

raumes der Erde in ihrer geographischen und wirtschaftlichen Bedingtheit".

Im Schlußteil (Die Wirtschaftsräume der Erde in ihrer handels- und verkehrswirtschaftlichen Struktur und in ihrer Verflechtung) schließlich versucht Verf. bestimmte Kategorien zur typologischen Einordnung der Wirtschafts- und Verkehrs-räume zu finden. Die Möglichkeit hierzu wird am Beispiel des Bundesrepublik Deutschland exemplifiziert.

Es gibt in diesem Buch eine ganze Reihe von Feststellungen, die auf sehr originelle Weise zustande gekommen sind. Die neue Hinsicht des Verf. kann naturgemäß nicht alle denkmöglichen und realen Fakten berücksichtigen, die Handel und Verkehr zu anderen Bereichen (Industrie, Landwirtschaft) ist oft nicht ohne eine gewisse Willkür möglich. Aber wir haben bei der Lektüre des Buches doch empfunden, daß hier die notwendigen Abgrenzungen in der Weise gefunden worden sind, daß der Untersuchungsbereich ein Höchstmaß an einander zugehörigen Tatbeständen erreichen konnte. — Es spricht vieles dafür, die den Verkehr auslösenden Strebungen in eine Verkehrsgeographie mit aufzunehmen. Man muß dem Verf. dankbar sein, diese „neue“ Sicht, die ja schon in v. Richt-hofens Vorlesung über Siedlungs- und Verkehrsgeographie angelegt ist (1891), in einem ersten Versuch realisiert zu haben.

Dr. Seidenfus
Claude A. Kaspar: Die Betriebs- und Tarifgestaltung der Elektrizitätswirtschaft und der Eisenbahnen als Träger öffentlicher Dienste, Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 51, Bern 1957.

Zu den vordringlichen Verkehrsproblemen gehört in den europäischen Ländern die künftige Gestaltung des Eisenbahngütertarifsystems, von dem mit Recht gesagt werden kann, daß es sich, soweit es vorwiegend gemeinwirtschaftlich orientiert ist, in einer Krise befindet. Soll eine befriedigende Lösung gefunden werden, bedarf es der Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die nicht nur durch die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Verkehrswesen, sondern auch aus anderen Wirtschaftszweigen geboten werden könnten.

Die vorliegende Untersuchung — eine Berner Dissertation — muß deshalb um so dankbarer begrüßt werden, weil sie von der Fragestellung ausgeht, ob beispielsweise die Elektrizitätswirtschaft gewisse

Lösungsmöglichkeiten zu aktuellen Verkehrsproblemen bietet. Ein Vergleich zwischen Eisenbahnen und Elektrizitätswirtschaft lag nahe; denn beide leisten lebensnotwendige, „öffentliche“ Dienste, beide bieten nicht speicherbare — oder nur in Ausnahmefällen speicherbare — Leistungen an, und bei beiden wird die Kostenstruktur durch den außerordentlich hohen Anteil fixer Kosten determiniert.

Die ersten beiden Hauptteile der Untersuchung haben eine — für Eisenbahn und Elektrizitätswirtschaft getrennt durchgeführte — sorgfältige systematische Darstellung der Angebots- und Nachfrageverhältnisse, der betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen und Maßnahmen sowie der Tarifgestaltung zum Inhalt, wobei hauptsächlich die Verhältnisse in der Schweiz behandelt werden.

Den Verkehrswissenschaftler mag primär die im dritten Hauptteil durchgeführte vergleichende Gegenüberstellung der Markt- und Preisstruktur interessieren. Wenn der Verfasser in diesem abschließenden Teil zu dem Ergebnis kommt, daß sich aus den Preisformen in der Elektrizitätswirtschaft konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Probleme im Eisenbahnverkehr nicht oder nur begrenzt ableiten lassen, so darf das nicht überraschen.

Neben zahlreichen Unterschieden in den tariftechnischen Einzelheiten wird als Grund dafür in erster Linie angeführt, daß der Einfluß der öffentlichen Hand auf die Preisgestaltung bei den Eisenbahnen ungleich größer ist als in der Elektrizitätswirtschaft. Das führt dazu, daß die Tarifgestaltung bei den Eisenbahnen vorwiegend gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen folgt, während ihre Zielsetzung in der Elektrizitätswirtschaft primär eine betriebswirtschaftliche ist. Andererseits steht die monopolähnliche Stellung, deren sich die Elektrizitätswirtschaft nach wie vor erfreut, bei den Bahnen infolge größerer Substitutionselastizität und der ungezügelteren Abschirmung gegen die Konkurrenz nur noch auf schwachen Füßen. Das Fehlen einer aus der Elektrizitätswirtschaft abgeleiteten „Gebrauchsanweisung“ für die Betriebs- und Tarifgestaltung im Eisenbahnverkehr mindert aber den Wert der Untersuchung keineswegs herab, sondern ist die logische Schlußfolgerung der Überlegungen des Verfassers und bestätigt die Richtigkeit der in letzter Zeit mehrfach erhobenen Forderung, die Voraussetzungen der Eisenbahntarifpolitik von der grundsätzlichen Seite her neu zu durchdenken.

Dipl.-Kfm. Eversmeyer

Vor neuen Konzeptionen im Eisenbahn-Personentarif?

Von Dr. jur. Ferdinand Nießen, Köln

Vorbemerkung

Die deutschen Eisenbahnen können sich in den letzten Jahren — sehr im Gegensatz zu der ersten Nachkriegszeit — über eine mangelnde Publizität nicht beklagen. Ueber Tariffragen des Eisenbahnverkehrs werden seit längerer Zeit intensive Gespräche unter Beteiligten und Interessenten geführt. Mehrere Ereignisse sowie Äußerungen maßgeblicher Vertreter der Verkehrspolitik haben in den jüngsten Tagen diesen Bereich sogar ausgesprochen aktuell werden lassen. Vor allem erscheint es danach angezeigt, zu Problemen des deutschen Eisenbahn-Personentarifses Stellung zu nehmen.

1. Am 1. 5. 1957 beging der deutsche Eisenbahn-Personentarif ein 50jähriges Jubiläum. Am 1. 5. 1907 waren von den damaligen deutschen Staatsbahnen einheitliche Tarifsätze (sog Reformtarif) zustandegebracht worden. Vorher hatten bei den einzelnen Staatsbahnen von einander abweichende Einheitsätze bestanden. Die seit längerem angestrebte, aber erst nach vielen Verhandlungen erzielte Einigung über die einheitlich anzuwendenden Einheitsätze erfolgte im allgemeinen auf der Grundlage, daß die in dem größten zusammenhängenden Netz, dem preußisch-hessischen, geltenden Sätze für Rückfahrkarten (gültig für alle, auch Schnellzüge, mit einer Ermäßigung von 25% des doppelten Fahrpreises der Personenzüge) halbiert und die so gewonnenen Sätze als neue Einheitsätze für Personen- und Eilzüge (eine damals neugeschaffene Art zuschlagfreier Schnellzüge) angenommen wurden. Diese Sätze des sogenannten Reformtarifs betragen in der 4. Klasse 2 Pf, in der 3. Klasse 3 Pf, in der 2. Klasse 4,5 Pf und in der 1. Klasse 7 Pf.
2. Am 13. 5. 1957 fand der erste nach dem Bundesbahngesetz fällige Vorstandswechsel bei der DB statt. Alter und neuer Vorstand und Bundesminister für Verkehr gaben bei den verschiedenen zugehörigen Veranstaltungen programmatische Erklärungen ab. Diese sprechen u a von der Notwendigkeit einer stärkeren kaufmännischen Ausrichtung des Unternehmens, einer fühlbaren Steigerung seiner Einnahmen, selbstkostenechteren Tarifen und einer möglichst eigenen Kostentragung des Personenverkehrs ohne weitere Alimentierung durch den Güterverkehr.
3. Am 12. 6. 1957 hat der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn Vorschläge des Vorstandes der DB für Tarifierhöhungen im Personen- und Güterverkehr beraten. Diese sollen im Ganzen Mehreinnahmen von 750 Mio DM, davon 260 Mio DM im Personenverkehr bringen. Es sollen die km-Sätze erhöht werden. Gleichzeitig soll der Tarif in verschiedenen Punkten vereinfacht werden. Am 19. 7. 1957 ist der Vorstand der DB mit seinen Vorschlägen allgemein vor die Presse getreten.

4. Seit kurzem beginnt im übrigen die Presse Teile des sog Ottmann-Gutachtens zu veröffentlichen. Dieses Gutachten über die DB, das der damalige Präsident des Hauptprüfungsamtes der DB, Dr. Ottmann, im Auftrage der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsprüfern Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert, der Deutschen Revisions- und Treuhand AG (Treuhand), und dem Institut „Finanzen und Steuern“ vor 2 Jahren erstattet hat, ist bisher der Öffentlichkeit offiziell nicht zugänglich gemacht worden. Dies soll nach Äußerungen des Bundesverkehrsministers, auch künftig nicht geschehen. Exemplare dieses als streng vertraulich gekennzeichneten Gutachtens zur betriebswirtschaftlichen Durchleuchtung der DB scheinen aber in die Hände von Außenstehenden gelangt zu sein. Inzwischen hat sich auch der Bundesverkehrsminister selbst in der Öffentlichkeit auf Feststellungen des Gutachtens berufen, und die Presse bringt Auszüge (z B Hamm in der „Frankfurter Allgemeinen“ vom 21. 6. 1957). Danach soll Ottmann nachdrücklich vor der Ansicht gewarnt haben, „daß die Bundesbahn nur ausreichende Verkehrsmengen brauche, um gesund zu werden“. Ottmann erkenne zwar an, daß alle mit hohen Fixkosten arbeitenden Unternehmen an einer guten Ausnutzung ihrer Anlagen interessiert seien, weise gleichzeitig aber auf eine ganze Reihe von Punkten hin, die bei der Bundesbahn „das Interesse an einer reinen Mengenkonjunktur unter einem anderen Aspekt erscheinen lassen“. Der Verkehrszuwachs treffe häufig auf Engpässe, zeitweise verschärfe er oft die Verkehrsspitzen. Auch wenn der Betrieb an einigen Punkten noch aufnahmefähig sei, würden an anderen Stellen durch Mehrverkehr doch bereits Sprungkosten verursacht. Man müsse deshalb mit der generellen Behauptung, daß jeder Mehrverkehr der Bundesbahn die Ertragslage verbessern würde, vorsichtig sein. Es käme nicht so sehr auf Mehrverkehr schlechthin an, sondern auf: Gewinnung von Verkehr, der keine zusätzlichen Kosten verursache; Verzicht auf Verkehr, wenn dadurch eine nennenswerte Kostensenkung erzielt werde (Verkehrsmengenaustausch sei wichtiger als Verkehrsmengenerhöhung); Rationalisierungsmaßnahmen mit dem Ziel eines Abbaues der Fixkosten; kostengerechte Neugestaltung der Tarife.

Wenn diese Gedanken bei maßgeblichen Stellen Gehör finden sollten, dürften gewisse Änderungen der bisherigen Tarifpolitik zu erwarten sein, zumindest wird das Ottmann-Gutachten die laufenden Tarifgespräche beleben und befruchten.

Die Vordringlichkeit einer Erörterung der Personentariife ergibt sich aus ihrer im Verhältnis zu den Gütertariifen größeren Publikumsnähe. Verglichen mit Steuern wirken Personentariife wie direkte, Gütertariife mehr wie indirekte Steuern. Erfahrungsgemäß wird jede Änderung der Personentariife, die zu Mehrbelastungen der Reisenden führt, in der Öffentlichkeit mit besonderem Nachdruck diskutiert und bekämpft, während oft gewichtigere Belastungen der Verfrachter aus Änderungen der Gütertariife wesentlich sachlicher und leidenschaftsloser hingenommen werden. Bezeichnend ist, daß inzwischen (19. 7. 1957) die Vorschläge der DB vom 12. 6. 1957 für die Anhöhung der Gütertariife die Ständige Tarifkommission bereits, ohne nennenswerte Änderungen zu erfahren, passiert und damit eine gewichtige Hürde genommen haben. Die Personentariife hängen in der Erörterung dagegen noch weit zurück.

Aus dem umfangreichen und komplexen Fragebereich der Vorarbeiten zur Umgestaltung des Personentariifes seien einige wichtige Einzelpunkte hervorgehoben. Den rein tarifarischen Erörterungen soll eine kurze Uebersicht über die Gesamt-

lage der DB und weiterhin über die Ertragslage ihres Personenverkehrs vorangeschickt werden. Nur vor diesem Hintergrund können die einschlägigen Tariffragen richtig gesehen werden. Diese Arbeit wird bei einem Tarif- und Sachstand vom 20. 7. 1957 abgeschlossen.

Die wirtschaftliche Lage der DB

Die intensiven Bemühungen der Bundesbahn um Rationalisierung haben in den letzten Jahren nicht zu einer Verringerung der Ausgaben führen können. Nachdem das Jahr 1951 trotz der Belastung mit betriebsfremden Leistungen noch mit einem Gewinn abgeschlossen hatte (71,7 Mio DM), steht die DB seither im Defizit. Für den Zeitraum von 1952—1956 sind die Personalkosten um mehr als 900 Mio DM, die Sachausgaben des laufenden Betriebes um 331 Mio DM und die Sachausgaben für Bahnanlagen und Fahrzeuge um 155 Mio DM gestiegen. Diese Ausgabensteigerungen sind fast ausschließlich eine Folge der Kostensteigerungen. Besonders drastisch zeigt sich dies bei der Kohle. Der Verbrauch an Kohle liegt mit 10,16 Mio t im Jahre 1952 und 10,4 Mio t im Jahre 1956 zwar fast gleich. Die Ausgaben steigen jedoch im gleichen Zeitraum von 432,4 Mio DM auf 649,5 Mio DM. Sie werden im Jahre 1957 700 Mio DM erreichen.

Mit einer derartigen Steigerung der Ausgaben konnte die Entwicklung der Einnahmen nicht schritthalten. Die Personenverkehrseinnahmen stiegen zwar von 1387 Mio DM im Jahre 1952 auf 1712 Mio DM im Jahre 1956, also insgesamt um 325 Mio DM. Die Güterverkehrseinnahmen lagen 1956 sogar mehr als 400 Mio DM über denen von 1952. Das bedeutet aber leider, daß das Ausmaß der Steigerung weit hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik zurückgeblieben ist. Demgemäß konnte es bei den hohen Kostensteigerungen und bei unveränderten Personen- und Gütertariifen nicht gelingen, eine ausgeglichene Rechnung vorzulegen. Der Verlust für 1952 betrug 140,6 Mio DM, für 1953 stieg er auf 486,7 Mio DM und weiter für 1954 auf 503,4 Mio DM. 1955 fiel das Defizit auf 201,5 Mio DM. Im Jahre 1956 betrug es rd 530 Mio DM. 1957 wird es noch höher werden. Bei dieser schwierigen finanziellen Situation ist in der Unterhaltung der Anlagen und Fahrzeuge ein ständig größer werdender Substanzverzehr festzustellen, obwohl die Aufwendungen für Investitionen von 1952 mit 885,7 Mio DM bis 1956 mit voraussichtlich 2042,4 Mio DM nachdrücklich bestätigen, in welchem Maße die Bemühungen auf diesem Gebiet gesteigert worden sind. Die nach dem Investitionsplan erforderliche Jahresrate von 2600 Mio DM konnte aber trotz Anspannung aller Kräfte nicht erreicht werden. In möglichst naher Zukunft müssen endlich wieder der volle Ausgleich der Rechnung der DB herbeigeführt und außerdem die Investitionen zur Wiederherstellung, Unterhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der DB erheblich stärker gefördert werden.

Keine westeuropäische Eisenbahnverwaltung und kein innerdeutscher Wirtschaftszweig hat noch so stark unter Kriegs- und Nachkriegsschäden zu leiden wie die DB. Als bisher weitgehend gemeinwirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen war die DB nicht in der Lage — im Gegensatz zu weiten Kreisen der Wirtschaft —, ihren Investitionsbedarf über den Preis zu decken.

Die Ertragslage des Personenverkehrs der DB

Die DB ist anerkanntermaßen das größte und leistungsfähigste deutsche Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Personenbeförderung. Rund 55% des gesamten öffentlichen Personenverkehrs werden von ihr bewältigt.

Die Zahl der im Jahre 1956 beförderten Personen nahm gegenüber 1952 um rd 20% und die Zahl der Personen-km um rd 31% zu. Die Zug-km der Reisezüge stiegen um rd 20%, die Wagenachs-km um rd 13%. Im internationalen Reisezugdienst stiegen die Personen-km von 1952 bis 1955 von 983 Mio auf 2308 Mio und die Einnahmen von 54,2 Mio DM auf 119,3 Mio DM. Der starke Verkehrszuwachs hat aber nicht genügt, die steigenden Ausgaben zu decken, so daß die Wirtschaftszahl, die das Verhältnis zwischen Wirtschaftsausgaben und Wirtschaftseinnahmen (Wirtschaftsausgaben durch Wirtschaftseinnahmen mal 100) darstellt, im Reisezugdienst laufend schlechter wird. Die Belastung der DB durch Gemeinwirtschaftlichkeit und vor allem soziale Verkehrstarife zeigt sich besonders bei den Personenzügen. Für alle Züge gerechnet verschlechterte sich die Wirtschaftszahl in den Jahren 1950 bis 1955 von 122 auf 140,4, für die P-Züge 1955 auf 214,8. Die Ausgabe für die letztgenannte Zugart hat also inzwischen die zugehörigen Einnahmen um mehr als das Doppelte überstiegen. Die konkreten Zahlen des Wirtschaftsergebnisses 1955 sehen folgendermaßen aus:

Die Einnahmen aus dem reinen Personenverkehr, d h ohne Gepäck- und Expressgutverkehr und ohne Güter- und Postbeförderung sowie ohne Nebenerträge, stehen mit 1450,8 Mio DM zu Buch. Die zugehörigen Ausgaben erreichen eine Höhe von 2027,2 Mio DM. Der sich danach ergebende Fehlbetrag von 576,4 Mio DM rührt fast ausschließlich vom Personenzugverkehr her, der an Einnahmen 576,0 Mio DM und an Ausgaben 1283,4 Mio DM aufweist, so daß ein Defizit von 707,4 Mio DM verbleibt.

Die Ertragslage des Personenverkehrs ist zwar seit jeher mehr oder weniger defizitär gewesen. Solange der Fehlbetrag aus Ueberschüssen des Güterverkehrs gedeckt werden konnte, brauchte das nicht zu beunruhigen. Inzwischen hat sich aber die Öffentlichkeit leider weitgehend an die Zuschußsituation des Personenverkehrs gewöhnt und die Umstellung wird gerade dadurch außerordentlich erschwert. Auch rückblickend muß die Entwicklung bedauert werden, weil sie nicht dazu beitrug, bei der Entwicklung des Personentarifs eine schärfere, auf vermehrte Selbstkostendeckung gerichtete Kalkulation zu fördern. So besteht heute weitgehend noch die Meinung, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Eisenbahn mache es nötig, Erträge des Güterverkehrs im Personenverkehr zu verwenden, um dessen Tarif niedrig halten zu können. Seitdem der Güterverkehr aber selbst nur noch mit Schwierigkeiten seine eigene Rechnung ausgleichen kann, muß von der Alimentierung des Personenverkehrs abgegangen werden. Es mehren sich auch tatsächlich die Stimmen, die eine solche Trennung der Rechnung befürworten, wenn sie auch teilweise aus Kreisen von Interessenten des Güterverkehrsbereiches kommen und zwar in der Erwartung, auf diese Weise Ansatzpunkte für Tarifsenkungen im Güterverkehr zu schaffen.

Die durchschnittliche Einnahme je Personen-km erbrachte 1955 nur einen Wert von 3,86 Pf. Die Einführung und Steigerung der Fahrpreisermäßigung für kinderreiche Familien, die Verlängerung der Fahrpreisermäßigung für Spätheimkehrer u a lassen weitere Verschlechterungen der Durchschnittseinnahmen erwarten.

Das tarifarisches Sofortprogramm der DB

Ueber die bereits erwähnten Vorschläge des Vorstandes und Verwaltungsrates der DB sind in Fach- und Tagespresse teilweise unvollständige und damit mißverständliche Mitteilungen gemacht worden. Zur Ergänzung und Richtigstellung muß demgemäß auf folgendes hingewiesen werden: Diese Vorschläge sehen vor, die Leistungsentgelte der DB um insgesamt etwa 750 Mio DM zu erhöhen. Dieser

Betrag reicht nicht einmal aus, einen völligen Ausgleich der voraussichtlichen Unterdeckung zu erzielen. Eine weitere Erhöhung würde mit hoher Sicherheit nachteilige Abwanderungen des Verkehrs von der Schiene herbeiführen und wurde daher nicht vorgeschlagen. An den beabsichtigten Erhöhungen ist der Personenverkehr mit etwa einem Drittel beteiligt. Auch bei ihm ist eine volle Kostendeckung durch tarifliche Leistungsentgelte — wenn überhaupt möglich — im ersten Anlauf jedenfalls nicht erreichbar. Die verzerrte Kostengrundlage der DB gegenüber ihren Wettbewerbern macht die anderweitige Unterbringung des verbleibenden Fehlbetrages von etwa 130—150 Mio DM notwendig.

Die Tarifierhöhungen sind nicht nur in linearer Form geplant, sondern belasten die Tarifstellen mehr, die notorisch stärker zurückhängen. Gleichzeitig wird auch eine Vereinfachung des Tarifes durch Aufhebung verschiedener Tarifstellen angestrebt, die nicht mehr die frühere Verkehrsbedeutung haben oder die aus grundsätzlichen Ueberlegungen mit ihren sozialen Aufwendungen künftig anderen Kostenträgern anzulasten sind.

Der Normaltarif soll eine lineare Erhöhung um 8,6% erfahren. Das gleiche gilt für alle Personenausnahmetarife einschließlich der Militärdienstfahrkarten — ausgenommen die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs sowie die Netz- und Bezirkskarten, die stärker angehört werden. — Im Normaltarif steigen demgemäß die Einheitssätze je km in der 1. Klasse von 10,35 Pf auf 11,25 Pf und in der 2. Klasse von 6,9 auf 7,5 Pf.

Die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs sollen um durchschnittlich 50% erhöht werden. Dabei liegen die Erhöhungen in den Eingangsentfernungsstufen teilweise höher, weil wegen der höheren Abfertigungskosten die Mindestfahrpreise angehört werden sollen. Hierhin gehören auch die Ueberführung der Lehrlinge aus dem Tarif für Schülerzeitkarten in die Tarifstelle „Arbeitermonatskarten, Arbeiterwochenkarten“ und ferner die schon seit langem erstrebte Einschränkung der Geschwister-Schülerermäßigung dahingehend, daß für eines der Geschwister, und zwar für das, das die Schülerzeitkarte mit der längsten Tarifentfernung löst, stets der volle Schülerzeitkartenpreis gezahlt wird.

Bei den Arbeiterrückfahrkarten soll das Ermäßigungsausmaß von 50% auf 33 $\frac{1}{3}$ %, bei den Schülerfahrkarten von 56,6% auf 50%, bei der Fahrpreisermäßigung für erholungsbedürftige Kinder von 75% auf 50% und bei den Fahrpreisermäßigungen für öffentliche Krankenpflege und ähnliche von 50% auf 33% zurückgesetzt werden. Die Rücksetzung des Ermäßigungsausmaßes zu der letztgenannten Tarifstelle bezieht auch die Tarifstelle „zum Besuch von Kriegsgräbern“ ein.

Eine Reihe von Fahrpreisermäßigungen soll ganz aufgehoben werden. Hierzu gehören die Kurzarbeiterwochenkarten und die besonders ermäßigten Fahrkarten für Kleingärtner, Hilfskräfte in der Landwirtschaft, hilfsbedürftige Kranke, mittellose Zöglinge und Pfleglinge sowie mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige. Hierbei sind nicht etwa Ueberlegungen der Bundesbahn maßgebend, daß diese Personen und Personenkreise nicht oder nicht mehr unterstützungsbedürftig seien, sondern es muß verlangt werden, daß anstelle der DB endlich ein anderer, nämlich der sachlich zuständige Sozialkostenträger mit diesen Zuwendungen, wenn sie erhalten bleiben sollen, belastet wird.

Darüberhinaus soll die Sonntagsrückfahrkarte durch Ausschluß der Rückfahrt an Samstagen wieder stärker dem Zweck, der ihre Einführung gebracht hat, genähert werden. Die Preise der Netz- und Bezirkskarten sollen um 20% angehört und außerdem soll das Rabattverfahren bei diesen Karten beseitigt werden, weil es

einmal nicht die erwartete **Werbewirkung** erzielt hat und außerdem in seiner Abwicklung einen **Verwaltungsaufwand** verursacht, der auf die Dauer nicht vertreten werden kann. Die Preise der **Bahnsteigkarte** sollen um 100% erhöht werden, d h von 10 auf 20 Pf. Der **Hamburger S-Bahntarif** soll um etwa 20% erhöht werden.

Das ganze Programm ist also, **abgesehen** von gewissen Vereinfachungen, entscheidend darauf abgestimmt, **Mehreinnahmen** zu bringen und greift damit den Arbeiten an einer grundsätzlichen **und systematischen Tarifreform** nicht vor. Die DB hofft mit diesem Programm die Einnahmen des Personenverkehrs um etwa 14% zu steigern. Sie will im **übrigen** mit ihren Reformarbeiten weiter fortfahren und vor allem möglichst **bald** die Voraussetzungen für die Einführung der Einheitszeitkarte im Berufsverkehr schaffen. Hierzu ist allerdings eine Umgestaltung des Beförderungssteuerrechtes notwendig, da in der Einheitskarte Zeitkarten zusammengefaßt werden, die **bisher** teilweise beförderungssteuerpflichtig, teilweise beförderungssteuerfrei sind.

Die DB will sich bemühen, das **vorliegende** Sofortprogramm möglichst schnell zu realisieren. Jeder Tag **Verzögerung** bei der Einführung der meist längst überfälligen Anhöhungen und Vereinfachungen bedeutet einen empfindlichen Ausfall. Da die vorgesehenen Tarifänderungen jedoch politische Entscheidungen voraussetzen, kann noch nicht sicher **vorausgesagt** werden, mit welchen tarifarischen Maßnahmen nach Inhalt und Zeitpunkt zu rechnen ist.

Materialien und Vorarbeiten

Die Entwicklung wohlfundierter **Tarifvorschläge** ist gerade für den Eisenbahnpersonenverkehr ein recht schwieriges **Unterfangen**. Ein gewichtiger Grund hierfür ist das weitgehende Fehlen **einschlägiger systematischer Vorarbeiten**.

Das Standardwerk des damaligen **Personentarifreferenten** der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, **Reichsbahndirektor Oskar Knebel**, („Die Reichsbahnpersonentariife und ihre **wirtschaftliche Bedeutung**“) aus dem Jahre 1926 hat leider bis heute noch **keinen** Nachfolger gefunden. Es hat zwar im Jahre 1931 eine 2. und damit seine **letzte** Auflage erlebt. Es ist heute in seiner sachlichen Tariffdarstellung **gänzlich überholt**, im übrigen auch nur noch in einzelnen Exemplaren vorhanden, steht **also** nur noch wenigen Tarifpraktikern zur Verfügung.

Vor dem Erscheinen des Knebel'schen **Werkes** fehlte es überhaupt an einer kurzgefaßten und praktischen **Bedürfnissen** Rechnung tragenden Behandlung des geltenden deutschen Eisenbahntarifrechtes. Früher viel benutzte systematische Abhandlungen über Eisenbahntariffragen von Ulrich und Rank stammten bereits aus den Jahren 1886 und 1895 und **waren** verständlicherweise bereits seit Jahrzehnten völlig veraltet.

Das Handbuch Knebel war aus der **Praxis** entstanden und auch für sie bestimmt. Theoretische Erörterungen wurden **nur** insoweit angestellt, als sie zum Verständnis des geltenden Tarifrechtes **notwendig** waren. Dagegen wurde der historischen Entwicklung und vor allem den **Gründen** der Tarifgestaltung nachgegangen, um die Kenntnis der Zusammenhänge **zu vermitteln**. Einen besonderen Raum widmete Knebel den wirtschaftlichen **Ergebnissen** der Anwendung der Personentariife und ebenso der Behandlung der **Möglichkeiten** für ihre weitere Entwicklung. Für **Unterrichts- und Ausbildungszwecke** sind daneben bisher noch zahlreiche Lehrstoffhefte in den letzten **Jahrzehnten** erschienen. Sie beschränken sich

im wesentlichen aber auf eine **zusammengefaßte Darstellung** der Tarifbestimmungen auf der Grundlage des Tarifwortlautes, um diese für den Eisenbahner **nachwuchs** einprägsam zu gestalten. Sie gehen inhaltlich durchweg über die Anordnung der Tarifbestimmungen selbst nicht hinaus und leisten damit keinen Beitrag zu Erkenntnissen, die der Fortbildung der Tarife dienen können.

Im übrigen ist insbesondere in der Zeit nach dem Kriege im Schrifttum nur wenig über die Personentariife geschrieben worden. Nur gelegentlich in Fachzeitschriften verstreute und deshalb auch nur schwer zugängliche Veröffentlichungen befassen sich mit diesem Sachgebiet. Sie sind auch in der Regel nur auf wenige Einzelfragen abgestellt. Eine etwas umfassendere Darstellung enthalten die Aufsätze von Fox im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1950, S. 31/34 („Stand und Aussichten des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn“), von Dr. Vogel im Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1953, S. 160/178 („Das Dilemma des Eisenbahn-Personenverkehrs“) und von Huber in Bundesbahn 1954, S. 1109/1115 („Vereinfachung des Tarifs und der Abfertigung im Personenverkehr“). Darüberhinaus liegen fast nur interne dienstliche Arbeiten der unmittelbar zuständigen Eisenbahnstellen vor. Im Bereich der DB sind 5 Direktionen mit der Fortbildung des deutschen Personentarifs ständig beauftragt. Sie treten von Fall zu Fall zusammen und bearbeiten Einzelaufträge der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sind aber nicht veröffentlicht und daher nicht allgemein zugänglich und entziehen sich damit einer Diskussion und erweiterter Auswertung. Daneben gibt es noch eine Fülle von Einzelanträgen und Eingaben einzelner Personen oder Interessenverbände, die sich allerdings regelmäßig darauf beschränken, Anregungen zu geben und Forderungen zu stellen, ohne die Auswirkungen der angestrebten Änderungen darzustellen oder auch nur übersehen zu können.

Schließlich stehen als wichtigstes Material zur Gewinnung eines Ueberblickes über die Verkehrslage und als Unterlage für tarifarische Untersuchungen und damit Fortbildung des DFT neben Einzelerhebungen die statistischen Unterlagen über den Personenverkehr der DB zur Verfügung. Hier sind vor allem hervorzuheben:

- I Für den Gesamtbereich der DB
 - a) „Vorläufige Ergebnisse im Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr“ (monatlich)
 - b) „Vorläufige Dritteljahresergebnisse im Personen-Binnenverkehr“
 - c) „Endgültige Ergebnisse im Personen- und Gepäckverkehr (dritteljährlich)“
 - d) „Statistische Angaben über die Deutsche Bundesbahn“ (für jedes Geschäftsjahr)
 - e) „Stufenstatistik des Personenverkehrs“ (letztmalig März 1957)
- II Für jeden Direktionsbezirk
 - a) „Vorläufige Ergebnisse des Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehrs“ (monatlich)
 - b) „Jahresbericht und Statistische Uebersicht wichtiger Ergebnisse des Geschäftsjahres“
 - c) „Verkehrsübersicht B 4“ (wird monatlich bei den Dienststellen geführt)
 - d) „Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen“ (Bahnhofsstatistik), (jährlich, wird aus der Verkehrsübersicht B 4 übernommen).

Diese Statistiken werden durchweg nicht veröffentlicht, so daß es Außenstehenden fast unmöglich ist, Tarifmaßnahmen vor oder nach ihrer Einführung auf ihre verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen hin zu untersuchen.

Die Hauptschwierigkeit, den Personentarif richtig fortzubilden, liegt darin, daß selbst bei genauer Kenntnis der derzeitigen Personenverkehrslage die Entwicklungstendenz und auch dementsprechend die Möglichkeiten, diese zu beeinflussen, überwiegend unbekannt sind. Es ist zwar bei einem bestimmten Tarifstand möglich, rein rechnerisch zu ermitteln, welchen Einfluß eine Tarifänderung bei gleichbleibendem Verkehr auf die zugehörigen Einnahmen haben wird. Unzweifelhaft ist aber hierbei, wie der Verkehr auf die Tarifänderung als solche reagieren wird, d. h. ob der Verkehr seinem Umfang nach trotz der Aenderung gleichbleiben oder steigen oder fallen wird. Hier muß sorgfältigst geprüft werden, mit welcher Entwicklung der Verkehrslage im fraglichen Zeitabschnitt gerechnet werden kann. Wird für die Tarifänderung ein ungünstiger Augenblick gewählt oder wird die falsche Tarifmanipulation vorgenommen, sei es eine Erhöhung oder eine Ermäßigung, so kann sich ein völliger wirtschaftlicher Fehlschlag ergeben, selbst bei Maßnahmen, die zu einem anderen Zeitpunkt oder an anderem Ort nachweislich erfolgreich gewesen sind. Die Entscheidung, was im Einzelfall zu tun geboten ist, kann mitunter nur gefühlsmäßig gefunden werden. Selbst für den erfahrenen Tarifpraktiker bleiben aber dann immer noch angenehme Ueber- raschungen und herbe Enttäuschungen nicht aus. Das mag z. T. damit zusammenhängen, daß konjunkturelle Entwicklungen im Verkehr nicht den konjunkturellen Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft unbedingt folgen, daß sie zumindest sehr viel schwerer zu erforschen sind, daß sie vielleicht sogar abweichenden Regeln folgen, wenn solche überhaupt feststellbar sein sollten. Einnahmeentwicklungen im Eisenbahnpersonenverkehr vorauszusagen und demgemäß mit tarifarischen Maßnahmen zu steuern, ist ganz besonders schwierig und undankbar und zwar noch wesentlich schwieriger und undankbarer als im Eisenbahngüterverkehr, bei dem die Entwicklungen weit mehr den konjunkturellen Entwicklungen der übrigen Wirtschaft folgen.

Erfahrungsgemäß dauert es Monate, oft Jahre, bis eine Tarifänderung in der Praxis sich einläuft. In dieser Zeit treten vielfach erhebliche Aenderungen der Gesamtlage, Verkehrsschwankungen aus außertariflichen Gründen, Verschiebungen der Wettbewerbssituation usw. auf und machen es meist schwer, manchmal unmöglich, nachher die tatsächlichen einnahmemaßigen Auswirkungen der vorgenommenen Tarifänderung zu erkennen und mithin Erfolg oder Mißerfolg der tarifarischen Maßnahmen festzustellen.

Wer kann z. B. heute überhaupt oder auch nur mit annähernden Zahlen sagen, ob der im Jahre 1951 gegen den Willen der DB eingeführte Rückfahrkartentarif der DB Mehreinnahmen gebracht hat oder nicht? Dieser Tarif hat sicherlich verkehrswerbend und steigernd gewirkt. Die offene Frage ist nur die, ob dieser Mehrverkehr in seinem Umfange ausreichte, den Ausfall, der durch die neue Ermäßigung zwangsläufig bei dem bisher vollzahlenden Verkehr entstand, auszugleichen oder sogar zu übersteigen.

Neue Konzeptionen im DPT?

Bei den Vorarbeiten zur Neuordnung des DPT erweisen sich folgende Einzel- fragen als besonders aktuell und gewichtig und bedürfen vorweg einer Klärung:

a) Ist eine neue Grundkonzeption möglich und zweckmäßig, vor allem in der Richtung, daß vom relativ hohen Grundpreis mit zahlreichen und hohen, wer-

benden und sozialen Ermäßigungen abgegangen und ein Tarifsystern mit relativ niedrigem Normaltarif unter Beschränkung auf wenige und niedrige werbende Ermäßigungen angestrebt wird?

- b) Wie sind die Schienentarife der Eisenbahn im Verhältnis zu den bestehenden und zu erwartenden Bustarifen auszugestalten?
- c) In welchem Umfang müssen die Schienentarife der Eisenbahn Rücksicht auf Kosten des Individualverkehrs nehmen, um wettbewerbsfähig zu bleiben?
- d) Soll der Normaltarif für die einfache Fahrt eine fallende Staffel erhalten und wie kann diese ggf. aussehen?
- e) Kann die Rückfahrkarte ersatzlos wegfallen oder in welcher Form soll sie erhalten bleiben? (Kann und muß die Rückfahrkarte „attraktiver“ gestaltet werden?)

f) Welche tarifarischen Möglichkeiten gibt es, die Saisonspitzen im Reiseverkehr abzufachen? Soll vor allem die frühere Urlaubskarte wiederkehren?

Im Rahmen dieser Abhandlung soll aus Raumgründen nur zu den vorstehenden Fragen Stellung genommen werden. Zahlreiche weitere, kaum weniger wichtige Fragen sind aber im Bereich des Normaltarifes, der Zeitkarten, der Zuschläge, der Sonntagsrückfahrkarten, der Sechserkarten, des Gesellschaftsfahrttarifs, der Nahverkehrstarife und anderer Tarifstellen gestellt und müssen einer baldigen Lösung zugeführt werden. Zu ihnen soll in einer nachfolgenden Abhandlung Stellung genommen werden.

Zur Grundkonzeption im DPT

Eine Neuordnung des derzeitigen Eisenbahn-Personentarifs kann nicht im luftleeren Raum geplant, sondern sie muß im Rahmen der verkehrlichen und finanziellen Möglichkeiten gesehen werden. Es wäre zwar sehr interessant und wesentlich einfacher, einen völlig neuen Mustertarif zu konzipieren ohne Rücksicht auf verkehrliche Verluste und Einnahmerisiken. Der Tarif könnte systematisch richtig und logisch erstellt und vor allem sehr einfach gestaltet werden. Tatsächlich ist aber die Lage der Bundesbahn so, daß sie sich ein solches Verfahren nicht leisten kann, weil es unabsehbare Risiken enthält. Eine Neuordnung des Tarifes muß nicht nur zwingend die bisherige Einnahme des Personenverkehrs halten, sondern sogar fühlbar steigern und nach Möglichkeit sogar das bisherige Defizit völlig beseitigen. Die Situation des Eisenbahnpersonenverkehrs ist so kritisch, daß das Bestreben des Tarifdienstes, jede Möglichkeit zur Einnahmehöherung auszuschöpfen, zur herrschenden Maxime aller Ueberlegungen gemacht werden muß, solange nicht ein Ausgleich der Rechnung durch außer- betriebliche Lage der Bundesbahn ermöglicht es nicht einmal, die Einnahmesteigerung durch starke Umsatzsteigerung anzustreben, denn die derzeitige Anspannung des gesamten Betriebsapparates infolge Mangel an Reisezugwagen infolge noch bestehender Streckenengpässe usw. setzt hier eine natürliche Grenze (vgl. hierzu die einleitend angeführte Warnung Ottmanns vor der bisher überwiegender geltenden „Mehrverkehrstheorie“). Es muß damit bis auf weiteres auf eine Tarifgestaltung verzichtet werden, die die notwendige Einnahmehöherung durch mengenmäßige Verkehrssteigerung zu erreichen sucht, die ihrerseits durch ein besonders niedriges Tarifniveau ausgelöst wird. Hinzu kommt, daß die Gewinnung zusätzlichen Verkehrs nur beschränkt möglich ist, weil die mit der Eisenbahn im Wettbewerb stehenden anderen Verkehrsmittel (Flugzeug und

Omnibus) und der fortgesetzt steigende Individualverkehr (Pkw, Motorrad, Moped usw) wegen der z.Z. noch verzerrten Kontensituation günstige Preise bieten. Es bleiben unter diesen Umständen, wenn für die Praxis brauchbare Vorschläge zustandekommen sollen, nur solche Aenderungen des Tarifs zu überlegen, die die Wettbewerbslage und die Bereitschaft der Oeffentlichkeit, sich auch mit Preiserhöhungen abzufinden, angemessen berücksichtigen. Hierbei müssen allerdings gewisse Risiken der Abwanderung zu anderen Verkehrsmitteln sowie die Gefahren des Unterlassens von Reisen wegen der Tariffhöhe bewußt in Kauf genommen werden, wenn nur der neue Tarif im Ganzen mit Sicherheit Einnahmesteigerungen bringt. Eine solche Auffassung stellt sich bewußt zu der bisherigen Tarifpraxis in Gegensatz. Bisher wurde versucht, einmal größere finanzielle Risiken zu vermeiden, außerdem aber sorgfältig den bisherigen Besitzstand zu pflegen, da die weitere verkehrspolitische Entwicklung ungewiß war und daher auf weitere Sicht auch die Aufrechterhaltung bestimmter Besitzstände interessant erschien, obwohl sie noch defizitären Charakter hatten. Nachdem diese Grundsätze eine zunehmende Verschlechterung des Wirtschaftsergebnisses nicht haben verhindern können und andere Wege der Kostendeckung nicht erkennbar sind — das letzte Mittel der Subventionierung aus Bundesmitteln wird hier bewußt ausgeschlossen —, muß nunmehr versucht werden, durch eine nach kaufmännischen Grundsätzen aufgestellte Tarifikalkulation, die auf eine optimale Steigerung der Einnahmen abzielt, den Ausgleich oder wenigstens die Annäherung von Einnahmen und Ausgaben zu erreichen. Wenn derartigen Tarifvorschlägen aus staats- oder wirtschaftspolitischen Gründen letztlich nicht gefolgt wird, müssen für die DB die Grundfragen der Verkehrspolitik hinsichtlich der Abnahme weiterer betriebsfremder Lasten, der Uebernahme der Kosten des Nachholbedarfs, der Beseitigung der Kriegsschäden und andere geklärt werden, um zu maßgeblichen Senkungen auf der Ausgabe Seite zu kommen und damit die Voraussetzung dafür zu schaffen, systematisch und preislich zu völlig neuen Auffassungen im Personentarif zu gelangen.

Der Deutsche Eisenbahn-Personentarif ist gekennzeichnet durch einen relativ hohen Grundpreis, von dem eine große Zahl werbender und sozialer Ermäßigungen abhängig ist. Ausländische Verwaltungen haben andere Tarifsysteme und weisen teilweise bessere Ergebnisse im Personenverkehr auf. So schließt z.B. die Holländische Staatsbahn mit Gewinn ab. Sie hat einen relativ niedrigen Normaltarif und beschränkt sich auf einige wenige und niedrige werbende Ermäßigungen. Trotz der großen Unterschiede im System sind die praktischen Unterschiede in der Preisgestaltung für den Kunden aber nicht immer sehr groß. Es sei auf das Beispiel der Preisgestaltung eines Sonderzuges von Holland nach Deutschland verwiesen, bei dem die anteiligen holländischen und deutschen Fahrpreisanteile praktisch auf völlig gleiche Zug-Kilometersätze hinauslaufen, mithin für den Reisenden gleich teuer und attraktiv sind. Die holländischen Eisenbahnen beklagen in der Praxis sogar oft, daß sie im Wettbewerb mit ihren wenigen, nur gering ermäßigten Ausnahmetarifen häufig zu unbeweglich seien und sich auch Reiseabschlüsse entgehen lassen müssen, bei denen sie kaufmännisch durchaus interessiert seien, aber tarifarisch nicht mithalten könnten.

Die bisherige Erfahrung hat jedenfalls bestätigt, daß es unmöglich ist, ohne sehr eingehende und bisher noch nicht vorliegende praktische Erkundungen die Abkehr vom eigenen System und die Uebernahme eines fremden Systems zu empfehlen. Die geographischen, allgemeinwirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands weisen gegenüber anderen Ländern in

Umfang und Struktur große Unterschiede auf. Ebenso wie es unmöglich ist, in Bausch und Bogen die Steuersysteme anderer Länder, die wegen größerer Einfachheit uns vielleicht attraktiv erscheinen mögen, zu übertragen, könnte auch die Uebernahme einfacherer Personentariife nur teilweise und sehr behutsam erfolgen. Die deutschen Verhältnisse sind sehr viel differenzierter als anderwärts und die deutsche Oeffentlichkeit hat sich zudem jahrzehntlang an das deutsche Tarifsysteem gewöhnt, das bewußt auf die speziellen Bedürfnisse einzelner Volksteile abgestimmt ist. Ein plötzlicher und ersatzloser Wegfall solcher Ermäßigungen und die Verweisung auf einen gleichzeitig angebotenen niedrigeren Normaltarif würde wahrscheinlich schon politisch nicht durchsetzbar sein, zumindest von der Bevölkerung nicht hingenommen werden. Die Bundesbahn hinsichtlich des Vertigen Gesamtsituation sich den damit verbundenen Risiken hinsichtlich des Verkehrsumfanges und der Einnahmestaltung keinesfalls aussetzen. Erfahrungen gemäß können schon kleine Aenderungen am Tarif, besonders durch Abbau von Ermäßigungen, vor allem wenn dabei gewisse psychologische Grenzen überschritten werden, Verkehrs- und Einnahmebestände stärkstens gefährden. Erst recht würde man unabsehbare Entwicklungen gegenüberstellen, wenn man System und Kalkulation des Tarifes von heute auf morgen völlig auf den Kopf stellen würde. Die Tarifgestaltung nach dem holländischen Beispiel, die auf dem Prinzip des kleinen Nutzens bei großem Umsatz beruht, ist schon allein durch die Begrenzung der derzeitigen Betriebskapazitäten bis auf weiteres ausgeschlossen. Es wird deshalb nichts anderes übrig bleiben, als im Ganzen an dem überkommenen Tarifsysteem festzuhalten. Es bleibt dennoch ein weiter Raum für die Prüfung bei zahlreichen Tarifstellen, welche mehr oder minder grundlegenden Aenderungen und mit welchem voraussichtlichen Erfolg in Aussicht genommen werden können.

Das Verhältnis von Schienentarif und Bustarif

Die Neugestaltung der Eisenbahnpersonentariife macht auch Ueberlegungen notwendig, in welchem Verhältnis die Schienentariife zu den Bustariifen stehen sollen. Bisher gibt es keine für alle Verkehrsträger gleichmäßig festgesetzten Tarife. Bis zum 1. 4. 1957 war der Grundtarif für den Bus (6 Pf) niedriger als für die Schiene. Seit 1. 4. 1957 liegt der Grundtarif beim Bus (7,5 Pf) höher als bei der Schiene. Welche Lösung von beiden ist verkehrspolitisch „richtig“? Oder muß angestrebt werden, daß die Grundtarife für Schiene und Straße gleich hoch sind? Die Meinungen über dieses Problem gehen weit auseinander. Für Entscheidung dieses komplexen Fragenbereichs ist außerordentlich schwer. Für Schienen- und Busverkehr gelten einmal verschiedene Gesetze, die Eisenbahn- und jeweils einen anderen Behördenkreis ansprechende. Die Eisenbahnverkehrsordnung und das Personenbeförderungsgesetz. Die Tarifhoheit für die Schiene liegt beim Bundesverkehrsministerium, Aenderungen der Schienentariife setzen nur im Regelfall die Initiative der Eisenbahnverwaltung voraus. Im Busverkehr bedürfen die Tarife der Zustimmung der Genehmigungsbehörden im Länderbereich, die Tarifinitiative liegt allein beim Unternehmer. Bei der Tarifgestaltung für den Busverkehr war seit jeher im wesentlichen die Eigenwirtschaftlichkeit maßgebend, weil die zugehörigen Verkehrsträger überwiegend nicht das bei den Eisenbahnen entwickelte gemeinwirtschaftliche Prinzip kannten, wonach der Güterverkehr jahrzehntlang die erheblichen Fehlbeträge des Personenverkehrs zu decken hatte.

Auch in Zukunft wird nicht damit zu rechnen sein, daß die Steuerung der Tarife für Schiene und Straße in eine einheitliche Instanz gelegt wird. Selbst innerhalb

der Bustarife wird wohl auch nur im Linienverkehr bei Bahn und Post eine Ueber-einstimmung in absehbarer Zeit zu erreichen sein. Bei der derzeitigen Organi-sation des deutschen Verkehrs werden jedenfalls vorläufig die Selbstkosten im Straßen-Personenverkehr ein erhöhtes Gewicht haben. Sie ergeben sich entschei-dend aus schienenunabhängigen, nur im Straßenverkehr selbst liegenden Um-ständen. Sie können zeitweise günstiger und zeitweise ungünstiger als im Schienen-verkehr gelagert sein und dadurch verhindern, ein bestimmtes verkehrspolitisch vielleicht wünschenswertes Verhältnis zwischen Schienen- und Bustarif kosten-mäßig zu erhalten. Bei der Entscheidung der Frage, ob Schienen- und Bustarif gleich hoch sein sollen oder ob der eine oder andere höher liegen soll, müssen unter vielen Gesichtspunkten vor allem folgende berücksichtigt werden, nämlich dem betreffenden Verkehrsträger ausreichende Einnahmen zu sichern, ihn im Kreise seiner Wettbewerber lebensfähig zu halten, im eigenen Bereiche die Ab-wicklung des Verkehrsgeschehens zu rationalisieren und vor allem auch kundens-dienstlich eine optimale Leistung zu erbringen. Praktisch läßt sich nicht fest-stellen, daß nur ein bestimmtes Spannungsverhältnis zwischen den beiden Tarifen richtig und tragbar sei. Bezüglich der Grundtarife bei Schienen- und Busverkehr scheint es allerdings z Zt wünschenswert, daß die Preise möglichst übereinstim-men, damit eine durchgehende Abfertigung in weitestem Umfange ermöglicht wird und an die Stelle des z Zt noch vielfach herrschenden Preiswettbewerbs auf die Dauer ein echter Leistungswettbewerb tritt. Das Gleiche muß praktisch auch für die übrigen, insbesondere die Zeitkarten- und Sozialtarife beider Ver-kehrsarten gelten. Bei gleichen Preisen wird vielfach der Bus die Vorteile seiner „Haus-Haus-Beförderung“ zum Tragen bringen können. Je größer die Spanne zwischen Grundtarif und Selbstkosten beim Bus wäre, desto attraktiver würde sich die Einrichtung von Linienverkehren dort stellen. Falls der Schienentarif höher läge, so wäre dies im wesentlichen nur für den Nahstreckenverkehr von Belang, weil hier das eigentliche Betätigungsfeld des Buslinienverkehrs liegt. Eine solche Situation würde den Rationalisierungsbestrebungen der Deutschen Bundesbahn förderlich sein, weil sie die Verkräftungen maßgeblich zu steigern in der Lage wäre. Auf der anderen Seite würde mit Anhöhung des Einnahme-spiegels die Wirtschaft- und Wettbewerbskraft der Straßenverkehrsunternehmen gefördert. Läge der Bustarif höher, so wäre dies hemmend für die Entwicklung schienennaher Linienverkehre und würde auch die Verkräftung bei der DB behindern.

Nachdem inzwischen bei Bahn und Post im Buslinienverkehr der Grundtarif auf einen Satz von 7,5 Pf angehoben worden ist und auch zu erwarten steht, daß die anderen Unternehmer im Buslinienverkehr, wenn auch in einem gewissen zeitlichen Abstand und vielleicht auch nicht in voller Höhe, sich dieser Preis-entwicklung anschließen werden, scheint die jetzt von der DB geplante Anhöhung des Schienengrundpreises von 6,9 auf 7,5 Pf vom Standpunkt der Bustarife zutreffend gewählt zu sein. Nach Durchführung der Tarifanhebung für die Schiene werden durch die Gleichstellung weniger Probleme ausgelöst als mit jeder anderen Lösung, die zunächst ein Auseinanderfallen der Tarife bringen würde. Auch auf weitere Sicht kann eine bessere Lösung z Zt nicht vorge-schlagen werden.

Eisenbahntarife und Kosten des Individualverkehrs

Ein Umbau des DPT, besonders dann, wenn er zur Anhöhung wichtiger Tarif-stellen führt, muß die gesamte Wettbewerbssituation mitberücksichtigen und zwar

nicht nur soweit sie durch den Busverkehr bestimmt wird, sondern auch soweit Möglichkeiten der Abwanderung bisheriger Eisenbahnkunden in den Indivi-dualverkehr infrage kommen. Es kann nicht genügen, Tarifstellen neu zu formen und dabei rein rechnerisch zu einer Mehreinnahme in der Tarifikalkulation zu kommen, wenn die neuen Tarifsätze zu hoch gegriffen werden und dadurch den Verkehr abschrecken, ob nun der Reisende sich entschließt, eine sonst vorgehabte Reise überhaupt zu unterlassen oder sich eines anderen Verkehrsträgers bedient oder sich ein eigenes Fahrzeug beschafft; mithin in den Individualverkehr ab-wandert. Gerade die letzte Form des Verlustes eines Reisenden ist für die Eisen-bahn besonders schmerzlich, weil sie häufig endgültig erfolgt oder doch min-destens über lange Zeit andauert, bis etwa das beschaffte Verkehrsmittel (Pkw, Motorrad, Moped usw) abgenutzt ist oder anderweitig außer Gebrauch gerät. Es sind schon mehrfach sehr umfangreiche Untersuchungen angestellt worden, in welchen Bereichen der Individualverkehr für die Eisenbahn gefährlich wird. Untersuchungen, die praktischen Wert haben sollen, müssen allerdings sehr um-fangreich angestellt werden. Sie müssen auf der Eisenbahnseite nicht nur die 2., sondern auch die 1. Wagenklasse einbeziehen, denn die Benutzer z B eines Opel-Kapitän oder eines schweren Mercedes würden teilweise sicherlich bei der Eisen-bahn für die 1. Klasse in Frage kommen. Auch muß man bei der Bildung von Vergleichspreisen bei der Eisenbahn auf größere Entfernungen die Benutzung zuschlagpflichtiger Züge unterstellen, etwa ab 100 km also mit D-Zug- und etwa ab 350 km auch mit F-Zugzuschlägen, zumindest in der 1. Wagenklasse. Bei den Preisen des Individualverkehrs muß selbstverständlich eine größere Anzahl von Fahrzeugtypen in die Untersuchung einbezogen werden, zumindest vom Roller angefangen bis zum Mercedes 190 (vgl hierzu die Angaben in der „Motorwelt“, Heft 2/1957). Bei den Kostenvergleichen muß auch bedacht werden, daß das Publikum ganz verschieden rechnet. Zum großen Teil sind die zugehörigen Straßenfahrzeuge vorhanden. Sie sind für das Geschäft und für den Beruf be-schafft oder werden mit Mitteln besorgt, die hinterher nicht mehr laufend ge-rechnet werden. Bei zahlreichen Reisen, besonders solchen für Urlaub und andere persönliche Zwecke, rechnen die Benutzer vielfach lediglich die reinen Betriebskosten. Hieraus ergibt sich dann ein Vorsprung preislicher Art für das Straßen-fahrzeug von erheblichem Ausmaß. Der Kostenvergleich ergibt in diesem Falle, daß bei den Zweiradfahrzeugen selbst beim Abstellen auf nur eine Person die Schiene weit unterlegen ist. Bei dem kleinen Pkw Lloyd ist der Aufwand für eine Person auch in den höheren Entfernungsstufen teurer als die Rückfahrkarte 2. Klasse. Bei Besetzung mit 2 Personen kehrt sich das Kostenverhältnis aber bereits um. Auch im Volkswagen und Opel fahren 2 Personen billiger als mit Rückfahrkarte 2. Klasse. Der Mercedes liegt für 2 Personen ungefähr auf dem Preisniveau der 2. Klasse. Bei einer Besetzung mit 3 oder mehr Personen hat auch der mittlere Pkw einen erheblichen preislichen Vorsprung. In der 1. Klasse kann die Schiene mit einer Person im Opel oder Mercedes noch konkurrieren.

Fühlbar anders fallen die Vergleiche aus, wenn der Benutzer des Kraftfahrzeuges die echten, d h auch die vollen Beschaffungskosten mit entsprechender Abschrei-bung rechnet. Für eine Person ist schon das billigste Fahrzeug, der Roller, erheblich teurer als die 2. Schienenklasse und wenig teurer als die 1. Schienenklasse. Bei 2 Personen liegen Roller und Motorrad unter der 2. Schienenklasse. Bei sämt-lichen Pkw sind für 2 Personen die Kosten höher als die Fahrpreise 2. Klasse. Bei 3 Personen sinken die Kosten je Person auf etwa den Rückfahrkartenpreis 2. Klasse. Der Volkswagen ist in zweimänniger Besetzung noch wesentlich teurer

als die Schiene. Bei den Pkw der mittleren Klasse (Opel und Mercedes) liegen die Kosten erst bei einer Besetzung mit 4 Personen etwa auf der Höhe der Rückfahrkarte 2. Klasse. Diese beiden Pkw sind je Person bei einer Besetzung mit 2 Personen teurer als die einfache Fahrkarte 1. Klasse mit Zuschlag.

Zu den Kostenvergleichen muß einschränkend gesagt werden, daß sie selbstverständlich nicht den subjektiven Wert berücksichtigen, den der einzelne Benutzer dem einen oder anderen Verkehrsmittel zubilligt. An- und Abmarschwege, Fahrplanunabhängigkeit der Straßenfahrzeuge, ihre Eignung zum Flächenverkehr, auf der anderen Seite die Sicherheit und Bequemlichkeit des Eisenbahnfahrens und anderes spielen eine große Rolle, sind aber hier nicht einsetzbar.

Die von der DB beabsichtigten Tarifierhöhungen verschieben die vorstehend angestellten Kostenvergleiche zuungunsten der Eisenbahn. Andererseits kommen bei den Straßenfahrzeugen auch gewisse Kostenanhebungen in Betracht. Zusammenfassend läßt sich sagen, daß das Verhältnis Schienentarif zu Kosten des Individualverkehrs jedenfalls nicht zu stark gekoppelt werden darf. Die Preise der Schiene sind zweifellos geeignet, bei einer Uebersteigerung Reisende auf den Individualverkehr abzurängen. Dennoch darf eine aus sonstigen Gründen notwendige oder zweckmäßige Anhebung der Eisenbahntarife nicht entscheidend durch die Befürchtung behindert werden, es könnten zuviel Reisende auf den Individualverkehr abwandern. Dieser Individualverkehr hat in weiten Bereichen eine so starke Zugkraft, daß die Eisenbahn diese auch durch attraktive Preise nicht neutralisieren kann. Umgekehrt ist ein erheblicher Teil des Personenverkehrs auf der Schiene muß-Verkehr und zum anderen bietet die Schiene in manchen Bereichen gegenüber dem Kraftwagen Vorteile, die ein Preisgefälle kompensieren und demgemäß verkehrserhaltend wirken können. Das zunehmende Mißverhältnis zwischen der Zahl der Straßenfahrzeuge und der Kapazität des deutschen Straßennetzes wird auch in Zukunft eine übermäßige Abwanderung von der Schiene verhindern und sogar noch fühlbare Rückwanderungen zur Folge haben können. Abschließend möge daher festgestellt sein, daß zwischen Schienen- und Straßenverkehr gewiß auch preisliche Ueberlegungen angestellt werden müssen, daß die Preise sich nicht völlig auseinanderentwickeln dürfen, daß umgekehrt eine Preisparität nicht hergestellt werden kann. Gegen die bisherigen Pläne zur Anhebung der Schienentarife kann vom Standpunkt der Kosten des Individualverkehrs kein entscheidendes Bedenken erhoben werden.

Normaltarif für einfache Fahrt mit fallender Staffel?

Der Deutschen Bundesbahn wurde schon mehrfach nahegelegt, den Normaltarif für einfache Fahrt mit einer fallenden Staffel auszustatten. Neben verkehrsgeographischen und betriebswirtschaftlichen Gründen wurde darauf hingewiesen, es sei vom Standpunkt des Mengenrabatts unverständlich, z B auf eine Entfernung von 10 km für eine Hin- und Rückfahrt, also insgesamt 20 km, mit der Rückfahrkarte bereits eine 10%ige Ermäßigung zu gewähren, für eine einfache Fahrt von Flensburg bis Basel aber jeden Preisnachlaß zu verweigern.

Die fallende Staffel ist im System sowohl des deutschen Personentarifs wie auch des Gütertarifs durchaus bekannt. Sie ist z B bei den Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs wie auch bei den Rückfahrkarten eingeführt. Im Gütertarif ist die vertikale Staffel im Stückgutbereich wie auch bei den Streckenfrachten der Wagenladungsklassen ein gewichtiges Tarifelement. Auch die deutschen Privatbahnen vor ihrer Verstaatlichung hatten bei der „Abonnementskarte“ einen regelrechten Entfernungsrabatt. Der Zweck der Staffel kann allerdings bei den ein-

zelnen Tarifstaffeln ein durchaus verschiedener sein. Bei den Zeitkarten z B wird die Staffel auf größere Entfernungen gewährt, da die Ausnutzungsmöglichkeit der Karte mit der steigenden Entfernung abnimmt, die Zahl der tatsächlich ausführbaren Fahrten also zwangsläufig geringer wird. Die Entfernungsstaffel der Rückfahrkarte ist ein Ueberbleibsel der früheren Urlaubskarte, die diese Vergünstigung aus Werbe- und Wettbewerbsgründen erhalten hatte. Im Normalpersonentarif der deutschen Eisenbahnen hat eine fallende Staffel bisher nicht bestanden. Ihre Einführung ist zwar mehrfach erörtert worden, wurde bisher aber aus eigenwirtschaftlichen und abfertigungsdienstlichen Gründen abgelehnt.

Die Eisenbahnen von 12 europäischen Ländern haben im Normaltarif eine fallende Staffel (Oesterreich, Dänemark, Finnland, Griechenland, Ungarn, Italien, Norwegen, Holland, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei). Bei diesen Staffeln läßt sich aber nach Zahl und Entfernungsstufen keinerlei Einheitlichkeit feststellen. Es gibt zwischen 2 und 16 Entfernungsstufen, wobei die 2. Stufe zwischen 151 und 1 001 km beginnt. Selbst bei Ländern mit gleichartiger Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes ist eine weitgehende Unterschiedlichkeit der Staffeln festzustellen. Italien hat z B 3 Stufen mit Brechpunkten bei 700 und 1 001 km, Norwegen 2 Stufen mit dem Brechpunkt 500 km, Schweden hingegen 8 Stufen mit Brechpunkten zwischen 200 und 1 500 km. Italien hat erst im vergangenen Jahr die bisherigen 3 Stufen bis 1 000 km mit Brechpunkt bei 700 km zusammengezogen.

Die günstigen Erfahrungen, die andere Länder bei der Einführung von Staffeltarifen mit dem Anreiz zu längeren Reisen zunächst gemacht haben, sind im Laufe der Zeit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Der besondere Anreiz, der in einer Verbilligung lag, wirkte offensichtlich wie bei so manchem Tarifexperiment manchmal nur vorübergehend. Der neue Tarif wurde bald als selbstverständlich hingenommen.

Bei der derzeitigen Ertragslage des Personenverkehrs der DB kommt es entscheidend darauf an, ob eine Notwendigkeit festgestellt werden kann, die einfache Fahrt auf weitere Entfernungen zu verbilligen. Vom Standpunkt eines optimalen Tarifes muß man das nach den bisherigen Erfahrungen verneinen. Bei einfachen Fahrten handelt es sich durchweg um sog Zwangsreisen, die nicht wettbewerbsgefährdet sind. Von entscheidender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Verhältnis der Einnahmenergebnisse aus einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Fahrpreis gegenüber den Rückfahrkarten.

Wenn man die Ergebnisse aus dem Verkauf beider Kartensorten gegenüberstellt, so ergibt sich ein erstaunlich hoher Anteil der Fahrtkosten für einfache Fahrt zum Normaltarif gegenüber den Rückfahrkarten. In den Jahren 1953 bis 1955 war die Entwicklung wie folgt:

Fahrkartensorten	Jahr	Einnahmen		Zahl der Fahrten	
		in Mio DM	%	in Mio	%
Fahrkarten zum vollen gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt	1955	293,1	42,6	102,1	45,3
	1954	300,7	47,1	99,3	47,7
	1953	270,5	46,9	99,8	49,7
Rückfahrkarten (Rf und Rfü zusammen)	1955	395,0	57,4	123,5	54,7
	1954	337,7	52,9	108,7	52,3
	1953	305,6	53,1	101,0	50,3

Hierbei müssen bei den Rückfahrkarten, von denen jede mit 2 Fahrten ausgewiesen ist, die Zahlen der Fahrten halbiert werden. Danach sind zum Beispiel im Jahre 1955 verkauft worden:

102,1 Mio einfache Fahrten zum Normaltarif — 61,75 Mio Rückfahrkarten.
Es wurden also fast doppelt soviel einfache Karten wie Rückfahrkarten ausgegeben.

Das liegt nicht entscheidend daran, daß die Rückfahrkarten noch nicht genügend bekannt wären. Sicherlich gibt es heute noch einzelne Reisende, die es nicht wissen oder beim Fahrkartenlösen nicht daran denken, daß es Rückfahrkarten gibt. Der hohe Anteil der einfachen Fahrkarten ist darauf zurückzuführen, daß allgemein und vor allem im Nahverkehr die Hin- oder Rückreise oft ganz oder teilweise zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel ausgeführt wird, daß Rückfahrkarten erst später als innerhalb der viertägigen Geltungsdauer bei Reisen bis 93 km oder der zweimonatigen Geltungsdauer der Reisen über 93 km ausgeführt werden. Teilweise handelt es sich auch um „Einbahn“-Reisen, bei denen eine Rückfahrt nicht erfolgt (Umzug, Antritt oder Aufgabe einer Stellung). Gelegentlich durchgeführte präsentative Befragungen von Reisenden haben die Richtigkeit dieser Gründe, auch dem Anteil gemäß, bestätigt.

Von entscheidender Bedeutung bei der Frage, ob eine fallende Staffel für die Einfachfahrt gewährt werden soll, sind die Auswirkungen auf die Einnahme. Rechnerisch ergäbe jede fallende Staffel einen entsprechend hohen Einnahmeausfall. Würde man z.B. auf die Einnahmen aus dem Normaltarif (im Jahre 1955 293,1 Mio DM) die Ermäßigungsstaffeln der Rückfahrkarten aufsetzen, und zwar ohne die 10%ige Anfangsermäßigung, so ergäbe sich ein Gesamtausfall von 7,3 Mio DM. Würde man eine fallende Staffel von 400 : 400 km, also beginnend bei 401 km mit 10%, folgend bei 801 km mit 20% usw. aufsetzen, so betrüge der Gesamtausfall 1,4 Mio. Diese Ausfälle erscheinen zwar verhältnismäßig gering. Ein kommerzieller Grund, sie zu übernehmen, ist jedoch nicht zu erkennen. Vor allem ist keineswegs sicher, daß der Tarifnachlaß einen so starken Anreiz ausüben würde, daß nennenswerter Mehrverkehr anstünde, insbesondere in solcher Höhe, daß er den Einnahmeausfall nicht nur abdecken, sondern sogar noch eine Mehreinnahme bewirken würde. Der Ausfall von 7,3 Mio DM entspräche 1,24% aus den Gesamteinnahmen in Höhe von insgesamt 586,4 Mio DM, herührend aus dem Normaltarif mit 293,1 Mio DM und den auf diesem beruhenden Fahrpreisermäßigungen (ohne Rückfahrkarten und Zeitkarten) mit 293,3 Mio DM. Es wäre also eine Anhöhung des Grundpreises von 6,9 auf 7,0 Pf schon allein nötig, um rechnerisch den Ausfall durch die fallende Staffel zu decken. Die Möglichkeit einer Anhöhung des Grundpreises wird aber voll benötigt, um effektive Mehreinnahmen hereinzuholen.

Nennenswerte technische Schwierigkeiten würde die Einführung der fallenden Staffel im Normaltarif zwar nicht bringen. Die kompliziertere Berechnungsweise belastet die Abfertigungsstellen nicht, da ihnen die Preistafeln mit ausgerechneten Fahrpreisen in die Hand gegeben werden. Dagegen kann der häufig geltend gemachten tarifsistematischen Begründung nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Es ist nicht unbedingt zwingend, daß die Geradeausfahrt genau so behandelt werden müsse wie die kombinierte Hin- und Rückfahrt. Die Tarife für einfache Fahrt und für Rückfahrt stehen nicht in einem so starken inneren Abhängigkeitsverhältnis. Jede dieser Tarifstellen muß auch, und zwar in zunehmenden Maße und das kompensiert bereits die tarifsistematische Argumentation —, vom Standpunkt der Eigenwirtschaftlichkeit betrachtet und möglichst rechtfertigt werden.

Die endgültige Entscheidung, ob die Geradeausfahrt eine fallende Staffel erhalten soll, kann gar nicht bei der isolierten Betrachtung dieser Tarifstelle gefaßt werden. Gleichzeitig muß dabei geprüft und entschieden werden, welches Schicksal damit im inneren Zusammenhang stehende andere Tarifstellen bei der Neuordnung des DPT erfahren werden. Das betrifft sowohl den Rückfahrkartentarif als auch den Sonntagsrückfahrkartentarif. Weiterhin ist bedeutsam, ob und in welcher Form für den Bereich des Nahverkehrs eine besondere Tarifstelle geschaffen wird, sei es, daß man die Sechserkarte entsprechend ausbildet, oder auf die Dauer eine besondere Nahverkehrstarifstelle einführt. Vorab muß aber schon unabhängig von diesen Zusammenhängen gesagt werden, daß z.Zt. die Schaffung einer fallenden Staffel im Normaltarif für die einfache Fahrt für die DB als reizvoll und tragbar nicht angesehen werden kann.

Zur Umgestaltung der Rückfahrkarte

Im Jahre 1951 wurde die Rückfahrkarte bei der DB anstelle der Urlaubskarte eingeführt. Ob sie im Ganzen zusätzlichen Verkehr oder sogar zusätzliche Verkehrseinnahmen gebracht hat, ist mit annähernd sicheren Zahlen nicht feststellbar. Die Ermäßigung in den nahen Entfernungen ist gering und daher muß in diesem Bereich eine verkehrswerbende Wirkung bezweifelt werden. Die Rückfahrkarte würde überhaupt gegen den Willen der DB eingeführt. Sie hat sicherlich in den nahen Entfernungen die Reisenden vom Normaltarif abgezogen und damit eine Milderung der Tarifierhöhung von 1951 gebracht. Die damals von der DB erstrebte rechnerische Mehreinnahme durch die lineare Erhöhung von 15% ist durch die Rückfahrkarte mit großer Wahrscheinlichkeit halbiert, wenn nicht sogar auf 6 bis 7% herabgedrückt worden. Die damalige Tarifierhöhung wurde damit um ihren Erfolg gebracht.

Nicht alle europäischen Eisenbahnen kennen eine Rückfahrkarte. Die französischen Eisenbahnen haben ihre Rückfahrkarte unlängst aus kommerziellen Überlegungen beseitigt.

Der DB wird schon seit längerer Zeit von verschiedenen Seiten immer wieder empfohlen, ihren Rückfahrkartentarif „attraktiver“ zu gestalten. Es sollen daher einmal nachfolgend mehrere einschlägige Möglichkeiten durchdacht und gerechnet werden. Sie mögen zeigen, wie schwer es bereits ist, die Auswirkungen einer Umgestaltung des Tarifes für den angenommenen Fall gleichbleibenden Verkehrs rein rechnerisch festzustellen. Weiter soll damit dargetan werden, welche Einnahmeausfälle entstehen können, falls eine umfassende Tarifstelle wie es der Rückfahrkartentarif ist, mit nennenswerten Ermäßigungen ausgestattet wird, um sie wirklich „attraktiv“ zu gestalten. Bei unserer Untersuchung wird unterstellt, daß der Geradeaus tarif keine fallende Staffel erhalten und die Sonntagsrückfahrkarte als besondere Tarifstelle beibehalten wird. Im Endergebnis wird versucht festzustellen, wie hoch der Normaltarif anzuheben sein würde, um die durch die höheren Ermäßigungen beim Rückfahrkartentarif eintretenden Einnahmeausfälle aufzufangen.

Nach den „Statistischen Angaben über die DB im Geschäftsjahr 1955“ ergeben sich für den Normaltarif und alle auf diesem mit bestimmten Prozentsätzen aufgebauten Fahrpreisermäßigungen (ausgenommen Rückfahrkarten) folgende Einnahmezahlen (Pos Nr nach den Stat Ang):

1) Fahrkarten zum vollen gewöhnlichen Preis für einfache Fahrt (im Allgemeinen Verkehr)	293 140 464 DM
2) Fahrkarten zum halben gewöhnlichen Preis für einfache Fahrt	6 333 788 DM
3) Reisebürofahrscheinhefte	30 912 226 DM
4) Sonntagsrückfahrkarten	119 783 644 DM
5) Lehrgangsfahrkarten	3 787 088 DM
6) Sechserkarten	24 110 700 DM
9) Schülerfahrkarten	20 329 023 DM
10) Fahrkarten „Ermäßigung“	5 484 667 DM
11) Arbeiterrückfahrkarten	53 302 557 DM
30) Fahrkarten für Verwaltungs Sonderfahrten in Planzügen	4 138 860 DM
31) Beförderungsscheine für Gesellschaftsfahrten	18 819 623 DM
32) Beförderungsscheine für Schulfahrten (im Allgemeinen Verkehr)	5 247 255 DM
33) Beförderungsscheine für Jugendpflegefahrten (im Allgemeinen Verkehr)	3 418 218 DM
34) Beförderungsscheine für erholungsbedürftige Kinder	4 019 643 DM
35) Beförderungsscheine für sonstige Fahrten	303 502 DM
	593 131 258 DM
= rd	593 131 000 DM

Die Gesamteinnahme aus Rückfahrkarten betrug bei der

2. (3.) Kl	340 408 070 DM
1. (1. und 2.) Kl	54 599 026 DM
	395 007 096 DM
= rd	395 007 000 DM

Nachstehend sind drei Vorschläge für einen neuen Rückfahrkartentarif aufgestellt. Dabei sind gegenübergestellt: doppelter Normalfahrpreis 2. Klasse (Grundpreis 6,9 × 2) dem bisherigen Rückfahrkartentarif 2. Klasse, gebildet nach den Staffeln:

km	Ermäßigung	Grundpreis Pf
1 — 200	10 %	12,42
201 — 400	20 %	11,04
401 — 600	30 %	9,66
601 — 800	40 %	8,28
801 — 1 000	50 %	6,9
über 1 000	60 %	5,52

Vorschläge für neue Rückfahrkartentarife 2. Klasse

Vorschlag 1 gebildet nach den Staffeln:			Vorschlag 2 gebildet nach den Staffeln:			Vorschlag 3 gebildet nach den Staffeln:		
km	Ermäßigung	Grundpreis Pf	km	Ermäßigung	Grundpreis Pf	km	Ermäßigung	Grundpreis Pf
1—200	20%	11,04	1—100	15%	11,73	1—100	10%	12,42
201—400	40%	8,28	101—200	20%	11,04	101—200	15%	11,73
über 400	60%	5,52	201—300	30%	9,66	201—300	20%	11,04
			301—400	40%	8,28	301—400	30%	9,66
			401—500	50%	6,9	401—500	45%	7,59
			über 500	60%	5,52	501—600	60%	5,52
						über 600	75%	3,45

oder in einer 2. Lösung statt der beiden letzten Stufen:

über 500	60%	3,45
----------	-----	------

Um möglichst zuverlässige Ergebnisse zu erhalten, sind die Einnahmen aus Rückfahrkarten 2. Klasse (3. Kl) 1955 — 340 408 070 DM — nach den Stufenwerten der Stufenstatistik auf die einzelnen Stufen umgelegt. Danach ergäben sich gegenüber der bisherigen Einnahme von rd 340 408 000 DM künftig nur folgende Einnahmen:

bei Vorschlag 1	bei Vorschlag 2	bei Vorschlag 3
296 564 000 DM Mindereinnahme also: 43 844 000 DM = 12,88%	312 730 000 DM Mindereinnahme also: 27 678 000 DM = 18,13%	331 394 000 DM Mindereinnahme also: 9 014 000 DM = 2,65%
		bei der 2. Lösung: 332 235 000 DM Mindereinnahme also: 8 173 000 DM = 2,4%

Hierzu sind noch die Mindereinnahmen hinzuzurechnen, die sich bei der bisherigen Einnahme aus Rückfahrkarten 1. (1. und 2.) Kl 1955 — 54 599 000 DM — ergeben.

Diese sind schlüsselmäßig wie folgt ermittelt und zugerechnet bei:

Vorschlag 1	Vorschlag 2	Vorschlag 3
mit 12,88% von 54 599 000 DM = 7 032 000 DM	mit 18,13% von 54 599 000 DM = 4 439 000 DM	mit 2,65% von 54 599 000 DM = 1 447 000 DM
		bei der 2. Lösung: mit 2,4% von 54 599 000 DM = 1 310 000 DM

Mithin beträgt die Gesamtmindereinnahme bei den Gesamteinnahmen aus Rückfahrkarten 1. und 2. Klasse ($- 340\,408\,000 + 54\,599\,000 \text{ DM} = 395\,007\,000 \text{ DM} -$)

Vorschlag 1	Vorschlag 2	Vorschlag 3
43 844 000 DM	27 678 000 DM	9 014 000 DM
+ 7 032 000 DM	+ 4 439 000 DM	+ 1 447 000 DM
<u>50 876 000 DM</u>	<u>32 117 000 DM</u>	<u>10 461 000 DM</u>
		bei der 2. Lösung:
		8 173 000 DM
		+ 1 310 000 DM
		<u>9 483 000 DM</u>

Um die bei den einzelnen Vorschlägen ermittelten Mindereinnahmen wieder einzubringen, müßte die oben zusammengestellte Einnahme von 593 131 000 DM gesteigert werden bei

Vorschlag 1	Vorschlag 2	Vorschlag 3
um 50 876 000 DM = 8,58%	um 32 117 000 DM = 5,41%	um 10 461 000 DM = 1,76%
		bei der 2. Lösung
		um 9 483 000 DM = 1,59%

Hiernach wäre somit der Grundpreis von 6,9 zu erhöhen bei

Vorschlag 1	Vorschlag 2	Vorschlag 3
um 8,58% auf 7,49 Pf	um 5,41% auf 7,27 Pf	um 1,76% auf 7,02 Pf
		bei der 2. Lösung
		um 1,59% auf 7,01 Pf

Bei diesen Auswirkungen dürfte völlig außer Zweifel stehen, daß der Vorschlag 1 überhaupt nicht diskutabel ist. Es wurde auch nur dargestellt, um zu zeigen, wie die vielfach geforderte großzügige durchgehende Anhöhung der Rückfahrkartenermäßigung sich finanziell katastrophal auswirken würde. Das liegt vor allem an dem hohen Anteil des zugehörigen Verkehrs in den niederen Entfernungen. Die Stufenstatistik zeigt, daß von den Einnahmen der Rückfahrkarte 2. Klasse etwa

- 35 % auf Entfernungen von 1 — 50 km
- 15 % auf Entfernungen von 51 — 100 km
- 15 % auf Entfernungen von 101 — 200 km

also rd. 65 % auf Entfernungen bis 200 km entfallen.

Auf die Entfernungen von

- 1 — 300 km entfallen rd 75 %
- 1 — 400 km entfallen rd 85 %
- 1 — 600 km entfallen rd 93 %.

Da somit der Hauptumsatz der Rückfahrkarte gerade in dem näheren Bereich liegt, ist bewußt von Vorschlägen abgesehen worden, die diesen näheren Ver-

kehr verteuern würden. Denn ein solcher Rückfahrkartentarif würde in der Öffentlichkeit mit Recht dahin kritisiert werden, daß er hauptsächlich solchen Reisenden zugute kommt, die sich finanziell ohnehin weitere Reisen erlauben können.

Bei Erhöhung des Grundpreises 2. Kl von

- a) 6,9 auf 7,2 Pf (Erhöhung 4,35 %)
- b) 6,9 auf 7,5 Pf (Erhöhung 8,7 %)

ergäbe sich auf die oben zusammengestellten Einnahmen von 593 131 000 DM rechnerisch eine Mehreinnahme von

- zu a) rd 25 801 000 DM
- zu b) rd 51 602 000 DM

Hierzu kämen dann noch die bei den oben nicht enthaltenen Rückfahrkarteneinnahmen von insgesamt 395 007 000 DM aufkommende Mehreinnahme von

- zu a) $395\,007\,000 \text{ DM} \times 4,35 \% = 17\,183\,000 \text{ DM}$
- zu b) $395\,007\,000 \text{ DM} \times 8,7 \% = 34\,366\,000 \text{ DM}$

Insgesamt ergäbe sich hiernach bei den oben genannten Positionen

- zu a) $25\,801\,000 \text{ DM} + 17\,183\,000 \text{ DM} = 42\,984\,000 \text{ DM}$
- zu b) $51\,602\,000 \text{ DM} + 34\,366\,000 \text{ DM} = 85\,968\,000 \text{ DM}$

Daraus ist zu ersehen, daß die Umgestaltung der Rückfahrkarte gemäß Vorschlag 1 bereits wesentliche Teile des rechnerischen Ergebnisses einer Anhöhung des Grundpreises auf 7,5 Pf zum Ausgleich in Anspruch nehmen würde. Die Vorschläge 2 und 3 würden rechnerisch zwar geringere Ausfälle verursachen, aber immerhin auch noch bei hohen Beträgen liegen, obwohl die vorgeschlagenen Ermäßigungssätze schon wesentlich eingeschränkt sind und vor allem in den Nahentfernungen nicht besonders zum Tragen kommen. Das genaue Bild der Ermäßigungssätze nach den obigen Vorschlägen ist folgendes:

km	heute	nach Vorschlag 1	nach Vorschlag 2	nach Vorschlag 3	
	%	%	%	%	
100	10,3	19,1	14,7	10,3	
200	10,7	17,9	14,3	10,7	
300	12,5	25,0	20,0	15,0	
400	14,3	30,4	25,0	17,9	bei der
500	17,6	35,3	29,4	23,5	2.
600	20,2	39,3	35,7	29,8	Lösung:
700	21,9	42,7	38,5	35,4	33,3
800	25,0	44,6	42,0	41,1	37,5
900	27,4	46,0	43,6	44,4	39,5
1 000	30,0	47,9	45,7	47,9	42,1
1 100	32,2	48,7	46,7	50,0	43,4

Man kann diese Vorschläge noch nach allen Seiten variieren. Gibt man höhere Ermäßigungen, vor allem in den niederen Entfernungsbereichen, dann wird der Ausfall noch höher als zu Vorschlag 1 berechnet und übersteigt die dort festgestellten 50 Mio DM entsprechend. Nimmt man geringere Ermäßigungssätze

und verbilligt vor allem die nahen Entfernungen nicht so stark, so wird der rechnerische Ausfall geringer. Dafür wird dann der neue Tarif entsprechend weniger attraktiv. Welchen Mehrverkehr die Festlegung solcher Tarifsätze, die für das Publikum attraktiv, für die DB entsprechend einnahmehindernd sind, später bringen wird, ist in jedem Fall schwer abzuschätzen. Der rechnerische Einnahmeausfall infolge einer Umgestaltung des Tarifes muß zunächst einmal sicher verbucht werden, während eine zusätzliche Einnahme aus erhofftem Mehrverkehr bis auf weiteres nur als recht ungewisser Rechnungsposten vorgemerkt werden könnte.

Kommt die Urlaubskarte wieder?

Im systematischen Zusammenhang mit den Fragen, ob im Normaltarif die Einzelfahrt eine fallende Staffel erhalten soll, ob und in welcher Form die Rückfahrkarte erhalten bleibt und welches Schicksal die Sonntagsrückfahrkarte erfahren wird, steht auch die Prüfung, ob die frühere Urlaubskarte wiederkehren wird. Sie erscheint bei geeigneter Ausgestaltung durchaus werbewirksam. Wichtig für die DB ist aber noch, daß sie bei richtiger Ausgestaltung besonders geeignet sein kann, in den Hauptreisezeiten die Verkehrsspitzen abzuflachen.

Die Urlaubskarte wurde ursprünglich aus dem besonderen Tarif für Feriensonderzüge entwickelt, 1932 als Sommerurlaubskarte, 1933 auch als Winterurlaubskarte und seit Mai 1934 als ganzjährige Urlaubskarte eingeführt. Die Geltungsdauer betrug ursprünglich 1 Monat und wurde später über 100 km auf 2 Monate ausgedehnt. Zulässige Fahrtunterbrechungen und Geltungsdauer für Hinfahrt wurden mehrfach umgeformt. Die Mindestentfernung betrug zunächst 200 km, später 100 km, die Ermäßigung zunächst 20%, später wurde ab 400 km für jede weiteren 200 km eine Staffel mit weiteren 10% aufgesetzt. Eine Sperrfrist für die Rückfahrt betrug zunächst 11, später 7 Tage. 1951 wurde die Urlaubskarte mit Einführung der allgemeinen Rückfahrkarte beseitigt.

Sollten die derzeitigen Rückfahrkarten wegfallen, so kann das wohl nicht ganz ersatzlos geschehen. Das würde wahrscheinlich vom Publikum nicht hingenommen und wäre auch vom Standpunkt der Eisenbahnen vielleicht nicht zweckmäßig. Urlaubsfahrten, besonders über weitere Entfernungen, bedürfen eines gewissen tarifarischen Anreizes, und wenn es gar mit der Urlaubskarte nach dem französischen Beispiel gelänge, die Urlaubsreisen zeitlich zu lenken, so könnte die Einführung einer Urlaubskarte für die Eisenbahnen von größtem Vorteil sein. Diese sind in der Vor- und Nachsaison und überhaupt außerhalb der Verkehrsspitzen des Ferienverkehrs und der Hauptfeiertage Weihnachten, Ostern, Pfingsten durchaus noch aufnahmefähig. Sie würden bei entsprechender Anreicherung dieses Verkehrs wesentliche Mehreinnahmen erzielen können, ohne entsprechend hohe Mehrausgaben aufbringen zu müssen.

Was das Aussehen einer neuen Urlaubskarte angeht, so könnte man an folgendes denken:

Die für Rückfahrkarten festgesetzte Geltungsdauer (Hinfahrt 4 Tage, Rückfahrt 2 Monate) hat sich bewährt und sollte mithin für die Urlaubskarte übernommen werden. Um die Benutzung der Urlaubskarte für Geschäftsreisende einzuschränken, sollte die siebentägige Rückfahrtsperre der früheren Urlaubskarte wieder übernommen werden. Es müßte auch wieder der Reiseantritt am 1. Geltungstage vorgeschrieben werden. Die bei der Rückfahrkarte über weitere Entfernungen vorgesehene Zahl der Unterbrechungen (Hinfahrt 2 mal, Rückfahrt 4 mal)

könnten ebenfalls bleiben. Urlaubskarten sollten nur für bestimmte Mindestentfernungen ausgegeben werden. Auf nahe Entfernungen spielt der Fahrpreis im Verhältnis zu den sonstigen Urlaubskosten keine entscheidende Rolle. In diesem Bereich würde die Ausgabe von Urlaubskarten einen unnötigen Einnahmeverzicht bedeuten. Bei einem Grundpreis von 6,9 Pf sollte die Mindestentfernung nicht unter 200 km betragen. Wird der Grundpreis auf 7,5 Pf oder mehr erhöht, könnte man daran denken, mit der Mindestentfernung herunterzugehen. Würde man mit einer Ermäßigung von 20% bei 200 km beginnen, so könnte man beispielsweise folgende Staffel aufsetzen: ab 400 km 30%, ab 600 km 40% und ab 800 km 50%. Die tatsächliche Ermäßigung würde demgemäß zwischen 200 und 1000 km, alle 200 km steigend, 20, 25, 30, 35 und 40% betragen. Eine solche Ermäßigung für Urlaubskarten erscheint zwar hoch. Die hieraus entstehenden Einnahmeausfälle werden aber durch die Mehreinnahmen aus dem Wegfall der Ermäßigung bis 200 km, den teilweisen Ausschluß der Geschäftsreisen sowie durch einen gewissen Mehrverkehr wohl zu fühlbaren Teilen ausgeglichen werden.

Von besonderer Wichtigkeit wäre es, im Ausgleich zu den relativ hohen Ermäßigungen einen Anreiz für das Publikum zu schaffen, die Verkehrsspitzen zu meiden. Danach müßte der Reiseantritt mit Urlaubskarten zu bestimmten Tagen ausgeschlossen werden. Bei entsprechender Ermäßigung dürfte das nicht unbillig sein, zumal den auf diese Weise abgelenkten Reisenden ein wesentlich geruhesameres und ungestörteres Reisen ermöglicht wird, zu dem sie heute ohne tarifarischen Anreiz zum großen Teil erfahrungsgemäß leider nicht gebracht werden können. Bei den heutigen Zusammenballungen der Reisenden während der Verkehrsspitzen kann auch nicht eingewendet werden, daß mit dem Ausschluß der Urlaubskartenbenutzung an solchen Tagen gerade die Reisenden preislich betroffen würden, die sozial schwach, insbesondere kinderreich und darauf angewiesen wären, wegen ihrer schulpflichtigen Kinder zu ganz bestimmten Zeiten in Urlaub zu fahren. Die Ferien sind überall so lange, daß durchaus eine Streuung beim Reiseantritt noch innerhalb der Ferien möglich ist. Zahllose Reisende fahren heute bloß aus mangelnder Einsicht oder alter Gewohnheit an Tagen, die sowohl für sie selbst als auch für die Verkehrsträger unnötige Beschwerden bringen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß die Abflachung der Verkehrsspitzen nicht nur ein deutsches, sondern ein internationales Problem darstellt. Der Internationale Eisenbahnverband (IVE) hat schon vor Jahren eingehende Untersuchungen angestellt, wie die Saisonverkehre in geordnete Bahnen gelenkt und normal abgewickelt werden könnten. Man war sich auch hier klar, daß alle innerbetrieblichen Möglichkeiten (durch Beschleunigung des Reisewagenumlaufs, Zurücksetzung von Instandsetzungsarbeiten, Abrichten von Leerzügen nach Bedarfsbahnhöfen, verstärkten Einsatz von Personal und dgl) nicht mehr ausreichen, um des Reiseverkehrs in den Spitzenverkehrszeiten Herr zu werden. Unwirtschaftliche Investitionen im Wagenpark, von denen die DB allerdings noch weit entfernt ist, wurden abgelehnt, da sie der kaufmännischen Betriebsführung widersprechen. Man war sich darüber klar, daß zu treffende Maßnahmen, den Reiseverkehr in den Spitzen abzuflachen, auch nach kaufmännischen Gesichtspunkten getroffen werden müßten. Sie dürften vor allem die Reisenden nicht überhaupt abschrecken oder dem Wettbewerber in die Arme treiben. Die beteiligten europäischen Eisenbahnen vertreten die Auffassung, daß Reisende, die besondere attraktive Fahrpreisermäßigungen in Anspruch nehmen, sich gewissen Erschwerungen und Einschränkungen unterwerfen müssen. Auch wurde die

Möglichkeit aufgezeigt, Reisende durch Gewährung besonderer Fahrpreisvorteile anzuregen, ihre Reisen außerhalb der Verkehrsspitzen durchzuführen.

Nach den Feststellungen des IEV scheint Frankreich die Verwaltung zu sein, die für die Hochsaison die durchgreifendsten und erfolgreichsten Maßnahmen trifft. Die SNCF untersagt nicht nur an bestimmten Tagen die Verwendung von Gesellschaftsfahrausweisen in Schnell- und Expreszügen sowie die Reisen mit Freifahrtscheinen und Fahrausweisen zu sehr ermäßigten Preisen, sondern legt vor allem auf sehr lange im voraus die Tage fest, an denen die Besitzer von ermäßigten „Jahresurlaubskarten“ in den Schnell- und Expreszügen nicht zugelassen sind. Diese Jahresurlaubskarten werden an alle Arbeitnehmer bei der Urlaubsbeziehung ausgegeben. Die Einschränkungen werden rechtzeitig im voraus den Arbeitgeber- und Arbeiterorganisationen mitgeteilt. Diese haben einen unmittelbaren Einfluß auf die Festlegung der Zeiten, in denen die großen industriellen und kommerziellen Unternehmen wegen der Ferien gänzlich schließen. Auf diese Weise hat man vermeiden können, daß die geballten Abreisen von Angestellten und Arbeitern mit ihren Familien in den Urlaub sich mit dem Spitzenverkehr Juli/August zu Ferienbeginn überschneiden. Hierdurch bewegt sich dann der Reisezugverkehr in gemäßigten Grenzen und war bisher die SNCF überhaupt in der Lage, den Anforderungen ihres Spitzenverkehrs zu genügen. Zahlenmäßig sah das so aus (z B 1952), daß im Ferienverkehr bei Abfahrt von den Pariser Bahnhöfen der sonst an 2 Tagen anfallende Verkehr auf 4 Tage auseinandergezogen wurde. Auf diese Weise wurden anstelle einer Tagesspitze von mindestens 260 000 Personen, die infolge Fahrzeugmangel nicht hätte bewältigt werden können, tägliche Spitzen zwischen 113 000 und 185 000 Personen erzielt.

Die DB hat eine der französischen Jahresurlaubskarte vergleichbare Karte nicht und wird sie in dieser Form auch nicht erhalten, weil es in Deutschland keine derartige Koppelung von Urlaub und Urlaubsbezahlung gibt. Das französische Beispiel zeigt aber, wie sehr der Reisefluß durch eine geeignete Tarifstelle beeinflusst werden kann. Deshalb sollte mit allem Nachdruck dahin gestrebt werden, die bestehende Rückfahrkarte, wenn sie bleibt, oder falls sie wegfällt, eine entsprechend zu schaffende Urlaubskarte so auszugestalten, daß der zugehörige Verkehr von den stärksten Spitzentagen abgelenkt wird. Da ein Gelingen dieser Planung in gleicher Weise Vorteile für die Eisenbahnen wie auch für die Benutzer bringt, müßte eine solche Tarifstelle durchgesetzt werden können. In welcher Form die in Frage kommenden Spitzenverkehrstage festgelegt werden, ist eine Frage 2. Ordnung, sobald man sich einmal klar darüber geworden ist, in dieser Form überhaupt die Dinge tarifarisch steuern zu wollen. Daß man auch noch außerhalb einer Urlaubskarte bei anderen Tarifstellen, etwa bei den Gesellschaftsfahrtarifen und bei den Zuschlägen durch preisliche Anreize auf Vor- und Nachsaison hinlenken oder durch preisliche Belastungen von Spitzentagen ablenken kann, kommt selbstverständlich hinzu und müßte ebenfalls sorgfältig überlegt werden. Dabei bleibt in jedem Fall außer Zweifel, daß die derzeitigen übermäßigen Verkehrsspitzen nicht allein durch tarifarische Maßnahmen beseitigt werden können. Wesentliche Hilfe müssen bei den Eisenbahnen einmal verstärkte Wagenbauprogramme und damit fühlbare Anhebungen des Platzangebotes und im übrigen vor allem die starke Entzerrung der Ferien in den deutschen Ländern bringen. Da aber die Verstärkung des Wagenparks aus Mangel an Mitteln nur langsam voranschreitet und die zuständigen Stellen für die Feriensteuerung bisher noch immer schulische Gesichtspunkte als zwingenden Hinderungsgrund für eine fühlbare Verteilung der Ferien anführten, muß

bis auf weiteres gerade vom Tarif her umso intensiver die Entspannung angestrebt werden.

Schlußbemerkung

Der deutsche Eisenbahntarif ist schon oft ein „Buch mit sieben Siegeln“ genannt worden. Diese Kennzeichnung enthält wirklich einen wahren Kern. Je mehr man sich mit dieser Materie befaßt und in sie einzudringen versucht, desto klarer erkennt man, wie undurchsichtig und kompliziert sie ist, wie schwer meist und wie unmöglich nicht selten vor allem eine zutreffende Tarifikalkulation und „prognose ist. Wechsel im Wirtschafts- und Verkehrsablauf und andere unberechenbare Einflüsse machen es oft gleichermaßen schwierig, nachträglich Auswirkungen tarifarischer Maßnahmen nach Verkehrsumfang und Einnahmenentwicklung eindeutig zu bestimmen.

Umso vorsichtiger und zurückhaltender muß man aus dieser Kenntnis heraus sein, zu Tarifexperimenten im Bereich der DB zu raten, also bei einem Unternehmen, daß sich nach seiner wirtschaftlichen Lage der Möglichkeit von Einnahmeverlusten einfach nicht aussetzen darf. Das gilt selbst dann, wenn das betreffende tarifarische Experiment durchaus auch die Möglichkeit fühlbarer, d h hochwillkommener, aber eben nicht gesicherter Mehreinnahmen einschließen mag.

Man hat in den letzten Jahren hin und wieder den Personentarifexperten der DB Ideenlosigkeit und Sterilität vorgeworfen. Die Beteiligten haben diese Kritik mit der ruhigen Gewißheit getragen, daß gerade fundierte Sachkenntnis sie in die Lage versetzte, den DPT im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu pflegen und fortzuentwickeln. Den DB-Tarifeuren haben weder Sachkenntnis noch Mut noch Initiative gefehlt, sondern das Unternehmen Deutsche Bundesbahn als solches hat bisher aus den bekannten verkehrspolitischen Gründen nicht die wirtschaftliche Kraft und den politischen Rückhalt gehabt, mit seinen Tarifen zu experimentieren, soweit damit nennenswerte Risiken verbunden waren. In dieser Situation anders gehandelt zu haben, wäre unkaufmännisch und somit gesetzwidrig und daher unverantwortlich gewesen.