

Warum gibt die Deutsche Bundesbahn keine Fahrpreisermäßigung für Familien?

Beitrag zu einem aktuellen Tarifthema

Von Bundesbahndirektor Dr. jur. Ferdinand Niehsen, Köln

Inhaltsübersicht

- I. Zur Lage der Deutschen Bundesbahn (DB) und ihres Personenverkehrs
 - II. Wünsche der Verkehrsnutzer nach einer Fahrpreisermäßigung für Familien im Deutschen Eisenbahn-Personentarif (DPT)
 - III. Die Fahrpreisermäßigung der früheren Deutschen Reichsbahn „für kinderreiche Familien“
 - IV. Die Tariflage bei ausländischen Eisenbahnen
 - V. Die tarifarische Begünstigung der Familie im derzeitigen DPT
 - VI. Auswirkungen einer Familienermäßigung auf die Ertragslage der DB
 - VII. Wichtige Voraussetzungen für eine Familienermäßigung bei der heutigen Finanzlage der DB
 1. Beschränkung auf kinderreiche Familien
 2. Entzerrung der Schulferien
 3. Einfacher Tarif — einfache Abfertigung
 4. Uebernahme der Einnahmeausfälle auf den zuständigen Sozialträger
 - VIII. Tarifarische Ausweichmöglichkeiten
 1. Heraufsetzung der Altersstufen für Kinderermäßigung
 2. Umbildung des bestehenden Gesellschaftstarifs
 - IX. Zusammenfassung
- Anlagen:
- a) Auszug aus Anhang zum DPT I v. 1. 11. 1939, § 11 D III: Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien
 - b) Uebersicht über Sommerferien 1954

I. Zur Lage der Deutschen Bundesbahn und ihres Personenverkehrs.

Die derzeitige schwierige Lage der DB — Stand 1. 5. 1954 — zwingt in deren Bereich bei jeder tarifarischen Erörterung, soweit sie nicht rein formalen Charakter hat, zu äußerster Behutsamkeit. Schon vielfach mußten in den letzten Jahren verständliche und sogar für die DB selbst interessante Tarifwünsche der Verkehrsnutzer abgelehnt werden, weil eine Verwirklichung wegen der damit auch nur möglicherweise verbundenen Minderung der bisher schon unzulänglichen Einnahmen des Personenverkehrs nicht verantwortet werden konnte. Selbst solche Vorschläge, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu Einnahmesteigerungen führen konnten, mußten vereinzelt unberücksichtigt gelassen werden, weil ein Spielraum für Experimente nicht vorhanden, finanzielle Reserven für den Fall eines Fehlschlages nicht verfügbar waren.

Selbst auf räumlich und zeitlich beschränkte Versuche, die nur ein begrenztes finanzielles Risiko erfordert hätten, aber für die Klärung der Lage und Entwicklungstendenz in bestimmten Bereichen des Personenverkehrs und damit für die Fortbildung des Tarifes wertvolle Erkenntnisse hätten vermitteln können, mußte schon aus gleichem Grund verschiedentlich verzichtet werden.

Ueberlegungen über die Schaffung einer Tarifstelle für „Familien“ erfordern bei dieser Situation, wenn sie einen praktischen Sinn haben sollen, vorweg eine nüchterne Feststellung sowohl der Gesamtlage der DB als auch ihres Personenverkehrs, insbesondere seiner Entwicklung nach Verkehrsumfang und Verkehrseinnahmen.

Die DB steht seit geraumer Zeit und in immer stärker zunehmendem Maße im Zeichen der Kassendefizite, der Haushaltsfehlbeträge, der anwachsenden Verschuldung und des Substanzverzehr. Im einzelnen ist auf folgendes hinzuweisen:

1. Das Zeitwertvermögen der DB beträgt heute etwa 13 Mia DM bei einem Neuwert von rd. 29 Mia DM. Diesem Vermögen steht eine Schuldenlast von rund 2,5 Mia DM gegenüber. Eine solche Verschuldung erscheint an sich tragbar. Nachteilig ist dabei allerdings, daß etwa zwei Drittel dieser Summe auf kurz- und mittelfristige Verbindlichkeiten entfallen.

Der bisher ungedeckte dringende Investitionsbedarf der DB ist hoch. Die Beseitigung von Kriegsschäden erfordert mindestens noch 1 Mia DM. Der Nachholbedarf ist auf über 3 Mia DM angewachsen. Für Modernisierung der Anlagen und Fahrzeuge werden weitere 3 Mia DM benötigt. Dies ergibt einen Bedarf von über 7 Mia DM, die, um weiteren Substanzverzehr zu verhindern, baldigst aus Fremdmitteln verfügbar gemacht werden müssen. Die ohnehin nicht ausgeglichene laufende Rechnung kann nicht mehr weiter, wie bisher, mit diesen Kosten anteilig belastet werden.

2. Die Hauptverwaltung der DB stellt im vorläufigen Rückblick über das Geschäftsjahr 1953 fest, daß das Auseinanderklaffen der Einnahmen und Ausgaben im vergangenen Jahr ein Ausmaß erreicht hat, das vor einem Jahr noch nicht für möglich gehalten wurde. Die Hauptursachen hierfür liegen in dem sowohl beim Personenverkehr wie beim Güterverkehr weitgehend unregulierten Wettbewerb, der sich vor allem im Güterverkehr in einer ständig zunehmenden Schrumpfung des Bundesbahnanteils am Gesamtverkehr gezeigt hat. Hinzu kommt das unaufhaltsame Ansteigen der Ausgaben trotz aller Rationalisierungsbemühungen, insbesondere auf dem Gebiete der persönlichen Ausgaben.

Die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr haben sich ungleichmäßig entwickelt. Im Personenverkehr konnte gegenüber 1952 eine Steigerung der Erträge um 80 Mio DM erreicht werden. Im Güterverkehr blieb dagegen die Einnahme um rund 320 Mio DM hinter den Erträgen des Vorjahres zurück. Schließt man in die Rechnung die sog. Betriebsausgaben mit ein, dann ergibt sich, daß die Gesamteinnahmen um etwa 450 Mio DM hinter den Erwartungen zu Beginn des Jahres zurückgeblieben sind.

Diese für die Ertragslage der DB äußerst bedenkliche Entwicklung wurde durch das Ansteigen der Personalausgaben um insgesamt 360 Mio DM gegenüber 1952 verstärkt. Den Gesamtausgaben der DB in Höhe von 5750 Mio DM standen Einnahmen von 5100 Mio DM gegenüber. Ausgaben in Höhe von 650 Mio DM blieben dabei ungedeckt.

Der Wirtschaftsplan für 1954 sieht zwar eine geringfügige Steigung der Einnahmen, die unter 100 Mio DM liegt, vor. Die Ausgaben steigen dagegen bei knappstem Ansatz voraussichtlich um mehrere 100 Mio DM an und werden wahrscheinlich den Betrag von 5900 Mio DM überschreiten.

3. Der Personenverkehr der DB ist schon seit langem defizitär. Wenn man von den irregulären Jahren des letzten Krieges und der Nachkriegszeit bis zur Währungsreform absieht, so hat das Jahr 1926 als letztes einen positiven Abschluß

gebracht. Die Jahre 1926 und 1927 wiesen Einnahmen auf, die zwar noch die für den Personenverkehr entstandenen Betriebskosten, aber nicht mehr die Anteile des Kapitaldienstes deckten. Die Betriebszahlen des Personenverkehrs (= Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen in Hundertteilen der Einnahmen) lauten für die letzten Jahre wie folgt:

<u>Jahr</u>	<u>Betriebszahlen</u>
1949	103,8
1950	114,6
1951	126,3
1952	139,3

Die Betriebszahl für 1953 ist weiter gestiegen. Nach Zuggattungen unterteilt ergibt sich hierbei, daß der Schnellzug- und Eilzugverkehr mehr als seine Kosten aufgebracht hat. Diese Ueberschüsse reichen aber nicht annähernd aus, um die Fehlbeträge des sehr viel umfangreicheren Bereiches des Personenzugdienstes zu decken. Dessen Betriebszahlen liegen folgendermaßen:

<u>Jahr</u>	<u>Betriebszahlen</u>
1949	145,1
1950	185,2
1951	191,8
1952	198
1953 voraussichtlich	über 200

Der Personenzugverkehr bringt also zur Zeit nur die Hälfte seiner Ausgaben über seine Einnahmen wieder herein. Der Gesamtpersonenverkehr der DB schloß im Jahre 1953 mit einem Fehlbetrag von nicht weniger als 450 Mio DM ab.

Die entscheidende Rolle dabei spielt neben der Entwicklung des Wettbewerbs das völlige Auseinanderklaffen der Indizes auf der Einnahmen- und Ausgaben-seite. Der Tarifindex für Normalfahrkarten liegt zwar auf 172,5%. Für den Berufs- und Schülerverkehr ist er jedoch nur bei 150 % gelegen (in beiden Fällen das Jahr 1936 verglichen mit dem Jahre 1952). Die Pers/km-Einnahme im gleichen Zeitraum insgesamt ist lediglich auf 156 % angewachsen. Demgegenüber sind nicht nur die persönlichen Ausgaben für Löhne, Gehälter und die verschiedensten sozialen Aufwendungen zugunsten des Personals wesentlich stärker angestiegen, sondern auch bei den sächlichen Ausgaben sind die Indizes teilweise um ein Mehrfaches angehört worden. Der Baukostenindex steht auf 229, der Kostenindex für Schnittholz auf 303, der für Kohle auf 314 und der für Form- und Stabstahl auf 340.

Eine weitere wesentliche Ursache für die Unwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs liegt auch in der Vielzahl von Fahrpreisermäßigungen, die in zu großer Zahl und Höhe — vorwiegend aus sozialen Gründen — eingeführt, den größten Teil des Personenverkehrs mehr oder minder stark unter den Selbstkosten der DB ablaufen lassen. Infolge der sog. „inneren“ Abwanderung der früher vollzahlenden Reisenden auf die Fahrpreisermäßigungen werden heute nur noch 10,2 % Personen zum Normaltarif befördert (1913: 49,3 %, 1949: 24,9 %). Wenn man einen Gesamtdurchschnitt bildet, zahlen nur noch bei den Normalfahrkarten und in den unteren Entfernungsstufen bei den Rückfahrkarten die Reisenden Fahrpreise, die die Selbstkosten der DB decken.

Wenn man diese verschiedenen Tatbestände im Zusammenhang betrachtet, dann wird ohne weiteres klar, daß die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben im

Personenverkehr der Bundesbahn nicht durch eine bloße Anhöhung der Tarife geschlossen oder auch nur wesentlich zusammengedrückt werden kann. Um so dringender ist es aber geboten, noch weitere unter den Selbstkosten liegende Tarife unter allen Umständen zu verhindern.

Die Zeiten der Ueberschüsse im Güterverkehr, auf die die frühere Reichsbahn für ihren Personenverkehr regelmäßig zurückgreifen konnte, sind auch wohl auf absehbare Zeit vorbei. Ganz abgesehen davon, daß dieses „Kostgängertum“ des Personenverkehrs von jeher ungesund war und mit einer Neuordnung des deutschen Verkehrs, der notwendigerweise eine wesentlich kostenechtere Ausgestaltung der einzelnen Verkehrsarten bringen muß, auch aus grundsätzlichen Erwägungen verschwinden müßte.

Bei dieser Gesamtsituation ergibt sich die zwingende Forderung, daß der DB keine weiteren Fahrpreisermäßigungen auferlegt werden, die nicht mit Sicherheit wenigstens die bisherige Einnahmenhöhe halten lassen. Nach Möglichkeit sollte darüber hinaus jede Tarifänderung dazu beitragen, die Fahrpreise besser als bisher den Selbstkosten anzupassen und damit die bisherige Einnahmesituation zu stärken. Wenn weitere Sozialtarife der DB abverlangt werden sollten, dann müssen nicht nur die voraussehbare Kostenlast solcher Maßnahmen, sondern auch das gegebene Tarifrisko vorher eindeutig von dem zuständigen Sozialträger übernommen werden. Es genügt nicht, daß etwa nur durch einen Hinweis auf § 28 des Bundesbahngesetzes die Möglichkeit eines gewissen Ausgleiches in der Jahresrechnung durch den Bund in Aussicht gestellt wird. Dieser Ausgleich ist in Absatz 6 durch seine Verknüpfung mit der Lage der allgemeinen Bundesfinanzen und die jeweils notwendige politische Entscheidung völlig problematisch, es fehlt die notwendige automatische Ausgleichssicherung, wie sie etwa in Frankreich gegeben ist.

Ein Unternehmen in der Lage der DB, die bekanntlich durch das Bundesbahngesetz (§ 4) ausdrücklich zur kaufmännischen Geschäftsführung angehalten ist, würde unter diesen Umständen unverantwortlich handeln, wenn es sich auf tarifarische Experimente einließe, die die Wahrscheinlichkeit von Einnahmeverlusten einschließen oder sogar nach allen gegebenen Erfahrungen Einnahmeverminderungen mit Sicherheit bringen müssen. Mit dieser Feststellung sind praktisch der Weg vorgezeichnet und der Raum abgesteckt, auf dem und in dem die Erörterung der zur Rede stehenden „Familienermäßigung“ sich zu bewegen hat.

II. Anregungen, Wünsche und Forderungen der Verkehrsnutzer zur Ausgestaltung des DPT zugunsten der Familie

Seit Jahren wird die DB immer wieder und in zunehmender Lautstärke aufgefordert, eine Familienermäßigung in den DPT aufzunehmen. Öffentliche und private Stellen und Organisationen, Verbände und Einzelpersonen dringen darauf, die Belange der Familie zur Ermöglichung und Verbilligung von Eisenbahnreisen durch tarifarische Maßnahmen in wesentlich stärkerem Umfange als bisher zu fördern. Hierbei stehen der Bund der kinderreichen Familien, das Deutsche Erholungswerk, das Familienwerk der Katholischen Arbeiter- und Männerbewegung im Vordergrund. Auch Presse und Rundfunk haben sich des Problems angenommen. Die inzwischen erfolgte Einrichtung eines Bundesfamilienministeriums hat diesen Bestrebungen weiteren Auftrieb verliehen. Der Bundesminister für Familienfragen hat bereits mehrfach, u. a. über den Nordwestdeutschen Rundfunk am 10. 2. 1954 (vgl. auch Bulletin des Presse- und In-

formationsamtes der Bundesregierung vom 16. 2. 1954 — Nr. 31 S. 255) unter den von ihm zu fordernden Maßnahmen entsprechende „Verkehrstarife“ genannt und neuerdings der Bundesbahn bereits konkrete Vorschläge unterbreitet.

Die Ansichten der Interessenten über das, was nötig oder wünschenswert sei, gehen allerdings völlig auseinander. Auf der einen Seite wird nur von einer Fahrpreisermäßigung für ausgesprochen kinderreiche Familien, auf der anderen Seite von Familien schlechthin oder von Familien mit mindestens 2, 3, 4 oder 5 Kindern gesprochen. Die einen wollen ausschließlich die Gemeinschaftsfahrt der Familie, besonders in den Ferien, begünstigt haben, während die anderen wieder auch Einzelfahrten sämtlicher Familienmitglieder unabhängig vom Anlaß verbilligen möchten. Ueber den Umfang der Ermäßigung hinsichtlich der Fahrpreishöhe herrscht auch nur annähernde Uebereinstimmung der Meinungen. Vielfach wird die Uebernahme der früher bei der Reichsbahn gültigen Ermäßigungssätze verlangt, teilweise gehen die Wünsche aber noch erheblich weiter. Ein in letzter Zeit an die DB von maßgebender Stelle herangetragener Wunsch betrifft wiederum nur die Uebertragung der sog. „Fahrpreisermäßigung für Jugendpflege“ auf kinderreiche Familien. Diese Fahrpreisermäßigung wird für gemeinschaftliche Fahrten Jugendlicher bis zum 21. Lebensjahr unter Leitung von behördlich bestätigten Jugendgruppenleitern gewährt, wenn der um 50 % ermäßigte Fahrpreis für mindestens 5 Jugendliche und 1 Leiter gezahlt wird. In einem sehr dringlichen Einzelantrag wird z. B. dargelegt, daß eine Familie mit 4 Kindern, aber nur einem Einkommen im Jahre lediglich den Fahrpreis für eine Fahrkarte über längere Strecke aufbringen könne. Weil aber „das Reisen als Bildungsfaktor unersetzbar“ sei und „eine längere Reise im Jahre zu den Selbstverständlichkeiten des Lebens“ gehöre, wird praktisch eine Tarifstelle gefordert, die die gemeinsame Fahrt der ganzen Familie (also 6 Personen) für den Preis einer Fahrkarte ermöglicht. Der Antragsteller sucht dabei glauben zu machen, eine solche Ermäßigung bringe der DB sogar ein gutes Geschäft, da sonst von der betreffenden Familie, weil die gemeinsame Fahrt nicht finanziert werden könne, keiner reise.

Ueber die Auswirkungen einer Familienermäßigung, besonders wenn diese hoch und daher für die Reisenden attraktiv wäre, hinsichtlich der Einnahmen der DB machen sich die vielen Antragsteller meist überhaupt keine Vorstellung, mitunter eine recht oberflächliche und dann fast stets eine völlig falsche. Es scheint auch für Außenstehende, die die verkehrlichen und tarifarischen Zusammenhänge des großen Unternehmens Bundesbahn kaum übersehen können, unmöglich zu sein, die Größenordnung der bei einer Familienermäßigung in Frage kommenden Beträge an Fahrpreisausfällen und Mehreinnahmen auch nur annähernd zu schätzen. So findet man bei den wenigen Anträgen, die überhaupt zu den finanziellen Auswirkungen Stellung nehmen, durchweg nur den allgemeinen Hinweis, daß die Familien, besonders die kinderreichen, ein großes, noch keineswegs ausgeschöpftes Verkehrsreservoir darstellen, daß daher eine Tarifstelle „Familienermäßigung“, wenn sie zugkräftige, d. h. hohe Ermäßigungssätze bringe, der DB erheblichen Mehrverkehr vermitteln werde und daher für sie auch kaufmännisch unbedingt interessant sein müsse. Dabei wird regelmäßig unterstellt, daß jeder größere Mehrverkehr gleichbedeutend sei mit Mehr e i n n a h m e n. Im übrigen wird der DB auch schon aus formalen Gründen nahegelegt, endlich wieder das zu tun, was zur Förderung der Familienbelange bei den Eisenbahnen anderer Länder geschehe und auch bei der früheren Deutschen Reichsbahn selbst jahrelang geschehen sei. Die Aufhebung der Familienermäßigung der Reichsbahn im Jahre

1940 sei lediglich aus kriegsbedingten Gründen erfolgt. Ihre Wiedereinführung sei daher schon deshalb angebracht und sogar überfällig, weil sich die Nachkriegsverhältnisse weitgehend normalisiert hätten.

III. Die Fahrpreisermäßigung der früheren Deutschen Reichsbahn „für kinderreiche Familien“

1. Mit Recht wird von den heutigen Befürwortern einer Familienermäßigung darauf hingewiesen, daß die Vorgängerin der DB, die Deutsche Reichsbahn, bereits mehrere Jahre lang (und zwar vom 1. April 1934 bis zum 15. Januar 1940) eine Familienermäßigung gehabt hat. Allerdings wurden durch diesen damaligen Tarif nicht Familien schlechthin, sondern nur kinderreiche Familien bevorzugt. Eine Familienermäßigung war bereits in den Jahren 1931/32 erwogen worden, aber zunächst aus rein sozialen Gründen. Nach der Machtergreifung des Nationalsozialismus brachten dann bevölkerungs- und rassenpolitische Überlegungen alsbald eine tarifarische Maßnahme unter Bevorzugung der ausgesprochen kinderreichen Familie.

Die Tarifstelle „Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien“ wurde nach ihrer Einführung zwischen den Jahren 1934 und 1939 alsbald und wiederholt geändert. Die einschlägigen Verhandlungen in der damals für die Fortbildung der Eisenbahn-Personentarife zuständigen Ständigen Tarifkommission (TK) finden sich in deren eingehenden Niederschriften über die

176. Sitzung Punkt	1	im Jahre 1934 (S. 2/ 14)
180. „ „	17	„ „ 1935 (S. 121/128)
186. „ „	20	„ „ 1937 (S. 107/111)
190. „ „	19	„ „ 1938 (S. 69/ 79)
194. „ „	31	„ „ 1938 (S. 151/155)
195. „ „	20/21	„ „ 1939 (S. 88/ 96)
196. „ „	12	„ „ 1939 (S. 70/ 76)

In der Anlage ist ein Auszug des § 11 D III aus dem Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresstguttarif, Teil I vom 1. November 1939 (gültig vom 1. November 1939) im Wortlaut abgedruckt. Im Zuge kriegsbedingter Tarifmaßnahmen wurde mit anderen Fahrpreisermäßigungen auch diese Tarifstelle für kinderreiche Familien im Jahre 1940 aufgehoben.

2. Die mehrfachen Änderungen zwischen den Jahren 1934 und 1939 bringen zum Teil materielle Erweiterungen, zum Teil auch nur genauere Formulierungen zur Klarstellung inzwischen eingetretener Zweifelsfälle:

Im Abschnitt „Berechtigte“ waren zunächst nur aufgeführt „Familien mit wenigstens 4 unverheirateten leiblichen Kindern — auch Kinder eines Elternteils, die das 18. Lebensjahr noch nicht überschritten haben und dem elterlichen Hausstand angehören“. Die Tarifänderung im Jahre 1935 änderte das 18. Lebensjahr in das 21. Lebensjahr ab. Gleichzeitig wurden als dem elterlichen Hausstand angehörend auch solche Kinder anerkannt, die vorübergehend, z. B. zur weiteren Ausbildung, vom elterlichen Hause abwesend sind, aber von den Eltern noch vollständig unterhalten werden. Im Jahre 1938 wurde diese Regelung auch auf solche Kinder ausgedehnt, die ihrer Dienstpflicht beim Reichsarbeitsdienst oder bei der Wehrmacht genügen.

Die in der zuletzt gültigen Fassung enthaltene Ziffer 12 war in die ursprüngliche Formulierung noch nicht aufgenommen und wurde erst im Jahre 1935 angefügt.

Der Absatz Ziffer 13 betreffend „Art und Zweck der Reise, Teilnehmerzahl“ erhielt seine letzte Formulierung erst im Jahre 1939. Ursprünglich lautete er lediglich dahin: „Gemeinschaftliche Reisen von mindestens 2 Angehörigen einer Familie und zwar Eltern (oder ein Elternteil) mit Kindern oder Eltern allein oder Kinder allein. Anstelle der Eltern treten im Falle der Ziffer 11 Großeltern oder Pflegeeltern“. Bereits im Jahre 1938 war die Fassung aus 1934 aufgeteilt in einen Abschnitt a) Gemeinschaftliche Reisen . . . usw. wie bisher und in einen weiteren Abschnitt b) Einzelreisen eines Kindes über 10 Jahre.

Die Bestimmungen über Preise, Wagenklasse und Züge wurden in den Jahren 1938 und 1939 mehrfach umgeformt und erweitert. Ursprünglich lautete die Ziffer 14 nur:

- a) Voller Fahrpreis für die erste Person,
- b) halber Fahrpreis für jede weitere Person über 10 Jahre oder für 2 Personen vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre,
- c) ein einzelnes Kind bis zum vollendeten 10. Lebensjahr wird frei befördert. Auch die Ziffer 15 erhielt in den Jahren 1937 und 38 Zusätze, die allerdings keine wesentliche materielle Ausdehnung bedeuteten.

Die Ziffer 17 lautete ursprünglich dahin, daß sämtliche Teilnehmer dieselbe Wagenklasse zu benutzen haben, ohne daß die Voraussetzung der gemeinsamen Reise hervorgehoben wurde.

In Ziffer 19 betreffend die Art des Fahrausweises wurde der zweite Satz erst durch eine Ergänzung im Jahre 1935 zugefügt.

Das Gleiche gilt von Absatz 2 der Ziffer 23.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die damalige Tarifstelle, wie es der allgemeinen Erfahrung entspricht, in dem wichtigsten Punkte gegenüber der ursprünglich engeren Fassung nicht gehalten werden konnte, nämlich in der Beschränkung auf Kinder, die das 18. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Bereits in dem auf die Einführung der Tarifstelle folgenden Jahre kam die Anhörung des Lebensalters auf 21 Jahre, d. h. eine ganz wesentliche Ausweitung um 4 Jahrgänge. Im Jahre 1938 ließ das Reichsverkehrsministerium auf Eingaben aus Kreisen der Kinderreichen bereits die Frage einer Heraufsetzung der Altersgrenzen bei den Kindern von 21 auf 25 Jahre prüfen. Diese Anträge, die vor allem damit begründet waren, daß Ermäßigungen bei den Einkommensteuern für Kinder auch bis zum vollendeten 25. Lebensjahr gewährt würden und eine entsprechende Angleichung der Eisenbahntarife geboten sei, verfielen in der Beratung der TK allerdings der Ablehnung (vgl. 194. Sitzung, S. 151 ff). Auch die kurz darauf erhobene Forderung, Einzelreisen der kinderreichen Mutter innerhalb der Tarifstelle auf Lebenszeit zu begünstigen, drang nicht durch (s. TK, 195. Sitzung, S. 91 ff). Das gleiche Schicksal hatte vorher der Antrag auf Einbeziehung der Adoptivkinder erfahren. Die TK hielt den Grundsatz der leiblichen Kinder aufrecht (wie vor, S. 88 ff).

3. Die Ständige Tarifkommission hat bei der Einführung der Tarifstelle im Jahre 1934 eingehende Ueberlegungen über die finanziellen Auswirkungen der Ermäßigungen angestellt und die zu erwartenden Einnahmeausfälle möglichst genau zu ermitteln versucht. In Ermangelung tatsächlicher Unterlagen ließ sich deren Größenordnung im voraus nur oberflächlich schätzen. Dabei ergaben sich recht stattliche Beträge. Die Niederschrift der 176. Sitzung der TK vom 20. 3. 1934 sagt auf S. 9 folgendes:

„Als rechnerische Grundlage ergibt sich unter Zugrundelegung einer Berechtigungsziffer von 1 Million Familien mit 4 und mehr Kindern (angenommen werden durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ Kinder):

2 000 000 Eltern + 4 500 000 Kinder = 6 500 000 Personen

hiervon ab

vollzahlende (erste) Person = 1 000 000

Kinder unter 4 Jahren, die frei befördert werden (22% v. 4,5 Mill. Kindern) = 990 000

(Die Tatsache, daß Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren bei gemeinsamen Reisen von Kindern als erste Person u. U. den vollen Fahrpreis zu zahlen haben, dürfte dadurch ausgeglichen sein, daß überschießende Kinder von 4–10 Jahren frei befördert werden) = 1 990 000 Personen

Somit Zahl der für die Vergünstigung in Frage kommenden Personen = 4 510 000 Personen

oder rund = 4 500 000 Personen

Nimmt man an, daß $\frac{2}{3}$ der 4,5 Millionen Personen = 3 Millionen Personen die Vergünstigung jährlich zu 3 Reisen (je Hin- und Rückfahrt) 3. Klasse auf eine mittlere Reiseweite von 40 km (= durchschnittliche Reiseweite nach dem Regeltarif der 3 Jahre 1930–1932) in Anspruch nehmen, so ergibt sich ein rechnerischer Ausfall von:

3 000 000 mal 0,80 RM (halber Preis für 40 km) mal 6 (3 Hin- und Rückfahrten) = 14,4 Millionen RM

Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Vergünstigung auch eine gewisse Verkehrsbelebung nach sich ziehen wird, wodurch die Mindereinnahme etwa zur Hälfte ausgeglichen wird“.

Bei der Ausdehnung der Tarifstelle auf Familien mit wenigstens 4 Kindern bis zum 21. Lebensjahr schätzte man (vgl. TK, 180. Sitzung, S. 122), daß sich der bisherige Fahrgeldausfall um ein Sechstel erhöhen werde, d. h. zu der früher geschätzten Mindereinnahme von 7,2 Millionen RM noch weitere 1,2 Millionen RM hinzukommen würden. In der gleichen Sitzung wurde aus den zwischenzeitlichen Beobachtungen eine bereits früher ausgesprochene Befürchtung bestätigt, daß die Vergünstigung hauptsächlich den wirtschaftlich besser gestellten Kreisen zugutekomme, die auch früher schon regelmäßig Reisen unternommen hätten. Minderbemittelte Kreise beschränkten sich trotz der Ermäßigung auf unbedingt notwendige Reisen. Mit einem nennenswerten Mehrverkehr infolge der Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien werde also selbst bei einer Erweiterung nicht gerechnet werden können, so daß der geschätzte Betrag von 1,2 Millionen RM einen vollen zusätzlichen Ausfall bedeute.

Bei der Erörterung der Umgestaltung des Tarifs zugunsten alleinreisender Kinder (vgl. TK, 190. Sitzung, S. 76 ff) wurden die wahrscheinlichen Einnahmeausfälle für die verschiedenen zur Wahl stehenden Formulierungsvorschläge auf Beträge von zusätzlich 500 000 bis 700 000 RM geschätzt. Für den Fall leicht möglicher Mißbräuche bei Reisen zu Geschäftszwecken, die nach der Tarifabsicht nicht zu begünstigen sein sollten, wurde mit einer weiteren Einnahmehinderung von mindestens 1 Million RM gerechnet, und zwar bei im Ganzen geringer Einnahme aus wirklichem Mehrverkehr, so daß kein annähernder Ausgleich zu erwarten war. Die nicht durchgeführte Anhöhung des Lebensalters der begünstigten Kinder

von 21 auf 25 Jahre, die eine Einbeziehung nicht nur von vollen 4 Jahrgängen der Kinder von 21 bis 25 Jahren, sondern auch der zugehörigen Familien gebracht hätte, hätte im gegebenen Falle nach damaligem Ueberschlag der Reichsbahn zusätzliche Einnahmeausfälle von nicht weniger als etwa 1,6 Millionen RM verursacht. Dieser Betrag würde sich vielleicht auf $\frac{1}{2}$ Millionen RM verringert haben, wenn die Erhöhung der Altersgrenze auf die Kinder beschränkt worden wäre, die noch in Berufsausbildung standen (s. TK, 194. Sitzung, S. 154).

Die ebenfalls geprüfte besondere Begünstigung der kinderreichen Mutter auf Lebenszeit ließ seinerzeit rechnerisch einen Ausfall pro Jahr in Höhe von 200 000 RM erwarten (vgl. TK, 195. Sitzung, S. 95).

Weitere Unterlagen über die finanziellen Auswirkungen der damaligen Tarifstelle auf die Einnahmen der Deutschen Reichsbahn sind heute nicht mehr greifbar. Es ist nicht bekannt, ob Aufschreibungen oder sonstige Erhebungen stattgefunden haben, um die Richtigkeit der vorweggenommenen Schätzung zu kontrollieren und genau festzustellen, welche Einnahmeverluste die Tarifstelle für kinderreiche Familien der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1934/40 gebracht hat.

IV. Die Tariflage bei den ausländischen Eisenbahnen

Die oft berufene Tariflage bei den ausländischen Eisenbahnen in Bezug auf Fahrpreisermäßigungen für Familien ist völlig uneinheitlich. Großbritannien, die Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Polen, Tschechoslowakei, Türkei und Ungarn haben keine Familienermäßigung, wie eine vom Internationalen Eisenbahnverband herausgegebene „Uebersicht über die Personen- und Gepäcktarife der einzelnen Länder“ erkennen läßt. Diese Uebersicht gibt zwar nicht allgemein den neuesten Stand sicher wieder, da die Angaben einzelner Mitgliedverwaltungen teilweise schon etwas zurückliegen. Die von den Mitgliedverwaltungen zur Erstellung der Uebersicht gelieferten Unterlagen betreffen die Tarifstände zwischen dem 1. 1. 1948 und dem 15. 3. 1950.

Ausweislich der gleichen Uebersicht haben folgende Länder für Familien Tarifiermäßigungen eingeführt: Algerien und Tunesien, Belgien, Bulgarien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Luxemburg, Marokko, Portugal, Saarland, Schweden, Schweiz und Spanien. Nachträglich haben noch Dänemark und Italien Tarife für Familienermäßigung gemeldet. Im einzelnen sind hierbei folgende Tarifmerkmale bemerkenswert:

1. Algerien und Tunesien

a) Ausweise, die zu Ermäßigungen für kinderreiche Familien berechtigen.

Den Familienmitgliedern von Franzosen oder Personen französischer Abstammung aus Kolonien oder Protektoraten werden auf die Preise der gewöhnlichen Fahrkarten für einfache Fahrt und auf die Rückfahrkarten folgende Ermäßigungen gewährt:

30 %	den Mitgliedern von Familien mit	3 Kindern unter 18 Jahren
40 %	„ „ „ „ „	4 „ „ 18 „
50 %	„ „ „ „ „	5 „ „ 18 „
75 %	„ „ „ „ „	6 „ „ und mehr

Im übrigen wird eine Ermäßigung von 30 % den Vätern und Müttern kinderreicher Familien gewährt:

— wenn sie nach vorstehenden Bestimmungen eine Ermäßigung von 50 %

genossen haben, selbst dann, wenn sie keine 3 Kinder unter 18 Jahren mehr haben;

— wenn sie mindestens 5 Kinder haben oder gehabt haben und zwar:

1. Kinder, die am 19. Februar 1924 noch am Leben waren ohne Rücksicht auf ihr Alter;
2. verstorbene Kinder, deren Sterbeurkunde den Vermerk trägt: „Mort pour la France“;
3. Kinder, die vor dem 19. Februar 1924 gestorben sind, von deren Kindern aber am genannten Tage noch eines oder mehrere am Leben waren.

b) Familienzeitkarten zu ermäßigten Preisen.

Sofern gleichzeitig für mindestens 2 Personen einer Familie, die einen gemeinschaftlichen Haushalt führen, für die gleiche Strecke und die gleiche Geltungsdauer solche Karten gelöst werden, werden folgende Ermäßigungen gewährt:

für die 2. Karte	20 %
für die 3. Karte	30 %
für die 4. und jede weitere Karte	40 %

Bezugsberechtigte sind indes nur folgende Familienmitglieder: Ehemann, Ehefrau, Vater, Mutter, Schwiegervater, Schwiegermutter, Sohn, Tochter, Schwiegersohn, Schwiegertochter, Bruder, Schwester, Hauslehrer, Hauslehrerin, Dienstboten.

Die Fahrkarten können jedoch für verschiedene Klassen gelöst werden.

2. Belgien

Die Mitglieder von Familien, in denen mindestens 4 unverheiratete und unter 21 Jahre alte Kinder leben, erhalten für Einzelfahrten oder für gemeinschaftliche Reisen 50 %, Kinder unter 10 Jahren 75 % Fahrpreisermäßigung auf die Fahrpreise für einfache und für Hin- und Rückfahrt.

Die Eltern behalten das Recht zur Erlangung der Ermäßigung das ganze Leben hindurch. Ausweiskarte, die die Berechtigung zur Inanspruchnahme der Ermäßigung nachweist, wird von der SNCB ausgestellt.

3. Bulgarien

Um kinderreichen Familien das Reisen zu erleichtern, werden folgende Ermäßigungen gewährt:

- a) reist einer der Eltern mit mindestens 2 Kindern: 30 %
- b) reist einer der Eltern mit mindestens 3 Kindern: 50 %
(die Kinder müssen unter 21 Jahre alt sein)
- c) Mütter von 3, 4 oder 5 lebenden Kindern haben das Anrecht auf 3 Reisen im Jahre mit einer Ermäßigung von 30 %
- d) Mütter von mehr als 5 lebenden Kindern reisen 2 mal im Jahre kostenlos.

4. Dänemark

Mindestens 3 zusammen reisende Familienmitglieder (Vater, Mutter und oder Kinder unter 18 Jahren) erhalten „Familienbillette“ für Hin- und Rückfahrt (nicht für einfache Fahrt). Die beiden ältesten Reisenden zahlen den normalen Fahrpreis, weitere $\frac{1}{4}$ des normalen Fahrpreises.

Schnellzugzuschlag wird in normaler Höhe erhoben (Kinder unter 12 Jahren zahlen halben Zuschlag).

Mindestens müssen in jeder Richtung 50 km zurückgelegt werden.
Zur Erlangung der Ermäßigung ist ein Antrag nach vorgeschriebenem Muster vorzulegen.

5. Finnland

Gemeinsam reisende Familienmitglieder (Eltern und Kinder unter 21 Jahren) erhalten ein „Familienbillett“.

Zwei Personen zahlen vollen Fahrpreis, jede weitere über 12 Jahre alte erhält 50 %, unter 12 Jahre alte 75 % Fahrpreisermäßigung.

Die Geltungsdauer der Karte beträgt 1 Monat. Der Fahrausweis muß über zusammenhängende Eisenbahnstrecken lauten.

Zur Erlangung der Ermäßigung ist ein Antrag nach vorgeschriebenem Muster vorzulegen.

6. Frankreich und Saarland

I. für kinderreiche Familien

a) Familien mit mindestens 3 Kindern unter 18 Jahren.

Bei Familien mit mindestens 3 Kindern unter 18 Jahren erhalten der Vater, die Mutter und jedes Kind unter 18 Jahre gegen Vorlage eines besonderen Personenausweises folgende Ermäßigungen auf die Preise des vollen Tarifs:

30 %	die Angehörigen von Familien mit 3 Kindern,
40 %	„ „ „ „ „ 4 „
50 %	„ „ „ „ „ 5 „
75 %	„ „ „ „ „ 6 und mehr Kindern

Ein Kind vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr zahlt die Hälfte des Fahrpreises für einen Erwachsenen.

Der Ausweis muß nach vorgeschriebenem Muster bei dem dem Wohnort des Familienvorstandes nächstgelegenen Bahnhof ausgefertigt werden. Der Antrag zur Erlangung der Ermäßigung im Einzelfall wird vom Familienvorstand ausgefertigt. Die Unterschrift ist amtlich zu beglaubigen.

Dem Antrag sind als Beweisstücke beizufügen:

1. das Familienstammbuch oder eine ähnliche amtliche Urkunde;
2. der Personalausweis;
3. eine Lebensbescheinigung der Ortspolizeibehörde für sämtliche Familienangehörige.

Jede Änderung in der Zahl der Kinder muß durch den Familienvorstand schriftlich dem zuständigen Bahnhof gemeldet werden.

b) Väter und Mütter kinderreicher Familien, auf die vorstehende Bestimmungen nicht anwendbar sind.

Eine Ermäßigung von 30 % auf die Sätze des vollen Tarifs wird gegen Vorlage eines besonderen Personenausweises Vätern und Müttern kinderreicher Familien gewährt, deren Familie seit dem 1. 12. 1948 zu jedem beliebigen Zeitpunkt mindestens 5 lebende Kinder ohne Altersbegrenzung zählt oder zählte. Der Ausweis muß nach vorgeschriebenem Muster bei dem dem Wohnort des Antragstellers nächstgelegenen Bahnhof ausgefertigt werden. Der Antrag zur Erlangung der Ermäßigung wird vom Familienvorstand ausgefertigt. Die Unterschrift ist amtlich zu beglaubigen.

Dem Antrag sind als Beweisstücke beizufügen:

1. das Familienstammbuch oder eine ähnliche amtliche Urkunde;
2. der Personalausweis;
3. für die lebenden Kinder eine von der Ortspolizeibehörde ausgestellte Lebensbescheinigung;
4. für die gestorbenen Kinder eine Sterbeurkunde.

II. Familienfahrten (für alle Familien mit mindestens 3 Mitgliedern).

Jede Familie von mindestens 3 Personen kann für die Hin- und Rückreise oder Rundreise auf Sammelfahrschein mit einer Ermäßigung abgefertigt werden, sofern mindestens ein Elternteil mitreist.

Als zur Familie gehörend werden betrachtet die Verwandten auf- und absteigender Linien, deren Ehegatten sowie die Hausbediensteten. Die Zahl der Hausbediensteten darf jedoch die Zahl der Familienangehörigen nicht übersteigen.

Vollwaisen gelten als Abkömmlinge der Person, die den Unterhalt der Waisen vor ihrer Volljährigkeit bestritten hat.

Zwei Personen zahlen den vollen Tarif. Von der dritten Person an zahlt jede nur ein Viertel des Tarifs; ein Kind vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr zahlt die Hälfte des Preises für einen Erwachsenen. Die Mindestentfernung beträgt 50 km einschließlich Rückfahrt.

Für die in der Zeit vom 30. Mai bis zum 30. September ausgegebenen Familienkarten wird die Geltungsdauer auf 3 Monate erhöht, jedoch nicht über den 15. November hinaus.

Die Geltungsdauer von 40 Tagen und 3 Monaten sowie die besondere Geltungsdauer, die am 15. November erlischt, kann zweimal um je 20 Tage verlängert werden, und zwar gegen Zahlung eines Zuschlags in Höhe von 10 % des ursprünglichen Preises des Fahrausweises für jede Verlängerung.

Der Antrag auf Verlängerung kann gestellt und der Zuschlag gezahlt werden, solange der letzte zugelassene Verlängerungszeitraum noch nicht abgelaufen ist. Der Reisende muß den Zuschlag gezahlt haben, bevor er in dem neuen Verlängerungszeitraum die Reise antritt.

Es müssen mindestens drei Personen sowohl auf der Hinreise als auch auf der Rückreise gemeinschaftlich auf Sammelfahrschein reisen.

Jede weitere Person kann Einzelfahrausweise gegen Zahlung eines Zuschlages von 10 % des Preises einer Fahrkarte zum vollen Tarif erhalten. Ein Mitglied der Familie, ausgenommen Hausbedienstete, kann gegen Hinterlegung eines Betrages von 500 fr einen Familienausweis erhalten, der zum Lösen von Fahrausweisen zum halben Tarif zwischen Abgangsbahnhof und dem Bahnhof des Aufenthaltsortes der Familie berechtigt.

Dieser Ausweis muß spätestens binnen acht Tagen nach der Rückkehr des letzten Familienangehörigen zurückgegeben werden, andernfalls verfällt die Sicherheitsgebühr zugunsten der Eisenbahn.

Der Beförderungsschein und ggf. die Einzelfahrausweise sowie der Familienausweis müssen gleichzeitig beantragt werden. Der Antrag muß auf vorgeschriebenem Vordruck mindestens 48 Stunden vor Antritt der Reise beim Abgangsbahnhof gestellt werden.

Zur Begründung seines Antrages hat der Haushaltungsvorstand für die Angehörigen seiner Familien die erforderlichen Beweisstücke, aus denen der Ver-

wandtschaftsgrad der Berechtigten hervorgeht, vorzulegen. Er muß ferner nachweisen, daß die als Hausbediensteten bezeichneten Personen in seinem Dienst stehen.

Die Reisstrecke braucht nicht zusammenhängend mit der Eisenbahn ausgeführt zu werden.

Die Reisenden dürfen verschiedene Wagenklassen benutzen. In diesem Falle wird der Fahrpreis der Reisenden, die die höhere Wagenklasse benutzen, bis zu zwei Personen nach dem vollen Tarif berechnet.

7. Griechenland

Ermäßigung für kinderreiche Familien.

50 % Ermäßigung erhalten Familien mit mindestens 4 unverheirateten Kindern. Die Ermäßigung wird auch für Einzelreisen von Familienmitgliedern gewährt und zwar:

- den Eltern (Vater und Mutter);
- den Söhnen bis zum 21. Jahre, wenn sie ohne Erwerb sind und von ihren Eltern geldlich unterstützt werden, älteren Söhnen, wenn sie durch Krankheit arbeitsunfähig sind;
- den Töchtern jeden Alters, wenn sie unverheiratet oder verwitwet sind und noch der elterlichen Unterstützung bedürfen.

8. Italien

Mindestens 4 gemeinsam reisende Mitglieder der gleichen Familie erhalten eine Ermäßigung von 25 % auf den gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt.

Zur Erlangung der Ermäßigung ist eine Bescheinigung der Gemeindebehörde des Wohnorts vorzulegen, aus der der Familienstand ersichtlich ist.

Die Ermäßigung wird inländischen und ausländischen Familien gewährt, wobei es für Ausländer genügt, die Zusammengehörigkeit der Familie aus dem Reisepaß nachzuweisen.

Zu den Mitgliedern einer Familie zählt auch das Dienstpersonal. Eine Arbeitsbescheinigung der zuständigen Behörde über die Beschäftigung der Dienstboten bei der Familie ist erforderlich.

9. Luxemburg

Mitglieder von Familien luxemburgischer oder belgischer Staatsangehörigkeit, in denen mindestens 4 Kinder unter 21 Jahren leben, erhalten für Einzelreisen und für gemeinschaftliche Reisen folgende Ermäßigungen auf die Fahrpreise für einfache und für Hin- und Rückfahrt:

Familien mit 4 Kindern unter 21 Jahren	30 %
„ „ 5 „ „ 21 „	40 %
„ „ 6 „ „ 21 „	50 %
„ „ 7 und mehr Kindern unter 21 Jahren	60 %

Kinder unter 10 Jahren erhalten nicht mehr als 50 % Ermäßigung.

Die Ermäßigung wird auf eine Ausweiskarte gewährt, die von der CFL ausgestellt wird.

10. Marokko

Ausweiskarten, die zu Ermäßigungen für kinderreiche Familien berechtigen. Den Mitgliedern französischer Familien oder von Familien der Eingeborenen aus den

Kolonien oder Protektoraten mit mindestens 3 Kindern wird eine Ermäßigung zwischen 40 und 75 % gewährt.

11. Portugal

Einfache Fahrkarten 1., 2. und 3. Klasse werden ausgegeben an Mitglieder einer Familie, in Gruppen von mindestens 5 Personen; jedes Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird hierbei als eine Person gezählt.

Diese Fahrkarten sind den Ehegatten, ihren direkten Verwandten aufsteigender Linie, ihren Söhnen unter 21 Jahren und ihren unverheirateten Töchtern, sowie ihrem Dienstpersonal (Mägde oder Ammen) vorbehalten, unter der Bedingung jedoch, daß jedesmal unter den 5 Reisenden 4 davon Familienmitglieder sind, deren Identität durch Vorweisung von amtlichen Ausweisen nachgewiesen wird. Mindestentfernung: 50 km; Ermäßigung 56 %; Kinder von 4 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte.

12. Schweden

Es gelten die gleichen Bestimmungen wie bei Dänemark mit folgenden drei Ausnahmen:

1. Die Mindestentfernung beträgt 100 km;
2. die Ermäßigung wird sowohl für einfache Fahrt als auch für Hin- und Rückfahrt gewährt;
3. die Altersgrenze der Kinder beträgt 20 Jahre.

13. Schweiz

Für Familien wird eine Fahrpreisermäßigung gewährt, wenn mindestens drei Angehörige einer im gleichen Haushalt lebenden Familie (Vater oder Mutter und zwei Kinder oder Eltern und ein Kind) gemeinsam reisen. Wird bei Fehlen der Mutter der Haushalt ständig von einer Tochter, Verwandten oder Angestellten geführt, so tritt diese Person hinsichtlich der Mindestbeteiligung an Stelle der Mutter.

Als Kinder gelten die eigenen sowie die Stief-, Adoptiv- und Pflegekinder bis zum vollendeten 25. Lebensjahr, die im gemeinsamen Haushalt leben, sowie auswärts wohnende ledige Kinder unter 25 Jahren, die zu Hause auf Besuch weilen. Ebenso werden ledige Kinder von Verwandten, die sich ständig oder besuchsweise in der Familie aufhalten und das 25. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, begünstigt.

Ist die Bedingung hinsichtlich der Mindestbeteiligung erfüllt, so haben außerdem noch im gleichen Haushalt lebende Söhne und Töchter und andere Anverwandte gleich welchen Alters sowie weibliche Hausangestellte Anspruch auf die Vergünstigung.

Ueber 25 Jahre alte Verwandte, die sich nur besuchsweise in der Familie aufhalten, werden nicht begünstigt.

Für einen Ehegatten ist ein Fahrausweis zum vollen, für den zweiten Ehegatten und jede weitere über 16 Jahre alte berechtigte Person oder für zwei Kinder von 6—16 Jahren ein Fahrausweis zum halben Preis zu lösen. Bei ungerader Kinderzahl ist für das überzählige Kind der gewöhnliche Kinderfahrpreis zu bezahlen. Es sind jedoch mindestens 2 Fahrkarten zu lösen, wenn ein Ehegatte reist, 2½ Fahrkarten, wenn beide Ehegatten reisen, 2½ Fahrkarten sind auch dann erforderlich, wenn ein Ehegatte mit 2 Kindern unter 16 Jahren und einer Begleitperson von über 25 Jahren reist.

Für Familienreisen ist ein Ausweis vorzulegen, der an jedem Fahrkartenschalter bezogen werden kann. Das Familienoberhaupt muß die Richtigkeit der Angaben in dem Ausweis unterschriftlich bestätigen.

Die Familienvergünstigung wird auf folgende Fahrausweise gewährt:

- a) gewöhnliche Fahrkarten für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt,
- b) Rundfahrkarten,
- c) Ferienbillette,
- d) Sonntagsbillette.

Wenn der Vater oder die Mutter für die geplante Fahrt bereits ein Generalabonnement, ein Ferienabonnement, ein Halbtaxabonnement, ein Netzabonnement, ein kombiniertes Netz- und Halbtaxabonnement besitzt, so wird dieses bei der Mindestzahl der Fahrausweise mitgerechnet.

14. Spanien

Mitglieder von Familien mit 4 bis 7 minderjährigen Kindern, die im Besitze einer besonderen Ausweiskarte sind, erhalten Fahrausweise mit 20 % Ermäßigung. Bei mehr als 7 Kindern beträgt die Ermäßigung 40 %. Kinder von 3 bis 7 Jahren zahlen den halben Fahrpreis.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß hinsichtlich sowohl der begünstigten Personen als auch des Ermäßigungsausmaßes und fast aller wichtigen sonstigen Tarifbedingungen weitgehende Unterschiede bestehen. Ganz überwiegend sind kinderreiche Familien begünstigt, wobei teilweise unverheiratete Kinder schlechthin, überwiegend aber solche nur bis zum 18. bzw. 21. Lebensjahr einbezogen werden. Die Haushaltzugehörigkeit ist regelmäßig verlangt. Vielfach ist die gemeinsame Fahrt einer bestimmten Zahl von Elternteilen und Kindern vorgesehen, in anderen Fällen aber auch die Einzelfahrt entweder allgemein oder bei solchen Familien, die besonders kinderreich sind, zugelassen. Das Ermäßigungsausmaß schwankt zwischen 20 und 75 %. In vielen Fällen ist es auch noch besonders gestaffelt und dabei meist in Abhängigkeit gebracht von der Stärke der Kinderzahl der betreffenden Familie. Frankreich und die Bereiche, die sich seiner Tariflage weitgehend angepaßt haben (z. B. Algerien, Tunesien, das Saarland), haben einen besonders differenzierten Tarif, der nicht nur eine Ermäßigung für kinderreiche Familien, sondern noch sonstige tarifarische Besonderheiten, sog. Familienabonnements, einbezieht.

Von einem einheitlichen Tarifstand im internationalen Bereich kann also gerade bei der Familienermäßigung keine Rede sein. Die Zahl der Länder, die überhaupt an den Tatbestand der Familie Tarifermäßigungen knüpfen, ist zwar größer als die der Länder, in denen Familienermäßigungen nicht gegeben sind, aber dort, wo Familienermäßigungen bisher eingeführt wurden, ist in der Ausgestaltung der zugehörigen Tarifstellen eine völlige Uneinheitlichkeit und Zersplitterung festzustellen.

Die Tarife der ausländischen Bahnen haben im ganzen gesehen für die im deutschen Bereich zur Entscheidung stehende Frage nur bedingten Wert. Sie bieten Beispiele und Muster für die zahlreichen Möglichkeiten der Ausgestaltung einer einschlägigen deutschen Tarifstelle. Sie besagen dagegen verhältnismäßig wenig hinsichtlich des tatsächlichen tarifarischen Entgegenkommens der ausländischen Verwaltungen, insbesondere bezüglich der Frage des sozialen und vor allem des die Selbstkosten der Bahnen unterschreitenden Tarifnachlasses. Hier gewinnt man konkrete Anhaltspunkte erst, wenn man das ganze Tarifsyste^m übersieht, die Familientarife in ein Verhältnis zu der Höhe des Normaltarifes und den

etwaigen anderen verwandten, d. h. die Familie begünstigenden Tarifen (z. B. den Kinderermäßigungen) setzt. Diese Abhängigkeiten seien an wenigen Beispielen angedeutet:

So haben die Niederländischen Eisenbahnen keine Familienermäßigung, dafür aber einen sehr niedrigen Normaltarif. Die Familientarife der Schweiz sind weitgehend, dafür ist der Normaltarif überdurchschnittlich hoch; die Kinderermäßigung von 50 % wird andererseits vom vollendeten 6. bis 16. (!) Lebensjahr gewährt. Großbritannien gibt keine Familienermäßigung, läßt aber Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr mit 50 % Ermäßigung reisen, während bei den europäischen Eisenbahnen diese Vergünstigung überwiegend nur bis zum 10. Lebensjahr gewährt wird. Spanien wiederum gibt die Kinderermäßigung lediglich vom 3. bis 7. Lebensjahr, hat auch verhältnismäßig niedrige Familienermäßigungen, die mit Ermäßigungen von über 20 % erst bei Familien mit über 7 Kindern einsetzen; dagegen liegt der Normaltarif sehr niedrig.

Hinzu kommt, was die Vergleichbarkeit ausländischer Eisenbahntarife und die Möglichkeit, ihre Praktiken auf deutsche Verhältnisse zu übertragen, angeht, die weitere Frage — und diese hat entscheidende Bedeutung —, ob und in welchem Umfange die betreffenden Eisenbahnen für ihre Sozialtarife allgemein oder wenigstens im Bereich der Familie aus der allgemeinen Staatskasse Zuschüsse und Ausgleichsbeträge erhalten.

V. Die tarifarische Begünstigung der Familie im derzeitigen DPT

Wenn auch der Personentarif der DB zur Zeit keine ausgesprochene „Familienermäßigung“ kennt, so enthält er doch eine ganze Reihe von Tarifstellen, die Kindern, Schülern, Jugendlichen usw. vielfache und meist recht hohe Ermäßigungen zuwenden. Diese kommen mittelbar auch den Familien als solchen und naturgemäß in besonderem Maße den kinderreichen Familien zugute. Die absolut höchste Ermäßigung, die der Eisenbahnpersonentarif überhaupt kennt, ist die Geschwisterermäßigung bei den Schülermonatskarten, die z. B. bei 5 km 91,0 %, bei 25 km 92,7 % und bei 100 km 96,1 % beträgt.

Die letzte Erhöhung der Schülertarife zum 15. 10. 1951 hat zwar viel Staub aufgewirbelt. Tatsache ist aber, daß es sich bei dieser Maßnahme um das Nachholen einer längst überfälligen Erhöhung gegenüber dem Normaltarif handelte, daß die Ermäßigungssätze absolut gesehen noch außerordentlich hoch geblieben sind und auf der ganzen Linie weit unter dem Selbstkostenspiegel liegen.

Die einschlägigen Tarifstellen liegen in ihrem Ermäßigungsausmaß wie folgt:

Kinder bis zu 4 Jahren werden frei,
bis zu 10 Jahren auf halbe Karten befördert
(vgl. DPT I § 11 (3)).

Das gilt auch bei Benutzung von Fahrkarten, die eine Ermäßigung bereits einschließen, wie z. B. Rückfahrkarten und Sonntagsrückfahrkarten (vgl. DP III zu § 11 D I a Ziffer 6., D I b Ziffer 6.). Ohne Rücksicht auf das Alter können benutzt werden:

Schülermonatskarten	bei 5 km mit 82 % Ermäßigung
	„ 20 km „ 84 % „
	„ 50 km „ 88 % „
Schülerwochenkarten	bei 5 km mit 77 % Ermäßigung
	„ 20 km „ 80 % „
	„ 50 km „ 88 % „

Geschwister zahlen für Schülermonats- und Schülerwochenkarten nur den halben Preis, und zwar ebenfalls ohne Rücksicht auf das Alter. Sie erreichen dabei die oben in einigen Beispielen genannten Ermäßigungssätze, so daß die entsprechenden Fahrpreise kaum noch Beförderungsentgelte darstellen, sondern fast nur als Anerkennungsgebühren gewertet werden können.

Bei Schülerfahrkarten gilt eine Ermäßigung von 56,5 %

Entsprechend dem Alter werden folgende Ermäßigungen gewährt:

Für Schulfahrten	bis zu 10 Jahren	75 %
	für ältere Schüler, Studenten usw.	50 %
Für Jugendpflegefahrten	bis zu 10 Jahren	75 %
	bis zu 21 Jahren	50 %
Für erholungsbedürftige Kinder	bis zu 10 Jahren	87,5 %
	bis zu 17 Jahren	75 %

Auf die Tarifstellen für Lehrgangsbesucher (DPT II § 11 V II d), für mittellose Zöglinge und Pfleglinge (XI c) sowie die vielfachen Formen der Schülersonderzüge und -sonderfahrten, die besonders hohe Ermäßigungen erhalten (bis zu 75%), sei ergänzend hingewiesen.

Im Jahre 1951 entfielen auf den Schülerverkehr mit Zeitkarten bei der DB rund 17 % der beförderten Personen. Hierfür wurden etwa 9 % der gesamten personenkilometrischen Leistungen gefahren. Dagegen brachte dieser Verkehr lediglich 2 % der Gesamteinnahmen (ohne Besatzungsverkehr).

Es scheint durchaus im Bereich des Möglichen zu liegen, daß die DB mit den zahlreichen und weitgehenden Tarifnachlässen, wie sie vorstehend angedeutet wurden, für die Familien, wenn auch mittelbar, gleichviel oder mehr leistet als andere Eisenbahnverwaltungen, die zwar eine regelrechte Familienermäßigung besitzen, nicht aber die von der DB entwickelten Tarifstellen für Schüler der verschiedensten Art, Jugendpflege, erholungsbedürftige Kinder usw. Erst eine genaue Durchleuchtung der gesamten Tarifsysteme und der zugehörigen Verkehrsvolumen könnte hier eine genaue Uebersicht verschaffen.

VI. Auswirkungen einer Familienermäßigung auf die Ertragslage der DB

Ueberlegungen über diese Auswirkungen setzen voraus, daß man sich zunächst über die Ausgestaltung der zu schaffenden Tarifstelle und ihrer sämtlichen wichtigen Tarifbedingungen klar wird. Denn von der Gestaltung des Tarifes ist seine Zugkraft und damit der Umfang seiner Inanspruchnahme abhängig. Die wenig guten Erfahrungen der Jahre 1934/40 dürfen nicht außer acht gelassen werden (vgl. oben Abschnitt III). Die damalige Tarifstelle für kinderreiche Familien hat der früheren Deutschen Reichsbahn unbestreitbar ein glattes Verlustgeschäft gebracht. Der erreichte Mehrverkehr hat höchstens die Hälfte der durch den Tarifnachlaß geminderten bisherigen Einnahmen ausgleichen können. Dabei gehen die heutigen Wünsche der Interessenten teilweise weiter als damals.

In jedem Fall bleibt die Rechnung mit mehreren Unbekannten belastet. Einmal ist nicht bekannt, in welchem Umfange die Mitglieder der Familien bestimmter Größen heute schon gemeinsam oder einzeln reisen, ungewiß ist auch, ob und inwieweit der gleiche Personenkreis künftig bei einer tarifarischen Begünstigung

häufiger oder über weitere Strecken reisen und dadurch der DB geringere, die gleichen oder höheren Einnahmen zuwenden wird. Es wird überwiegend wohl so sein, daß die bisher schon reisenden Familien ihr Reisevolumen nicht steigern, sondern mit den geringeren Aufwendungen für den Fahrpreis durchführen werden. Was sie nach dem neuen Tarif sparen, werden sie regelmäßig zur Befriedigung anderer Bedürfnisse verwenden. Ein kleinerer Teil der bisherigen Reisekunden aus dem Familienbereich wird durch den billigeren Tarif angeregt werden, mit dem gleichen Aufwand an Fahrgeld öfter oder über größere Strecken zu fahren. Diese Reisenden sichern für ihre Person der DB wenigstens die bisherigen Einnahmen. Die DB muß dabei allerdings für die gleichen Einnahmen höhere Leistungen erbringen, das Halten der Einnahmen also mit Anhöhungen auf der Ausgabe Seite erkaufen. Völlig unsicher ist, ob eine Tarifvergünstigung die Familien, die bisher schon reisen konnten, zu höheren Fahrpreisaufwendungen anreizen wird. Ebenso unbekannt ist — und diese Tatsache stellt die größte Belastung der Wahrscheinlichkeitsrechnung dar —, welche Einnahmen demnächst aus den Reihen solcher Familien anfallen werden, die bisher überhaupt nicht gereist sind. Selbstverständlich wird ein derartiger Neu- und Mehrverkehr entstehen, aber die Größenordnung ist im voraus nicht zu erfassen und wird von den meisten Interessenten, weil sie als Außenstehende die verkehr- und tariflichen Zusammenhänge nicht übersehen können, völlig überschätzt.

Bei allen einschlägigen Erörterungen darf nicht übersehen werden, und das geschieht leider sehr oft, daß für die DB Mehrverkehr nicht gleich Mehreinnahme ist, jedenfalls stets dann nicht, wenn der Mehrverkehr durch Tarifnachlässe auf einen vorher vorhandenen Verkehr erkaufte wird. Es gilt hier die eiserne, schon allein rechnerisch begründete Faustregel des Tarifeurs: Wird ein vorhandener, bisher vollzahlender Verkehr mit einer Tarifiermäßigung von z. B. $33\frac{1}{3}\%$ versehen, so muß schon ein Mehrverkehr von 50 % hervorgerufen werden, um beim Verkehrsträger die bisherigen Einnahmen zu halten. Beträgt der Tarifnachlaß 50 %, so muß der bisherige Verkehr sogar verdoppelt werden, um den Einnahmestand nicht absinken zu lassen. Nur Mehrverkehr über die Sätze von 50 bzw. 100 % hinaus kann in den beiden angeführten Beispielen dem Verkehrsträger Mehreinnahmen bringen. Bei Tarifiermäßigungen in anderen Hundertsätzen gilt Entsprechendes.

In diesem Zusammenhang ist wichtig, festzustellen, welche Verkehrssteigerungen seitens der reisenden Bevölkerung nach ihrer Größe und Zahl im Bereich der Familien möglich sind.

Die letzte Volkszählung im Bundesgebiet (13. 9. 1950) ergab folgendes:

a) Zahl der Haushaltungsvorstände	15 371 200
Zahl der Einzelpersonen	46 788 905
davon Haushaltungen mit 1 Person	2 849 448
„ 2 Personen	3 807 404
„ 3 „	3 569 975
„ 4 „	2 548 556
„ 5 „	1 335 696
„ 6 „	653 290
„ 7 „	312 937
„ 8 und mehr Personen	293 954

b) Haushaltungen mit Kindern unter 15 Jahren

mit 1 Kind	3 393 320
„ 2 Kindern	1 834 906
„ 3 „	695 005
„ 4 „	230 049
„ 5 „	77 060
„ 6 „	27 497
„ 7 „	9 927
„ 8 „	3 449
„ 9 und mehr Kindern	1 521

Diese Zahlen können selbstverständlich nicht unmittelbar zu Berechnungen verwendet werden, sondern nur als Anhalt dienen, da zu a) auch die Kinder über 18 bzw. 21 Jahre und sonstige Verwandte und zu b) nur Kinder unter 15 Jahren enthalten sind. Diese Zahlen zeigen jedoch eindeutig, daß in den sechs- und fünfköpfigen Haushaltungen an sich ein beachtliches Reservoir für Neuverkehr enthalten ist. Rund gerechnet kommt hierfür ein Bevölkerungsbereich von etwa 6 Millionen in Betracht, der sicherlich bisher nur zum kleinen Teil überhaupt gereist ist, insbesondere gemeinsame Familienfahrten unternommen hat. Ungewiß bleibt aber trotz allem, was von diesem Potential durch tarifarische Maßnahmen mobilisiert werden kann. Leider ist nach allen deutschen Erfahrungen und auch denen des Auslandes mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, daß der angeregte Mehrverkehr nicht annähernd ausreichen wird, um den durch den Tarifnachlaß entstehenden Einnahmeausfall auszugleichen. Die Tarifiermäßigung wird überwiegend den Familien zugute kommen, die bisher schon gereist sind. Die Fahrgehalte sind eben für die meisten Interessenten zwar ein wichtiger, aber nicht der größte Ausgabeposten. Abgesehen von Ausnahmefällen (wie kostenlose Unterkunft bei Verwandten und Bekannten, besonders kostensparendes Wohnen in Jugendherbergen oder im Zelt (Camping!) und dergleichen) sind regelmäßig größere Familien bei kleinen und mittleren Einkommen außerstande, gemeinsame Fahrten in Ferien und Urlaub zu unternehmen. Die Eisenbahnen wissen aus jahrzehntelanger Erfahrung, daß erhebliche Teile ihres eigenen Personals die ihnen zustehenden beschränkten Freifahrtmöglichkeiten nicht oder wenigstens nicht vollständig ausnutzen. Besonders ist das bei größeren Familien festzustellen. Bei diesen verhindern die hohen Unterbringungs-, Verpflegungs- und Nebenkosten weitgehend gemeinsame Familienfahrten selbst in Fällen, in denen freie Fahrt gegeben ist. Gerade dieses Beispiel muß alle diejenigen warnen, die mit offensichtlich weitgehend übersteigerten Erwartungen an das zur Rede stehende Tarifexperiment herangehen.

Im übrigen liegt auf der Hand, daß nur eine fühlbare Familienermäßigung nennenswerten Mehrverkehr bringen kann. Die Ermäßigung muß schon gegenüber den vorhandenen, jedermann zugänglichen Ermäßigungen beachtlich sein. Sechser- und Sonntagsrückfahrkarten geben $33\frac{1}{3}\%$, Rückfahrkarten gewähren zwischen 10 und 40 % Preisnachlaß. Bei 300 km bedeutet das z. B. 12,7 %, bei 500 km 17,6 %, bei 800 km 25 %, bei 1000 km 30 %. Da Urlaubs- und Familienfahrten durchweg über weitere Entfernungen führen, würde eine Familienermäßigung wohl erst interessant werden, wenn sie 40 % und mehr bringt. Demgemäß wird auch überwiegend ein Preisnachlaß von 50 % und mehr gefordert. Damit liegen die Wünsche bereits fühlbar höher, als der Tarif in den Jahren 1934/40 gegeben hat. Hier ergab sich bei voller Fahrpreiszahlung durch die

erste Person und 50prozentigem Nachlaß für jede weitere Person folgende Gesamtermäßigung (beispielsweise):

3 Erwachsene	2 Fahrkarten statt 3	= 33 $\frac{1}{3}$ % Ermäßigung
2 „ + 1 Kind	1 $\frac{3}{4}$ „ „	2 $\frac{1}{2}$ = 30 % „
1 „ + 2 Kinder	1 $\frac{1}{2}$ „ „	2 = 25 % „
4 „	2 $\frac{1}{2}$ „ „	4 = 37 $\frac{1}{2}$ % „
3 „ + 1 Kind	2 $\frac{1}{4}$ „ „	3 $\frac{1}{2}$ = 35,7 % „
2 „ + 2 Kinder	2 „ „	3 = 33 $\frac{1}{3}$ % „
1 „ + 3 Kinder	1 $\frac{3}{4}$ „ „	2 $\frac{1}{2}$ = 30 % „

Dieses Ermäßigungsausmaß kann heute im Verhältnis zu der allgemein zugänglichen Rückfahrkartenermäßigung schon nicht mehr als entscheidend attraktiv anerkannt werden.

VII. Wichtige Voraussetzungen für eine Familienermäßigung bei der heutigen Lage der DB

1. Wenn schon die einkommensmäßigen Auswirkungen im voraus nur schwer übersehen werden können, erscheint es um so notwendiger, eine etwa dennoch zu schaffende Tarifstelle „Familienermäßigung“ eng zu begrenzen. Sie sollte daher im gegebenen Falle lediglich zugunsten ausgesprochen kinderreicher Familien (z. B. mit 4 Kindern) und auch nur für gemeinsame Fahrten einer Mindestzahl von Familienmitgliedern (etwa mindestens 2 Elternteile und 1 Kind oder 1 Elternteil und 2 Kinder) gewährt werden. Da die normale Berufsausbildung mit dem vollendeten 17. Lebensjahr abgeschlossen wird (Volksschule und anschließende Lehre), sollte diese Altersstufe allgemein eingeschlossen werden. Falls Kinder darüber hinaus noch besondere Berufs- und Schulausbildung erhalten, könnte die Ermäßigung gegen Nachweis bis zum vollendeten 21., äußerstenfalls 24. Lebensjahre ausgedehnt werden (entsprechend den Richtlinien über den Kinderzuschlag). Voraussetzung müßten aber sowohl die Haushaltzugehörigkeit der Kinder als auch ihr voller Unterhalt durch die Eltern sein. Aus Gründen der vereinfachten Abfertigung sollte man für alle Mitglieder der begünstigten Familien eine einheitliche und durchgehende Ermäßigung festsetzen (etwa 50 %), sie aber nur auf den Normaltarif beziehen und nicht auch Rückfahrkarten, Sonntagsrückfahrkarten u. a. einschließen.

2. Der durch eine Familienermäßigung zu erwartende Mehrverkehr würde ganz überwiegend in die übliche Urlaubs- und Ferienzeit fallen. Gerade kinderreiche Familien sind für gemeinsame Fahrten an die Schulferien gebunden. Der Mehrverkehr würde also der DB gerade in der Zeit zufließen, wo sie wie die übrigen deutschen Träger des Personenverkehrs voll- und überbeschäftigt ist, einen weiteren nennenswerten Zuwachs also nicht bewältigen kann. Die Lage der Schulferien wurde bisher ausschließlich oder doch ganz überwiegend nach schulischen Gesichtspunkten und Interessen bestimmt, während die Bemühungen der Verkehrsträger, der Aufnahmegebiete usw. um die Entzerrung der Ferien keine volle Berücksichtigung fanden. Obwohl die Sommerferien in den deutschen Ländern (zwischen 34 und 49 Tagen lang) auf den Zeitraum von 71 Tagen (30. 6. bis 8. 9.) auseinandergezogen sind, ergibt sich zwischen Ende Juli und Anfang September eine zu starke Massierung, die keinesfalls verstärkt werden darf, sondern auch bei gleichbleibender Tarifsituation ohnehin gemildert werden muß.

Zur Zeit verteilen sich die Sommerferien wie folgt:

Beginn:		Ende:	
30. Juni	Niedersachsen	5. August	Niedersachsen
3. Juli	Schleswig-Holstein	10. August	Schleswig-Holstein
9. Juli	Berlin	16. August	Berlin
14. Juli	Bayern	17. August	Hessen
15. Juli	Hamburg u. Hessen	18. August	Hamburg
17. Juli	Pfalz	31. August	Bayern
27. Juli	Rheinland	1. September	Rheinland-Pfalz
30. Juli	Nordrhein-Westfalen	4. September	Baden-Württemberg
2. August	Baden-Württemberg	8. September	Nordrhein-Westfalen

Für die Abwicklung des Verkehrs wäre bereits bei der heutigen Verkehrs- und Tariflage zu wünschen, daß das Ferienende in Niedersachsen einen größeren zeitlichen Abstand von dem Ferienbeginn in Baden-Württemberg hätte. Außerdem wäre allgemein eine Verbreiterung der Sommerferien von Anfang oder wenigstens Mitte Juni an bis Mitte September anzustreben. Die Ferienquoten im Juli und August, die jetzt etwa das Verhältnis 2 : 3 aufweisen, wären zumindest auszugleichen, so daß etwa jeweils die Hälfte der Bevölkerung des Bundesgebietes im Juli und im August Ferienzeit hätte. Ueberschneidungen von Ferienbeginn und Ferienende, die wegen der Verkehrszusammenballungen unter allen Umständen unterbleiben müßten, wären durch die weitere Einbeziehung der Monate Juni und September aufzulösen. Die weitgehende Entzerrung der Ferien würde in erheblichem Umfang Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger und des gesamten Fremdenverkehrsgewerbes heben. In zentral geleiteten Verhandlungen müßte rechtzeitig für das nächste Jahr auf die einzelnen Länderschulverwaltungen eingewirkt werden. Den Schlüssel hat dabei das Land Nordrhein-Westfalen in der Hand, da neben der zeitlichen Lage der Ferien vor allem das Gewicht der Bevölkerungszahlen von entscheidender Bedeutung ist. Einwohnermäßig ist die Lage folgende:

Niedersachsen	6 700 000	Hessen	4 500 000
Schleswig-H.	2 400 000	Hamburg	1 700 000
Berlin	2 300 000	Rheinland-Pf.	3 200 000
Bremen	600 000	Nordrhein-W.	14 100 000
Bayern	9 200 000	Baden-Württ.	6 800 000

Eine wesentliche Erleichterung wäre schon gegeben, wenn die Ferien zwischen den Landesteilen Nordrhein und Westfalen aufgeteilt würden, so daß die Massen der Bevölkerung ohne Ueberschneidung von Ferienanfang und -ende ihre Ferienfahrten durchführen könnten. Die unerträgliche Zusammenballung nach der heutigen Regelung ergibt sich eindeutig aus dem Schaubild in Anlage 2.

3. Der Deutsche Eisenbahn-Personentarif ist bekanntlich durch die Vielfalt der Fahrpreismäßigungen und sonstigen tarifarischen Besonderheiten in der Abfertigung schon ohnehin äußerst kompliziert (vgl. im einzelnen die Ausführungen des Verfassers in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1952, S. 61 ff). Demgemäß bemüht sich die DB seit Jahren und hat in der letzten Zeit im Zuge der tiefgreifenden Rationalisierungsmaßnahmen diese Anstrengungen noch ganz besonders gesteigert, in Tarif und Abfertigung zu weitgehenden Vereinfachungen zu kommen. Die notwendigen Einsparungen weiteren Personals (z. B. im Zugbegleitdienst, an den Bahnsteigsperrern) zwingen auch weiterhin, alle Möglich-

keiten zur Vereinfachung der bisherigen Tarife und Abfertungsverfahren auszuschöpfen. Demgemäß muß erst recht versucht werden, bei etwaiger Einführung neuer Tarifstellen einfachste Formen der Abfertigung zu ermöglichen. Bei einer Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien müßte daher mit geringstem Aufwand abgefertigt werden können. Eine „Jahresbescheinigung“ für die begünstigten Familien wird nicht zu vermeiden sein. Ein besonderer „Antrag“ für jede Fahrt würde bereits erheblichen Arbeitsaufwand bereiten. Er würde allerdings eine erhöhte Sicherheit gegen Mißbräuche begründen, auch bei Einziehung am Ende der Reise der DB Unterlagen über den Umfang der Inanspruchnahme der Vergünstigung geben. Wahrscheinlich sind solche Unterlagen wenigstens für eine Einlauf- und Uebergangszeit nicht zu entbehren, vor allem wenn von dritten Stellen Ausgleichzahlungen für die Gewährung dieses Sozialtarifes zu leisten sein werden. Von Einzelausweisen für die Mitglieder der begünstigten Familien sollte man zur Vereinfachung dagegen absehen. Unter allen Umständen sollte man vermeiden, die Gewährung der Familienermäßigung an den Nachweis zu binden, daß ein bestimmtes Einkommen nicht überschritten wird. Die Erfahrungen im Berufs- und Schülerverkehr schrecken ab. Die gewaltige Zahl der Bescheinigungen durch Behörden, Arbeitgeber und andere Stellen, die vom Reisenden zu beschaffen und von der DB laufend zu prüfen sind, begründen auf beiden Seiten einen zu hohen Arbeitsaufwand, schliessen umfangreiche Tarifwidrigkeiten doch nicht aus (Austausch der Unterlagen, Gefälligkeitsbescheinigungen u. a.). Die DB ist deshalb bereits seit langem bemüht, im Zeitkartenverkehr vom Antrags- und Bescheinigungszwang baldigst endgültig abzukommen.

4. Aus der Feststellung sicherer Einnahmeverluste ergibt sich der zwingende Schluß, daß eine Familienermäßigung für die DB bei ihrer derzeitigen Lage auf weite Sicht nur tragbar ist, wenn das Tarifrisko mit allen etwaigen Einnahmeausfällen von einer dritten Stelle, d. h. einem Sozialträger der Länder oder des Bundes übernommen wird. Beispiele aus dem Bereich ausländischer Eisenbahnen zeigen, daß ein solches Verfahren anderwärts längst geübt wird. Für Sozialtarife und andere Tarife, die aus politischen Gründen ermäßigt sind, weist der Haushaltplan der französischen Staatsbahnen für das Jahr 1953 Zuschüsse aus der allgemeinen Staatskasse von nicht weniger als 21 Milliarden ffrs (252 Mill. DM) auf. Darin sind u. a. einbegriffen

4 332 Mio ffrs	für kinderreiche Familien
227	„ „ „ Kinderausflüge
709	„ „ „ Schüler-, Studenten-, Lehrlingsfahrten

Auch die Belgischen Staatsbahnen erhalten für die gewährten Familienermäßigungen Zuschüsse, die ihnen eine hinreichende Ausgleichsmöglichkeit bieten. Die Italienischen Staatsbahnen erhielten im Jahre 1952 für ihre sozialen Vorleistungen bei einem Jahresdefizit von 55 Milliarden Lire staatliche Zuschüsse von 33 Milliarden Lire.

Im deutschen Eisenbahn-Personenverkehr sind bereits heute Verfahren eingeführt und bewährt, um die Bezuschussung von Tarifen durch die zuständigen Sozialträger sicherzustellen, soweit diese Tarife aus sozialen Gründen Sonderermäßigungen gewähren, die die Eisenbahn endgültig selbst zu tragen weder in der Lage noch berufen ist. Es sei auf das Beispiel der „Abgabe verbilligter Fahrtausweise an Evakuierte zum Besuch ihres Heimatortes“ aufmerksam gemacht (vgl. Eisenbahn-Verkehrsblatt Nr. 224/52 vom 16. 5. 1952). Hier werden hilfsbedürftige Evakuierte auf Grund einer Bescheinigung, die von einer Bezirks-

fürsorgestelle oder in deren Auftrag von einer anderen Stelle ausgefertigt ist, verbilligt abgefertigt. Bei der Lösung eines Fahrausweises wird von der DB ein Abschnitt der Bescheinigung abgetrennt, einbehalten und später mit dem zuständigen Sozialträger abgerechnet. Bei umfangreichen Verkehren, wie sie eine allgemeine Familienermäßigung bringen würde, könnte selbstverständlich auch eine pauschalierte Abrechnung gewählt werden.

VIII. Tarifarische Ausweichmöglichkeiten

Falls die notwendigen Zuschüsse zum Ausgleich der Einnahmeausfälle infolge einer Familienermäßigung aus Mitteln der zuständigen Sozialträger nicht vorher eindeutig sichergestellt werden können und die DB demnach außerstande sein wird, eine wirksame und für die bedachten Kreise interessante Familienermäßigung einzuführen, sind die Möglichkeiten, der deutschen Familie über die bereits bestehenden einschlägigen Tarifstellen hinaus (vgl. oben Abschnitt V.) anderweitig entgegenzukommen, recht beschränkt. Zwei konkrete Verfahren sind in den letzten Jahren eingehend überprüft worden:

1. Wollte man die Altersstufen für die allgemeine Kinderermäßigung (bis zum vollendeten 4. Lebensjahr freie Fahrt, bis zum vollendeten 10. Lebensjahr halber Fahrpreis) etwa dahin ändern, daß der halbe Fahrpreis statt bis zum 10. Lebensjahr bis zum vollendeten 14. Lebensjahr gewährt würde, so ergäbe sich beim bisherigen Verkehrsumfang für die Begünstigung von 4 Jahrgängen rechnerisch ein Ausfall von 16 bis 18 Millionen DM, der nur zum geringen Teil durch Mehrverkehr ausgeglichen werden könnte. Würde man auch an die Heraufsetzung der „unteren“ Altersgrenze z. B. von 4 auf 6 Jahre denken, so würde das die Abfertigung von 2 weiteren vollen Jahrgängen frei statt zum halben Preis bedeuten. Das erbrächte nach der gleichen Berechnung weitere 50% Einnahmeausfall. Selbst unter Einrechnung des wahrscheinlichen Mehrverkehrs brächte die Gesamtmaßnahme einen Ausfall von rund 15 Millionen DM. Eine derartige Einnahmeminderung ohne Ausgleich von dritter Seite ist für die DB ebensowenig tragbar wie eine direkte Familienermäßigung mit hohen Einbußen. Die Belgischen Staatsbahnen haben bezeichnenderweise kürzlich einen mehrjährigen Versuch mit der Erhöhung der „oberen“ Altersgrenze bei Kindern von 10 auf 16 Jahre wieder abgebrochen, weil nur ein unwesentlicher Mehrverkehr erzielt und die Einnahmeausfälle daher auf die Dauer nicht getragen werden konnten.

2. Die DB hat im letzten Jahre auch geprüft, ob eine Auflockerung des Gesellschaftstarifs etwa in der Richtung empfohlen werden könne, daß die bisher bei dem Ermäßigungssatz von $33\frac{1}{3}\%$ vorgeschriebene Mindestteilnehmerzahl von 12 auf 8 und bei dem Ermäßigungssatz von 50% von 25 auf 15 herabgesetzt werden könne, ferner, ob etwa für Fahrkarten außerhalb der Hauptreisezeit — also vor dem 15. 6. und nach dem 15. 9. und ausgenommen die Tage des ausgesprochenen Festverkehrs um Ostern, Pfingsten und Weihnachten — eine Ermäßigung von 40% schon für die untere Stufe zugestanden werden könne. Ein derart ausgestalteter Tarif würde zwar selbst für Großfamilien sehr selten unmittelbar anwendbar sein. Er gäbe aber in beschränktem Umfange die Möglichkeit, daß sich zwei bis drei Familien mit mehreren Kindern leichter als nach dem bisherigen Gesellschaftstarif mit seinen höheren Mindestzahlen zu gemeinsamen Fahrten zusammenschließen. Es bliebe bei der Tarifstelle mit dem Ermäßigungssatz von 40% allerdings die besondere Schwierigkeit, daß diese Vergünstigung nur die Vor- und Nachsaison betrifft, obwohl die kinderreichen Familien wegen der Schulferien gerade auf diese Zeit festgelegt sind. Ueber die

vor erwähnten Tarifvorschläge ist noch nicht entschieden. Die Entscheidung ist auch nach Inhalt und Zeitpunkt noch nicht abzusehen. Selbst wenn sie anregungsgemäß erginge, könnte sie eine allgemeine Familienermäßigung nicht ersetzen.

IX. Zusammenfassung

Abschließend ist hervorzuheben, daß eine wirksame tarifarische Begünstigung der Familie, vor allem der kinderreichen, in jedem Falle der DB erhebliche Einbußen bringen wird, gleichgültig, ob man eine regelrechte Tarifstelle für Familienermäßigung schafft, oder den Familien etwa über die Aenderung der Kinderermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen tarifarischer Art mittelbar zuwendet. Die DB kann die damit verbundenen Einbußen aus eigenen Kräften nicht übernehmen. Demgemäß kann der Familie im Bereich des Personentarifs nur geholfen werden, wenn die zuständigen Sozialträger die fraglichen Beträge in ihren Haushaltsplan übernehmen und dadurch verfügbar machen. Sobald die Zuschußfrage geklärt ist, ist die DB in der Lage, unverzüglich nicht nur die zugehörige Tarifstelle mit zeitgemäß vereinfachter Abfertigung zu schaffen, sondern auch nach entsprechender Entzerrung der Schulferien den anfallenden Mehrverkehr zu bewältigen.

In jedem Falle muß dringend davon abgeraten werden, der schwierigen Situation dadurch auszuweichen, daß man zunächst — etwa der Optik wegen oder um einen Anfang zu machen — eine ganz eng begrenzte Familienermäßigung einführt, die nur ein geringes Verkehrsvolumen erfassen kann und demgemäß der DB auch vorläufig nur einen beschränkten und, für sich gesehen, vielleicht einigermaßen tragbaren Einnahmeverlust bereitet. Dahin zielen wohl die Anregungen, wie eingangs (vgl. Abschnitt II) angedeutet, vorab lediglich die Jugendpflegeermäßigung (5 Jugendliche und 1 Leiter) auf Familien entsprechender Größe zu übertragen. Die Zahl der in diesem Fall begünstigten Familien, nämlich mit 5 oder mehr Kindern, die zudem auch in den Genuß der 50prozentigen Ermäßigung nur kommen könnten, wenn mindestens 5 Kinder mit einem Elternteil gemeinsam reisten, ist zu gering, um tarifsistematisch eine besondere Tarifstelle zu rechtfertigen. Diese blieb auch deshalb ohne entscheidende praktische Bedeutung, weil Großfamilien dieser Art selbst bei stärkstem Tarifnachlaß, sogar wenn eine Ermäßigung von mehr als 50 % gegeben würde, nur in Ausnahmefällen in der Lage sein können, Ferien- und Urlaubsfahrten mit 6 und mehr Personen gemeinsam zu unternehmen.

Würde man eine derartige Tarifstelle dennoch schaffen, so würden die zu starken Beschränkungen mit Sicherheit nicht gehalten werden können. Berechtigte und daher unabweisbare Berufungen der übrigen kinderreichen Familien würden erfahrungsgemäß in kürzester Zeit Ausweitungen nach den verschiedensten Richtungen bringen (Herabsetzung der Mindestkinderzahl, Auflockerung der gemeinsamen Fahrt usw.), die dann die Inanspruchnahme der Tarifstelle und die entsprechenden Einnahmeausfälle der DB in die Höhe schnellen ließen. Man sollte daher, wenn schon etwas geschehen muß, eine echte Familienermäßigung, die allen kinderreichen Familien fühlbare Hilfe bringt und demgemäß auch eine umfangreiche Inanspruchnahme erfahren wird, nicht in Raten, auf Umwegen oder durch die Hintertür in den DPT einführen. Man sollte vielmehr von vorn herein der besonderen Schwierigkeit der Finanzierung des endgültigen Tarifes ins Auge sehen und eine echte Lösung herbeiführen. Nur eine solche Lösung hilft den zu begünstigten Familien wirklich und kann auf die Dauer von der

DB bei ihrer jetzigen und auch einer sich etwa noch verschlechternden Lage durchgehalten werden. Nur an einer solchen Lösung kann die Allgemeinheit interessiert sein.

Wenn bei dem jetzt in der Debatte stehenden Familientarif als neuem gewichtigem Sozialtarif endlich der allein mögliche Weg gegangen würde, nämlich vorher den richtigen, d.h. den berufenen, den seiner Aufgabenstellung nach zuständigen und auch genügend leistungsstarken Kostenträger — an Stelle der Deutschen Bundesbahn — ausfindig zu machen, würde dies den Wendepunkt einer längst nicht mehr tragbaren Sozialtarif-Politik im Bereich des DPT bedeuten. Insofern ist es auch von seiten der DB zu begrüßen, daß diese Erörterung Gelegenheit gibt, den so dringenden Rufen der Interessenten und ihrer Vertreter nach diesem neuen Unterselbstkostentarif nunmehr ebenso nachdrücklich und in aller Öffentlichkeit die Frage nach der Kostentragung und Kostendeckung entgegenzuhalten.

Mögen die Verhandlungen über den Familientarif weiterhin den Bestrebungen zur Abänderung des wegen der fehlenden Automatik seiner Regelung unzulänglichen § 28 des Bundesbahngesetzes entscheidenden Auftrieb geben.

Anlage 1

Auszug aus dem Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressguttarif — Teil I — vom 1. November 1939 (§ 11 D III).

Für kinderreiche Familien**Berechtigte**

10. Familien mit wenigstens 4 unverheirateten leiblichen Kindern — auch Kindern eines Elternteils —, die das 21. Lebensjahr noch nicht überschritten haben und dem elterlichen Hausstand angehören.

Als dem elterlichen Hausstand angehörend sind auch die Kinder anzusehen, die vorübergehend, z. B. zur weiteren Ausbildung, vom Elternhaus abwesend sind, aber von den Eltern noch vollständig unterhalten werden. Dies gilt auch für Kinder, die ihrer Dienstpflicht beim Reichsarbeitsdienst oder bei der Wehrmacht genügen.

11. Leben die Kinder nach dem Tode der Eltern oder eines Elternteils gemeinsam im Haushalt von Großeltern oder Pflegeeltern, so treten diese an Stelle der Eltern.
12. Neben den Eltern wird die Ermäßigung nur den Kindern gewährt, die das 21. Lebensjahr noch nicht überschritten haben.

Art und Zweck der Reise, Teilnehmerzahl

13. Fahrten von Angehörigen einer Familie, und zwar
- a) gemeinschaftliche Reisen der Eltern allein,
gemeinschaftliche Reisen der Eltern oder eines Elternteils mit einem oder mehreren Kindern,
 - b) gemeinschaftliche Reisen von Kindern allein,
Einzelreisen eines Kindes.

Preise, Wagenklasse, Züge

14. a) Bei Reisen nach allg. ABest. 13 a)
für die erste Person voller Fahrpreis,
für jede weitere Person und für je 2 Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr halber Fahrpreis.
Ein *) mitfahrendes Kind bis zum vollendeten 10. Lebensjahr wird frei befördert.
- b) Bei Reisen nach allg. ABest. 13 b)
Für jede Person über 10 Jahre oder für 2 Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr halber Fahrpreis.
Ein *) mitfahrendes Kind vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr zahlt den halben Fahrpreis ohne weitere Ermäßigung.
15. Die Ermäßigung nach allg. ABest. 14 wird gewährt:
- a) bei Fahrkarten zum gewöhnlichen Fahrpreis,
 - b) in Feriensonderzügen,
 - c) bei Sonntagsrückfahrkarten,
 - d) bei Urlaubskarten (auch Ostpreußen-Rückfahrkarten),

*) Anzuwenden bei Teilnahme nur eines Kindes vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr und für das 3., 5., 7. usw. Kind in diesem Alter

zu c) und d), soweit die Tarifteile II nichts anderes bestimmen.

Bei den gemeinschaftlichen Reisen haben sämtliche Teilnehmer dieselbe Fahrkartensorte, und zwar zwischen dem gleichen Abgangsbahnhof und Zielbahnhof, zu lösen.

16. Die Ermäßigung wird für die 1., 2. und 3. Klasse gewährt. Eil-, Schnell- und Fernschnellzüge dürfen gegen Zahlung des Zuschlages benutzt werden. Der Zuschlag wird in gleicher Weise wie der Fahrpreis ermäßigt; ein einzelnes Kind unter 10 Jahren, das nach allg. ABest. 14 a) frei befördert wird, zahlt keinen Zuschlag. Bei Benutzung von Fernschnellzügen wird der volle FD-Zugzuschlag erhoben.
17. Bei den gemeinschaftlichen Reisen haben sämtliche Teilnehmer dieselbe Wagenklasse zu benutzen.
18. Der Uebergang in eine höhere Wagenklasse ist zulässig. Soweit die Fahrpreise ermäßigt sind, wird der Unterschied zwischen den ermäßigten Fahrpreisen beider Klassen erhoben.

Art des Fahrausweises

19. Verwendet werden dieselben Fahrausweise, die sonst nach allg. ABest. 15 ausgegeben werden. An Stelle von zwei halben Fahrkarten kann eine ganze Fahrkarte ausgegeben werden.

Fahrtunterbrechung

20. Die Zulässigkeit der Fahrtunterbrechung richtet sich nach den Bestimmungen für die nach allg. ABest. 15 in Frage kommenden Fahrausweise.

Antrag

21. Für jede Fahrt hat der Haushaltungsvorstand einen Antrag nach vorgeschriebenem Muster beim Abgangsbahnhof zu stellen. Der Antrag muß spätestens $\frac{1}{4}$ Stunde vor Abgang des Zuges vorgelegt werden, soweit im Tarif nicht längere Fristen vorgesehen sind.
22. Im Antrag hat der Haushaltungsvorstand die Namen der reisenden Eltern (vgl. auch allg. ABest. 11) und Kinder, bei diesen mit Angabe des Lebensalters, einzeln aufzuführen und ausdrücklich zu erklären, daß die Fahrtteilnehmer die angegebenen Personen sind.
23. Mit dem Antrag ist eine für das Kalenderjahr gültige Bescheinigung der Gemeinde- (Ortspolizei-) behörde nach vorgeschriebenem Muster über den Personenstand der Familie vorzulegen. Die Bescheinigung wird zurückgegeben. Sie ist auf Verlangen jederzeit vorzuzeigen.

Für die im Ausland Wohnenden ist die Bescheinigung durch das deutsche Konsulat oder die Gemeinde- (Ortspolizei-) behörde nach vorgeschriebenem Muster auszustellen; bei Eintragungen in fremder Sprache ist eine vom deutschen Konsulat beglaubigte Uebersetzung beizugeben, die mit der Urschrift fest verbunden sein muß.

24. Der Antrag wird beim Lösen der Fahrausweise abgestempelt und mit einem Vermerk über die ausgegebenen Fahrausweise zurückgegeben. Er ist jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen und bei Beendigung der Fahrt mit den Fahrausweisen abzugeben.

Sommerferien 1954

Anlage 2

