

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1914

133 (16.5.1914) 2. Blatt

Volkswirtschaft, Sozial- und Kommunalpolitik. Das Tarifwesen der deutschen Straßenbahnen.

Von Dr. Seutemann, Direktor des Stat. Amtes der Stadt Hannover.

Die Zentralstelle des Deutschen Städtetages hat durch einen Fragebogen Unterlagen von den deutschen Großstädten über das Tarifwesen der Straßenbahnen gesammelt. Die Auskünfte haben nicht überall für eine verständliche Zusammenfassung ausgereicht, sie lassen auch hier und da Zweifel. Doch ist von weiteren Rückfragen abgesehen worden, da — wenn man einige Lücken in den Lauf nimmt — ein hinreichendes Gesamtbild gewonnen werden kann. Mehr als eine allgemeine Übersicht kann ja ohnehin nicht erreicht werden, da das Tarifwesen selbstverständlich stark von örtlichen Bedingungen abhängt. Eine wertvolle Darstellung der Grundlagen des Tarifwesens findet sich in der Denkschrift „Tariffragen“, die vom Münchener Verkehrsreferenten, Rechtsrat Dr. Kühles, für Verwaltungszwecke Münchens ausgearbeitet ist. Die geschichtliche statistische Aufarbeitung der Betriebsvorgänge für die Tariffragen ist von hohem Interesse. Kurze Angaben über die Bahntarife in deutschen Städten (auch in den kleineren) finden sich noch im kommunalen Jahrbuch 1913/14 S. LXVI. Das Statistische Jahrbuch deutscher Städte befaßt sich leider bisher mit den Tarifen nicht.

Für die Zusammenstellung scheiden die eigentlichen Überlandbahnen aus, wenn auch kurze Strecken davon ins Stadtbereich fallen. Im übrigen gibt es noch ganz wenige Stadtbahnen, deren Linien nicht über die Stadtmarkung hinausreichen.

1. Einheitstarif.

Der Einheitstarif (10 Pfg.) ohne jede Einschränkung besteht zurzeit nur in Magdeburg, Braunschweig und Nürnberg-Gürth, ferner in Erfurt (Bahlkäfen). In Berlin gilt er für die Straßenbahnen der Stadtgemeinde, vorwiegend für die große Berliner Straßenbahn, für die Nordöstliche Berliner Vorortbahn, bis 11 Kilometer für die Berliner elektrische Straßenbahn und für die Straßenbahn Warschauer-Brücke-Lichtenberg. In Halle gilt er für die Straßenbahn der Stadtgemeinde (nicht für private); diese Bahn überschreitet den Stadtbezirk nicht. Als diese Bahn auf die Stadtgemeinde übergegangen ist, hat man den vorher bestehenden Zolllarif fallen lassen, und man ist zufrieden damit. In Leipzig gilt der Einheitstarif für die Leipziger elektrische Straßenbahn und die große Leipziger Straßenbahn (beide privat) nicht aber für die Leipziger Außenbahn. In Altona hat die Hamburg-Altonaer Zentralbahngesellschaft den Einheitstarif. In Breslau gilt der 10 Pfg.-Tarif nur für den Stadtbezirk, sonst kostet die Fahrt 15 Pfg. Auch kostet ein Umsteigefahrchein beim Übergang von der privaten auf die „städtische“ Bahn oder umgekehrt nicht 10, sondern 15 Pfg. In Hannover gilt der 10 Pfg.-Tarif nur für die inneren Strecken, für die äußeren und Überlandstrecken besteht ein Streckentarif ohne kilometrische Grundlage. Auch kostet ein Umsteiger (im Gegensatz zu anderen Städten) selbst im inneren Stadtgebiet 15 Pfg. Endlich hat unter den Barmen-Elberfelder Straßenbahnen den 10 Pfg.-Tarif die langgestreckte Talbahn Barmen-Elberfeld. Bei der eigentümlichen örtlichen Lage der Städte Barmen und Elberfeld, bei dem eigentümlichen Verlauf dieser Bahn und bei der Konkurrenz der Schwabebahn auf der ganzen Linie besteht kein Anreiz, die Talbahn über begrenzte Strecken hinaus zu benutzen. In München gilt der Einheitstarif (10 Pfg.) bis 7 Uhr morgens (im Winter bis 1/2 Uhr). Ein Streckentarif ohne kilometrische Grundlage besteht in Stettin.

2. Zonentarif.

Der gewöhnlich gebrauchte Name Zonentarif leitet sich von dem schematischen Bilde der Teilstreckeneinteilung her. Da die Teilstrecken der einzelnen Linien vom Mittelpunkt der Stadt (von einer Nullzone) aus gerechnet werden, lassen sich gleiche Teilstreckenabstände schematisch auf konzentrische Kreislinien bringen. Die hierdurch entstehenden „Zonen“ haben aber tarifmäßig kaum Bedeutung; nur in Dresden gibt es Zeitkarten für alle Linien der 1., und 1. und 2., der 1.—3. usw. Zone. Es entscheidet sonst immer nur die Zahl der durchfahrenen Teilstrecken über den zu zahlenden Fahrpreis. Besser spricht man deshalb von Teilstreckentarif.

Die Teilstrecken werden im großen und ganzen einheitlich nach einem bestimmten Kilometermaß bemessen, doch nimmt man hier von wohl einzelne Strecken aus (z. B. Kosten in Karlsruhe gewisse Fahrten von und nach dem Hauptbahnhof 10 Pfg.; in Straßburg wird bei Brückenfahrten ein Zuschlag von 1 Kilometer gemacht; für Bergstrecken werden kürzere Teilstrecken festgesetzt). Aber auch in der gewöhnlichen Teilstreckeneinteilung muß man natürlich eine gewisse Rücksicht auf die Ver-

kehrsmittelpunkte und Ziele und auf überkommene Tarifgrenzen nehmen, so daß dadurch die Kilometerlänge der demselben Preise unterliegenden Strecken nur ein Durchschnittsergebnis ist.

Umsteigeberechtigung wird beim Teilstreckentarif fast stets ohne Preisnachteil gewährt; nur in Königsberg ist die Fahrtlänge auf Umsteigebillet gegenüber der einfachen Fahrt etwas beschränkt. Einige wenige Städte (z. B. Köln und Königsberg) geben Umsteigefahrcheine nur für 15 Pfg., nicht für 10 Pfg. aus. Fahrpreisermäßigung für die einzelnen Fahrten genießen z. B. in Duisburg, Essen, Hamborn Militärpersonen, wenn sie einen Beförderung-, Einberufungs-, Entlassungs-, Urlaubsschein vorlegen. Sie erhalten in Essen ein Kinderbillet, in Hamborn einen 10 Pfg.-Fahrchein, in Duisburg einen 10 Pfg.-Fahrchein bis 14 Kilometer. Für Kinder bis zu einer bestimmten Altersgrenze (10 Jahre) sind meist halbe Preise vorgesehen. In Köln werden solche Kinder auf beliebig langer Strecke (ohne Umsteigerecht) für 5 Pfg. befördert; Kinder unter 14 Jahren, die das Mittagessen zur Arbeitsstelle bringen, zahlen für Hin- und Rückfahrt je 5 Pfg. Weitere näher umschriebene Ermäßigungen bestehen in Köln für Kinder unter 14 Jahren an Mittwoch- und Sonnabend-Nachmittagen.

3. Zeitkarten für jedermann.

a) Neg-Karten.

Die Preise der für das ganze Liniennetz gültigen Zeitkarten sind wegen der verschiedenen Ausdehnung des Netzes wenig vergleichbar. Jedenfalls müssen solche Städte ausscheiden, die mehr als eine Straßenbahn haben. Die Neg-Karten sind meist Monatskarten; da, wo Vierteljahres- und Jahreskarten ausgegeben werden, bleiben gewöhnlich im Verhältnis zum Preise der Monatskarte 1/2 Monat bzw. 2 bis 2 1/2 Monate unberechnet. Unpersönliche Neg-Karten geben Chemnitz, Köln, Düsseldorf aus; sie haben doppelten Preis. Die Neg-Karten gelten vielfach nur für ein inneres Netz; in München und Wiesbaden gibt es für die Außenstrecken Anschlußkarten; Düsseldorf schlägt für jede Teilstrecke außerhalb des Stadtbezirks 1,50 M. zu; Essen stuft Stadtnetz, Nahverkehr, Gesamtverkehr ab; Dresden unterscheidet nach näheren und weiteren Zonenringen. Die Fahrkartensteuer (bis 10 M.: 20 Pfg., 10 bis 20 M.: 40 Pfg.) wird meist gleich in die Preisangabe eingeschlossen, doch ist das nicht überall klar ersichtlich. Die billigsten Neg-Monatskarten finden sich in Augsburg (9,20 M.), Essen (9,20 M. für das Stadtnetz) und Straßburg (Zinnenetz 9,20 M.); in Cassel, Danzig, Dortmund, Düsseldorf (Stadtnetz), Karlsruhe, Königsberg, Mainz, Plauen, Wiesbaden (Stadtbezirk) beträgt der Preis zwischen 10 Mark und 12,40 M. Die höchsten Preise haben Breslau (Netz beider Straßenbahnen 15,40 M.), Chemnitz 17,90 Mark, Köln (Stadtnetz 15,40 M.), Frankfurt a. M. (18,00 M.), Hannover (kleines Netz 15,40 M., großes Netz 20,60 M.), Mannheim (ganzes Netz rechts und links des Rheins 15,40 M.), München (Zinnenetz 15,60 M.). Das Netz der Großen Berliner Straßenbahn kostet 20,40 M., zusammen mit dem Netz der Westlichen und Südlichen Straßenbahn und der Berlin-Charlottenburger Bahn 30,60 M.

b) Streckenkarten.

Überwiegend werden nur Monatskarten ausgegeben; wo Vierteljahres-, Halbjahres- oder Jahreskarten vorkommen, werden sie meist mit Preisermäßigung, wie bei den Neg-Karten, abgegeben. In Stuttgart wird, wenn 11 Monatskarten ohne Unterbrechung gelöst sind, die 12. Karte umsonst verabfolgt. Wie bei den Neg-Karten haben einige Städte unpersönliche Streckenkarten zu doppeltem Preis. In Stuttgart erhält jeder 2. und 3. Abonnent derselben Familie oder Firma eine Karte mit 30 Proz. Preisermäßigung. Besondere Einzelbestimmungen gelten für solche Nebenkarten in Wiesbaden. In Königsberg werden unpersönliche Dienstfahrkarten für uniformierte Angestellte mit einem Preiszuschlag von 50 Proz. ausgegeben. Die Streckenkarten gelten gewöhnlich auch Sonntags, doch muß in Köln, wenn sie Sonntags bis 3 Uhr nachmittags benutzt werden sollen, ein Aufschlag von 50 Pfg. bezahlt werden; in Bochum und Cassel gelten die Karten Sonntags bis 1 Uhr oder 1 1/2 Uhr mittags. In Augsburg und Breslau gelten sie Sonntags überhaupt nicht. In Augsburg ist die tägliche Fahrtanzahl auf 4 beschränkt. Zuschläge zu den Preisen der Monatskarten kommen als Brückenzuschläge (Duisburg) oder Außenstreckenzuschläge (Düsseldorf, Wiesbaden) vor.

In Danzig wird unter bestimmten Bedingungen eine mehr als 5 Tage nicht benutzte Karte entsprechend verlängert. In anderen Städten wird jede Verlängerung ausdrücklich versagt. Die Preise der Monatskarten schließen sich gewöhnlich dem Teilstreckentarif an. Doch wird zwischen 3 und 4 Teilstrecken (10 Pfg. und 15 Pfg., des gewöhnlichen Tarifes) zuweilen noch eine Preisgrenze bei 3 und 5 Teilstrecken eingerichtet. Unter dem Einheitstarif findet gleichwohl eine Abstufung der Monats-

karten nach den einzelnen Strecken statt; Hannover hat sogar zurzeit trotz des Einheitspreises Streckenabonnements nach dem Teilstreckentarif.

4. Zeitkarten für besondere Bevölkerungsklassen.

a) Schülerkarten.

Schülerkarten werden gewöhnlich nur an Schüler der Volks-, mittleren und höheren Schulen abgegeben, nicht an Fach-, Fortbildungs- usw. Schüler. Auf Volks- und mittlere Schulen schränkt die Abgabe München ein. Besondere Studentenkarten hat Breslau; für Fach- und Fortbildungsschulen gibt es Karten in Düsseldorf, Frankfurt und München. Nicht selten ist das Höchstalter beschränkt, z. B. auf 16 Jahre. In Hannover bestehen verschiedene Preise für Schüler bis 16 und über 16 bis 19 Jahre; Dresden macht bei 14 Jahren einen Unterschied. Im allgemeinen dürfen die Karten nur zum Schulbesuch benutzt werden; Nachhilfe, Schwimm- und dgl. Unterricht wird bald mit herübsichtigt, bald ausgeschlossen. In Frankfurt gibt es besondere Karten, die Nachhilfe usw. und Schwimmanstalt einschließen. Einige Bahnen beschränken noch besonders die Benutzung auf die Tagesstunden bis 6, 7, 8 Uhr abends. Einige geben den Sonntag Morgen bis 12 Uhr frei. Auf der Leipziger Straßenbahn dürfen Schülerkarten auch in den Ferien benutzt werden; besondere Ferienkarten kennt Düsseldorf. In Mühlheim (Ruhr) werden, weil Schulbeginn und Schullende nicht mit dem Kalendermonat zusammenfällt, auch Karten für 2/3 und 1/3 Monate ausgegeben, in Dortmund für halbe Monate; Düsseldorf kennt überhaupt nur Karten für Schulteriale; München hat gegenüber den Monatskarten ermäßigte Semesterkarten (Monatskarte 2 M., Sommersemester 7 M., Wintersemester 9 M.); Karlsruhe und Mannheim geben für Schüler Wochenkarten aus. Es finden sich auch Fahrcheinbindel für Schüler (Chemnitz: 20 Fahrcheine zu halben Preisen; Köln: 16, 14 und 12 Fahrcheine, je nach Entfernung für 1 M.; Düsseldorf für Fortbildungsschüler 45 Fahrten mit einmaligem Umsteigen für 2 M.; Straßburg 50 Fahrten für 2 M.; Mainz 100 Abschnitte zu 5 Pfg. für 2 M.). Auf der Barmen-Elberfelder Schwabebahn, in Danzig und München werden für fahrende 2, 3 usw. Geschwister wesentlich im Preise herabgesetzte Karten ausgegeben. Nur einen Preis für Schülerkarten gibt es in Augsburg (3 M.), Stettin (3 M.), Breslau (3 M., einschließlich Vorort 4 M.), Barmen (Talbahn 3,30 M.), Frankfurt a. M. (3 M.), Magdeburg (4 M.), Hannover (3 bzw. 4 M., aber ohne Überlandstrecken), Leipzig (ohne Außenbahn 4 M.), München (2 M. ohne gewisse Außenstrecken), Plauen (3 M.). Zwei nach der Entfernung abgestufte Preise haben Danzig (3 und 4 M.), Essen (3,50 und 5 M.), Kiel (3 und 5 M.), Königsberg (3 und 4,50 M.), Mühlheim-Ruhr (3 und 3,60 M.), Straßburg (3 und 4,50 M.). In Städten, wo genauer nach der Entfernung abgestuft wird, ist der gewöhnliche Preis für 10 Pfg.-Strecke 3 bis 4 M., die 25 Pfg.-Strecke kostet höchstens etwa 6 M.

b) Arbeiterkarten.

In einigen Städten bestehen Frühkarten, die allgemein gültig sind, hauptsächlich aber für Arbeiter in Betracht kommen (Köln: 30 Pfg. für 6 Fahrten bis 7 Uhr morgens, bei Einschluß der Hohenzollernbrücke 40 Pfg.; Kiel: werktäglich bis 7 1/2 Uhr morgens je 1 Fahrt für 30 Pfg., 45 Pfg. und 65 Pfg., Arbeiter 60 Pfg.). Gewöhnlich sind die Arbeiterkarten nur Arbeitern im eigentlichen Sinne und nur für Fahrten von und zur Arbeitsstätte zugänglich. In manchen Städten wird noch das Einkommen auf 1500 M. bis 2000 M. begrenzt, außerdem werden zuweilen Dienstmädchen, Ausläufer usw. (wegen der Möglichkeit, die Karte im Interesse des Dienstherrn zu benutzen) ausgeschlossen. Angehörigen der Arbeiter stehen die Karten häufig wegen des Essenbringens zur Verfügung, Benutzung an Sonn- u. Feiertagen ist meist ausgeschlossen, doch dürfen die Karten z. B. in Düsseldorf Sonntags bis 2 Uhr mittags benutzt werden. Häufig werden die Benutzungszeiten noch besonders geregelt; morgens bis 7 oder 8 Uhr, abends von 4, 5 oder 6 Uhr an, auch von 12 Uhr an; sonst zuweilen Festsetzung einer Mittagsfahrzeit (11—12 Uhr). Chemnitz läßt auf Antrag abweichende Zeiten zu. In Dresden werden neben den eigentlichen Arbeiterkarten auch Schülerkarten an Lehrlinge und Lehrlinginnen ausgegeben; bei der Duisburg-Düsseldorfer Kleinbahn und der Kreis-Ruhrorter Straßenbahn werden Schülerkarten an Arbeiter, umgekehrt in Mannheim Arbeiterkarten an Schüler ausgegeben.

Die Arbeiterkarten sehen entweder nur 1, 2 oder 4 werktägliche Fahrten vor. Es überwiegen die Zweifahrtkarten. Wo daneben Vierfahrkarten bestehen, sind sie teils entsprechend, teils nur um ein wenig teurer; das letzte namentlich in Karlsruhe. Da, wo für Arbeiter Monatskarten ausgegeben werden, ist zuweilen nur die Summe der Fahrten im Monat festgesetzt (Kreis-Ruhrorter Straßenbahn: 54 Fahrten, ebenso in Hamborn; in Straßburg Fahrbindel für 50 Fahrten, gültig 2 Mo-
nate).

