchschnittlichen Selbstkosten aufbringen, andererseits aber in diesen 50 % aufbringen einmal die durch die Beförderung ihrer eigenen (Mehr-)Menge unmittelbar verursachten zusätzlichen 25 % veränderliche Kosten in voller Höhe, und außerdem weitere 25 % ihrer (auf die Totalselbstkosten ausgeschlagenen) anteiligen festen Selbstkosten, so daß immerhin die übrigen 12 Mio t Stammverkehr eine gewisse Entlastung an General- bzw. festen Kosten auch zu ihren Gunsten erfahren. In Zahlen ergibt sich das bekannte Bild: Bisher haben etwa 12 Mio t 24 Mio RM gekostet; man mußte deswegen, um ohne Verlust zu arbeiten, auf die Tonne 2 RM Frachtpreis mindestens erzielen. Demnächst werden weitere 2 Mio t außerdem noch, aber diese zu nur 1 RM Frachtpreis gefahren werden; es wird sich dann ergeben, daß insgesamt 14 Mio t gefahren werden zu 26 Mio RM Frachteinnahmen.

¹ Vorausgesetzt, daß deren spezielle Selbstkosten gegenüber der durchschnittlichen Selbstkostenrechnung nicht den geringsten Vorzug oder Nachteil aufweisen.

Was aber die Kostenlast betrifft, so werden — da die 12 Mio bisher pro t belastet waren mit (75 % \Rightarrow) 1,5 RM festen und (25 % \Rightarrow) 0,5 RM veränderlichen Kosten, und da durch die hinzutretenden 2 Mio t nur 0,5 Mio Reichsmark veränderliche Kosten im Kostensoll neu sich ergeben — die veränderlichen Kosten von 0,5 RM per t von dem alten und neuen Verkehr gleichermaßen, insgesamt aber nur mit (6 Mio + 0,5 Mio \Rightarrow) 6,5 Mio zu tragen sein, während eingehen werden insgesamt an Frachtpreis (24 + 2 \Rightarrow) 26 Mio, so daß nach Abzug der 6,5 Mio RM für veränderliche Kosten übrig bleiben (26—6,5 \Rightarrow) 19,5 Mio RM, obgleich für feste Kosten, ebenso wie bei dem früheren Bestande nur 18 Mio notwendig sind. 1,5 Mio RM erziele ich also nunmehr als einen früher schlechterdings nicht vorhandenen Reingewinn. Oder (bei anderer Betrachtung): um 1,5 Mio RM verringert sich die feste Selbstkostenlast auch für die Tonnen alten Verkehrs, indem an die Stelle der bisherigen Belastung 18 Mio RM Kosten : 12 Mio Tonnen = 1,5 RM nunmehr 18 Mio RM Kosten : 14 Mio Tonnen = rd. 1,4 RM tritt, was eine Verminderung um 10 Pfennige bzw. um 6,6 % für diese Stammverkehrstonnen bedeutet.

Das Wesentliche, um kalkulatorisches In-die-Irre-gehen zu vermeiden, ist bei diesen letzten Betrachtungen die Erkenntnis des richtigen Zeit- und Ausgangspunktes für die Preiskalkulation des in Frage stehenden neuen Tarifes. Die richtige Einstellung hier aber ist allemal, daß das Geschäft beurteilt werden muß vom zeitlichen und sachlichen Ausgangspunkte *rebus sic stantibus*. Wenn ich gegenüber dem bestehenden Zeit- und Standpunkte ohne den neuen Tarif schlechter stehe, als wenn ich den Tarif zur Herausgabe bringe, so ist, selbst wenn die Tarifbedingungen alles andere als glänzend sind, der neue Tarif für mich eben doch lukrativ, und er muß deswegen herausgebracht werden. Genau wie im theoretischen Teile bei der Betrachtung des Verhältnisses zwischen Tarif und Menge sich ergab: es gibt nur ein Optimum, gleichgültig, ob die Intensitätsmaxima bezüglich Kosten und Verkehr günstiger oder ungünstiger auf den einzelnen Stufen sich gestalten, — genau so gibt es auch bei der Entscheidung über die Zweckdienlichkeit oder Zweckwidrigkeit eines Ausnahmetarifs betriebswirtschaftlich nur ein Optimum, und dies berechnet sich allein nach dem Status, wie er zeitlich und sachlich für das Bahnunternehmen sich stellen würde, wenn bei im übrigen unveränderten Umständen allein das Geschäft dieses einen Tarifes ausfiele. Erweist sich unter den geschilderten Gesichtspunkten ein Tarif noch als im absoluten Auskommen gewinnbringend, so ist der Tarif betriebswirtschaftlich berechtigt und muß zum Abschluß gebracht werden. Das Unternehmen arbeitet dann erst *einschließlich* dieses

Tarifs optimal im Sinne des an aller Spitze stehenden Wirtschaftszieles: größten Nutzen mit verhältnismäßig geringstem Aufwande zu erreichen. Und wenn so vom Angebotspreisstandpunkte aus kein Zweifel über die Grenze betriebswirtschaftlicher Berechtigung oder Nichtberechtigung des einzelnen konkreten Tarifes sein kann, so verbietet sich vom Nachfragestandpunkt aus erst recht jeder Zweifel von selbst; denn nur bei Eingehung der nun einmal vorliegenden Ausnahmetarifbedingungen ist ja die Nachfrage weckbar, der erzielte größtmögliche Nutzen aus der Nachfrage also herauszuholen; der Abschluß des Geschäftes ist also berechtigt sowohl vom Angebots- wie vom Nachfragepreisgesichtspunkte aus. Wir kommen zu der das Selbstkosten- und das Ausnahmetarifgebiet abschließenden praktischen Lehre (17):

Die Anwendungsbedingungen vieler Ausnahmetarife schränken räumlich, sachlich und beförderungstechnisch den Anwendungskreis der betreffenden Tarife in so bestimmter Weise ein, daß über die nur durchschnittliche Selbstkostenwahrnehmung hinaus, wie sie v. a. beim Normal-Eisenbahn-Gütertarif allein durchführbar ist, auch eine besondere Selbstkosten-Preis-Kalkulation für diese Ausnahmetarife möglich wird; entweder erschöpfend, indem eine von der allgemeinen Durchschnittselbstkostenrechnung überhaupt völlig unabhängige Rechnung aufgestellt — oder nur berichtigend, indem die allgemeine Durchschnittsrechnung gemäß den durch die Anwendungsbestimmungen des betreffenden Ausnahmetarifs bedingten Besonderheiten in ihrem auskommenden Betrage berichtigt wird. In beiden Fällen kann die Preisfestsetzung des betreffenden Ausnahmetarifs betriebswirtschaftlich bedenkenlos bis zu der Grenze der Höhe der so besonders ermittelten Selbstkosten abgesenkt werden. — Was dabei die Berücksichtigung der festen Selbstkosten betrifft, so ist deren möglichste Berücksichtigung erwünscht, aber betriebswirtschaftsgesetzlich nicht zu fordern. Denn sie sind, da auch ohne den in Rede stehenden Ausnahmetarif

und seine Transporte erwachsend, nicht ursächlich zwingender Bestandteil der Sonderkalkulation des Ausnahmetarifs.

Für die Praxis möchte dieses Kapitel indessen nicht abgeschlossen sein, ohne zu der letzten ausführlich gegebenen praktischen Lehre nochmals zu betonen, daß die Unterscheidung zwischen festen und veränderlichen Kosten schließlich in vielen Fällen eine reine Tatfrage ist und man bei ihrer Beurteilung im Zusammenhang mit dem Entscheid über Vertretbarkeit oder Unvertretbarkeit eines stark verbilligten Ausnahmetarifsatzes gar nicht vorsichtig genug sein kann. Schon mehr als eine (vor allem kleinere, zentral — etwa mitten in Europa — gelegene) Eisenbahn hat sich durch unvorsichtiges Urteilen beim Unterscheiden zwischen grundsätzlich fester Kostentragung und nur fakultativ mit festen Kosten belastbaren Transporten bzw. Ausnahmetarifen zu ihrem eigenen wirtschaftlichen Nachteil vergriffen. Noch stärker ist der gleiche Fehler in Amerika gemacht worden. Der betriebswirtschaftlich urteilende Tarifpolitiker kann sich demgegenüber nicht bei dem volkswirtschaftlichen Troste beruhigen, daß im langen Wege schließlich die eisenbahngütertarifpolitischen Dingen sich doch immer wieder arrangieren, und daß schlimmstenfalls, wenn ein erster Eisenbahnunternehmer sich zu Tode konkurriert, an seiner Stelle schon ein zweiter, dann mit geringeren (festen) Selbstkosten belasteter in die Bresche tritt¹. Der betriebswirtschaftliche Tarifpolitiker vertritt den einzelnen heute am Werke stehenden Eisenbahnunternehmer, und von dessen Standpunkt und Wohlergehen aus ist eine ruinöse Schleudertarifierung niemals zu rechtfertigen, selbst wenn der eine oder andere engere Frachtinteressentenkreis dabei zeitweise auf seine Rechnung kommen sollte. Indessen zu diesem Thema noch einige Worte im Schlußkapitel.

3. Kapitel.

Spekulative Tarifpolitik?

Bei der Betrachtung der theoretischen wie bei der Betrachtung der praktischen Tarifökonomie ist ohne jede Ausnahme stets von, soweit möglich, sogar mathematisch-exakten, mindestens aber ökonomisch-konkreten, in ihrer sachlichen Zuverlässigkeit außer Zweifel stehenden Voraussetzungen ausgegangen worden. Es fragt sich, ob und inwieweit da-

¹ Vgl. auch hierzu insbesondere Wiedenfeld a. a. O., etwa S. 120. Doch ist die Frage auch schon früher oft und gründlichst bei von der Leyen und übrigens auch in den öffentlichen, an die preußischen Herrenhausdebatten des Winters 1908/09 angeschlossenen öffentlichen Erörterungen, in denen besonders Ministerialdirektor Dr. Offenbergl hervortrat, behandelt worden.

neben das spekulative Moment, das im kaufmännischen Leben mindestens einer soeben abgeschlossenen Wirtschaftsepoche eine große Rolle spielte, auch in der Tarifökonomie zu besonderem Vorgehen und damit zu besonderer wissenschaftlicher Betrachtungsweise berechtigt.

Die Frage ist zu verneinen. Es gibt keine spekulative Tarifökonomie, was im Hinblick auf die beiden in diesem Sinne hauptsächlich in Betracht kommenden gedanklichen Möglichkeiten im folgenden noch kurz nachgewiesen sei: Einerseits das Wettbewerbsproblem, andererseits die verkehrswirtschaftliche Spekulation rein als solche.

I.

Es ist nicht zu leugnen, daß im Verkehrsleben Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und auch häufig zwischen verschiedenen Verkehrsanstalten desselben Verkehrsmittels besteht. Anders wäre auch einer privatwirtschaftlichen Natur des Verkehrswesens keinerlei Raum gegeben. Das Gesagte gilt, wie für das privatwirtschaftliche Wettbewerbsverhältnis der Eisenbahnen etwa mit Binnenschiffahrt und Kraftwagen, so insbesondere auch für das praktisch ja stets noch unendlich viel stärker in Betracht kommende und finanziell meist viel höhere Summen berührende Verhältnis zwischen den verschiedenen Eisenbahnen unter- bzw. gegeneinander. Besondere Gesichtspunkte für eine spekulative Tarifökonomie ergeben sich hieraus aber nicht. Selbstverständlich kann tatsächliche Grundlage für Erwägung und Schaffung von Ausnahmetarifen in dem im Kapitel 2 III behandelten Sinne sein, daß ohne Schaffung eines solchen Ausnahmetarifs die Bahn einen schon zu ihrem Besitzstande gehörigen oder als Besitzstand gewinnbaren Transport nicht gewinnen bzw. verlieren würde, und zwar an ein anderes mit ihr in Wettbewerb stehendes Verkehrsunternehmen. Dann wird also ein Ausnahmetarif gemäß Kapitel 2 III gemacht aus dem Motiv des Wettbewerbs heraus. Hiergegen bestehen nicht die geringsten betriebswirtschaftlich grundsätzlichen Bedenken. — Verbindlich bleiben damit dann aber auch alle anderen Gesichtspunkte, wie sie in Kapitel 2 III für die Bildung der Ausnahmetarife niedergelegt sind, insbesondere die praktischen Lehren (15), (16) und (17), und das bedeutet: Auch aus Wettbewerbsgründen kann ein Ausnahmetarif geschaffen werden nur innerhalb der Selbstkostenrahmenbestimmungen. Auch aus der Tatsache, daß ein Wettbewerb zu bekämpfen ist, rechtfertigen sich keinerlei Erweiterungen der im 2. Kapitel niedergelegten Gesichtspunkte für die Schaffung von Ausnahmetarifen. Der Wettbewerb berechtigt betriebswirtschaftlich insbesondere nicht zu der Spekulation, Transporte durch noch weitergehende als die allgemein betriebswirtschaftlich gerechtfertigten

Ermäßigungen gewinnen zu wollen. Eine gelegentlich anders geübte Praxis ist von der ernsthaften tariffachmännischen Seite mit Recht immer als unvertretbar, als Dumping abgelehnt worden. Es gibt zugunsten der Wettbewerbsaufnahme keine spekulative Tarifökonomie.

II.

Weniger anrühlich als die Frage einer Dumping-Tarifpolitik erscheint die rein verkehrswirtschaftliche Spekulation in der Tarifökonomie. Gedankengänge, ähnlich wie sie etwa dem Friedrich Listschen Erziehungszoll zugrunde liegen, können unter Umständen auch dem Tariffachmann nahekommen. Man denke an die Erwägung, ob nicht etwa, um einen zur Zeit noch nicht vorhandenen, vielleicht aber durch tarifarische Ankurbelung weckbaren Verkehr zu schaffen, schon heute eine Tarifiermäßigung gegeben werden sollte, die zwar nach den Selbstkostenwahrungsgesichtspunkten der praktischen Lehren (15), (16) und (17) heute noch nicht berechtigt wäre, die aber, wenn daraufhin der Eisenbahn demnächst gewaltige Transportmengen zufallen sollten, alsdann den heute schon erwogenen Ausnahmetarifsatz rechtfertigen würde. So einleuchtend derartige Tarifpolitik auf den ersten Blick erscheint, so sicher doch ist sie betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, nicht ökonomisch, sondern nur spekulativ. Eine Tarifökonomie im Sinne des schon von der ersten Seite an hier als maßgebend erklärten Wirtschaftsgesetzes: mit kleinstem Aufwand größten Nutzen zu erzielen — liegt, wenn heute unter Außerachtlassung der Selbstkostenwahrungsgrundsätze des zweiten Kapitels ein Tarifsatz gegeben wird, nicht vor. Denn „Nutzen“ wird durch den geplanten (um das Wort zu gebrauchen:) Erziehungstarif überhaupt nicht erzielt. Im Gegenteil: eingestandenermaßen enden die auf Grund des geplanten Tarifs in wirtschaftlich absehbaren Zeiten und Verhältnissen durchgeführten Transportgeschäfte mit höheren Selbstkosten als Tarifeinnahmen, also nicht mit Nutzen, sondern mit Schaden. Auch die Absicht, durch den trotzdem erlassenen Tarif zwar keinen „Nutzen“, wohl aber eine „Chance“ für spätere sonst nicht herbeiführbare Gewinnmöglichkeiten zu schaffen, trägt noch das spekulative Wesen zweifelfreiest an der Stirn. Der Betriebswirtschaftler kann daher ein derartiges Geschäft nicht billigen. Beispielsweise würde bei demnächstigem Fehlschlage der beim Tariferlaß s. Z. bestimmend gewesene Optimismus für die Verantwortlichkeit des Vorstands einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft keine schlüssige Entschuldigung sein; betriebswirtschaftlich ist eben auch in diesem Falle die spekulative Tarifpolitik nicht berechtigt. Auf eigene Verantwortung mag der Bahnunternehmer derartiges

unternehmen, und der Erfolg mag ihm auch u. U. nicht versagt sein. Auch können sich die Gesichtspunkte von I und II in einer vom allgmein-kaufmännischen Standpunkt aus sehr beachtlichen Form häufen: Das statt auf Nutzen-, „auf Statistik“-Fahren ist in der liberalistischen Kartellzeit vor Verkehrsteilungs- und Leistungsverhandlungen ein feststehender Begriff gewesen. Um jeden Tarifpreis errungenen „Besitzstand“ bei den Poolverhandlungen statistisch belegen zu können, war tarifpolitisch in der Tat höchst wichtig, ggf. sogar wirklich für den Teilungsschlüssel entscheidend. Ein streng urteilender Wirtschaftsprüfer, eine ernsthaft geführte Revisions- und Treuhandgesellschaft würde ein derartiges tarifpolitisches Vorgehen deswegen aber doch nie als Tarifökonomie haben gelten lassen. Und besonders heute, wo mit Recht so strenge der Stab gebrochen wird über jenes falsche Kartellwesen, das bei äußerer Aufrechterhaltung der liberalen Fassade: Fortschritt durch freies Spiel der Kräfte! — in Wirklichkeit jeden gesunden Sachwettbewerb zugunsten des Eigennutzes der Branche oder der Zunft¹ vernichtete . . . besonders heute kann eine im Sinne dieser falschen Kartellwirtschaftsrichtung geführte Tarifpolitik, wenn sie die wirtschaftswissenschaftlich bestehenden (im 2. Kapitel geschilderten) Bedingungen außer acht läßt, nicht als wirtschaftlich und auch nicht als wirtschaftspolitisch fundiert anerkannt werden.

Wir schließen dieses letzte kurze Kapitel mit der Feststellung:

Es gibt keine wissenschaftlich schlüssige besondere spekulative Tarifpolitik, weder aus Wettbewerbs-, noch aus anderen betriebs- oder volkswirtschaftlichen Erwägungen. Was unter Einhaltung des Wirtschaftsgesetzes auf tarifpolitischem Gebiete überhaupt äußerst geleistet werden kann, ist restlos bereits ausgeschöpft durch die Ergebnisse des 1. und vor allem des 2. Kapitels, durch die theoretische und durch die praktische Tarifökonomie.

Zusammenstellung der gesamten Ergebnisse.

Der Übersichtlichkeit halber sind die gesamten gewonnenen Lehrensätze und Lehren mit geringen, nur stilistisch bedingten Änderungen nachstehend noch einmal zusammengestellt.

¹ Brinkmann, „Staat und Wirtschaft“, Düsseldorf Vortrag, Kohlhammer Berlin 1938, S. 40.

A. Theorie.

1. Lehrsatz :

Auch ein Tarifunternehmen kann ohne ein Plus des Nutzens über den Aufwand auf die Dauer wirtschaftlich nicht bestehen.

2. Lehrsatz :

Beim Tarifunternehmen müssen die gesamten Tarifeinnahmen gleich sein den Gesamtselbstkosten des Unternehmens plus einem Überschuß.

(Die gesamten Kosten des Tarifunternehmens müssen niedriger sein als seine gesamten Tarifeinnahmen.)

3. Lehrsatz :

Die Preisform des Eisenbahntarifs gewährt, verglichen mit allen anderen Preisformen, dem Publikum Optimal-Anreiz und dem Bahnunternehmen Optimal-Absatz.

4. Lehrsatz :

Die Gesamt-Selbstkosten der einzelnen Transportleistung nehmen mit der Zunahme der Zahl der Transportleistungen ab.

(Nicht aber: Die Kosten des Verkehrs stehen in umgekehrtem Verhältnis zu der Dichtigkeit des Verkehrs.)

5. Lehrsatz :

Bei gleicher Preishöhe schafft — verglichen mit anderen Preisformen — der Tarif den dichtesten Verkehr und damit die grundsätzlich niedrigsten Selbstkosten und damit die besten Voraussetzungen, den Tarifpreis minimal zu normieren.

6. Lehrsatz :

Ein mathematisch erfaßbares Verhältnis zwischen Dichtigkeitssteigerung und Kostensenkung, bezogen auf eine bestehende Verkehrsmenge, besteht nicht.

7. Lehrsatz :

Ein gesetzmäßiges Verhältnis zwischen Verkehrsmenge und Tarif besteht nicht.

8. Lehrsatz :

Eine direkte gedankliche Beziehung zwischen den Begriffen Tarif und Selbstkosten besteht nicht.

9. L e h r s a t z :

Innerhalb der einzelnen zwischen jeweiligem Intensitäts-Minimum und -Maximum verlaufenden Optimalperiode wirkt das als 4. Lehrsatz bezeichnete Preisgesetz des Verkehrs und die als 5. Lehrsatz erkannte Tarifbildungslehre: Der Tarif schafft dichtesten Verkehr, damit niedrigste Selbstkosten und damit niedrigste Preisnormierungsmöglichkeit — ohne jede Einschränkung.

10. L e h r s a t z :

Unter verschiedenen Ergebnissen in den einzelnen Intensitätsperioden ist immer und ausschließlich die Tarifpreisbildung als die betriebswirtschaftlich beste zu beurteilen, die den größten Nutzen erzielt, d. h. den höchstmöglichen Reingewinn erbringt, und dies insbesondere gleichgültig, wie groß der dabei auf die Einheit umgesetzte Selbstkostenaufwand, und gleichgültig, wie groß die dabei zum Umsatz kommenden Mengen sind.

11. L e h r s a t z :

Das Risiko des Wirtschaftserfolgs der Tarifpreisfestsetzung wächst gegenüber dem Wachsen der Umsatzzahlen der Tarifbetriebe mit unverhältnismäßig größerer Schnelligkeit.

12. L e h r s a t z :

Jede Tariferleichterung, die das Tarifunternehmen gibt, wirkt im Sinne einer Verkehrsanregung; jede Verkehrsvermehrung hat eine sichere absolute Selbstkostenerhöhung, hingegen nur eine ungewisse Steigerung oder Minderung des Brutto-, und erst recht des Netto-Tarifergebnisses zur Folge.

B. Praktik.

L e h r e (1):

Bei sinkender Konjunktur verpuffen tarifarische Auffangmaßnahmen meist wirkungslos, und durch die von ihnen ausgehende finanzielle Schwächung des Eisenbahnunternehmens selbst beschleunigen sie den Verfall der Konjunktur meist sogar mehr, als sie an etwaigem Mehrverkehr ihrerseits bringen.

L e h r e (2):

In Zeiten sinkender Konjunktur empfiehlt sich nicht, Tariferhöhungen herauszubringen in der Absicht, angesichts der allgemein sinkenden Verkehrsmengen durch gesteigerte Einnahme auf die verbleibenden Verkehrs- und Tarifeinheiten die eigenen Eisenbahnfinanzen vor Schädigungen zu bewahren.

L e h r e (3):

Bei steigender Konjunktur gefährden Tarifierhöhungen den Wiederanstieg der Konjunktur nicht.

L e h r e (4):

Jeder Nachweis fehlt für die oft gehörte Behauptung, bei steigender Konjunktur wirke eine Eisenbahntarifermäßigung derart anregend, daß durch sie nicht nur der Gemeinwirtschaft, sondern auch der Finanzwirtschaft des Eisenbahnunternehmens mehr Nutzen als Einbuße durch die auf die Einheit verringerte Einnahme erwachse.

L e h r e (5):

Ein neu in Betrieb tretendes Eisenbahntarifunternehmen findet in den Preisen des älteren bisher die gleiche Verkehrsbeziehung ohne Tarif bearbeitenden Betriebs eine Höchstgrenze, über die die Bahn ihren Tarif keinesfalls zu steigern braucht, um ihr Wirtschaftsziel ertragbringender Arbeit zu erreichen. Im übrigen finden die praktischen Lehren für den Fall von Eisenbahntarifänderungen (Lehren 1—4) im Falle der Neu-einrichtung eines Eisenbahntarifbetriebes mit der Maßgabe Anwendung, daß als bisheriger Tarifstand im Sinne dieser Lehren die Preishaltung des bisherigen Verkehrsbetriebes zu betrachten und zu bewerten ist.

L e h r e (6):

Die betriebswirtschaftlich beste Tarifbauart wird für jedes Gut die Fracht im Tarife möglichst so hoch normieren, daß von dem Gute die denkbar größte Menge auf die denkbar größte Entfernung zum Versand gebracht wird.

L e h r e (7):

Vom Nachfragegesichtspunkte aus wird ein mit der Tarifempfindlichkeit der verschiedenen Güter und mit der Transportentfernung fallendes System der Tarifsätze das Gegebene sein.

L e h r e (8):

Ein Gut ist um so tarifempfindlicher, je geringer sein Handelswert sich beläuft und je näher an die ursprünglichste Rohstoffbearbeitung herangerückt sein Platz im gesamten volkswirtschaftlichen Umsatzprozesse ist; daneben kommen vielfach noch andere, aber mehr vereinzelte, weniger bedeutende und erschöpfend tatsächlich nicht aufzählbare Gründe für besondere Tarifempfindlichkeit in Betracht.

L e h r e (9):

Die praktisch geeignetste Form, um die nach den vorigen Lehren wünschenswerten Unterscheidungen zu treffen, bietet, sowohl was die Arten der Güter, wie was die Entfernung der Beförderungen betrifft, das System der Staffeltarifierung.

L e h r e (10):

Zwecks Gewährleistung der Selbstkostendeckung ist der Bildung des Güterwagenladungstarifes in der Entfernungsrechnung der Selbstkostengesichtspunkt zugrunde zu legen (Staffeltarif im früheren engeren Wortsinne). Mehrere Entfernungsstaffeln (etwa verschiedene für die verschiedenen Güterwagenklassen) sind mit diesem Grundsatz nicht vereinbar.

L e h r e (11):

In Wahrnehmung der Selbstkostendeckung muß auch weiteren, insbesondere den Gesichtspunkten der Wagenbewirtschaftung Rechnung getragen werden, wobei die im einzelnen Falle tarifarisch sich empfehlende Form in der grundsätzlichen Betrachtung dahingestellt bleiben kann.

L e h r e (12):

Da kein Eisenbahngütertarifsystem in optimaler Weise allen Bedürfnissen des Unternehmens entsprechen kann, sind Ausnahmetarifmaßnahmen unvermeidlich. Sie müssen aber als systemwidrig auf das denkbar engste Maß beschränkt werden.

L e h r e (13):

In Ausgleichung von Härten, die die Formung des normalen Eisenbahngütertarifs als Wertstaffeltarif mit sich bringen kann, ist die Herausgabe von allgemeinen, d. h. für den ganzen geographischen Bereich des Normaltarifs gültigen Ausnahmetarifen unvermeidlich, wenn der Normaltarif mit seinen oberen und unteren äußersten Schranken, oder mit dem Maß seiner Klassenabstände besonderen Bedürfnissen eines einzelnen Beförderungsgutes nicht genügend Rechnung tragen kann, oder wenn derart Eile im Verzuge ist, daß eine alsbald erforderliche Tarifänderung nicht mit der beim Normaltarif unerläßlichen Sorgfalt bearbeitet werden kann.

L e h r e (14):

In Ausgleichung von Härten, die die Formung des normalen Eisenbahngütertarifs als Entfernungsstaffeltarif mit sich bringen kann, ist die Herausgabe von allgemeinen Ausnahmetarifen unvermeidlich, wenn für ein einzelnes Beförderungsgut die Entfernungsstaffel durchaus unanwendbar ist und auch mit anderer Bildung dem Selbstkostengesichtspunkt befriedigend Rechnung getragen werden kann.

Lehre (15):

Bis zu der allgemein-durchschnittlichen Selbstkostenhöhe, als der allgemeinen unteren Tarifpreisgrenze, kann die Preishöhe jedes Ausnahmetarifs ohne Bedenken abgesenkt werden, wenn die Pflege des Nachfrageinteresses es erheischt.

Lehre (16):

Die Preishöhe jedes Ausnahmetarifs kann, wenn die Pflege des Nachfrageinteresses es erheischt, und wenn entsprechende zuverlässige kalkulatorische Möglichkeit sich bietet, ohne Bedenken bis zu der Höhe der besonderen Selbstkosten abgesenkt werden, die sich für die Transporte des Tarifes einwandfrei errechnen lassen.

Lehre (17):

Die Anwendungsbedingungen vieler Ausnahmetarife schränken räumlich, sachlich und beförderungstechnisch den Anwendungskreis der betreffenden Tarife in so bestimmter Weise ein, daß über die nur durchschnittliche Selbstkostenwahrnehmung hinaus, wie sie beim Normal-Eisenbahn-Gütertarif allein durchführbar und dementsprechend Übung ist, auch eine besondere Selbstkosten-Preis-Kalkulation für diese Ausnahmetarife möglich wird; entweder erschöpfend, indem eine von der Durchschnittselbstkostenrechnung überhaupt völlig unabhängige Rechnung aufgestellt — oder nur berichtigend, indem die allgemeine Durchschnittsrechnung gemäß den durch die Anwendungsbestimmungen des betreffenden Ausnahmetarifs bedingten Besonderheiten in ihrem auskommenden Betrage berichtigt — erhöht oder (überwiegend) vermindert wird. In beiden Fällen kann, wenn die Pflege des Nachfrageinteresses es erheischt, die Preisfestsetzung des betreffenden Ausnahmetarifs bedenkenlos bis zu der so besonders ermittelten Höhe der Selbstkosten abgesenkt werden. — Was dabei die Berücksichtigung der festen Selbstkosten betrifft, so ist deren möglichste Berücksichtigung betriebswirtschaftlich erwünscht, aber betriebswirtschaftsgesetzlich nicht zu fordern.

Schlußfeststellung:

Es gibt keine besondere spekulative Tarifpolitik, geschweige denn Tarifökonomie; insbesondere weder aus Wettbewerbs-, noch aus anderen betriebs- oder volkswirtschaftlichen Erwägungen. Was auf tarifpolitischen Gebiete unter Einhaltung des Wirtschaftsgesetzes äußerst geleistet werden kann, ist bereits restlos erschöpft durch die vorangeführten Richtsätze aus theoretischer und praktischer Tarifökonomie.