



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur Reform der Eisenbahnfahrpreise

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Diese seine Hoffnung stützt der Bauernstand mit voller Zuversicht auf die von Seiner Majestät im Laufe des Landtages ausgesprochenen gnädigen und wohlwollenden Absichten, und der Bauernstand wagt zu hoffen, daß Seine Majestät den von den Repräsentanten des Volkes nach reiflicher Überlegung vorgebrachten, die Lebensbedingungen des finnischen Volkes betreffenden unterthänigen Darlegungen in Gnaden ein williges Ohr leihen werde."

So stehen gegenwärtig die Sachen in Finnland. Für uns Deutsche bietet der Verlauf der Dinge im Hinblick auf die deutschen Ostseeprovinzen ein besondres Interesse. Wie diese mit Zähigkeit für die Erhaltung des Deutschtums haben kämpfen müssen, so sind auch die Finnländer, im Palast wie in der Hütte, sich der ihnen drohenden Gefahren vollkommen bewußt. Aber darin, daß alle diese Gefahr einsehen, liegt ihre Stärke. Der russische Koloss hat die Deutschen der Ostseeprovinzen nicht zu Russen machen können, ebensowenig wird ihm das gelingen mit den Bewohnern im „Lande der tausend Seen."



Zur Reform der Eisenbahnfahrpreise



or wenigen Monaten hat die preussische Eisenbahnverwaltung den Entwurf eines neuen Personentarifs veröffentlicht und damit der allgemeinen Begutachtung unterbreitet. Die Feststellung der Eisenbahnfahrpreise ist eine Frage, die fast für alle wichtig ist, denn heutzutage reist fast jedermann, und nur für sehr wenige ist es gleichgiltig, ob eine Reise einige Mark mehr oder weniger kostet; bei den meisten entscheidet der Fahrpreis darüber, ob ein Geschäft die Reise überhaupt wert ist, wohin er seine Erholungsreise im Sommer unternehmen, ob er fernwohnende Freunde und Verwandte besuchen kann. Trotzdem ist der genannte Entwurf verhältnismäßig wenig beachtet und erörtert worden. Anfangs haben die Zeitungen einige Bemerkungen darüber gemacht, einige Handelskammern und ähnliche Körperschaften haben ihr Gutachten abgegeben, aber weitere Kreise haben sich nur wenig darum gekümmert oder haben die Frage mit einigen raschen Bemerkungen abgethan. Wer sich aber nicht meldet, dessen Wünsche finden heutzutage keine Berücksichtigung, und darum soll in diesen Zeilen die Meinung eines Eisenbahnreisenden zum Ausdruck gebracht werden, der sich seit langem für Eisenbahnangelegenheiten interessiert und auch auf größern Reisen die Eisenbahneinrichtungen sehr verschiedener Länder kennen gelernt hat.

Die heutigen Personentarife der verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen sind so bunt und verwickelt, daß sie Eduard Engel mit Recht als einen wahren Rattenkönig bezeichnen konnte. In Süddeutschland giebt es drei, in Norddeutschland meist vier Wagenklassen, und dazu kommen auf Hauptbahnen noch die Salon- und Schlafwagen, die teils nur den Reisenden erster, teils auch denen zweiter Klasse gegen Zusatzkarten zugänglich sind. Wagen vierter Klasse werden aber gewöhnlich nur in einigen Zügen geführt, und auch die dritte Klasse erobert sich erst allmählich die Zulassung zu den Schnellzügen; es ist kein Zweifel, daß sich die preußische Staatsbahnverwaltung ein großes Verdienst in dieser Richtung erworben hat.

Für jede Klasse mit Ausnahme der vierten Klasse, für die es nur einfache Fahrkarten giebt, ist nun aber eine große Zahl verschiedener Fahrkarten vorhanden. Neben den einfachen Fahrkarten giebt es, wenn wir von den Abonnementbillets ganz absehen, zunächst, als Erbstück aus der Zeit des Wettbewerbes verschiedener Eisenbahnverwaltungen, Rückfahrkarten, die bald nur einen, bald zwei, bald drei und mehr Tage gelten, bald ohne weiteres, bald nur bei Lösung von Zusatzkarten und manchmal überhaupt nicht zur Benutzung von Schnellzügen berechtigen. Dazu kommen die sogenannten Sommer- oder Saisonkarten, d. h. Rückfahrkarten mit fünfundvierzigtägiger Gültigkeit, von einigen Hauptstationen nach bekannten Badeorten und Sommerfrischen und die auf kleinern Stationen ausgegebenen Anschlußkarten. Den Wünschen der Vergnügungsreisenden kam man zunächst durch Rundreisekarten entgegen, die für bestimmte, besonders beliebte Reisewege ermäßigte Preise gewährten. Als dann die Zahl der Sommerfrischen und Reiseziele immer größer wurde und die festen Rundreisen dem Bedürfnisse nicht mehr entsprachen, führte man die „kombinirbaren Rundreisebillets“ oder „zusammenstellbaren Fahrscheine“ ein, bei denen aber die zurückzulegende Strecke wenigstens 600 Kilometer betragen mußte und nur ein kleiner Teil davon doppelt zurückgelegt werden durfte. Später hat man diese Beschränkung aufgehoben und Hin- und Rückreise auf demselben Wege gestattet, auch sonst einige Vereinfachungen eingeführt, aber das Ausklügeln eines solchen zusammenstellbaren Fahrscheinefestes ist auch heute noch eine umständliche und für viele Leute eine gar schwere Sache geblieben, und niemand ist davor sicher, daß ihm Krankheit oder irgend ein anderer Zufall das ganze Billet unbrauchbar macht. Mit so großer Freude die zusammenstellbaren Fahrscheine anfangs begrüßt wurden, und so viel sie auch heute noch wegen der großen Preisermäßigung, die sie gewähren, benutzt werden, so können sie doch wegen jener Nachteile nur noch als ein Nothbehelf gelten.

Die Buntheit der bestehenden Tarife wird noch durch die verschiedene Behandlung des Gepäcks vermehrt. Auf den norddeutschen Bahnen wird im allgemeinen Freigepäck gewährt, auf den süddeutschen Bahnen nicht oder

wenigstens nur im Durchgangsverkehr. Die Rückfahrkarte entbehrte früher überall und auch heute noch auf einzelnen Bahnen des Freigepäcks, auf denen es bei einfachen Fahrkarten gewährt wird. Sommerkarten geben Anrecht, Rundreisehefte dagegen geben kein Anrecht auf Freigepäck.

Der neue preussische Entwurf hat nun in erster Linie die Absicht, Einheit zwischen allen Eisenbahnverwaltungen des deutschen Reiches herbeizuführen, Einheit in Bezug auf Klassen, Fahrpreise und Behandlung des Gepäcks. Und wenn man die großen Schwierigkeiten bedenkt, die es macht, so viele Verwaltungen unter einen Hut zu bringen, so wird man von vornherein nicht etwas unbedingt vollkommenes verlangen, sondern nebensächliche Wünsche zu opfern bereit sein.

Der vorgeschlagene Tarif ist ein einfacher Kilometertarif; unter Aufhebung der gewöhnlichen Rückfahrkarten, der Sommerkarten, der festen und der zusammenstellbaren Rundreisehefte, aber unter Beibehaltung der Schüler- und Arbeiterkarten und anderer Zeitkarten für den Ortsverkehr sollen für den Kilometer in 1. Klasse 6 Pfennige, in 2. Klasse 4 Pfennige und in 3. Klasse 2 Pfennige und bei Schnellzügen außerdem in allen Klassen gleichmäßig ein Zuschlag von 1 Pfennig erhoben werden. Die vierte Klasse soll aufgehoben oder mit der dritten Klasse verschmolzen werden. Das Freigepäck soll wegfällen, aber es sollen für das Reisegepäck weniger hohe Frachtsätze als gegenwärtig in Anwendung kommen.

Der Entwurf ist von ganz verschiedenen Standpunkten aus getadelt und für unbrauchbar erklärt worden. Es giebt Leute, die am Gewohnten festhalten und sich nicht davon trennen mögen. Es giebt auch immer Leute, die bei jeder Reform nur ihren eignen Vorteil oder Nachteil im Auge haben, und in einzelnen Fällen wird sich das Reisen bei dem neuen Tarif in der That etwas teurer als bisher gestalten. Ich kenne einen Herrn, der die Eisenbahn gewöhnlich nur benutzt, um von seinem Wohnort aus auf zwei oder drei Tage nach Berlin zu fahren und dabei immer Schnellzug 2. Klasse fährt. Ihn wird diese Reise künftig etwas mehr kosten als gegenwärtig mit einer Rückfahrkarte, folglich hält er den ganzen Tarif für verfehlt. Der Ausschuss des Zentralverbandes deutscher Industriellen hat noch kürzlich erklärt, daß ihm eine Verbilligung des Personentarifs überhaupt nicht wünschenswert erscheine, der neue Tarif werde einen Einnahmeausfall im Gefolge haben und dadurch die wirtschaftlich viel notwendigere Ermäßigung der Frachttarife verzögern. Auch die Aufhebung der vierten Klasse wird von ihm getadelt; der ungeheuern Vereinfachung des Fahrkartensystems, die dem reisenden Publikum ebenso wie dem Betriebe zu gute kommt, wird nicht mit einem Worte gedacht.

Andern geht der Entwurf nicht weit genug. Besonders seit der lebhaften Agitation Eduard Engels hat die Idee des Zonentarifs die Geister gefangen, und jeder Tarif, der sich nicht Zonentarif nennt, wird als veraltet betrachtet.

Sicher ist der Gedanke des Zonentarifs schön. Wer möchte nicht für den Preis von 1 Mark in 3., von 2 Mark in 2. Klasse oder für den Preis von 6 Mark, also kaum mehr als den Zimmerpreis eines guten Hotels, in elegantem Salon- und Schlafwagen das ganze deutsche Reich durchfahren können? Aber es ist kein Gedanke, der sich von heute auf morgen verwirklichen ließe, sondern eine Phantasie, ein Zukunftsideal, ähnlich wie das Ideal des sozialistischen Staates, das der Amerikaner Bellamy in seinem Rückblicke aus dem Jahre 2000 vor kurzem entworfen hat. Die eifrigen Verfechter des Zonentarifs pflegen auf das einheitliche Briefporto hinzuweisen, dem man auch ein vollständiges Fiasko vorausgesagt, und das doch einen so glänzenden Erfolg gehabt habe. Daß ein Unterschied zwischen einem Brief und einem Menschen besteht, wollen sie nicht zugeben, und doch sollte sie schon der Umstand darauf hinführen, daß auch die Post für alle größeren Pakete, sobald sie mehr als 5 Kilogramm wiegen, den Preis mit der Entfernung beträchtlich steigen läßt. Die Eisenbahnen seien jetzt nie voll, sagen sie, im Durchschnitt werde nur etwa ein Viertel der vorhandenen Plätze ausgenützt, und eine Vermehrung des Verkehrs würde daher keine Mehrkosten verursachen. Bei dieser Statistik sind in der 1. Klasse 6, in der 2. Klasse 8 und in der 3. Klasse 10 Plätze in der Abteilung zu Grunde gelegt, die Eisenbahnverwaltung hat aber in gerechter Rücksicht auf die Gesundheit und die Bequemlichkeit der Reisenden ihre Beamten angewiesen, besonders im Sommer nicht mehr als sechs Plätze in der zweiten und acht Plätze in der dritten Klasse zu besetzen, und es ist nicht zu wünschen, daß diese Anordnung aufgehoben werde. Ferner muß doch jeder Eisenbahnzug mehr Plätze führen, als im Mittel besetzt werden, denn der Andrang ist den einen Tag größer, den andern kleiner, und auch bei größerem Andrang darf kein Platzmangel eintreten. Aus diesen beiden Gründen wird die Ausnutzung nie mehr als etwa 50 bis 60 Prozent der Plätze betragen können. Auf vielen Nebenlinien könnte allerdings ein stärkerer Verkehr auch ohne Vermehrung der Züge und Wagen bewältigt werden, aber auf den Hauptlinien würde stärkerer Verkehr auch größere Betriebsmittel erfordern und darum beträchtliche Mehrkosten verursachen. Es ist mehr als fraglich, ob diese bei den niedrigen Sätzen des Engelschen Zonentarifs gedeckt werden würden. Seine Einführung würde aber nicht nur aus diesem finanziellen Grunde unmöglich sein, sondern würde auch großen sozialpolitischen Bedenken begegnen, denn er ist seinem Wesen nach eine Begünstigung des Fernverkehrs gegenüber dem Nahverkehr, dessen Entwicklung heute gerade eine Hauptaufgabe bildet, und wie man auch über die Freizügigkeit an sich denken mag, so würde doch die plötzliche Entfesselung einer so schrankenlosen Freizügigkeit, wie sie die Einführung eines Eisenbahnfahrpreises von einer Mark hervorrufen würde, zweifellos eine sehr große Gefahr für unser ganzes wirtschaftliches und soziales Leben sein.

Aber, wird man mir einwenden, die ungarischen und die österreichischen Staatsbahnen haben doch den Zonentarif eingeführt, ohne daß von jenen nachtheiligen Folgen etwas zu spüren gewesen wäre. Es ist immer von neuem wunderbar, wie leicht sich doch große Kreise durch ein Wort täuschen lassen! Der ungarische und der österreichische Zonentarif sind von dem Engelschen Zonentarif, für den man sich erhitzt, himmelweit verschieden; sie sind Zonentarife, insofern sie den Fahrpreis nicht genau nach Kilometern berechnen, sondern staffelweise ansteigen lassen, aber dieses Ansteigen erfolgt ganz gleichmäßig, d. h. ohne Verbilligung für die größern Entfernungen, sodaß z. B. 180 Kilometer genau sechsmal so viel kosten wie 30 Kilometer; nur in der Bestimmung des ungarischen Tarifes, daß bei Fahrten von mehr als 225 Kilometern keine weitere Preissteigerung eintreten soll, ist eine Annäherung an den Engelschen Gedanken vorhanden, aber auch diese Bestimmung verliert durch den Zusatz, daß beim Passiren von Pest oder von Agram neue Fahrkarten gelöst werden müssen, einen großen Teil ihres praktischen Wertes.

Der ungarische und der österreichische Zonentarif bedeuten gewiß einen großen Fortschritt, denn sie beseitigen jene furchtbare, bei uns heute noch vorhandene Mannichfaltigkeit und Verwickeltheit der Tarife, die die umständlichsten Einrichtungen verursacht, und aus der kein Mensch mehr, weder der Reisende noch der Beamte, ganz klug werden kann, und sie sind zugleich eine wesentliche Verbilligung gegenüber den bis dahin herrschenden Tarifen. Man kann sich daher lebhaft freuen, daß sie einen glänzenden Erfolg gehabt haben, aber man soll nicht behaupten, es sei damit ein dem Briefporto nachgebildeter Tarif eingeführt worden.

Der Kilometertarif, den die preußische Eisenbahnverwaltung jetzt vorschlägt, ist vom ungarischen und österreichischen Zonentarif eigentlich nur in einem nebensächlichen Punkte verschieden. Beim Kilometertarif wird der Preis von 10 zu 10 Pfennigen, also in der dritten Klasse von 5 zu 5 Kilometern steigen, in Ungarn und Österreich steigt er dagegen immer gleich um 10, 15, 20, 25, bei größern Entfernungen sogar um 50 Kilometer. Für den Reisenden ist das ebensooft ein Nachteil wie ein Vorteil, im ganzen aber gleichgiltig, und ob für die Bahnverwaltung, die Schalter- und Kontrollbeamten eine größere Bequemlichkeit mit den Zonenbillets erzielt wird, ist auch noch fraglich. Hat man doch in Österreich gerade wegen dieser Abrundung nach Zonen bereits wieder Strafverfolgung auf Betrug androhen müssen, um zu vermeiden, daß der Reisende durch die Lösung zweier Karten, z. B. einer von 200 und einer von 10 Kilometern den auf 250 Kilometer abgerundeten Preis umgehe, der für 210 Kilometer eigentlich zu zahlen ist!

Die wesentlichen Vorzüge des ungarischen und des österreichischen Zonentarifs lehren auch in dem preußischen Entwurfe wieder, ja dieser verspricht, wie die folgende Tabelle zeigt,

	Personenzüge			Schnellzüge		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Preussischer Entwurf	6	4	2	7	5	3 Pf.
Ungarischer Tarif	5.6	4.4	2.8	6.7	5.6	3.3 "
Österreichischer Tarif	5.6	3.3	1.7	6.7	5	2.5 "

sogar im ganzen noch etwas niedrigere Fahrpreise als der ungarische Tarif. Der österreichische Tarif scheint zwar billiger zu sein, es ist aber zu bedenken, daß die Preise nach oben abgerundet werden, also für 31 Kilometer schon der Preis von 40 Kilometern, für 201 Kilometer schon der Preis von 250 Kilometern zu zahlen ist.

Man hat dem preussischen Entwurfe besonders auch die Aufhebung der vierten Klasse zum Vorwurf gemacht, diese Klasse sei in vielen Landesteilen eine liebe Gewohnheit geworden, von der man sich nicht trennen möchte. Aber die dritte Klasse soll doch künftig genau denselben Preis haben wie gegenwärtig die vierte, und es soll nach einer ausdrücklichen Erklärung der Eisenbahnverwaltung den Reisenden dritter Klasse, besonders in Lokalzügen, die Möglichkeit gewährt werden, ihre Körbe und sonstiges Gepäck mit in den Wagen zu nehmen oder doch kostenfrei abzustellen; den Leuten, die heute die vierte Klasse benutzen und künftig die dritte Klasse benutzen sollen, wird also nur ein Verzicht auf die süße Gewohnheit zugemutet, in der Eisenbahn wie das liebe Vieh zu stehen.

Man mag ja im einzelnen andre Wünsche haben, und eben darum hat die Eisenbahnverwaltung ihren Entwurf bekannt gemacht, um solche Wünsche zu hören. Man mag meinen, daß der Schnellzugszuschlag von einem Pfennig zu hoch sei und auf einen halben Pfennig herabgesetzt oder lieber noch ganz aufgehoben oder wenigstens auf die wirklichen Schnellzüge beschränkt werden sollte; man mag auch meinen, daß der Fahrpreis zweiter und erster Klasse verhältnismäßig hoch gegriffen sei und daß diese beiden Klassen darum künftig ebenso leer wie bisher bleiben werden, man mag vorschlagen, die erste Klasse auf den Hauptlinien mit den Schlaf- und Salonwagen zu verbinden und auf den Nebenlinien, ebenso wie bisher schon auf den Sekundärbahnen, wegfallen zu lassen; aber in der Hauptsache muß man (unter der Voraussetzung, daß die Gepäcksätze, die noch nicht veröffentlicht worden sind, gegen die heutigen wenigstens um die Hälfte herabgesetzt werden) anerkennen, daß der neue Entwurf das Richtige getroffen hat, und muß ihm wünschen, daß er trotz der Hindernisse, die kleinliches Festhalten am Alten auf der einen und ungestüme Neuerungsucht auf der andern Seite aufstürmen, eingeführt werden möge. Der gleiche Tarif in ganz Deutschland, eine Vereinfachung der Klassen, die Beseitigung des jetzigen Rattenkönigs von Tarifen und dafür die Einführung eines einfachen und dabei beträchtlich verbilligten Tarifes und infolge davon eine große Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes — das wären Erzeugenschaften, deren wir uns wohl freuen könnten. Eine spätere Zeit wird dann hoffentlich an eine weitere Vereinfachung und Verbilligung denken können.