

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 22. November 1957

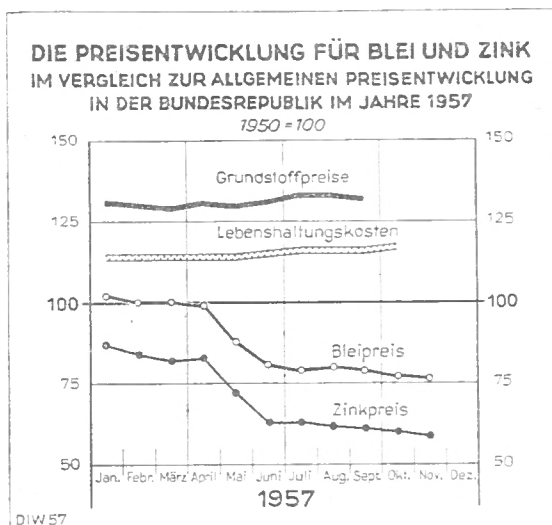
Nummer 47

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Der Preissturz der Nichteisenmetalle und der deutsche Metallergbergbau

Völlig außerhalb der Preisentwicklung auf den Weltmärkten und in der Bundesrepublik Deutschland haben die Nichteisenmetalle Kupfer, Blei und Zink etwa seit dem Frühjahr 1957 einen überaus schweren Preisrückgang erlitten. Er beträgt bei Kupfer bis Anfang November 1957 etwa 31 vH, bei Blei reichlich 26 vH und bei Zink 33 vH der bei Jahresbeginn geltenden Preise. Dieser Sturz hat sich vollzogen, während zur gleichen Zeit der Preisindex für Roh- und Grundstoffe am deutschen Markt und der allgemeine Lebenshaltungindex noch ein leichtes Ansteigen zeigten. Für Blei und vor allem für Zink liegen die augenblicklichen Preise weit unter dem Stande von 1950, also den Preisen, die vor dem sogenannten Korea-Boom galten haben.

Die Gründe für diese Sonderbewegung der Metallpreise liegen zweifellos in einer sich immer deutlicher abzeichnenden Überproduktion in diesen drei Metallen, die bisher durch die Käufe der amerikanischen Regierung zur Anlage von wehrwirtschaftlichen Vorräten (stock piles) nicht nur ausgeglichen, sondern, namentlich in Kupfer, während der letzten Jahre noch immer mehr angeregt worden war. Man schätzt, daß nach der statistischen Entwicklung in den ersten Monaten des laufenden Jahres eine Überproduktion von etwa 300 000 t Kupfer jährlich, rd. 10 vH der gesamten Weltproduktion erreicht war. Das künstliche Gebäude kam zum Einsturz, als im Frühjahr 1957 verschiedene Verlautbarungen der amerikanischen Regierung erkennen ließen, daß diese ihre wehrwirtschaftlichen Käufe nicht in der bisherigen Weise fortzusetzen gedächte, ja, womöglich sogar eine allmähliche Auflösung der angesammelten Vorräte in Erwägung ziehe. Diese Maßnahme mag vorwiegend fiskalische Gründe haben und der Forderung des Kongresses nach stärkerer Sparsamkeit im Staatshaushalt entsprechen. Auch spielte wohl die Erkenntnis eine Rolle, daß in einem modernen Kriege die „klassischen“ Metalle längst nicht mehr die Bedeutung haben wie in früheren Kriegen und daß die angesammelten Vorräte, die sicherlich den normalen Bedarf der Vereinigten Staaten für mehrere Jahre sichern, in dieser Höhe kaum gerechtfertigt sind. Ähnliche Verlautbarungen erfolgten dann auch von der britischen Regierung, die ebenfalls, wenn auch in wesentlich kleinerem Umfang als diejenige der Vereinigten Staaten, wehrwirtschaftliche Vorräte angelegt und bis zum Frühjahr 1957 laufend ergänzt hatte.



Die Entwicklung der Preise für Blei und Zink in der Bundesrepublik seit 1950

Zeit	Blei		Zink		Lebenshaltungskosten	Grundstoffpreise
	DM je 100 kg	1950 = 100	DM je 100 kg	1950 = 100		
					1950 = 100	
1950	131,27	100	136,66	100	100	100
1951	174,40	133	178,90	131	108	119
1952	168,49	115	167,18	112	110	124
1953	105,49	83	86,68	67	108	122
1954	111,40	86	90,45	67	108	123
1955	122,43	94	104,86	77	110	125
1956	134,17	102	112,76	82	113	129
1957						
Jan.	136,15	102	117,95	87	114	131
Febr.	131,00	100	118,27	84	114	130
März	129,85	100	112,33	82	114	129
April	130,70	99	114,50	83	114	131
Mai	126,37	88	108,14	72	114	130
Juni	109,68	81	88,58	63	115	131
Juli	102,87	79	84,31	63	116	133
Aug.	105,00	80	83,37	62	116	133
Sept.	103,65	79	84,88	61	116	132
Okt.	101,70	77	81,50	60	117	.
Nov.	100,70	76	79,83	58	.	.

Naturgemäß mußte ein so jäher Preisrückgang den Metallergbergbau aller Länder, der sich seit 1950 ständig hoher Preise, während des Korea-Booms sogar einer einzigartigen Preiskonjunktur erfreut hatte, in empfindliche Schwierigkeiten bringen. In den Ländern,

in denen die Förderung von Erzen der Nichteisenmetalle einen wesentlichen Teil des Sozialproduktes und insbesondere der Ausfuhr ausmacht, also insbesondere in Bolivien, Chile, Peru und Mexiko, aber auch in den mittelafrikanischen Ländern Belgisch-Kongo und Rhodesien, in Kanada und Australien, wahrscheinlich auch in Jugoslawien, droht die Entwicklung eine allgemeine Verschlechterung der Wirtschaftslage herbeizuführen. In den Vereinigten Staaten selbst, die zwar überwiegend Verbraucher der drei großen Nichteisenmetalle sind, aber doch über einen sehr beträchtlichen eigenen Bergbau verfügen, ja, in allen drei Metallen sogar weitaus an erster Stelle unter den Produktionsländern stehen, wurde ein großer Teil der Gruben dieser Bergbauzweige notleidend. Die daraufhin geplante Erhöhung der bisher recht niedrigen Zölle auf das Drei- bis Vierfache würde zweifellos zwar dem inländischen Bergbau eine Erleichterung bringen, aber die Notlage in den Bergbaurevieren außerhalb der Vereinigten Staaten noch verschärfen. Sicherlich haben auch die unverkennbaren Ermüdungserscheinungen in der Wirtschaft vieler Länder der westlichen Welt zur Verschärfung der Krisis beigetragen. Namentlich scheint die Stagnation im Kraftwagenbau der Vereinigten Staaten, der ein besonders wichtiger Metallverbraucher ist, einen gewissen Einfluß auszuüben, vielleicht nicht einmal so sehr in eindrucksvollen statistischen Ziffern als in psychologischer Hinsicht. Der Metallmarkt glaubt, sich nicht mehr wie bisher auf eine ständige kräftige Steigerung des normalen Verbrauches — jährlich um etwa 5 vH — verlassen zu können; die vorhandenen privaten Vorräte werden abgebaut und die Wirkung der Einschränkung der Stock-Pile-Käufe verstärkt. Eine Reihe großer Grubengesellschaften in Amerika und Afrika hat unter diesen Umständen Fördereinschränkungen teils erwogen, teils bereits durchgeführt; sie sind wahrscheinlich das einzig wirksame Mittel, um der Krisis auf dem Metallmarkt entgegenzutreten. Bisher ist aber weder ein wirklicher Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage eingetreten, noch läßt sich über die endgültigen Absichten der amerikanischen Regierung Klarheit gewinnen. Infolgedessen besteht auch keine greifbare Aussicht auf eine Beruhigung, geschweige denn auf eine Umkehr der Preisentwicklung.

Es konnte nicht ausbleiben, daß der Verfall der Metallpreise eine ernste Notlage gerade auch bei dem deutschen Erzbergbau hervorrief. Die Bundesrepublik ist zwar in allen drei Metallen überwiegend Verbraucher, so daß eine Preisverbilligung im ganzen für die deutsche Wirtschaft eher Vorteil bringt. Während die Kupferproduktion in der Bundesrepublik völlig bedeutungslos ist, besitzt die Förderung von Blei- und Zinkerzen im Rahmen des Gesamtbergbaus und der Gesamtwirtschaft noch eine nicht unerhebliche Bedeutung. Mit Anteilen von 3 vH an der Weltförderung von Blei und 4 vH derjenigen von Zink steht die Bundesrepublik an 9. Stelle unter den Erzeugerländern für diese Metalle.

Befindet sich aber an sich schon die Urproduktion und gerade der Bergbau in hochindustrialisierten Gebieten mit einer anspruchsvollen Arbeiterschaft und einer infolge der Kostbarkeit des Grund und Bodens recht aufwendigen Betriebsführung ganz allgemein in schwieriger Lage, so gilt dies besonders von den deutschen Metallergruben, deren reichste Lagerstätten und Lagerstättenteile bereits in früheren Betriebsperioden, teilweise vor Jahrhunderten, abgebaut worden sind und die heute — von wenigen Ausnahmen mit besonders günstigen geologischen Verhältnissen abgesehen — eigentlich ständig mit unsicherem Ertrag arbeiten.

Die Versorgung der Bundesrepublik mit Blei und Zink (ohne Umschmelzmetall)

	Blei			Zink		
	1954	1955	1956	1954	1955	1956
Ausbringbarer Metallinhalt der Erzförderung in 1000 t	67,7	68,1	66,2	120,7	120,2	121,8
Hüttenerzeugung von Metall in 1000 t	147,7	147,4	161,0	169,3	180,0	190,6
Verbrauch in 1000 t	173,0	193,6	176,9	203,1	219,5	216,1
Anteil der Erzförderung am Verbrauch in vH	39	35	37	59	55	56

Wie fast überall in der Welt treten auch in Deutschland die beiden Metalle Blei und Zink fast regelmäßig gemeinsam und meist begleitet von Silber auf. Während in der sowjetischen Besatzungszone nur ganz geringfügiger Blei- und Zinkerzbergbau umgeht und Ostdeutschland nur in Oberschlesien über ein allerdings sehr bedeutendes Blei-Zinkerzrevier verfügt, besitzt Westdeutschland drei größere Lagerstättenbezirke: den Harz mit den Gruben bei Goslar und bei Grund, das Ruhrrevier, wo der Steinkohlenbergbau mehrere recht ansehnliche Blei-Zinkerzvorkommen innerhalb seiner Grubenbaue erschlossen hat und das im Süden durch einige wichtige Vorkommen am Nordrand des Rheinischen Schiefergebirges ergänzt wird, und drittens die verstreuten, aber teilweise recht bedeutenden Blei-Zinkerzvorkommen am Rande der Eifel und in der Umgebung der Einmündung des Flusses Lahn in den Rhein. Nach der Größenordnung der Förderung steht der Harz voran, während das Ruhrgebiet im weiteren Sinne und das Lagerstättenrevier Eifel-Lahn sich etwa die Waage halten. Der Bergbau geht teilweise in die Römerzeit, ja sogar in die vorgeschichtliche Zeit zurück. Jedoch sind sowohl am Eifelrande bei Maubach als auch im Harz bei Grund und in der Umgebung von Bad Ems noch bis in die jüngste Zeit Aufschlüsse verhältnismäßig reicher Lagerstättenteile gelungen, und der Bergbau auf Blei-Zinkerze im Rheinisch-Westfälischen Steinkohlengebiet ist überhaupt ganz neuen Ursprungs. Immerhin liegt es in der Natur eines so alten Kulturgebietes, daß die Zeit neuer Entdeckungen von Erzlagerstätten im wesentlichen vorüber ist.

Der Bergbau wird von einigen wenigen großen Unternehmen geführt, unter denen die im wesentlichen bundeseigene Preußische Bergwerks- und Hütten Aktiengesellschaft mit ihren Gruben im Harz und am Eifelrande und die Stolberger Zink Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb mit ihrem Besitz am Südrand des Ruhr-Reviers und in der Umgebung von Ems, ferner vor allem mit ihrem neuen großen Bergbau bei Maubach am Eifelrand, an der Spitze stehen. Nennenswerte weitere Erzeuger sind die Gewerkschaft Auguste Viktoria bei Recklinghausen, ein Tochterunternehmen der Badischen Anilin- und Soda-Fabrik Aktiengesellschaft in Ludwigshafen und die im belgischen Besitz stehende Aktiengesellschaft des Altenbergs für Bergbau und Zinkhüttenbetriebe. Unabhängige Grubenunternehmen außerhalb der genannten, sind für das Bild des Gesamtbergbaus ohne Bedeutung. Die Blei- und Zinkerz fördernden Betriebe des deutschen Bergbaus befinden sich also im wesentlichen im Besitz größerer Konzerne, so daß eine individuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung schwer durchführbar, aber auch nicht unmittelbar entscheidend ist. Die Preußische Bergwerks- und Hütten Aktiengesellschaft betreibt außer dem Metallergbergbau im Harz,

der überdies durch die fast einzigartig günstigen geologischen Verhältnisse des Rammelsberg vom Auf und Ab der Preise weniger berührt wird als der Durchschnitt der übrigen Betriebe, Steinkohlenbergbau, Erdölgewinnung, zahlreiche Weiterverarbeitungsbetriebe und ist an einer Reihe sonstiger Bergbauunternehmen nutzbringend beteiligt. Der Schwerpunkt der Stolberger Zink Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb ist die Verhüttung von Blei- und Zinkerzen und die Weiterverarbeitung dieser Metalle. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Aktiengesellschaft des Altenbergs für Bergbau und Zinkhüttenbetriebe. Bei der Steinkohlenzeche Auguste Viktoria stellt der Erzbergbau nur einen kleinen Teil des Gesamtbetriebes dar, ganz abgesehen davon, daß wiederum der Steinkohlenabbau für die große Muttergesellschaft seinerseits nur einen verhältnismäßig kleinen Nebenbetrieb bedeutet.

Der Preissturz für Blei und Zink rührt also in allen Fällen nicht unmittelbar an die Existenz der betreffenden Betriebe. Trotzdem ist mit Stilllegungen in großem Umfang zu rechnen. Nachdem die Preußische Bergwerks- und Hütten Aktiengesellschaft sich entschlossen hat, die seit 2000 Jahren betriebene Bleierzgrube Mechernich mit weit über 1000 Beschäftigten stillzulegen, wird man von den Privatunternehmen noch weniger erwarten können, daß sie betriebswirtschaftliche Interessen den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten unterordnen. Wesentliche Betriebsersparnisse sind auch kaum mehr zu erzielen, nachdem die Unternehmen größtenteils die Periode guter Preise zur durchgreifenden Rationalisierung, daneben zum Aufsuchen neuer Lagerstättenteile ausgenutzt haben, soweit die Besteuerung hierfür die Möglichkeit gelassen hat.

Jedenfalls ist die durch den Preisrückgang geschaffene Lage als ernst genug anzusehen. Der Blei- und Zinkerzbergbau fördert jährlich rd. 4 Mill. t Roherze im Werte von 100—150 Mill. DM, deren Metallinhalt rd. 35—40 vH des deutschen Bedarfs an Blei und 50—60 vH des deutschen Bedarfs an Zink deckt. Der Rest des Bedarfs wird in der Hauptsache durch Einfuhren aus Schweden, Peru, Italien, Kanada und Nordafrika in Erzform mit einem Wert von rd. 100 Mill. DM im Jahre 1956, im übrigen durch Einfuhr von Rohmetall gedeckt. Der Gesamtaufwand für die Einfuhr von Erz und Metall nach Abzug der Rückausfuhr an Metallen beträgt jährlich 100—150 Mill. DM. Beschäftigt werden 7500—9000 Personen, zum großen Teil Menschen, deren Familien seit Generationen dem Bergbau angehören und die infolgedessen nicht leicht in anderen Tätigkeiten unterzubringen sind. Überhaupt ist natürlich auch dieser Zweig des Bergbaus wenig elastisch und anpassungsfähig; die Grubenbaue müssen offengehalten und die Einrichtungen benutzt werden, wenn sie nicht innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit völlig unbrauchbar werden sollen. Eine Wiederaufnahme des Betriebes auf alten Gruben setzt in der Regel einen kaum geringeren Aufwand an Zeit und Kosten voraus, als ein völliger Neubeginn von Grubenanlagen.

Diese Eigenart des bergbaulichen Betriebes macht es notwendig, ihn in Krisenzeiten anders zu behandeln, als es den meisten industriellen Fertigungsbetrieben gegenüber möglich ist. Sowohl die Herstellung und die Inbetriebsetzung der Grubenbaue als auch die Heranziehung und Ausbildung brauchbarer bergbaulicher Belegschaften erfordert ganz andere Zeiträume, als dies bei einer Gießerei, einer Spinnerei oder einer Maschinenfabrik der Fall ist. Infolgedessen ist die

Frage der Stilllegung von Bergbaubetrieben mit besonderer Zurückhaltung zu beantworten. Es läßt sich nicht verantworten, Gruben, die womöglich schon seit Jahrhunderten betrieben werden, unter dem Eindruck einer schlechten Preislage stillzulegen, wenn nach Lage der Dinge befürchtet werden muß, daß die Wiederinbetriebsetzung dann überhaupt nicht mehr erfolgen kann. Allerdings handelt es sich bei dem heutigen Preiseinbruch offenbar nicht um die Auswirkung einer vorübergehenden Konjunkturschwankung — eine solche kommt nur verschärfend hinzu —, sondern um eine tiefgehende und voraussichtlich dauernde strukturelle Schwäche des betreffenden Marktes. Es ist jedoch zweifelhaft, ob die Regierung der Vereinigten Staaten, die durch ihre wirtschaftspolitischen Maßnahmen fast 20 Jahre hindurch die ständige Ausweitung der Produktionskapazitäten veranlaßt hat, gut beraten wäre, wenn sie diese Betriebe nunmehr unter dem Druck von haushaltsmäßigen Erwägungen preisgäbe. Für die Hebung der Wirtschaft der sogenannten unterentwickelten Länder geschieht so viel, und sie wird jedenfalls so allgemein verlangt, daß niemand die ungünstigen Wirkungen einer falschen Preispolitik für die Rohstoffe dieser Länder ignorieren wird. Auch wird die Verschlechterung der Terms of Trade für die Rohstoffländer rasch genug auch in den hochindustrialisierten Ländern dadurch fühlbar werden, daß die Ausfuhr von Fabrikaten an die Rohstoffländer zurückgeht oder gar zum Stillstand kommt, von der neuen politischen Beunruhigung der Welt ganz zu schweigen. Vieles spricht dafür, daß die Regierung der Vereinigten Staaten allen diesen Umständen Rechnung tragen wird, daß also der Preisrückgang zum Stillstand kommt, womöglich sogar eine Besserung einsetzt, zumal der Verbrauch an Nichteisenmetallen auch noch in den letzten Jahren rascher zugenommen hat, als der Verbrauch an den meisten anderen Wirtschaftsgütern.

Um so weniger wird es sich rechtfertigen lassen, wesentliche Teile des deutschen Erzbergbaus unter dem Druck einer womöglich nur vorübergehenden Lage ihrem Schicksal zu überlassen. Auch der unruhige und unsichere Zustand der Welt zwingt zu Überlegungen, inwieweit man wichtige Beiträge zur Rohstoffversorgung preisgeben darf. Es kommt hinzu, daß die geltende Besteuerung den Unternehmen bisher keine ausreichenden Ausgleichsmöglichkeiten zwischen guten und schlechten Jahren gelassen hat. Der wiederholt erörterte Gedanke einer Besteuerung nicht nach dem einzelnen Jahresergebnis, sondern nach dem Durchschnittsergebnis einer Reihe von Jahren, hätte einen Ausgleich zwischen der Periode guter Preise und der Periode schlechter Preise gestattet. Wenn auch eine bessere Regelung der Steuerfrage nicht die Folgen der augenblicklichen Lage mildern kann, so wäre eine solche Reform, die ja auch für andere Wirtschaftszweige aus gleichen Gründen in Frage kommt, gerade im Interesse des Metallergbergbaus für die Zukunft zu erwägen. Für die Überwindung der gegenwärtigen Krisis und für die Vermeidung künftiger Krisen wäre vor allem ein Preisausgleich durch Schaffung eines Ausgleichsfonds geeignet. Weniger zweckmäßig erscheint die Gewährung von Überbrückungskrediten, die bei der schwer übersehbaren Dauer der Krisis eine bedenkliche Belastung der Unternehmen bedeuten würde. Auch die für die Vereinigten Staaten in Erwägung gezogene Einführung erhöhter Schutzzölle ist bei der weitgehenden Einfuhrabhängigkeit der deutschen Metallindustrie für die Bundesrepublik nicht wünschenswert, zumal sie allen Grundsätzen der deutschen Wirtschaftspolitik zuwiderlaufen würde.

Zur Wettbewerbslage im Verkehrswesen

Der Markt für Verkehrsleistungen steht seit Jahren im Zeichen der Auseinandersetzung zwischen „Schiene“ und „Straße“, wobei es allerdings in letzter Zeit (nach der Verabschiedung des Verkehrsfinanzgesetzes 1955) in diesem Streit ruhiger geworden ist. Das liegt zu einem erheblichen Teil daran, daß sich die geringere Ausweitung der Transportkapazität der großen Landverkehrsmittel gegenüber dem weiteren Anstieg der inländischen Güterproduktion und des Außenhandels in einer besseren Beschäftigung der gewerblichen Verkehrsträger ausgewirkt hat. Hierdurch wurden die Probleme der Aufgabenteilung im Verkehrswesen zwar nicht gelöst, aber doch durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens überrundet und in den Hintergrund gerückt. Durch die seit dem Verkehrsfinanzgesetz steigende steuerliche Belastung des Werkfernverkehrs¹ wurden hauptsächlich dem Bereich des gewerblichen Güterfernverkehrs zusätzliche Beförderungsmengen zugeleitet. Da der gewerbliche Verkehr mit Lastkraftwagen konzessionspflichtig ist und die Anzahl der Gewerbe genehmigungen bisher fast konstant gehalten wurde, mußte dieser Zuwachs zu einer höheren Ausnutzung des gewerblichen Güterfernverkehrs führen. Staatlicherseits wird damit dem Güterfernverkehrsgewerbe gewissermaßen eine Beschäftigungsgarantie geboten. Dies hat aber gleichzeitig zur Folge, daß — vom Standpunkt dieses Verkehrsbereichs betrachtet — die günstige Nachfragesituation für den Lastkraftwagenverkehr nicht voll ausgenutzt werden kann. Hierdurch ergibt sich vielmehr eine Einengung der Transportkapazität des Güterfernverkehrs, die zu einer Verschiebung der realen Wettbewerbsstellung gegenüber den Eisenbahnen führt²), die — ebenso wie die Binnenschiffahrt — keinen Beschränkungen in der Kapazitätsausweitung unterliegen.

Während sich der Kraftverkehr insgesamt also seiner Kapazitätsgrenze mehr und mehr nähert, bestehen ähnliche gesetzliche Beschränkungen bei der Eisenbahn nicht, so daß sie ihre Transportkapazität so stark ausweiten kann, wie sie auf Grund der Marktlage und ihrer technischen und finanziellen Möglichkeiten dazu in der Lage ist. So entstand im Laufe der letzten Jahre das Bild, daß sich die Beförderungskapazität des Güterfernverkehrsgewerbes seit Ende 1954 nur unwesentlich erhöht hat (einschließlich Möbelfernverkehr um rund 1 vH), während der Bestand der Deutschen Bundesbahn an betriebsfähigen bahneigenen Güterwagen seit diesem Zeitpunkt um rund 9 vH gestiegen ist. Auch die kürzlich erfolgte Neufestsetzung der Konzessionskontingente für den Güterfernverkehr sieht nur eine Steigerung von gut 3 vH vor, eine Quote, die etwa dem Güterwagenzuwachs der DB für das Jahr 1957 entspricht. Die hier genannten Steigerungsquoten haben indessen nur einen bedingten Aussagewert, da aus ihnen nicht hervorgeht, daß sich die technische Transportkapazität der Eisenbahngüterwagen in weit stärkerem Maße verbessert hat als dies bei den Lastkraftwagen der Fall ist. Das Güterfernverkehrsgewerbe ist außerdem den zu erwartenden Belastungen aus der Verordnung über Abmessungen, Maße und Gewichte der Lastkraftwagen ausgesetzt, die voraussichtlich zu kleineren, weniger rentablen Einheiten führen wird. Bei weiterhin steigender Güterproduktion befindet sich die Eisenbahn gegenüber dem gewerblichen Kraftwagen-

fernverkehr in dem Vorteil, daß ihr dieser Konkurrent schon wegen seiner auf längere Sicht begrenzten Beförderungskapazität kaum weitere Beförderungsmengen entziehen kann.

Eine besondere Rolle spielt das Wettbewerbsproblem bei den gegenwärtigen Bemühungen um eine allgemeine Tarifierhöhung für Leistungen der gewerblichen Verkehrsträger. Der Eisenbahntarif ist hierbei nach wie vor der Preismaßstab für den gesamten Binnenverkehrsmarkt; die Vorschläge der Bundesbahn über die Struktur ihrer Tarifierhöhung berühren somit grundlegend die Marktstellung der beiden anderen Verkehrsmittel Binnenschiffahrt und gewerblicher Güterkraftverkehr, wobei sich die Eisenbahn in der günstigen Situation befindet, daß ihre beiden Hauptkonkurrenten infolge der auch bei ihnen eingetretenen Kostensteigerungen nur darauf warten, daß mit der Anhebung der Eisenbahntarife der erste Schritt zu einer allgemeinen Erhöhung der Verkehrspreise getan wird. — Durch die Einführung einer neuen ermäßigten 20-t-Klasse und einer Verstärkung der Degression in den unteren Tarifklassen versucht die Eisenbahn, ihre Tarifierhöhung gerade in den Bereichen zu ermäßigen, die durch die niedrigeren Binnenschiffahrtsfrachten besonders gefährdet sind. Auf diese Weise soll der Binnenschiffahrt keine Gelegenheit gegeben werden, trotz der auch bei ihr zu erwartenden Frachtanhebungen den Preisabstand zur Obergrenze des Eisenbahntarifs so groß werden zu lassen, daß sie auf diese Weise in den bisherigen Besitzstand der Eisenbahn einbrechen kann. Die Konkurrenz der Binnenschiffahrt ist schon deswegen sehr zu beachten, weil auch bei ihr keine gesetzliche Beschränkung der Transportkapazität besteht, so daß sie in der Lage ist, ein durch günstige Preisstellung etwa entstehendes Mehraufkommen an Beförderungsgütern zu übernehmen und sich durch Vergrößerung des Flottenbestandes hierauf einzustellen.

Nach den Vorschlägen der DB soll die neue 20-t-Klasse nicht im Kraftwagenverkehr gelten; es wäre somit auch im Regeltarif³) der erste Schritt zu einer Differenzierung der bisher gleichartigen Kraftwagen- und Eisenbahn-Gütertarife getan. Zum erstmaligen seit Jahrzehnten würde die Eisenbahn bei bestimmten Sendungen niedrigere Entgelte verlangen als der Lastkraftwagen. Sollte dieser Vorschlag von den zuständigen Bundesministerien genehmigt werden, so würde dadurch die Marktstellung der Eisenbahn wesentlich verbessert werden, da sich diese Maßnahme vor allem auf den Verkehr der frachtempfindlichen Massengüter auswirken würde, bei denen schon geringe Preisunterschiede zu Verkehrsumlagerungen führen können; im ersten Halbjahr 1957 entfielen vergleichsweise rund 16 vH der tonnenkilometrischen Leistung des gewerblichen Güterfernverkehrs auf die niedrigen Tarifklassen F und G.

Sowohl für die Marktstellung des gewerblichen Güterkraftverkehrs als auch der Eisenbahn dürfte bedeutungsvoll sein, daß bei der zu erwartenden Preiserhöhung im Güterverkehr die oberen Klassen A bis C auf den Stand der — erhöhten — Klasse D gesenkt werden sollen. Damit könnte es trotz einer allgemeinen Erhöhung der Verkehrspreise vermieden werden, daß dem gemeinsamen Konkurrenten Werkfernverkehr ein über den bisherigen Stand hinausgehender Anreiz geboten wird, sich in den Verkehr der hochtarifierten Güter einzuschalten.

¹) Die Beförderungssteuer im Werkfernverkehr belief sich bis zum 31. 5. 1955 auf 0,99 Pf. je tkm; sie erhöhte sich am 1. 6. 1955 auf 3 Pf. je tkm, am 1. 10. 1956 auf 4 Pf. und soll am 1. 4. 1958 endgültig auf 5 Pf. je tkm steigen.

²) Der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist zwar konzessionspflichtig, hinsichtlich des Einsatzes von Fahrzeugen usw. bestehen aber keine mengenmäßigen Beschränkungen.

³) Von den Eisenbahn-Ausnahmetarifen war schon bisher nur ein Teil im Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen anwendbar; so gilt z. B. der bedeutsame Kohlenausnahmetarif 6B1 nur im Eisenbahnverkehr.

