

Zur Reform des Eisenbahn-Personentarifs

VON PROF. DR. JUR. FERDINAND NIEßEN, KÖLN

— nach dem Tarifstand vom 1. 11. 1958 —

Übersicht

1. Vorbemerkungen
2. Die Tarifänderungen vom 1. Februar 1958
3. Die Tarifentwicklung nach dem 1. Februar 1958
4. Die verkehrlichen Auswirkungen der Tarifänderungen vom 1. Februar 1958
5. Tarifrrechtlicher Exkurs
6. Stand der organischen Tarifreform
7. Eisenbahn- und Luftfahrttarife
8. Wichtige Grundsätze der Preisbildung
9. Wie soll die künftige Rückfahrkarte aussehen?
10. Die Zuschläge
11. Die Einheitszeitkarten

Vorbemerkungen

In der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, Heft 3/1957, S. 133 ff, hat der Verfasser unter dem Thema „Vor neuen Konzeptionen im Eisenbahn-Personentarif?“ zu einschlägigen Fragen Stellung genommen. Nach Erörterung der wirtschaftlichen Gesamtlage der DB und der Ertragslage des Personenverkehrs der DB wurde das damalige tarifarische Sofortprogramm der DB dargestellt, ferner wurden die vorliegenden Materialien und Vorarbeiten für eine umfassende Tarifreform umrissen. Bei der Frage nach neuen Konzeptionen kam der Verfasser zu dem Ergebnis,

1. daß ohne sehr eingehende und noch nicht vorhandene praktische Erkundungen von der bisherigen tarifarischen Grundkonzeption nicht abgegangen werden könne;
2. daß rechtliche und tatsächliche Gründe es schwer machten, die Grundtarife im Schienenverkehr und Buslinienverkehr völlig in Übereinstimmung zu bringen und zu halten, daß andererseits allerdings eine weitgehende Gleichstellung erwünscht sei;
3. daß der Schienentarif die Kostenentwicklung des Individualverkehrs auf der Straße zwar nicht völlig außer acht lassen dürfe, eine Preisparität zwischen dem Schienenverkehr und diesem Individualverkehr aber praktisch nicht hergestellt werden könne;
4. daß die Frage, ob die Geradeausfahrt mit einer fallenden Staffel zu begünstigen sei, nicht für sich entschieden, sondern nur im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Rückfahrkarten-, des Sonntagsrückfahrkarten-, des Sechserkarten- und eines eventuellen neuen Nahverkehrstarifes gefunden werden könne; daß im übrigen z. Zt. eine fühlbare Abstufung der Geradeaus-Preise für die DB kaufmännisch weder reizvoll noch tragbar erscheine;

5. daß eine fühlbare Verbilligung der Rückfahrkartenpreise, besonders in den nahen Entfernungen, hohe Einnahmeausfälle mit sich bringen würde, die nur dann getragen werden könnten, wenn anderweitige Tarifänderungen entsprechende Mehreinnahmen und somit vollen Ausgleich bringen würden;
6. daß den Saisonüberlastungen der DB mit tarifarischen Mitteln nur im beschränkten Umfang gesteuert werden könne; daß dies aber dennoch mit allen Kräften angestrebt werden müßte; daß allerdings die entscheidende Entlastung aus der Verstärkung des Wagenparks und der Entzerrung der Schulferien kommen müsse.

Abschließend wurde darauf hingewiesen, daß noch eine große Zahl weiterer gewichtiger Einzelprobleme aus dem Bereich des Normaltarifes, der Zeitkarten, der Zuschläge, der Sonntagsrückfahrkarten, der Sechserkarten, des Gesellschaftsfahrttarifes, der Nahverkehrstarife und weiterer Tarifstellen erörtert werden müsse, um einen einigermaßen vollständigen Überblick über das Ausmaß der im Rahmen der organischen Tarifreform erforderlichen Arbeiten zu geben.

Zu der unter 6. angedeuteten Frage des Abbaues saisonmäßiger Überlastungen sei auf eine sich anbahnende Verlagerung der Schulferien hingewiesen. Die Kultusministerkonferenz hat inzwischen, nachdem sie bisher alle Änderungswünsche mit dem Hinweis auf „schulische Belange“ abgelehnt hatte, den Ländern empfohlen, die Ferien in der Form zu ändern, daß das Land Nordrhein-Westfalen (mit 16 Millionen Einwohnern) seine Sommerferien vom Jahre 1959 an auf die Zeit zwischen Anfang Juli und Mitte August legt. Mit einem Abstand von je einer Woche sollen dann die anderen Länder in drei Blocks folgen:

Berlin/Hamburg/Schleswig-Holstein/Hessen (13 Mio Einwohner)

Niedersachsen/Bayern (15,7 Mio Einwohner)

Rheinland Pfalz/Saar/Baden-Württemberg (11,5 Mio Einwohner).

Dabei wird allgemein angestrebt, die Sommerferien in Anfang und Ende möglichst von den ohnehin verkehrlich stark belasteten Wochenenden wegzurücken. Zweifellos ist diese „Entzerrung“ als Endlösung noch völlig unzureichend. Tatsächlich bedeutet diese Regelung zunächst — ungeachtet des Vorteils, daß dieser Komplex entgegen den bisherigen „schulischen“ Bedenken überhaupt in Bewegung gebracht werden konnte — gegenüber der Ferienordnung 1958 eine Verschlechterung. Die Gesamt-Ferienstpanne wird von 69 Tagen im Jahre 1957 und 76 Tagen im Jahre 1958 auf 62 Tage reduziert. Gleichzeitig erhöht sich die „Spitze“ (die Zahl der Tage, an denen alle Bundesländer gleichzeitig Ferien haben) von fünf Tagen im Jahre 1957 und acht Tagen im Jahre 1958 auf 14 Tage. Anstatt der angestrebten Entzerrung tritt eine weitere Zusammendrückung des Ferienreiseverkehrs auf praktisch wenige Wochen ein. Es erscheint demgegenüber zweckmäßig und zumutbar, die volle Zeit zwischen Anfang Juni und Ende September auszunutzen und die Ferien gleichmäßig über diese vier Monate zu verteilen. Besonders wird angeregt, in dem großen Land Nordrhein-Westfalen zwischen den Landesteilen Rheinland und Westfalen zu unterteilen, um zu einer noch fühlbareren Entlastung beim Ferienverkehr dieses großen Bevölkerungsblockes zu gelangen. Wieweit eine solche Regelung in absehbarer Zeit erreicht werden kann, ist noch nicht zu übersehen. Im Zusammenwirken mit der weiteren Verstärkung des Personenwagenparks der DB würde es dann auf die Dauer gelingen, die Verkehrsspitzen beim Urlaubsverkehr entscheidend zu mildern. Tarifarische Möglichkeiten zur Ablenkung des Personenverkehrs auf die Vor- und Nachsaison müssen allerdings in jedem Falle zusätzlich ausgeschöpft werden.

Die Tarifänderungen vom 1. Februar 1958

Der Vorstand der DB hat sein tarifarisches Sofortprogramm vom Sommer 1957 mit eingehender Begründung (sog. Gelbbuch) dem Bundesminister für Verkehr am 5. 8. 1957 vorgelegt. Diese Vorlage sah für den Personenverkehr folgende rechnerische Mehreinnahmen vor:

1. Erhöhung der Preise der Zeitkarten des Berufsverkehrs um durchschnittlich 50%, Aufhebung der Kurzarbeiterwochenkarten	106,9 Mio DM
2. Erhöhung der Preise der Zeitkarten des Schülerverkehrs um durchschnittlich 50%, Überführung der Lehrlinge aus dem Tarif für Schülerzeitkarten in die Tarife für Zeitkarten des Berufsverkehrs, Kürzung der Schülergeschwisterermäßigung	24,8 Mio DM
3. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Arbeiterrückfahrkarten und Arbeiterkarten für Binnenschiffer und deutsche Seeleute von 50% auf 33 1/3%	14,7 Mio DM
4. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Schülerfahrkarten von 56,5% auf 50%	3,0 Mio DM
5. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei der Tarifstelle „für erholungsbedürftige Kinder“ von 75% auf 50%	4,0 Mio DM
6. Zurücksetzung des Ermäßigungsausmaßes bei den Tarifstellen a) für öffentliche Krankenpflege b) zum Besuch von Kriegsgräbern von 50% auf 33 1/3%	1,0 Mio DM
7. Aufhebung der Fahrpreisermäßigungen a) für Zeitungsfahrboten, b) für Kleingärtner, c) für Hilfskräfte in der Landwirtschaft	3,5 Mio DM
8. Aufhebung der Fahrpreisermäßigungen a) für hilfsbedürftige Kranke, b) für mittellose Zöglinge und Pfleglinge, c) für mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige	
9. Erhöhung des Normaltarifs und aller von ihm abhängigen Fahrpreisermäßigungen (ausgenommen Netz- und Streckenabonnements) um 8,7%	76,6 Mio DM
10. Ausschluß der Rückfahrt bei der Sonntagsrückfahrkarte am Samstagabend	11,8 Mio DM
11. Aufhebung des Rabattverfahrens bei den Netz- und Bezirkskarten sowie 10%ige Erhöhung der Preise dieser Karten	2,5 Mio DM
12. Erhöhung der Preise a) der Bahnsteigkarten	3,0 Mio DM
b) der Zeitkarten für Fahrrad- und Motorradaufbewahrung um 100%	2,0 Mio DM
zusammen 1.—12.	253,8 Mio DM
Hierzu Erträge aus der bereits beantragten 20%igen Erhöhung im Hamburger S-Bahntarif	6,7 Mio DM
insgesamt:	<u>260,5 Mio DM</u>

Der Vorstand der DB wies abschließend auf die schwierige finanzielle Lage des Unternehmens hin und bat um beschleunigte Behandlung seiner Anträge, damit die vorgeschlagenen Tarifierhöhungen in kürzester Frist in Kraft gesetzt und möglichst noch auf den Herbstverkehr des Jahres 1957 angewendet werden könnten. Jeder Tag der Verzögerung bringe (für Personen- und Güterverkehr zusammen) einen Ausfall von 2 Mio DM Einnahmen täglich.

Obwohl die im Gelbbuch formulierten Anträge der DB schon monatelang vorher allgemein bekannt geworden und auch in breitester Öffentlichkeit erörtert worden waren, begann nun nochmals das übliche Spießrutenlaufen. Nach mühsamen und langwierigen Beratungen und Verhandlungen wurde schließlich durch Kabinettsbeschluss vom 15. 1. 1958 zum 1. 2. 1958 der Mehrzahl der Tarifanträge der DB entsprochen. Beim Personenverkehr bezogen sich die Fälle, bei denen die Anträge der DB abgelehnt worden oder nur in abgeänderter Form durchgingen, vor allem auf den Bereich der Sozialtarife, hier insbesondere der Schülertarife und auf einige andere Tarifstellen aus Nebengebieten des DPT. Im Einzelnen ergaben sich folgende von den Anträgen abweichende Entscheidungen:

- a) Die ursprünglich als Zonentarife erstellten Preistafeln für Streckenzeitkarten unter Beseitigung der Aufrundungen von 0,50 DM und 1,— DM wurden in Kilometertarife umgestaltet.
- b) Die Tarifbestimmungen für Sonntagsrückfahrkarten wurden der durch die Fünf-Tage-Woche bedingten neuen Arbeitszeitregelung angepaßt.
- c) Die vorgesehene Anhöhung der Schülerzeitkarten um etwa 50% drang nicht durch. Die Schülermonatskarten und die Schülerwochenkarten machten nur die allgemeine Erhöhung des Regeltarifes um 8,7% mit, wurden aber auf Fahrten an Werktagen beschränkt. Auch die Schülergeschwisterermäßigung blieb voll aufrechterhalten.
- d) Während Lehrlinge und Anlernlinge ursprünglich allgemein in die Tarife des Berufsverkehrs übernommen werden sollten, wurde ein Kompromiß dahin geschlossen, daß für das 1. und 2. Lehrjahr weiterhin die Schülerzeitkarten gelten. Nur für das 3. und 4. Lehrjahr sollten die Lehrlinge, weil sie dann regelmäßig schon ein gewisses Einkommen haben, die immer noch erheblich verbilligten Zeitkarten des Berufsverkehrs benutzen.
- e) Die Tarifstellen „für erholungsbedürftige Kinder“ und „zum Besuch von Kriegsgräbern“ wurden nicht antragsgemäß, sondern nur um 8,7% angehört. Die Tarifstellen „für mittellose Zöglinge und Pfleglinge“, „für hilfsbedürftige Kranke“ sowie „für mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige“, deren Aufhebung beantragt war, blieben bestehen. Sie nahmen nur an der allgemeinen Preiserhöhung um 8,7% teil.

Insgesamt ergaben sich aus der teilweisen Nichtberücksichtigung der DB-Anträge gegenüber der ursprünglichen Rechnung mit 260,5 Mio DM Mehreinnahmen rechnerisch Mindereinnahmen von etwa 50 Mio DM. Die Änderungen zu a), b) und d) kosteten die DB allein 18 Mio DM. Die Aufrechterhaltung der Geschwisterermäßigung war nicht nur aus Gründen der Tarifsystematik, sondern auch deshalb besonders zu bedauern, weil ohne zwingende Notwendigkeit mit derartigen Tarifnachlässen (bis zu 96%!) die Preisrelationen noch weiter verzerrt wurden und damit jede vernünftige Fortentwicklung aufs stärkste erschwert wird.

Die Tarifentwicklung nach dem 1. Februar 1958

Die Tarifplanung nach dem Gelbbuch vom August 1957 wies bereits eine Deckungslücke von rund 150 Mio DM auf. (Diese wurde bewußt gelassen, weil mit den Vor-

schlagen die tarifarischen Möglichkeiten – kommerziell gesehen – ausgeschöpft schienen. Auch war der Vorstand der DB der Meinung, daß die auf starken Kostenverzerrungen beruhenden Kostenanteile, vor allem wegen der noch verbliebenen betriebsfremden und politischen Lasten, nicht durch Tarifmaßnahmen ausschließlich bestimmten Zweigen der deutschen Wirtschaft auferlegt werden sollten, sondern ihrem Wesen nach von der Allgemeinheit getragen werden müßten). Die stark verzögerte Genehmigung der Tarifierhöhungen (statt zum Herbst 1957 erst zum 1. 2. 1958, also mindestens vier Monate später) ergab eine weitere empfindliche Einbuße (für Güter- und Personenverkehr zusammen täglich 2 Mio DM). Die anteilig nicht genehmigten Erhöhungen beim Personentarif trugen den bereits erwähnten Verlust von 50 Mio DM bei. Dennoch hätte die DB mit dem Erreichten als beachtlichem Teilerfolg zunächst zufrieden sein können, wenn es bei den Entscheidungen zum 1. 2. 1958 geblieben wäre.

Mit dem Inkrafttreten der Tarifierhöhungen am 1. 2. 1958 gab es aber keine Ruhe. Auf der ganzen Linie setzte vielmehr ein massiver Kampf gegen diese Erhöhungen ein. Schon bei der ursprünglichen Behandlung der Anträge im vorparlamentarischen Raum war von einer Vielzahl berufener und unberufener Stellen eine Unsumme von Einwendungen erhoben worden. Dabei gingen die Meinungen und Richtungen von der echten Sorge um die allgemeine Preisentwicklung über verständliche sozialpolitische Überlegungen bis zum brutalen Gruppenegoismus und zum verantwortungslosen politischen Geschrei, von der wirklichen Sachkunde bis zum vollendeten Unverstand. Nach dem 1. 2. 1958 verstärkten sich die Attacken noch. Es blieb keine noch so notwendige oder unwichtige Änderung, gegen die nicht nachträglich Sturm gelaufen wurde. So wurden die Tarifstellen für Kleingärtner, für Zeitungsfahrboten wieder gefordert, die Erhöhung der Bahnsteigkartenpreise um 0,10 DM schärfstens beanstandet usw. usw.

Die 10. Bundestagsitzung vom 12. 2. 1958 brachte Anfragen und Anträge fast aller Parteien zum Thema der Anhebung der Verkehrstarife und besonders der Anhöhung der Tarife im Berufsverkehr und der Sozialtarife. Das Thema Bundesbahn und Bundesbahntarife wurde sehr eingehend und zum Teil sehr temperamentvoll diskutiert. Teilweise wurden dabei Tarifstellen in die Erörterung einbezogen, denen bei den vorausgegangen gründlichen Erörterungen die berufenen Interessenvertretungen aus guter Sachkenntnis zugestimmt oder zumindest nicht widersprochen hatten, so z. B. der Sonntags- und Feiertagsausschluß der Arbeiterwochenkarten, bei denen vorher der Wissenschaftliche Beirat des BVM, der VÖV und der DIHT ausdrücklich beigepflichtet und selbst die Gewerkschaften (DGB, ÖTV und GdED) keine entscheidenden Bedenken erhoben hatten. Hinsichtlich der Zeitkartentarife für den Schülerverkehr beschloß der Bundestag einstimmig, die Bundesregierung zu beauftragen, dafür zu sorgen, daß entgegen der Tarifneuregelung vom 1. 2. 1958 den Lehrlingen die Inanspruchnahme der Schülerzeitkarten während der Gesamtdauer ihrer Lehrzeit gestattet wird.

Auch die Fragestunde des Deutschen Bundestages am 13. 2. 1958 brachte nochmals (vgl. Fragen 8 und 15) den Sonntagsausschluß bei Arbeiterwochenkarten auf die Tagesordnung.

Seit der Festlegung der Erhöhungen zum 1. 2. 1958 hat sich inzwischen eine Reihe von Änderungen zu Lasten der DB ergeben, und mit der Möglichkeit weiterer Verschlechterungen muß gerechnet werden:

1. Bei den Arbeiterwochenkarten war zunächst vorgesehen, daß die Schichtarbeiter voll auf Arbeitermonatskarten übergehen sollten, bei denen die Benutzung an Sonntagen zugelassen blieb. Preislich wurde hierfür sogar ein Anreiz dadurch geboten, daß das

sog. Spannungsverhältnis von 4,2 auf 4 verringert wurde, d. h. der Preis der Arbeitermonatskarten betrug nur noch den Preis für 4 Arbeiterwochenkarten gegenüber früher 4,2 Arbeiterwochenkarten. Schon am 25. 1. 1958 sah sich trotzdem die DB gezwungen, ihre Direktionen zu ermächtigen, solchen Arbeitern, deren Schicht in den späten Abendstunden am Samstag endet, die Benutzung ihrer Arbeiterwochenkarte für die Heimfahrt bis 3.00 Uhr am Sonntagmorgen anzuerkennen. Um die Arbeiterwochenkarte auch weiteren Schichtarbeitern entgegen der ursprünglichen Planung zugestanden werden, mußte schließlich am 8. 2. 1958 als weitere Übergangsregelung bis Sonnabend gelten, für Berechtigte mit regelmäßiger Schichtarbeit an Sonntagen (diese Karten werden auf der Rückseite durch ein großes rotes „S“ und den Tagesstempel der Ausgabestelle kenntlich gemacht) von Sonntag 18.00 Uhr bis zum nächstfolgenden Sonntag 8.00 Uhr gültig sind.

2. Zum 1. 4. 1958 ist dem Beschluß des Bundestages zufolge die Beschränkung bei der Ausgabe von Schülerzeitkarten für Lehrlinge und Anlernlinge wieder beseitigt worden. Lehrlinge und Anlernlinge, die nach einem schriftlichen Lehr- oder Anlernvertrag in Berufsausbildung stehen, erhalten auch im 3. und 4. Lehrjahr wieder Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten und sind damit nicht auf die Zeitkarten des Berufsverkehrs angewiesen.
3. Zum 1. 5. 1958 wurde die Zulassung von Schwerbeschädigten bei Fernschnellzügen wieder erweitert. Die Benutzung der 1. Klasse – mit Ausnahme von Fernschnelltriebwagen – wurde hier auch insoweit zugestanden, als diese Züge keine 2. Klasse führen.
4. Am 25. 6. 1958 mußte eine besondere Vergünstigung zur Benutzung der 1. Wagenklasse mit Fahrausweis 2. Klasse für Verfolgte des Naziregimes eingeführt werden, die mindestens um 70 % erwerbsbeschränkt sind.
5. Durch Beschluß der Bundesregierung wurde inzwischen der DB auferlegt, für Schülerverkehr an Sonn- und Feiertagen Schülerfahrkarten und Schülerrückfahrkarten vorzusehen. Demgemäß können seit dem 22. 7. 1958 (vgl. TVA Nr. 36 vom 4. 8. 1958) gegen Vorlage des Antrages auf Ausgabe von Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten (auch für Lehrlinge und Anlernlinge) für Fahrten an Sonntagen und zusätzlichen Feiertagen zwischen den im Antrag genannten Orten Schülerfahrkarten oder Schülerrückfahrkarten ausgegeben werden.

Die für Schichtarbeiter eingeführte Übergangsregelung sollte möglichst bald beseitigt werden. Ein hoher und ständig steigender Prozentsatz früherer Benutzer von Arbeiterwochenkarten löst jetzt Arbeitermonatskarten. Die Übergangsregelung hemmt diese gewollte und schon allein abfertigungstechnisch für alle Beteiligten willkommene Entwicklung nur. Die Finanzierung der Arbeitermonatskarten kann bei der Höhe der heutigen Löhne kein entscheidendes Hindernis sein. Zur Not könnte hier eine Hemmung durch einen einmaligen Vorschuß des Arbeitgebers ausgeglichen werden. Auch der Urlaub nicht ausgenutzt werden könne und daher Nachteile zur Folge habe, kann kein ernsthafter Grund sein, die Tarifbestimmung zu ändern. Für nicht voll ausgenutzte Zeitkarten wird Fahrgeld auf Antrag erstattet. Von dieser Möglichkeit machen Angestellte und Beamte, die fast ausschließlich die Arbeitermonatskarte benutzen, seit jeher Gebrauch. Die DB sollte sich ihrerseits bemühen, dieses Erstattungsverfahren weitgehend zu vereinfachen und großzügig auszugestalten. Da auch die Arbeiterschaft vor dem Über-

gang vom Wochen- zum Monatslohn steht, ihn teilweise sogar schon vollzogen hat, kann es nur sinnvoll sein, beim Eisenbahntarif den ohnehin bestehenden Trend zur Monatskarte mit allen Mitteln zu fördern.

Die volle Überführung der Lehrlinge und Anlernlinge in die Tarifstellen für Schülerzeitkarten macht zunächst die Planung der DB zunichte, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Tarifsystematik führen sollte, ohne die betreffenden Personenkreise ungebührlich zu belasten. Die Überführung der Lehrlinge aus den Tarifen des Schülerverkehrs in die des Berufsverkehrs sollte nämlich nicht in erster Linie höhere Einnahmen bringen, sondern auf weitere Sicht eine Berücksichtigung der endlosen Berufungen solcher Personen bringen, die ebenfalls in Berufsausbildung stehen und gegenüber den Lehrlingen wirtschaftlich nicht oder nicht wesentlich besser gestellt sind. Die allgemeine Schonung der Schülertarife gegenüber den Berufstarifen hat jetzt aber den Preisabstand zwischen beiden Gruppen vergrößert und gerade dadurch wieder zahllose Anträge solcher Verkehrsnutzer ausgelöst, die noch nicht im vollen Verdienst stehen. Die DB ist ihrerseits aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, tarifarischen Wünschen, die aus Kreisen der Referendare, der Praktikanten verschiedenster Art, der Volontäre, der Schüler zahlreicher Sonderanstalten, der Jungärzte, der Postjungboten usw. usw. kommen, in der Form zu entsprechen, daß auf sie die Schülertarife angewendet werden. Die erwähnten Interessenten haben Monatseinkommen zwischen 0 und 300 DM, die also z. T. unter dem Monatsgeld von Lehrlingen liegen. Auf weitere Sicht müßte eine Lösung in Richtung einer Lehrlingsmonatskarte — oder wie man sie nennt — gesucht werden, deren Preis in der Mitte zwischen Arbeitermonats- und Schülermonatskarte liegen würde. In diese Tarifstelle müßten alle die Personen überführt werden, die eine Mittelstellung zwischen Schülern und Vollverdienenden einnehmen. Im Augenblick ist diese Entwicklung durch die der DB zum 1. 4. 1958 gemachte Auflage hinsichtlich der Lehrlinge und Anlernlinge verbaut.

Über die Sperrung der Benutzung der Schülerzeitkarten an Sonn- und Feiertagen hat man sich noch immer nicht allseits beruhigt. Obwohl der Schülersektor beim Ausmaß der Anhöhung und auch durch die Behandlung der Lehrlinge stark geschont worden ist (das kostet die DB jährlich rund 33 Mio DM), wird weiterhin danach gestrebt, die volle Benutzung der Zeitkarten an Sonn- und Feiertagen wieder zuzulassen. Dabei steht eindeutig fest, daß die Sonntagsfahrten von Studenten und Schülern fast ausschließlich in keinem Zusammenhang mit der schulmäßigen Ausbildung stehen. Mehrere Kultusministerien der Länder haben sogar ausdrücklich anerkannt, daß für die Sonntagsbenutzung von Schülerzeitkarten kein schulisches Bedürfnis besteht. Tatsächlich wurden Schülerzeitkarten nach repräsentativen Erhebungen bis zum 1. 2. 1958 zu etwa 60 % an Tagen benutzt, die vorlesungs- und schulfrei waren. Die zweckfremde Ausnutzung nahm auch immer dann ganz erheblich zu, wenn attraktive Sportveranstaltungen und ähnliches stattfanden. Die teilweise vertretene Annahme, daß der Sonntagsausschluß für die DB ohne Bedeutung sei, trifft nicht zu. Seit dem 1. 2. 1958 wurden zunächst viele dieser Sonn- und Feiertagsfahrten mit Sonntagsrückfahrkarten oder anderen Fahrpreisermäßigungen ausgeführt. Sie brachten damit einen Beitrag, um das große Defizit im Schülerverkehr wenigstens teilweise zu mindern.

Hinzu kommt als weiterer gewichtiger Grund bei der derzeitigen Regelung der Zeitkarten, daß der Omnibusverkehr von Bahn und Post bereits seit dem 1. 4. 1957 die Sonn- und Feiertagsbenutzung von Schülerzeitkarten nicht mehr kennt. Die Tarife anderer Nahverkehrsträger (z. B. VÖV) lassen ebenfalls regelmäßig die Sonn- und Feiertagsbenutzung nicht zu und schließen darüber hinaus sogar teilweise Fahrten in den späten

Abendstunden an Werktagen aus, obwohl die zugehörigen Schülertarife durchweg über denen der DB liegen. Die Schülerzeitkarten der DB sehen dagegen immer noch beliebig häufige Fahrten an Werktagen vor.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Tariferhöhungen vom 1. 2. 1958

Die Tariferhöhungen vom 1. 2. 1958 liegen noch nicht lange genug zurück, um ihre Auswirkungen schon jetzt voll beurteilen zu können. Erfahrungsgemäß spielen sich manche Änderungen der Tarife erst in Monaten, einzelne erst in Jahren ein. Der mit jeder Erhöhung der Fahrpreise verbundene und den Verkehr zunächst mindernde Schock ist sicherlich bereits im Abklingen. Wie leider so oft ist die eindeutige Diagnose der Entwicklung durch Vorgänge außerhalb des Tarifes erschwert. Für die Beurteilung wirken sich insbesondere folgende Umstände erschwerend aus:

1. Ungefähr gleichzeitig mit der Tariferhöhung hat sich die Konjunktur merklich abgeflacht. Durch diesen Konjunkturrückgang sind vor allem die Transporte der Grundstoffe Kohle, Erz und Eisen wesentlich zurückgegangen.
2. Die zu erwartenden Tariferhöhungen haben zu einer außergewöhnlichen Verkehrsbelebung Ende 1957 und im Januar 1958 durch Vorausverladungen geführt.
3. Der ungewöhnliche Witterungsablauf in den ersten Monaten dieses Jahres hatte eine verspätete Frühjahrsbestellung in der Landwirtschaft sowie eine verzögerte Arbeitsaufnahme im Baugewerbe zur Folge. Hierdurch ist der Verkehr ungünstig beeinflusst worden.

Diese Umstände sind, obwohl von Wirkung zunächst unmittelbar für den Güterverkehr, auch für den Personenverkehr durchaus nicht unwichtig gewesen. Die allgemeine Konjunktur und die Beschäftigungslage in der Wirtschaft sind von Einfluß nicht nur auf den eigentlichen Geschäftsverkehr, sondern ebenso im Personenverkehrssektor auf den Berufsverkehr, den Urlaubs- und Erholungsreiseverkehr und Fahrten sonstiger Art. Auch manche Reise ist Ende 1957/Januar 1958 vorweg unternommen worden.

Die ersten Zahlen für die Wochen nach dem 1. 2. 1958 ließen noch nichts Genaueres erkennen als höchstens den Schluß, daß der Personenverkehr im Gegensatz zum Güterverkehr eine fühlbare Mehreinnahme brachte. Die Zusammenfassung der Ergebnisse für die Monate Februar/April 1958 zeigte dann, daß die Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr um 17,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres in die Höhe gegangen sind. Die Tariferhöhung ist aber dabei offensichtlich nicht ganz ohne nachteilige Wirkung auf das Verkehrsvolumen geblieben. Gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres war bei den beförderten Personen ein Rückgang um rund 5 % und bei den Personen/km ein solcher um 3,5 % festzustellen. Bemerkenswert ist dabei, daß die Verkehrsabnahme im Berufsverkehr trotz der relativ stärkeren Erhöhung der einschlägigen Tarifstellen schwächer war als der Durchschnitt; denn es ergab sich bei den beförderten Personen ein Rückgang von nur 2,6 % und bei den Personen/km von nur 1,6 %. Die Einnahmen für Januar/Mai 1958 (ohne Saargebiet und internationalen Verkehr) lagen 1,85 % über denen des Vorjahres (beförderte Personen — 4,44 %, Personen/km — 0,04 %).

Der Sonntagsausschluß hat trotz der noch geltenden Übergangsregelung für Schichtarbeiter die erwünschte Abwanderung von der Arbeiterwochenkarte zur Arbeitermonatskarte bewirkt oder zumindest fühlbar eingeleitet. So sind im Mai 1958 gegenüber Mai 1957 auf Arbeitermonatskarten 125,1 % mehr Personen mit 118,7 % mehr Per-

sonen/km, dafür auf Arbeiterwochenkarten 27,6% weniger Personen mit 13,7% weniger Personen/km gefahren. Infolge der Erhöhung der Einkommensgrenze für den Bezug der Arbeiterzeitkarten durch Angestellte und Beamte ist der Absatz der Monatskarten um 74,3% (Personen/km 75,8%) und der Teilmonatskarten um 56,9% (Personen/km 54,8%) zurückgegangen. Damit leitet sich der Übergang zu den künftigen Einheitszeitkarten ein, der die Verschmelzung der Monatskarten mit den Arbeitermonatskarten und der Teilmonatskarten mit den Arbeiterwochenkarten bringen soll, um damit eine wesentliche Abfertigungsvereinfachung, vor allem durch den Wegfall des Antrags- und Bescheinigungszwanges, zu ermöglichen.

Der Schülerverkehr brachte im Mai 1958 trotz seiner weitgehenden Schonung bei der Tarifierhöhung, nämlich mit nur 8,7%, etwas überraschend Mehreinnahmen von nur 3,8% gegenüber dem Mai 1957 (beförderte Personen — 2,51% und Personen/km — 6,51%).

Die Sechserkarten, obwohl nur um 8,7% im Preise angehört, brachte in den Monaten Februar/April 1958 Mehreinnahmen von 22,0%. Hierin drückt sich offensichtlich ein Übergang von den teurer gewordenen Sonntagsrückfahrkarten aus.

Die Arbeiterrückfahrkarten wiesen in der gleichen Zeit bei einer Verteuerung um 45% Mehreinnahmen von 47% auf. Wahrscheinlich kam hier ein Mehrverkehr aus zusätzlichen Fahrten von Bundeswehrangehörigen zum Tragen.

Die Sonntagsrückfahrkarten gingen erwartungsgemäß in der gleichen Zeit bei einer Preiserhöhung von durchschnittlich 22% in den Einnahmen zurück (— 2,7%).

Die jetzt vorliegenden Zahlen für das 1. Halbjahr 1958 bestätigen im Berufsverkehr einen fühlbaren Übergang von den Arbeiterwochenkarten zu den Arbeitermonatskarten. Während das Verhältnis im Januar noch bei 88,52% : 11,48% lag, brachte der April bereits ein Verhältnis von 63,36% : 36,64%. Der Durchschnitt für das 1. Halbjahr liegt bei 67,76% : 32,24%.

Für die Monate Januar bis August 1958 brachten im übrigen gegenüber 1957:

1. beim Gesamtverkehr	
a) die Einnahmen	+ 12,72%
b) die beförderten Personen	— 5,55%
c) die Personen=km	— 4,26%
2. beim allgemeinen Verkehr	
a) die Einnahmen	+ 12,61%
b) die beförderten Personen	— 7,38%
c) die Personen=km	— 4,48%
3. beim Berufsverkehr	
a) die Einnahmen	+ 32,87%
b) die beförderten Personen	— 9,68%
c) die Personen=km	— 5,79%
4. beim Schülerverkehr	
a) die Einnahmen	+ 6,73%
b) die beförderten Personen	— 3,23%
c) die Personen=km	— 7,75%

Im Ganzen haben danach bisher — im Gegensatz zum Güterverkehr — die Einnahmen des Personenverkehrs die rechnerischen Erwartungen bestätigt, wenn auch innerhalb der Verkehrsarten Verschiebungen zwischen Voranschlag und tatsächlichem Ergebnis ein-

getreten sind, die zum Teil nicht ganz leicht erklärt werden können. Völlig zuverlässige und endgültige Schlüsse können erst später gezogen werden, zumindest muß hierzu das volle Jahresergebnis abgewartet werden.

Tarifrechtlicher Exkurs

Bevor auf weitere Möglichkeiten zur Fortbildung des DPT eingegangen wird, erscheint es zweckmäßig und nötig, einige grundsätzliche Fragen tarifrechtlicher Art zu erörtern. Das Verfahren bei der Durchführung der Tarifänderungen zum 1. 2. 1958 hat nämlich wieder einmal in aller Deutlichkeit gezeigt, wie unvollkommen die einschlägigen Rechtsbestimmungen und auch teilweise ihre praktische Handhabung sind.

1. Die Tarifhoheit als Bestandteil der Eisenbahnhoheit liegt beim Bund (vgl. Art. 87 mit 73 u. 80 Abs. 2 Grundgesetz — GG —, § 6 Allg. Eisenb. G.). Gemäß § 16 Bundesbahngesetz (BBG) bedürfen Tarifänderungen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr (vgl. Abs. 1). Nach Absatz 2 gilt die Genehmigung als erteilt, wenn der DB nicht innerhalb von drei Wochen seit Eingang ihres Antrages bei dem Bundesminister für Verkehr von diesem eine Äußerung zugeht. Die Genehmigung gilt ferner als erteilt, wenn der DB nicht innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Eingang dieser Äußerung eine von ihrem Antrag abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

Die Tarifänderung vom Februar 1958 hatte im vorparlamentarischen Raum so viele Hürden zu nehmen, daß wegen dieser gesetzlichen Fristen die Anträge zur Vermeidung des Fristablaufs, also aus rein formalen Gründen, zunächst zurückgewiesen wurden und neu gestellt werden mußten. Mit Recht wurde dagegen eingewandt, daß ein solches Vorgehen sowohl aus rechtsstaatlichen Erwägungen als auch aus dem Grundgedanken des § 16 BBG unerwünscht sein müsse, ganz abgesehen davon, wieviel Geld das langwierige Verfahren die DB ohnehin gekostet hat. Es müßte in Zukunft unbedingt verfahrensmäßig ein besserer Weg gefunden werden, um derart dringliche Anträge spätestens innerhalb der vorgesehenen drei Monate, möglichst noch früher, zur endgültigen Entscheidung zu bringen.

2. Nach § 28 Abs. 2 BBG darf der DB die Durchführung oder Auflassung tariflicher Maßnahmen nur insoweit auferlegt werden, als sie für sie unter Berücksichtigung ihrer Pflichten, nämlich die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst zu bestreiten und im übrigen die Verwaltung unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen, zumutbar ist. Die DB kann gegen Auflagen, die darüber hinaus gehen, Einspruch erheben. Der Einspruch hat aufschiebende Wirkung, es sei denn, daß die Bundesregierung die Vollziehung der Auflage anordnet. Wenn die Bundesregierung den Einspruch gegen die Auflage der Durchführung einer tariflichen Maßnahme zurückweist, so ist die Mehrbelastung, die der DB hierfür entsteht, auf den Bundeshaushalt zu übernehmen (Abs. 3). Eine Übernahme auf den Bundeshaushalt unterbleibt, wenn die im Laufe eines Wirtschaftsjahres gemachten Auflagen in ihrer Gesamtheit den Wirtschaftsplan nur unwesentlich beeinflussen oder auch, wenn die Mehrbelastung aus einem Überschuß des Jahresabschlusses gedeckt werden kann (Abs. 4 und 5).

Diese Regelung sieht sich — für sich betrachtet — durchaus brauchbar an. Sie wird aber durch den nachfolgenden Absatz 6 des gleichen § 28 entwertet, wonach nämlich

über die Höhe des zu übernehmenden Betrages die Bundesregierung unter Berücksichtigung aller Umstände endgültig entscheidet, d. h. praktisch nach freiem Ermessen.

Bisher hat die Bundesregierung im Bereich der zahlreichen Sozialtarife der DB noch in keinem Falle einen speziellen zugehörigen Kostenbetrag übernommen und nicht ein einziges Mal auch nur anerkannt, der DB überhaupt eine tarifarische „Auflage“ im Sinne des § 28 BBG erteilt zu haben. Schon die Einführung der Tarifstelle „für kinderreiche Familien“ gegen den ausdrücklichen Widerspruch der DB bzw. deren Forderung auf Kostenausgleich im Jahre 1956 haben keinerlei Wirkungen nach § 28 BBG ausgelöst. Das Gleiche gilt von den zum 1. 2. 1958 verweigerten Tarifierhöhungen bei Schülerzeitkarten um 50% und der nicht beseitigten Geschwisterermäßigung. Auch die nach dem 1. 2. 1958 der DB durch die Bundesregierung gemäß Bundestagsbeschluß vom 12. 2. 1958 z. B. auferlegte Rücküberführung der Lehrlinge des 3. und 4. Lehrjahres in die Schülertarife hat nicht zu der Anerkennung geführt, daß es sich hierbei um eine ausgleichspflichtige Auflage handelt. Das Gleiche gilt von der Einführung der Schülerrückfahrkarten für Sonntagsfahrten.

Bei einer derartigen Handhabung ist das Ausgleichsverfahren gemäß § 28 BBG für die DB völlig wertlos. Mit der ohnehin auch in anderen Teilen fälligen Überholung des BBG müßte daher die sog. „französische“ Regelung angestrebt werden. Die Französischen Eisenbahnen erhalten bei Tarifaufgaben ihrer Regierung automatisch den vollen Kostenausgleich. Demgemäß muß bei kostenverursachenden Auflagen oder bei Ablehnung von vom Standpunkt der DB notwendigen Tarifänderungen durch die Bundesregierung künftig auch zugunsten der DB ein Kostenausgleich erfolgen, ohne daß darüber immer wieder lange und erfolglos dem Grunde nach gestritten wird. Vor allem kann künftig die Entscheidung nicht endgültig in das Ermessen der Bundesregierung gestellt bleiben, wo bei der hier vorgeschriebenen Berücksichtigung „aller Umstände“ (vgl. § 28 Absatz 6 BBG) oft allein die Feststellung der ungünstigen Finanz- und Kassenlage beim Bund, also die bloße Deckungsfrage, für die Ablehnung des Ausgleiches schon als ausreichend angesehen wird. Die neue Regelung muß auch dahin gehen, daß in solchen Fällen, in denen keine Übereinstimmung zwischen DB und Bundesregierung über Grund und Höhe der Ausgleichszahlung zustande kommt, die DB ein unabhängiges Gericht anrufen kann. Hierbei könnte man an eine einzurichtende Instanz denken, wie sie zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als sog. „Reichsbahngericht“ bestanden hat.

3. Eine besondere Komplikation bei der Genehmigung von Tarifänderungen der DB liegt in den einschlägigen preisrechtlichen Bestimmungen. Bei der dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 16 Absatz 1 BBG vorgehaltenen Genehmigung treten immer wieder grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten darüber auf, ob und inwieweit der Minister diese Genehmigungen von sich aus oder erst nach Einschalten von Bundesrat und Bundestag erteilen kann. Auch bei den Tarifierhöhungen vom 1. 2. 1958 haben die Erörterungen und die Klärung dieser Frage die materiellen Tarifentscheidungen wieder um Monate verzögert.

Nach § 16 BBG haben die Tarife der DB grundsätzlich den Charakter von „Anstaltstarifen“. Entgegen einer gelegentlich geäußerten Meinung ist darüber in Artikel 80 Absatz 2 GG nichts Abweichendes gesagt. Dort ist zwar die Genehmigung des Bundesrates „zu den Rechtsverordnungen usw. über Grundsätze und Gebühren für die Benutzung der Einrichtungen der Bundes-Eisenbahnen . . .“ vorgesehen, jedoch nur für den Fall, daß aus irgend einem anderwärts verankerten Rechtsgrund die

Verordnungsform gewählt wird. Eine Grundlage für Verordnungen auf dem Tarifgebiet gibt nur § 2 des Preisgesetzes vom 10. 4. 1948 (veröffentlicht im „Verordnungsblatt für die britische Zone“ von 1948, Nr. 18, Seite 103 ff). Das Preisrecht findet bei Bundesbahntarifen deshalb Anwendung, weil nach § 16 BBG „Die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechtes unberührt geblieben sind“. Das erwähnte Preisgesetz vom 10. 4. 1948 spricht zwar von Anordnungen und Verfügungen. Es besteht aber Einigkeit darüber, daß mit den erwähnten Anordnungen auch Rechtsverordnungen gemeint sind. Im § 3 des „Gesetzes zur Erstreckung und zur Verlängerung des bewirtschafteten Notgesetzes . . . und des Preisgesetzes“ vom 21. 1. 1950 ist gesagt, daß alle Verordnungen der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, wenn sie eine grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand, insbesondere die Lebenshaltung, haben. Eine ganz ähnliche Bestimmung enthält § 1 des Preisgesetzes. Nur ist dort gesagt, daß der Wirtschaftsrat solchen Maßnahmen zuzustimmen habe, die eine grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand, insbesondere die Lebenshaltung, haben.

Die vorherrschende Meinung geht nun dahin, daß § 3 des Erstreckungsgesetzes den § 1 des Preisgesetzes nicht außer Kraft gesetzt hat, daß vielmehr beide Bestimmungen noch in Geltung sind, d. h. daß unter den genannten Voraussetzungen sowohl der Bundesrat als auch der Bundestag (als Funktionsnachfolger des Wirtschaftsrates) den Tarifen der DB zustimmen muß, also soweit durch beantragte Tarifänderungen Preisstand und Lebenshaltung „grundlegend“ berührt werden.

Das Letztere traf bei den Tarifanträgen zum 1. 2. 1958 tatsächlich nicht zu. Es konnte durch eingehende Berechnungen dargetan werden, daß die beabsichtigten Tarifänderungen eine derartige Auswirkung auf Warenpreise, Lebenshaltung usw. nicht haben würden. Demgemäß hat der Bundesminister für Verkehr von sich aus die Entscheidung mit Erlaß vom 16. 1. 1958 ausgesprochen (wenn auch erst nach eingehender Abstimmung mit dem Bundesrat).

Eine offizielle Zuleitung der Anhöbungsanträge an den Bundesrat und den Bundestag mit der Folge der dortigen vollen Behandlung in Ausschüssen und Plenum hätte die überfällige Entscheidung einmal um weitere Monate verzögert und im übrigen auch, wie schon allein die Argumente und die Anträge in der nachträglichen Bundestagsitzung vom 12. 2. 1958 gezeigt haben, die Entscheidung nur stärker politisiert und damit von den sachlichen Notwendigkeiten noch weiter entfernt.

Für die Zukunft muß mit allen Kräften angestrebt werden, tarifarische Entscheidungen mehr als bisher aus der politischen Sphäre herauszuhalten. Man muß künftig Tarife auch im Jahr vor der Bundestagswahl ändern können! Im anderen Falle besteht die unmittelbare Gefahr, daß die Eisenbahntarife vollends erstarren. Die Bundesbahn kann aber nur lebensfähig erhalten werden, wenn ihre Tarife sich den ständig wechselnden wirtschaftlichen und verkehrlichen Tatbeständen elastisch anpassen und nicht allein Tarifänderungen wie bisher durch die Mängel des Verfahrens und besonders seine zu lange Dauer von vorherein die entscheidende Wirkung genommen wird. Solange nicht auf diese Weise die Preisseite im Eisenbahnverkehr in Ordnung gebracht und gehalten werden kann, können ausreichende Einnahmen nicht erzielt und die Wirtschaftsführung nicht normalisiert werden.

Im übrigen wird auch vielfach nicht bedacht, daß die laufenden Arbeiten am Tarif zwar im Ganzen recht umfangreich sind, im wesentlichen aber viele kleine Objekte ohne politisches Gewicht darstellen und daher schon aus diesem Grunde nicht in die

Parlamentsebene gehören. Vor einigen Jahren kam bei einer Tariferörterung aus dem Bereich des Personenverkehrs ein Sprecher des Verkehrsausschusses des Bundestages auf den Gedanken, der Ausschuß wolle künftig jeden Änderungsantrag zum DPT vorgelegt bekommen. Das widersprach insoweit schon dem Gesetz, als nach § 16 Absatz 3 BBG schon der Bundesminister für Verkehr von sich aus auf seine Befugnis zur Genehmigung bei Tarifmaßnahmen „von geringerem öffentlichen Interesse“ verzichten kann. Damals konnte allerdings der Verkehrsausschuß dadurch sehr schnell von seinem Wunsch abgebracht werden, daß ihm als volle Pkw-Ladung die gesamten Unterlagen, aus denen der DPT besteht, vorgelegt wurden. Daraus ergab sich unmittelbar, welchen Umfang dieses Werk und somit auch die Arbeiten an seiner laufenden Fortentwicklung ausmachen und wie bagatellenhaft die große Mehrzahl der Einzelentscheidungen ist.

Es mag an dieser Stelle dahingestellt bleiben, auf welchem Wege man für die Zukunft zu einer Remedur gelangen soll. Wenn nicht eine Änderung der einschlägigen Bestimmungen des Preisrechtes alsbald gelingen sollte, müßte zumindest in der Praxis eine engere Auslegung der Bestimmungen Platz greifen, die die „grundlegende Bedeutung für den gesamten Preisstand“ bei Anträgen auf Tarifänderungen betreffen.

4. Die Regelung gemäß § 16 Absatz 3 BBG ist bisher noch nicht praktisch geworden. Sie sollte nach der Gesetzesbegründung „für kleinere Tarifmaßnahmen in der Praxis Erleichterungen schaffen“. Obwohl bisher in jedem Jahre seitens der Bundesbahn viele Dutzende von Anträgen in absoluten Bagatellangelegenheiten vorgelegt werden mußten, unnötig den Instanzenweg belasteten und außerdem vermeidbare Verzögerungen brachten, hat der Bundesminister für Verkehr noch bei keiner zugehörigen Tarifmaßnahme anerkannt, daß sie von „geringerem öffentlichen Interesse“ sei, und demgemäß auf seine Befugnis zur Genehmigung verzichtet. Seit Jahren laufen die Verhandlungen zwischen Vorstand der DB und Bundesminister für Verkehr, um einen Katalog von Bagatellsachen aufzustellen, bei denen der Minister von vornherein auf die Genehmigung verzichten könnte.

Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn war die Handhabung der gleichen Regelung nach dem Reichsbahngesetz von 1930 wesentlich einfacher. Hier hatte der Reichsverkehrsminister allgemein verzichtet auf Genehmigung von Tarifmaßnahmen, die nach der Reichsbahnorganisation der selbständigen Bestimmung der ED überlassen waren, von Tarifmaßnahmen und sonstigen Verkehrserleichterungen, die die Einnahme um nicht mehr als 2 Millionen RM jährlich verringerten und weder von allgemeiner Bedeutung waren, noch Berufungen von größerer Tragweite erwarten ließen, und schließlich auf Tarifmaßnahmen im Wettbewerb gegen ausländische Verkehrswege, außer wenn sie geeignet waren, eine Benachteiligung inländischer Wirtschaftsinteressen herbeizuführen.

Unsere heutige zum Perfektionismus neigende Verwaltung hat leider eine gleich einfache und gut funktionierende Regelung noch nicht wieder zustandebringen können.

Stand der organischen Tarifreform

Die Erhöhungen vom 1. 2. 1958 waren entscheidend darauf abgestellt, der DB die so notwendigen Mehreinnahmen zu bringen. Damit wurde bewußt einer grundsätzlichen und systematischen Tarifreform nicht vorgegriffen. Wohl wurde vorsichtig versucht, bereits fällige kleinere Änderungen im System vorweg durchzuführen, um die organische

Tarifreform anzubahnen. Aber überall da, wo die einleitenden Verhandlungen ergaben, daß diese Punkte streitig waren und daher eine schnelle Einigung nicht möglich sein würde, stellte die DB ihre einschlägigen Änderungswünsche zurück, um nicht auch ihrerseits zu Verzögerungen bei den eigentlichen Erhöhungsanträgen beizutragen.

Leider haben die Änderungen in der Beschlußfassung der Bundesregierung gegenüber den Anträgen aus dem Gelbbuch der DB in mehreren Punkten dazu geführt, angestrebte Vereinfachungen und Verbesserungen zu erschweren und zu verhindern. Als die weiteren Arbeiten besonders belastendes Beispiel sei hier auf die noch stärkere preisliche Auseinanderentwicklung der Zeitkarten des Berufs- und des Schülerverkehrs durch Verweigerung der 50% Erhöhung sowie der Abschaffung der Geschwisterermäßigung bei den Schülerzeitkarten hingewiesen.

Die Überlegungen, den DPT organisch weiterzuentwickeln, gehen weiter. Einige gewichtige einschlägige Fragen sollen anschließend behandelt werden.

Eisenbahn- und Luftfahrttarife

Der Vorsitzende des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Oeftering, hat im Frühjahr 1958 in einem Vortrag über die „Grenzen der Konkurrenz bei Eisenbahnen und Luftfahrt“ (vgl. u. a. „Briefe zur Verkehrspolitik“, Nr. 19 v. 2. 5. 1958) festgestellt, daß auf Entfernungen zwischen etwa 500 und 900 km die Eisenbahn wegen der Möglichkeit der im Service immer mehr verbesserten Nachtreise dem Flugzeug gegenüber nicht unbedingt im Nachteil sei, daß bei Reisen auf größere Entfernungen die Eisenbahn mit dem Flugzeug zwar nur preislich in Wettbewerb treten könne, aber keinen Anlaß hätte, in diesem Verkehrsbereich pessimistisch in die Zukunft zu sehen, da der Luftverkehr, wenn er nur einigermaßen kostenecht rechne — das solle er freilich tun — preislich keinen Vorteil bieten könne. Mit der Frage nach der Kostenechtheit der einschlägigen Tarife ist der entscheidende Punkt angesprochen. Die Luftfahrttarife sind sämtlich nicht kostenecht, und es sieht gerade in letzter Zeit danach aus, als ob sie sich, vor allem im Inlandsverkehr, noch immer weiter von der wirklichen Kostenbasis entfernten.

Die IATA-Bestimmungen schreiben im Binnenverkehr kein festes Tarifschema vor und lassen demgemäß Bewegungsfreiheit, alle gewünschten Bedienungsmöglichkeiten preislich zu konkurrenzieren. Zum Preiswettbewerb haben auch besonders beigetragen:

- a) die Einführung der Touristen-Klasse,
- b) die verbilligten Hin- und Rückflüge innerhalb von 8 Tagen und
- c) die vornehmlich im Berlinverkehr zum Tragen kommenden Nachrückflüge.

Darüber hinaus sind auch in rasch steigendem Umfange der Charterluftverkehr und die Luftpauschalreisen, letztere meist verbunden mit preisgünstigen Arrangements, eine beachtenswerte Wettbewerberscheinung der letzten Jahre. Der reine Flugpreis von Luftpauschalreisen liegt zum Teil unter dem F=Zugpreis 2. Klasse.

Die Tarifverhältnisse innerhalb des Luftfahrttarifes liegen wie folgt (vgl. Anlage 1):

Als Normaltarif kann die Touristenklasse angesehen werden. Die Preise für die 1. Klasse (auch F-Klasse genannt) liegen im allgemeinen 25% über den Preisen der Touristenklasse. In beiden Fällen beträgt die Ermäßigung bei Hin- und Rückflug ohne zeitliche Bindung (oder allenfalls innerhalb eines Jahres) gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis 10%. Die Verbilligung für Hin- und Rückflug innerhalb von 8 Tagen, die nur in der Touristenklasse für innerdeutsche Verbindungen gewährt wird, beträgt gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis zwischen 25 und 38%. Die Ermäßigung für Nachtflüge

im Berlinverkehr gegenüber dem doppelten Einzelflugpreis beträgt 37%. Nachtflüge von Köln/Bonn nach London sind um 28% ermäßigt. Bei dieser Preisbildung kann eine Tarifsystematik nicht erkannt werden.

In der Anlage 2 werden die Preise für 1. Klasse F-Zug mit den Preisen der Touristenklasse (= 100%) verglichen. Hierbei ergibt sich beim Vergleich der Einzelfahrt mit dem Einzelflug ein höherer Tarif des Flugverkehrs von 33–90%. Ein Schema in der Tarifbildung ist auch hier nicht zu erkennen, zumindest ist weder eine fallende noch eine zeitweilig vorhanden gewesene Staffel heute mehr gegeben. Es hat vielmehr den Anschein, daß besonders stark belegte Verkehrsverbindungen der Schiene durch die Tarifbildung der Luftfahrt auf ihren Parallelstrecken günstiger als die übrigen behandelt werden.

Beim Vergleich der Rückfahrkarte 1. Klasse F-Zug zur billigsten Möglichkeit des Hin- und Rückfluges in der Touristenklasse ergibt sich im Verhältnis Schiene–Luft ein Preisstand von 100 : 97–204 in den aufgeführten Relationen.

Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß der Nachtflug Köln–Berlin 3% unter dem doppelten Einzelpreis und weitere innerdeutsche Verbindungen nur 2–7% über dem Rückfahrkartenpreis liegen, was besonders dem Leistungsunterschied bei der Beförderungsdauer keinesfalls entspricht.

Bei der Berechnung des Preisunterschiedes wurden die Aufwendungen für die Benutzung von Schlafwagen, die im innerdeutschen Verkehr in der Einbettklasse 32,50 DM bis 39,– DM und in der Doppelbettklasse 17,50 DM bis 20,– DM betragen, außer acht gelassen. Im internationalen Verkehr liegen die Bettkartenpreise noch höher. Schläge man diese Preise noch zu den Fahrpreisen 1. Klasse F-Zug hinzu, würde die teilweise Unterbietung der Schienenpreise noch eindeutiger sichtbar. Schon für den innerdeutschen Verkehr bedeutet das eine Verbilligung der Hin- und Rückflugpreise gegenüber den Rückfahrkartenpreisen 1. Klasse Schlafwagen in jedem Fall. Durch die Verabreichung von Mahlzeiten und Erfrischungen wird die Preissituation zugunsten des Flugzeuges noch weiter verschoben.

Danach liegt auf der Hand, daß bei der weiteren Entwicklung der Eisenbahntarife unbedingt auf das Vorhandensein der Luftfahrt und ihrer Preise Rücksicht genommen werden muß. Die Luftfahrt ist offensichtlich entschlossen, ihr durchschnittliches Preisniveau dann weitgehend zu unterschreiten, wenn sie dabei ihren eigenen kaufmännischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen dienen, insbesondere im Binnenverkehr auf einzelnen Linien damit leere Plätze füllen und vor allem den Zubringerverkehr der Auslandsdienste unterstützen kann. Die Luftfahrtgesellschaften haben im In- und Ausland bei diesen Bemühungen den entscheidenden Vorsprung, daß sie von ihren gesamten „Wegekosten“, wie Bau der Flughäfen, Kosten der Flugsicherung u. ä. befreit sind. Darüberhinaus fallen auch im Gegensatz zur Eisenbahn wesentliche Teile der Entwicklungskosten der Luftfahrzeuge nicht der zivilen Luftfahrt zur Last. Darüber hinaus werden weiter der Luftfahrt für die laufende Betriebsführung die teilweise noch notwendigen Zuschüsse offensichtlich ohne allzu große Schwierigkeiten aus öffentlichen Mitteln gewährt.

Für den schon beginnenden Einsatz von Düsenmaschinen im zivilen Luftverkehr zeichnen sich bei den großen Gesellschaften weitere Unterkostentarife ab (vgl. „Der Volkswirt“, Nr. 39 v. 27. 9. 1958, S. 1991 in „Flugpreise und Sitzladefaktor“). Kleinere Gesellschaften mit älteren Geräten streben zu unabhängigen Charterreedereien und unterbieten mangels Bindung an die Kartellpreise der IATA die Tarife der „Großen“. Eine englische Gesell-

schaft hat z. B. jetzt gegenüber den z. Z. noch geltenden Tarifen zum 1. 11. 1958 Flugkarten mit über 40% Ermäßigung angekündigt. So suchen sich offensichtlich die kleineren Gesellschaften aus dem qualifizierten Personenverkehr der Eisenbahnen das zu holen, was sie selbst an die großen Gesellschaften verlieren.

Eine Koordinierung von Eisenbahn- und Luftfahrttarifen liegt bisher nicht vor. Augenblicklich läuft beispielsweise eine Fühlungnahme zwischen der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Bundesbahn über die Möglichkeit der freizügigen Benutzung von Flugscheinen auf der Eisenbahn und von Eisenbahnfahrkarten in Flugzeugen des innerdeutschen Verkehrs. Bevor man sich über derartige Einzelfragen der Abfertigung einigen kann, müßten zunächst grundsätzliche Fragen der Tarifabstimmung, besonders der Tariffhöhe erörtert werden. Eine Koordinierung der Tarife wird bei der unechten Kostensituation der Luftfahrt und der Vielzahl und Unterschiedlichkeit der Verhandlungspartner auf Seiten der Luftfahrt recht schwierig sein. Sollte eine solche Abstimmung nicht zustande kommen, so müßten die Eisenbahnen u. U. daran denken, Tarifmaßnahmen zum Schutz ihres qualifizierten Personenverkehrs einzuführen. Es könnten hierfür antragsfreie Ermäßigungen etwa nach Art früherer Urlaubskarten, beginnend bei einer Mindestentfernung von 250–300 km und mit einer Ermäßigung von 25–40%, beschränkt auf die Verbindungen von Großstädten mit mehr als 300 000 Einwohnern für den Inlandverkehr und den Verkehr mit dem benachbarten Ausland infrage kommen. Offen bleibt dann allerdings die Frage, wieweit die Luftfahrt auch diese Preise wieder einstellen oder unterbieten und wo das gegenseitige Unterbieten dann letzten Endes aufhören sollte. Endgültig können die Tarife zwischen Eisenbahn und Luftfahrt in jedem Falle erst in Ordnung gebracht werden, wenn auf beiden Seiten kostenmäßig gleiche Ausgangspositionen geschaffen sind.

Wichtige Grundsätze der Preisbildung

Bei einer völligen Neuordnung des DPT bedürfen auch die bisherigen Preistafeln in mehrfacher Hinsicht einer grundsätzlichen Überarbeitung. Im Vordergrund des Interesses stehen dabei die Grundsätze für die Bildung der Zonen, die Aufrundung und die Festsetzung der Mindestfahrpreise.

1. Der jetzige Zonentarif wurde am 15. 10. 1951 eingeführt. Bei der Bildung dieses Zonentarifes ging man nicht von den Entfernungen aus, sondern von Preisstufen mit Sprüngen von

10 Pf bis	1 DM
20 Pf über	1 DM bis 3 DM
40 Pf über	3 DM bis 5 DM
60 Pf über	5 DM bis 8 DM
1 DM über	8 DM bis 16 DM
2 DM über	16 DM

Aus den so gewonnenen Preisstufen wurde die jeweilige Richtentfernung mittels Teilung durch den Grundpreis von 6,9 Pf ermittelt. Die im allgemeinen auf den nächsten halben km abgerundeten Richtentfernungen bilden die Mitte der den Preisstufen entsprechenden Entfernungszonen (Zonenmitte). Geringe Abweichungen von diesen Abrundungsgrundsätzen mußten beim Wechsel der Preissprünge vorgenommen werden, um zu große Unterschiede in den Zonenbreiten auszugleichen.

Beispiel:

Preisstufe 16 DM

$$\text{Richtentfernung} = \frac{\text{Fahrpreis}}{\text{Grundpreis}} = \frac{16,00}{6,9} = 231,8 = 232 \text{ km};$$

Preisstufe 18 DM

$$\text{Richtentfernung} = \frac{\text{Fahrpreis}}{\text{Grundpreis}} = \frac{18,00}{6,9} = 260,8 = 260 \text{ km}$$

Unterschied 28 km

Zone somit	260	260	
	— 14	+ 14	
	246	274	= 246–274 km

Zonenbreite 29 km.

Der Hauptvorteil dieses Zonentarifs ist die wesentliche Vereinfachung der Abfertigung durch vermehrte Ausgabe von Sammelkarten und Einführung von Halbblankokarten. Diese Sammelkarten und auch die Halbblankokarten können nach Preisänderung – bei fertigggedruckten Karten handschriftlich, bei Druckplatten durch Auswechselung der Preisstücke – weiterverwendet werden.

Die Beibehaltung der Zonen schließt von vornherein jeden Anlaß zu Beschwerden aus, die sich aus einer Zonen- und damit Preisverschiebung für zahlreiche Verbindungen ergeben würden.

Die Bildung der Zoneneinteilung ist im allgemeinen für den Reisenden ohne Interesse. Sie konnte daher bei der Grundpreisänderung am 1. 2. 1958 und könnte auch in Zukunft bei etwaigen weiteren Änderungen des Grundpreises beibehalten werden. Dadurch können die aus der Tarifumstellung im Abfertigungsbereich entstehenden Kosten auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Auf der anderen Seite hat dieser Zonentarif den Nachteil, daß er durch die Art seiner ursprünglichen Bildung zwangsläufig bis zu der Entfernung von 245 km eine große Unregelmäßigkeit der Zonenbreiten zeigt. Erst von 246 km an sind die Zonenbreiten – mit 29 km – konstant. Diese Unregelmäßigkeiten wirkten bereits seit Bestehen des Zonentarifs optisch systemlos. Ferner hat er den großen Nachteil, daß die eingangs dargelegte Zoneneinteilung bei der Änderung des Grundpreises ihren unmittelbaren Zusammenhang mit dem Grundpreis verliert. Nach Änderung des Grundpreises von 6,9 auf 7,5 Pf erscheint die Zoneneinteilung somit völlig willkürlich.

Es liegt auf der Hand, daß eine solche Entfernungs-Preisbildung im Rahmen einer organischen Tarifreform zu ändern sein dürfte. Die Möglichkeit, einen neuen Zonentarif nach dem ursprünglichen Grundsatz unter Berücksichtigung des jetzigen Einheitsatzes zu schaffen, muß praktisch als ausgeschlossen gelten, denn damit würde nur für den Augenblick die Systematik wiederhergestellt, nicht aber für die Zukunft. Bei erneuter Änderung des Grundpreises würde sich wieder die gleiche Systemlosigkeit ergeben wie heute. Es kann also ernstlich nur daran gedacht werden, einen neuen, systematischen, nicht mehr von Preissprüngen, sondern von Entfernungen abgeleiteten Zonentarif zu schaffen, der einmal die Möglichkeit eines systematischen Aufbaus der Entfernungszonen bietet, der insbesondere aber auch weitere Grundpreisänderungen ohne die Notwendigkeit einer Änderung der Entfernungszonen überdauern kann.

Daß die Einführung eines neuen Zonentarifs mit Umstellung der Entfernungszonen allgemein – vor allem aber bei größeren Fka mit Schalldruckern – eine längere

Vorbereitungszeit erfordert, bedarf keiner näheren Begründung. Dies muß jedoch im Rahmen einer organischen Tarifreform in Kauf genommen werden.

Für den neuen Zonentarif könnte man folgende Zonen vorsehen:

1 Zone mit der Mindestentfernung von	5 km
5 Zonen mit je 2 km Breite von	6– 15 km
5 Zonen mit je 3 km Breite von	16– 30 km
10 Zonen mit je 5 km Breite von	31– 80 km
10 Zonen mit je 9 km Breite von	81–170 km
12 Zonen mit je 15 km Breite von	171–350 km
alle weiteren Zonen mit je 25 km Breite	über 350 km

Bei Festlegung der Anfangszonen ist darauf Bedacht genommen, daß der 15. km als Grenzkilometer für die Befreiung von der Beförderungssteuer auf ein Zonenende fällt. Trotz Verringerung der höchsten Zonenbreiten von 29 km auf 25 km erhöhte sich die Anzahl der Zonen bei den Entfernungen bis 1500 km nur von 80 auf 85 Zonen. Da die Vermehrung der Zonen erst im Bereich der höheren Entfernungen – mit 25 km-Sprüngen statt bisher 29 km-Sprüngen – läge, würde die Zahl der vorrätig zu haltenden Halbblankokarten und Sammelkarten nicht oder nur vereinzelt erhöht werden.

2. Die Preissprünge des am 15. 10. 1951 eingeführten Zonentarifs stellten im Normaltarif keine Aufrundungen dar, weil die mittlere Entfernung jeder Zone jeweils genau nach diesen Fahrpreisen berechnet war. Da mit dem neuen Zonentarif der umgekehrte Weg beschritten würde, würde die Beibehaltung der bisherigen Preissprünge – wie sich schon am 1. 2. 1958 zeigte – zu mehr oder weniger starken echten Aufrundungen führen, die bewirkten, daß der Grundpreis nicht unerheblich verfälscht würde. Unter Wahrung des bisherigen Vorteils runder, für das Geldwechselgeschäft zweckmäßiger Erhebungsbeträge könnten für den neuen Normaltarif und ebenso für den Rückfahrkartentarif folgende gemilderte Aufrundungsgrundsätze vorgesehen werden:

Bis 1 DM	auf 10 Pf
über 1 DM bis 20 DM	auf 20 Pf
über 20 DM bis 70 DM	auf 1 DM
über 70 DM	auf 2 DM, um bei den Fahrpreisen 1. Klasse über 105 DM auf volle DM-Beträge zu kommen.

Die Mindestaufrundung sollte auch bei den Fahrpreisermäßigungen auf 10 Pf vorgenommen werden.

Das käme nicht nur dem Wechselgeschäft zugute, sondern würde bei der ständig zunehmenden Mechanisierung und Automatisierung auch eine wesentliche Vereinfachung der zugehörigen Maschinen bringen (Wegfall der Einer-Stelle).

3. Der Mindestfahrpreis wird in der bisherigen Preistafel nicht nach der Zonenmitte der 1. Zone, sondern nach dem End-km der 1. Zone berechnet. Er würde nach dem neuen Vorschlag somit nach 5 km berechnet werden.

Im übrigen müßten die bisherigen Mindestfahrpreise aller Tarifstellen des DPT unter dem Gesichtspunkt geprüft werden, ob sie den hohen Anteil der Abfertigungskosten an den Fahrpreisen für die niederen Entfernungen genügend berücksichtigen. Eine natürliche Grenze für die Anhöhung der „kleineren“ Fahrpreise ist dabei selbstverständlich durch die Wettbewerbslage zu anderen Verkehrsträgern gegeben. Auch

hierin müßte von den Trägern des Nahverkehrs eine möglichste Übereinstimmung bei vergleichbaren Leistungen angestrebt werden.

Wie soll die künftige Rückfahrkarte aussehen?

In der Tarifstelle für Rückfahrkarten liegt zweifellos einer der wichtigsten Angelpunkte für die Neuordnung des Tarifes. Das Schicksal des sog. Normaltarifes, sowohl sein System (z. B. fallende Staffel) als auch seine absolute Höhe und auch der Verbleib und die Form zahlreicher anderer Tarifstellen, z. B. der Sonntagsrückfahrkarte, der Sechserkarte, der Arbeiterrückfahrkarte und schließlich auch die Frage, ob und in welcher Form ein Nahverkehrstarif entstehen soll, hängen entscheidend davon ab, ob man die Rückfahrkarte aufrechterhält und wie man sie ausgestaltet. Nach wie vor werden von vielen Seiten Wünsche erhoben, die Rückfahrkarte vor allem in ihrem Ermäßigungsmaß „attraktiver“ zu gestalten.

1. Die Rückfahrkarten begünstigen die Rückfahrt, weil sich der Reisende an das gleiche Verkehrsmittel bindet und den Preis für die Rückfahrt vorfinanziert, die Eisenbahn ihrerseits einen Abfertigungsvorgang spart. Schon die bisherige Rückfahrkartenermäßigung der DB ist immerhin so attraktiv, daß sie heute von über 9% aller Reisenden in Anspruch genommen wird. Dieser Prozentsatz und vor allem auch die zugehörige Einnahme haben sich seit Einführung der Rückfahrkarte im Jahre 1951 ständig gesteigert:

	beförderte Personen	Einnahmen
1952	7%	25%
1954	8%	28%
1956	9%	31%

Demgegenüber lösen nur noch 6% der Reisenden Fahrkarten des Normaltarifes zum vollen Preis. Im Jahre 1952 waren es noch 8% mit 24% der Einnahme, 1954 noch 7% mit 23% der Einnahme.

Bei einer derartigen Entwicklung drängt sich eigentlich die Frage auf, ob man nicht einen ständig an Volumen verlierenden „Normal“-Tarif überhaupt aufgeben sollte und zwar in der Form, daß man den Rückfahrkartenpreis zum Grundpreis macht und den Preis für die immer seltener werdende Geradeausfahrt auf die Hälfte des Rückfahrkartenpreises setzt. Nach dem Umfang der Inanspruchnahme ist sicherlich die Kennzeichnung des Tarifes für die einfache Fahrt als „Normal“-Tarif nicht mehr recht zutreffend, weil die Regel immer stärker zur Ausnahme wird. Man spräche daher ohnehin besser nicht vom „Normal“-Tarif, sondern vom „Grund“-Tarif oder „Geradeaus“-Tarif oder vom Tarif der „Vollzahler“ oder so ähnlich. Dennoch wird nach allen bisherigen Erfahrungen im Bereich der DB der Grundtarif als solcher zweckmäßig auch in Zukunft bestehen gelassen. Die restlichen 6% Reisende, die ihn noch in Anspruch nehmen, erbringen auch heute noch immerhin 20% der Einnahme. Auch entfielen sonst der nicht zu unterschätzende psychologische Anreiz einer Ermäßigung. Die Ermäßigung bliebe zwar im Preise enthalten, träte aber dem Reisenden gegenüber nicht mehr in Erscheinung und würde bald vergessen. Es würden dann mit Sicherheit in absehbarer Zeit wieder Forderungen erhoben, den Rückfahrpreis aus Gründen des Mengenrabatts, der Abfertigungsersparnis und dergl. gegenüber dem Preis für einfache Fahrt sichtbar zu ermäßigen.

2. Bei den Überlegungen, den derzeitigen Rückfahrkartentarif attraktiver zu gestalten, ist ein Vorschlag aufgetaucht, von den bisher entfernungsmäßig gestaffelten Ermäßigungen dieser Tarifstelle auf einen 25% linear ermäßigten Rückfahrkartentarif überzugehen. Das würde in den unteren Entfernungen, die bisher mit einer Ermäßigung von nur 10% begonnen haben und erst bei Entfernungen zwischen 600 und 700 km eine Gesamtermäßigung von 25% überschreiten, fühlbare Verbilligungen bringen. Das fiel deshalb besonders ins Gewicht, weil die große Mehrzahl der Reisen mit Rückfahrkarten in nahen Entfernungen erfolgt. Das trifft besonders auffallend für die 2. Wagenklasse zu, aber auch in der 1. Klasse liegt mehr als die Hälfte aller Reisen unter 500 km. So kommen z. B. die Einnahmen in folgenden Entfernungen auf:

	2. Klasse	1. Klasse
bis 100 km	43,42%	5,83%
200 km	61,79%	15,02%
300 km	72,50%	24,93%
500 km	86,56%	52,23%
650 km	92,94%	73,32%

Da sich bei den Entfernungen über 650 km gegenüber den bisherigen Preisen Verteuerungen ergeben würden, müßte man, wenn man dies vermeiden will, in diesem Schnittpunkt eine fallende Staffel aufsetzen, so daß von hier an die Preise der neuen Tarifstelle in diejenigen der bisherigen Rückfahrkarten übergehen würden.

Voraussetzung für die Weiterverfolgung derartiger Überlegungen ist in jedem Falle, daß der DB ein Weg geöffnet wird, die durch die höheren Ermäßigungen entstehenden Einnahmeausfälle anderweitig auszugleichen. Rechnet man für die Rückfahrkarte durchgehend eine Ermäßigung von 25%, so ergäbe sich daraus ein hoher Einnahmeausfall. Selbst wenn man in die neue Tarifstelle für Rückfahrkarten die Sonntagsrückfahrkarten, die Arbeiterrückfahrkarten, die Lehrgangsrückfahrkarten und die Sechserkarten einschmelzen würde, würde das nicht voll ausreichen, den Ausgleich zu bringen. Umgekehrt erscheint es nicht zweckmäßig, diesen Ausgleich dadurch anzustreben, daß den neuen Rückfahrkarten ein geringerer Ermäßigungssatz, etwa von nur 20% (statt 25%) gegeben wird, denn dann wären einmal die neue Tarifstelle in sich nicht genügend attraktiv und im übrigen auch der Tarifabstand zu den einschmelzenden übrigen Tarifstellen zu groß.

Eine genaue Durchrechnung — hier kann wegen deren Umfang nur das Endergebnis angedeutet werden — ergibt, daß bei linearer Ermäßigung der Rückfahrten um 25% eine Erhöhung des Grundpreises von 7,5 auf 8,0 Pf ausreichen, aber auch nötig sein würde, um im Zusammenwirken mit der Zusammenlegung der obengenannten Tarifstelle bei gleichbleibendem Verkehrsvolumen die Mindereinnahmen rechnerisch auszugleichen. Nur so könnte der bisherige Einnahmestand gehalten werden, auf den bei der Gesamtlage der DB bekanntlich nicht verzichtet werden kann. Ein wertvoller Gewinn läge für die DB in der wesentlichen Tarif- und Abfertigungsvereinfachung, die die Zusammenfassung der genannten 6, bisher getrennten Tarifstellen mit sich bringen würden. Falls, wie oben angedeutet, bei den Rückfahrkarten nicht durchgehend für alle Entfernungen 25% Ermäßigung, sondern ab 650 km höhere Ermäßigungen gewährt würden, müßte der anteilige Differenzbetrag an Mindereinnahmen noch zusätzlich ausgeglichen werden.

3. Wenn man den Rückfahrkartentarif künftig mit höheren Ermäßigungen, vor allem in den unteren und mittleren Entfernungen versehen will, muß man zuvor auch

Klarheit darüber schaffen, wie weit bisher vollzahlende Reisende auf die neue Tarifstelle abwandern werden. Um hier Boden unter die Füße zu bekommen, hat die DB einen Test angestellt, denn auf wesentliche Teile der schon genannten 20 % der Einnahme aus Reisen der restlichen 6 % Vollzahler kann auch nicht ohne gleichzeitige Schaffung eines Ausgleiches verzichtet werden.

Der Test sieht folgendermaßen aus:

5 Bundesbahndirektionen (Hannover, Köln, Mainz, München, Stuttgart) haben in einer Juni=Woche 1958 je bei 4–5 Fahrkartenausgaben verschiedener Größe insgesamt 39 000 Reisenden, die eine Karte für einfache Fahrt verlangten, die Frage stellen lassen: „Warum nehmen Sie keine Rückfahrkarte?“

Die Antworten zeigten folgendes Bild:

1. Grund nicht ersichtlich	7,5 %
2. Ermäßigung für Rückfahrkarten war nicht bekannt	5,6 %
3. Reise ohne Rückfahrt	36,9 %
4. Zur Rückfahrt wurde ein anderes oder kein Beförderungsmittel benutzt	20,6 %
5. Geltungsdauer der Rückfahrkarte reichte nicht aus	20,5 %
6. Sonstige Gründe	8,9 %
	<hr/> 100,0 %

Dieses Ergebnis kann als repräsentativ angesehen werden, denn die Teilergebnisse bei den beteiligten über 20 Dienststellen stimmten weitgehend überein. Die Fragen 1. und 6. hätte man eigentlich zusammenfassen können, denn in beiden Gruppen stecken auch verweigerte und unbrauchbare Antworten.

In der Gruppe 6. lösten z. B. 13,7 % Reisende keine Rückfahrkarte, weil der Tarif für Entfernungen von 1–4 und 8 km keine Ermäßigung gewährt. Diese Reisenden scheuen also offensichtlich die Vorfinanzierung mehr, als ihnen die vereinfachte Abfertigung für die Rückfahrt vorteilhaft erscheint.

Die Gesamtauswertung der erfragten Zahlen erscheint verhältnismäßig leicht: Nur von den Reisenden der Gruppen 1, 2 und 6 kann man sagen, daß sie bei einer wesentlich attraktiveren Ausgestaltung der Rückfahrkarte zu dieser von den Fahrkarten für einfache Fahrt her teilweise abwandern könnten. Man darf aber sicherlich annehmen, daß allenfalls eine Aufteilung 50 : 50 infrage kommt, so daß aus diesem Bereich, der insgesamt 22 % der bisherigen Geradeausfahrer umfaßt, 11 % abwanderungsgefährdet erscheinen. Die Reisenden der Gruppen 3, 4 und 5 mit zusammen 78 % werden aller Voraussicht nach bei der Fahrkarte für einfache Fahrt bleiben, weil sie typische Einbahn- oder Mußfahrer dieser Tarifstelle, jedenfalls im Verhältnis zur Rückfahrkarte, sind. Damit erscheint weitgehend geklärt, daß von dieser Seite her kein Hindernis besteht, den Rückfahrkartentarif fühlbar attraktiver zu gestalten.

Die Zuschläge

Das Zuschlagssystem der DB für den Binnenverkehr ist in den letzten Jahren wiederholt lebhaft diskutiert worden. Z. Z. hat sich dieser Bereich aber wieder weitgehend beruhigt. Tatsächlich erscheint es bei keinem wichtigeren Teilgebiet des Tarifes so wenig notwendig, wesentliche Änderungen anzustreben wie gerade bei den Zuschlägen.

1. Die radikale Vereinfachung des Zuschlagwesens im Jahre 1954 erscheint weitgehend gelungen. Sie ist damals von der DB mit erheblichen finanziellen Opfern erkauft

worden. Für die verursachten Mindereinnahmen von rund 29 Mio DM (das waren 42 % der bisherigen Einnahmen aus Zuschlägen) waren verantwortlich in der Hauptsache die Aufhebung der E-Zuschläge, die Umwandlung von – entgegen der ursprünglichen Planung – nur wenigen E-Zügen in D-Züge und die bewußt in Kauf genommene Abwanderung der Reisenden in der Entfernung bis 100 km aus D-Zügen in zuschlagfreie Züge (wegen Verdoppelung des bisherigen Zuschlages). Zweifellos ist durch den Wegfall des E-Zuschlages auch Verkehr zurück- und neugewonnen worden. Die Abfertigungsvereinfachung hat ebenfalls fühlbaren Gewinn gebracht. Diese Auswirkungen haben jedoch nur einen teilweisen Ausgleich des direkten Einnahmeausfalles herbeigeführt und lassen sich auch nicht zahlenmäßig erfassen.

Die inzwischen von verschiedenen Seiten vorgebrachten Wünsche gingen vor allem dahin, die Zuschläge wieder stärker nach den Entfernungen zu staffeln. Die wichtigsten Vorschläge lauteten dabei z. B.

a) D-Zuschlag	Zone I (1–100 km)	= 1,00 DM
	Zone II (über 100 km)	= 2,50 DM
b) D-Zuschlag	Zone I (1–100 km)	= 1,00 DM
	Zone II (101–200 km)	= 2,00 DM
	Zone III (über 200 km)	= 3,00 DM
c) F-Zuschlag	Zone I (1–200 km)	= 2,00 DM
	Zone II (über 200 km)	= 4,00 DM
d) F-Zuschlag	Ausgabe eines weiteren D-Zuschlages zu	3,00 DM.

Der DIHT hat sich mit besonderem Nachdruck für den Vorschlag zu b) eingesetzt, außerdem hat er zu d) empfohlen, den F-Zuschlag als Zuschlagskarte besonderen Mustern zu beseitigen.

Kernstück dieser Anträge ist die Einführung eines verbilligten D-Zuschlages für die Nahzone und damit die Aufgabe des Einheitszuschlages. Auf diese Weise sollte nach Ansicht des DIHT neben der allgemeinen Verbilligung des Nahverkehrs auch erreicht werden, die D-Züge in An- und Auslauf besser zu besetzen und dadurch den Verkehr abseits der großen Hauptstrecken auf der Schiene zu heben.

2. Für die DB ist, wenn man etwas ändern will, in jedem Falle nur eine Regelung diskutabel, die den bisherigen Einnahmestand bei den Zuschlägen voll erhält. Die D- und F-Zuschläge erbrachten einschließlich der Auslandskarten im Jahre 1957 rund 68 Mio DM und stellen damit einen beachtlichen Einnahmeposten dar. 1956 waren es ohne Auslandskarten bereits über 50 Mio DM. Im Großen und Ganzen werden die Zuschläge vom Publikum wegen der höherwertigen Leistung der schnellfahrenden Züge als berechtigt angesehen und deshalb willig bezahlt. Es ist auch keine sonstige Stelle im Tarifbereich erkennbar, bei der man bei einem Wegfall der Zuschläge ausgleichsweise die entsprechenden Mehreinnahmen hereinholen könnte.

Richtig ist andererseits, daß auf weite Sicht die Zuschläge noch mehr eingeschränkt oder überhaupt abgebaut werden sollten, weil im gewissen Umfang die zusätzlichen Kosten für den Zuschlag Reisende davon abhalten, mit dem Zuge zu fahren, mit dem sie am schnellsten und bequemsten ihr Ziel erreichen würden. Die Eisenbahnen müssen ihrerseits gerade aus wirtschaftlichen Gründen anstreben, die Reisenden mit möglichst wenigen Halten an ihr Ziel zu bringen. Kurz gesagt: Fernreisende sollten nicht durch preisliche Überlegungen in die zuschlagfreien Züge des Nah- und Bezirksverkehrs abgedrängt werden. Es läge daher nahe – abgesehen von gewissen Schutzzuschlägen für besonders gepflegte und kundendienlich zu schützende Züge, z. B.

TEE — die Zuschläge zu beseitigen, sobald die Einnahmeentwicklung es einmal erlauben würde, auf den Ertrag aus den Zuschlägen zu verzichten. Dieser Fall liegt leider, wenn er überhaupt je eintreten sollte, in so weiter Ferne, daß er hier nicht weiter behandelt werden braucht. Sollte er eintreten, dann würde schon die Vereinfachung der Abfertigung es empfehlen, mit dem verzichtbaren Einnahmeanteil nicht etwa einen allgemeinen Tarifnachlaß zu geben, sondern in erster Linie auf Zuschläge zu verzichten.

In einer Zeit, in der die Beförderungsleistungen der Eisenbahn qualitätsmäßig noch sehr unterschiedlich sind, vor allem dem dem Berufsverkehr dienende Wagenpark noch nicht voll modernisiert werden konnte, haben die Zuschläge zweifellos noch die wichtige Funktion, den Fernverkehr von einem allzu starken Eindringen des Berufsverkehrs zu schützen. Da der Berufsverkehr sich gerade in den nahen Entfernungen abwickelt, könnte nur mit größter Vorsicht an eine fühlbare Ermäßigung der Zuschläge in den nahen Entfernungen herangegangen werden.

Zum Ausgleich müßte auch in jedem Falle eine entsprechende Anhöhung der Zuschläge für mittlere und vor allem weitere Entfernungen eintreten. Das wiederum würde die derzeitige Wettbewerbslage im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern verschlechtern. Für den vollzahlenden Fernreisenden wird bekanntlich schon allein aus dem Gesichtspunkt des Mengenrabatts (fallende Staffel!) gerade auch vom DIHT eine fühlbare Ermäßigung gefordert. Dann kann man aber nicht ausgerechnet diesen Verkehr mit höheren Zuschlägen belasten wollen.

3. Wenn man wieder zu einer Staffelung der Zuschläge kommen würde, ergäbe das eine entsprechende Komplikation der Abfertigung. Der seit 1954 erzielte Rationalisierungserfolg würde in wesentlichen Teilen wieder aufgehoben. Es darf nicht vergessen werden, daß
 - a) der Wegfall des D-Zuschlages den Weg zu einer weitgehenden Vereinfachung bei Streckenzeitkarten unter Wegfall von 7 Zeitkartensorten (Mon, TeilMon, AMon je 2. und 3. Klasse E, SchülMon 3. Klasse D) und Herstellung des einheitlichen Spannungsverhältnisses 2. : 3. Klasse angebahnt hat;
 - b) weitere 7 Sorten von Zuschlagkarten entbehrlich wurden (2 Zuschlagkarten gegenüber früher je 4 E- und D-Zuschlägen und 1 F-Zuschlag);
 - c) wegen der Einsparung von Fahrkartensorten bei vielen Fahrkartenausgaben, deren Verkaufsschränke oder Schalterdrucker voll ausgelastet waren, fertiggedruckte Karten für weitere gangbare Verbindungen aufgelegt und damit die Zahl der zeitraubenden Blankierungen herabgedrückt werden konnten;
 - d) die Ausgabe von Zuschlägen am Fahrkartenschalter wie im Zuge außerordentlich vereinfacht und beschleunigt wurde, und zwar in erster Linie deshalb, weil der ausgebende Bedienstete die Tarifentfernung für die vom Reisenden im zuschlagpflichtigen Zug zurückzulegende Strecke nicht mehr festzustellen braucht. Dies erscheint besonders wichtig für den Verkauf von Zuschlagkarten im Zug, der bereits beträchtlichen Umfang angenommen hat; je flüssiger hier der Verkauf von Zuschlagkarten vor sich geht, desto mehr Reisende können bei der Fahrkartensprüfung erfaßt werden. Die Beschleunigung des Zuschlagkartenverkaufs im Zug trägt also unmittelbar zur vollständigen Erfassung aller erreichbaren Einnahmen bei.

Der Rationalisierungserfolg würde bei Staffelung des D-Zuschlags in 2 und erst recht in 3 Zonen größtenteils preisgegeben. Das gilt vor allem für die unter 4. her-

vorgehobene Vereinfachung und damit Beschleunigung des Verkaufs von Zuschlagkarten.

Die heutige Vereinfachung im Zuschlagwesen kommt vor allem auch dem Zugbegleitpersonal zugute. Dieses Personal wird mit den steigenden kundendienstlichen Anforderungen immer stärker belastet. Zu seiner Entlastung muß daher mit allen Kräften eher noch eine weitere Vereinfachung des derzeitigen Abfertigungsverfahrens angestrebt werden. Die Frage der Auflassung der Bahnsteigsperrungen wird immer wieder aufgeworfen und z. Z. wieder erneut auf hoher Ebene erörtert. Auf weite Sicht werden die Sperrungen fallen. Damit verlagert sich das bisherige Prüfgeschäft der Sperrbediensteten in den fahrenden Zug. Dann tritt ohnehin eine wesentliche Mehrbelastung des Zugbegleitpersonals auf. Es ist heute noch nicht zu übersehen, wie die Bundesbahn die dann notwendige Steigerung der Zahl und der Leistungsfähigkeit dieses Personals überhaupt schaffen wird.

Falls die DB auf eine weitgehende Staffelung bei den D- und F-Zuschlägen eingehen könnte, so müßte sie konsequenterweise auch wieder an die Einführung der E-Zuschläge denken. Finanziell gesehen wären die E-Zuschläge nicht uninteressant. Man könnte sie beim derzeitigen Verkehr je nach Staffelung auf eine Einnahme bis zu 23 Mio DM steigern. Den Reisenden wäre die Wiedereinführung der E-Zuschläge aber sicherlich nicht angenehm. Diese würde auch für die DB Verkehrsverlagerungen bringen, die teilweise zu erheblichen Änderungen des Zugangebotes führen müßten und auch in ihren wettbewerbsmäßigen Konsequenzen und finanziellen Auswirkungen noch gar nicht zu übersehen wären.

Unter diesen Umständen scheint es dringend geboten, von einer Rückverwandlung des einheitlichen D-Zuschlages in gestaffelte D-Zuschläge abzusehen, auch den einheitlichen F-Zuschlag zu belassen und auf die Wiedereinführung des E-Zuschlags zu verzichten. Im Gegenteil sollte angestrebt werden, im Bereich der Zuschläge tarifmäßig und damit auch abfertigungsmäßig möglichst eher noch weitere Vereinfachungen zu erzielen. Die Begrenzung für diese Bemühungen sollte nur bei den Notwendigkeiten der Bundesbahn liegen, den Einnahmestand im wesentlichen zu erhalten.

Einheitszeitkarten

Ursprünglich bestand die Absicht, die Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs weitgehend zu vereinheitlichen und nach Möglichkeit — das wäre die sog. „große“ Lösung geworden — die Monatskarten, die Angestelltenmonatskarten, die Arbeitermonatskarten und die Schülermonatskarten einerseits zu einer Einheitsmonatskarte, die Teilmonatskarten, die Arbeiterwochenkarten, die Kurzarbeiterwochenkarten und die Schülerwochenkarten andererseits zu einer Einheitswochenkarte zusammenzulegen, und zwar unter vollem Wegfall des Antrags- und Bescheinigungszwanges.

Inzwischen sind die Kurzarbeiterwochenkarten mit Wirkung vom 1. 2. 1958 beseitigt worden, da eine echte Kurzarbeit praktisch nicht mehr vorhanden, die Benutzung dieser Karte demgemäß stark zurückgegangen war und im übrigen ein hoher Anteil der restlichen Benutzer die Karten tarifwidrig in Anspruch nahm (auf Grund von irrtümlicher Tarifauslegung, Gefälligkeitsbescheinigungen usw.). Die seit dem 1. 2. 1958 verstärkte preisliche Auseinanderentwicklung der Zeitkarten des Berufsverkehrs auf der einen und des Schülerverkehrs auf der anderen Seite hat zunächst die Zusammenfassung dieser

Gruppen auf absehbare Zeit aussichtslos werden lassen. Die Preise beider Gruppen lagen schon fühlbar auseinander. Nachdem die Zeitkarten des Berufsverkehrs um volle 50%, die Zeitkarten des Schülerverkehrs dagegen nur um 8,7% erhöht worden sind und außerdem die zusätzlich sehr hohe Geschwisterermäßigung erhalten geblieben ist und außerdem die zusätzlich sehr hohe Geschwisterermäßigung erhalten geblieben ist und zu Gesamtermäßigungen bis zu 96,1% führt, ist bis auf weiteres eine Zusammenlegung dieser Karten unter Mittelung der Preise nicht mehr zu erwarten. Das Problem der Einheitszeitkarten beschränkt sich daher praktisch auf die Frage, ob und in welcher Form

1. die Monatskarten mit den Arbeitermonatskarten und
2. die Teilmonatskarten mit den Arbeiterwochenkarten

zusammengefaßt werden können. Über die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer solchen Vereinheitlichung unter Schaffung von „Jedermann“-Zeitkarten besteht weitgehende Einigkeit. Besonders erstrebenswert erscheint es, den Antrags- und Bescheinigungszwang zu beseitigen, der sowohl den Reisenden als auch der Eisenbahn einen hohen Aufwand, viel Zeitverlust und Ärger bringt und im übrigen immer wieder zahlreiche Unregelmäßigkeiten beschert, u. a. mit falschen Bescheinigungen über Arbeitsverhältnisse, Einkommenshöhe und dgl. Die Hauptschwierigkeit liegt in der bisher nicht übereinstimmenden Behandlung der zusammenfassenden Karten durch das geltende Beförderungssteuerrecht.

Nach § 3 Absatz 1 Satz 1 des Beförderungssteuergesetzes vom 29. 6. 1926 waren von der Steuer befreit u. a. Personen im Arbeiterverkehr, soweit die Abfertigung in diesem Verkehr zu ermäßigten Preisen erfolgt. Durch RdF-Erlaß vom 2. 7. 1936 wurden diesen Personengruppen minderbezahlte Angestellte, Beamte sowie Anwärter gleichgestellt (als Gehaltsgrenze galt gemäß Erlaß vom 26. 1. 1948 eine monatliche Entschädigung bis zu 300 RM). Durch diese Beförderungssteuerfreiheit wiesen die ohnehin schon tarifbegünstigten Arbeiterwochen- und Monatskarten Fahrpreise auf, die merklich unter denen der übrigen Zeitkarten des Berufsverkehrs, nämlich der Angestelltenmonatskarten und der Teilmonatskarten lagen. Das neue Beförderungssteuergesetz vom 30. 6. 1955 (vgl. hierzu auch die Beförderungssteuerdurchführungsverordnung vom 8. 10. 1955) hat die Rechtslage grundsätzlich nicht verändert. Steuerfrei wurde inzwischen lediglich allgemein der Verkehr im Orts- und Nachbarortslinienverkehr. Völlig beförderungssteuerfrei sind die gleichen Zeitkarten des Berufsverkehrs wie früher.

Versuche der DB in den letzten Jahren, auch die Beförderungssteuerfreiheit für die noch steuerbelasteten Zeitkarten des Berufsverkehrs zu erreichen, führten bisher nicht zum Ziele. Auch die Bemühungen, die anteiligen Steuerbeträge wenigstens in Form einer Pauschale abzugelten, blieben erfolglos.

Inzwischen hat die Zeit in der Richtung der Schaffung von Einheitszeitkarten gewirkt. Vor allem hat die Tarifänderung vom Februar 1958 einen entscheidenden Beitrag gebracht. Danach erhalten jetzt Arbeitermonatskarten und Arbeiterwochenkarten alle Angestellten und Beamte, ferner Angestelltenanwärter, Beamtenanwärter, Lehrlinge und andere zur Berufsausbildung Beschäftigte, wenn ihr Roheinkommen aus nicht selbständiger Arbeit 1250 DM monatlich nicht übersteigt. Nachdem inzwischen auch Kinderzuschläge diesem anrechenbaren Einkommen nicht mehr zugeschlagen werden, ist der Berechtigtenkreis derart ausgeweitet, daß die allgemeine Monatskarte und die Teilmonatskarte nur noch von einer verhältnismäßig kleinen Zahl von Reisenden gelöst werden braucht.

Die Zahl der im Monat August 1958 gelösten Zeitkarten des Berufsverkehrs bestätigt, verglichen mit den Umsätzen des Monats August 1957, eindeutig diese Verlagerung zu den Arbeitermonats- und Arbeiterwochenkarten:

Zeit	beförderte Personen auf			
	Monatskarten	Arbeitermonatskarten	Teilmonatskarten	Arbeiterwochenkarten
August 1957	2 116 775	5 583 200	1 224 690	39 123 231
August 1958	603 200	13 989 400	447 852	26 768 464

Damit ist der Zeitpunkt herangerückt, die Monatskarte mit der Arbeitermonatskarte und die Teilmonatskarte mit der Arbeiterwochenkarte zu verschmelzen. Dem Vernehmen nach soll der Bundesminister der Finanzen inzwischen auch bereits der Schaffung von Einheitszeitkarten des Berufsverkehrs zugestimmt haben, soweit sie „zu ermäßigten Preisen“ ausgegeben werden. Wo die Preise für die künftigen Einheitsmonatskarten und Einheitswochenkarten danach liegen müssen, ist noch zu prüfen. Vom Standpunkt der Beförderungssteuer aus müßte eine Mittelung der Preise einerseits zwischen Monatskarte und Arbeitermonatskarte und andererseits zwischen Teilmonatskarte und Arbeiterwochenkarte genügen.

Praktisch kommt natürlich eine rein rechnerische Mittelung der bisherigen Preise nicht infrage, weil die bisherigen antragsgebundenen Zeitkarten quantitativ völlig überwiegen. Man müßte daher bei einer Mittelung der Preise an ein gewogenes Mittel, d. h. unter Berücksichtigung der bisherigen anteiligen Umsätze denken, so daß nur eine ganz geringfügige Anhöhung der Preise der Arbeitermonatskarten und der Arbeiterwochenkarten in Frage käme. Dieser Anhöhung stünde als Vorteil der Benutzer die Tatsache gegenüber, daß sie künftig vom lästigen Antrags- und Bescheinigungszwang befreit wären. Sollte in absehbarer Zeit auch eine geringe Erhöhung des Zeitkartenpreises nicht durchsetzbar sein, so sollte das die Schaffung der Einheitskarte nicht aufhalten, da die zu erwerbenden Abfertigungsvereinfachungen auch für die DB wertvoll und im Zuge der Rationalisierung überfällig sind.

Anlage 1

Flugpreise

(Darunter die vergleichbaren Eisenbahnfahrpreise 1. Kl. F=Zug Einzelfahrt und Rückfahrt [Rfü] in Klammern)

von	nach	Einzel	Touristenklasse			F=Klasse		
			H+R	H+R in 8 Tagen	H+R Nachtflug	Einzel	H+R	
Köln Bonn	Berlin	115,— (74,90)	183,—	— (149,80)	145,—	144,—	260,—	
	Frankfurt	50,— (33,—)	90,—	70,— (58,50)	—	62,—	112,—	
	Bremen	66,— (46,50)	119,—	82,— (79,50)	—	82,—	148,—	
	Hamburg	79,— (58,50)	143,—	103,— (99,—)	—	99,—	179,—	
	München	112,— (78,—)	202,—	156,— (126,—)	—	140,—	252,—	
	Stuttgart	90,— (52,50)	162,—	126,— (90,—)	—	112,—	202,—	
	Nürnberg	90,— (58,50)	162,—	126,— (99,—)	—	112,—	202,—	
	Brüssel	40,— (29,70)	72,—	— (52,—)	—	55,—	99,—	
	London	146,— (90,20)	263,—	— (168,30)	210,—	189,—	341,—	
	Paris	93,— (59,30)	168,—	— (109,90)	—	121,—	218,—	
	Wien	192,— (101,20)	346,—	— (169,—)	—	265,—	477,—	
	Düsseldorf	Frankfurt	50,— (36,—)	90,—	70,— (64,50)	—	62,—	112,—
		Stuttgart	40,— (30,—)	72,—	56,— (54,—)	—	50,—	90,—

Anlage 2

Tarifgefälle Schiene-Luft in Prozent

von	nach	km Schiene	Einzelfahrt		Hin- u. Rückf. Rfü : H+R		Bemerkungen
			1. Kl. = F=Zug	Tourist	1. Kl. = F=Zug	Tour. bill. Mögl.	
Köln	Berlin	590	100	153	100	97	Nachtflug keine Rfü
Bonn	Frankfurt	222	100	151	100	118	H/R-8
"	Bremen	337	100	140	100	102	H/R-8
"	Hamburg	463	100	134	100	104	H/R-8
"	München	634	100	143	100	123	H/R-8
"	Stuttgart	397	100	170	100	140	H/R-8
"	Nürnberg	462	100	152	100	127	H/R-8
"	Brüssel	237	100	133	100	138	/
"	London	—	100	162	100	124	Nachtflug
"	Paris	517	100	156	100	152	/
"	Wien	979	100	190	100	204	/
Düsseldorf	Frankfurt	264	100	138	100	107	H/R-8
Frankfurt	Stuttgart	207	100	133	100	103	H/R-8