

Neues Eisenbahnrecht

Textsammlung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit dem neuen Bundesbahngesetz

und

der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

Zusammengestellt von Heinz Ruwe, Regierungsrat im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Diese Textsammlung bringt neben den wichtigsten bundesrechtlichen Eisenbahnvorschriften in der augenblicklich geltenden Fassung insbesondere das neue Allgemeine Eisenbahngesetz,

das neue Bundesbahngesetz

und die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

Sie berücksichtigt die durch das Grundgesetz eingetretenen Änderungen. Bewußt ist der Kreis der einzelnen Gesetze und Verordnungen nicht zu eng gehalten, um dem Praktiker die ständige gleichzeitige Handhabung mehrerer Gesetzesausgaben zu ersparen.

Ein umfangreiches Sachregister ermöglicht ein schnelles Auffinden der eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Das Werk ist deshalb ein unentbehrliches Hilfsmittel für die Praxis, vor allem für Eisenbahndienststellen, nichtbundeseigene Eisenbahnen, Privatbahnen und sonstige Verkehrsunternehmen, Verwaltungsbehörden, ordentliche und Verwaltungsgerichte, Wirtschafts- und Verkehrsorganisationen, Verkehrswirtschaftler sowie Verkehrsjuristen. In gleicher Weise wird der Verkehrsunternehmer selbst von dieser Veröffentlichung angesprochen, die gerade für den täglichen Gebrauch bestens geeignet ist.

172 Seiten, Halbformat, Halbleinen DM 9,30

Verkehrs-Verlag J. Fischer, (22a) Düsseldorf
Paulusstraße 1 Fernruf 61410

Fahrkartenprobleme bei der Deutschen Bundesbahn

Von Oberreichsbahnrat Dr. jur. Ferdinand Niehsen, Köln

I.

Vorbemerkung

Soweit nachfolgend von „Fahrkarten“ gesprochen wird, sind damit grundsätzlich und sofern nicht im Einzelfall ausdrücklich etwas anderes gesagt wird, Fahrkarten im weiteren Sinne, also Fahrausweise schlechthin und unabhängig von ihrer äußeren Erscheinungsform gemeint. Darunter fallen mithin nicht nur die Fahrkarten im engeren Sinne, die sog. Edmonsonschen Fahrkarten, sondern auch Zeitkarten, Blankokarten, Buchfahrkarten, Fahrscheine und Fahrscheinhefte, Beförderungsscheine, Zettelfahrkarten und alle anderen Arten von Fahrausweisen, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn (DR) bzw. der Deutschen Bundesbahn (DB) in Gebrauch waren oder sind oder künftig in Frage kommen können.

II.

Bedeutung des Fahrkartenwesens bei der DB

Die Erörterung auch nur einzelner Fahrkartenprobleme setzt nicht nur Kenntnisse des Fahrkartenwesens im Ganzen, insbesondere des Fahrkartensystems mit seinen vielfachen Gattungen, Sorten und Arten voraus, sondern erfordert vor allem auch einen Ueberblick über den Umfang des Fahrkartenumsatzes, den der Eisenbahnverkehr laufend mit sich bringt. Erst wenn man übersieht, welche Mengen von Fahrkarten der verschiedensten Art in bestimmten räumlichen Bereichen und Zeiträumen beschafft, ausgegeben und sonstwie behandelt, sowie welche Aufwendungen hierfür gemacht und welche Einnahmen hiermit erzielt werden, und wenn man dann auf diesen Hintergrund das jeweils zur Erörterung stehende Fahrkartenproblem projiziert, gewinnt man den entscheidenden Anhalt dafür, dieses Problem in seiner wirklichen Bedeutung, vor allem dem Grade seiner Schwierigkeit und Dringlichkeit zu erkennen.

Ein kurzer Blick in dieser Richtung ergibt folgendes:

Die Fahrkarten der DB werden entweder auf Vorrat in bahneigenen Fahrkartendruckereien, die jeweils einer Eisenbahndirektion (ED) unterstellt sind, oder im Einzelfall gemäß dem Wunsch der Reisenden unmittelbar vor der Ausgabe am Schalter der Fahrkartenausgabe (Fka) mit Schalterdruckern (Druckmaschinen) gedruckt. Im Bundesbahnbereich gibt es 10 Fahrkartendruckereien, die gleichzeitig Fahrkartenverwaltungen sind, und zwar bei den EDen Frankfurt/Main, Hannover, Karlsruhe, Köln, Mainz, München, Münster, Stuttgart, Trier und Wuppertal. An den Fahrkartenschaltern der DB sind fast 1400 Schalterdrucker eingesetzt (davon 80 im Bereich der ED Köln). Diese werden von den Fahrkartenausgebern bedient. Mit ihnen wird ein erheblicher, bei den größeren Fka'n der weit überwiegende Teil aller Fahrkarten gedruckt. Die Schalterdrucker verteilen sich auf die Systeme „AEG“ mit etwa 1200, „Pautze“ mit etwa 130 und Siemens mit etwa 40 Stück.

Im gesamten Bundesgebiet wurden durch die DB

im Jahre	Fahrkarten
1936	323 600 000
1950	477 800 000
1951	474 200 000

verausgibt. In der letzten Zahl waren beispielsweise die Monate Mai 1951 mit rund 47,6 Millionen (Mio) und Juli 1951 mit rund 51,5 Mio Fahrkarten enthalten.

Auf die Fka'n der ED Köln entfielen

im Jahre	Fahrkarten
1936	23 400 000
1950	29 900 000
1951	27 800 000

Die Fka Köln Hbf war hieran

im Jahre	mit Fahrkarten
1936	4 500 000
1950	4 100 000
1951	4 100 000

beteiligt.

Die vorstehend für das Jahr 1936 genannten 3 Zahlen sind jeweils auf den heutigen Umfang des Bundesgebiets umgerechnet und somit unvergleichbar.

Die von der Fka Köln Hbf ausgegebenen Fahrkarten gliedern sich bei den wichtigsten Arten, wie folgt, auf:

	im Jahre 1950	im Jahre 1951
Edmonsorsche Fahrkarten	3 803 000	3 801 000
Blankokarten	121 000	160 500
Beförderungsscheine	2 000	2 500
Monatskarten	34 300	18 900
Wochenkarten	113 000	95 100

Außerdem wurden im Jahre 1951 von der Fka Köln Hbf über eine Million Fahrscheine für den Bahnbusverkehr ausgegeben.

Den Zahlen der verausgabten Fahrkarten standen verständlicherweise wesentlich höhere Zahlen von beförderten Reisenden gegenüber. Dies erklärt sich z. B. aus der Mehrzahl von Personen bei Beförderungsscheinen und manchmal auch bei Blankokarten sowie aus der Vielzahl von Fahrten bei Zeitkarten. So wurden, um auch hierzu einige Beispiele zu nennen, im Jahre 1951 im Bundesgebiet mit

474 Mio Fahrkarten 1 130 Mio Reisende

Im Bereich der ED Köln entfielen im gleichen Zeitabschnitt auf fast 28 Mio Fahrkarten 68 Mio Reisende

Die Fka Köln Hbf hat

im Jahre	auf Blankokarten	Reisende
1950	121 300	129 700
1951	160 500	171 800
im Jahre	auf Beförderungsscheine	Reisende
1950	2 000	31 600
1951	2 500	39 300

abgefertigt.

Erhebliche Umsätze werden auch laufend bei den bahneigenen Druckereien getätigt. Die Fahrkartendruckerei und -verwaltung der ED Köln, die u. a. für etwa 1 400 Fahrkartenschalter der ED Köln und ED Essen sowie die Schalter von rund 500 Reisebüros im Bundesgebiet und Ausland arbeitet, hat z. B.

	im Jahre 1950	im Jahre 1951
Edmonsorsche Fahrkarten	36 600 000	39 000 000
sonstige Fahrausweise	24 400 000	30 000 000
Stück insgesamt	61 000 000	69 000 000

gedruckt.

Ausgabebereit liegen bei dieser Stelle z. Zt. (Stand April 1952)

11 500 000 Fahrausweise, darunter
5 500 000 Reisebürofahrtscheine und
500 000 Fahrausweise für den Auslandverkehr.

Der Nenn- und Verrechnungswert dieses Lagerbestandes beläuft sich auf über 200 000 000 DM.

Die Fahrkarten unterliegen vom Druck bis zur Ausgabe an die Reisenden, teilweise noch darüber hinaus, zahlreichen Kontrollen. Die Buchführung über sämtliche noch nicht entwerteten Fahrkarten wird wie bei den Barbeständen lückenlos durchgeführt (1951: 152 000 Buchungen bei der Fahrkartenverwaltung Köln). Allein der Versand der seitens der angeschlossenen Schalter angeforderten Fahrkarten hat im Jahre 1950 die Aufgabe von 24 000 Einschreibesendungen durch die Fahrkartenverwaltung Köln notwendig gemacht.

Zum Druck der Fahrausweise wurden bei der Fahrkartendruckerei der ED Köln im Jahre 1951 etwa 140 000 kg Pappe und Papier zum Preise von rund 200 000 DM beschafft (1950: 120 000 DM). Bis zu 80 % des Fahrkartenmaterials kommen erfahrungsgemäß durch die Abnahme der benutzten Fahrausweise zurück und werden als Rohstoffe der Pappenfabrikation wiederzugeführt (1951 im ganzen Bundesbahnbereich etwa 500 000 kg).

Die DB erzielte im Jahre 1950 folgende Einnahmen in Milliarden DM:

Personenverkehr (einschl. Gepäck)	Güterverkehr (einschl. Exprefß)	sonstige Einnahmen
1,1	2,3	0,2

Fast ein Drittel der Gesamteinnahmen wurde mithin durch den Personenverkehr, also den Verkauf von Fahrausweisen, hereingebracht.

III.

Das frühere Fahrkartensystem der DR (1943)

Wenn in den letzten Jahren vielfach geklagt wurde, im Bundesbahnbereich hätten sich nach dem Kriege die Fahrkarten übermäßig vermehrt und zu einer kaum noch übersehbaren Zahl von Arten und Abarten zersplittert, diese Entwicklung scheine sich auch ohne fühlbare Steuerung fortzusetzen, so war das jedenfalls übertrieben. Um den richtigen Anhalt für eine zutreffende Beurteilung der Lage zu gewinnen, muß man einen Blick auf die Zeit der Deutschen Reichsbahn vor Kriegsende zurückwerfen. Hier war die Situation auf Grund einer einschlägigen „illustrierten“ Dienstvorschrift klar zu übersehen:

Die Kundmachung 16 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes (DEV) war die „Fahrkarten-Mustersammlung“, zuletzt gültig in der Fassung vom 1. April 1943, sog. Dienstvorschrift (DV) 626, deren Geschäftsführung beim Verbandsleiter des DEV lag, während Druckdirektion die Reichsbahndirektion Hannover war. Die DV 626, die heute nur noch in wenigen Stücken vorhanden und daher für die Mehrzahl der Praktiker nicht mehr greifbar ist, im übrigen auch wegen der zwischenzeitlichen Aenderungen kaum mehr brauchbar wäre, enthielt zunächst eine Uebersicht der geltenden Fahrkarten (vgl. Anhang 1), fügte einige Vorbemerkungen (Ziffer 1 bis 18) hinsichtlich der Maße der Fahrkarten, der gebrauchten Abkürzungen, der Anordnung für Aufdrucke usw. an und ließ dann Fahrkartenmuster in Originalgröße, -farbe und -aufdruck folgen. Die Sammlung stellte bei den einzelnen Fahrkartensorten in der Regel nur das Muster für eine Klasse dar. Wieweit auch die anderen Klassen in Frage kamen, ergab sich aus den Bemerkungen unter den einzelnen Mustern. Bezüglich der Fahrkartenmuster für den Verkehr mit den Seebädern und mit dem Ausland verwies die DV 626 auf die Anhänge usw. zu den Tarifen.

Die Fahrkartenmustersammlung enthielt in vollständiger Darstellung der Vorderseiten und teilweise auch der Rück- bzw. Innenseiten 129 selbständige Fahrkartenmuster. Weitere 133 Fahrkartenarten ergaben sich aus den Hinweisen in den Bemerkungen. Die Gesamtzahl der in die Mustersammlung aufgenommenen verschiedenen Fahrkarten nach dem Stande vom 1. April 1943 lag daher über 260. Darin waren die Fahrkarten für den Seebäder- und Auslandsverkehr, die Freifahrkarten und die Fahrausweise für den Omnibusverkehr der Reichsbahn nicht enthalten.

IV.

Das derzeitige Fahrkartensystem der DB (1952)

Die Tarife der DR/DB haben sich nach dem Kriege, wie es in einer Zeit völligen Wiederaufbaues wohl kaum anders möglich war, zunächst recht uneinheitlich und unorganisch entwickelt. Das Gleiche traf naturgemäß für das Fahrkartensystem des Unternehmens zu, weil die Fahrkarten letzten Endes nur das Spiegelbild der zugehörigen Tarife sind. Mit Recht wurde daher schon bald — nicht zuletzt im Interesse des beteiligten Eisenbahnpersonals, insbesondere um dem Zugbegleitpersonal ein sichereres Arbeiten zu ermöglichen — eine fühlbare Vereinfachung und Verringerung der zu zahlreichen und mannigfaltigen Fahrkarten gefordert. Die Praxis hat nämlich ergeben, daß selbst gute und eingearbeitete Bedienstete bei solcher Fülle der Abfertigungsmöglichkeiten Schwierigkeiten haben, fehlerfrei zu arbeiten. Umso schwieriger ist es, neues Personal in diesen Tätigkeitsbereich einzuarbeiten.

Allerdings kann man nicht etwa allgemein feststellen, daß die Zahlen der heutigen Fahrkarten der DB die früheren Zahlen aus der Zeit der DR, wie sie in der alten DV 626 und den damaligen Tarifen dargestellt waren, wesentlich übersteigen. Im Gegenteil ist bei einer Reihe wichtiger Arten die frühere Zahl nicht einmal erreicht. Die Lage ist allerdings recht uneinheitlich. Einige vergleichende Zahlen lassen dies erkennen:

Während nach der alten DV 626 (1943) 97 verschiedene Edmonsonsche Fahrkarten galten, sind dies z. Zt. nur 51. Bei den Blankokarten sind die Zahlen von 1943 und 1952 mit 38 und 35 fast gleich. Bei den Zeitkarten überwiegen wiederum die Karten vom Jahre 1943 mit einem Verhältnis von 51 zu 28 gegen-

über dem Jahre 1952. Ein ins Gewicht fallender Unterschied zu Lasten des heutigen Zustand liegt dagegen beim Militärverkehr. Die alte DV 626 kannte lediglich 6 verschiedene Fahrausweise für den Wehrmachtverkehr. Heute dagegen sind nicht weniger als 23 Muster im Besatzungsverkehr gültig. Das hat seinen Grund maßgeblich darin, daß alle drei westlichen Besatzungszonen für diesen Verkehr noch völlig voneinander abweichende Fahrkartensysteme haben. Alle Versuche der DB, hierin zu einer Vereinfachung und Vereinheitlichung zu gelangen, sind bisher erfolglos geblieben. Erst die demnächstige Ablösung des Besatzungsstatuts durch den Generalvertrag wird grundlegende Wandlung bringen können.

In den internationalen Tarifen sind an Fahrausweisen für den internationalen Verkehr z. Zt. tarifarisch 63 verschiedene Muster vorgesehen. Diese sind bis auf wenige Stücke auch bereits aufgelegt und in Gebrauch. Die Abweichungen dieser Fahrausweise voneinander sind teilweise nur gering. Sie sind bedingt durch die im internationalen Verkehr mitunter nur in einzelnen Bedingungen abweichenden Tarifvereinbarungen der beteiligten Eisenbahnen. Auch diese geringfügigen Unterschiede belasten die Abfertigung des wichtigen internationalen Verkehrs sehr. Die Unterschiede sind teilweise in den Schwierigkeiten dieses erst nach so langer Zeit wieder auflebenden Verkehrs begründet und werden insoweit durch weiteren Zeitablauf zu beheben sein. Sie gehen überwiegend auf grundsätzliche Unterschiede im Binnentarif der beteiligten Länder zurück und werden erst mit einer allgemeinen Vereinheitlichung dieser Binnentariife beseitigt oder fühlbar gemindert werden können.

Einen besonders wenig übersichtlichen Bereich stellen die Fahrausweise für den Bahnbusverkehr der DB dar. Hier wird augenblicklich noch ausgesprochen experimentiert. Im ersten Stadium der Entwicklung nach dem Kriege sind — abgesehen vom eigentlichen Tarifsatz — die Bahnbusarife getrennt von den Schienentariifen aufgebaut worden. Dementsprechend bestand auch zunächst eine völlige Trennung zwischen den Fahrkarten des Bahnbus- und des Schienenverkehrs der DB. Z. Zt. werden vielerorts Angleichungen beider Verkehrsarten erprobt und demgemäß laufen die Versuche, Bahnbus- und Schienenverkehr, wo sie sich berühren oder überschneiden, im ganzen System tarifarisch anzugleichen, Freizügigkeit in der Benutzung von Schienen- und Straßenfahrzeugen herbeizuführen und grundsätzlich zu einer durchgehenden Abfertigung mit möglichst einheitlichen Fahrausweisen zu gelangen. Verständlicherweise gibt es in diesem Zwischenstadium zahlreiche örtliche und bezirkliche Besonderheiten, die sich mitunter auf bestimmte Einzellinien oder sogar Teilstücke von Linien beschränken. Allein im ED-Bezirk Köln liegen deshalb heute annähernd 40 verschiedene Bahnbusfahrausweise auf.

Im ganzen sind z. Zt. im Bereich der ED Köln für den Bundesbahn-Schienen- und -Straßenverkehr an Regelfahrkarten zuzüglich der Freifahrtausweise aller Art, der Fahrausweise des Besatzungs-, Bahnbus- und internationalen Verkehrs sowie des Bäderverkehrs über 300 verschiedene Fahrausweise gültig. Nimmt man die Besonderheiten anderer ED-Bezirke hinzu, so kommt man für den ganzen DB-Bereich noch zu einer wesentlichen Steigerung dieser hohen Zahl. Für die Praxis des täglichen Verkehrsablaufs bedeutet dies, daß dem Begleitpersonal eines Zuges der Bundesbahn, der mehrere ED-Bezirke durchfährt, verschiedene Fahrausweise in einer Größenordnung zwischen 300 und 400 Stück begegnen können. Dieser Fülle von Fahrausweisen muß das Personal der DB abfertigungsmäßig gewachsen sein. Mit einer solchen Zahl sind bereits die Schwierigkeiten dieses Dienstes genügend gekennzeichnet.

Diese Feststellung soll nicht bedeuten, daß die verantwortlichen Stellen in den Aufbaujahren nach dem Kriege die Dinge etwa hätten treiben lassen. Im Gegenteil ist, vor allem in den letzten Jahren in steigendem Maße, bei allen Tarifverhandlungen, die die Aenderung des materiellen Tarifinhalts zum Gegenstand hatten, auch laufend mit besonderer Betonung darauf geachtet worden, möglichst nicht nur keine weiteren Fahrkartensmuster einzuführen, sondern die Zahl der vorhandenen Muster weitgehend zu vermindern. Verschiedene Tarifvereinfachungen sind auch in dieser Zeit mit dem Erfolge vorgenommen worden, daß Fahrkartensmuster wegfallen konnten (z. B. Schülerkarten 2. Klasse).

Der Pflege des Fahrkartensystems der DB widmet sich laufend der „Beauftragte für die Fortbildung der Verkehrsvorschriften“ (BFV) in Frankfurt/Main. Der BFV nimmt insoweit die Aufgaben des Verbandsleiters des DEV als des damaligen Geschäftsführers der DV 626 wahr. Er wird zu allen wichtigeren Tarifverhandlungen der DB zugezogen. Er ist auch z. Zt. im Auftrage der Hauptverwaltung der DB damit beschäftigt, die „Fahrkartensmustersammlung“ neuzuerstellen. Teile des Entwurfs liegen bereits vor.

Auch bei der Personentarifreform im Oktober 1951 hat man sich, obwohl neben der Entfernungsreform und der Einführung des Zonentarifs der Schwerpunkt auf der linearen Erhöhung lag und die eigentliche organische Tarifreform, weil die Vorarbeiten hierzu noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten, noch hinausgeschoben wurde, bemüht, die Fahrkartensmuster zu vermindern. Während die allgemeine Rückfahrkarte allerdings zwei neue Muster brachte (bis zu 100 km und über 100 km), fielen die Urlaubskarte und die Zuschlagkarten 2. Klasse für Eil-, D- und FD-Züge weg.

Die Fahrkartensübersicht im neuen Entwurf der DV 626 entspricht dem derzeitigen neuesten Stand (vgl. im einzelnen Anhang 2). Diese Uebersicht unterscheidet sich von der Fahrkartensübersicht in der DV 626 der Ausgabe 1943 — abgesehen von den inzwischen eingetretenen materiellen Tarifänderungen — auch in formeller Hinsicht merklich. So ist mit Erfolg angestrebt, zu einer strafferen Gliederung und im Rahmen des gegebenen Tarifsystems zu einer möglichsten Vereinfachung des Fahrkartensystems zu gelangen und nur noch die Fahrkartensmuster beizubehalten, die einem wirklichen Bedürfnis in der Praxis des Abfertigungsdienstes entsprechen.

Demgemäß ist die Reihenfolge der Fahrkartengattungen den Anmerkungen des in den Fka'n gebrauchten Fahrkartenbuches angepaßt. Die Fahrkarten „Ermäßigung“ werden als letzte der Fahrkartengattungen zum ermäßigten Preis eingeordnet. Fahrkarten mit eingerechneten Zuschlägen werden nicht mehr ausgegeben. Auf die besondere Zuschlagkarte bei Sonderzügen wird verzichtet, da sie bisher nur selten ausgegeben wurde. Die fertigggedruckten Nachlösekarten werden durch Nachlösekarten in Blankokartenform ersetzt. Zettelfahrkarten, Büchfahrkarten und Blankonetzkarten entfallen; diese Karten werden schon längere Zeit nicht mehr ausgegeben. Die Gruppe „andere Zeitkarten“ wird gattungsweise geordnet, um eine Zersplitterung zu vermeiden. Bei den Fahrkarten für den Verkauf im Zuge wird auf die Zuschlagkarten mit eingedruckten Strecken verzichtet, denn sie können nur auf den bestimmten Strecken verwendet werden und die Zugbegleiter befahren verschiedene Strecken, müßten daher vielerlei Blöcke mit sich führen, ohne damit alle verlangten Verbindungen bedienen zu können (z. B. nach Anschlußstrecken). Die Muster der Bahnbusfahrtscheine und der Fahrausweise des vereinfachten Nebenbahndienstes sind für die neue Fahrkartensmustersammlung zunächst noch nicht vorgesehen. Es soll abgewartet wer-

den, bis die Entwicklung dieser Muster zu einem gewissen Abschluß gekommen ist. Die besonderen Fahrausweise, die für Eisenbahnbedienstete und staatliche Stellen ausgestellt werden, werden ebenfalls nicht aufgenommen. Desgleichen fehlen die Fahrausweise des Besatzungs- und des internationalen sowie des Bäderverkehrs.

Die Vorbemerkungen des Entwurfs des BFV sind gegenüber der früheren DV 626 ebenfalls wesentlich vereinfacht und gekürzt (vgl. Anhang 3). Die einzelnen Schalter werden einheitlich durch arabische Zahlen bezeichnet. Neue Nummernreihen werden durch kleine Buchstaben gekennzeichnet. Die Bestimmungen über den Eindruck des Ausgabebahnhofs werden auf die von gleichgestellten Bahnhöfen ausgegebenen Karten ausgedehnt. Den Zuschlagkarten werden Zielbahnhöfe nicht mehr aufgedruckt. Der Aufdruck der Entfernungen auf den Sammelkarten wird den Empfehlungen über das Auflegen von Sammelkarten in Verbindung mit dem Zonentarif angepaßt. Die Blankokarten des Wechselverkehrs werden zur Erleichterung des Wechselverkehrs nur in Heftform hergestellt; der Umfang der Hefte bleibt dabei den örtlichen Bedürfnissen überlassen. Bei Platzkarten wird auf den Rückseitenvermerk verzichtet, da die Anbringung des Vermerkes besondere Kosten verursacht und die Inhaber im allgemeinen die Bestimmungen kennen.

V.

Vordringliche Fahrkartenprobleme der DB

Der Fahrkartenprobleme im Bundesbahnbereich sind viele. Es ist hier nicht der Platz, sie vollständig darzustellen oder auch nur aufzuzählen. In diesem Zusammenhang sollen lediglich die Probleme aufgezeigt werden, deren Lösung die Praxis besonders dringend verlangt.

Rechtliche Probleme sind nicht akut. Schrifttum und Rechtsprechung zu § 10 der Eisenbahnverkehrsordnung haben die grundlegenden Rechtsfragen um die Fahrkarten der DB im wesentlichen klargestellt. Diese gelten strafrechtlich als „öffentliche Urkunden“ i. S. der §§ 267, 268 StrGB und im Regelfalle bürgerlichrechtlich als „Inhabermarken“ i. S. des § 807 BGB. Auch ist geklärt, welche besonderen Fahrausweise schlechthin und welche anderen von einem bestimmten Zeitpunkt ab (Reiseantritt oder Vollziehung der Unterschrift) den Charakter von Rektapapieren haben bzw. erlangen.

Die wirklich schwierigen und noch ungelösten Probleme liegen im Bereich des Abfertigungsdienstes. Im Vordergrund stehen die Fragen

1. der weiteren Mechanisierung des Fahrkartenverkaufes,
2. der Verringerung und Umgestaltung der Fahrkartensmuster.

Die besondere Schwierigkeit dieser Probleme liegt darin, daß die Fahrkarten die verschiedensten Funktionen zu erfüllen haben und die sich hieraus ergebenden Forderungen mitunter schwer miteinander in Einklang zu bringen sind, zum Teil in ausgesprochenem Gegensatz zueinander stehen. Die Fahrkarten dienen beiden Partnern des Beförderungsvertrages für eine Vielzahl von Zwecken. Sie sind für den Reisenden nicht nur Quittung über den gezahlten Fahrpreis, sondern auch Begleitpapier für die Reise, Legitimationspapier und Berechtigungsausweis zum Durchschreiten der Bahnsteigsperrn, zur Benutzung der Züge, zur Aufgabe von Gepäck usw. Sie müssen darüber hinaus im Interesse beider Vertragsteile sowohl den wesentlichen Inhalt des Beförderungsvertrages enthalten („Vertragsurkunde“)

als auch zahlreiche besondere Vorgänge vor Antritt der Reise, während der Reise und nach Abschluß der Reise abfertigungsmäßig ermöglichen. Als Beispiele seien hierzu nur genannt: Ausgabe und Lochen der Fahrkarten, Umsteigen und Fahrtunterbrechungen, Nachlösungen und Erstattungen, Rechnungslegung und statistische Erhebungen. Zusammenfassend kann man sagen, daß die Fahrkarten als derart bedeutsame und vielseitige Abfertigungsinstrumente vor allem folgende Forderungen zu erfüllen haben:

schnelle und wirksame Abfertigung — geringen Kostenaufwand (sächlich und personell) — möglichst geringe Inanspruchnahme von Personal und Reisenden — ausreichende statistische Erfassung.

Jede einseitige Berücksichtigung einer dieser Forderungen beeinträchtigt die Erfüllung einer anderen oder sogar mehrerer anderer. Ideal ist die Fahrkarte, die in wohlausgewogener Form allen wichtigen Erfordernissen möglichst gleichmäßig entspricht.

Zu Punkt 1:

Schon allein die umfangreichen Bestände der auf Vorrat gedruckten Fahrkarten bei den Fahrkartendruckereien und -verwaltungen sowie in den Vorrats- und Verkaufsschränken der Fka'n der DB lassen es wegen der damit zwangsläufig verbundenen Arbeiten der Buchführung, des Versandes, der Kontrolle usw. als dringend erwünscht erscheinen, möglichst weitgehend zum Schalterdruckverfahren überzugehen. Der direkte Verkauf aus dem Schalterdrucker anstatt aus dem Schrank weist eine ganze Reihe von Vorteilen auf. Es sei beispielsweise nur darauf hingewiesen, daß die Schalterräume durch Wegfall der Verkaufs- und Vorratschränke wesentlich übersichtlicher gestaltet werden können, daß der maschinelle Verkauf sauberer und hygienischer als der Verkauf aus den verstaubten Schränken mit den zum Teil schon seit Monaten oder sogar Jahren lagernden Beständen ist, daß vor allem die Kassensicherheit durch den Wegfall der Fahrkartenvorräte und der umfangreicheren Buchführung stark erhöht wird, daß erhebliche Einsparungen sächlich und personell — quantitativ und qualitativ — bei den Fahrkartendruckereien und -verwaltungen, den Fka'n, den Verkehrskontrollen sowie anderen aufsichtsführenden und kontrollierenden Stellen eintreten, daß die Verkaufsergebnisse schnell ablesbar sind (Einzel- und Gesamterlöszähler), daß auch durch die weitere Ausrüstung der Druckmaschinen mit Zählwerken (Stück- und Sortenzähler) die Angaben für die Errechnung der Beförderungssteuer und die Verkehrsstatistik leicht erfaßt werden können, daß bei Tarifänderungen (z. B. hinsichtlich der Entfernungen, der Wege oder der Preise) die Druckplatten meist einfach und schnell umgestellt werden können, während beim Schrankverkauf große Bestände mühsam abgeändert werden müssen oder überhaupt nicht mehr verwendbar sind.

Entscheidend für den Uebergang vom Schrank auf den Maschinenverkauf ist die Wirtschaftlichkeit des Systems. Die Beschaffung neuer Maschinen macht an sich heute keine entscheidenden Schwierigkeiten mehr. Schalterdrucker werden wieder hergestellt, wenn auch die Lieferfristen teilweise recht lang sind. In beschränktem Umfange können auch nach und nach Mittel für den Ankauf von Schalterdruckern verfügbar gemacht werden. Bei den weiteren Beschaffungen liegt aber die Schwierigkeit darin festzustellen, bei welchen Fka'n im Hinblick auf die Höhe der Kosten die Umstellung auf Schalterdrucker wirtschaftlich vertreten werden kann. Die derzeitigen Preise für Großdrucker mit dem notwendigen Zubehör liegen zwischen 20 000 und 25 000 DM. Im Bereich der DB wird vereinzelt die Meinung

vertreten, daß danach eine wesentliche Verstärkung des Einsatzes von Großdruckern nicht in Frage komme. Eine allgemeine Regel läßt sich sehr schwer aufstellen. Vielfach spielen auch die örtlichen Besonderheiten bei der betreffenden Fka eine Rolle. Eine Faustregel hat sich in etwa dahin gebildet, daß der Einsatz eines Schalterdruckers sich bei der heutigen personalwirtschaftlichen Lage in den Fka'n bejahen lasse, bei denen zur Abwicklung des Verkehrs täglich zwei und mehr Schalter geöffnet sein müssen. Auch die Zahl der täglich verkauften Fahrkarten spielt bei der Beurteilung selbstverständlich eine Rolle. Je nach den örtlichen Verhältnissen, insbesondere der Personallage, können im Einzelfall Kleindrucker schon bei einem Umsatz von täglich 500 Karten an vertretbar sein. In der Regel liegt die untere Grenze bei 1000 bis 1500 täglich verkaufter Fahrkarten. Der Schalterdruck der DB beruht heute praktisch auf den beiden Systemen „AEG“ und „Pautze“. Der Einsatz von Siemensmaschinen läuft aus. Neue Siemensmaschinen werden nicht gebaut und auch die Ersatzteilerfertigung ist bereits eingestellt. Die laufend benötigten Ersatzteile werden durch Ausschachten der älteren Maschinen gewonnen. In einigen Jahren werden die ohnehin nur bei wenigen EDen vorhandenen Siemensmaschinen verschwunden sein.

Der Einsatz zweier Systeme ist für die DB vorteilhaft. Dieser Dualismus fördert die technische Entwicklung und wirkt auch in etwa preisregulierend. Im Wettbewerb der Systeme „AEG“ und „Pautze“ hat keines vor dem anderen bisher hinsichtlich der zwei wichtigsten Gesichtspunkte, nämlich der „Kassensicherheit“ und der „Wirtschaftlichkeit“, einen entscheidenden Vorsprung gewonnen. Die Kassensicherheit steht bei diesen Anforderungen verständlicherweise unbedingt im Vordergrund. Schalterdrucker sind, wie die Praktiker es bezeichnen, „Geldschränke“. Wenn deren Verschluß nicht lückenlos sicher arbeitet, nämlich in dem Sinne, daß keinesfalls dem Fahrkartenausgeber Eingriffe in die Maschine möglich sind und Karten gedruckt und entnommen werden können, ohne daß die Belastung des Ausgebers erfolgt und somit die Verrechnung sichergestellt ist, so können dem Unternehmen unabsehbare Schäden entstehen.

Im Ganzen gesehen kann wohl gesagt werden, daß im Bundesbahnbereich eine wirtschaftliche Einsatzmöglichkeit für weitere Großdrucker in unbeschränkt großer Zahl nicht mehr gegeben ist, daß dagegen Schalterdrucker mittlerer Größe und ausgesprochene Kleindrucker — bei entsprechend geringerer Preisgestaltung — noch in größerem Umfange mit gutem wirtschaftlichen Erfolg bei mittleren und kleineren Stellen eingesetzt werden können.

Bei den weiteren Planungen sollte die Entwicklung bei den anderen europäischen Eisenbahnen jedoch nicht außerachtgelassen werden. So hat z. B. die Nationale Gesellschaft der Belgischen Bahnen (SNCB) in den letzten Jahren eine neue Schalterdruckmaschine „Ormograph“ entwickelt (Erfinder Schuster). Die Maschine wird in einer bahneigenen Werkstatt hergestellt und hat sich bei der SNCB bisher gut bewährt. Sie soll deshalb in größerem Umfange dort eingesetzt werden. Auch das Ausland interessiert sich bereits stark für diese Maschine, die vor allem den Vorteil des niedrigen Preises besitzt (2200 DM). Der Ormograph kann allerdings trotz einer Reihe weiterer wesentlicher Vorteile beim augenblicklichen Fahrkartensystem der DB als Ersatz für die gängigen deutschen Systeme nicht angesprochen werden. Er hat den großen Nachteil, daß er nur eine Pappsorte ausgeben kann und die ausgegebenen Werte nicht selbsttätig erfaßt. Das Kassensoll muß durch Aufrechnen der Prüfstreifen ermittelt werden. Auch statistische Angaben müssen aus dem Prüfstreifen ausgezogen werden. Gegenüber den bei der DB eingesetzten Schalterdruckern bedeutet der Ormograph daher einen Rück-

schrift. Dennoch sollte er zur Einschränkung des Schrankverkaufs für den Einsatz an solchen Stellen erprobt und nötigenfalls weiterentwickelt werden, für die die Beschaffung der bisher am deutschen Markt befindlichen AEG- und Pautze-Drucker wegen ihrer hohen Kosten wirtschaftlich nicht vertretbar erscheint.

Ein inzwischen in der Schweiz herausgekommener Schalterdrucker „Integra“, der auch bereits bei Dienststellen der Nationalen Gesellschaft der Französischen Eisenbahnen im Probeinsatz ist, müßte ebenfalls bald erkundet werden. Er soll sich durch besondere Einfachheit und entsprechend geringe Beschaffungskosten auszeichnen und dabei einzelne Nachteile des Ormographen vermeiden.

Die Verwertung der im Ausland gemachten Erfahrungen möchte es auch der DB ermöglichen, durch Herabsetzung der bisher hohen Beschaffungskosten für Schalterdrucker zu einer wesentlich weitergehenden Mechanisierung beim Fahrkartensverkauf im Sinne eines verstärkten Ueberganges vom Schrank zum Maschinenverkauf zu gelangen.

Ergänzend sei noch darauf hingewiesen, daß die DB die Möglichkeit prüft, einen von der AEG entwickelten und seit Jahren erprobten tragbaren Drucker für den Bahnbüsdienst in einer größeren Serie zu beschaffen. Dieser Drucker ermöglicht es dem Schaffner, mit wenigen Griffen die veränderlichen Angaben für die jeweils von den Reisenden verlangten Fahrscheine einzustellen und die Scheine selbst zu drucken. Dieser AEG-Drucker macht den vorherigen Druck von Fahrscheinen überflüssig und erscheint auch völlig kassensicher. Er erleichtert vor allem die Abrechnung, da der Verkaufserlös („Solleinnahme“) als Unterschied zwischen dem Stand des Aufrechners bei Beginn und Ende der Verkaufsschicht jederzeit schnell aus dem Prüfstreifen ermittelt werden kann. Die notwendigen statistischen Angaben müssen allerdings im einzelnen dem Prüfstreifen entnommen werden.

Der Vollständigkeit halber muß hervorgehoben werden, daß auf weite Sicht auch im Personenverkehr der DB aus personalwirtschaftlichen Gründen die „Selbstbedienung“ der Reisenden erstrebt werden muß, d. h. der Verkauf der Fahrkarten durch Automaten. Im Bereich der früheren Reichsbahn und der Bundesbahn ist dieser Automatenverkauf auch bereits praktisch mit Erfolg erprobt, sowohl mit bloßen Speicherautomaten (die mit fertigggedruckten Karten gefüllt werden) als auch mit sog. Druckautomaten, die die einzelnen Karten auf Geld einwurf hin selbst drucken, und zwar bei Bahnsteigkarten und Karten des S-Bahnverkehrs. Hier ist noch ein weiter Raum für die Entwicklung gegeben. Verkehrsbereiche mit einfachen Tarifschemen und entsprechend wenig differenzierten Fahrkartensystemen, wie etwa Zonentarife mit geringer Zonenanzahl (z. B. Vororttarife), eignen sich vorzugsweise für den Automatendruck und -verkauf.

Zu Punkt 2:

a) Mit der Feststellung, daß die Zahl der Fahrkartenmuster zu groß sei und deshalb verringert werden müsse, ist nur der Ausgangspunkt und noch nicht der Weg für die weitere Arbeit in dieser Richtung gegeben. Die Dinge sind viel zu kompliziert, als daß etwa von irgendeiner Stelle einfach beschlossen oder angeordnet werden könnte, die geltenden Fahrkartenmuster seien bis zu einem bestimmten Termine in einem bestimmten Verhältnis zur bisherigen Zahl zu vermindern. Ein solches Verfahren wäre völlig undurchführbar. Es muß vielmehr von besten Fachleuten noch viel schwierige und zeitraubende Arbeit geleistet werden, um den Grund für eine wirklich lohnende Reform des Fahrkartensystems der DB zu legen.

Wenn man ein Fahrkartensystem grundlegend ändern, vereinfachen und verbessern will, muß man mit der Arbeit beim Tarif selbst einsetzen. Jeder stark differenzierte Tarif — der derzeitige Personentarif der DB ist wirklich ein solcher — begründet naturgemäß ein entsprechend differenziertes Fahrkartensystem. Der erstrebte und notwendige Erfolg hängt bei der DB also entscheidend davon ab, zu welchem Ergebnis die seit längerer Zeit laufenden Arbeiten an der sog. organischen Tarifreform kommen werden. Diese Arbeiten werden von Anfang an mit dem ausdrücklichen Auftrag geführt, auch bei den Fahrkartenmustern unter allen Umständen zu wesentlichen Beschränkungen zu gelangen. Es zeichnen sich bereits gewisse Bereiche ab, in denen Fortschritte möglich erscheinen. Hierzu einige Beispiele:

Der Plan, bei den Zeitkarten des Berufsverkehrs von den Einkommenshöchstgrenzen als Tarifvoraussetzung abzugehen und eine Einheitszeitkarte zu schaffen, ist in der Erörterung mit den verschiedenen beteiligten Stellen schon verhältnismäßig weit gediehen. Er würde gegebenenfalls eine ganze Reihe der bisherigen Zeitkartenmuster zum Wegfall bringen.

Nachdem die Zuschläge für die 2. Klasse in den schnellfahrenden Zügen bereits beseitigt und durch die Einlegung zahlreicher (zuschlagsfreier) S-Züge die bisherigen Einnahmen aus Eilzugzuschlägen schon stark gemindert sind, steht die weitere Frage an, ob die DB gemäß dem Beispiel der meisten anderen europäischen Eisenbahnen die Zuschläge für schnellfahrende Züge überhaupt fallen lassen soll (allenfalls mit Ausnahme von Schutzzuschlägen bei wenigen bevorzugten Zügen). Falls der Verzicht auf die Einnahmen aus den Zuschlägen für die DB vorab nicht tragbar sein sollte — allein die Schnellzugzuschläge erbrachten 1950 rd. 60 Mio —, ist daran gedacht worden, die Zuschläge allgemein in die Fahrpreise einzurechnen. Die Einnahmen blieben so erhalten, aber die Abfertigung würde sich vereinfachen und die Zuschläge mit selbständigen Kartenmustern fielen weg. Die Schwierigkeit der Entscheidung liegt darin, ob bei einer solchen Einrechnung der Zuschläge dem Nahverkehr zugemutet werden kann, die Anteile für die Zuschläge mitzübernehmen.

Die unlängst erörterte Frage eines Wegfalls der Bahnsteigsperrern bei der DB könnte zutreffendenfalls an vielen Stellen die Bahnsteigkarten überflüssig machen. Sie brauchten nur noch dort aufgelegt zu werden, wo die ständige oder gelegentliche Einrichtung von sog. Ordnungssperrern vorgesehen werden muß.

Die Zahl der Karten für den Verkauf im Zuge könnte wesentlich herabgesetzt werden, wenn die zunächst nur für den Bahnbusverkehr vorgesehenen tragbaren Fahrscheindrucker auch beim Zugbegleitpersonal zum Einsatz kommen könnten. Die Ueberzahl der Besatzungsfahrscheine muß, wie schon angedeutet, baldigst herabgesetzt werden. Der Abschluß des Generalvertrages muß zum Anlaß genommen werden, hier beschleunigt und nachdrücklich vorzustoßen.

Die Angleichung, Vereinheitlichung und Vereinfachung der Bahnstarife muß ebenfalls mit aller Energie betrieben werden. Nur so kann die übermäßige Fülle der Bahnbusfahrkartenmuster herabgedrückt und in diesem Bereich eine übersichtliche Lage geschaffen werden.

Im internationalen Verkehr sind bei den verschiedenen internationalen Verbänden die Vorarbeiten zur Einführung einheitlicher Tarifsysteme angelaufen. Besonders im Bereich der OEEC und der UIC wird tatkräftig in dieser Richtung gearbeitet. Es ist zu hoffen, daß diesen Arbeiten in absehbarer Zeit praktische Erfolge beschieden sein und den vereinheitlichten Tarifen bald vereinfachte, einheitliche Fahrkarten für den internationalen Verkehr folgen werden, damit die bisherige,

auf die Dauer untragbar hohe Zahl der Fahrkartenmuster endgültig verschwindet. Dem im Verhältnis zum Ausland verhältnismäßig hohen Regeltarif der DB steht die übergroße Fülle der Tarifiermäßigungen, besonders aus sozialen Gründen, gegenüber. Ziel der DB muß es sein — das Bundesbahngesetz verpflichtet sie zur kaufmännischen Geschäftsführung —, diese Ermäßigungen insoweit einzuschränken, als sie den Personenverkehr im Ganzen unwirtschaftlich machen. Vor allem können die Sozialtarife, die unter den Selbstkosten der DB liegen und für die im Bereich der DB auch anderweitig kein Ausgleich gefunden werden kann, auf die Dauer nicht gehalten werden. Damit soll keineswegs gesagt werden, daß die bisher durch diese Tarife begünstigten Kreise künftig einer Begünstigung nicht mehr bedürften. Es muß aber erreicht werden, daß die notwendige Hilfe nicht durch die DB, sondern durch Zuschüsse aus anderen öffentlichen Mitteln und aus den Haushalten der für die fraglichen Sozialbereiche zuständigen Stellen gegeben wird. Dies trifft z. B. für Flüchtlingsermäßigungen ebenso wie für Schülertarife zu. Sobald in diesem Bereich eine richtige Kostenverteilung und damit Entlastung der DB erfolgt, ergeben sich für sie weitere Möglichkeiten zur Vereinfachung des Systems der Fahrpreisermäßigungen und damit zur entsprechenden Verringerung der zugehörigen Fahrkartenmuster.

b) Seit mehreren Monaten werden im Bereich mehrerer EDen bei zahlreichen Fka'n der DB Versuche mit Halbblankokarten gemacht. Es werden dort bestimmte Edmonsonsche einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für Personenzüge ohne eingedruckten Zielbahnhof ausgegeben. Auf den Karten sind Abgangsbahnhof, Preis und Zonen-Entfernungen eingedruckt. Der Zielbahnhof und der Weg — bei Platzmangel auf der Rückseite — werden in Blockschrift mit Tinte eingetragen. Wenn diese Versuche auch noch nicht völlig abschließend beurteilt werden können, so steht doch heute schon fest, daß die Vorteile des Verfahrens gewisse Nachteile wesentlich überwiegen. Es ist daher damit zu rechnen, daß die Versuche alsbald erheblich ausgedehnt werden. Besonders fällt ins Gewicht, daß infolge des Zonentarifs anstelle der zahlreichen, bisher auf die einzelnen Zielbahnhöfe abgestellten Druckplatten in den Schalterdruckern und der fertigen Fahrkarten im Prinzip künftig für jede Zone nur eine einzige Druckplatte bzw. Fahrkarte vorgesehen werden braucht, die dann für zahlreiche Einzelverbindungen, soweit sie nur in diesem Zonenbereich liegen, benutzt werden können. Wenn man bedenkt, daß der weitaus größte Teil des Personenverkehrs sich in Entfernungen unter 100 km abwickelt und der jetzige Tarif zwischen 1 und 100 km nur 26 Zonen kennt (zwischen 1 und 500 km nur 45 Zonen, zwischen 1 und 1000 km nur 63 Zonen), so liegen die Vorteile der Zusammenfassungen mit Halbblankokarten auf der Hand. Nach den Feststellungen der an den Versuchen maßgeblich beteiligten ED Wuppertal würde z. B. bei einer Erneuerung aller in AEG-Großdruckern aufliegenden Druckplatten die allgemeine Einführung von Halbblankokarten allein durch entsprechende Verringerung der Druckplattenzahl etwa 2,5 Mio DM ersparen. Durch die allgemeine Einführung der Halbblankokarten würde auch der überwiegende Teil der bisher aufliegenden (Voll-) Blankokarten entbehrlich werden. Bei den fertiggedruckten Karten würde sich ebenfalls eine ganz wesentliche Verkleinerung der bisher erforderlichen Verkauf- und Vorratsbestände ergeben.

c) Der Gedanke, die Fahrkarten der DB grundlegend umzugestalten, ist nicht neu. Wenn man bei ihnen die große Zahl der Papier- und Pappensorten, der Größen und Farben, der Druckbilder, kurz all der vielerlei Karten, Scheine, Zettel, Hefte u. ä. sieht, drängt sich von selbst die Ueberlegung auf, daß hier auf die

Dauer wohl vereinfacht werden könnte und müßte. Die Sache hat natürlich ihre zwei Seiten. Die weitgehende Differenzierung der Fahrausweise bringt bei manchen Abfertigungsvorgängen infolge der leichteren Unterscheidbarkeit den Reisenden und dem beteiligten Personal auch Erleichterungen. Für das Zugbegleitpersonal ist z. B. die Kontrolle eines 2. Klasse-Wagens einfacher, falls jeder Fahrgast die grünfarbige Karte vorweist, als wenn die richtige Klasse auf einem für alle Klassen gleichfarbigen Ausweis erst an einem Zahlenaufdruck oder sonstigen Druckzeichen festgestellt werden müßte.

Im Bereich des Abfertigungsdienstes hat sich schon mehrfach ergeben, daß die jetzige Ausgestaltung der Fahrkarten zu starr ist. So haben die kürzlichen Untersuchungen über die Möglichkeit, die Bahnsteigsperrn bei der DB einzuschränken oder zu beseitigen, alsbald gezeigt, daß mit den derzeitigen Fahrkartenmustern bei der dann notwendigen Art der Fahrkartenprüfung, den Entwertungen, den Unterbrechungslochungen, der rechtzeitigen Abnahme der Fahrkarten zum Schluß der Fahrt u. a. nicht zurechtzukommen ist (vgl. Verfasser in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1951, Heft 3/4, S. 146 ff). Die DB-Fahrkarten müßten also allein schon, um den Wegfall der Bahnsteigsperrn zu ermöglichen, so umgestaltet werden, daß die erwähnten Abfertigungsvorgänge einfach, sicher und vor allem ohne zusätzliche Belästigung der Reisenden sowie möglichst ohne zu starke Mehrbelastung des Personals abgewickelt werden könnten, daß insbesondere auf die Abnahme der Fahrkarten tunlichst ganz verzichtet werden könnte und daß Entwertungen, Fahrtunterbrechungen, Nachlösungen, Erstattungen usw. reibungslos vonstatten gingen.

Die beste Empfehlung für alle einschlägigen Reformarbeiten ist wohl, vorerst in verstärktem Maße auf die Erfahrungen anderer Bahnverwaltungen zurückzugreifen, um möglichst wenig eigenes Lehrgeld zu geben. Leider fehlen bisher, soweit ersichtlich, vollständige vergleichende Darstellungen der Fahrkartensysteme und -muster der europäischen Eisenbahnen und anderer Verkehrsträger. Gerade im Hinblick auf die Vorarbeiten zur Integration des gesamten europäischen Verkehrs und insbesondere des Eisenbahnverkehrs sollte künftig hier wie bei allen anderen einschlägigen Arbeiten keinesfalls nur im eigenen engen Raume experimentiert, sondern mit dem konzentrierten Blick auf die Verhältnisse und Erfahrungen der Nachbarn geplant und weiterentwickelt werden. So wird am besten dem künftigen Zusammenwachsen der Verkehrssysteme der Weg bereitet und dem Fernziel gedient, im weitesten Umfange demnächst die durchgehende Benutzung der Verkehrsmittel und die durchgehende Abfertigung der Reisenden mit einheitlichen Tarifen und Fahrausweisen zu ermöglichen.

d) Vor dem Kriege sind bereits mehrfach durchgearbeitete Vorschläge zur Umgestaltung der Fahrkartenmuster der DR eingebracht worden. Sie sind nicht durchgedrungen, wahrscheinlich wegen der hohen Kosten für die Umstellung der Bestände, der Druckmaschinen und anderer Einrichtungen. Die Unterlagen über diese Vorgänge sind heute nicht mehr greifbar.

In den letzten Jahren hat Oberreichsbahnrat Dr. Ing. Schmitz von der ED Köln, zugleich Privatdozent an der TH Aachen, Vorschläge für ein neues Fahrkartensystem herausgebracht, die bisher noch nicht veröffentlicht sind. Dr. Schmitz geht davon aus, daß zur Herstellung der Karten vielfältige maschinelle Ausrüstungen erforderlich sind. Hierzu müßten Aufgabenstellung und technische Mittel in jeder Hinsicht möglichst zweckmäßig und wirtschaftlich aufeinander abgestimmt sein. Er will deshalb die Aufgaben klarer und die technische Durchführung einfacher gestalten.

Zu diesem Zweck sollen nur drei Farben für Pappen verwendet werden, nämlich

weiß	als Grundkarte
blau	als Ergänzungskarte (Zuschlag, Umweg, Uebergang)
braun	als Zeitkarte.

Als Formate sind die der bisherigen Edmonsonschen und der Zeitkarte belassen. Der Aufdruck auf die Karten soll nach dem Baukastensystem erfolgen, d. h. die gleichen Begriffe sollen stets an der gleichen Stelle stehen. In besonderem Felde sollen stark hervorgehoben die Kennzeichen der Sorte stehen, also für Zuggattung, Klasse und Ermäßigungsfaktor. Dr. Schmitz macht in diesem Zusammenhang noch weitere Vorschläge hinsichtlich der Hervorhebung etwa eingerechneter Zuschläge, einer neuartigen Abstufung der Ermäßigungssätze, der Ausbildung der Entfernungszonen und entsprechend des Preisverzeichnisses usw., und zwar zu dem ausgesprochenen Zweck, auf weitere Sicht im technischen Sektor zu wesentlich vereinfachten Druckmaschinen zu kommen. Gerade im Hinblick auf die bisher hohen Kosten für die Beschaffung von Schalterdruckern lohnen diese Vorschläge eine baldige eingehende Prüfung.

VI.

Zusammenfassung und Ausblick

Das Fahrkartensystem der DB ist, das darf man zusammenfassend und rückblickend wohl sagen, besser als sein Ruf, wenigstens als sein Ruf bei denjenigen, die als Außenstehende zwar einzelne unerfreuliche Fakten sehen und mit Recht beanstanden, aber doch nicht den vollen Durchblick haben. Obwohl erst in der Mitte des Jahres 1945 aus der Vernichtung fast aller Unterlagen mit dem Wiederaufbau begonnen wurde, herrscht heute im Großen und Ganzen eine wohlgefügte Ordnung. Die in nicht unerheblicher Zahl und teilweise bedeutendem Ausmaße vorhandenen Mängel und Schönheitsfehler sind den Verantwortlichen durchaus bekannt. An der Beseitigung wird mit vollen Kräften gearbeitet. Einzelne Mängel waren wegen der Zeitverhältnisse noch nicht abzustellen (Besatzungsfahrscheine), auf der anderen Seite konnten notwendige Vorarbeiten wegen ihres Umfanges und ihrer Schwierigkeit noch nicht zu Ende gebracht werden (organische Tarifreform). Bedeutende Einzelversuche stehen vor dem Abschluß (Halbblankokarten). Bei der Mechanisierung wird das weitere Tempo maßgeblich von der Entwicklung eines preiswerten (!) Kleindruckers abhängen. Hier sollte man in verstärktem Streben nach Wirtschaftlichkeit nötigenfalls Vereinfachungen der Schalterdrucker unter gewissen Verzicht in der Erfassung statistischer Angaben fordern. Sobald nach Durchführung der organischen Tarifreform eine hoffentlich größere Stetigkeit im Tarifbereich herrschen wird, sollten — zumindest bei kleineren Stellen — gewisse Einschränkungen der laufenden Statistik noch am ehesten vertragen werden können. Im übrigen bedarf der Automaten- und -verkauf der Beachtung. Darüberhinaus sollte beschleunigt unter voller Ausschöpfung der Erfahrungen der ausländischen Eisenbahnen sowie der internationalen Verbände die allgemeine Reform des eigenen Fahrkartenswesens betrieben werden, und zwar mit dem betonten Ziel weitgehender Vereinheitlichung im ganzen europäischen Raume.

Vor über 100 Jahren wurden die Fahrkarten der ersten deutschen Eisenbahn auf Vorrat gedruckt, gleich ein ganzer Wochenbedarf, für drei Klassen, in sieben verschiedenen Farben für die sieben Tage der Woche, im Ganzen 4200 Stück. Auf jeder Karte standen die Angabe des Zuges, für den sie allein gültig war, die

Abfahrtszeit und die Wagenummer vermerkt. Als sich später die Strecken und die Einsteigebahnhöfe mehrten, konnte nicht mehr für jede beliebige Fahrt eine Fahrkarte vorgehalten werden. Jetzt begann das zeitraubende und umständliche Ausschreiben der Fahrscheine. Erst geraume Zeit später erfand der Engländer Edmonson die heute noch gebräuchlichen „Papptäfelchen“. Die Platzkarten sind gerade 50 Jahre alt. Zeitkarten gibt es erst seit wenigen Jahrzehnten. Heute werfen die hochleistungsfähigen Druckmaschinen und Schalterdrucker allein der Deutschen Bundesbahn täglich Millionen von Fahrkarten aus, die die Fahrkartenausgeber den Reisenden verkaufen. Schon laufen seit einigen Jahren die ersten Automaten. Wie lange wird es dauern, bis auch im Abfertigungsdienst der Eisenbahnen der Mensch, der Fahrkartenausgeber ganz zurückgetreten ist und seinen Arbeitsbereich nur noch der Automat beherrscht?

Anhang 1

Fahrkartenmustersammlung

(Kundmachung 16 des DEV, DV 626 vom 1. 4. 1943)

Fahrkartenübersicht

I. Fertigggedruckte Edmonsonsche Fahrkarten

A. Von der Fahrkartenverwaltung herzustellende Fahrkarten

1. Einfache Fahrkarten
 - a) für Personenzüge
 - b) für Eilzüge
 - c) für Schnellzüge
2. Doppelkarten
3. Zehnerkarten
4. Arbeiterrückfahrkarten
5. Wehrmachtfahrkarten
6. Wehrmachtfahrkarten ohne eingedruckten Zielbahnhof
7. Wehrmachtdoppelkarten
8. Sonderzugkarten
 - a) für Gesellschaftssonderzüge
 - b) für Verwaltungssonderzüge
9. Zuschlagkarten
 - a) für Eilzüge
 - b) für Schnellzüge
 - c) für PD-Züge
 - d) für Gesellschaftssonderzüge
 - e) für Verwaltungssonderzüge
10. Uebergangskarten
11. Umwegkarten
12. Gesellschaftskarten
 - a) für einfache Fahrt
 - b) für Hin- und Rückfahrt
13. Platzkarten
14. Nachlösekarten
15. Bahnsteigkarten

B. Mit Schalterdruckern hergestellte Karten

1. AEG-Schalterdrucker
2. Siemens-Schalterdrucker
3. Paulze-Schalterdrucker

II. Zettelfahrkarten

III. Blankokarten

1. Einfache Fahrkarten
 - a) für Personenzüge
 - b) für Eilzüge
 - c) für Schnellzüge
2. Arbeiterrückfahrkarten
 - a) Reichsbahnbinnenverkehr
 - b) Verkehr mit Privatbahnen
3. Wehrmachtfahrkarten
4. Wehrmacht-Doppelkarten
5. Rückfahrkarten für den Ostseebäderverkehr
6. Zuschlagkarten
 - a) für Eilzüge
 - b) für Schnellzüge
7. Uebergangskarten
8. Umwegkarten

IV. Buchfahrkarten

V. Netz- und Bezirkskarten

1. Netzkarten für ein Netz
2. Blanko-Netzkarten 1. Klasse für ein Netz
3. Anschlußnetzkarten
4. Blanko-Anschlußnetzkarten 1. Klasse
5. Netzkarte und Anschlußnetzkarte zu

einer Karte vereinigt

6. Netzkarten für die ganze Reichsbahn (alle Netze)
7. Bezirkskarten
8. Anschlußbezirkskarten
9. Bezirksteilmonatskarten

VI. Sonstige Zeitkarten

1. Fertigggedruckte Karten
 - a) Monatskarten für Personenzüge
 - b) Monatskarten für Eilzüge
 - c) Schülermonatskarten für Personenzüge
 - d) Schülermonatskarten für Eilzüge
 - e) Teilmonatskarten für Personenzüge
 - f) Teilmonatskarten für Eilzüge
 - g) Arbeiterwochenkarten
 - h) Schülerwochenkarten
 - i) Kurzarbeiterwochenkarten
 - k) Erlaubniskarte zum Betreten der Bahnsteige
2. Blankokarten
 - a) Monatskarten für Personenzüge
 - b) Monatskarten für Eilzüge
 - c) Schülermonatskarten für Personenzüge
 - d) Schülermonatskarten für Eilzüge
 - e) Teilmonatskarten für Personenzüge
 - f) Teilmonatskarten für Eilzüge
 - g) Arbeiterwochenkarten
 - h) Schülerwochenkarten
 - i) Kurzarbeiterwochenkarten

VII. Fahrkarten für den Verkauf in den Zügen

A. Fertigggedruckte Karten

1. Eilzugzuschlagkarten mit eingedrucktem Preis und eingedruckten Strecken
 - a) für 1 bis 2 Verbindungen
 - b) für mehr als 3 Verbindungen
2. Eilzugzuschlagkarten mit eingedrucktem Preis, ohne eingedruckte Strecken
3. Schnellzugzuschlagkarten mit eingedrucktem Preis und eingedruckten Strecken
 - a) für 1 bis 3 Verbindungen
 - b) für mehr als 3 Verbindungen
4. Schnellzugzuschlagkarten mit eingedrucktem Preis, ohne eingedruckte Strecken
5. PD-Zuschlagkarten mit eingedrucktem Preis, ohne eingedruckte Strecken

B. Blankokarten (allgemeines Muster)

VIII. Reisebürofahrscheine

1. Heftumschlag
2. Fahrschein
3. Schnellzugzuschlagschein

IX. Fahrradkarten

X. Karten für Aufbewahrung von Fahrrädern

1. Karte für monatliche Aufbewahrung eines Fahrrads
2. Karte für wöchentliche Aufbewahrung eines Fahrrads
3. Karte für wöchentliche Aufbewahrung eines Kleinkrafts

Anhang 2

Fahrkartenmustersammlung

(Entwurf des BFV vom 28. 1. 1952)

Fahrkartenübersicht

I. Fertigggedruckte Edmonsonsche Karten

A. Von der Fahrkartenverwaltung gelieferte Karten

1. Einfache Fahrkarten
2. Rückfahrkarten
 - a) bis 100 km
 - b) über 100 km
3. Sonntagsrückfahrkarten
4. Sechserkarten
5. Schülerfahrkarten
6. Schülerrückfahrkarten
7. Arbeiterrückfahrkarte
8. Fahrkarten „Ermäßigung“
9. Sonderzugkarten
 - a) für Gesellschaftssonderzüge
 - b) für Verwaltungssonderzüge
10. Zuschlagkarten
 - a) für Eilzüge
 - b) für Schnellzüge
 - c) für Fernschnellzüge
11. Uebergangskarten
 - a) zu einfachen Fahrkarten
 - b) zu Sonntagsrückfahrkarte
12. Umwegkarten
13. Kontrollkarten
 - a) für einfache Fahrt
 - b) für Hin- und Rückfahrt
14. Platzkarten
15. Bahnsteigkarten

B. Mit Schalterdruckern hergestellte Karten

1. AEG-Drucker
2. Paulze-Drucker
3. Siemens-Drucker

II. Blankokarten

1. Einfache Fahrkarten
2. Rückfahrkarten
 - a) bis 100 km
 - b) über 100 km
3. Sonntagsrückfahrkarten
4. Schülerfahrkarten
5. Schülerrückfahrkarten
6. Arbeiterrückfahrkarte
7. Fahrkarten „Ermäßigung“
8. Sonderzugkarte
9. Zuschlagkarten
 - a) für Eilzüge
 - b) für Schnellzüge
10. Uebergangskarte
11. Umwegkarte
12. Nachlösekarte

III. Zeitkarten

A. Netz- und Bezirkskarten

1. Netzkarten für die ganze Bundesbahn
2. Netzkarten
3. Anschlußnetzkarten
4. Bezirkskarten
5. Anschlußbezirkskarten
6. Bezirkswochenkarten

B. Andere Zeitkarten

1. Fertigggedruckte Karten
 - a) Monatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - b) Teilmonatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - c) Angestelltenmonatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - d) Arbeiterwochenkarte
 - e) Kurzarbeiterwochenkarten
 - f) Schülermonatskarten für Personenzüge für Eilzüge für Schnellzüge
 - g) Schülerwochenkarte
 - h) Erlaubniskarte zum Betreten der Bahnsteige
2. Blankokarten
 - a) Monatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - b) Teilmonatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - c) Angestelltenmonatskarten für Personenzüge für Eilzüge
 - d) Arbeiterwochenkarte
 - e) Kurzarbeiterwochenkarten
 - f) Schülermonatskarten für Personenzüge für Schnellzüge
 - g) Schülerwochenkarte

IV. Karten für den Verkauf im Zug

A. Fertigggedruckte Karten

- Zuschlagkarten mit eingedrucktem Preis
- a) für Eilzüge
 - b) für Schnellzüge
 - c) für Fernschnellzüge

B. Blankokarten (allgemeines Muster)

V. Reisebürofahrscheine

1. Heftumschlag
2. Fahrscheine
3. Zuschlagscheine
 - a) für Schnellzüge
 - b) für Fernschnellzüge

VI. Fahrradkarten

VII. Karten für Aufbewahrung von Fahrrädern und Kleinkrafts

1. Karte für monatliche Aufbewahrung eines Fahrrads
2. Karte für wöchentliche Aufbewahrung eines Fahrrads
3. Karte für wöchentliche Aufbewahrung eines Kleinkrafts

Fahrkartenmustersammlung

(Entwurf des BFV vom 28. 1. 1952)

Vorbemerkungen

- (1) Die Größe beträgt für
 - a) Edmonsonsche Karten 57 × 30,5 mm
 - b) Blankokarten (ohne Heftrand) 100 × 75 mm
 - c) Netz-, Anschlußnetz- und Anschlußbezirkskarten 115 × 80 mm, lichter Raum 105 × 70 mm
 - d) Bezirks- und Bezirkswochenkarten 80 × 57,5 mm, lichter Raum 70 × 47,5 mm
 - e) andere Zeitkarten 70 × 46 mm
 - f) Zuschlagkarten für den Verkauf im Zug (ohne Heftrand) 65 × 60 mm
 - g) Fahrradkarten 128 × 65 mm.
 Geringere Abweichungen von diesen Größen sind zulässig, soweit die Einrichtung der Fahrkartendruckereien sie nötig macht.
- (2) Die Karten und Fahrscheinhefte sind in den Mustern in natürlicher Größe dargestellt; die Farbstreifen sind 10 mm oder 5 mm breit.
- (3) Der Prüfabschnitt ist bei den Blankokarten für Hin- und Rückfahrt 15 mm hoch. Zum Abtrennen ist eine Reißlinie anzubringen.
- (4) Ist nach der Mustersammlung der Kontrollbezirk aufzudrucken, so ist er bei der Bundesbahn wie folgt abzukürzen:

Hannover	=	Han
Kassel	=	Ksl
Köln	=	Köl
Mainz	=	Mz
München	=	Mü
- (5) Die erste Zeile des Aufdrucks auf den Karten soll mindestens 8 mm unter dem oberen Rand liegen. Aufdrucke auf der Rückseite sollen die Deutlichkeit der Zangenprägungen — die bei der Einheitszange einen freien Raum von 14 mm beanspruchen — nicht beeinträchtigen; bei Edmonsonschen Karten sind sie möglichst in der Mitte in kleiner Schrift anzubringen, bei größeren Karten (Zeitkarten, Blankokarten) ist im allgemeinen auf allen Seiten 14 mm Abstand zu halten.
- (6) Auf Bahnhöfen mit mehreren Schaltern werden die Karten der einzelnen Schalter durch arabische Zahlen bezeichnet.
- (7) Neue Nummerreihen werden, soweit die Kennzeichnung einer Sorte bei wiederholter Auflage erforderlich ist, durch kleine Buchstaben neben der Nummer gekennzeichnet.
- (8) Soweit Abweichungen nicht aus den Mustern oder den Bemerkungen hervorgehen, hat auch die Rückseite der Karten die Kennfarbe (Gelb, Grün, Braun).
- (9) Dem Kinderabschnitt wird, wenn für eine Verbindung Fahrkarten über verschiedene Wege aufgelegt sind, die Entfernung, bei gleichen Entfernungen die abgekürzte Wegevorschrift aufgedruckt.
- (10) Bei den Karten, die von einem anderen als dem Ausgabebahnhof ab gelten, ist der Name des Ausgabebahnhofs oberhalb des Striches für den Kinderabschnitt und auf diesen selbst eingeklammert aufzudrucken. Dies gilt sinngemäß für Fahrkarten von bestimmten Orten mit mehreren Bahnhöfen (vgl. Grundentfernungsanzeiger Abschnitt B).
- (11) Den Karten wird die Tarifentfernung für den Personenverkehr aufgedruckt. Weicht die Tarifentfernung für den Gepäckverkehr hiervon ab, so sind beide Entfernungen anzugeben, z. B.

10 km
12 km Gep

 Bei Fahrkarten nach mehreren Zielbahnhöfen oder für mehrere Wege ist nur die für die Berechnung maßgebende Entfernung, bei Fahrkarten nach mehreren Zielbahnhöfen mit verschiedenen Entfernungen (z. B. sind innerhalb einer Preiszone diese (z. B. 46 — 51 km) aufzudrucken. Für Verbindungen, in denen der Fahrpreis dem Tarif unmittelbar entnommen oder durch Zusammenstoß von Schnittpreisen gebildet wird, ist den Fahrkarten nur die Entfernung für Gepäck mit Zusatz „Gep“ aufzudrucken. Wird die Gepäckfracht ebenso ermittelt, so ist keine Entfernung aufzudrucken. Nichtbundeseigene Bahnen können von dem Aufdruck der Entfernung absehen.
- (12) Blankokarten werden auf holzhaltigem, schwachgeleimtem Halbkarton, die Stämme auf dünnem, hellgetöntem glatten Papier gedruckt. Die Blankokarten für den Verkauf am Schalter werden in Heftform mit 4 oder 5 Stück auf einem Blatt, die Blankokarten für den Verkauf im Zug in Blöcken von 20 oder 25 Stück hergestellt.
- (13) Die Zuschlagkarten für den Verkauf im Zug werden ohne Stamm in Blöcken zu 50 Stück hergestellt.
- (14) Blankokarten müssen auf der Karte, Sechserkarten und Reisebüro-Fahrscheinhefte auf allen Fahrscheinen den Stempel (meist einen Trockenstempel mit 16,5 mm Durchmesser) der ausgebenden Direktion tragen. Edmonsonsche Karten, die bei der Ausgabe den Tagesstempel nicht erhalten, und Zeitkarten werden ebenfalls mit dem Trockenstempel versehen, wenn die Direktion nichts anderes bestimmt. Der Stempel ist am rechten Rand an einer möglichst freien Stelle anzubringen.
- (15) Für den Verkehr mit den Seebädern und mit dem Ausland sind die Fahrkartmuster in den einzelnen Tarifen enthalten.

Die Mengenstaffel in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

I.

Nach Werner Klaer ist es weder die horizontale noch die vertikale Staffel, sondern der bewußte und gewollte Verzicht auf die Differenzierung der Tarife nach der Verkehrsdichte, der in Zusammenhang mit dem Beförderungszwang die spezifische Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahngütertarifs ausmacht¹⁾. Mit diesen Ausführungen trifft sich Klaer mit Staatssekretär J. Vogt, der gleichfalls nicht in der Wert- und Entfernungseinrichtungen in verkehrsdichten der unterschiedlichen Ausnutzung der Verkehrseinrichtungen in verkehrsdichten und verkehrsschwachen, in gebirgigen und ebenen Gegenden das spezifisch Gemeinwirtschaftliche des deutschen Eisenbahntarifsystems sah²⁾. Auch der Verfasser erblickt das Hauptmerkmal der gemeinwirtschaftlichen Gütertarifpolitik darin, daß die Eisenbahn im Flächenverkehr die gleichen Frachtsätze wie auf ihren Hauptstrecken berechnet.

1934 entfielen auf die Nebenbahnen in Deutschland 42,5 % der Gesamtlänge des Netzes der Reichsbahn. Während ihr Güterverkehr auf den Hauptbahnen einen Ueberschuß von 1 Pf. je tkm erbrachte, erlitt sie auf ihren Nebenbahnen einen Verlust von 2,7 Pf. je tkm. Die Hauptbahnen sicherten der Reichsbahn im Güterverkehr (Stückgut und Wagenladungen) 1934 einen Reingewinn von 22,2 %. Wegen der Nebenbahnen mußte sie sich im Güterverkehr mit einer Rendite von 16,5 % begnügen. Durch dieses Opfer sicherte die Reichsbahn den Menschen und der Wirtschaft der verkehrsarmen und dünn besiedelten Gegenden die Existenz.

Die Wert- und Entfernungsstaffel hat die Raumordnung in der Vergangenheit ungemein günstig beeinflusst. Es darf aber nicht übersehen werden, daß in dieser Hinsicht auch der Verzicht auf den Einsatz der Mengenstaffel von großem Einfluß ist.

Der Wettbewerb des Lastkraftwagens hat indessen die Einsatzmöglichkeiten der Wertstaffel eingeschränkt. Von der erheblichen Abwanderung der hochwertigen Güter auf den Kraftwagen zeugt nachfolgende Uebersicht:

Der Anteil der Tarifklassen A, B und C im Frachtgutwagenladungsversand der Regelklassen.

Jahr	Menge	Einnahmen
1924	26,0 %	50,1 %
1929	18,4 %	39,7 %
1937	14,7 %	30,5 %
1938	14,5 %	29,6 %

¹⁾ Werner Klaer, „Die Notlage der Binnenschifffahrt und die „Unterkostentarife“ der Bundesbahn“, DVZ, Deutsche Verkehrszeitung, Nr. 35 vom 2. 5. 1950.
²⁾ J. Vogt, „Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland“, Berlin 1937, S. 64.