Drucksache Nr. 1 (1925).

Niederschrift

über die

16. Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats in Berlin

am 12. Juni 1925.

Anwesend die in der Anlage 1 aufgeführten Herren.

Anlage 1 Seite 27

Herr Ministerialdirektor Vogel begrüßt im Namen des Herrn Reichsverkehrsministers, der leider heute verhindert sei, an der Sitzung teilzunehmen, aber bei der morgigen Besprechung zugegen sein werde, die Herren Ausschußmitglieder, ebenso wie die Herren Vertreter der Länder und der Reichsregierung und der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Es sei dies die erste Sitzung des Reichseisenbahnrats und seines Ausschusses nach der Neugestaltung der Reichsbahn-Gesellschaft. Die Tarifbildung liege jetzt in der Hand der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, während das Reichsverkehrsministerium für die Reichsregierung die Tarifkontrolle nach dem Reichsbahngesetz auszuüben habe. Der Reichseisenbahnrat sei dem Reichsverkehrsministerium angegliedert, für das bei der Ausübung seiner Aufsichtsrechte in wichtigen Fragen die beratende Unterstützung durch den Reichseisenbahnrat und seinen Ausschuß äußerst wertvoll sei; er glaube annehmen zu dürfen, daß auch bei der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft die Gutachten des Reichseisenbahnrats künftig ebenso wie früher gewürdigt werden, so daß der Einfluß des Reichseisenbahnrats auf die Tarifentwicklung nach wie vor gewährleistet sein dürfte. Vor Eintritt in die Tagesordnung gestatte er sich noch, in Umdruck eine Ausführung über die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Anlage 2 Seite 29

Punkt 1 der Tagesordnung: Mitteilungen über wichtige Tarifmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Herr Ministerialrat Niemack: Seit der letzten Sitzung des Reichseisenbahnrats habe sich im deutschen Verkehrswesen eine tiefgreifende Umgestaltung vollzogen dadurch, daß die Deutsche Reichsbahn aus der unmittelbaren Betriebsverwaltung des Reiches herausgenommen worden sei und jetzt von einer besonderen Gesellschaft verwaltet werde.

Es erscheine angebracht und werde auch den Erwartungen des Reichseisenbahnrats entsprechen, wenn der Reichseisenbahnrat sich zunächst mit dieser Umgestaltung beschäftige. Es komme darauf an, die Rückwirkungen organisatorischer Art klarzustellen, die sich aus dieser Umstellung ergeben. Von Interesse sei besonders die jetzige Stellung des Reichseisenbahnrats, die wiederum abhänge von den Beziehungen, die zwischen dem Reichsverkehrsministerium in seiner neuen Gestalt und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestehen. Im Anschluß hieran werde er kurz auf die von der Reichsbahn-Gesellschaft bisher befolgte Tarifpolitik eingehen.

Der Reichseisenbahnrat, der bisher schon dem Reichsverkehrsministerium beigeordnet gewesen sei, sei auch nach der Neuregelung Organ des Reichsverkehrsministeriums geblieben. Dagegen seien die Landeseisenbahnräte jetzt der Reichsbahn-Gesellschaft angegliedert. Diese Lösung entspreche den praktischen Bedürfnissen. Vor allem mußte darauf Wert gelegt werden, daß auch dem Reichsverkehrsministerium ein sachverständiger Beirat erhalten blieb. Die Aufgabe des Reichseisenbahnrats bestehe wie bisher darin, das Reichsverkehrsministerium in wichtigen Verkehrsangelegenheiten gutachtlich zu beraten. Die Tätigkeit des Reichseisenbahnrats werde also von den Aufgaben und Befugnissen bedingt sein, die dem jetzigen Reichsverkehrsministerium nach dem Reichsbahngesetz gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugewiesen seien. Diese sei bekanntlich gegründet worden, weil die Reichsbahn in den Dienst der Reparationsverpflichtungen gestellt worden sei. Von dem Kapital der Gesellschaft, das mit 26 Milliarden RM. angenommen sei, entfielen 11 Milliarden RM. auf die internationale Obligationsschuld, die als Teil der allgemeinen Reparationslast des Reichs der Reichsbahn auferlegt worden sei. Diese 11 Milliarden RM. seien mit 5 % zu verzinsen und mit 1 % zu tilgen, was eine Jahresleistung von 660 Millionen RM. erfordere. Diese volle Belastung trete erst vom 4. Reparationsjahre ab ein, während im ersten Reparationsjahr die Reichsbahn 200 Millionen RM., im zweiten 595 Millionen RM. und im dritten 550 Millionen RM. an den Reparationsagenten abzuführen habe. Dazu komme noch die Verkehrssteuer, die im ersten Jahre mit 250 Millionen an den Reichsfinanzminister,

im zweiten Jahre mit derselben Summe und vom dritten Jahre ab mit jährlich 290 Millionen RM. an den Reparationsagenten abzuführen sei. Diese Summen müßten unbedingt durch die Reichsbahn-Gesellschaft aufgebracht werden, wenn die höchst nachteiligen Folgen vermieden werden sollen, die mit einer säumigen Zahlung verbunden seien. Darüber hinaus solle die Reichsbahn, soweit es diese Verpflichtungen zuließen, nach wie vor den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft dienen. Im § 2 des Reichsbahngesetzes (RBGes.) finde dieser Grundsatz folgenden Ausdruck: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen."

Um die Erfüllung dieser Aufgabe durch die Reichsbahn-Gesellschaft sicherzustellen, seien der Reichsregierung weitgehende Beaufsichtigungsrechte vorbehalten. Von besonderer Wichtigkeit seien ihre Befugnisse auf dem Gebiete des Tarifwesens. Nach § 33 des RBGes. habe die Gesellschaft vom Tage ihrer Errichtung an die zu diesem Zeitpunkt geltenden Tarife anzuwenden. Alle späteren Änderungen dieser Tarife einschl. der Gütereinteilung, Nebengebühren usw. bedürfen der Genehmigung der Reichsregierung. Die Reichsregierung könne ferner Ermäßigungen der Personen- oder Gütertarife und sonstige Änderungen der Tarifbestimmungen verlangen, die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachte. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft entscheiden besondere Instanzen, die im Reichsbahngesetz vorgesehen seien. Der Reichsverkehrsminister nehme also auch in Zukunft an allen Vorgängen auf dem Gebiete des Tarifwesens unmittelbaren Anteil. Daraus ergebe sich, daß auch der Reichseisenbahnrat weiterhin an diesen Fragen mitwirken werde, denn der Reichsverkehrsminister werde, bevor er eine Entscheidung treffe, in wichtigen Fragen das Gutachten des Reichseisenbahnrats einholen.

Anträge und Anregungen im Interesse der deutschen Wirtschaft gehen dem Reichsverkehrsministerium nicht nur aus den Kreisen des Wirtschaftslebens selber zu, sondern auch von den anderen Reichsbehörden, den Länderregierungen und den gesetzgebenden Körperschaften. Auf diese Beziehungen brauche hier nicht näher eingegangen zu werden. Aus dem Gesagten ergebe sich, daß die Neuordnung keine geschäftliche Erleichterung, sondern vielmehr eine Erschwerung bedeute. Es müsse heute mehr verhandelt werden als früher, und ein Erfolg sei nur zu erreichen, wenn die beteiligten Stellen von dem Wunsche erfüllt wären, zu einem Einvernehmen zu gelangen. Bisher sei dieser Wille erfreulicherweise stets vorhanden gewesen.

Bei Begründung der Gesellschaft habe die Befürchtung bestanden, daß sie ganz unter ausländischen Einfluß kommen und auch in ihrer Tarif-

politik keine Rücksicht auf die deutsche Wirtschaft nehmen würde. Diese Befürchtung habe sich nicht bewahrheitet. Bei den Gütertarifen seien bisher, abgesehen von der heute unter Punkt 2 der Tagesordnung zur Vorlage kommenden Erhöhung der Steintarife, keine Erhöhungen eingetreten oder geplant. Im Personenverkehr seien allerdings am 1. 4. 24 die Zeitkartenpreise um 25 % und am 1. 5. 24 die allgemeinen Tarife um 10 % erhöht worden. Diese Maßnahmen seien aber zur Deckung von Mehrausgaben notwendig gewesen. Auf der anderen Seite hätten sich auch die von der deutschen Wirtschaft gehegten Hoffnungen nicht erfüllt, daß die Reichsbahn den im Jahre 1924 in drei Etappen vorgenommenen Tarifabbau fortsetzen würde. Man glaubte, daß die Reichsbahn-Gesellschaft nach Rückgabe der Rhein-Ruhr-Strecken finanziell hierzu in der Lage sein würde. Angesichts des jetzigen Zustandes der deutschen Wirtschaft müsse aber leider bei allgemeinen Tarifermäßigungen mit Ausfällen gerechnet werden, die von der Reichsbahn-Gesellschaft mangels eigener Reserven nicht übernommen werden könnten. Es dürfe hierbei nicht übersehen werden, daß die Reichsbahn selber unter der allgemeinen schwierigen Wirtschaftslage leide, und daß sie zudem unbedingt darauf bedacht sein müsse, ihren Verpflichtungen für den Reparationsdienst nachzukommen. Es könne ihr also kein Vorwurf gemacht werden, daß sie hier Zurückhaltung geübt habe.

Im übrigen sei, wenn auch eine allgemeine Ermäßigung ausgeblieben sei, doch den Wirtschaftsbedürfnissen in zahlreichen Einzelfällen durch Einführung von Ausnahmetarifen und andere Maßnahmen entsprochen worden. Zu erwähnen seien Ausnahmetarife für Holz, für Graphit und Graphitstaub, für gerösteten Schieferton, für Brenntorf, Elektrodenkohlen, Schiffsbaueisen, für Eisenerze und Kohle nach den Küstengebieten, weiter die Ausdehnung des um weitere 10 % ermäßigten Siegerländer-Brennstofftarifs auf Kohlen für die Elektrizitätswerke, die den Gruben elektrischen Strom liefern, schließlich zahlreiche Seehafentarife, z. B. für Glas und Hohlglaswaren, Papier und Pappe, gewisse Holzwaren, Tonwaren, Wetzsteine, Litopone und Zinkweiß, Baumwolle, Wolle, Jute, Hanf, Felle und Häute, Reis und Reisflocken usw.

So sei einer Reihe von Wirtschaftsgebieten Erleichterung gewährt worden. Ferner habe die Reichsbahn-Gesellschaft eine weitere Prüfung der Normaltarife veranlaßt. Es solle den Klagen über die zu starke Belastung in den nahen und mittleren Entfernungen nachgegangen und untersucht werden, ob in der horizontalen und vertikalen Staffelung Änderungen vorgenommen werden müßten. Die Ständige Tarifkommission beschäftige sich schon seit einiger Zeit mit dieser Frage. Es sei darauf hinzuweisen, daß es sich hier um eine schwierige und zeitraubende Arbeit

handle, bei der es darauf ankomme, eine Grundlage für die Neuordnung der Tarife zu schaffen, die den Verkehrsbedürfnissen für längere Zeit genügen könne.

Herr Staatssekretär a. D., Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Vogt dankt für die Einladung zu der heutigen Sitzung namens der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Der Reichseisenbahnrat sei zwar nicht mehr ein Organ der Reichsbahn, sondern dem Reichsverkehrsministerium unmittelbar angegliedert, um ihm die bei der Lösung seiner Aufgaben notwendige Berührung mit den Kreisen der Wirtschaft zu verschaffen. Diese Angliederung sei im vollen Einvernehmen mit der Hauptverwaltung geschehen, die aber ausdrücklich feststellen möchte, daß sich sachlich in ihrem Verhältnis zu jenen Kreisen und zu dem Reichseisenbahnrat nichts geändert habe. Er müsse weiter darauf hinweisen, daß das Reichsverkehrsministerium und die Hauptverwaltung in enger Zusammenarbeit stehe, so daß alle Tarifmaßnahmen nicht etwa den durch die Bestimmungen des Gesetzes sich ergebenden bureaukratischen Gang durchzumachen haben, sondern in steter Fühlungnahme mit dem Reichsverkehrsministerium getroffen werden. Schon von vornherein, also sozusagen im Werdegang einer Tarifmaßnahme, erfolge meist auf kürzestem Wege durch mündliche Beratungen der beteiligten Sachbearbeiter die Verständigung. In dem Rahmen dieser Grundsätze läge es auch, daß der Reichseisenbahnrat wie auch heute nicht etwa gehört werde, wenn feste Beschlüsse über Tarifmaßnahmen schon gefaßt worden seien, sondern daß ihm vor dieser Beschlußfassung Gelegenheit zur Begutachtung gegeben werde, so daß auch der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor seiner Entscheidung das Votum des Reichseisenbahnrats vorliegen habe und berücksichtigen könne.

Für die Berührung mit den Wirtschaftskreisen ständen freilich noch andere Wege zur Verfügung, so die in letzter Zeit mehr denn früher gepflegte Verbindung zwischen den Direktionen und den Industrie- und Handels-, den Landwirtschaftskammern usw.; zwischen der Hauptverwaltung und dem Industrie- und Handelstag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie usw. Als wichtigstes Organ müsse aber der Reichseisenbahnrat angesehen werden, da er in seiner Zusammensetzung aus Vertretern der verschiedensten Kreise berufen sei, die vorhandenen Gegensätze auszugleichen. Zu begrüßen sei, daß die Landeseisenbahnräte bestehen und den Direktionen erhalten geblieben seien. Der Konnex zwischen Landeseisenbahnrat und Reichseisenbahnrat sei durch die Neuorganisation seines Erachtens nicht gelockert; er sei schon dadurch gewährleistet, daß die Landeseisenbahnräte ihre Vertreter in den Reichseisenbahnrat entsenden. Wünsche der Landeseisenbahnräte werden so hier zur Sprache

gebracht werden können, es stehe auch nichts im Wege auf Wunsch des Reichseisenbahnrats die Landeseisenbahnräte in bestimmten Angelegenheiten zu hören. So sei der Zusammenhang zwischen Reichsbahn und Volkswirtschaft enger denn je.

Im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Vorredners müsse er bemerken, daß die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in letzter Zeit nicht besonders günstig gewesen sei. Bei den Einnahmen sei im Mai ein unerwarteter Rückgang festzustellen gewesen. Während im Januar die durchschnittliche Tageseinnahme 14 Millionen RM., im Februar 14,95 Millionen RM., im März 15,257 Millionen, im April 16,84 Millionen RM. betragen habe, habe der Mai einen Tagesdurchschnitt von nur 16 Millionen RM. aufgewiesen. Dieser Rückgang sei um so empfindlicher, als er den Erfahrungen nicht entspreche. Man habe 17 Millionen RM. erwartet und müsse also mit einem Ausfall von 30 Millionen gegenüber dem Voranschlag rechnen. Auch im Juni habe sich bisher das gleiche Bild ergeben, abgesehen von den durch das Wetter begünstigten Reisetagen während des Pfingstfestes.

Es sei also verständlich, daß bei der Tarifpolitik vorsichtiger denn je vorgegangen werden müsse. Wie schon erwähnt, sei trotz dieser schwierigen Lage eine große Anzahl von Ausnahmetarifen eingeführt. Mit dem Tarifstand sei die Reichsbahn dem allgemeinen Teuerungsindex ungefähr gleichgekommen, allerdings nur im Durchschnitt. Es sei zuzugeben, daß die nahen und mittleren Entfernungen zum Teil noch recht empfindlich über der Indexzahl liegen. Dieser Mißstand werde aber mit einer allgemeinen prozentualen Herabsetzung nicht beseitigt werden können, die auch gar nicht im Sinne der Volkswirtschaft liege. Zu erstreben sei vielmehr eine individuelle Anpassung des Tarifsystems an die Bedürfnisse der Wirtschaft. Auf diesem Weg sei schon vorgegangen. Er könne mitteilen, daß die ständige Tarifkommission sich schon seit Anfang dieses Jahres mit dieser Frage beschäftige und prüfe, in welcher Weise eine Änderung der horizontalen und vertikalen Staffelung etwa erreicht werden könne. Es verstände sich von selbst, daß hierbei große Vorsicht geboten erscheine, da mit einem solchen Abbau ungeheure Einnahmeausfälle verbunden sein könnten, die kaum wieder einzubringen sein würden. Zur Vorbereitung der Arbeit in der Ständigen Tarifkommission seien wichtige statistische Unterlagen zu beschaffen. Es sei zunächst festgestellt worden, welche Mengen auf die einzelnen Entfernungsstaffeln entfallen. Hierbei habe sich herausgestellt, daß 59,2 % aller Güter nach Ausnahmetarifen gefahren würden und weiter, daß eine sehr große Zahl von Ausnahmetarifen unter den Sätzen der Klasse F liege. Ob dies auf die Dauer tragbar sein würde, müsse geprüft werden. Wohl und Wehe der Reichsbahn hänge

ab von dem Wohl und Wehe der Volkswirtschaft. Das gelte aber auch umgekehrt. Deshalb sei es das größte Bestreben der Reichsbahn, mitzuarbeiten an dem Wiederaufblühen der Wirtschaft. Es dürfe jedoch nicht übersehen werden, daß nicht jede Frachtermäßigung eine Verkehrssteigerung mit sich bringe, und daß die mit der Ermäßigung in Verbindung stehenden Einnahmeausfälle nicht immer wieder eingebracht werden.

Schließlich sei nicht zu bestreiten, daß die Fracht im Verhältnis zu den eigentlichen Produktionskosten insbesondere zu den Steuern und sozialen Ausgaben immerhin eine verhältnismäßig geringe Rolle spiele. Wenn in der Öffentlichkeit darauf hingewiesen werde, daß die Betriebseinnahmen auch zur Deckung der Kosten für bauliche Anlagen verwendet werden, die besser durch Anleihemittel aufzubringen sein sollten, so sei dem entgegenzuhalten, daß für die Reichsbahn zurzeit keine Möglichkeit bestehe, im In- und Ausland Anleihen aufzunehmen. Kurzfristige Anleihen seien sehr teuer, dazu hege er persönlich Zweifel, ob auch dieses kurzfristige Geld zu haben sei.

Die Ständige Tarifkommission werde deshalb kaum dazu kommen können, die Frachten auf die nahen Entfernungen und für hochwertige Güter wesentlich herabzusetzen. Am Staffelsystem überhaupt werde nicht gerüttelt werden können, die Rückkehr zum kilometrischen System würde die Volkswirtschaft stärker belasten, als dies bei der jetzigen Tarifgestaltung geschehe. Dem Reichseisenbahnrat werde in der weiteren Entwicklung der Angelegenheit — sobald die Unterlagen fertig vorliegen — Gelegenheit gegeben werden, sich hierzu zu äußern.

Zu der Einführung von Ausnahmetarifen sei zu bemerken, daß die ungünstigen Ausfälle im Mai und Juni auch hier eine gewisse Stagnation habe eintreten lassen. Wegen der Ausfälle erwähne er ergänzend, daß das gleiche ungünstige Bild wie bei den Einnahmen sich auch bei der Wagengestellung gezeigt habe. Im Januar seien täglich 142000 Wagen, im Februar 150000, im März 142000, im April 154000, im Mai jedoch nur 149000 Wagen gestellt worden. Diese ungünstigen Ergebnisse stehen im Zusammenhang mit der ungünstigen Lage der deutschen Wirtschaft. Es sei deshalb sowohl bei der Hauptverwaltung wie auch bei dem Reichsverkehrsministerium übereinstimmend die Auffassung gewesen, daß die im April aufgetretenen Mehrausgaben nicht etwa durch eine Erhöhung der Gütertarife, sondern durch eine Erhöhung der Personentarife gedeckt werden müssen. Erfreulicherweise haben sich die auf diese Erhöhung gesetzten Hoffnungen erfüllt. Im Monat Mai sei das Mehr von 10 % voll erreicht, in einigen Bezirken sogar wesentlich überschritten worden. Im übrigen seien bei dem Personenverkehr mancherlei Erleichterungen geschaffen worden, so die wieder eingeführte Vergünstigung für Gesell-

schaftsfahrten, die eine Ermäßigung von 25 % bei Reisen von mindestens 30 Personen biete. Ferner werden auch in diesem Jahre wieder die Sommersonderzüge und daneben als Neueinrichtung Einzelsonderzüge nach schönen Gegenden gefahren, von denen reger Gebrauch gemacht werde. Gerade den minderbemittelten Kreisen werde durch diese Züge Gelegenheit gegeben, ihr Vaterland kennen zu lernen, während die Reichsbahn vermehrte Einnahmen aus ihnen erzielen könne. Wenn er schließlich noch erwähnen dürfe, daß bei der letzten Erhöhung die Arbeiterkarten verschont geblieben seien, um eine im Interesse der Allgemeinheit liegende Erhöhung der Produktionskosten zu vermeiden, so hoffe er mit diesen Ausführungen nachgewiesen zu haben, daß einmal auch bei der Neuorganisation des Reichsbahnwesens ein vertrauenvolles Zusammenarbeiten zwischen der Gesellschaft und dem Aufsichtsministerium gewährleistet, und daß es ferner das Bestreben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sei, nicht etwa nur Einnahmen zusammenzutragen, sondern in diesen schwierigen Zeiten der deutschen Volkswirtschaft zu dienen.

Herr Dr. Silverberg: Aus den eben gehörten Ausführungen habe man den Eindruck gewonnen, daß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Reichsverkehrsministerium an der Zusammenarbeit mit den berufenen Organen der Wirtschaft gelegen sei. Es sei theoretisch möglich, daß der Reichseisenbahnrat einen gewissen Einfluß haben könne, es brauche aber nicht so zu sein. Schon früher sei dieser Einfluß nicht übermäßig groß gewesen. Der Reichseisenbahnrat habe ernstlich Beschwerde zu führen, daß er bei den verschiedenen Änderungen der Tarife in der letztverflossenen Zeit nicht gefragt worden sei. Der letzten allgemeinen Ermäßigung der Gütertarife um 10 % habe der Reichseisenbahnrat widerraten. Es sei damals von ihm ein Abbau der Rohstoffe und der Kohlentarife um 20 % empfohlen worden. Die Reichsregierung habe geglaubt, sich hierüber hinwegsetzen zu können und im politischen Interesse die Ermäßigung von 10 % durchgeführt. Die damals von ihm, dem Redner, vertretene Auffassung, daß diese Ermäßigung wirkungslos bleiben und nicht imstande sein würde, eine rückläufige Entwicklung aufzuhalten, habe sich z. B. beim rheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbau bestätigt. Absatz und Förderung seien um 50 % zurückgegangen. Solch ein Rückgang sei für die Gesamtwirtschaft unerträglich. Man solle daran denken, daß der rheinisch-westfälische Steinkohlenbergbau für jede andere Industrie und für die Landwirtschaft der beste Abnehmer sei. Industrie und Landwirtschaft könne nicht auf die Konsumfähigkeit der Massen verzichten. Das dürfe bei allen Tarifmaßnahmen nicht außer acht gelassen werden.

Aus dem Etatsanschlag des Reichs habe er entnommen, daß ein Verkauf der Vorzugsaktien der Reichsbahn in Aussicht genommen sei.