

Tarifmaßnahmen der Bundesbahnen im Personenverkehr

Die jüngsten Tarifierhöhungen der Bundesbahnen bilden einen wesentlichen Bestandteil des fünften Preis-Lohn-Abkommens. Die folgende Darstellung soll die wichtigsten Tarifmaßnahmen zusammenfassen und ihre verkehrswirtschaftliche Bedeutung und Problematik sowie die Schwierigkeiten vor Augen führen, die sich für die Tarifpolitik der ÖBB aus dem verkehrspolitisch ungelösten Problem des Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße ergeben. Darüber hinaus läßt die ins Detail gehende Untersuchung erkennen, wie jede Globalmaßnahme die bisherigen wirtschaftlichen Gleichgewichte stört und die vielfältigen Beziehungen zur öffentlichen und privaten Wirtschaft beeinflusst.

Verschiedene Kostenerhöhungen im letzten Jahre, nicht zuletzt das fünfte Preis-Lohn-Abkommen, haben die Österreichischen Bundesbahnen gezwungen, ihre Tarife anzupassen, da sich das Defizit der laufenden Gebarung, das für 1951 mit 498,9 Mill. S veranschlagt worden war, auf voraussichtlich 1.100 Mill. S erhöhen wird. Sparmaßnahmen und eine Erhöhung der Tarife bieten die einzigen und zugleich wichtigsten Ausgleichsmöglichkeiten.

Gründe und Grenzen der Tarifierhöhungen

Einsparungen auf Kosten der Investitionen sind ohne Beeinträchtigung der Leistungen nur beschränkt möglich. Auch den Tarifierhöhungen sind durch die Belastungsfähigkeit der Bahnkunden und den Wettbewerb mit dem Straßenverkehr Grenzen gesetzt. Die Tarife konnten daher auch nicht annähernd so weit erhöht werden, daß die eingetretene Betriebskostenverteuerung gedeckt wird. Die bis Jahresende zu erwartenden Mehreinnahmen von rund 80 Mill. S bleiben beträchtlich hinter der Erhöhung des Defizits um 600 bis 700 Mill. S zurück.

Dem wachsenden Defizit wurde bisher durch folgende Maßnahmen begegnet:

1. Auftarifung und Beschränkung von Ausnahmetarifen des Güterverkehrs¹⁾ ab 1. Juli 1951.
2. Erhöhung verschiedener Nebengebühren ab 1. September 1951.
3. Steigerung der Tarife für den Personenverkehr ab 1. September 1951.
4. Einsparung in den Erneuerungsausgaben.

¹⁾ Vergl. hierzu „Tarifmaßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen“ in Heft 6 der Monatsberichte, Jg. 1951, Seite 304.

Die aus dem Güter- und Personenverkehr erzielbaren Mehreinnahmen werden auf jährlich je 100 Mill. S geschätzt.

Der Index der Personentarife (1937 = 100) war bis 1. September d. J. nur auf 195 gestiegen und daher hinter dem Index der Gütertarife stark zurückgeblieben, der schon vor dem 1. Juli d. J. 285 betragen hatte²⁾. Seit 1. September 1951 ist der Index der Personentarife um 18% auf 229, jener der Gütertarife um 10% auf 315 gestiegen.

Einen weiteren Grund für die stärkere Erhöhung der Personenverkehrstarife bildete die Rücksicht auf den Straßenwettbewerb, da die Gütertarife ohne eine Einigung über das Problem „Schiene-Straße“ nicht

²⁾ Die Bundesbahnen errechnen den Gütertarifindex als arithmetisches Mittel aus den prozentuellen Erhöhungen der einzelnen Klassen und Ausnahmetarife. Da jedoch die Massengüter, deren Tarifsätze stärker erhöht wurden als die Sätze für Güter der oberen Tarifklassen, einen viel größeren Anteil am Transportvolumen haben als vor dem Krieg, wäre es exakter, das gewogene Mittel der Indexberechnung zugrunde zu legen, wie dies im Personenverkehr geschieht. Leider steht dem Institut für die Berechnung eines gewogenen Index nicht genügend statistisches Material zur Verfügung. Vergleicht man aber die seit dem Jahre 1937 eingetretene Einnahmesteigerung (316,8 Mill. S auf 1.557,6 Mill. S = 491,7%) mit der Erhöhung der geleisteten Netto-Tonnenkilometer (4.266 Mill. S auf 6.280,8 Mill. S = 147,2%), dann ergibt sich eine zusätzliche Einnahmesteigerung um 234%, die nur auf Tarifsteigerungen (niemals Produktivitätssteigerung) beruhen kann. Der Tarifindex (Basis 1937) würde dann 334 (statt 285) betragen und durch die am 1. Juli eingetretenen Erhöhungen auf zirka 360 (statt 315) steigen. Wahrscheinlich liegt der Index aber noch höher, da die Verschiebung auf Massengüter und deren stärkere Taxsteigerung bei dieser Berechnung ungenügend berücksichtigt wird. Trotzdem würde auch ein durch exakte Wiegung errechneter Index weit hinter der Kostentenerung zurückbleiben.

reformiert werden können, wie dies ursprünglich für den Herbst dieses Jahres vorgesehen war¹⁾. Außerdem konnte im Personenverkehr deswegen eine generelle Erhöhung leichter durchgeführt werden, weil der gewerbliche Straßenverkehr eine Steigerung seiner Kilometertarifsätze von 16 auf 25 Groschen beantragt hatte. Der bisherige Kilometertarifsatz des Straßenverkehrs war ebenso hoch wie der Personenverkehrstarif der Bundesbahnen für die Zone von 1 bis 100 km.

Änderungen des Normaltarifes der Bundesbahnen für den Personenverkehr

Der seit 1. September d. J. gültige Normaltarif der Bundesbahnen für den Personenverkehr enthält gegenüber dem alten Tarif zwei wesentliche Änderungen, die praktisch eine Tarifreform bedeuten: Erstens eine erhebliche Verminderung der Taxedegression in der Entfernungsstaffel durch stärkere Erhöhung der für größere Entfernungen geltenden Kilometersätze. Zweitens den Übergang vom Zonen- auf den reinen Kilometertarif bei Entfernungen von 1 bis 100 km. Außerdem wurde der Schnellzugszuschlag (bis 180 km) aufgehoben.

1. Verminderte Degression der Preisstaffel

Die neuen Kilometertarifsätze der Bundesbahnen wurden für Entfernungen von 1 bis 100 km um durchschnittlich 18% erhöht; die Verteuerung steigt fortlaufend für weitere Strecken und erreicht bei Entfernungen von 901 bis 1.000 km 62%. Die gesamte durchschnittliche Erhöhung des Normaltarifes beträgt bei Personenzügen 46%, bei Schnellzügen 44%. Da jedoch nach der Verkehrsentwicklung des Jahres 1950 94,4% aller Reisenden innerhalb der ersten 100 km-Zone fahren (der durchschnittliche Reiseweg je Reisenden betrug im Jahre 1950 37 km), erhöhen sich die durchschnittlichen Reisekosten nur um 20% oder gegenüber 1937 auf das 2,3fache. Diese Verteuerung des Reiseverkehrs bleibt hinter der allgemeinen Preissteigerung (6- bis 7fache von 1937) noch erheblich zurück.

Durchschnittliche Erhöhung der Fahrpreise für Personenzüge 3. Klasse

Entfernung km	Erhöhung %	Entfernung km	Erhöhung %
1—100	18	501—600	44
101—200	25	601—700	48
201—300	26	701—800	53
301—400	31	801—900	57
401—500	37	901—1.000	62

Ø = 46%

Der Verzicht auf eine lineare Erhöhung der Tarifsätze, der besonders den Personenverkehr auf längeren Strecken verteuert, bedeutet teilweise eine Durchbrechung des Werttarifes, wie sie auch im Güterverkehr beobachtet werden kann²⁾.

Die Grundeinteilung der Tarife nach fünf Entfernungszonen wurde zwar beibehalten; die Spanne zwischen der ersten (1 bis 250 km) und der letzten (701 bis 1.000 km) Tarifzone verringerte sich jedoch von bisher 4 : 1 auf 2 : 1, indem der Einheitskilometersatz für die erste Zone um 25%, für die letzte dagegen um 125% erhöht wurde. Auch die Spanne, die zwischen den Kilometertarifsätzen der übrigen Entfernungszonen bisher galt, wurde, wenngleich nur wenig, verringert.

Änderung der Einheitsätze des Normaltarifes

Entfernungszonen km	Einheitsatz g/km		Steigerung %	Spannenverhältnis		Zonenspanne	
	alt	neu		alt	neu	um ... %	niedriger
1—250	16	20	20	100	100	25	10
251—400	12	18	50	75	90		
401—500	8	16	100	50	80	33	11
501—700	6	12	100	38	60		
701—1.000	4	10	125	25	50	24	25
						34	27

Allerdings ist zu berücksichtigen, daß durch die Tarifierhöhung im Juli 1949 (Übergang vom Kilometertarif auf den Staffeltarif) die Fahrpreise für Entfernungen ab 400 km weniger als für kurze Entfernungen erhöht wurden. So war der Fahrpreis für eine Strecke von 1.000 km um 3% niedriger als vorher.

Stärkere Tarifierhöhungen um 40 bis 57% erfordern dagegen die mittleren Entfernungen von 100 bis 400 km. Aus allen diesen Gründen empfahl sich nunmehr eine „Tarifnachziehung“ für weite Entfernungen des Personenverkehrs.

Bemerkenswert ist allerdings die Entwicklung der Reisefrequenz in der Zeit von 1948 bis 1950, die mit der Tarifreform von 1949 zusammenhängen dürfte. So erhöhte sich die Zahl der Reisenden (ohne Ausländerverkehr) in dieser Zeitspanne auf den relativ billigen weiten Strecken von mehr als 400 km Länge um 32%, obwohl gleichzeitig die Gesamtfrequenz um 8% zurückgegangen war, während zwischen 100 und 400 km ein leichter Rückgang um 3% eintrat. Freilich ist es schwer zu beurteilen, ob zwischen diesen Tarif- und Frequenzänderungen wirklich ein eindeutiger Zusammenhang besteht.

Gegen eine starke Taxerhöhung auf weite Entfernungen spricht der Umstand, daß die kaufkräftigeren Bevölkerungskreise zunehmend den Personen-

¹⁾ Die ÖBB sind bestrebt, wieder das Werttarifsystem voll zur Geltung zu bringen; dies ist jedoch nur möglich, wenn ein entsprechendes Güterverkehrsgesetz besteht, das die Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Straße regelt.

²⁾ Der Staffeltarif berücksichtigt das Werttarifprinzip dadurch, daß er auf die Tragbarkeit des Beförderungspreises Rücksicht nimmt und die Sätze für lange Strecken entsprechend ermäßigt, was beim Proportional- oder Kilometertarif nicht der Fall ist.

kraftwagen bevorzugen (ebenso Geschäfts- und Dienstreisende) und daher das weniger begüterte Reisepublikum für diese Relationen gewonnen werden muß. Ebenso erhöht eine derartige Tarifmaßnahme die Gefahr der räumlichen Trennung, die vor allem in Österreich infolge der geographischen Verhältnisse gegeben ist. Andererseits ist die Konkurrenz des gewerblichen Straßenverkehrs auf weiten Strecken geringer, für die Bahn daher die Erhöhung dieser Preissätze wettbewerbspolitisch gesehen am ungefährlichsten.

Die Erhöhung des Personentarifes wird durch verschiedene Ermäßigungen gemildert. So durch die Rundreisefahrkarte (20% Ermäßigung), die Touristenkarte (25%) für große Entfernungen und die auf 250 km Entfernung erweiterte Rückfahrkarte. Letztere bewirkt sogar, daß für Reisen zwischen 120 und 250 km nahezu der gleiche Fahrpreis wie bisher zu entrichten ist, da die Steigerung des Normaltarifes für diese Zone mit 25,5% der Ermäßigung entspricht.

2. Kilometer tarif bis 100 km

Die Einführung des reinen Kilometer tarifes für Entfernungen bis 100 km ist eine Folge der Straßenkonkurrenz, die in dieser Zone besonders stark ist. Zwar galt der bisherige Kilometersatz von 16 Groschen auch für den gewerblichen Straßenverkehr (soweit es sich um den Linienverkehr handelte, im Gelegenheitsverkehr wurde dieser Satz vielfach unterschritten), die Berechnung nach Zonen¹⁾ sowie die 20-Groschen-Aufrundung des Fahrpreises bei der Bahn ergab für diese jedoch einen durchschnittlichen Kilometersatz von 17 Groschen. Das Auto war demzufolge in den meisten Entfernungen billiger und nur jeweils am Zonenende ergaben sich gleich hohe Fahrpreise²⁾.

Durch den Kilometer tarif ist dieser rein tarifliche Nachteil der Bahn nunmehr beseitigt. Außerdem wurde für den Straßenverkehr ein Kilometersatz von 22 Groschen im Linienverkehr festgesetzt, so daß die Bundesbahnen (20 Groschen je km) seit 1. September in allen Entfernungen niedrigere Fahrpreise haben als der Autobus. Freilich bleibt abzuwarten, wie weit der gewerbliche Straßenverkehr den neuen Kilometersatz, der nur ein Höchstpreis ist, einhält. Auf stark frequentierten Strecken und Linien ohne Bahnkonkurrenz wird dies sicher der Fall sein, auf anderen muß aber wohl mit einer Unterschreitung gerechnet werden, um so mehr, als die Rentabilität auch noch bei 20 und 18 Groschen nicht gefährdet ist.

¹⁾ Ab 50 km jeweils 10-km-Zone, unter 50 km meist 4-km-Zone.

²⁾ Vergl. hierzu „Der Personenverkehr auf den Österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1948 und 1949“, Heft 7 der Monatsberichte, Jg. 1950, Seite 327.

Der Übergang auf den Kilometer tarif wirkt sich auf den Fahrpreis innerhalb der 100-km-Zone sehr unterschiedlich aus. So erhöht sich der durchschnittliche Fahrpreis für die ersten 10 km nur um 4,8%, wobei für 9 km sogar eine Verbilligung um 10% eintritt, und schwankt dann zwischen einer Erhöhung von 14% bis 20%.

Durchschnittliche Fahrpreiserhöhung für je 10 km

Entfernung km	Erhöhung %	Entfernung km	Erhöhung %
1—10	4'8	51—60	15'6
11—20	14'2	61—70	17'0
21—30	13'7	71—80	18'0
31—40	19'9	81—90	18'7
41—50	19'7	91—100	19'4

3. Aufhebung des Schnellzugszuschlages

Der Schnellzugszuschlag, der bekanntlich schon im Juli 1949 auf Entfernungen bis zu 180 km beschränkt worden war, ist an und für sich gegenüber Personenzügen als Aufschlag für eine bessere Transportleistung gerechtfertigt; er soll auch eine Überfüllung der Schnellzüge auf Nahverkehrsstrecken verhindern. Es müssen jedoch bessere und raschere Verkehrsleistungen gesichert und dem Reisenden genügend Wahlmöglichkeiten geboten sein. Beide Voraussetzungen treffen jedoch nur in geringem Maße zu. Die Fahrtdauer der Eil- und Triebwagenzüge ist nicht länger, oft sogar kürzer als die der Schnellzüge, die in Österreich besonders starke Zugverspätungen aufzuweisen pflegen. Auf Fernstrecken ist ein Zuschlag grundsätzlich abzulehnen, weil er dem Staffeltarif mit seinen degressiven Kilometersätzen widerspricht und außerdem auf solchen Strecken nur Schnellzüge verkehren, also keine Wahlmöglichkeit gegeben ist.

Auch Wettbewerbsgründe verlangten die Aufhebung des Zuschlages: In der durch den Straßenverkehr besonders konkurrenzten Nahverkehrszone sollte den Reisenden eine größere, durch Tarifmaßnahmen nicht beeinträchtigte Freiheit bei der Wahl vorteilhafter Zugsgattungen geboten und beim Umsteigen auf einen Schnellzug das zeitraubende Nachlösen einer Zuschlagskarte entbehrlich werden. Auch für den Dienstbetrieb der Bundesbahnen ergeben sich daraus vorteilhafte Wirkungen, vor allem Arbeitsentlastungen.

Die Aufhebung des Zuschlages senkt den Fahrpreis für Schnellzüge 3. Klasse auf einer Strecke von 1 bis 100 km trotz 18% iger Tarifierhöhung durchschnittlich um 20%, bei Entfernungen von 100 bis 180 km (trotz Erhöhung des Normaltarifes um 25%) um 11%. Auf längeren Strecken gelten die gleichen prozentuellen Tarifierhöhungen wie für Personen-

züge, da schon bisher auf Strecken über 180 km für die 3. Klasse beider Zugsgattungen die gleichen Fahrpreise gerechnet worden waren.

Fahrpreise für Schnellzüge 3. Klasse¹⁾

Entfernung km	Fahrpreis		Veränderung %	Entfernung km	Fahrpreis		Veränderung %
	alt	neu			alt	neu	
10	6'0	2'0	- 66'6	95	20'0	19'0	- 5'0
20	7'2	4'0	- 44'4	100	20'0	20'0	0'0
30	9'2	6'0	- 34'8	125	24'8	26'0	+ 4'8
40	10'4	8'0	- 23'1	145	28'0	30'0	+ 7'1
45	11'8	9'0	- 23'8	165	31'2	34'0	+ 9'0
55	13'6	11'0	- 19'1	180	32'8	36'0	+ 9'8
65	15'2	13'0	- 14'5	181	30'4	38'0	+ 25'0
75	16'8	15'0	- 10'7	200	32'0	40'0	+ 25'0
85	18'4	17'0	- 7'6	250	40'0	50'0	+ 25'0

¹⁾ Für die anderen Klassen gilt die gleiche prozentuelle Preisveränderung.

Die Aufhebung des Schnellzugszuschlages bedeutet im Binnenverkehr einen Einnahmenentgang von zirka 4'1 Mill. S¹⁾ (Frequenz i. J. 1950); wie weit dieser durch eine Frequenzsteigerung wettgemacht werden kann, bleibt abzuwarten. Für diese Erwartung sprechen die günstig, d. h. nicht mehr als 30 bis 70 km voneinander entfernt liegenden Schnellzugshaltestellen und die gegenüber Personenzügen bei gleichem Fahrpreis gebotene kürzere Fahrtdauer. Dazu kommt, daß der Straßenverkehr bei nahezu gleichem Fahrpreis zwar dem Personenzug, nicht aber auch dem Schnellzug überlegen ist, der also möglicherweise von Reisenden beansprucht werden wird, die bisher wegen des Schnellzugszuschlages den billigeren Straßenverkehr bevorzugt hatten. Dagegen ist nunmehr eine unliebsame Überfüllung der Schnellzüge zu befürchten. Sie widerspräche den Erfordernissen des internationalen Reiseverkehrs und der allgemeinen Tendenz, den Schnellverkehr auf mittleren Strecken von 30 bis 180 km Länge durch Triebwagen, Schienenomnibusse und Eilzüge zur Entlastung der Fernzüge aufzulockern.

Sonstige Auswirkungen der Tarifierhöhungen

Unverändertes Verhältnis zwischen den Wagenklassen

Das bisherige Verhältnis zwischen den Fahrpreisen für die einzelnen Wagenklassen in Schnell- und Personenzügen bleibt unverändert: Die Relation zwischen Wagen der 2. und 3. Klasse in Personenzügen beträgt 1:1½²⁾, zwischen Wagen der 1., 2. und 3. Klasse in Schnellzügen 1:2:2½. Die Beibehaltung dieser hohen Spannen — in Deutschland

¹⁾ Der Auslandsverkehr kann nur schwer nach der 180-km-Zone aufgliedert werden, da hier verschiedenartige Tarife gelten. Die Einnahmen aus den Zuschlagkarten dürften jedoch kaum über 500.000 S hinausgehen.

²⁾ In Personenzügen werden nur 2. und 3. Klasse geführt.

wird ein Verhältnis von 1:1'45:2'18, in der Schweiz ein solches von 1:1'4:2 sowohl für Personen- als auch für Schnellzüge ausgewiesen — dürfte auf den Mangel an Polsterwagen zurückzuführen sein. Denn infolge der Straßenkonkurrenz sowie der Abwanderung der bisherigen Polsterklassenreisenden auf den eigenen Personenkraftwagen müßten die Klassenzuschläge im Interesse der Bahn so bemessen sein, daß neue Schichten gewonnen werden.

Fahrpreisermäßigungen

Die Fahrpreisermäßigungen gewinnen bei allen Eisenbahnen eine steigende Bedeutung. So waren von den Reisenden der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1950 nur 34'7% Vollzahler (in der Schweiz sogar nur 8'3%). Von den Fahrpreisermäßigungen der ÖBB entfielen 45'3% auf soziale Ermäßigungen und 20% auf Ermäßigungen sonstiger Art (in der Schweiz 53%).

Die Erhöhung des Normaltarifes kann daher nur bis zu einem gewissen Grad die erwünschte Einnahmensteigerung herbeiführen. Es gibt nun 34 Arten von Fahrpreisermäßigungen, von denen 11 als sogenannte soziale Begünstigungen mit einem Preisnachlaß von 50% bis 94% wirksam sind. Im Rahmen dieses Berichtes können jedoch nur die seit den Tarifierhöhungen gültigen Veränderungen bei den Arbeiter- und Angestelltenwochenkarten und einige sonstige Ermäßigungen berücksichtigt werden.

Die Arbeiter- und Angestelltenwochenkarten (AW) wurden um 50%, mindestens jedoch um 1'90 S erhöht, wodurch sich der durchschnittliche Ermäßigungssatz gegenüber dem Normaltarif von 85'4% auf 80'5% senkt.

Ermäßigungen der Arbeiter- und Angestelltenwochenkarte

Entfernung km	Ermäßigung		Veränderung %	Beförderte Personen %
	alt	neu		
1—20	81'6	73'5	- 10'0	67'0
21—40	85'3	81'1	- 5'0	25'1
41—100	88'8	85'9	- 3'3	7'9
1—100	85'4	80'5	- 5'7	100'0
1—4	81'3	61'5	- 24'4	.
98—100	91'6	89'8	- 2'0	.

Die gegenüber dem Normaltarif stärkere prozentuelle Erhöhung der AW beruht darauf, daß die AW-Fahrpreise bei der Tarifreform vom Juli 1949 nicht im selben Ausmaß erhöht wurde und teilweise noch unter dem Tarif vor 1938 lagen (1 bis 9 km).

Gegenüber der 6- bis 7fachen Preissteigerung seit 1937 hat sich der Personentarifindex nur wenig erhöht. Dies ist für die ÖBB gerade im Hinblick auf die AW-Fahrpreise finanziell besonders fühlbar ge-

worden, da 44,6% aller beförderten Personen mit AW-Karten fahren und durchschnittlich nur 23,6% (gewogenes Mittel) der Normalpreise bezahlen. Von den Jahreseinnahmen aus dem Personenverkehr entfallen auf die AW trotz ihrem hohen Frequenzanteil nur knapp 4%. Gemessen am Reallohn, ist die finanzielle Belastung des Arbeiterhaushaltes durch die AW-Fahrpreise geringer als vor dem Krieg.

Durchschnittliche Preise der Arbeiterwochenkarten

Entfernung km	Preis		Entfernung km	Preis	
	alt	neu		alt	neu
1—10	3'00	4'83	51—60	13'23	19'82
11—15	5'10	7'68	61—70	14'22	21'16
16—20	6'60	9'92	71—80	14'97	22'53
21—30	8'10	11'95	81—90	15'30	23'00
31—40	9'93	15'01	91—100	15'84	23'86
41—50	11'76	17'57			

Die ermäßigten Wochenkarten für Arbeiter und Angestellte, die am 31. Juli 1949 eingeführt wurden und für Reisende mit einem Monatsverdienst von mehr als 1.400 S gelten, sind wie bisher um ein Drittel teurer als die Arbeiterwochenkarten; ihr Preis wurde also gleichfalls um 50% erhöht. Eine obere Grenze des Monatsverdienstes wurde auch durch diese Reform nicht eingeführt.

Der Preis der Schülermonatskarte wurde um 20% gesteigert und erreicht damit einen Index von 195,6% (1937 = 100). An Stelle des Zonentarifes trat ebenso wie im Normaltarif der reine Kilometerarif.

Sonstige Ermäßigungen

Von den sonstigen, nicht sozialen Ermäßigungen ist vor allem die Erweiterung des Geltungsbereiches der ermäßigten Rückfahrkarte (25% Ermäßigung)

von Entfernungen bis 120 km auf Entfernungen bis 250 km hervorzuheben. Die Frequenzentwicklung im letzten Jahre zeigt, daß schon die Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches von Strecken bis zu 60 km auf Strecken bis zu 120 km (am 1. Dezember 1949) den Reiseverkehr stark zu beleben vermochte. Leider bleibt der Gültigkeitsbereich auch weiterhin auf 57 Orte (117 Bahnhöfe) beschränkt¹⁾, obwohl man ursprünglich alle Bahnhöfe einbeziehen wollte.

Die nicht sozialen Ermäßigungen haben sich als ausgezeichnetes Mittel zur Frequenzbelebung erwiesen. Gewähren doch auch ausländische Bahnverwaltungen wegen der verstärkten Konkurrenz des Straßenverkehrs immer größere Preisnachlässe. Das Beispiel der Schweizer Bundesbahnen, die nur 8% Vollzahler aufweisen, zeigt, daß auch derart weitgehende Fahrpreisbegünstigungen ohne finanziellen Verlust möglich sind. Der hohe Fixkostenanteil des Bahnbetriebes erfordert eine starke Frequenz, und jeder Frequenzzuwachs, der keine höheren Leistungen der Bahn zur Folge hat, bedeutet eine finanzielle Entlastung. Möglichkeiten für die Einführung weiterer Ermäßigungen²⁾ sind um so mehr gegeben, als in Österreich die Reisefrequenz noch erheblich hinter jener der Schweiz oder Deutschlands zurückbleibt.

¹⁾ Für alle anderen Orte gilt die Sonn- und Feiertagsrückfahrkarte (mit 25% Ermäßigung), die ebenfalls auf Strecken bis 250 km verwendet, aber im Gegensatz zur ermäßigten Rückfahrkarte nur an bestimmten Tagen gelöst werden kann und auch keine sechstägige Gültigkeit besitzt, dafür aber von und nach allen Bahnhöfen gilt.

²⁾ Vergl. Walter Fischer: „Die Neugestaltung des Personentarifes der Schweizer Bundesbahnen“ in Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Heft 2, 1948, Seite 131 ff.