

- b) in bezug auf die ungleichmäßigen Spannungen zwischen den einzelnen Klassen,
- c) in bezug auf die Zahl der Tarifklassen,
- d) in bezug auf eine etwa im Laufe der Zeit eingetretene zu starke Belastung einzelner Klassen und damit zusammenhängend, in bezug auf das Verhältnis (Spannung) der oberen Klassen (Fertigerzeugnisse) zu den unteren (Rohstoffen).

a) Festsetzung des Verhältnisses der Klassen zueinander.

(Punkte oder prozentuale Abschläge).

Das Verhältnis der Klassen zu einander wurde bisher stets nach Punkten der Klasse A festgelegt. Die Abstände der Klassen von B—F untereinander im Normatariisschema wurden nach Punkten der Klasse A, diese mit 100 angelegt, bemessen. Dieser Maßstab hat keine innere Berechtigung. Es ist ohne weiteres klar, daß für eine Klasse nicht ihr Verhältnis zur Klasse A, sondern ihr Verhältnis zu der über oder unter ihr stehenden Klasse wirtschaftlich von Bedeutung ist. Bei Auf- und Untarifizierungen handelt es sich fast immer um die benachbarten Klassen, in die das Gut versetzt werden soll; und auch die Klassen, die bei Untarifizierungen zum Vergleich herangezogen werden oder Berufungen geltend machen, sind in der Hauptsache die benachbarten Klassen.

Bei der gegenwärtigen horizontalen Staffel ist das Verhältnis der Klassen zueinander durch die Festsetzung in Punkten der Klasse A ein fast zufälliges und jedenfalls ein wirtschaftlich unbefriedigendes; zum Teil kann es überhaupt nur historisch erklärt werden. So stehen die Klassen B—D gegenwärtig in je 15 Punkten (15, 30, 45) Abstand von Klasse A.

A	B	C	D
100	85	70	55

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Klassen sind jedoch prozentual ganz verschieden.

A	B	C	D
100	85	70	55
15%		17,6%	
		21,4%	

Obwohl zwischen A und B und zwischen C und D der gleiche Unterschied in Punkten der Klasse A besteht, ergibt sich zwischen C und D ein fast 50% größerer prozentualer Unterschied — von der vorhergehenden Klasse gemessen — als zwischen A und B. Es soll daher künftig die praktisch belanglose Gleichmäßigkeit der Abstände einzelner Klassen von Klasse A aufgehoben und das Verhältnis der Klassen in der Weise festgesetzt werden, daß die untere durch einen prozentualen Abschlag von der vorhergehenden gebildet wird.

b) Die Spannungen zwischen den einzelnen Klassen; gleichmäßige oder ungleichmäßige?

Wird die Festlegung der Spannung der Klassen nach prozentualen Abschlägen der jeweils vorhergehenden Klasse als richtig anerkannt, so erhebt sich die weitere Frage, ob die Prozente des Abschlages in jeder Klasse die gleichen bleiben sollen, oder ob sie in den unteren Klassen höher bemessen werden sollen, als in den oberen. Für das letztere Verfahren spricht der Umstand, daß ein gleichmäßiger Abschlag in den unteren Klassen wegen der absolut niedrigen Sätze mehr und mehr verflacht und dadurch ein zu enges Aneinanderrücken der Klassen bewirkt wird. Die Beziehung auf die absolute Höhe des Satzes ist jedoch in diesem Zusammenhang nicht zutreffend. Maßgebend bei dieser Frage ist allein der Umstand, wie der prozentuale Abschlag in Beziehung auf den Wert des betreffenden Gutes und seine relative Frachtbelastung wirkt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß ein gleichmäßiger prozentualer Abschlag in den unteren Klassen absolut zwar niedriger ist, als in den oberen, daß er sich aber im Verhältnis zu dem Wert des Gutes ebenso stark auswirken wird, wie ein prozentual gleich hoher Abschlag in den oberen Klassen. Es darf nicht verkannt werden, daß es sich bei Untarifizierungen in den unteren Klassen an sich um absolut niedrigere Differenzen als in den oberen Klassen handelt, daß aber die finanzielle Auswirkung wegen des im allgemeinen größeren Verkehrsumfanges der Güter der unteren Klassen oft ebenso stark ins Gewicht fallen wird, wie bei Untarifizierungen in den oberen Klassen bei gleich hohem prozentualen Abschlag. Es erscheint daher logisch und wirtschaftlich richtig, die prozentualen Abschläge nach Möglichkeit für alle Klassen gleich hoch zu bemessen.

Diese Frage — d. h. die Festsetzung eines für alle Klassen gleichmäßig hohen prozentualen Abschlags — wird jedoch in erster Linie von der Zahl der Tarifklassen, die das künftige Normatariisschema umfassen soll, beeinflusst. Je mehr Klassen geschaffen werden sollen, um so leichter besteht die Möglichkeit, die bestehenden Tarifklassen unter möglichst geringer Änderung ihrer Frachthöhe in ein in allen Gliedern systematisch aufgebautes Normatariisschema einzugliedern. Bei ge-