



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Eisenbahntarifreform

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

der vergänglichen Erde zu den ewigen Sternen zu lenken und ihre Gedanken aus der trüben Wirklichkeit ins Reich der Ideale zu erheben, glauben unsre Modernen etwas gethan zu haben, wenn sie den Glauben in der Menschenbrust ersticken, die Sterne am Himmel auslöschen und die Ideale als Lügen verspotten.

Köln.

J. K.



Eisenbahntarifreform



in Personen- wie im Güterverkehr sind die deutschen Eisenbahnen allmählich zu so viel Ausnahmebegünstigungen gedrängt worden, daß schon jetzt fast die Hälfte aller Reisenden und Güter zu Ausnahmefällen befördert wird, ohne daß die Einnahmen der Eisenbahnen infolgedessen eine Einbuße erlitten hätten. Eher ist das Gegenteil der Fall. Daraus folgt, daß im Personen- wie im Güterverkehr ein Bedürfnis nach Tarifiermäßigungen besteht, daß dieses Bedürfnis von den Eisenbahnen anerkannt wird und daß sie ohne Nachteile für sich in der Lage gewesen sind, es, wenn auch zunächst nur teilweise, zu befriedigen. Wie ungesund und unhaltbar der gegenwärtige Zustand unsers Eisenbahntarifwesens ist, bei dessen längerer Fortdauer die Ausnahmen über kurz oder lang überwiegen müssen, geht schon daraus hervor, daß die bestehenden Ausnahmen zum großen Teil in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht zu schweren Bedenken Veranlassung geben. Dies gilt namentlich vom Personenverkehr, wo die bei Rückfahrten, Bade- und Rundreisen gewährten Ermäßigungen ebenso wie das sogenannte Freigepäck in der Hauptsache der wohlhabendern Minderheit zu gute kommen. Dieser Erkenntnis können sich auch die Eisenbahnverwaltungen nicht verschließen, und erst kürzlich ist im preußischen Landtag vom Minister Thielen die Notwendigkeit einer durchgreifenden Umgestaltung der Personentariife ausdrücklich anerkannt worden. Bedauerlicherweise ist die preußische Staatseisenbahnverwaltung in einen Zustand der Abhängigkeit von der allgemeinen staatlichen Finanzlage geraten, der sie nicht bloß zum eignen Schaden, sondern auch zum Schaden des Landes ihren eigentlichen Aufgaben entfremdet und selbst grundlegende Reformen im Tarifwesen, die längst allgemein als unabweisbar anerkannt sind, verhindert, weil damit möglicherweise, wenn auch nur vorübergehend, eine Minderung der gegenwärtigen Überschüsse eintreten und das ohnehin schwer herzustellen Gleichgewicht des Staatshaushalts noch weiter gefährdet werden könnte. Die schwierige Lage des Leiters der preußischen Staatseisenbahnverwaltung unter solchen Verhältnissen ist unverkennbar. Umso mehr muß

Grenzboten II 1894

41

es ihm erwünscht sein, in der öffentlichen Meinung eine möglichst kräftige Stütze für die Beseitigung der ganz außerhalb der Sache selbst liegenden Schwierigkeiten zu finden, die sich noch für längere Zeit seinen Reformbestrebungen entgegenstellen dürften. Nicht als ob es seine Sache wäre, dem Finanzminister bei dessen vielberufenen Steuerreformen beizuspringen. Der Finanzminister hat seines Amtes zu walten und darf nicht in dem jetzigen Umfang einen wahrhaft unheilvollen Einfluß auf alle Zweige der staatlichen Thätigkeit, mit einziger Ausnahme der Heeresverwaltung, ausüben. Gegen die Fortdauer eines derartigen Zwanges muß die öffentliche Meinung Einspruch erheben, wenn sie sich nicht u. a. der vollen Wirkung eines wertvollen Hilfsmittels bei der Bewältigung der wirtschaftlichen und sozialen Aufgaben unsrer Zeit, des modernen Verkehrswesens begeben will. Mag die Weiterführung der Finanzreform noch so schwierig sein: die Staatseisenbahnverwaltung aus finanzpolitischen Gründen für längere Zeit in ihrer schon durch die Rücksicht auf den wirtschaftlichen Wettbewerb mit den Nachbarländern gebotnen Weiterentwicklung zurückhalten, würde wenig staatsmännische Einsicht bekunden.

Hat Minister Thielen die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Umgestaltung der verworrenen, durch zahllose Ausnahmen durchlöcherten und vom wirtschaftlichen wie vom sozialpolitischen Standpunkt gleichmäßig verwerflichen Personentariife erst neuerdings anerkannt, so ist es das Verdienst eines seiner Räte, des schon aus früheren Veröffentlichungen vorteilhaft bekannten Geheimen Oberregierungsrat Ulrich, in einer kürzlich erschienenen Schrift „Staffeltarife und Wasserstraßen“ nachdrücklich auch für eine Reform unsrer Gütertariife eingetreten zu sein und einen gangbaren Weg dafür, ohne Gefahr einer Minderung, ja unter Mehrung der Einnahmen, gewiesen zu haben. Dieser Weg ist die Einführung von Staffeltarifen, deren Einheitsätze um so niedriger bemessen sind, je größer die Transportstrecke ist. Die Anwendung solcher Tariife, nicht bloß für einzelne Güter und Verkehrsbeziehungen, sondern ganz allgemein und für alle Güterklassen, rechtfertigt sich für die Eisenbahnen dadurch, daß die Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung auf weitere Entfernungen verhältnismäßig geringer sind, als für Transporte auf kürzere Strecken. Ulrich weist dies eingehend nach. Vermöge ihrer Vielgestaltigkeit können solche Tariife den wirtschaftlichen Verhältnissen und Bedürfnissen viel besser angepaßt werden, als Tariife mit gleichmäßigen Sätzen für alle Entfernungen. Aber auch aus andern Gründen ist die Einführung von Staffeltarifen für die Eisenbahnen zweckmäßig. Die Transportkosten sind für die Absatz- und Transportmöglichkeit namentlich der minderwertigen Massengüter von großer Bedeutung, bei weitem Entfernungen sind sie oft geradezu entscheidend dafür. Da die Selbstkosten der Beförderung mit dem Verkehr nicht gleichmäßig wachsen und sich für die einzelne Transportleistung um so niedriger stellen, je größer der gesamte Verkehr ist, so bleibt für die Eisenbahnen die Gewinnung neuen Ver-

kehr stets vorteilhaft, wenn die Einnahmen daraus die unveränderlichen, sich mit dem Wachsen der Entfernung verringernenden Selbstkosten, etwa die Hälfte der eigentlichen Betriebskosten, und einen wenn auch nur geringen Teil der festen Selbstkosten, Zinsen des Anlagekapitals u. s. w., decken. Ein mit Vermehrung der Einnahmen verbundener Verkehrszuwachs ist also am sichersten durch Ermäßigung der Tarife für weitere Entfernungen zu erreichen, wobei der Verkehr auf kürzere Entfernungen, der höhere Selbstkosten verursacht und auch höhere Frachten verträgt und der den größten Teil des Gesamtverkehrs ausmacht, von der Ermäßigung unberührt bleibt.

Auch für den Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln, besonders mit ausländischen Konkurrenzbahnen, sind allgemeine Staffeltarife von großem Wert, namentlich wenn sie auf diesen Bahnen eingeführt sind, und das ist gegenwärtig in allen Nachbarländern Deutschlands der Fall. In welchem Umfang und mit welchem Erfolg, auch darüber giebt die Ulrich'sche Schrift bemerkenswerte Aufschlüsse. Auch einzelne deutsche Bahnen haben frühzeitig Staffeltarife angewendet. Der in neuerer Zeit auf den elsass-lothringischen Bahnen eingeführte und dann auch auf ihren Verkehr mit andern Bahnen Südwestdeutschlands ausgedehnte allgemeine Staffeltarif hat sich, nach Ulrich, nicht nur für die beteiligten Bahnen bewährt, sondern ist auch von den betreffenden Verkehrsinteressenten als vorteilhaft anerkannt worden. Nach Unterordnung der Verwaltung der Reichsbahnen unter den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist er im Jahre 1881 „zum Bedauern der elsass-lothringischen Verkehrsinteressenten“ wieder beseitigt und „der Gleichmäßigkeit wegen“ durch den auf sämtlichen übrigen deutschen Bahnen eingeführten einheitlichen Gütertarif mit den Einheitsätzen der preußischen Staatsbahnen ohne Staffeldarstellung ersetzt worden. Trotzdem war der Grundsatz der Staffeltarife schon damals, in der Begründung des preußischen Gesetzesentwurfs vom 29. Oktober 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen, als richtig anerkannt worden. Seither hat sich, vielleicht nicht ohne amtliches Zutun Ulrichs, ein Umschwung vorbereitet, als „die Erkenntnis, daß im Interesse einer gleichmäßigen und fruchtbareren Weiterentwicklung des Eisenbahngüterverkehrs und des gesamten wirtschaftlichen Lebens die Einführung von Staffeltarifen geboten ist,“ zur Einführung zahlreicher Staffeltarife auf den preußischen Staatsbahnen geführt hat, die sich trotz der ihnen mehr oder weniger anhaftenden Einseitigkeit als vorteilhaft für die Eisenbahnen und die Verkehrsinteressenten erwiesen haben.

Vom Standpunkte der nationalen Volkswirtschaft, der hier allein maßgebend sein kann und von dem auch Ulrich überall ausgeht, spricht für die Einführung allgemeiner Staffeltarife zunächst das Bedürfnis einer weitern Ausdehnung des Absatzgebiets, namentlich der minderwertigen Massengüter. Dieses Bedürfnis wird durch die zahlreichen Anträge auf Gewährung ermäßigter Tarife für Transporte auf weitere Entfernungen, durch die wachsende

Zunahme des Verkehrs auf den Wasserstraßen und die auf Herstellung neuer und die Erweiterung vorhandener natürlicher Wasserwege gerichteten Bestrebungen erwiesen. Durch keins dieser Mittel können die damit erstrebten Vorteile allen Landesteilen und Verkehrsinteressenten so gleichmäßig zugewendet werden, wie durch allgemeine Staffeltarife, da die Eisenbahnen viel gleichmäßiger als die Wasserstraßen über das ganze Land verteilt sind. Daß allgemeine Staffeltarife zu der wünschenswerten Dezentralisation der Industrie beitragen können, fällt namentlich in sozialpolitischer Beziehung ins Gewicht. Dazu kommt die bereits erwähnte allgemeine Anwendung von Staffeltarifen in den Nachbarländern, die dadurch uns gegenüber beim Wettbewerb auf dem Weltmarkt von vornherein im Vorteil sind. Endlich kann, nach Ulrich, bei dem gegenwärtigen Stand unserer Tarife eine allgemeine Ermäßigung von Belang überhaupt nur noch in der Form von Staffeltarifen in Frage kommen, weil andernfalls der bedeutende Einnahmeausfall bei dem Hauptverkehr auf kürzere Strecken durch den Verkehrszuwachs kaum auszugleichen wäre.

Der Einwand einseitiger Begünstigung der weitem Entfernungen und der ausländischen Einfuhr durch die Staffeltarife ist hinfällig. Auch den mittlern Entfernungen sind sie von Nutzen, wie sich unter anderm bei dem preussischen Getreidestaffeltarif gezeigt hat, und die Begünstigung der ausländischen Einfuhr wird durch die Förderung der inländischen Ausfuhr weit überwogen, kommt auch gegenüber der Begünstigung der Einfuhr durch die Wasserstraßen kaum in Betracht. Von besonderm Interesse ist hierbei die Mitteilung Ulrichs, daß nach der amtlichen Statistik die preussischen Staatsbahnen seit Einführung des vielberufenen Getreidestaffeltarifs mehr Getreide von Süddeutschland empfangen als dorthin versandt haben, und daß gegenüber der Einfuhr ungeheurer Massen ausländischen Getreides nach dem Westen und Süden Deutschlands auf dem Wasserwege die jenen Gegenden durch die Eisenbahnen aus dem östlichen Deutschland zugeführten Mengen verschwindend gering sind.

Die Beschränkung des Zwischenhandels durch die Staffeltarife ist nicht als ein Nachteil für die Volkswirtschaft anzuerkennen. Wirtschaftliche Verschiebungen sind mit jeder Tarifermäßigung verbunden und treten noch heute mit jeder Eröffnung eines neuen Verkehrsweges in kleinerm Maßstab ein, wie es beim Ausbau des Eisenbahnnetzes im großen geschehen ist. Ohne wirtschaftliche Verschiebungen ist ein wirtschaftlicher Fortschritt undenkbar. Und daß wir, wie Ulrich ausführt, alle Ursache haben, die wirtschaftlichen Kräfte unsers Vaterlandes möglichst zu entfesseln und auszunutzen, ist unbestreitbar. Auch im Interesse der wünschenswerten Verschmelzung Deutschlands zu einem möglichst einheitlichen Wirtschaftsgebiet, zugleich als Gegengewicht gegen die Schutzzölle, mit denen wir uns nach außen hin umgeben haben, wäre die Einführung allgemeiner Staffeltarife von großem Wert.

