

Zur Rationalisierung des Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn

Von Bundesbahndirektor Dr. jur. Ferdinand Nielsen, Köln

I. Rationalisierung in Wirtschaft und Verkehr

Rationalisierungsfragen sind ganz allgemein, d. h. sowohl in der Privatwirtschaft als auch im Bereich der öffentlichen Dienste, hier vor allem in dem der ausgesprochenen Betriebsverwaltungen, aufs höchste aktuell. Die deutsche Wirtschaft als gewichtiger Kostenträger verlangt laufend mit Recht die Rationalisierung gerade der öffentlichen Träger des deutschen Verkehrs. Diese notwendige Zielsetzung, die allerdings die in der Verkehrspolitik überfälligen Ordnungsmaßnahmen keinesfalls ersetzen kann, wird von den angesprochenen Verkehrsträgern selbst in vollem Umfang anerkannt und mit allen Kräften angestrebt. Sie hat in den letzten Jahren bereits beachtliche Erfolge erzielt. Die noch ausstehenden verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen, in erster Linie diejenigen, welche eine gerechtere Kostenverteilung unter den Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln herbeiführen müssen, werden die Grundlage für weitere erfolgreiche Rationalisierung schaffen.

II. Rationalisierung bei der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat seit langem die Notwendigkeit erkannt, ihren gesamten Apparat zu rationalisieren. Die Feststellung ihrer schwierigen Wirtschaftslage und die Erkenntnis, daß es bei der gegebenen verkehrspolitischen Lage in absehbarer Zeit unmöglich sein wird, die Einnahmen sowohl des Personens als auch des Güterverkehrs wesentlich zu steigern, zwingen schon seit Jahren die Leitung der DB, die Anstrengungen dahin zu konzentrieren, auf der Ausgabenseite zu entscheidenden Kürzungen zu kommen. Nachdem in diesen Bemühungen ein gewisser Abschluß oder wenigstens Abschnitt erreicht ist, zumindest bei den Rationalisierungsmaßnahmen, die ohne Investierung erheblicher, bisher nicht verfügbarer Fremdmittel möglich sind, kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß die bisher aus eigenen Kräften eingeleitete und durchgeführte Rationalisierung die wesentlichste Hilfe darstellt, die der DB seit Beginn des Wiederaufbaues nach Kriegsende zuteil geworden ist. Diese Selbsthilfe war wirksamer als alle verkehrspolitischen und finanziellen Ordnungs- und Hilfsmaßnahmen, die zu Gunsten des Unternehmens von außen her getroffen wurden. Die Hauszeitschrift der Hauptverwaltung der DB, die „Deutsche Bundesbahn“, hat Ende 1954 eine Folge von Sonderheften herausgebracht, die den damaligen Stand der Rationalisierung darstellen. In den Heften 18—24 sind die Sachgebiete der Verwaltung, des Baudienstes, des Personaldienstes, des Maschinendienstes, des Stoffdienstes, des Verkehrsdienstes und des Betriebsdienstes in zahlreichen aufschlußreichen Einzelaufsätzen behandelt. Die Arbeiten geben insgesamt einen ausgezeichneten Ueberblick, wenn sie auch nicht erschöpfend sein und viele Einzelfragen überhaupt nicht erwähnen oder nur kurz andeuten können.

In dem Sonderheft „Verkehrsdienst“ (Heft 23, S. 1098 ff) stellt der damalige Leiter der Verkehrsabteilung der Hauptverwaltung der DB (Dr. Pischel) fest, daß sowohl im Bereich des Güterverkehrs wie des Personenverkehrs erhebliche Fortschritte erzielt worden sind. Im Bereich des Personenverkehrs und Tarifs seien vor allem die Einführung der Rückfahrkarte, der Halb-Blankokarte und des Zonentarifs, die Vereinfachung der Zuschläge für schnellfahrende Züge und die Reform der Entfernungsbildung durch die Raumbegrenzung hervorzuheben. Diese tarifarischen Maßnahmen ermöglichten in Verbindung mit der verstärkten Beschaffung von automatischen Fahrkartendruckern eine beachtenswerte Vereinfachung des Abfertigungsdienstes, nicht zuletzt auch im Interesse der Reisenden. Weiterhin werden erwähnt die Einführung automatischer Gepäckaufbewahrung und die bahnsseitige Abholung des Reisegepäcks in der Wohnung des Kunden, die Vereinheitlichung der Zeitkarten für den Berufsverkehr und die Verringerung der Wagenklassen von drei auf zwei.

In einem nachfolgenden Aufsatz (Heft 23, S. 1109 ff) gibt der zuständige Personentarif- und verkehrsreferent der HVB (Huber) unter dem Thema „Vereinfachung des Tarifs und der Abfertigung im Personenverkehr“ zunächst einen Ueberblick über die Fortbildung des Eisenbahn-Personentarifs seit Kriegsende, stellt die weiter vorgesehenen Maßnahmen zur Vereinfachung dieses Tarifs und der zugehörigen Abfertigung dar und gibt abschließend einen Ueberblick über sich zusätzlich abzeichnende Möglichkeiten der Rationalisierung in diesem Bereich. Hierbei behandelt er insbesondere die für den Sommerfahrplan 1956 vorgesehene Verringerung der Zahl der Wagenklassen in den Reisezügen, die Arbeiten für den einheitlichen Tarif im internationalen Personen- und Gepäckverkehr und die Schaffung einheitlicher Zeitkarten für den Berufsverkehr.

III. Einzelfragen der Rationalisierung im Personenverkehr

Es ist auch im Rahmen dieses Aufsatzes wegen des außerordentlich umfangreichen und vielschichtigen Themas nicht möglich, mit einer vollständigen Darstellung oder auch nur Aufzählung der einschlägigen Einzelprobleme aufzuwarten. Der Verfasser beschränkt sich daher auf die Erörterung einiger weniger, besonders wichtiger und interessanter Spezialfragen. Diese sind im Schrifttum entweder noch nicht ausführlicher behandelt worden oder konnten, soweit dies geschehen ist, inzwischen entscheidend weiterentwickelt werden.

Demgemäß soll in diesem Zusammenhang nur auf die Fragen eingegangen werden,

1. ob, ggf. wann und in welchem Umfange die Bahnsteigsperrern bei der DB beseitigt werden sollen,
2. ob und inwieweit durch erweiterten Einsatz von Schalterdruckern der Dienst in den Fahrkartenausgaben der DB rationalisiert werden kann,
3. wie das in Vorbereitung befindliche neue Platzkartenverfahren der DB aussehen, vor allem ob und welche Rationalisierungsgewinne es bringen soll.

zu 1.: **Aufhebung der Bahnsteigsperrern?**

Die Frage, ob die DB dem Beispiel anderer Länder (insbesondere Schweiz und Oesterreich) folgend, ihre Bahnsteigsperrern teilweise oder ganz aufheben soll, ist in den letzten Jahren wiederholt nicht nur in der Fachpresse, sondern auch in der breiteren Öffentlichkeit erörtert worden. Auch politische Stellen haben sich mit diesem Problem beschäftigt und entsprechende Forderungen angemeldet. Der Verfasser hat in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1951, Heft 3/4, Seite 139 ff, aus dem umfangreichen Komplex von Teilfragen die wichtigsten

Auswirkungen der geforderten Regelung auf die kundendienstlichen Belange der DB, auf ihre Einnahmgestaltung, auf die Personalwirtschaft sowie den Tarif- und Abfertigungsdienst dargestellt. Er ist schon damals zu der Ansicht gelangt, daß die Abschaffung der Bahnsteigsperrern der DB zwar auf weite Sicht zur Vereinfachung der Abfertigung wünschenswert sei; sie sei aber vom kundendienstlichen Standpunkt aus nicht dringlich und bringe durch Einnahmeausfälle und vor allem durch zusätzlichen personellen Aufwand der DB eine erhebliche Mehrbelastung; die Neuordnung sollte daher nur bei einer z. Zt. noch unabhsehbaren Verbesserung der Finanzlage der DB in Erwägung gezogen werden; es müßten also hierfür entsprechende Zuschüsse verfügbar gemacht werden; die Umstellung könnte dann zweckmäßigerweise etwa anstelle einer sonst für den Personenverkehr fälligen Tarifermäßigung durchgeführt werden; die Aufhebung der Sperren könnte in jedem Falle erst angeordnet werden, nachdem das zusätzliche, insbesondere im Zugbegleitdienst erforderliche Personal verfügbar gemacht und ausgebildet wäre; die Neuordnung müßte möglichst auch solange zurückgestellt werden, bis die Arbeiten zur organischen Tarifreform im wesentlichen zum Abschluß gebracht wären; dementsprechend könnte dann auch ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren ausgebildet werden; bei der anlaufenden Erneuerung des Wagenparks sollte zur Verminderung des Zugbegleitpersonals auf Durchgangswagen Wert gelegt werden; im übrigen müßten bei der Entscheidung die im Ausland gemachten Erfahrungen gründlichst ausgeschöpft werden.

Später hat noch Dr. Kuntzemüller („Die Bahnsteigsperrern“ im Jahresbuch des Eisenbahnwesens 1954 S. 147 ff) das Für und Wider in den bisherigen Erörterungen gegenübergestellt, ohne allerdings zu einem konkreten Vorschlag über die weitere Behandlung zu gelangen.

Dr. Staks (Internationales Archiv für Eisenbahnwesen 1954 Nr. 6) hat unter Verwertung neuerer Erhebungen ebenfalls eingehend zum Thema Stellung genommen.

Die Hauptverwaltung der DB hat im Rahmen ihrer Bestrebungen, einerseits durch eine Verstärkung der kundendienstlichen Bemühungen Reiseerleichterungen zu bieten, auf der anderen Seite aber auch den Gesamtbetrieb in einer sachdienlichen Weise zu rationalisieren, im Februar 1954 einen Arbeitskreis mit der Prüfung aller im Zusammenhang mit der eventuellen Aufhebung der Bahnsteigsperrern stehenden Fragen beauftragt. Sie hat darüber hinaus am 1. 5. 1954 im Bezirk des Verkehrsamtes Rosenheim einen umfassenden praktischen Versuch durchführen lassen. Dieser ist bis August 1954 einschließlich uneingeschränkt gelaufen und seit 1. 9. 1954 mit gewissen tarifarischen Modifikationen (z. B. Abstemplung der Sechserkarten vor Fahrtantritt, eintägige statt viertägige Gültigkeit bestimmter Fahrkarten) noch kurze Zeit fortgeführt worden.

Der Arbeitskreis (Leiter: Dr. Staks) hat inzwischen eine eingehende Studie vorgelegt, die auch die Auswertung des Rosenheimer Versuchs enthält.

Die Untersuchungsergebnisse haben die Stellungnahme des Verfassers (vgl. die oben bereits angegebene „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1951, S. 139 ff) in allen grundsätzlichen Fragen bestätigt. Nach den abschließenden Feststellungen der DB kann die allgemeine Beseitigung der Bahnsteigsperrern noch nicht in Betracht gezogen werden. Sowohl die durch den Arbeitskreis vorgenommene theoretische Prüfung wie auch die durch ihn durchgeführte Befragung aller Bundesbahndirektionen, das Studium des Problems in den Nachbarländern Schweiz und Oesterreich, ferner auch die aus dem Rosenheimer Versuch gewon-

nen praktischen Erkenntnisse haben bestätigt, daß die Beseitigung aller Bahnsteigsperrern eine Vermehrung des Zugbegleitpersonals sowohl im Regeldienst wie auch in der Form von Prüftrupps zur Folge haben müßte. Die Vermehrung des Zugbegleitpersonals würde in den ersten Jahren, d. h. solange die z. Zt. im Bahnhofsschaffnerdienst eingesetzten Bediensteten — die größtenteils anderweitig nicht verwendbar sind — den Personalhaushalt der DB noch belasten, beträchtliche zusätzliche Aufwendungen verursachen. Deren Uebernahme könnte bei der derzeitigen Finanzlage der DB schon deshalb nicht vertreten werden, weil diese Kosten in der zu erwartenden Größenordnung in keinem angemessenen Verhältnis zu dem aus der allgemeinen Beseitigung der Sperren erhofften Werbeerfolg stehen werden. Darüber hinaus hat der Rosenheimer Versuch ergeben, daß Einnahmeausfälle aus Schwarzfahrten sowie aus mißbräuchlicher, insbesondere mehrfacher Benutzung von Fahrausweisen in beträchtlichem Umfang eintreten würden, wenn die Bahnsteigsperrern allgemein aufgelassen würden.

Dabei wird allerdings im Prinzip anerkannt, daß sich aus der Aufhebung von Bahnsteigsperrern in geeigneten Fällen positive Momente im Sinne des Kundendienstes ergeben können. Demgemäß sind die Bundesbahndirektionen beauftragt worden, innerhalb ihres Bezirks zu prüfen, wo die praktischen Bedürfnisse und Möglichkeiten eine Lockerung der Sperrenkontrolle zulassen, ohne daß zusätzlicher Personalbedarf im Zugbegleitdienst eintritt und mit Einnahmeausfällen und Fahrgeldhinterziehungen über das bisherige Maß hinaus gerechnet werden muß. Demgemäß sind von allen Bundesbahndirektionen des Bundesgebiets Prüfungen eingeleitet worden, ob über den schon bisher üblichen Umfang hinaus die Beseitigung der Sperren auf einzelnen Bahnhöfen entweder allgemein oder zu einzelnen Tageszeiten durchgeführt werden kann. Die Sperren sollen demgemäß aufgehoben werden, wo und sobald eine einigermaßen vollständige Kontrolle und Entwertung der Fahrausweise und deren Abnahme im Zuge, auch und gerade im Nahverkehr möglich ist. In diesem Sinne werden alle wirklich echten Rationalisierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Diese Maßnahmen bedeuten zweifellos nur einen ersten Anfang. Von den Erfahrungen, die hieraus zu gewinnen sein werden, wird es abhängen, welche Wege weiter beschritten werden können und mit welchen Zeitmaßen bei der weiteren Entwicklung zu rechnen ist.

Die Bahnsteigsperrern im BD-Bezirk Köln

Für den Bezirk der BD Köln konnten die Ergebnisse der einschlägigen Ueberprüfungen bereits zusammengetragen werden. Die danach notwendigen und zweckmäßigen Maßnahmen wurden inzwischen zum größten Teil auch schon durchgeführt oder stehen vor dem Abschluß. Es ergibt sich folgendes Bild:

Der Kölner Bezirk hat nach dem Stande vom 1. 1. 1956 insgesamt 350 dem Personenverkehr dienende Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen. Davon liegen an

Hauptbahnen

- | | |
|--|-----|
| a) ohne Bahnsteigsperrern
(davon unbesetzt 8) | 9 |
| b) mit Bahnsteigsperrern | 162 |

Nebenbahnen

- | | |
|---|-----|
| a) ohne Bahnsteigsperrern
(davon unbesetzt 44) | 101 |
| b) mit Bahnsteigsperrern | 78 |

Bei der Durchprüfung wurden alle Möglichkeiten einbezogen, auch ohne völlige Beseitigung der Sperren zu Vereinfachungen und Einsparungen zu gelangen. Die in den letzten 3 Jahren getroffenen Maßnahmen gliedern sich demgemäß in

- a) die Aufhebung von Sperren
auf Nebenbahnen bei 7 Stellen
- b) die Zurückziehung des gesamten Personals von der
Dienststelle (Umwandlung in unbesetzte Haltepunkte)
auf Hauptbahnen bei 6 Stellen
auf Nebenbahnen bei 7 Stellen
- c) die Zusammenlegung des Sperrendienstes mit dem
Fahrkartendienst
auf Haupt- und Nebenbahnen bei 25 Stellen

Darüberhinaus wurden bei einzelnen Stellen unter Beibehaltung der Sperren der Fortfall der Nachtschichtbesetzung (Uebernahme der Aufgaben durch anderes örtliches Personal) oder die Zurückziehung von einzelnen ständigen Kräften (Wahrnehmung dieses Dienstes durch das Zugbegleitpersonal der auf dem Bahnhof haltenden Züge) verfügt.

Bei allen Maßnahmen wurde von Fall zu Fall das beteiligte Zugbegleitpersonal frühzeitig verständigt und zu erhöhter Wachsamkeit angehalten. Weiter wurden die Zugrevisoren und die Prüftrupps zunächst verstärkt angesetzt, um Fahrgeldhinterziehungen von vornherein niederzuhalten. Nennenswerte Unregelmäßigkeiten zum Nachteil der DB haben sich demgemäß auch nicht ergeben. Auch sind Beschwerden der Reisenden über eine verschlechterte Abfertigung nicht aufgetreten.

Tarifarische und abfertigungsdienstliche Anordnungen außergewöhnlicher Art brauchten nicht getroffen zu werden. Wohl werden seither auf 3 Strecken ohne Sperren, bei denen die Haltestellen eng beieinander liegen, die Fahrtausweise sofort bei der Ausgabe gelocht. Außerdem wurde auf 2 dieser Strecken die Gültigkeit der Fahrtausweise für einfache Fahrt nach Zielbahnhöfen dieser Strecken auf einen Tag begrenzt. Anfangs festgestellte Versuche zur Mehrfachbenutzung von Fahrkarten sind hierauf fast gänzlich zurückgegangen.

Bei einem Bahnhof konnte wegen des überaus starken Berufsverkehrs an Wochentagen die Besetzung der Sperren nur für Sonn- und Feiertage aufgehoben werden. Die Zusammenlegung von Sperren- und Fahrkartenausgabedienst wurde je nach dem Verkehrsaufkommen teils völlig, teils nur für bestimmte Zeit angeordnet. Weitere 4 vorgelegene Zusammenlegungen hängen noch von der Fertigstellung kleinerer Umbauten ab. Die zugehörigen Baukosten sind im Verhältnis zu den einzusparenden Personalkosten allgemein sehr gering.

Bei der derzeitigen Verkehrs-, Tarif- und Abfertigungslage und Besetzung der Reisezüge mit Begleitpersonal läßt sich im Sperrendienst des Kölner Bezirks eine weitere Rationalisierung nicht durchführen.

Immerhin wird die gesamte Aktion, sobald sie auch in den Bezirken der anderen Bundesbahndirektionen durchgeführt ist, der DB einen nicht unbeachtlichen Gewinn bringen. So meldet die Bundesbahndirektion Wuppertal eine jährliche Personalersparnis seit 1953 von fast 23 Köpfen. Dieser Bezirk hat heute überhaupt nur noch wenig mehr als $\frac{1}{3}$ aller für den Personenverkehr eingerichteten Stellen ständig abgesperrt, nämlich 169 von insgesamt 465 Stellen.

zu 2. : Einsatz der Schalterdrucker bei der DB

In der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1952, S. 61 ff hat der Verfasser neben anderen Fahrkartenproblemen der DB bereits eingehend den damaligen Stand des Einsatzes von Schalterdruckern als eines wichtigen Mittels für die Mechanisierung und Rationalisierung des Fahrkartenverkaufs behandelt. Heute sind — darin liegt eine bemerkenswerte Steigerung — insgesamt 1 567 (1 400) Schalterdrucker eingesetzt; nach Systemen entfallen auf AEG mit 1 370 (1 200), auf Pautze mit 166 (130) und auf Siemens mit 31 (40) Stück (Die früheren Zahlen sind in Klammern vermerkt). Die Drucker sind vorwiegend bei größeren Abfertigungsstellen konzentriert. Von den 6 500 Fahrkartenausgaben der DB sind demgemäß nur 760 (= 12%) mit Schalterdruckern ausgestattet.

Aus diesen Druckern wurden 1953 rund 137 Millionen Fahrkarten verkauft. Das sind 37% der etwa 350 Millionen Fahrkarten, die von insgesamt 466 Millionen ausgegebenen Fahrkarten für den Schalterdruck überhaupt in Frage kamen (ausgeschlossen wurden dabei z. B. die Netz- und Bezirkskarten, die Sechserkarten, die Zugführerkarten, die aus Schalterdruckern nicht ausgegeben werden können). Danach ist also erst eine Teilmechanisierung dieses wichtigen Arbeitsbereiches bei der DB gegeben, die sogar geringer ist, als selbst mancher Fachmann vor Ermittlung der genauen Zahlen angenommen hatte.

Um eine Grundlage für ihre Entschlüsse bei der weiteren Mechanisierung des Schalterverkaufs zu gewinnen, hat die Hauptverwaltung der DB im März 1954 einen Arbeitskreis eingesetzt und ihm die Aufgabe gestellt, die Grenzen des wirtschaftlichen Einsatzes von Schalterdruckern zu ermitteln. Dieser Arbeitskreis, dem auch der Verfasser angehörte (Leiter: Dr. Preiser), hat im November 1955 seinen Abschlußbericht vorgelegt. Einer ausführlichen Veröffentlichung des umfangreichen und interessanten Materials durch den Leiter des Arbeitskreises, die wohl demnächst erfolgen wird, soll hier nicht vorgegriffen werden. Sie wird nicht nur die Lage beim Schalterdruck im Bereich der DB behandeln, sondern auch die wichtigen Schalterdrucker der benachbarten Auslandsbahnen einbeziehen. Hier mag nur kurz angedeutet werden,

- a) daß die Wirtschaftlichkeit des bisherigen Einsatzes von Schalterdruckern bei der DB eindeutig bestätigt werden konnte;
- b) daß darüber hinaus ziemlich sichere Grenzwerte für den weiteren wirtschaftlichen Einsatz der bisher bei der DB eingeführten Schalterdrucker gefunden werden konnten;
- c) daß ein entscheidender Vorsprung einem der beiden hauptsächlich verwendeten Systeme AEG und Pautze, vor allem hinsichtlich der Kassensicherheit und der Wirtschaftlichkeit, nicht zuerkannt werden konnte;
- d) daß nur noch ein beschränkter Bedarf bei den bisher eingesetzten Typen, vor allem den sog. Großdruckern, wegen ihrer hohen Kosten in Frage kommen kann;
- e) daß eine Vollmechanisierung des Schalterdrucks bei der DB, d. h. die Einbeziehung der bisher noch nicht mit Schalterdruckern ausgerüsteten zahlreichen mittleren und kleineren Abfertigungsstellen, nur in Betracht gezogen werden kann, wenn ein wesentlich billigerer Druckapparat neuentwickelt und verfügbar gemacht wird.

Gerade zu dem letzten Punkte konnte nach Abschluß der Arbeiten des Arbeitskreises ein erfreulicher Fortschritt erzielt werden. Die von Dr. Schmitz (vgl. den Hinweis des Verfassers in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1952, S. 73/74) schon seit Jahren angestellten Ueberlegungen, zu einem wesentlich vereinfachten

und damit entsprechend verbilligten Schalterdrucker zu gelangen, haben inzwischen konkrete Formen angenommen. Die zugehörigen Entwürfe sind zur urheberrechtlichen Sicherung eingereicht und auch schon im dienstlichen Bereich den geschäftsführenden Stellen überwiesen worden, um auf ihre praktische Verwendbarkeit überprüft zu werden. Das Ergebnis dieser Prüfung kann allerdings noch nicht mitgeteilt werden. Für die Ausrüstung der bisher noch nicht mechanisierten 5740 Fahrkartenausgaben der DB mit Schalterdruckern sind immerhin nicht ungünstige Perspektiven gegeben. Wenn die Hoffnung hinsichtlich der Preisgestaltung bei dem neuen Drucker annähernd in Erfüllung geht, liegt ein realisierbarer Bedarf für eine Stückzahl von Druckern vor, die die Zahl der auszurüstenden Stellen sogar noch fühlbar übersteigen kann.

Die „Satellierung“ beim Schalterdruck

Das Ausland hat unterdessen einen interessanten Beitrag für die rationelle Ausnutzung der bereits vorhandenen Schalterdrucker geliefert. Nach der Niederschrift der Tagung des 3. Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes in Amsterdam vom 3./4. Juni 1955 haben die Belgischen Bahnen weniger wichtige Bahnhöfe, das sind die, die nicht mehr als 2000 Fahrkarten im Monat verkaufen, nicht mit Schalterdruckern ausgerüstet. „Diese Bahnhöfe“ — so heißt es in der Niederschrift — „genannt ‚Satellitenbahnhöfe‘, erhalten einen Fahrkartenbestand, der leicht über dem höchsten Monatsbedarf des Jahres liegt. Dieser Bestand wird jeden Monat nach ‚Standardmethode‘ durch einen mit Schalterdruckern ausgerüsteten Nachbarbahnhof, sogenannten ‚gare centre‘, wieder aufgefüllt. Durch diese Satellierung war es möglich, die für eine integrale Mechanisierung des Fahrkartenverkaufs erforderliche Anzahl an Schalterdruckern merklich herunterzudrücken. Es wurden ausgezeichnete Resultate erzielt. Die vollständige Ausrüstung des Streckennetzes der SNCB umfaßt 514 Schalterdrucker, die auf 234 ‚gares centres‘ verteilt sind, die ihrerseits 1155 Satellitenbahnhöfe versorgen. Die Fahrkartendruckerei, die die Fahrkarten für den Binnenverkehr herstellte, ist aufgehoben worden. Nach einer genau aufgestellten Bilanz ergibt sich eine jährliche Ersparnis von rund 8 Millionen bfrs, abgesehen von den sonstigen, nicht erfaßbaren Vorteilen“.

Wenn man dabei bedenkt, daß die SNCB als Schalterdrucker bisher ganz überwiegend den sog. Ormeographen (auch „Schuster“-Drucker genannt) einsetzte, der in eigenen Werkstätten gebaut wird und nur etwa um 2000,— DM kosten soll, so müßte bei einer Uebertragung der belgischen Erfahrungen auf die Verhältnisse der DB mit der „Satellierung“ noch ein erheblich größerer Rationalisierungserfolg zu erzielen sein; denn die von der DB verwendeten Großdrucker der Systeme AEG und Pautze kosten bei einer durchschnittlichen Ausrüstung rund 24 000,— DM und auch die bisher entwickelten sog. Kleindrucker liegen noch bei Preisen zwischen 10 000,— und 12 000,— DM.

Die BD Köln bereitet im übrigen z. Z. praktische Versuche mit einer Satellierung an mehreren Stellen ihres Bezirkes vor.

Zu 3.: Ein neues Platzkartenverfahren der DB

Platzkarten haben bisher im Personenverkehr der DB keine besonders gewichtige Rolle gespielt. Schon bei der früheren Deutschen Reichsbahn waren die Umsätze an Platzkarten im Verhältnis zu den Zahlen der verkauften Fahrkarten, selbst wenn man nur die des Fernverkehrs in Vergleich setzt, recht gering. Es waren relativ kleine Kreise von Reisenden, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit Platzkarten kauften. Einmal gehörten hierzu die „gepflegten“ Reisenden, die es sich

ständig leisten konnten, die „volle Bedienung“ mit Platzkarten, Gepäckaufgabe, Versicherung, Gepäckträger, Speisewagen und allen sonstigen die Reise erleichternden, wenn auch verteuernenden Nebenleistungen in Anspruch zu nehmen. Daneben nahm ein größerer Kreis von erfahrenen Reisenden Platzkarten dann, wenn trotz des großen Wagenangebotes während der Verkehrsspitzen, vor allem im Urlaubs- und Festtagsverkehr, sonst ein Sitzplatz auch dem Fernreisenden nicht mit Sicherheit gewährleistet werden konnte.

Die Entwicklung beim Flugzeug und Fernreisebus verlief von Anfang an anders. Die dort nur verfügbare geringe Platzzahl ermöglichte es nicht, Flug- und Fahrkarten allgemein für bestimmte Reisedrecken zu verkaufen, sondern erzwang von vornherein die feste Bindung von Flug- oder Fahrkarte an einen bestimmten Termin und den Platz in einem bestimmten Fahrzeug. Die Eisenbahnen blieben, solange genügende Wagen- und damit Platzreserven vorhanden waren, bewußt bei dem Verfahren, es dem Reisenden auch nach Erwerb seiner Fahrkarte freizustellen, an welchem Tage und mit welchem Zuge er reisen, ob er unterwegs nochmals, u. U. sogar mehrmals unterbrechen wollte. Ein gewisser Hundertsatz von Reisenden wird auch in Zukunft auf diese weitgehende Freizügigkeit nicht verzichten können oder wollen und scheidet damit auch weiterhin grundsätzlich für den Erwerb von Platzkarten aus. Für diese Reisenden muß daher auch stets ein genügendes Kontingent von Plätzen aus dem Platzkartenverkauf ausgenommen bleiben.

Der starken Verminderung des Personenwagenparks der DB durch Kriegs- und Nachkriegsfolgen und der dadurch bei allen Verkehrsspitzen bedingten Platznot kann durch vermehrten Fahrzeugeinsatz erst nach und nach entscheidend abgeholfen werden, weil derzeit die Mittel für umfangreichere Wagenbauprogramme noch fehlen. Für die Uebergangszeit, die leider eine Reihe von Jahren dauern wird, muß daher anderweitig, insbesondere durch organisatorische Maßnahmen, geholfen werden.

Durch Aenderung der Tarife und Abfertigungsbedingungen wurde (zum 1. Mai 1953 bereits eine teilweise Verbesserung und Vereinfachung des Platzkartenverfahrens der DB erreicht: die unterschiedlichen Platzkartenpreise für die verschiedenen Wagenklassen (für 1. und 2. Klasse 1,50 DM und für 3. Klasse 0,75 DM) wurden auf den Einheitssatz von 1,— DM gebracht; Nebenkosten für Fernsprecher, Porto usw. werden seither nicht mehr zusätzlich erhoben. Platzkarten können jetzt bei jedem Bahnhof und Reisebüro für die vorgesehenen Strecken bestellt werden. Die Bestellung kann bereits 30 Tage vor dem Reisetage aufgegeben werden. Sie ist auch nicht mehr zwingend mit der Lösung der Fahrkarte gekoppelt.

Seitdem ist, obwohl sich von 1951 auf 1952 eine stark fallende Tendenz beim Platzkartenumsatz bemerkbar gemacht hatte, eine fühlbare Belebung eingetreten. Während im Bezirk der BD Köln

1951	für 10 790 DM Platzkarten
1952	„ 4 548 DM „
1953	„ 12 985 DM „
1954	„ 47 103 DM „

verkauft wurden, betrug der Umsatz

1955 im 1. Drittel	18 512 DM	} zus. 74 984 DM
1955 im 2. Drittel	42 034 DM	
1955 im 3. Drittel	14 438 DM	

Geblichen sind aber auch nach der Neuregelung von 1953 wesentliche Schönheitsfehler und Mängel des Verfahrens: Platzkarten können nur für den Abgangsbahnhof und ihm nahegelegene Zusteigebahnhöfe für die in das Verfahren einbezogene Züge ausgegeben werden; die auf Unterwegsbahnhöfen zusteigenden Reisenden bleiben daher unberücksichtigt. Die bisherige Markierung der Platzbelegung in den Zügen ist auch unvollkommen; die über den Plätzen an den Gepäckträgern angehängten Papierstreifen mit den notwendigen Angaben über die Platzbelegung werden bei starkem Andrang oft von rücksichtslosen Reisenden eigenmächtig entfernt; hinterher ist dann die Freimachung der Plätze für die Platzkarteninhaber durch das Zugbegleitpersonal meist unangenehm, mitunter undurchführbar.

Ein Arbeitskreis entwickelt für die DB ein neues Verfahren

Die Hauptverwaltung der DB strebt baldige grundlegende Verbesserungen des bisherigen Platzkartenverfahrens an. Im November 1954 hat sie einen Arbeitskreis unter Leitung des Verfassers beauftragt, ein neues Verfahren auszuarbeiten, auch Vorschläge für eine Verbesserung des jetzt gültigen Verfahrens vorzulegen. Dieser Arbeitskreis umfaßt Spezialisten des Verkehrs, insbesondere des Tarif- und Abfertigungsdienstes, des Fahrplan- und Zugbildungsdienstes, des Fernmeldedienstes, des Wagenbaues und der Bürotechnik. Er hat, weil jetzt eine Lösung auf lange Sicht gefunden werden muß, seine Untersuchungen in großer Breite angelegt und auch die Erfahrungen wichtiger Auslandsverwaltungen (u. a. der SNCF und mehrerer USA-Bahnen) einbezogen. Er will nicht nur eine grundlegende Verbesserung des Platzkartenverfahrens vom kundendienstlichen Standpunkt im Sinne der Schaffung eines hochwertigen „service“ für die Reisenden erzielen, sondern auch die hervorragende Eignung dieses Instrumentes zur Steuerung des Platzangebotes in den Reisezügen zur Wirksamkeit bringen. Die SNCF erblickt bezeichnenderweise sogar in der Möglichkeit zur Anpassung der Zugbildung an das Verkehrsangebot den Hauptvorteil des Platzkartenverkaufs. Das Platzangebot kann nämlich nicht an Hand des Fahrkartenverkaufs dem wirklichen Bedürfnis sicher angepaßt werden, weil es den Reisenden bekanntlich freisteht, sich erst nach Lösung der Fahrkarten für Reisetag und Zug zu entscheiden. Die vielen von den Bahnen laufend oder aus besonderen Anlässen vorgenommenen Reisetrompzählungen liefern die Ergebnisse auch stets post festum. Diese Ergebnisse geben dann zwar brauchbare Unterlagen für die Schätzung kommender Bedarfsfälle. Der Abgangsbahnhof erkennt den Umfang des genauen Platzbedarfes aber regelmäßig mit Sicherheit erst, wenn die Reisenden bereits auf dem Bahnsteig stehen. Dann ist es für die Regulierung der Zugstärken durch Verstärkung oder Schwächung der Zugparks oft schon zu spät. Auch Vor- oder Nachzüge können dann nur mehr schwer oder nur mit beschränktem Erfolg eingesetzt werden. Falls daher künftig ein wesentlich verbessertes Platzkartenverfahren entwickelt werden kann und demgemäß die Reisenden in stärkerem Umfange als zur Zeit Platzkarten lösen werden, wird auch die DB leichter disponieren können. Auch können die Reisenden schon bei der Lösung von Fahr- und Platzkarten an Hand der vorliegenden Laufkarten von vornherein auf weniger belegte Reisetage, Strecken und Züge hingewiesen und abgeleitet werden. Das ist für DB und Reisende bei dem noch lange anhaltenden Mangel an Reisezugwagen im Spitzenverkehr von außerordentlichem Wert. Auch für später wird das verbesserte Verfahren mit dazu beitragen können, allgemein die Wagenreserven kleiner zu halten. Die augenblicklichen Vorarbeiten können daher, wenn

sie einigermaßen gelingen, der DB in mehrfacher Hinsicht einen beachtlichen Rationalisierungsgewinn bei der Bewirtschaftung der Reisezugwagen bringen.

Der Arbeitskreis hat sich nach gründlicher Durcharbeitung der umfangreichen Materie vorgenommen, mit dem neuen Verfahren vor allem folgende Einzelziele zu erreichen:

- a) den Fernreisenden künftig, sofern sie es nicht vorziehen, hinsichtlich Reisetag, Reisestrecke und Zug auch nach Lösung der Fahrkarte völlig freizügig zu bleiben, von jedem Bahnhof aus den gewünschten Sitzplatz bei rechtzeitiger Bestellung sicherzustellen;
- b) den Reisenden ohne Platzkarten dennoch in jedem Zuge ein genügendes Platzangebot zu erhalten;
- c) jeden Platz, der in das Platzkartenverfahren einbezogen wird, möglichst mehrfach hintereinander zu verkaufen, sofern er von dem zuerst belegenden Reisenden nicht für den ganzen Zuglauf in Anspruch genommen wird;
- d) die Platzmarkierung gegen mißbräuchliche Entfernung weitgehend zu sichern;
- e) mit dem verbesserten Verfahren möglichst bald zu beginnen.

Inzwischen hat der Arbeitskreis die wichtigsten Einzelheiten des neuen Platzkartenverfahrens entwickelt und hierzu auch die grundsätzliche Billigung der Hauptverwaltung der DB bereits erhalten. Es ist im wesentlichen mit folgender Regelung zu rechnen:

- a) Das bisherige (sog. „alte“ Verfahren) bleibt, wenn auch mit gewissen Verbesserungen, zunächst erhalten. Es umfaßte nach dem Sommerfahrplan 1955 insgesamt 323 und nach dem Winterfahrplan 1955/56 im ganzen 284 Züge und Kurswagen. Ein Teil dieser Züge wird mit in das „neue“ Verfahren übernommen (vgl. nachfolgend zu b)).
- b) In das „neue“ Platzkartenverfahren der DB werden vorerst sämtliche innerdeutschen F- und die D-Züge des LS-Netzes (z. Z. zusammen 110 Züge) einbezogen. In diesem Umfange können Platzkarten für jede beliebige Teilstrecke des Zuglaufes, beginnend bei jedem Unterwegsbahnhof, ausgegeben werden. Für jeden Platz können nacheinander bis zu 3 Platzkarten je Zuglauf verkauft werden.
- c) Alle in den einbezogenen Zügen laufenden Wagen — es werden möglichst einheitliche Typen hierfür eingesetzt — erhalten eine neue Nummerierung ihrer Plätze. Für Raucher- und Nichtraucherplätze, die ohnehin künftig fest eingeteilt und bezeichnet werden, werden bestimmte gleichbleibende Nummernreihen zugewiesen. Die Abteile erhalten in jedem Wagen fortlaufende Nummern. In jedem Wagen werden die 6 mittleren Abteile für Platzkarten vorgesehen. Die Plätze eines jeden Abteils werden von 1 bis 6 bzw. 1 bis 8 nummeriert, und zwar an der Abteiltür links beginnend und im Zickzack springend, damit nach internationalem Brauch die ungeraden Nummern in Fahrtrichtung und die geraden gegenüber liegen. In jedem Abteil werden grundsätzlich nur die Plätze 1 bis 6 zum Platzkartenverkauf vorgesehen. Die in der 3. Klasse — demnächst 2. Klasse — vorhandenen Plätze Nr. (7) und (8) werden nur dann mit Platzkarten belegt, wenn es auf Wunsch einer Gruppe von Reisenden für die gemeinsame Unterbringung nötig ist. Das Nummernbild hat also von der Türe aus folgendes Gesicht:

1. Klasse (Fenster)		2. Klasse (Fenster)	
5	6	5	6
3	4	(7)	4
1	2	3	(8)
	(Tür)	1	2
			(Tür)

Die weniger beliebten Mittelplätze (3 und 4) in der 2. Klasse werden dadurch begünstigt, daß man sie gegeneinander versetzt. Die Nummern werden außerdem insofern veränderlich gestaltet, daß man jederzeit leicht die geraden in die gegenüberliegenden ungeraden Nummern und umgekehrt verwandeln kann, so daß auch beim Wenden des Zuges im Kopfbahnhof bei Bedarf die ungeraden Nummern in Fahrtrichtung nach vorne eingestellt werden können.

- d) Die Platzreservierungszettel werden in verschlossenen Rähmchen, und zwar entweder über den Plätzen oder an einem Gangfenster angebracht. Die eingeschobenen Zettel, die nur durch das Eisenbahnpersonal entnommen werden können, können Angaben für 3 belegte Teilstrecken aufnehmen.
- e) Es wird ein zusätzliches, hochleistungsfähiges Fernmeldenetz mit Fernschreibern, vor allem zwischen den laufkartenführenden Stellen (im ganzen 9) und den Abgangsbahnhöfen der einbezogenen Züge, geschaffen, damit Platzbelegungen noch bis kurz vor Abgang der Züge durchgeführt werden können.
- f) Die einschlägigen Abfertigungs- und Abrechnungsvorschriften werden wesentlich verbessert und gleichzeitig vereinfacht, um das neue Verfahren auch bei der erwarteten verstärkten Inanspruchnahme mit geringem Aufwand betreiben zu können.
- g) Das neue Verfahren wird zum Oktober 1956 eingeführt.
- h) Bei Bewährung des neuen Verfahrens werden bald die restlichen D-Züge, evtl. auch die wichtigsten E-Züge, einbezogen.

Bis zur Inangsetzung des neuen Platzkartenverfahrens sind noch erhebliche Vorarbeiten zu leisten. Etwa 2000 D-Zugwagen sind umzunummern. Rund 150 000 Rähmchen für Aufnahme der Platzreservierungszettel sind über den Sitzplätzen in den Abteilen anzubringen oder es sind zum mindesten an einem Gangfenster eines jeden Abteils die Rahmen für die Aufnahme aller Belegungszettel des ganzen Abteils zu befestigen. Bei den Wagen ohne Abteile müssen die einzelnen Plätze markiert oder Rahmen über den Fenstern angebracht werden. Besonders umfangreiche Beschaffungen und Einrichtungen sind im Fernmeldedienst, vor allem zur Schaffung des besonderen Fernschreibnetzes, durchzuführen. Die Laufkartenstellen und die übrigen Abfertigungs- und Meldestellen müssen baulich und büromäßig eingerichtet und dann mit ausgebildetem Personal besetzt werden. Der gesamte sächliche und personelle Aufwand ist nicht unerheblich. Mit der Einführung des geplanten Verfahrens wird dafür aber auch den Reisenden der DB eine Neuerung geboten, die bisher keine andere Eisenbahnverwaltung Europas kennt, nämlich die Platzkartenausgabe von jedem Unterwegsbahnhof. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, im neuen Verfahren trotz der zu erwartenden starken Ausdehnung des Platzkartenverkaufs keine Verschlechterung dem bisherigen Verfahren gegenüber eintreten zu lassen, sondern alle etwaigen Schwierigkeiten durch entsprechende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Apparates der DB auf-

zufangen. Auch künftig können alle Platzkartenbestellungen schon 1 Monat vor dem Reisetag und vor Lösung der Fahrkarte aufgegeben werden. Auch die Form der Bestellung ist nach wie vor dem Reisenden freigestellt. Sie kann schriftlich, fernmündlich oder mündlich erfolgen. Sie wird je nach der Eilbedürftigkeit schriftlich unter Zusendung oder mündlich unter Aushändigung der Platzkarte ausgeführt. Die Platzkarte hat, wie bisher, das Edmonsonsche Format.

Die Bedeutung des vorgesehenen Verfahrens im Hinblick auf den möglichen Umfang seiner Inanspruchnahme und auf die schon allein dem Fernmeldedienst der DB entstehende Belastung ergibt sich aus folgendem kurzen Ueberschlag: Wenn für insgesamt 110 Züge täglich im Durchschnitt 300 Plätze für Platzkarteninhaber vorgehalten und diese Plätze nicht gleich 3 mal, sondern nur 1,5 mal in Anspruch genommen werden (bei Verkehrsspitzen kann die Inanspruchnahme durchaus höher liegen), so ergibt sich eine Gesamtzahl von fast 50 000 Platzbestellungen täglich.

Wenn nach den bisherigen Erfahrungen davon

$$\text{rund} \begin{cases} 50 \% = 25\,000 \text{ Bestellungen mündlich oder schriftlich} \\ 25 \% = 12\,500 \text{ Bestellungen fernschriftlich} \\ 25 \% = 12\,500 \text{ Bestellungen fernmündlich} \end{cases}$$

eingehen, auch noch mit

$$\text{rund} \quad 20 \% = 10\,000 \text{ Umbestellungen gerechnet werden muß}$$

(die Air France, München, rechnet z. B. mit 40% Umbuchungen in ihrem innerdeutschen Verkehr), so bedeutet das nicht weniger, als daß die 9 Laufkartenstellen mit über 17 000 Fernschreibern und 17 000 Ferngesprächen täglich zu rechnen haben. Für die Laufkartenstelle Köln mit 16 zu betreuenden Zügen heißt das:

$$\begin{aligned} &\text{über 2 500 Fernschreibern täglich,} \\ &\text{über 2 500 Ferngespräche täglich.} \end{aligned}$$

Die Platzkartenverfahren ausländischer Eisenbahnen

Das Studium des Platzkartenverfahrens der französischen Bahnen durch Mitglieder des Arbeitskreises hat wichtige Anregungen vermittelt. Bei der SNCF werden sogar mehrere verschiedene Verfahren mit großer Beweglichkeit nebeneinander gehandhabt. Dem Beispiele der SNCF folgend plante der Arbeitskreis zunächst, ein verschließbares Metallrähmchen zur sicheren Befestigung der Platzbelegungszettel einzuführen. Er ist dann aber nach der Entwicklung mehrerer Muster, und zwar weniger wegen der Anschaffungskosten als wegen der hohen Empfindlichkeit der beweglichen Teile (Scharniere und Schlösser) und der dadurch bedingten hohen Unterhaltungskosten, auf ein vorne völlig geschlossenes Plexiglasrähmchen gekommen. In dieses Rähmchen kann der Belegzettel von oben oder von der Seite leicht eingeschoben werden. Die Entfernung des Zettels nach Gebrauch ist für das Eisenbahnpersonal mit einem einfachen Heber leicht und schnell möglich. Für Dritte ohne Heber ist die Herausnahme des Zettels verhältnismäßig schwierig, so daß der Schutz gegen unbefugtes Entfernen des Zettels ausreichend erscheint.

Die Ueberprüfung des französischen Verfahrens ergab einen recht hohen Personalaufwand. So sind beispielsweise auf dem Gare de Lyon in Paris für das sehr umfangreiche Platzkartengeschäft während der Hauptverkehrszeit im Sommer ca. 250 Personen, im Durchschnitt des Jahres ca. 80 Personen, beschäftigt. Die

Zahl der Züge, für die Platzkarten verkauft werden, beläuft sich auf etwa 700. Die Zahl der verkauften Platzkarten ist beim Gare de Lyon von

327 000 im Jahre 1938 auf
1 753 000 „ „ 1952

gestiegen. An einem Tage sind mit den modernen Einrichtungen des Gare de Lyon schon bis zu 30 000 Belegungen durchgeführt worden. Nach Ansicht der SNCF ist dieser erhebliche Aufwand in jeder Beziehung gerechtfertigt. Die Einsparung an Betriebskosten ist nach ihren Berechnungen so bedeutend, daß die Wirtschaftlichkeit des Platzkartengeschäfts allein dadurch außer Zweifel gestellt wird. Der Arbeitskreis der DB hat seine Planung von Anfang an darauf abgestellt, das neue Verfahren mit einem möglichst geringen personellen Aufwand zu starten. Nach einem vorläufigen Ueberschlag muß mit einem Personaleinsatz von 4—6 Köpfen je Laufkartenstelle gerechnet werden, das sind also im Höchstfalle zwischen 50 und 60 Köpfe. Diese verhältnismäßig niedrige Zahl (niedrig im Verhältnis zu dem Aufwand der SNCF) beruht darauf, daß das bei der DB vorgesehene hochleistungsfähige Fernschreibnetz rationeller arbeitet als das von der SNCF benutzte Fernsprechnetz.

Das Platzkartengeschäft der USA-Eisenbahnen

Die in den Vereinigten Staaten angewendeten verschiedenen Verfahren sind auch vom Arbeitskreis der DB studiert worden. Wenn in den USA durch Anwendung neuester elektronischer Uebertragungsapparate sowie anderer jüngst herausgebrachter technologischer Entwicklungen die Platzkarten mit den Fahrkarten in wenigen Sekunden ausgegeben werden (vgl. auch Railway Age vom 31. 1. 1955), so können diese modernen Methoden schon allein wegen ihrer außerordentlich hohen Kosten bis auf weiteres von der DB nicht übernommen werden. Der von der Pennsylvania-Eisenbahn verwendete Uebertragungsapparat hat beispielsweise einen Preis von 500 000 Dollar. Die DB wird unter vorläufigem Verzicht auf die Elektronentechnik zunächst den Fernschreiber einsetzen. Dieser wird in der ersten Einsatzstufe noch Klartext senden und in der nächsten Stufe — auch das wird bereits durch die Fernmeldetechniker der DB vorbereitet — mit kodierten Fernschreiben noch wesentlich schneller, sicherer und vor allem wirtschaftlicher arbeiten können.

Die Platzkarten in den TEE-Zügen

Mit Fahrplanwechsel 1957 werden die westeuropäischen Eisenbahnen ein Netz von hochwertigen Triebwagen-Verbindungen zwischen wichtigen Knotenpunkten der beteiligten Länder schaffen, die sogenannten Trans-Europ-Expres-Züge. Deutschland wird dabei von 7 Zügen berührt werden. Es werden von den vorhandenen Expres-Zügen, teilweise mit gewissen Aenderungen in der Streckenführung, einbezogen:

der Helvetia-Expres,
der Paris-Ruhr-Expres,
der Saphir-Expres und
der Rhein-Main-Expres.

Hinzukommen werden an neuen Verbindungen ein Expres Hoek v. Holland — Großenbrode — Hoek v. Holland, ein Expres Paris — Dortmund, — Paris und ein Expres Brüssel — Dortmund — Brüssel.

Die TEE sollen in vollem Umfange platzkartenpflichtig werden. Die Gebühr für die Platzreservierung wird im Fahrpreis enthalten sein. Es soll grundsätzlich erreicht werden, daß Reservierungen bis zum letzten Augenblick vor der Abfahrt eingeschrieben werden können. Für die Zwischenbahnhöfe kann sogar noch gebucht werden, wenn sich der Zug bereits unterwegs befindet. Da alle Plätze platzkartenpflichtig sind, ist eine besondere Kennzeichnung der Belegung an den Plätzen nicht erforderlich. Die beteiligten Eisenbahnen werden in jedem Lande ein Hauptplatzkartenbestellbüro errichten (die DB für Deutschland in Frankfurt/Main). Diese Hauptbestellbüros regeln untereinander den gesamten Nachrichten- und Geschäftsverkehr über die Grenzen hinweg. Die Bahnen bemühen sich, in den eingesetzten Zügen zu einem voll übereinstimmenden System der Platznummerung zu kommen. Sie stimmen zurzeit auch die Maßnahmen zur Schaffung eines zusammenhängenden und genügend leistungsfähigen Fernmeldenetzes miteinander ab (in erster Linie Fernschreibverbindungen).

IV. Zusammenfassung

Die drei behandelten Einzelthemen stehen alle unter dem gleichen Nenner der Rationalisierung. Ihr Gewicht in dieser Hinsicht ist allerdings gänzlich verschieden. Das sogenannte „große“ Bahnsteigsperrproblem hat gar nicht den starken Rationalisierungsakzent, wie man ihm von außen her vielfach geben möchte. Die gänzliche Beseitigung der Sperren ist wesentlich mehr eine kundendienstliche Angelegenheit — wenn auch mit vielfachen anderen Aspekten —, die die Eisenbahnen aber intern recht viel Geld kosten wird, vor allem nach der personalwirtschaftlichen Seite hin. Die derzeitigen Bemühungen der Bundesbahndirektionen, ohne Personalaufwand Teilmaßnahmen durchzuführen, sind allerdings überwiegend von Rationalisierungsgesichtspunkten bestimmt.

Die weitere Mechanisierung des Fahrkartenverkaufs aus Schalterdruckern ist ein sehr gewichtiges Rationalisierungsobjekt. Sie liegt in der allgemeinen Richtung der immer stärker notwendig werdenden Automation aller hierfür nur irgendwie geeigneten Arbeitsvorgänge. Sie steht vor allem auch unter dem sich bereits immer stärker abzeichnenden Mangel an Arbeitskräften auf weite Sicht.

Der Bereich der Platzkarten weist auf den ersten Blick ganz überwiegend kundendienstliche Bedeutung auf. Bei einer wesentlichen Steigerung des Umsatzes nach der Einführung neuer Verfahren wird jedoch mit fühlbaren Rationalisierungsgewinnen bei der Bewirtschaftung des Platzangebotes in der Zugbildung zu rechnen sein. Wie hoch diese Gewinne sein werden, kann allerdings erst die Zukunft lehren.