

Sollen die Bahnsteigsperrn bei der Deutschen Bundesbahn fallen?

Von Oberreichsbahnrat Dr. jur. Ferdinand Nießen, Köln

I.

Mit Beginn der Sommerfahrordnung am 20. Mai 1951 sind im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Bahnsteigsperrn vollständig, also einschließlich der Eingangssperren, aufgehoben worden. Durch das Kommerzielle Dienstblatt der Generaldirektion der ÖBB, Folge 9 vom 19. Mai 1951, wurden die einschlägigen Vorschriften bekanntgegeben. Eine amtliche Außerkundendienstliche Überlegungen haben unterdessen auch Prüfungen in der Richtung ausgelöst, ob und unter welchen Voraussetzungen im Bereich der Deutschen Bundesbahn (DB) die Eingangs- und Ausgangssperren beseitigt werden können.

Das Problem ist keineswegs neu. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben bereits vor Jahrzehnten die Bahnsteigsperrn abgeschafft. Das Verfahren hat sich bewährt. Die SBB beabsichtigen offensichtlich nicht, die Sperren wieder einzuführen. Andere Länder haben die Bahnsteigsperrn auf einzelne Strecken oder Zeiten beschränkt (z. B. Dänemark), andere kennen wieder nur sog. Ordnungssperren, die hauptsächlich dem Zweck dienen, die abgeschrankten Bahnhofsteile möglichst von Nichtreisenden freizuhalten, und vielfach den Ausgang freizustellen (z. B. Tschechoslowakei). Diese Beispiele haben schon früher den Anlaß dazu gegeben, auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahn bzw. Bundesbahn die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Beseitigung oder Einschränkung der Bahnsteigsperrn zu erörtern.

In der deutschen Tagespresse ist das Bahnsteigsperrnproblem im letzten Jahre, offensichtlich ausgelöst durch das Vorgehen der ÖBB, vereinzelt aufgegriffen worden. Es wurde dabei allerdings meist recht einseitig gesehen. Demgemäß waren diese Meinungsäußerungen für die Lösung der angeschnittenen Frage nur von geringem Wert. Man kann die Dinge z. B. nicht dahin vereinfachen, daß man ohne weitere Beweisführung erklärt, die Bahnsteigsperrn seien im wesentlichen nur noch die „Rudimente einer obrigkeitlichen Auffassung“ und hätten demgemäß aus dem Bereich der schon weitgehend privatwirtschaftlich arbeitenden und noch stärker dahin auszurichtenden DB alsbald zu verschwinden. Es handelt sich im Gegenteil bei der Frage, ob die Bahnsteigsperrn bei der DB beseitigt werden können, um einen umfangreichen Komplex zahlreicher und schwieriger Einzelfragen. Vor einer abschließenden Stellungnahme muß die kundendienstliche Seite ebenso wie die organisatorische sorgfältig geprüft werden. Von ganz besonderem Gewicht sind für die DB die wirtschaftlichen und hierbei vor allem die personalwirtschaftlichen Auswirkungen einer etwaigen so grundlegenden Umstellung. Zahlreiche tarifarische und abfertigungsdienstliche Teilprobleme sind vor Beginn auch nur eines Teilversuches zu lösen. In jedem Falle bedarf es gewissenhafter und unvoreingenommener Prüfung aller Tatbestände und Zusammenhänge, damit nicht durch vorläufige Entschlüsse Schäden, Erschwerungen oder Verärgerungen für die Reisenden oder die Eisenbahn oder sogar für beide Teile entstehen und damit das Gegenteil der an sich notwendigen und angestrebten Vereinfachung, Lockerung und Verbillichung der Verkehrsabwicklung herbeigeführt wird.

Vorab sei auf die ausführliche Darlegung von Kibling in dem Amtlichen Mitteilungsblatt „Die Reichsbahn“ 1932, Heft 13/14 (S. 319 ff., 341 ff.) über „Die Wirtschaftlichkeit der Bahnsteigsperrn der Deutschen Reichsbahn“ verwiesen. Kibling, der noch weiteres Schrifttum anführt, hebt zunächst die wichtige begriffliche Unterscheidung zwischen eigentlichen „Bahnsteigsperrn“ und sog. „Ordnungssperren“ hervor, die jeder weiteren Erörterung notwendig voranzusetzen ist.

Eine „Bahnsteigsperrn“ ist die Abschrankung bestimmter Teile aller Stationen einer Strecke, die nur von Inhabern gültiger Fahrausweise oder Bahnsteigkarten durchschritten werden darf, wobei die Ausweise usw. entwertet und ggf. abgenommen werden. Daneben werden vom Zugbegleitpersonal in Schnell- und Eilzügen meist sämtliche, in den übrigen Zügen nur ein kleiner Teil der Ausweise nachgeprüft. In den Zügen werden die Ausweise meist nicht mehr gelocht.

Eine „Ordnungssperren“ ist die Abschrankung bestimmter Teile einzelner Stationen einer Strecke, meist nur auf größeren Bahnhöfen, dauernd oder zu gewissen Zeiten. Der Eintritt ist vom Besitz gültiger Fahrausweise abhängig, der Ausgang oftmals unbeschränkt. Bahnsteigkarten werden nicht immer ausgegeben, Prüfung, Entwertung und Abnahme der Fahrausweise sind Sache des Zugbegleitpersonals.

Kibling, dessen vorwiegend im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart angestellte Untersuchungen der Fertigung einer Denkschrift für die Reichsbahnhauptverwaltung dienen, kommt nach eingehender Erörterung der für und gegen die Bahnsteigsperrn sprechenden Gründe zu dem Schluß, daß für die Beantwortung der Frage, ob die Aufhebung der Sperre wirtschaftliche Vorteile brächte, der Personalbedarf ausschlaggebend sei. Im Bezirk der RBD Stuttgart stände in diesem Fall ein Mehrbedarf von 371 Zugschaffnern einem Minderbedarf von 190 Bahnsteigschaffnern (nach Abzug der künftig nötigen Schaffner für die Ordnungssperren und den erhöhten Auskunft- und Pförtnerdienst) gegenüber. Es ergäbe sich also nicht nur keine Einsparung, sondern ein Mehrbedarf von insgesamt nicht weniger als 181 Köpfen. Die sächlichen Kosten fielen nicht stark ins Gewicht. Die Umstellung bringe, im Ganzen gesehen, einen ziemlichen Mehraufwand. Kibling schätzt die jährliche Mehrausgabe für die RBD Stuttgart auf 1 Million Reichsmark und für das gesamte damalige Reichsbahngebiet auf 40 Millionen Reichsmark. Selbst bei völliger Ausrüstung mit Durchgangs- (anstatt Abteil-)wagen und entsprechender Einsparung an Zugbegleitpersonal müsse mit einem jährlichen Mehraufwand von 500 000 RM (RBD Stuttgart) und 13 000 000 RM (Reich) gerechnet werden.

Einen interessanten Beitrag stellt auch die Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handeltages (DIHT) in seinem Rundschreiben vom 16. 1. 1950 an die Mitgliedskammern und die Mitglieder der Personalarifikommission dar. Er gelangt zu dem Schluß, daß zwar im Zuge der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes an sich erstrebenswert sei, die Behinderung des Reiseverkehrs durch Bahnsteigsperrn zu beseitigen. Er bezweifelt aber die derzeitige Durchführbarkeit, auch bezüglich der Aufhebung etwa nur der Ausgangssperren oder der Sperren auf Nebenbahnstrecken. Er sieht den Kernpunkt des Problems in der Moral des Durchschnittsreisenden. Fahrgeldhinterziehungen würden wegen der abgesunkenen Selbstdisziplin und der labilen Rechtsauffassung vielfach noch als Kavalleriedelikt angesehen. Mißbräuche könnten bei Wegfall der Sperren nur durch eine wesentliche Verschärfung der Zugkontrolle hintangehalten werden. Insgesamt gesehen seien die Bahnsteigsperrn für die DB auch kein besonderer Unkostenfaktor. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Bahnsteigkarten seien verhältnismäßig hoch. Der Sperrendienst sei an vielen Stellen

mit anderen Tätigkeiten verbunden und erfordere daher nicht allzuviel Personal. Auch könnten in erheblichem Umfange Schwerbeschädigte eingesetzt werden, die sonst nicht leicht unterzubringen seien.

II.

Von den bisher angedeuteten Teilfragen und Gesichtspunkten sollen hier nur die wesentlichsten untersucht und an Hand der jüngsten Erfahrungen sowie der neuesten Zahlen- und Größenangaben auf ihr wirkliches Gewicht für die Gesamtscheidung überprüft werden.

Im Vordergrund stehen folgende Bereiche:

1. Kundendienst,
2. Einnahmestaltung,
3. Personalwirtschaft,
4. Tarif- und Abfertigungsdienst.

Zu Punkt 1:

Im Wettbewerb der Personenverkehrsmittel richten die Eisenbahnen allgemein ihr Bestreben dahin, die Reisenden „schnell“, „sicher“ und „bequem“ zu befördern. Hinsichtlich der Schnelligkeit und der Sicherheit haben die Leistungen der DB inzwischen auch schon wieder friedensmäßige Höhe erreicht, teilweise sogar überschritten. Erheblicher Bemühungen bedarf es dagegen noch bei einzelnen Beförderungsarten — vorzugsweise im Personenzugverkehr —, um allgemein eine zeitgemäße Bequemlichkeit bieten zu können. Gerade weil der Personenwagenpark völlig überaltert und zudem außerordentlich verknappt ist, auch wegen der fehlenden Mittel nicht mit der wünschenswerten Schnelligkeit erneuert und vergrößert werden kann, bemüht sich die DB mit allen Kräften, wenigstens anderweitig, insbesondere durch die Art der Abfertigung und Betreuung, die den Reisenden gebotene Bequemlichkeit bis an die Grenze des wirtschaftlich Tragbaren zu steigern.

Im Zeitalter der Rationalisierung und der Mechanisierung der Arbeitsvorgänge zur Einsparung menschlicher Arbeitskraft, die z. B. beim Einzelhandel im ständig steigenden Automatenverkauf und in den „Geschäften mit Selbstbedienung“ in Erscheinung treten, muß auch für die Bereiche des Verkehrs von den heutigen personalintensiven Abfertigungs- und Kontrollverfahren auf die Dauer abgegangen werden. Die Eisenbahnen werden in weiterer Zukunft, das kann heute mit Sicherheit vorausgesagt werden — davon absehen müssen, ihre Reisenden nach dem Lösen der Fahrkarten regelmäßig, selbst bei Fahrten auf nur kurzen Strecken, dreimal, nämlich an der Eingangs- und an der Ausgangssperre durch das Sperrenpersonal und im Zuge durch das Zugbegleitpersonal prüfen und außerdem stichprobenweise im Zuge noch durch Zugrevisoren und andere Organe kontrollieren zu lassen. Es ist nur die Frage, wie schnell sich die Voraussetzungen dafür entweder schaffen lassen oder von selbst entwickeln, neue vereinfachte, aber trotzdem ausreichende Kontrollverfahren in einer wirtschaftlich tragbaren Form zu finden.

Die Aufhebung der Bahnsteigsperrn ist ganz maßgeblich weder eine Organisations- noch eine Rechtsfrage. Die Aufhebung könnte bei der DB durch eine innerdienstliche Anordnung ähnlich der der ÖBB in dem erwähnten Kommerziellen Dienstblatt 1951/9 in kürzester Zeit an sich angeordnet werden. Voraussetzung ist aber bei der schwierigen Finanzlage der DB eine vorherige nüchterne und saubere Kalkulation, die eindeutig die wirtschaftliche Auswirkung erkennen läßt und ihre Tragbarkeit bestätigt. Die Umstellung ist in dem Augenblick vertretbar und fällig, sobald — auf die Dauer gesehen — die durch Wegfall der Bahnsteigsperrn eintretenden Fahrgeldverluste zusammen mit dem unvermeidbaren Mehraufwand an personellen und sächlichen Mitteln nicht unverhältnismäßig

größer sind als die an anderer Stelle gemachten Ersparnisse beim Personal- und Sachaufwand zuzüglich der praktischen Werbewirkung, die sich in Verkehrserhaltung und Verkehrssteigerung ausdrückt.

In dieser Rechnung kann der letztgenannte Posten bei nüchterner Betrachtung nicht allzu hoch angesetzt werden. Mit einem nennenswerten Mehrverkehr und damit mit Mehreinnahmen als Folge einer Beseitigung der Bahnsteigsperrn kann kaum gerechnet werden. Die Bahnsteigsperrn werden zwar von einem Teil der Reisenden sicherlich als eine Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfreiheit im Bahnhofsbereich empfunden. Die Reisenden werden gezwungen, mitunter anstatt eines für sie kürzeren oder bequemerem Weges die vorgeschriebenen Durchlässe an den Sperrn zu benutzen. Es kommt bei den Sperrn auch hin und wieder, vorwiegend beim Ausgang, zu Stauungen, so daß die Reisenden warten und sich nach und nach vorschleichen müssen. Schweres Gepäck muß dann manchmal abgesetzt und wieder aufgenommen werden. Das Hervorsuchen, Vorzeigen und Wiederverstauen der Fahrausweise ist selbst für Reisende mit kleinerem Gepäck oft lästig und umständlich. Diese Verzögerungen und Behinderungen werden von den Reisenden an den Ausgangssperren regelmäßig zwar nicht so unangenehm empfunden, weil sie nach Beendigung der Reise nicht mehr so sehr unter Zeitdruck stehen. Wesentlich höher dagegen würde das Publikum den Wegfall des Aufenthalts bei den Eingangssperren schätzen, weil dort, besonders bei Gelegenheitsreisenden, die Furcht, den Zug zu veräumen oder keinen guten Platz mehr zu bekommen, leicht Hast und Aufregung verursacht.

Umgekehrt wird auch wieder mit Recht darauf hingewiesen, daß die Bahnsteigsperrn den Reisenden verschiedene Annehmlichkeiten bieten. Wenn es sich nicht gerade um umfangreiche und schwierige Auskünfte handelt, brauchen die Reisenden sich nicht zu den besonderen Auskunftschaltern und -räumen zu bemühen. Die Sperrenbediensteten können ihnen die einfachen Fragen nach Ankunfts- und Abfahrtszeiten, nach Gleisen und Bahnsteigen, nach der Aufstellung der Wagen, den Haltebahnhöfen, den Anschlüssen und Umsteigemöglichkeiten usw. im Vorbeigehen, d. h. ohne Zeitverlust erteilen. Unbeholfene Reisende werden durch Hinweise, die aufmerksame Sperrschaffner ihnen unaufgefordert geben, in den richtigen Zug geleitet, auf Mängel ihrer Fahrausweise, auf fehlende Zuschläge u. a. hingewiesen und dadurch vor mancher Unannehmlichkeit bewahrt. Die Zahl der erfahrenen Reisenden, die sich gänzlich allein zurechtfinden und den Schaffner an der Sperre nicht befragen, ist verhältnismäßig klein. Der Sperrenbedienstete ist vielmehr für die meisten Reisenden ein wichtiger Berater, dessen individuelle Hilfe auch durch die moderne Lautsprecheranlage, durch ausgehängte Fahrpläne und Ankunfts- sowie Abfahrtsafeln, durch Wegweisschilder, durch Stadtpläne und andere Hilfsmittel nicht voll ersetzt werden kann. Der völlige Wegfall der Sperrn würde demnach für viele Reisende den Zwang begründen, wesentlich selbständiger zu werden, die einschlägigen Unterlagen lesen und handhaben zu lernen und sich allein zurechtzufinden.

Zu Punkt 2:

Über den Umfang der Einnahmen, die die DB aus dem Verkauf der Bahnsteigkarten erzielt, herrschen vielerorts unklare und unrichtige Vorstellungen. Diese Einnahmen stellen zwar einen der kleineren Einnahmeposten dar, welche der Personenverkehr der DB erbringt. Die Beträge sind aber dennoch keineswegs unerheblich und müssen durchaus mitbeachtet werden. Sie betragen

im Jahre 1949	rund 2 276 000 DM,
im Jahre 1950	rund 2 331 000 DM.

Das bedeutet also, daß im vergangenen Jahr nicht weniger als 23 310 000 Reisende nach Lösung einer Bahnsteigkarte die Sperrn der DB durchschritten haben. Diese Einnahmen verteilen sich nicht gleichmäßig über die Bahnhöfe, sondern gerade die größeren unter diesen haben erfahrungsgemäß besonders hohe An-

teile im Verhältnis zur Gesamtzahl der von ihnen verkauften Fahrkarten. Die stärkeren Reiseumoneate weisen verständlicherweise auch die höheren Umsätze bei den Bahnsteigkarten auf.

Die bisherige Entwicklung im Jahre 1951 zeigt weiterhin eine steigende Tendenz, wie folgende Einnahmebeispiele zeigen:

	Bundesbahn zusammen	davon ED Köln
Februar 1951	130 207 DM	10 713 DM
Mai 1951	207 135 DM	16 120 DM
Juli 1951	271 231 DM	19 678 DM

Nach Eisenbahndirektionen gliedern sich die Einnahmen aus Bahnsteigkarten je nach Größe und Verkehrsbedeutung der Bezirke teilweise recht verschieden, z. B. entfallen im Juni 1951 auf

ED Hannover	46 167 DM
ED Hamburg	27 971 DM
ED Köln	19 678 DM
ED Karlsruhe	11 392 DM
ED Trier	2 556 DM

Aus dem ED Bezirk Köln seien die Einnahmen einiger größerer Bahnhöfe hervorgehoben. Im August 1951 nahmen ein:

Köln Hbf	9 800 DM
Bonn	2 800 DM
MGladbach Hbf	1 500 DM
Aachen Hbf	1 400 DM
Neuß	1 000 DM

Besonders hohe Einnahmen hatte aus dem Bahnsteigkartenverkauf, um auch ein Beispiel aus Süddeutschland anzuführen, München Hbf. Im Juli 1951 wurden dort rund 137 000 Bahnsteigkarten und im Jahre 1950 insgesamt über 1 286 000 Bahnsteigkarten abgesetzt.

Im ganzen ist festzustellen, daß es sich bei den Erlösen aus dem Bahnsteigkartenverkauf einmal um recht ansehnliche Beträge handelt. Auch steigen die Einnahmen aus dieser Tarifstelle ständig an. Die Beträge für Bahnsteigkarten werden von dem Publikum bereitwillig gezahlt. Die DB wird auf der anderen Seite wegen ihrer schwierigen Wirtschaftslage auf diese fühlbare Einnahme nur ungern verzichten. Die Einnahmen aus Bahnsteigkarten reichen sogar aus, um wesentliche Teile der personellen und sächlichen Aufwendungen für den gesamten Sperrendienst bei der DB zu tragen. An manchen Stellen übersteigen sie sogar diesen Aufwand offensichtlich.

Hinzu kommt die weitere Überlegung, daß der Bahnsteigkartentarif wohl durchaus noch eine Erhöhung tragen könnte. Im Zuge der mehrfachen sonstigen Tarifserhöhungen in den letzten Jahren ist der allgemeine Tarifindex im Personenverkehr der DB auf 165 Prozent von 1932 gestiegen. Die Bahnsteigkarte kostet, von einer zeitweiligen Erhöhung in der Reichsmarkzeit abgesehen, seit Jahrzehnten 10 Pfennige. Nach dem Tarifindex wäre heute ein Preis von 0,165 DM = 0,17 DM anstatt bisher 0,10 DM ohne weiteres gerechtfertigt. Wenn man im übrigen bedenkt, wie sehr die sonstigen Kostenindices den Tarifindex übersteigen und wie allgemein in den letzten Jahrzehnten die Preise gerade für die „Kleinartikel“, die sog. Groschenartikel des täglichen Bedarfs besonders gestiegen sind, wie z. B. seit 1932 die Preise eines Briefportos, einer Tageszeitung, einer Illustrierten, einer Zigarre, einer Kleinpäckung Zigaretten, einer Rolle Drops, einer Kleinpäckung Schokolade sich verdoppelt oder vereinzelt darüber hinaus vervielfacht haben, erscheint die Anhöhung des Bahnsteigkartenpreises von 0,10 DM auf 0,20 DM bereits vertretbar und fällig. Zu beachten ist schließlich,

daß die Bahnsteigkarten vielfach aus Automaten verkauft werden. Bei einer Erhöhung des bisherigen Preises kann daher ohne besondere Schwierigkeiten und Kosten nur auf 0,20 DM, nicht aber auf einen Preis zwischen 0,10 und 0,20 DM gegangen werden.

Mit einem Preis von 0,20 DM würde sich die Einnahme der DB aus dem Verkauf der Bahnsteigkarten, selbst wenn man einen gewissen Rückgang der Zahl der verkauften Karten einrechnet, mit hoher Wahrscheinlichkeit von 2,3 Millionen DM auf eine Summe zwischen 3 und 4 Millionen DM steigern lassen. Mit einem solchen Wert muß also die Bahnsteigkarte, falls man sie allgemein mit einer Aufhebung der Bahnsteigsperrn wegfällen lassen wollte, auf Seiten der DB als Einnahmeausfall angerechnet werden.

Gerade wegen dieser einnahmehemmenden Bedeutung der Bahnsteigkarten liegt die Überlegung nahe, ob nicht selbst bei Aufhebung der Bahnsteigsperrn in manchen Bahnhöfen auch weiterhin das Betreten wenigstens gewisser Teile der Bahnhofsanlagen vom vorherigen Lösen einer Bahnsteigkarte abhängig gemacht werden kann. Zumindest bei weitläufigen Anlagen wäre dies wünschenswert und auch durchführbar, allerdings vielerorts nur nachprüfbar, wenn den ankommenden Reisenden die Karten allgemein nicht schon vor dem Verlassen des Zuges abgenommen würden. Sonst wäre eine Kontrolle vielfach deshalb nicht möglich, weil diejenigen, die von außen her die Bahnhofsanlagen betreten haben, sich unter die ankommenden Reisenden mischen und bei einer Kontrolle einwenden könnten, sie kämen aus dem Zuge und hätten ihre Fahrkarte dort schon dem Begleitpersonal abgegeben. Das Lösen der Bahnsteigkarten bei beseitigter Bahnsteigsperrn könnte allerdings nur durch Androhen empfindlicher Strafen für jeden Fall der Unterlassung und durch gelegentliche Prüfungen unter zeitweiliger Besetzung der früheren Bahnsteig- bzw. der verbliebenen Ordnungssperrn gesichert werden. Wenn dieses System praktisch auch erhebliche Lücken aufweisen würde, so würde doch wenigstens ein Teil der bisherigen Einnahmen aus den Bahnsteigkarten der DB erhalten bleiben.

Zu Punkt 3:

Der Schwerpunkt der Entscheidung liegt tatsächlich, wie es Kießling schon 1932 für die Lage der Deutschen Reichsbahn zutreffend feststellte, auch heute für die DB in personalwirtschaftlichen Überlegungen. Man kann hierbei nicht etwa, wie es mitunter bei oberflächlicher Betrachtung versucht wird, einfach überschlagen, wieviel Köpfe Personal die DB im Bahnsteigsperrendienst eingesetzt hat, und dann folgern wollen, daß diese Köpfe beim Wegfall der Sperrn restlos verfügbar würden und obendrein anderweitig nutzbringend eingesetzt werden könnten. Solange die DB bei der bisherigen Form der Verkehrsabwicklung, vor allem dem derzeitigen Tarif- und Abfertigungssystem verbleibt, kann die augenblickliche Tätigkeit der Sperrbediensteten nicht schlechthin entfallen, sondern sie müßte nach Aufhebung der Sperrn in die Züge verlagert und damit dem Zugbegleitpersonal zusätzlich übertragen werden. Das Zugbegleitpersonal ist jedoch bei seinem jetzigen Einsatz durch betriebliche und verkehrliche Aufgaben bereits voll ausgelastet. Es müßte demgemäß bei Zuweisung wesentlicher Mehrarbeit entsprechend verstärkt werden.

Das würde sich folgendermaßen auswirken: Die Beseitigung sämtlicher Ein- und Ausgangssperrn würde nach eingehenden Ermittlungen im ED-Bezirk Köln einen unmittelbaren Personalmehraufwand von wenigstens 400 Köpfen bringen. Dabei ist im Zugbegleitdienst davon auszugehen, daß bei Verlegung der gesamten Prüfung, Entwertung und Abnahme der Fahrausweise in die Züge bei den F- und D-Zügen und bei den anderen Zügen in der Zeit von 6 bis 23 Uhr für je 3 Durchgangswagen und je 2 Abteilwagen mindestens 1 Schaffner nötig wäre. Das bedeutete gegenüber der heutigen Besetzung im Zugbegleitdienst dieses Bezirks eine Steigerung um 300 Köpfe (= 40%). Selbst bei diesem stark

erhöhten Personaleinsatz würde es den Zugschaffnern im Spitzenverkehr, vor allem bei stark besetzten Abteilwagen und dichter Bahnhofsfolge, häufig nicht gelingen, die Prüfung, Entwertung und insbesondere die Abnahme der Fahrausweise lückenlos durchzuführen. Es wäre durchaus möglich, daß die praktische Erprobung alsbald die Notwendigkeit ergäbe, bei bestimmten Strecken und Zugläufen auf jeden Abteilwagen einen Zugschaffner einzusetzen, falls man nicht in größerem Umfange zumindest auf die Abnahme der Fahrausweise verzichten wollte.

Sofern mit der Erneuerung des Wagenparks in zunehmendem Maße Durchgangswagen an Stelle der heute noch überwiegenden Abteilwagen (73%) eingesetzt werden könnten, würden sich beim Zugbegleitpersonal entsprechende Einsparungen ermöglichen lassen.

Der Einsatz von örtlichem Aufsichtspersonal, von Zugrevisoren, von Bahnpolizei und Fahrkartenausgebern müßte so lange verstärkt werden, bis das Publikum sich eingewöhnt und die Praxis ergeben hätte, daß das neue System keine zu empfindlichen Lücken hätte und nicht zu untragbaren Mißbräuchen und Einnahmeausfällen führte. Damit ergibt sich zunächst ein weiterer Mehraufwand von schätzungsweise etwa 100 Köpfen.

Auf mittleren Bahnhöfen, auf denen jetzt die Aufgaben des Aufsichtsbeamten den Zugführern übertragen sind, müßten zur örtlichen Betreuung der Reisenden besondere Aufsichtsbeamte oder zumindest Pförtner eingesetzt werden.

Viele Reisende würden auch durch die Möglichkeit, ohne Fahrkarte auf die Bahnsteige und in die Züge zu kommen, angereizt werden, bei Andrang an den Fahrkartenschaltern nicht zu warten und im Zuge nachzulösen. Bei überfüllten Zügen, bei kurzen Strecken und mangelhafter Kontrolle bestände dann die Gefahr, daß solche Reisende ohne Zahlung des Fahrpreises den Zielbahnhof erreichen. Wenn auch die Versuchung, es auf das Nachlösen ankommen zu lassen, durch eine fühlbare Erhöhung der Nachlöseschläge gemildert werden könnte, so müßten doch künftig die Fahrkartenausgaben, die jetzt aus personalwirtschaftlichen Gründen vielfach knapp besetzt sind, verstärkt werden. Das Personal wäre dann bei Verkehrsspitzen zwar ausgelastet, nicht aber durchgehend, und die durchschnittlichen Arbeitsleistungen, gemessen an der Zahl der verkauften Fahrkarten, würden zwangsläufig absinken.

An einzelnen Stellen des Bezirks müßten übrigens — wenigstens zeitweise — Ordnungssperrn aufrechterhalten bleiben. Auch für deren Bedienung wäre Personal vorzuziehen.

Die Aufhebung des Sperrendienstes würde im Bahnhofsschaffnerdienst des ED-Bezirks Köln unmittelbar etwa 400 Köpfe freimachen. Bei den über diese Zahl hinaus sonst im Sperrendienst nur mit kleineren Kopfteilen eingesetzten Bediensteten wären keine nennenswerten Einsparungen möglich. Diese Kräfte versehen besonders auf kleineren Stellen auch andere Arbeiten, z. B. im Abfertigungs-, Lade-, Rangier- und Reinigungsdienst.

Die eigentlichen Sperrbediensteten sind — und das fällt besonders schwer ins Gewicht — zu hohem Hundertsatz, an einzelnen Einsatzstellen bis zu 90% und höher, mehr oder minder schwer unfall- und kriegsbeschädigt. So hat Köln-Hbf. unter 63 Sperrschaffnern 95% Schwerbeschädigte, darunter 80% Beinamputierte. Der ED-Bezirk Mainz hat bei 170 ausschließlich an der Sperre tätigen Bediensteten 78% Beschädigte, davon sind 54% schwerbeschädigt. Anderswo liegen die Verhältnisse ähnlich. Die Sperrbediensteten können daher nur zu einem geringen Teil in den zusätzlichen örtlichen Aufsichts- und Pförtnerdienst, in den Dienst an noch verbleibenden Ordnungssperrn oder sonstwie nützlich eingesetzt werden. Insbesondere wären nur ganz wenige in den Zugbegleitdienst überführbar, wo gerade der erheblich vermehrte Bedarf beim Wegfall der Sperrn entstehen würde. Die bisher an den Sperrn Tätigen müßten vielmehr überwiegend pensioniert oder invalidisiert werden. In perso-

neller Hinsicht könnte also schon rein kopfmäßig ein Ausgleich nicht annähernd erzielt werden. Es entsteht sogar insgesamt ein Mehraufwand von schätzungsweise mehr als 300 Köpfen allein bei der ED Köln.

Diese 300 Köpfe bedeuten, wenn man zur Vereinfachung durchgehend die Verhältnisse des Zugbegleitdienstes zugrundelegt, einen jährlichen Kostenaufwand an Gehalt und Nebenbezügen von 1 405 200 DM.

Für den Bereich der ED München ist ein personeller Mehrbedarf von 200 Köpfen, für die ED Mainz ein solcher von 345 Köpfen überschläglich ermittelt worden. Die drei genannten ED'en müßten demnach jährlich mit einer Mehrausgabe von fast 4 Millionen DM rechnen. Für den Bereich der ganzen Bundesbahn wären rund 3600 Köpfe und damit fast 17 Millionen DM zusätzlich notwendig.

Zu Punkt 4:

In tarifarischer und abfertigungsdienstlicher Hinsicht kommen zwei Möglichkeiten des Vorgehens in Betracht, nämlich einmal für eine Übergangszeit gewisse Mindestmaßnahmen vorzusehen, die keine grundlegenden Änderungen der einschlägigen Vorschriften voraussetzen und deshalb verhältnismäßig schnell zu treffen sind, und zum anderen solche Maßnahmen anzuordnen, die eine Regelung für die Dauer darstellen und dementsprechend einschneidende Änderungen von Tarif- und Abfertigungsbestimmungen mit sich bringen.

a) Die „Mindestmaßnahmen“ dienen dazu, im Falle der Aufhebung der Bahnsteigsperrn Fahrgeldverluste und vor allem -hinterziehungen, die zweifellos in erheblichem Maße versucht werden, wenigstens in einigermaßen erträglichen Grenzen zu halten. Hier sind z. B. folgende Möglichkeiten in Betracht zu ziehen: Die Geltungsdauer der Fahrausweise wäre zu verkürzen. Da gerade bei kürzeren Strecken eine größere Gefahr wiederholter Benutzung der Fahrausweise besteht, müßte bei einer Entfernung bis zu 100 km die Geltungsdauer der Fahrausweise auf einen Tag, bei weiteren Entfernungen entsprechend gestaffelt festgelegt werden.

Fahrtunterbrechungen, die nicht mehr wie bisher durch Lochung an der Ausgangssperre kenntlich gemacht werden können, dürften bei kürzeren Entfernungen — etwa bis 50 km — nicht mehr zugelassen werden.

Sofern Fahrausweise oder Zuschlagkarten im Zuge gelöst werden, müßte für jede Person eine Nachlösegebühr von 1,— DM oder höher erhoben werden. Die Sonderregelung der Erhebung des doppelten Fahrpreises bei nicht rechtzeitiger Meldung dürfte hierdurch nicht berührt werden.

Die Fahrgelderstattung müßte hinsichtlich sowohl der Mindesterstattungsbeträge als auch der Abgabe der Bescheinigungen über Nichtbenutzung von Fahrausweisen erschwert werden. Die Erstattungsanträge wären genauer als bisher zu prüfen.

Gegen die Fahrgeldbetrüger müßte rücksichtslos vorgegangen werden. Von der strafrechtlichen Verfolgung der Betrugsfälle wäre mehr als bisher Gebrauch zu machen.

Da die gesamte Fahrkartenkontrolle, deren Schwergewicht jetzt bei den Sperrn und vornehmlich bei den Eingangssperrn liegt, bezüglich Prüfung, Entwertung und Abnahme der Fahrausweise in die Züge verlegt würde, müßte dort eine umfassende und lückenlose Behandlung und zwar in jedem Wagen zwischen zwei Haltebahnhöfen sichergestellt werden. Hierbei wäre von besonderer Bedeutung, daß die Fahrkarten im Zuge alsbald gelocht würden. Bei Fahrkarten, deren Ziel nur durch Umsteigen zu erreichen ist, wären zum Zwecke der besseren Kontrolle die Karten in jedem Zuge neu zu lochen. Diese Lochungen müßten mit Zangen erfolgen, die neben dem Datum und der Zangennummer die jeweilige Zugnummer einprägen. Hierdurch könnten die bereits abgefahrene Strecke festgestellt und eine mehrmalige Benutzung der Fahrkarte auf der gleichen Strecke zumindest erschwert werden. Die Ausrüstung der Schaffner mit Loch-

zungen, die ein Räderwerk besitzen, um die Zugnummer einzustellen, wäre erforderlich.

Bei Fahrtunterbrechungen erscheint es wegen der großen Mißbrauchgefahr sehr bedenklich, den Wegfall der Unterbrechungslochungen vorzusehen. Umgekehrt würde es wahrscheinlich schwer sein, die Reisenden ohne Sperre dazu zu erziehen, die Unterbrechungslochung durch den Zugschaffner oder eine Stelle des Aussteigebahnhofs ausführen zu lassen. Eine wirkliche Sicherung könnte ohne grundlegende Änderung des Abfertigungsverfahrens nicht erzielt werden. Die Unsicherheit müßte hier in Kauf genommen werden, obwohl viele Unzuträglichkeiten für Reisende und Eisenbahn eintreten würden.

Bei der Abnahme der abgefahrenen Fahrausweise müßte ebenfalls mit erheblichen Schwierigkeiten gerechnet werden. Besonders auf längeren Strecken würde der Schaffner nach einmaliger Prüfung der Fahrausweise die Aussteigebahnhöfe der Reisenden nicht immer im Gedächtnis haben. Mehrfaches Befragen der Reisenden dürfte die Folge sein und leicht als Belästigung empfunden werden. Das sollte tunlichst vermieden werden, weil die Neuregelung gerade kundendienstliche Erleichterungen bringen soll. Je nach der Besetzung des Zuges würde sich der Zugschaffner auch mit einer Vielzahl abgenommener Fahrausweise belasten müssen. Für einen Reisenden, der die Karte für betrügerische Zwecke behalten will, besteht die Möglichkeit, über den eigentlichen Zielbahnhof hinaus zu lösen und auf dem Zielbahnhof auszusteigen mit der Begründung, daß er die Fahrt unterbrechen wolle.

Auch bei der tariflichen Gleichstellung von Bahnhöfen bestände für den Reisenden die Möglichkeit, in jedem Falle im Besitz der Fahrkarte zu bleiben. Indem er z. B. bei einer Fahrkartenprüfung kurz vor Köln-Hbf. erklärte, er wolle nach Köln-Deutz oder nach Köln-West bzw. Köln-Süd weiterfahren. Hieraus den Schluß zu ziehen, gänzlich auf die Abnahme der Fahrausweise zu verzichten, halten wir ohne grundsätzliche Änderung der bisherigen Gestaltung der Fahrausweise und der Art ihrer Entwertung für verfehlt, weil sonst übersehbare Betrügereien der Weg geebnet würde. Dabei darf auch der Gesichtspunkt nicht völlig übersehen werden, daß bei einem Verzicht auf die Abnahme der Fahrausweise der Bundesbahn gewisse Rohstoffmengen verlorengehen, die in Zeiten der Verknappung wertvoll sind.

b) Die vorstehend zu a) gemachten Vorschläge lassen wesentliche Lücken. Ob die Praxis allerdings sämtliche theoretischen Befürchtungen hinsichtlich möglicher Mißbräuche bestätigen würde, dadurch vor allem auf die Dauer wirklich unerträgliche Einnahmeausfälle entstehen würden, ist schwer zu sagen. In jedem Falle dürften folgende Schwierigkeiten von besonderem Gewicht sein:

Die Einnahmen im Besatzungsverkehr, deren Abrechnung lediglich auf den abgenommenen Fahrausweisen beruht, wären wegen der in Frage gestellten lückenlosen Abnahme zu erheblichen Teilen gefährdet. Die einschlägigen Abfertigungs- und Abrechnungsvorschriften müßten demnach grundlegend umgestellt werden, die Fahrausweise wären z. B. mit Kontrollabschnitten zu versehen, die bei der ersten Prüfung und Entwertung der Fahrausweise durch das Zugbegleitpersonal abzutrennen wären. Noch besser wäre es, die Abrechnung schon auf die Ausgabe der Fahrausweise allein abzustellen. Zur Zeit ist es noch nicht leicht, bei den Besatzungsmächten im Verhandlungswege zur Abänderung festgelegter Verfahren zu gelangen. Erst mit dem Wegfall des Besatzungsstatuts ist hier wohl zu zügigeren Formen des Verhandels und der Berücksichtigung der innerdienstlichen Notwendigkeiten der DB zu gelangen.

Der Mißbrauch mit Sechserkarten durch Mehrfachbenutzung liegt so nahe, daß die Aufhebung dieser Tarifstelle schlechthin erwogen werden müßte. Im Hinblick auf die Einführung allgemeiner Rückfahrkarten könnte der Wegfall der Sechserkarten auch schon eher den Reisenden zugemutet werden, wenn diese

Karten auch vielfach ein wichtiges Mittel im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln darstellen.

Die Vielzahl der Tarife und der hauptsächlich hierauf beruhenden verschiedenen Fahrausweise hat inzwischen einen derartigen Höchststand erreicht, daß ohnehin bald etwas zur grundlegenden Vereinfachung der Abfertigungsunterlagen geschehen muß. Es steht fest, daß selbst unter den jahrelang erfahrenen Zugbegleitern nicht mehr alle in der Lage sind, sämtliche vorkommenden Fahrausweise vorschriftsgemäß und sicher zu prüfen und zu behandeln, die Reisenden fehlerfrei zu beraten und Einnahmeausfälle zu verhindern. Die Zahl der Fahrausweise ist inzwischen auf über 250 angewachsen.

Diese Zahl allein läßt zur Genüge erkennen, wie schwierig es bereits für das eingearbeitete Personal ist, fehlerfrei zu arbeiten. Erst recht wird es zeitraubend und mühevoll sein, die erheblichen Zahlen zusätzlichen Personals für diesen Dienstzweig auszuwählen und auszubilden, um den demnächst in den verschiedensten Richtungen sogar noch erhöhten Anforderungen zu entsprechen. Es scheint daher dringend geboten, die Aufhebung der Bahnsteigsperrn — unabhängig von anderen Gründen — auch so lange zu verschieben, bis die bereits angelaufenen Arbeiten zur organischen Tarifierform zu einem gewissen Abschluß gelangt sind und auf Grund des dann vereinfachten Tarifsystems auch eine grundlegende Vereinfachung und Verringerung der jetzt überzählreichen und mannigfaltigen Fahrausweise erzielt sind. Nur dann kann die vollständige und sichere Behandlung der Fahrausweise im Zuge durch das Zugbegleitpersonal erwartet werden.

Die bisherigen Vorschläge für die Behandlung der Reisenden und der Fahrausweise bei Fahrtunterbrechung erscheinen recht unbefriedigend. Auch dürfte die vorgesehene Form der Abnahme der Fahrausweise in den Zügen praktisch recht problematisch werden. In jedem Falle bleibt es auch bedenklich, den Reisenden die Fahrausweise vor Verlassen des Bahnhofs oder gar vor Erreichen des Zielbahnhofs abzunehmen. Nach Nachrichten aus dem Bereich der OBB soll dort auch, entgegen der Vorschrift, die Abnahme der Fahrkarten praktisch nur äußerst lückenhaft durchgeführt werden.

Berücksichtigt man weiterhin die Schwierigkeiten bei Nachlösungen und Erstattungen hinsichtlich des Nachweises der Benutzung bzw. der Nichtbenutzung bestimmter Strecken, so drängt sich die Notwendigkeit auf, in Abweichung von dem bisherigen System zu Fahrkarten und zu einer Art der Entwertung zu kommen, die die vorgenannten Schwierigkeiten wesentlich einschränkt, vor allem die Mehrfachbenutzung möglichst ausschließt und die Abnahme der Karten, zumindest wegen der Gefahr späteren Mißbrauchs, unnötig macht. Der Verzicht auf die Abnahme der Fahrausweise sollte jedenfalls nicht allein deshalb abgelehnt werden, weil die abgenommenen Karten nicht unerhebliche Altstoffwerte zusammenbringen. Der Wert dieser Stoffe lohnt nicht, ein schwieriges und Personal verbrauchendes Abnahmeverfahren aufrechtzuerhalten, besonders wenn die Abnahme praktisch nicht einmal unbedingt sichergestellt werden kann. Die zeitweilige Aufhebung der Ausgangssperren bei der Berliner S-Bahn in den letzten Kriegsjahren hat auch gezeigt, daß durch Aufstellen von Kästen an den Ausgängen für das Abwerfen der benutzten Fahrausweise in Verbindung mit einer geschickten Werbung beim Publikum ein erheblicher Teil der gesamten abgefahrenen Fahrausweise der Verwaltung gesichert wird.

Die Untersuchungen müßten sich bei der Neugestaltung der Fahrausweise wohl in der Richtung bewegen, durch Aufdrucken bestimmter Felder, etwa auf der Rückseite, in Verbindung mit vervollkommenen Loch- bzw. Druckzangen eine solche Entwertung, unter Umständen bei längeren Fahrten durch mehrfaches Lochen (wie z. B. bei den SBB) oder durch mehrfachen Zangendruck vorzunehmen, daß für den Mißbrauch der Fahrausweise, vor allem durch Mehrfachbenutzung, wenig Raum mehr bleibt.

III.

Mit den Einnahmeausfällen bei Abschaffung der Bahnsteigkarten (4 Millionen DM), mit den personellen Mehraufwendungen im Zugbegleit-, Auskunfts-, Pförtner- usw. -dienst (17 Millionen DM) sowie den Tarif- und Abfertigungserschwerungen, die darüber hinaus wertmäßig nicht zu schätzende, aber empfindliche Fahrgeldausfälle herbeiführen können, erschöpfen sich die Verluste, die Mehraufwendungen und die sonstigen Nachteile der DB beim gänzlichen Wegfall der Bahnsteigsperrn noch keineswegs. Nur wenige Beispiele von durchaus konkreten Schwierigkeiten, die wiederum teilweise nur durch weitere aufwendige Maßnahmen verhindert oder gemildert werden könnten, seien kurz aufgezählt:

Um Überfüllungen zu vermeiden, müßten die Züge verstärkt gefahren werden. Streckenweise würde auch eine Vermehrung der Züge erforderlich sein. Mit dem vorhandenen Wagenbestand könnten diese Maßnahmen aber nicht durchgeführt werden. Für den ED-Bezirk Köln allein wäre eine weitere Zuführung von etwa 120 Wagen, vor allem für den Berufsverkehr, erforderlich.

Die Einrichtung von Ordnungssperrn wäre teilweise nicht nur im Interesse der Betriebssicherheit, sondern auch wegen der glatten Abfertigung der Züge sowie aus Gründen der Diebstahlsbekämpfung notwendig oder zumindest zweckmäßig. Die Bediensteten dieser Sperrn ständen ortsunkundigen Reisenden zur Beratung zur Verfügung. Wo keine Ordnungssperrn bestehen bleiben, wären die Sperrhäuschen und die Absperrungen soweit zu entfernen, daß der Zu- und Abgang der Reisenden sich ohne Stauungen abwickeln kann. Größere bauliche Maßnahmen erscheinen nirgendwo erforderlich.

Bei Aufhebung der Bahnsteigsperrn würde zweifellos eine höhere Unfallgefahr für die Reisenden entstehen, weil Verwandte und Bekannte in weit stärkerem Maße als bisher die Reisenden zum Bahnsteig begleiten oder von dort abholen würden. Auch andere Personen, insbesondere Jugendliche und auch unerwünschte Elemente der verschiedensten Art, würden sicherlich in verstärktem Maße sich in den Bahnhofsanlagen aufhalten. Dadurch würde vereinzelt, besonders auf größeren Bahnhöfen, die Abfertigung der Züge erschwert und verzögert werden. Es würden auch sonstige ordnungswidrige Vorgänge im Bahnbereich in verstärktem Maße sich abspielen. Das erforderte zusätzliche bahnpolizeiliche Vorkehrungen.

Bei mittleren und kleineren Bahnhöfen, auf denen Übergänge in Schienenhöhe bestehen, müßte Vorsorge getroffen werden, daß Reisende nicht vorzeitig Bahnsteige und Gleise betreten und durch durchfahrende Züge gefährdet würden. Zumindest für eine Übergangszeit soll vorbehalten bleiben, vorhandene Sperrn zeitweise zu besetzen und gelegentlich Prüfungen durchzuführen, um festzustellen, in welchem Umfange Reisende ohne Fahrkarten die Bahnanlagen und die Züge betreten. Diese Maßnahme setzte jedoch voraus, daß die Fahrkarten allgemein nicht vor Erreichen des Bestimmungsbahnhofs abgenommen würden.

IV.

Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden:

Die Abschaffung der Bahnsteigsperrn der DB erscheint zwar auf weite Sicht zur Vereinfachung der Abfertigung wünschenswert. Sie ist aber vom kundendienstlichen Standpunkt aus nicht dringlich. Der DB bringt sie durch Einnahmeausfälle und vor allem durch zusätzlichen personellen Aufwand eine erhebliche Mehrbelastung. Die Neuordnung sollte daher nur bei einer zur Zeit noch nicht abschließbaren Verbesserung der Finanzlage der DB in Erwägung gezogen werden. Es müßten also hierfür entsprechende Überschüsse verfügbar gemacht werden können. Die Umstellung könnte dann etwa an Stelle einer sonst für den Personen-

verkehr fälligen TarifiermäÙigung durchgeführt werden. Die Aufhebung der Sperrn könnte in jedem Fall erst angeordnet werden, nachdem das zusätzlich, insbesondere im Zugbegleitdienst erforderliche Personal verfügbar gemacht und ausgebildet wäre. Die Neuordnung sollte möglichst auch solange zurückgestellt werden, bis die Arbeiten zur organischen Tarifreform im wesentlichen zum Abschluß gebracht wären. Dementsprechend könnte dann auch ein vereinfachtes Abfertungsverfahren (Fahrkarten!) ausgebildet werden. Bei der anlaufenden Erneuerung des Wagenparks sollte zur Verminderung des Zugbegleitpersonals auf Durchgangswagen Wert gelegt werden. Im übrigen müßten bei der Entscheidung die anderwärts gemachten Erfahrungen gründlichst ausgeschöpft werden. Die Erfahrungen der SBB sind dabei nur in sehr beschränktem Umfange übertragbar. Die Schweizer sind durch die Nöte und Entbehrungen zweier Weltkriege nicht erschüttert worden und haben sich in allen Dingen des öffentlichen Lebens ein ausgeprägtes Rechtsgefühl bewahren können. Die Bürger dieses Landes betrachten sich weitgehend als die Miteigentümer ihrer Staatsbahn. Die völlig anders gearteten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Schweiz können mit den augenblicklichen deutschen Verhältnissen, die sich auch keineswegs so schnell bessern können, nicht verglichen werden. Auch die Verhältnisse in Österreich sind nur in beschränktem Umfange vergleichbar. Österreich hat nicht die starke Konzentration von Industrie- und Wirtschaftsgebieten, sondern ganz überwiegend ländliche Bereiche mit verhältnismäßig weiten Bahnhofsabständen. Die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse sind dagegen schon eher den augenblicklichen deutschen Verhältnissen vergleichbar. Der verlorene Krieg und die noch fort-dauernde Besatzung haben teilweise ähnliche Zustände herbeigeführt und erhalten, die sich gerade nach der negativen Seite auswirken und die Aufhebung der Sperrn problematisch erscheinen lassen. Im Einzelfall ist für den Bereich der OBB die Meinung vertreten worden, die im Frühjahr angeordnete Aufhebung der Sperrn gehe davon aus, daß die OBB den Nahverkehr bis auf den Berufsverkehr größtenteils schon an die Straßenverkehrsmittel verloren hätten und deshalb, weil der Berufsverkehr wegen der günstigen Tarife als sogenannter Mußverkehr ohnehin erhalten bleibe, bei der Umstellung keine entscheidenden Einnahmeausfälle erleiden könnten. Man kann diese Meinung wohl nicht verallgemeinern. Die Verhältnisse in Österreich unterscheiden sich allerdings insofern von denen der DB, als die OBB am Straßenverkehr weitgehend beteiligt sind und neben fast allen Eisenbahnstrecken bahneigene Omnibuslinien betreiben.

V.

Es ist auch nicht zu empfehlen, die große Umstellung bei den Bahnsteigsperrn etwa in Raten durchzuführen. Es ist zwar vielfach angeregt worden, mit Teilversuchen zu beginnen und entweder auf gewissen Strecken oder in bestimmten Bezirken versuchsweise die Eingangs- und Ausgangssperrn zu beseitigen oder in beschränktem Umfange bzw. überhaupt zunächst die Ausgangssperrn aufzuheben. Es gibt schon jetzt im Bereich aller Eisenbahndirektionen bei der DB zahlreiche kleinere Stellen, bei denen keine Sperrn vorhanden oder die vorhandenen nicht mehr besetzt sind. Es handelt sich jedoch dabei ausschließlich um Haltepunkte und kleinere Bahnhöfe mit geringem Verkehr. Es ist auch durchaus möglich, den einen oder anderen Punkt, der jetzt noch Sperrn hat, in diese Regelung einzubeziehen, soweit die dann an den Sperrn nicht mehr wahrgenommenen Aufgaben vom vorhandenen Zuggesamt übernommen werden können. Darüber hinaus zu gehen würde allerdings zahlreiche Nachteile der Gesamtlösung mit sich bringen, ohne gleichzeitig entsprechende Erleichterungen für die Verwaltung und das Publikum zu begründen. Die Überprüfung beispielsweise der Möglichkeit, auf den D-Zug-Haltebahnhöfen der Strecke Köln—Mainz—Ludwigshafen—Stuttgart—Augsburg—München zunächst nur die Ausgangs-

sperrn zu beseitigen, hat ergeben, daß dadurch im ED-Bezirk Köln etwa 15 Bedienstete an den Ausgangssperren frei würden, während 180 bis 200 Köpfe im Zugbegleitedienst zusätzlich eingesetzt werden müßten, falls man einigermaßen sicherstellen wollte, daß Prüfung, Entwertung und Abnahme der Fahrausweise im Zuge erfolgten. Dieses ungünstige Ergebnis nach der personalwirtschaftlichen Seite liegt vor allem darin begründet, daß bei den meisten Bahnhöfen die Ein- und Ausgangssperren zusammenliegen und je nach Bedürfnis von ein- und ausgehenden Reisenden wechselweise benutzt werden. Vielerorts laufen auch die Züge der verschiedenen Art gleichzeitig oder in so geringem zeitlichen Abstand ein, daß die Trennung der ausgehenden Reisenden nach Zugarten praktisch unmöglich ist. Die Prüfung führt also zu dem zunächst widersinnig erscheinenden Ergebnis, daß die Beseitigung lediglich der Ausgangssperre bei den Bahnhöfen Köln-Hbf., Bonn und Bad Godesberg bereits die Hälfte des zusätzlich erforderlichen Personals bedingte, das insgesamt nötig wäre beim Wegfall sowohl der Ausgangs- wie auch der Eingangssperren für den ganzen Bezirk. Diese und ähnliche Teillösungen erscheinen mithin nicht diskutabel, zumal bei jedem Versuch alsbald Berufungen anderer Strecken und Gebiete ausgelöst würden und Versuche, die dem Publikum irgendeine Annehmlichkeit bringen, erfahrungsgemäß nur schwer oder überhaupt nicht mehr rückgängig gemacht werden könnten. Eine teilweise Aufhebung von Sperren sollte daher in jedem Falle nur dann als Übergangsregelung mit von vornherein beschränkter Geltungsdauer angeordnet werden, wenn die allgemeine Aufhebung sämtlicher Sperren nach eingehender Prüfung des umfangreichen Fragekomplexes beschlossen wäre und in absehbarer Zeit in Kraft treten könnte.

Der Entwicklungsstand des Verkehrs-Hubschraubers und seine Möglichkeiten in der Zukunft

Von Dr.-Ing. Werner Treibel, Stuttgart

In den letzten Monaten haben die Erörterungen über den baldigen Einsatz von Hubschraubern im innerdeutschen Luftverkehr einen breiten Raum eingenommen. Es wurde zum Teil von Fachkreisen behauptet, daß der Hubschrauber schon heute das Verkehrsmittel für alle Strecken bis 400 km Entfernung sei. Als Folge dieser programmatischen Erklärung sind bereits in einer Reihe von Städten Projekte zum Bau von Hubschrauber-Flughäfen, meist auf Dächern, angelauten. Offenbar hat man die hervorragenden Ergebnisse mit Arbeits-Hubschraubern im Spezialeinsatz auf den Verkehrs-Hubschrauber übertragen, ohne auf die verschiedenen technischen Voraussetzungen und Einsatzbedingungen genügend Rücksicht zu nehmen.

Für die Beurteilung des Hubschraubers muß zunächst festgestellt werden, daß für den Einsatz des Luftfahrzeuges drei Hauptgebiete zu unterscheiden sind:

1. Der Arbeits-Hubschrauber, das ist also ein Hubschrauber, der z. B. als Helfer im Not- und Rettungsdienst, zur Schädlingsbekämpfung, zur Groß-Aussaart, zur Kontrolle von Pipe-Linien in unwirtlichem Gelände, als fliegender Kran und für viele andere Spezialzwecke eingesetzt wird
2. Der Militär-Hubschrauber, der für Aufklärungs-, Rettungs- und verschiedene militärische Spezialaufgaben eingesetzt wird.
3. Der Verkehrs-Hubschrauber, der auf Kurzstrecken des Luftverkehrs zur Personen-, Fracht- und Postbeförderung verwendet werden soll.

Zweifellos hat der Hubschrauber bereits seine Verwendbarkeit als Arbeits- und Militär-Hubschrauber in hervorragender Weise bewiesen. Auf diese beiden Verwendungsgebiete wird im folgenden nicht eingegangen, weil für den öffentlichen Verkehrseinsatz eine ganze Reihe zusätzlicher Forderungen erhoben werden müssen, die für den Arbeits- und Militär-Hubschrauber nicht unbedingt notwendig sind. Beim Verkehrs-Hubschrauber sind z. B. die Sicherheitsanforderungen viel größer und die Herstellungs- und Betriebskosten sowie die Flugeigenschaften viel entscheidender. Daher erscheint es gefährlich, von den bedeutenden Ergebnissen des Hubschraubers im Spezialeinsatz auf gleich gute Bewährung im öffentlichen Verkehrseinsatz schon heute zu schließen, zumal bisher noch kein zweimotoriger Verkehrs-Hubschrauber fliegt. Ein Urteil kann man erst fällen, wenn man alle für den Verkehrseinsatz maßgebenden Faktoren untersucht hat. Im einzelnen sind dies:

1. die Flugeigenschaften,
2. der technische Entwicklungsstand,
3. die Herstellungs- und Betriebskosten,
4. die Anforderungen an Bodeneinrichtungen (Flughäfen),
5. die Fernerreichweite für den Verkehrshubschrauber-Einsatz.

Zu 1. Die Flugeigenschaften

Es ist eine bekannte Tatsache, daß der Hubschrauber völlig andere Flugeigenschaften aufweist, als die bisher üblichen Starrflügelflugzeuge. Das beruht im wesentlichen darauf, daß beim Hubschrauber die Rotoren die tragende Fläche bilden und diese gleichzeitig der Geschwindigkeitserzeugung und der Höhenbewegung dienen. Durch laufende Verstellung der Rotorblätter bei jeder Um-