

Der Selbstfahrer-Auto-Reisedienst

Von Professor Dr.-Ing. Dr. rer. pol. h. c. Carl Pirath, Stuttgart

Eine bewährte Art der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße im individuellen Personenverkehr liegt in der Richtung, daß der Reisende am Ende einer längeren Fahrt in einem Eisenbahnzug sich eines Taxis oder Mietwagens bedient, um seine Eisenbahnreise abzuschließen. Viele von ihnen haben dabei lediglich den Wunsch, vom Bahnhof aus einen bestimmten Ortsteil zu erreichen. Andere aber wollen zur Erledigung von Geschäften zu mehreren Stellen der Stadt oder ihrer engeren und weiteren Umgebung gelangen, um nach Abschluß ihrer Geschäfte wieder mit der Eisenbahn am gleichen oder an einem späteren Tag zurückzukehren.

Für diese letztere Gattung der Reisenden ist die Benutzung eines eigenen Kraftwagens, um am Zielort mit ihm beweglich zu sein, eine verhältnismäßig teure Angelegenheit, und wenn der Reisende selbst einen Kraftwagen besitzt und Selbstfahrer ist, so wird er es doppelt unangenehm empfinden, nach einer Eisenbahnfahrt am Ziel seine verschiedenen Geschäftsfahrten nicht als Selbstfahrer durchführen zu können. Er entschließt sich daher häufig, auf größere Entfernungen seinen eigenen Wagen zu benutzen und zu steuern, damit er am Ziel sich frei bewegen kann. Das hat aber nun wieder den Nachteil, daß er vielfach ermüdet von der langen Autofahrt ankommt und für die Erledigung seiner Geschäfte nicht über die nötige Frische verfügt. Außerdem wird für ihn die Fernfahrt im eigenen Wagen, wenn er allein den Wagen benutzt, erheblich teurer als die Eisenbahnfahrt 2. und 3. Klasse.

Bei dieser Lage ist der Wunsch seit langem lebendig, es möge in möglichst vielen Städten ein Selbstfahrerdienst eingerichtet werden, der es einerseits dem Eigenfahrer mit Pkw ermöglicht, die erhöhten Ausgaben und Anstrengungen einer langen Straßenfahrt zu ersparen, und ihm andererseits die Annehmlichkeiten einer Selbstfahrt am Zielort gestattet. Für die Bundesbahn würde sich daraus ein Zuwachs an Reisenden und ein Reingewinn ergeben, da in der Regel die so gewonnenen Reisenden keine Betriebsausgaben etwa durch Vermehrung des Wagenparks oder der Züge verursachen, ihre bezahlten Fahrpreise also fast ganz als Reineinnahmen gebucht werden können.

In verschiedenen Städten ist bereits versucht worden, diesem echten Bedürfnis einer Zusammenarbeit zwischen Schiene und Kraftwagen im Personenverkehr gerecht zu werden. Die bisherigen Erfahrungen sind jedoch noch wenig befriedigend. Von den Selbstfahrern wird vor allem Klage geführt über zu hohe Mietsätze vielfach in wenig gepflegten Wagen und vor allem darüber, daß der Wagen zum Ausgangspunkt der Reise zurückgebracht werden muß. Zur Verbesserung dieses Zustandes ist unter anderem von verschiedenen Seiten der Vorschlag gemacht worden, die Bundesbahn möge einen eigenen Selbstfahrer-Auto-Reisedienst einrichten, um auf diese Weise alle bisher aufgetretenen Mängel im eigenen und im Interesse der Verkehrskunden möglichst zu beheben. Im Nachfolgenden soll zu diesem Vorschlag Stellung genommen und darüber hinaus versucht werden, zur Förderung eines zweifellos wertvollen vereinigten Reisedienstes auf Eisenbahn und Straße im Fernverkehr eigene Anregungen zu geben. Im einzelnen werden behandelt:

1. Der Verkehrsbedarf für einen Selbstfahrerdienst und seine bisherige Befriedigung.

2. Die technische Durchführung des Selbstfahrerdienstes.
3. Die wirtschaftliche Seite.
4. Sonstige Wege zum vereinigten Reisedienst auf Eisenbahn und Straße.
5. Schlußfolgerungen.

1. Der Verkehrsbedarf und seine derzeitige Befriedigung

Es empfiehlt sich, bei den Untersuchungen über den Verkehrsbedarf und die Zweckmäßigkeit eines Selbstfahrerdienstes, der nicht allein nach wirtschaftlichen, sondern auch nach psychologischen Gesichtspunkten zu beurteilen ist, auf Erfahrungen zurückzugreifen, die in einer typischen Großstadt mit Selbstfahrerdienst in den letzten zwei Jahren gemacht worden sind. Stuttgart stellt hierzu ein konkretes Beispiel dar, das als repräsentativ für die Gesamtbeurteilung der Verhältnisse auch in anderen Städten angesehen werden kann. Eingehende Erhebungen bei verschiedenen Stuttgarter Selbstfahrer-Pkw-Verleihfirmen, bei der Mietwagenvereinigung Stuttgart und dem Export-Taxis-Service Stuttgart ergaben, daß sich der Kundenkreis der Selbstfahrer-Verleihfirmen zu mindestens 95% aus Ortsansässigen zusammensetzt, und zwar zum überwiegenden Teil aus Gelegenheitsfahrern am Wochenende, die keinen eigenen Pkw besitzen, und aus Geschäftsleuten, deren eigener Pkw wegen Instandsetzung nicht fahrbereit ist. Höchstens 5% der Fahrzeuge werden von auswärtigen Fahrern, die aber wiederum zum größeren Teil in der näheren Umgebung von Stuttgart wohnen, angemietet. Die geringe Inanspruchnahme der Selbstfahrerwagen durch Autobesitzer erklärt sich daraus, daß aus psychologischen und praktischen Gründen der Herrenfahrer nur ungern einen fremden Wagen fährt. Er fühlt sich, insbesondere auf einem fremden Wagentyp, im Verkehr unsicher und kann eventuell auftretende Störungen nicht so leicht beheben wie beim gewohnten eigenen Motor. Hinzu kommen die Bequemlichkeiten, die das Reisen im eigenen Wagen bietet, wie die Unabhängigkeit vom Fahrplan und die Möglichkeit, umfangreiche Gepäckstücke und Musterkoffer mitzuführen. Auf der anderen Seite wurde zugegeben, daß für viele Geschäftsreisende ein Bedürfnis besteht, im Anschluß an eine Eisenbahnfahrt unter tragbaren Bedingungen eine größere Beweglichkeit im Ortswechsel durch Anmieten eines Selbstfahrer-Autos zu erhalten. Wie weit durch eine Neuorganisation des Selbstfahrerdienstes in Zusammenarbeit mit der Bundesbahn dieses Bedürfnis angeregt und befriedigt werden kann, kann erst am Schluß der Untersuchung gesagt werden.

Augenblicklich benützen auswärtige Eisenbahnreisende, die in vielen Fällen wenig ortskundig sind, bevorzugt im Stadtgebiet Taxis und bei weiteren Entfernungen, beispielsweise nach dem Flughafen Echterdingen, Mietwagen, d. h. Wagen mit Chauffeur. 90% der Stuttgarter Mietwagenfahrten finden im Stadtgebiet statt. Ausländer bedienen sich des Export-Taxis-Services.

Die 46 bei der Gewerbepolizei Stuttgart angemeldeten Selbstfahrerverleihfirmen mit zusammen etwa 110 Pkw können das augenblicklich geringe Verkehrsbedürfnis der Geschäftsreisenden ohne weiteres befriedigen, da die durch die Gelegenheitsfahrer verursachte Wochenendspitze zwei- bis dreimal größer ist, als der Normalverkehr während der Wochentage. Bei der Aufgeschlossenheit und Wendigkeit der Kraftfahrer kann mit Sicherheit angenommen werden, daß in anderen Großstädten ähnliche Verhältnisse vorliegen.

Im Vergleich zur Zahl der Selbstfahrer-Pkw entfallen in Stuttgart auf Taxis 167 Wagen und auf Mietwagen 60 Wagen.

2. Die technische Durchführung des Verleihgeschäftes

Übereinstimmend wird von den Verleihfirmen bestätigt, daß der Kunde hinsichtlich seiner Vertrauenswürdigkeit mit besonderer Sorgfalt und Menschenkenntnis zu taxieren ist. Es gibt wohl sonst keinen Geschäftszweig, wo einem Unbekann-

ten nur gegen Vorlage des Führerscheins und gegebenenfalls gegen Stellung einer geringen Kaution — im allgemeinen 100 DM — ein Wertgegenstand, wie ihn ein Pkw darstellt, zu treuen Händen überlassen wird. Während es einem privaten Unternehmer leicht fällt, einen ihm unsicher erscheinenden Kunden abzuweisen, dürfte dies dem Bundesbahn-Selbstfahrer-Reisedienst erheblich schwerer fallen. Der Kunde hat durch die Vorbestellung des Pkw und mit der vorgezeigten Fahrkarte ein gewisses Anrecht auf Überlassung eines Wagens. Ein Abweisen wird in jedem Fall zu Unannehmlichkeiten führen und würde die Bundesbahn in Mißkredit bringen, zumal die Öffentlichkeit zweifellos geneigt ist, die Beförderungspflicht der Bundesbahn fälschlicherweise auch auf den Selbstfahrerdienst auszudehnen.

Auf das von dem Kunden mitunter zu Recht als lästig empfundene Zurückbringen des Pkw zum Ausgangsort der Reise kann nicht verzichtet werden, da nur so die pflegliche Behandlung des Wagens sicherzustellen ist und ein eventuell eingetretener Schaden einwandfrei und ohne große Verwaltungsarbeit geregelt werden kann. Es wäre ohnehin damit zu rechnen, daß die Bundesbahn-Selbstfahrer-Pkw als „öffentliches Eigentum“ weniger sorgsam behandelt werden als die Fahrzeuge der privaten Unternehmer.

Die vorgeschlagene Rücklieferung des Pkw an jedem beliebigen Bundesbahn-Selbstfahrerdienstort im Bundesgebiet und die freizügige Verwendung der Pkw ist aus Gründen der Wagenpflege und Reparatur unmöglich.

Zum Zustand und Aussehen der von den privaten Verleihfirmen angebotenen Selbstfahrer-Pkw ist zu bemerken, daß sich hier die Verhältnisse unter dem Druck der scharfen Konkurrenz gegenüber denen vor Jahresfrist wesentlich gebessert haben. Eine Reihe von Stuttgarter Verleihfirmen hat neue Volkswagen-Exportmodelle in Betrieb.

In verkehrsrechtlicher Hinsicht ist noch anzufügen, daß nach den Erlassen des früheren Reichsverkehrsministers K2. 6643 vom 4. 11. 1935 und K2. 5225 vom 27. 4. 1936 die Vermietung von Kraftfahrzeugen an Selbstfahrer im Gegensatz zu den Mietwagen mit Chauffeur nicht den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt und demnach nicht genehmigungspflichtig ist. Daher können auch für die technische Überprüfung der verwendeten Pkw die Bestimmungen der BOKraft¹⁾ unmittelbar keine Anwendung finden. Erfahrungsgemäß ist aber gerade bei diesen Fahrzeugen eine Gewähr für den Fortbestand der Betriebs- und Verkehrssicherheit nicht gegeben. Die Polizeibehörde muß daher im Interesse der öffentlichen Sicherheit von dem ihr im § 29 StVZO²⁾ eingeräumten Recht, diese Pkw wiederholten Prüfungen zu unterziehen, in regelmäßigen Zeitabständen Gebrauch machen.

3. Die wirtschaftliche Seite

Der Fernreisende wird, abgesehen von den bereits erwähnten psychologischen, also im Bereich des Gefühls und Geschmacks liegenden Gesichtspunkten nur dann im Selbstfahrer-Auto-Reisedienst einen Vorteil sehen und sich ihm zuwenden, wenn er ihm nach dem Aufwand an Zeit und Kosten fühlbare Erleichterungen bringt, oder, mit anderen Worten, sich auch wirtschaftlich für ihn lohnt. In der Regel liegt kein Zeitgewinn der Eisenbahnreise gegenüber der Fernkraftwagenfahrt auf den Autobahnen und Bundesstraßen vor. Die Reisezeiten sind ungefähr gleich. Es werden daher neben der größeren Bequemlichkeit und der Arbeitsmöglichkeit während der Eisenbahnfahrt in erster Linie die Kosten als Maßstab für die Beurteilung der wirtschaftlichen Seite des Selbstfahrer-Auto-Reisedienstes zugrunde zu legen sein.

¹⁾ BOKraft = Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr v. 13. 2. 1939.

²⁾ StVZO = Straßenverkehrs-Zulassungsordnung v. 13. 11. 1937.

Um zunächst die vielfach aufgeworfene Frage zu klären, ob die von den Verleihfirmen geforderten Mietsätze berechtigt sind, werden im Folgenden diese den Selbstkosten von Selbstfahrer-Pkw und der Vollständigkeit wegen auch den Mietwagentarifen gegenübergestellt.

a) Selbstkosten für je 100 km eines Selbstfahrer-Pkw, Mercedes-Benz, Typ 170 V bei 30 000 km Fahrleistung/Jahr	
Feste Kosten (Kapitaldienst und Steuer)	= 5.95 DM
Bewegliche Kosten (18.40 DM) abzügl. Kraftstoff	= 11.25 "
50% Zuschlag für erhöhte Inanspruchnahme des Pkw durch die Selbstfahrer	= 5.60 "
Versicherungen für den Selbstfahrer je Tag	= 4.— "
	<hr/>
Kraftstoff, 13 ltr/100 km	= 26.80 "
	= 7.15 "
	<hr/>
Insgesamt je 100 km	= 33.95 DM

b) Miete und Kraftstoffkosten für einen Selbstfahrer-Pkw,
Mercedes-Benz, Typ 170 V, betragen

bis 100 km 38.15 DM, für je weitere 100 km 35.15 DM.

Die Aufgliederung dieser Beträge wird später noch angegeben.

Der Tarif für die Selbstfahrer-Pkw in Stuttgart ist so aufgebaut, daß der Mietsatz und die Versicherungsgebühr für 100 km vor Antritt der Reise zu bezahlen sind. Werden weniger als 100 km gefahren, so findet keine Rückvergütung statt. Für Strecken über 100 km hinaus wird nach zurückgelegten Wagenkilometern ohne Kraftstoff abgerechnet. Der Kraftstoff ist in beiden Fällen vom Mieter selbst zu bezahlen. Diese Regelung kann als zweckmäßig angesehen werden.

c) Mietwagentarif in Stuttgart

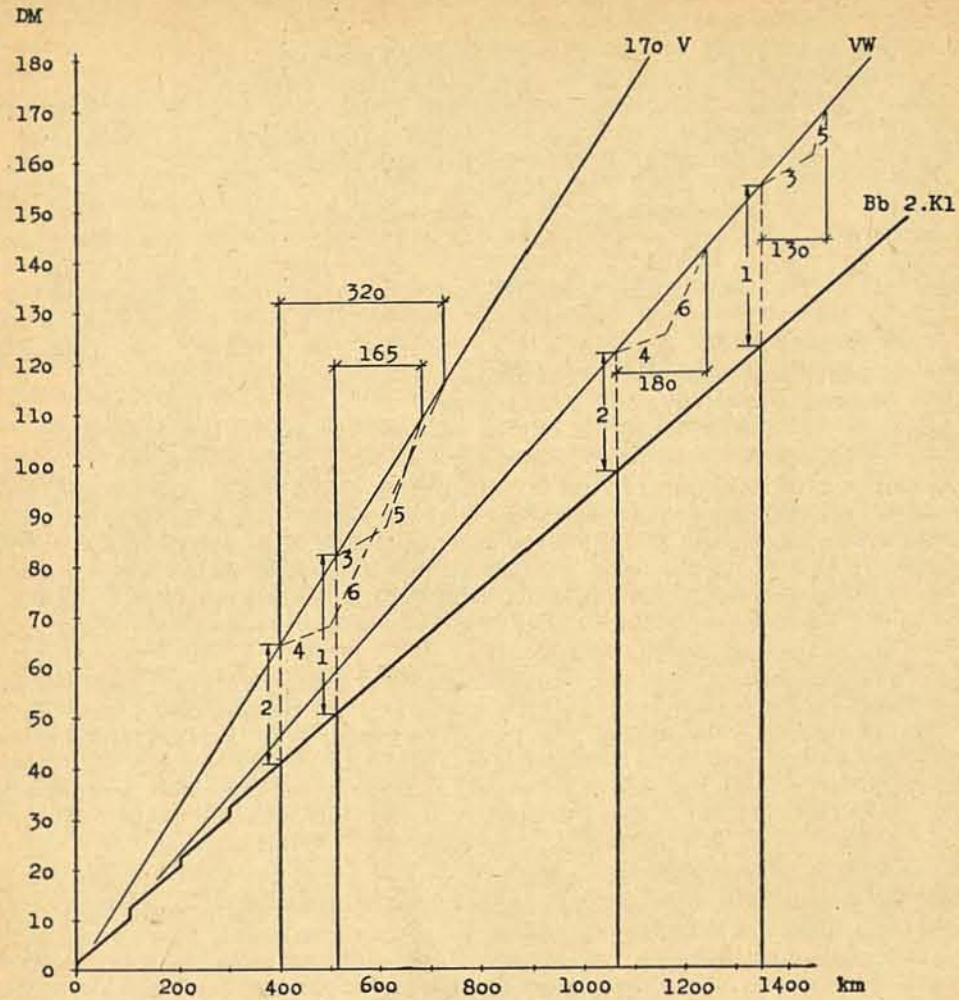
Für die Beförderung von Personen in Mietwagen-Pkw mit Chauffeur ist ein Vergütungssatz von höchstens 0.45 DM/km festgesetzt. Dieser Tarif gilt für die Beförderung von zwei Personen. Für jede weitere Person kann ein Zuschlag von höchstens 0,05 DM/km erhoben werden, für Nachfahrten ein solcher von höchstens 0,20 DM/km. Wartezeiten werden mit 1.50 DM für jede halbe Stunde berechnet. Bei den Mietwagen muß im Gegensatz zu den Taxis Hin- und Rückfahrt bezahlt werden.

Ein Vergleich der vorstehenden Zahlen ergibt, daß die in Stuttgart gültigen Mietsätze für Selbstfahrer-Pkw nicht als übersetzt angesehen werden können.

Zur Feststellung der Wettbewerbsgrenze zwischen einer Eisenbahnreise im D-Zug 2. Klasse mit anschließender Selbstfahrer-Pkw-Fahrt und einer Fahrt im eigenen Pkw wurden in der Abb. 1 die Kostenkennlinien für die verschiedenen Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Entfernung für einen Reisenden aufgezeichnet. Den Linien sind folgende Werte zugrunde gelegt:

a) Eigener Pkw, Mercedes-Benz, Typ 170 V	
Bewegliche Kosten je 100 km:	
Abschreibung = 75% d. Anschaffungspreises für 200 000 km	= 2.70 DM
Kraftstoff, 12 ltr/100 km × 0.55 DM	= 6.60 "
Ol = 3% der Kraftstoffmenge × 1.80 DM	= 0.64 "
Wagenpflege	= 0.50 "
Reparaturen	= 3.— "
Reifen	= 2.60 "
	<hr/>
Insgesamt	= 16.04 DM

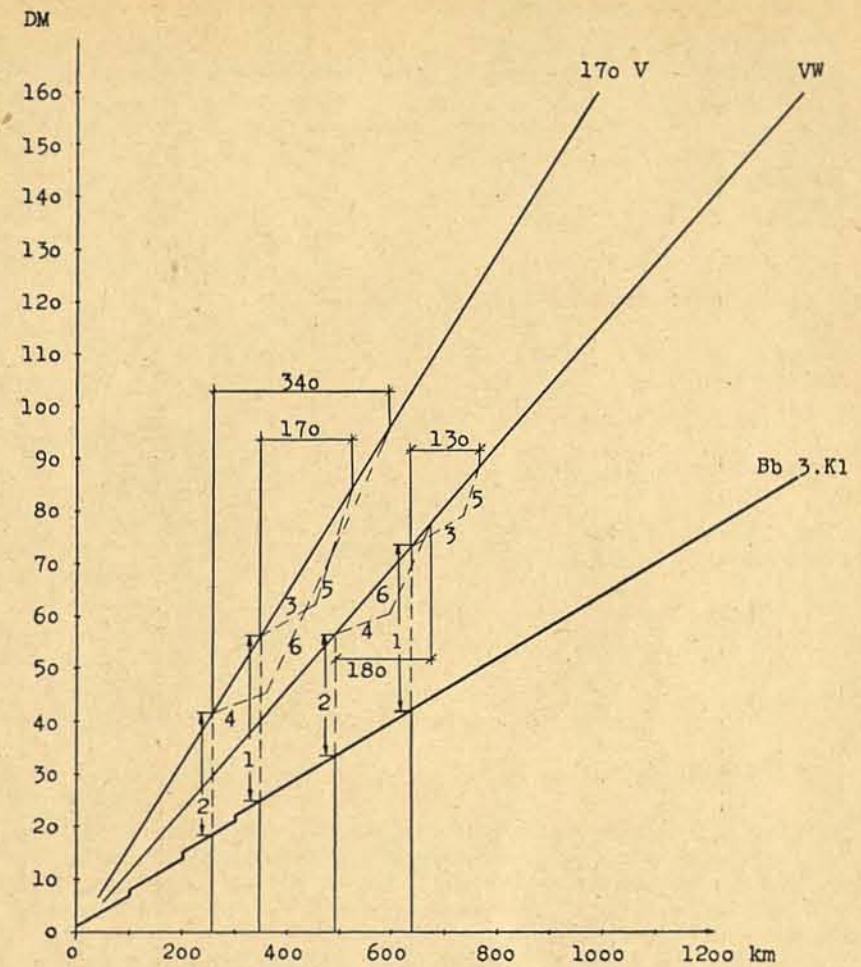
Die festen Kosten (Kapitaldienst und Steuer) werden nicht eingesetzt, da es sich hier um zusätzliche Fahrten handelt und diese Kosten auch während der Eisenbahn- und Selbstfahrerreise beim stillliegenden eigenen



Zeichenerklärung:

- Bb 2.Kl = Bundesbahnfahrpreis D-Zug, 2. Klasse
- 170 V = Bewegliche Kosten des Pkw Mercedes-Benz, Typ 170 V
- VW = Bewegliche Kosten des Pkw-Volkswagen
- 1 = Mietsatz und Versicherung für einen Selbstfahrer-Pkw 170 V
- 2 = Mietsatz und Versicherung für einen Selbstfahrer-Pkw VW
- 3 = Kraftstoffkosten für die ersten 100 km für einen 170 V
- 4 = Kraftstoffkosten für die ersten 100 km für einen VW
- 5 = Kilometrische Miet- und Kraftstoffkosten ab 100 km für einen 170 V
- 6 = Kilometrische Miet- und Kraftstoffkosten ab 100 km für einen VW

Abb. 1 Kostenvergleich und Wettbewerbsgrenzen zwischen einer Eisenbahnreise, D-Zug, 2. Klasse, mit anschließender Selbstfahrer-Pkw-Fahrt und einer Reise im eigenen Pkw für eine Person.



Zeichenerklärung:

- Bb 3.Kl = Bundesbahnfahrpreis D-Zug, 3. Klasse
- 170 V = Bewegliche Kosten des Pkw Mercedes-Benz, Typ 170 V
- VW = Bewegliche Kosten des Pkw-Volkswagen
- 1 = Mietsatz und Versicherung für einen Selbstfahrer-Pkw 170 V
- 2 = Mietsatz und Versicherung für einen Selbstfahrer-Pkw VW
- 3 = Kraftstoffkosten für die ersten 100 km für einen 170 V
- 4 = Kraftstoffkosten für die ersten 100 km für einen VW
- 5 = Kilometrische Miet- und Kraftstoffkosten ab 100 km für einen 170 V
- 6 = Kilometrische Miet- und Kraftstoffkosten ab 100 km für einen VW

Abb. 2 Kostenvergleich und Wettbewerbsgrenzen zwischen einer Eisenbahnreise, D-Zug, 3. Klasse, mit anschließender Selbstfahrer-Pkw-Fahrt und einer Reise im eigenen Pkw für eine Person.

Fahrzeug weiterlaufen. Auch rechnet der Herrenfahrer psychologisch bei den Ausgaben für seine Kalkulation im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln stets nur mit den beweglichen Selbstkosten seines Wagens.

b) Eigener Pkw, Volkswagen (VW)

Bewegliche Kosten je 100 km:

Abschreibung = 75% d. Anschaffungspreises für 200 000 km	=	2.—	DM
Kraftstoff, 7 ltr/100 km	=	3.85	"
Öl	=	0.38	"
Wagenpflege	=	0.50	"
Reparaturen	=	2.50	"
Reifen	=	2.20	"

Insgesamt = 11.43 DM

c) Selbstfahrer-Pkw, Mercedes-Benz, Typ 170 V

	bis 100 km	100—200 km
Miete	27.—	24.—
Versicherung/Tag	4.—	4.—

	31.— (1)	28.—
Kraftstoff 13 ltr/100 km	7.15 (3)	7.15

Gesamtkosten/100 km	38.15	35.15 (5)
---------------------	-------	-----------

d) Selbstfahrer-Pkw, Volkswagen

Miete	20.—	18.—
Versicherung/Tag	3.—	3.—

	23.— (2)	21.—
Kraftstoff, 7,5 ltr/100 km	4.13 (4)	4.13

Gesamtkosten/100 km	27.13	25.13 (6)
---------------------	-------	-----------

Zur Ermittlung der Wettbewerbsgrenze zwischen einer Fahrt im eigenen Pkw und einer Eisenbahnreise D-Zug 2. Klasse mit anschließender Selbstfahrer-Pkw-Fahrt werden die auf die Fahrpreislinie D-Zug 2. Klasse aufgesetzten Mietsätze und Versicherungsgebühren für Selbstfahrer-Pkw (1) (2) in Höhe von 31.— bzw. 23.— DM mit den Kostenlinien für den eigenen Pkw (170 V) (VW) zum Schnitt gebracht. Es wird auf diese Weise die Mindestlänge der Eisenbahnreise zum Ausgleich zwischen den geringeren Eisenbahnfahrkosten und den höheren Selbstkosten des eigenen Pkw vor Benutzung eines Selbstfahrer-Pkw festgelegt. Trägt man weiter die Kraftstoffkosten für die ersten 100 km auf (3) (4) in Höhe von 7.15 bzw. 4.13 DM und anstoßend die kilometrischen Kosten (5) (6) in Höhe von rund 35 bzw. 25 Pfg. je Wagenkilometer, dann ergibt sich, auf welche Entfernung (Grenzlänge) es wirtschaftlicher ist, einen Selbstfahrer-Pkw an Stelle des eigenen Wagens zu benutzen. Mit anderen Worten, muß nach einer Eisenbahnreise von der in Abb. 1 festgestellten Mindestlänge mit einem Selbstfahrer-Pkw über die ermittelte Grenzlänge hinaus gefahren werden, dann ist es wirtschaftlicher, vom Ausgangspunkt der Reise an den eigenen Pkw zu benutzen.

In Abb. 2 wurden nach der gleichen Methode die Grenzwerte bei Benutzung der Eisenbahn, D-Zug 3. Klasse, ermittelt.

Die Ergebnisse der Abb. 1 und 2 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Grenzwerte

beim Vergleich einer Fahrt im eigenen Pkw mit einer Eisenbahnreise und anschließender Selbstfahrer-Pkw-Fahrt

Eigener Pkw	Selbstfahrer-Pkw	Eisenbahnreise D-Zug Klasse	Wirtschaftliche Grenze	
			Mindestlänge der Eisenbahnreise vor Benützung eines Selbstfahrer-Pkw km	Höchstlänge der Selbstfahrer-Pkw-Fahrt am Ziel der Eisenbahnreise km
Typ	Typ			
170 V	VW	2.	400	320
170 V	170 V	2.	510	165
VW	VW	2.	1060	180
VW	170 V	2.	1350	130
170 V	VW	3.	260	340
170 V	170 V	3.	350	170
VW	VW	3.	490	180
VW	170 V	3.	640	130

Aus der Tabelle geht hervor, daß sich bei Benützung der Eisenbahn, D-Zug 2. Klasse im günstigsten Fall nach einer Eisenbahnvorreise von 400 km das Selbstfahrerprinzip lohnt, wenn ab dem Zielbahnhof im Selbstfahrer-Pkw nicht mehr als 320 km zurückgelegt werden müssen. Bei einer Eisenbahnreise D-Zug 3. Klasse liegt der günstigste Grenzwert für die Eisenbahnvorreise bei 260 km, wenn die Selbstfahrerfahrt nicht länger als 340 km wird.

Der Anreiz zur Benützung eines Selbstfahrer-Pkw ist also bei den augenblicklichen Mietsätzen gering. Die durchschnittliche Reiseweite im DZ-Verkehr der Bundesbahn mit 220 km für die 2. Klasse und 155 km für die 3. Klasse liegt wesentlich unter den Mindestlängen der Eisenbahnreise für die Benutzung eines Selbstfahrer-Pkw, so daß der Kreis der Selbstfahrerinteressenten beschränkt ist.

Wenn bei Fernreisen für den privaten Autobesitzer ein erhöhter Anreiz zur Wiederbenützung der Schiene geschaffen werden soll, wäre zu erwägen, die Mietsätze des Selbstfahrer-Pkw durch einen Teil der Einnahmen aus der Eisenbahnfahrt zu decken. Der Gedanke für eine derartige Ausgleichsmaßnahme liegt deshalb sehr nahe, weil der durch den Selbstfahrerdienst gewonnene Eisenbahnreisende in der Regel im Mitläuferverkehr ohne besonderen Betriebsaufwand befördert werden kann. Es kann also der von ihm bezahlte Fahrpreis als reine Einnahme ohne Abzug von Ausgaben gebucht werden. Die Verwendung eines Teils dieser Reineinnahmen zur Erhöhung des Anreizes für den Selbstfahrerdienst durch verbilligte Mietsätze ist daher durchaus gerechtfertigt. Unter der Annahme, daß hierzu die reinen Miet- und Versicherungskosten gegenüber den heutigen Sätzen um ein Drittel gesenkt werden sollen, daß die Selbstfahrer-Pkw-Fahrt eine Länge von 100 km nicht übersteigt und daß ein Drittel bzw. die Hälfte der Einnahmen aus der Eisenbahnfahrt D-Zug 2. Klasse als zweckgebundene Beteiligung der Bundesbahn an den Selbstfahrerkosten verwendet werden, wurde in Abb. 3 die Mindestlänge der notwendigen Eisenbahnvorreise für die verschiedenen Relationen ermittelt.

Zur Bestimmung dieser Mindestlängen wurden in der Abbildung durch Kennlinien, die sich bei jeder Reiseweite ergebenden Beteiligungsbeträge aufgezeichnet (Beteiligungslinie $\frac{1}{3}$ bzw. $\frac{1}{2}$ Eisenbahnfahrpreis).

Auf diesen Beteiligungslinien wurden die für die Unterstützung der Selbstfahrer-Pkw vorgesehenen Beträge (10.30 bzw. 7.70 DM) so lange parallel verschoben, bis die Eisenbahnfahrpreislinie D-Zug 2. Klasse erreicht wird. Der Schnittpunkt der Parallellinien mit der Eisenbahnfahrpreislinie gibt die Grenzwerte für die

Mindestlänge der Eisenbahnvorreise. Die gleiche Untersuchung wurde für eine Eisenbahnreise D-Zug 3. Klasse durchgeführt. Die hierbei sich ergebenden Grenzwerte sind in der nachfolgenden Tabelle ebenfalls aufgeführt.

Ergebnis der Abb. 3:

	Selbstfahrer-Pkw		Notwendige Eisenbahnvorreise bei zweckgebundener Beteiligung mit	
	Typ		$\frac{1}{3}$ Eisenbahnfahrpreis	$\frac{1}{2}$ Eisenbahnfahrpreis
a) D-Zug	VW		140 km	200 km
2. Kl.	170 V		200	300
b) D-Zug	VW		210	320
3. Kl.	170 V		290	450

Aus der Tabelle geht hervor, daß bei der Benützung der 2. Klasse und bei $\frac{1}{3}$ Eisenbahnfahrpreis als Beteiligung eine mittlere Eisenbahnreise von 250 km notwendig ist, um die Zuschußbeträge der Bundesbahn für einen Selbstfahrer zu decken. Bei Benutzung der 3. Klasse erhöht sich die mittlere Mindestreiselänge auf 385 km.

Die bereits unter Punkt 2 besprochene und negativ beurteilte Freizügigkeit der Pkw und der von der Bundesbahn vorzunehmende regionale Pkw-Ausgleich, beispielsweise durch Rücktransport der Pkw auf Eisenbahnwagen, ist infolge der dabei entstehenden Kosten auch aus wirtschaftlichen Erwägungen untragbar. Die Dienstgutfracht (Gewichtsklasse 5 t) für den Rücktransport des Pkw würde für eine Entfernung von 200 km 38,— und für 400 km 73,— DM betragen. Hinzu kämen noch die Kosten für das An- und Abfahren und für das Auf- und Abladen des Pkw. Bei dem Schichtlohn eines Bundesbahnkraftfahrers von 13,— DM müssen hierfür 2,40 DM angesetzt werden. Die Gesamtkosten der Bundesbahn für den Rücktransport des Pkw würde somit bei einer Entfernung von 200 km rund 40,— DM und von 400 km rund 75,— DM betragen, so daß der auf diese Entfernungen eingekommene Eisenbahnfahrpreis 2. Klasse mehr als aufgezehrt würde. Noch größer wäre der Fehlbetrag bei einem Eisenbahnfahrpreis 3. Klasse.

Der Gedanke, den regionalen Pkw-Ausgleich über den Weg von Angebot und Nachfrage im Selbstfahrergeschäft vorzunehmen und damit den Rücktransport der Selbstfahrer-Pkw auf Eisenbahnwagen zu vermeiden, scheidet im wesentlichen an der Unpaarigkeit der Verkehrsbeziehungen im Selbstfahrer-Auto-Reisedienst. In einer Großstadt ist der Fremden- und Geschäftsverkehr verhältnismäßig viel größer als in einer Klein- und Mittelstadt, die beide vielfach das Ziel der Selbstfahrer sind. Demnach wird auch die Nachfrage nach dem Selbstfahrer-Auto-Reisedienst in Großstädten wesentlich häufiger und größer sein als in Klein- und Mittelstädten. Das hat zur Folge, daß ein Selbstfahrer-Auto, das von einem Reisenden, der in einer Großstadt nach einer Eisenbahnfahrt den Selbstfahrerdienst in Anspruch nimmt und das Selbstfahrer-Auto nach Benutzung in einer vielleicht 50 bis 100 km von der Großstadt entfernten Klein- oder Mittelstadt abgeliefert, unter Umständen lange auf eine neue Benutzung warten muß, und einem wirtschaftlichen Einsatz entzogen bleibt. Es wird sogar zu erwarten sein, daß in Klein- und Mittelstädten die Selbstfahrer-Autos sich ansammeln, und infolgedessen in der Großstadt nicht zur Verfügung stehen, so daß eine unverhältnismäßig große Reserve gehalten werden muß, die aber den Selbstfahrer-Dienst sehr verteuert. Ein kostspieliger Rücktransport der Selbstfahrer-Pkw an den Ausgangspunkt wird dann vielfach nicht zu vermeiden sein. Für den Bewohner der Klein- und Mittelstadt aber, der zur benachbarten Großstadt reisen will, besteht wenig Anreiz, sich eines Selbstfahrer-Autos, das in seinem Wohnort zufällig vorhanden ist, zu bedienen, da die Mietkosten zwei- bis dreimal höher liegen als der Fahrpreis der Eisenbahn für die verhältnismäßig kurzen Entfernungen seiner Reise.

4. Sonstige Wege zum vereinigten Reisedienst auf Eisenbahn und Straße

Das Ergebnis der in den Abschnitten 2. und 3. durchgeführten Untersuchungen über den Selbstfahrer-Auto-Reisedienst als ein Mittel zur Organisation eines vereinigten Reisedienstes auf Eisenbahn und Straße kann nicht in vollem Umfang als positiv angesehen werden. Zur Vertiefung der Lösung des Problems sollen daher noch zwei Möglichkeiten eines vereinigten Reisedienstes auf Eisenbahn und Straße untersucht werden:

1. Mitnahme des eigenen Pkw in Eisenbahnzügen bis zum Reiseziel und zurück.
2. Bereithaltung von Pkw mit Fahrer durch die Bundesbahn am Zielort nach dem Beispiel der Mietwagenfahrten.

Beide Wege sind geeignet, die Abneigung des Besitzers eines Privatkraftwagens gegenüber der Benutzung eines fremden Pkw auszugleichen. Zu diesem Zweck

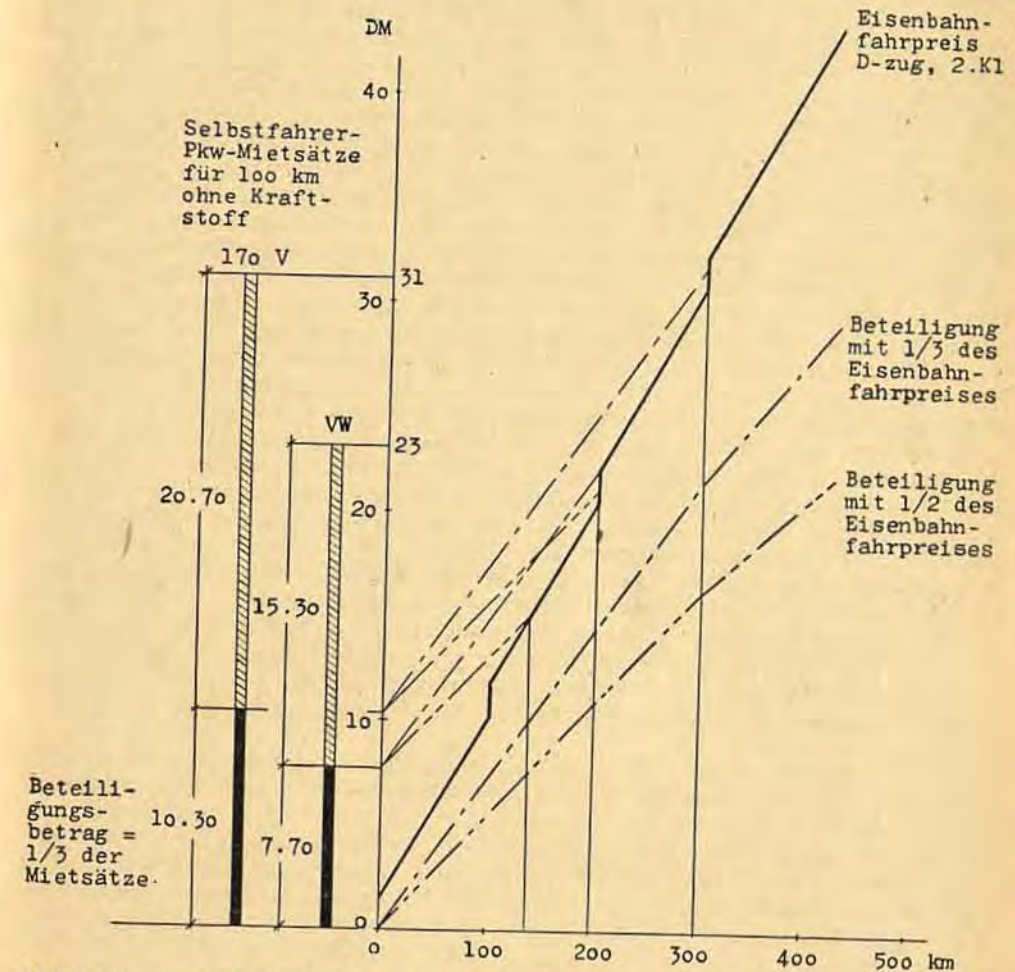


Abb. 3 Mindesteisenbahnvorreise bei zweckgebundener Beteiligung mit einem Drittel bzw. der Hälfte der Eisenbahneinnahmen D-Zug, 2. Klasse, am Mietsatz des Selbstfahrer-Pkw.

verfolgt der erste Weg den Gedanken, den eigenen Pkw mit auf die Eisenbahnreise zu nehmen und seine Auslieferung am Zielort rechtzeitig zu gewährleisten. Man kann dabei an die sehr zuverlässig arbeitende Beförderung von Pkw durch den Gotthardtunnel denken, bei der auf einfachen Rampenanlagen unmittelbar neben den Personenbahnhöfen Göschenen und Airola die Pkw der Reisenden auf- und abgeladen und in besonderen Zügen, korrespondierend mit den Schnellzügen der Strecke, befördert werden können.

Im Bereich von Eisenbahnknotenpunkten der Großstädte wird diese Lösung auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen, da die Be- und Entladung nur selten in der Nähe der Personenbahnhöfeanlagen oder der Abstellanlagen erfolgen kann und das rechtzeitige Einsetzen und Aussetzen der mit Pkw beladenen Eisenbahnwagen in planmäßigen oder besonders eingelegten Schnellzügen schwer in Einklang zu bringen sein wird mit dem Wunsch des Reisenden, seinen Pkw bei Ankunft am Zielort möglichst bald zur Verfügung zu haben. Hinzu kommt, daß auf den Hauptverkehrsstrecken eine Erhöhung der Wagenzahl der D-Züge wegen der vorhandenen Bahnsteiggleise auf den Unterwegsbahnhöfen in vielen Fällen nicht mehr möglich ist, so daß die Pkw in diesen Zügen nur bei einer Verminderung der Zahl der Personenwagen mitgeführt werden können. Ferner dürfte die Wirtschaftlichkeit dieser Lösung für die Bundesbahn und den Verkehrsinteressenten zweifelhaft sein. Genaue Untersuchungen über die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorzüge und Nachteile einer derartigen Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße können jedoch nur durch das Eisenbahnunternehmen selbst auf gewissen Versuchsstrecken durchgeführt werden.

Der zweite Weg geht davon aus, dem Eisenbahnreisenden am Zielort für die anschließenden Fahrten auf der Straße einen Pkw der Bundesbahn mit Fahrer, also praktisch eine Mietwagenfahrt zur Verfügung zu stellen. Unter der Annahme, daß auch hierbei die Bundesbahn ihre Pkw-Selbstkosten zu einem Drittel durch die Einnahmen aus der Eisenbahnfahrt des Reisenden als zweckgebundene Beteiligung deckt, so daß der Reisende nur zwei Drittel der Selbstkosten des mit Fahrer zur Verfügung gestellten Wagens zu tragen hat, wurde die Mindestlänge der Eisenbahnreise vor Benutzung des Mietwagens nach der in Abschnitt 3. im einzelnen behandelten Methode festgestellt.

Das Ergebnis zeigt, daß für 100 km an die Eisenbahnreise anschließende Mietwagenfahrt eine Mindestreiselänge auf der Eisenbahn von 370 km bei 2. Klasse und von 590 km bei 3. Klasse vorliegen muß, gegenüber 250 km bzw. 385 km bei dem Selbstfahrer-Auto-Reisedienst. Es würde demnach der Interessentenkreis für diese Art des vereinigten Reisedienstes auf Eisenbahn und Straße sich wesentlich verringern. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, daß ein von der Bundesbahn aufgezogener Mietwagenbetrieb wegen der Sonderbedingungen, unter denen die Bundesbahn vor allem in bezug auf die nach sozialen Gesichtspunkten geregelte Personalwirtschaft arbeitet, kostenmäßig um 15 bis 20 % höher liegen wird. Damit wird sich die Mindestentfernung für die notwendige Eisenbahnvorreise ebenfalls erhöhen und der Kreis der Benutzer sich noch weiter vermindern.

Von den beiden Lösungen, deren Sinn es war, die Abneigung der Herrenfahrer gegen die Benutzung fremder Wagen in fremden Stadtbereichen auszuschalten durch Fahren im eigenen Wagen oder Bereithaltung von Pkw's mit Fahrer, dürfte die Lösung 1 wegen der hohen Kosten und praktischen Schwierigkeiten ausscheiden. Es bleibt demnach Lösung 2, deren Vorteile und Nachteile mit dem Selbstfahrerdienst zu vergleichen sind. Beide werden für den vereinigten Reisedienst auf Eisenbahn und Straße in Frage kommen.

5. Schlußfolgerungen

Bei dem geringen durch die Eisenbahn für die Selbstfahrer-Pkw aufkommenden Verkehr, bei den in genügender Anzahl vorhandenen Fahrzeugen privater Fir-

men und dem in technischer und psychologischer Hinsicht schwierigen Verleihgeschäft ist es nicht zu empfehlen, daß die Bundesbahn einen eigenen Selbstfahrerdienst einrichtet. Diese Verkehrsaufgabe sollte dem ohnehin notleidenden privaten Pkw-Verleihgewerbe verbleiben.

Um jedoch für den Autofahrer den Anreiz zur Benutzung der Schiene zu erhöhen, wird vorgeschlagen, in jedem großen Verwaltungs- und Industriezentrum mit einer leistungsfähigen Verleihfirma dahingehend einen Vertrag abzuschließen, daß möglichst auf dem Bahnhofsvorplatz gute und ansehnliche Selbstfahrer-Pkw in genügender Zahl bereitstehen, die bevorzugt an*vorgemeldete Eisenbahnreisende zu vermieten wären. Als Ausgleich für die hieraus sich evtl. ergebende geringere Ausnutzung der Pkw und für das erhöhte Geschäftsrisiko infolge der durchweg fremden Kunden könnte den Verleihfirmen je nach den örtlichen Verhältnissen gewährt werden: ein bundesbahneigener Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsraum und Fernsprechananschluß gegen ermäßigte oder keine Miete oder ein von der Gemeinde in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs angemieteter Parkplatz, dessen Mietgebühren zum Teil oder auch ganz aus den Einnahmen der Eisenbahnreise getragen werden und schließlich Senkung der Mietpreise der Selbstfahrer-Pkw durch eine zweckgebundene Beteiligung der Bundesbahn.

Die Gesamthöhe der zweckgebundenen Beteiligung der Bundesbahn sollte $\frac{1}{3}$ der Einnahmen aus der Eisenbahnreise nicht übersteigen, wobei die in der Abb. 3 für 2. Klasse bestimmten Mindestlängen für die Eisenbahnvorreise, sowie die in der Tabelle angegebenen Mindestlängen für 3. Klasse zu berücksichtigen wären. Weiter wird vorgeschlagen, Pkw-Selbstfahrer-Reisen nur bis zu einer Entfernung von 100 km und nur für einen Tag durch die zweckgebundene Beteiligung zu unterstützen und als Mindestsatz für eine Selbstfahrerfahrt wie bisher 100 km in Anrechnung zu bringen. Für über 100 km hinausgehende Selbstfahrerstrecken hätte der Selbstfahrer die vollen Mietsätze des Pkw zu tragen.

Durch geeignete Propaganda müßte auf die mit der Bundesbahn in einem Vertragsverhältnis stehenden örtlichen privaten Selbstfahrerdienste hingewiesen werden. Um zu gewährleisten, daß nur wirkliche Eisenbahnfernreisende die Vergünstigungen dieser neuen Regelung erhalten, müßte die Fahrkarte am Abgangsort so gekennzeichnet werden, daß sie am Zielort dem Reisenden ohne Inanspruchnahme des Nachlöseschalters bis zur Abgabe beim Selbstfahrerdienst belassen bleibt. Diese Fahrkarte soll dem Reisenden keine Gewähr auf Beförderung, wohl aber eine Vorzugsbehandlung als Selbstfahrer gewähren.

Erhebungen in Stuttgart haben ergeben, daß im Augenblick ein Bedarf von 3—5 Selbstfahrer-Pkw je Tag für Eisenbahnreisende besteht. Es dürfte durchaus möglich sein, diese Zahl zu erhöhen, wenn nach den oben vorgeschlagenen Gesichtspunkten das Selbstfahrergeschäft von der Bundesbahn neu organisiert wird.