

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verkehrs- und Gebühreneinnahmeentwicklung im Selbstwählerndienst seit Einführung des Billigtarifs

Inhalt

1	Die Entstehung des Mondscheintarifes	2
2	Die Verkehrsentwicklung im Mondscheintarif	2
3	Erste Schritte zur Verbesserung der Verkehrsgüte im Mondscheintarif ..	2
4	Problemlösung: Der „Billigtarif“	2
5	Verkehrsauswirkungen der Gebührenänderung vom 01. 04. 80	3
6	Einnahmeauswirkungen der Gebührenänderung vom 01. 04. 80	4
7	Wirksamkeit der Maßnahmen	4
7.1	Verkehr	4
7.2	Teilnehmer	4
7.3	Netzausbau	4
7.4	Übergangsprobleme beim Netzausbau	5
7.5	Die weiteren Aussichten	5
8	Keine Rückkehr zum Mondscheintarif	5
9	Literaturhinweis	6

1 Die Entstehung des Mondscheintarifes

Das Telefonnetz wurde ursprünglich bei der Deutschen Bundespost, wie auch bei anderen Fernmeldeverwaltungen, nach der werktäglichen „Hauptverkehrsstunde“ ausgebaut, die vorwiegend vom Geschäftsverkehr bestimmt war.

Später wurden außerhalb der Hauptverkehrszeit verbilligte Tarifstufen eingeführt. Dies geschah teils aus wirtschaftlichen Gründen — das Netz sollte in verkehrsschwachen Zeiten besser ausgelastet werden —, teils aus sozialen Gründen — die private Kommunikation sollte gefördert werden. Eine solche Tarifgestaltung wurde so lange als betriebswirtschaftlich vernünftig angesehen, wie der zusätzliche Verkehr ohne zusätzliche Investitionen abgewickelt werden konnte.

Dies galt auch für den 1974 eingeführten Mondscheintarif. Er brachte eine sehr starke Verbilligung, denn er betrug in der weitesten Entfernungzone (über 100 km) nur 17,8 % des Tagtarifs. Zum Vergleich: Davor betrug der vergleichbare Nachttarif 67 % des Tagtarifs.

2 Die Verkehrsentwicklung

Zunächst ist festzustellen, daß die Einführung des Mondscheintarifs keinerlei Einfluß auf die Verkehrsgüte im Tagtarif hatte (Bild 1). Seit 1975 besteht eine unverändert hohe Verkehrsgüte im Tagtarif.

Der Sonntags- und der Nachtverkehr machten 1974 nur einen Bruchteil des Werktagsverkehrs aus. Das Netz schien somit für den — vom stark verbilligten Mondscheintarif verursachten — zusätzlichen Verkehr ausreichend aufnahmefähig zu sein.

Über die Auswirkungen einer solch starken Verbilligung — bei Gesprächen über 100 km durch den Übergang vom Nachttarif I zum Mondscheintarif um 73,3 % auf ein Gebührenniveau, das 17,8 % des Tagtarifs betrug — lagen noch keinerlei Erfahrungen vor, auch nicht aus dem Ausland.

Es gab aus der Verkehrsentwicklung zunächst keinen Anlaß, an den Prognosen der Teilnehmerreaktion auf die Einführung des Mondscheintarifs zu zweifeln; die Teilnehmer fanden nämlich nach der ersten spontanen Reaktion erst nach und nach an dem neuen Tarif immer mehr Gefallen.

Nachdem sich Ende 1975/Anfang 1976 die Beschwerden über mangelnde Verkehrsgüte im Mondscheintarif häuften, wurden umfangreiche, aufwendige Verkehrsuntersuchungen veranlaßt. Der aus kleineren Stichproben entstandene Verdacht, es könnte sich um systematische Überlastungen und nicht etwa um einzelne, lokal begrenzte Ausbaustörungen handeln, wurde dabei bestätigt: Die Nachfrage war stark angestiegen, nachdem sie anfangs eher zögernd angewachsen war. Mit dieser stürmischen Nachfrageentwicklung einher ging eine starke Verschiebung der Gesprächsstruktur:

- Der Tagesverkehr, überwiegend kommerziellen Ursprungs, fließt zwischen den Wirtschaftszentren.

- Der Abend- und Sonntagsverkehr, überwiegend privaten Ursprungs, weist eine starke Ursprungs-Ziel-Streuung auf, die der Verteilung der Wohnplätze entspricht und soziologisch ihren Ursprung in der hohen Mobilität der Menschen hat, für die das Telefon dann unentbehrliches Mittel zur privaten Kommunikation über weite Entfernungen ist.

Das Netz, bisher entsprechend der gültigen Ausbauphilosophie überwiegend für den voll bezahlten Geschäftsverkehr bemessen, konnte den nun einsetzenden Ansturm eines anders strukturierten Privatverkehrs nicht mehr bewältigen.

3 Erste Schritte zur Verbesserung der Verkehrsgüte im Mondscheintarif

Im Frühjahr 1977 hat sich die Deutsche Bundespost dafür entschieden, für den Mondscheintarif das Netz zu erweitern, obwohl damals schon klar war, daß dieser Tarif sich auf Dauer nicht halten ließe, wenn die Verkehrsverzerrungen weiter zunähmen. Wegen der notwendigen Vorlaufzeit für die Planung, industrielle Fertigung, Bauausführung und Beschaltung können diese Investitionen jedoch erst gegen Ende des „Bedarfsjahres“ 1981 wirksam werden. Daneben wurde durch besondere Eingriffe in die bereits laufenden Planungen schon für die Bedarfsjahre 1978 bis 1980 zusätzlich für den Mondscheintarif investiert.

In den Jahren 1978/79 ergab sich schließlich:

- Die mit den Sonderinvestitionsprogrammen für den Privatverkehr geschaffene zusätzliche Netzkapazität wurde sofort wieder von bisher latent gewesener Verkehrsnachfrage aufgefüllt, so daß die Verkehrsgüte zu bestimmten Zeiten des Mondscheintarifs nach wie vor unzumutbar blieb.
- 1978 wurde versucht, mit einer Tarifänderung eine Verkehrsentzerrung herbeizuführen. Dabei wurde der alte Nachttarif I verbilligt, um Privatgespräche vom Mondscheintarif in den Nachttarif I zu ziehen. Außerdem wurde am Wochenende der Beginn des Mondscheintarifs am Samstag von 22.00 Uhr auf 14.00 Uhr vorverlegt, um damit die Verkehrswünsche am Wochenende auseinanderzuziehen und so den Sonntag zu entlasten. Die durch diese Maßnahme erschlossenen zusätzlichen Verkehrsmöglichkeiten wurden ebenfalls sofort zum größten Teil von bisher latenter Verkehrsnachfrage aufgefüllt (Neugeschäft). Die erhoffte Entlastung des Sonntags war damit nicht eingetreten.

4 Problemlösung: Der „Billigtarif“

Aus diesen Erfahrungen ergab sich:

- Die latente Verkehrsnachfrage im Mondscheintarif war offenbar noch größer als angenommen.
- Wäre das Netz für die Spitzenbelastung des Mondscheintarifs ausgebaut worden, wäre ein äußerst aufwendiges Zusatznetz entstanden, das nur über sehr kurze Zeit ausgelastet gewesen wäre.

- Notlösungen, z. B. Vorzugsnetze für dringende Gespräche, mußten wegen des hohen Aufwandes und der Realisierungsdauer verworfen werden.
- Viele private Teilnehmer durchschauen einen komplexen Tarif mit differenzierten Tarifzeiten und Entfernungsstufen nicht und können deshalb nicht darauf eingehen. Andere legen ihre zeitlich disponiblen Gesprächswünsche bewußt in die billigste Tarifzeit. So warten die einen, teils aus Unkenntnis, teils aus Unsicherheit, die anderen aus Prinzip stets die billigste Tarifzeit ab. Dies wird sowohl von den Verkehrsregistrierungen als auch durch Informationen aus Gesprächen und dem Schriftwechsel mit Teilnehmern bestätigt: Selbst bei Gesprächen in Entfernungszonen, in die im Mondscheintarif keinerlei Verbilligung eintrat, warteten die Teilnehmer auf den Mondscheintarif.

Hinzu kommt die Erkenntnis:

Ein Zwischentarif, wie der ehemalige Nachttarif I, befindet sich stets in einem labilen Gleichgewichtszustand zwischen zu geringer und zu starker Inanspruchnahme, das bei der geringsten Störung (Änderung der die Nachfrage bestimmenden Randbedingungen) zur einen oder zur anderen Seite hin verloren geht. Ist der Zwischentarif zu teuer, reizt er zu wenig Verkehr an und entlastet die billigste Tarifstufe nicht; ist er zu billig, reizt er zu viel Verkehr an und braucht selbst eine Entlastung. In beiden Fällen erfüllt er seine Aufgabe, den Verkehr zu entzerren, nicht.

Der einzig gangbare Weg zur Bewältigung des Problems „Mondscheintarif“ war eine Kombination von Investitions- und Tarifmaßnahmen.

Ziele waren hierbei:

- Es mußte ein neues Tarifsysteem gefunden werden,
 - das den Spitzenverkehr in den verbilligten Tarifzeiten begrenzt, ohne dabei insgesamt Mehreinnahmen zu ziehen,
 - das die Nachteile eines „labilen“ Zwischentarifs vermeidet,
 - das einfach genug ist, daß alle Teilnehmer darauf eingehen können,
 - dessen Gebührenniveau in den verbilligten Tarifzeiten niedrig genug ist, daß die Teilnehmer diese ausreichend in Anspruch nehmen,
 - dessen verbilligte Tarifzeiten so günstig liegen, daß die privaten Teilnehmer ihre Gespräche weitgehend spontan führen können und sie nicht aufstauen müssen,
 - das soziale Belange berücksichtigt,
 - das erlaubt, sinnvoll für die verbilligten Tarifzeiten zu investieren (breite Hauptverkehrszeit an Stelle schmaler Spitzen).
- Es mußte ein Investitionskonzept gefunden werden, das den Verkehrsbedarf, der sich im neuen Tarif einstellt, deckt und realisierbar ist.

Zur Erfüllung dieser Ziele wurde neben der Tarifänderung beschlossen, künftig für den Billigtarif so zu investieren, daß die Verkehrsgüte des Tagtarifs erreicht wird.

Die Tarifänderungen zum 01. 04. 80 enthalten folgende Punkte:

- In den Entfernungszonen über 50 km Gebührensensenkung im ehemaligen Nachttarif I zum Verkehrsanreiz; Senkung des Gebührenniveaus von 53,3 % (des Normaltarifs in der Entfernungszone über 100 km) auf 31,1 %).
- In den Entfernungszonen über 50 km Gebührenerhöhung im ehemaligen Mondscheintarif zur Dämpfung des Verkehrs im unumgänglich notwendigen Umfang; Erhöhung des Gebührenniveaus von 17,8 % (des Normaltarifs in der Entfernungszone über 100 km) auf 31,1 %.
- Vereinigung der beiden ehemaligen Nachttarife zu einem einheitlichen Billigtarif; dadurch Fortfall des „labilen“ Zwischentarifs.
- Ausweitung der Geltungszeit der gebührenbegünstigten Zeiten von 100 auf 118 (von 168) Wochenstunden durch Hinzunahme der Zeiten: Werktag 06 bis 08 Uhr und Samstag 06 bis 14 Uhr. Der Billigtarif gilt nun am Wochenende von Freitag 18 Uhr ununterbrochen bis Montag 08 Uhr und werktags von 18 bis 08 Uhr.
- Hilfestellung für sozial Schwächere: Die Teilnehmer erhalten 20 freie Gebühreneinheiten, die mit der Grundgebühr abgegolten sind. Diese freien Gebühreneinheiten sollen besonders denjenigen Teilnehmern zugute kommen, die bisher trotz der in einigen bevorzugten Zeiten unzureichenden Verkehrsgüte ausschließlich den Mondscheintarif benutzt haben und die durch die Gebührenänderung eine Verteuerung ihrer Gespräche hinnehmen müssen. Die 20 freien Gebühreneinheiten erlauben, bis zu 30 Gesprächsminuten pro Monat in die Entfernungszonen über 50 km ohne Mehrbelastung zu führen.
- Senkung der Gesprächsgebühren im Normaltarif für Gespräche in die Ringzone bis 50 km um die Nahbereiche von 40,0 % (des Normaltarifs in der Entfernungszone über 100 km) auf 26,7 % (zur Bereinigung des Tarifsystems);
- Senkung der Gesprächsgebühren im Normaltarif für Gespräche in die Entfernungszone 50 bis 100 km von 80,0 % (des Normaltarifs in der Entfernungszone über 100 km) auf 60 % (ebenfalls zur Bereinigung des Tarifsystems: Vermeidung eines zu starken Gebührensprungs).

5 Verkehrsauswirkungen der Gebührenänderung vom 01. 04. 80

Die Verkehrsauswirkungen sind weitgehend, wie erwartet, eingetroffen. Sie werden aus der Gegenüberstellung der Tagesverkehrskurven vor und nach der Tarifänderung ersichtlich (Bild 2 bis 4):

- Die Verbilligung des ehemaligen Nachttarifs I (Werktag 18 bis 22 Uhr) hat eine starke Teilnehmerreaktion ausgelöst. Die berühmte 22-Uhr-Spitze am Werktag ist verschwunden. Zwischen 18.15 und 20.00 Uhr hat sich eine neue Hauptverkehrszeit herausgebildet. Die Verkehrsmenge pro Hauptanschluß ist stark angestiegen.
- In den Zeiten des ehemaligen Mondscheintarifs hat sich durch die Gebührenerhöhung der erwartete

und für einen geordneten Netzausbau unerläßliche Verkehrsrückgang eingestellt.

- Die Gesamtverkehrsmenge hat im Billigtarif im Vergleich zu den beiden vormaligen verbilligten Tarifstufen (Nachtarif I und Mondscheintarif zusammen) zugenommen.
- Einige Verkehrsanteile zu bestimmten Zeiten in bestimmte Entfernungszonen haben, obwohl sie nicht verbilligt wurden, einen Zuwachs zu verzeichnen.
- Die Verbilligung des Tagtarifs in der Entfernungzone 50 bis 100 km um 25 % ist von den Teilnehmern unelastisch aufgenommen worden, d. h., es ist kein der Verbilligung entsprechender Verkehrszuwachs feststellbar. Nur der Verkehr von Berlin zum Bundesgebiet hat mit einer Verkehrszunahme reagiert.
- Die Verbilligung zweier Teilmengen des Tagtarifs durch Übernahme in den Billigtarif (Werktag 6 bis 8 Uhr und Samstag 6 bis 14 Uhr) ist unterschiedlich aufgenommen worden. Während in der Entfernungzone über 100 km eine starke Verkehrszunahme entstand, blieb diese in den übrigen Zonen weitgehend aus.

6 Einnahmeauswirkungen der Gebührenänderung vom 01.04.80

Werden die Gesamteinnahmen aus den SWF-Gesprächsgebühren vor und nach der Gebührenänderung miteinander verglichen, ergibt sich: Durch die Gesamtänderung, Billigtarif und Nahdienst, sind Mindereinnahmen in Höhe von etwa 21 % aufgetreten; ohne Berücksichtigung der 20 freien Gebühreneinheiten pro Hauptanschluß und Monat verbleiben etwa 13 % Mindereinnahmen.

Diese Ergebnisse stimmen mit dem Ergebnis der Kalkulation vor der Gebührenänderung überein. Der Rückgang der Gebühreneinnahmen aus Selbstwählergesprächen ist in Bild 5 veranschaulicht.

7 Wirksamkeit der Maßnahmen

7.1 Verkehr

Die Verkehrsänderungen sind — bis auf Ausnahmen minderer Bedeutung — im erforderlichen und im erwarteten Maße eingetroffen.

- Es ist gelungen, die ungezügelter Verkehrsnachfrage in den Zeiten des ehemaligen Mondscheintarifs zu stabilisieren.
- Die Nachfragesteigerung in den Zeiten des ehemaligen Nachtarifs I hat sich in dem vorgesehenen Umfang eingestellt.
- In den vom Tagtarif in den Billigtarif überführten Zeiten ist noch ungenutzte Verkehrskapazität vorhanden. Hier ist der Gewöhnungsprozeß der Teilnehmer noch nicht abgeschlossen.
- Der schwer kalkulierbare, labile Zwischentarif ist vermieden.

7.2 Teilnehmer

Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Teilnehmer wurden die Ziele weitgehend erreicht:

- Der Billigtarif ist kundenfreundlich; es zeigt sich, daß die Hauptverkehrszeit im Billigtarif von den Lebensgewohnheiten der Menschen bestimmt wird, denn die Hauptverkehrszeit im Billigtarif liegt werktags zwischen 19.00 und 20.00 Uhr. Außerdem liegt danach noch eine beträchtliche, bisher noch nicht so stark genutzte Verkehrskapazität, die erlaubt, Gespräche in den Abendstunden zu führen.
- Die weitgesteckte Geltungsdauer des Billigtarifs fällt größtenteils mit der Freizeit der meisten privaten Kunden zusammen. Da der überwiegende Bedarf nach Privatgesprächen in der Freizeit entsteht, können diese nun meist spontan geführt werden. Ein Aufstauen der Gesprächswünsche auf die Zeit nach 22 Uhr wie im ehemaligen Mondscheintarif ist nicht mehr nötig.
- Der Billigtarif ist so einfach, daß sich alle Teilnehmer problemlos darauf einstellen können.
- Mit den 20 freien Gebühreneinheiten können die Teilnehmer, die bisher nur den Mondscheintarif benutzt haben, bis zu 30 Gesprächsminuten pro Monat in die weiteste Entfernungzone ohne Mehrbelastung führen.
- Da nach neuesten Erhebungen immer noch ca. 10 % der Teilnehmer weniger als 20 Gebühreneinheiten im Monat verbrauchen, sind gerade diese einkommensschwächsten Teilnehmerkreise durch das Gebührenpaket des Billigtarifs begünstigt.
- Darüber hinaus werden im Nahdienst für alleinstehende Teilnehmer, die bestimmte soziale Bedingungen erfüllen, weitere 30 Gebühreneinheiten pro Monat — zusammen also 20 + 30 = 50 Gebühreneinheiten — gutgeschrieben. Da ca. ein Viertel aller Teilnehmer unter 50 Gebühreneinheiten liegt, bringt der Billigtarif zusammen mit dem Nahdienst gerade für diejenigen, die auf telefonische Kontakte persönlich besonders dringend angewiesen sind, nur Vorteile.
- Die Verkehrszuwächse bestätigen, daß die Teilnehmer den Billigtarif stark in Anspruch nehmen. Die eingetretenen Mindereinnahmen zeigen, daß trotz der stärkeren Inanspruchnahme die Teilnehmer Vorteile daraus ziehen.
- Die Vorteile von Nahdienst und Billigtarif kommen auch im Gebührenindex für Inlands-Ferngespräche des Statistischen Bundesamtes zum Ausdruck, der von Ende Dezember 1979 bis Anfang April 1980 von 122 auf 92 Punkte abgesunken ist (Bild 6).

7.3 Netzausbau

Aufgrund der insgesamt stabilisierten Verkehrsnachfrage ist nunmehr ein geordneter, bedarfsgerechter Netzausbau möglich. Für den Mondscheintarif wäre ein bedarfsdeckender Netzausbau nicht realisierbar gewesen.

Verkehrsspitzen von einer Viertel- oder einer halben Stunde Dauer, wie sie im Mondscheintarif vorgekommen sind, als Grundlage für die Netzdimensionierung zu nehmen, wäre wirtschaftlich unververtretbar.

Die Hauptverkehrszeit im Billigtarif enthält im Gegensatz zu den kurzzeitigen hohen Spitzenbelastungen im Mondscheintarif, eine „echte“ Hauptverkehrsstunde, wobei beiderseits dieser Hauptverkehrsstunde noch ansehnliche Verkehrsmengen liegen. Hierfür sind im Gegensatz zum Mondscheintarif, Investitionen zu vertreten, weil der Investitionsaufwand und die Gebühreneinnahmen des Gesamtverkehrs nicht in einem unverhältnismäßigen Verhältnis zueinander stehen.

Mittlerweile sind über 80 % der Hauptanschlüsse Wohnungsanschlüsse. Die Deutsche Bundespost wird mit ihrer Tarif- und Investitionspolitik dieser veränderten Teilnehmerstruktur gerecht: Sie fördert die private Kommunikation nicht nur durch volle Auslastung ihrer vorhandenen Netzkapazität, sondern darüber hinaus durch den günstigen Billigtarif und durch die Investitionen dafür.

Für die neu zu schaffenden Verkehrskapazitäten für

- den normalen Zuwachs,
- den Billigtarif,
- neue Dienste,
- die Sonderprogramme zur Verbesserung der allgemeinen Überlastungsfähigkeit

werden die Investitionen für das Fernnetz für einige Jahre auf einem sehr hohen Niveau liegen: Die Deutsche Bundespost investiert hierfür ab 1981 jährlich etwa 3 Mrd. DM. Sie hat die Investitionen für das Fernnetz innerhalb von vier Jahren verdreifacht.

Durch die Investitionen für den Billigtarif und die Sonderprogramme, mit denen Netzreserven für unvorhergesehene Verkehrssteigerungen aufgebaut werden, wird die Fertigungskapazität der Fernmeldeindustrie auf Jahre maximal ausgelastet. Diese Fertigungskapazität hat die Fernmeldeindustrie aufgrund von Abnahmezusagen der Deutschen Bundespost erweitert. Solche Zusagen konnte die Deutsche Bundespost jedoch nur auf der wirtschaftlich vernünftigen Basis des Billigtarifs geben.

7.4 Übergangsprobleme beim Netzausbau

Im Herbst 1980 stellten sich — nach Ablauf der ersten Gewöhnungsphase — in den Spitzenbelastungszeiten des Billigtarifs Engpässe ein.

Der Grund für die Engpässe im Billigtarif liegt in der Reaktionszeit für Netzerweiterungen. Da man Telefonnetz-Erweiterungen nicht „von der Stange“ kaufen kann, vergehen im Regelfall zwischen Investitionsentscheidung (Bedarfserkennung) und Inbetriebnahme fast vier Jahre. Diese Zeit wird benötigt für Netzplanung (Verkehrslenkung, Leitungsbedarfsvorhersage), Planung der Erweiterungsbauvorhaben, Ausschreibung und Vergabe, Fertigungsplanung und Fertigung in der Industrie, Montage und Leitungsschaltung.

Aus der Kenntnis der Planungen für die Bedarfsjahre 1980/81 war das Risiko bekannt, daß Ende 1980/Anfang 1981 ein Engpaß bei der Deckung des Verkehrsbedarfs im Billigtarif entstehen könnte. Es bestand jedoch keine Wahl: Hätte man den Mondscheintarif noch weiter bestehen lassen, wäre gegen Ende 1980 das Netz in den Mondscheintarifzeiten völlig zusammen-

gebrochen. Dagegen hat sich durch den Billigtarif die Zeit, in der das Netz sonntags überlastet ist, gegenüber früher stark verringert, und werktags ist die benötigte 22.00 Uhr-Spitze völlig verschwunden.

7.5 Die weiteren Aussichten

Das Fernnetz für (Herbst) 1981 wurde Ende 1977 für den damals für das Bedarfsjahr 1982 vorhergesagten Mondscheintarif-Verkehr geplant. Drei Umstände, nämlich

- der 1978 verfügte Aufbau eines zusätzlichen Jahresbedarfs im Jahr 1981 und entsprechend in den folgenden Jahren (Vorziehen der gesamten Leitungsbedarfswerte um ein Jahr),
- die verkehrsstabilisierende Wirkung des neuen Billigtarifs und
- die gleiche Ursprung-Ziel- und Entfernungsstruktur der Privatgespräche im neuen Billigtarif und im ehemaligen Mondscheintarif

lassen erwarten, daß — von einzelnen, lokalen Ausbaustörungen abgesehen — gegen Ende des Jahres der Billigtarif-Verkehr von 1981 in das Fernnetz von 1981 „hineinpaßt“.

Zwischen Herbst 1980 und Herbst 1981 hat die Deutsche Bundespost die Schaltung von ca. 74 000 zusätzlichen Weitverkehrleitungen und einer entsprechenden Anzahl von Zubringer- und Abnehmerleitungen vorgesehen. Dies entspricht einer Erweiterung der Netzkapazität um 23 % und ist ein Mehrfaches der bisherigen jährlichen Netzerweiterungen. Daraus ist zu ersehen, daß die seit langem geplanten und begonnenen Investitionsprogramme nun wirken.

Aus den vorliegenden Informationen über den Fortgang der Leitungsschaltungen (Stand: 01. 04. 81) kann man die Zuversicht ableiten, daß das mit der Schaltung einer solch großen Anzahl von Fernleitungen verbundene Mengenproblem dank der von der Deutschen Bundespost eingeleiteten besonderen Maßnahmen zum allergrößten Teil bewältigt werden kann.

8 Keine Rückkehr zum Mondscheintarif

Der Mondscheintarif kann auf keinen Fall wieder eingeführt werden, weil mit ihm die bekannten Probleme bei der Verkehrsabwicklung wiederkommen würden. Für kurzzeitige Verkehrsspitzen Milliarden-Investitionen zu tätigen, ohne auch nur die Aussicht zu haben, die Verkehrsgüte in diesen Zeiten damit zu verbessern, wäre unverträglich.

Die Verkehrsänderungen haben sich in dem erwarteten und notwendigen Umfang eingestellt. In seiner jetzigen Höhe kann der Verkehr im Billigtarif investitionstechnisch bewältigt werden. Aus den Verkehrszuwächsen und den Mindereinnahmen ergibt sich, daß die Teilnehmer den neuen Tarif stark nutzen und Vorteile von ihm haben. Die Deutsche Bundespost wäre schlecht beraten, würde sie kurz vor der Normalisierung der Verkehrssituation eine erneute Tarifänderung vornehmen und damit im Billigtarif die Deckung des Verkehrsbedarfs im Fernnetz gefährden. Aus diesem Grund stellt sich auch nicht die Frage nach Einführung alternativer Tarifmodelle.

9 Literaturhinweis

Zur vorstehenden Problematik erscheint demnächst ein ausführlicher Fachaufsatz. Vorabdrucke hiervon können beim Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen angefordert werden.

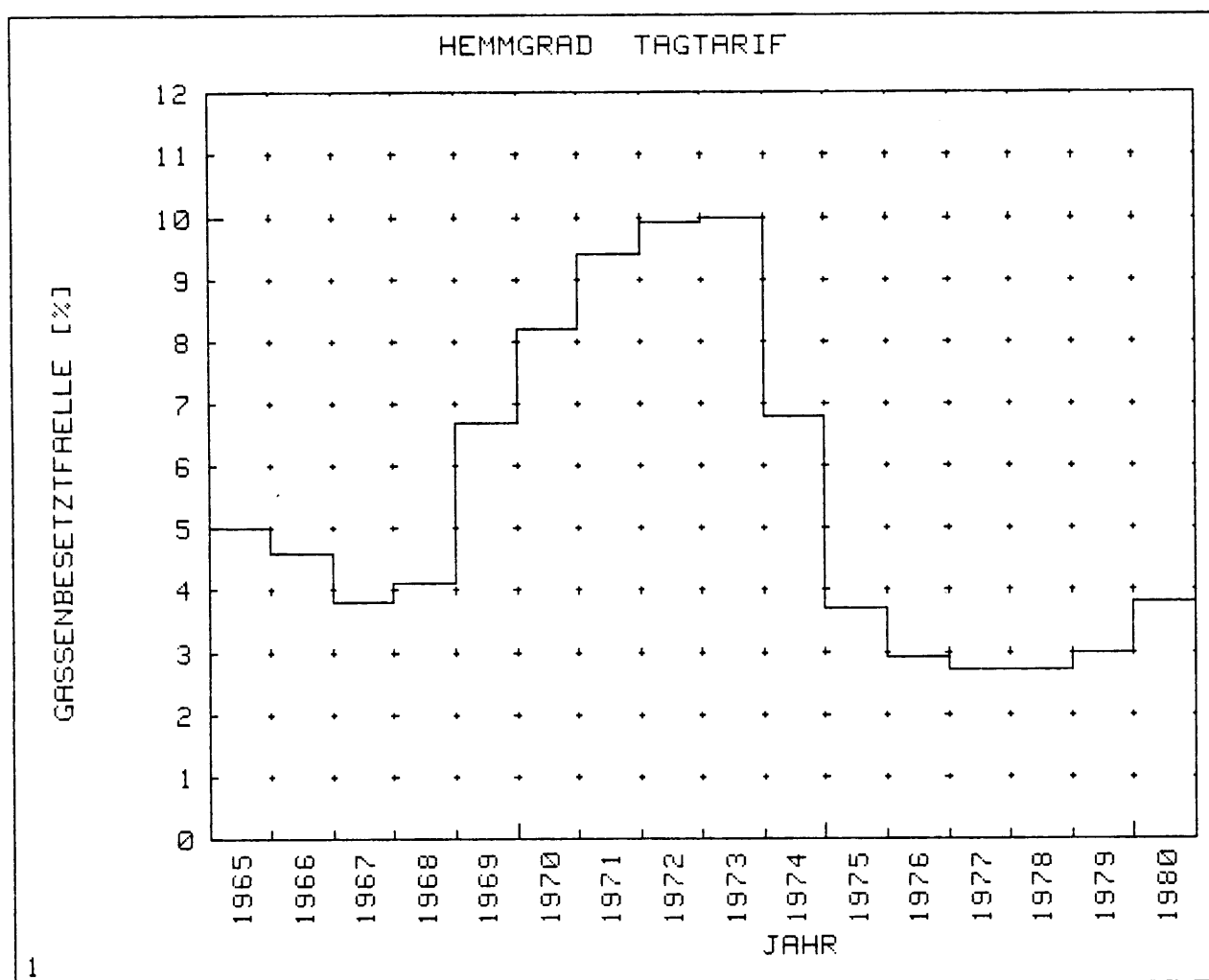


Bild 1: Zeitliche Entwicklung des Hemmgrades im Tagtarif

Hemmgrad = Anzahl der beobachteten Gassenbesetzungsfälle bezogen auf die Zahl der am Meßort beobachteten Belegungen

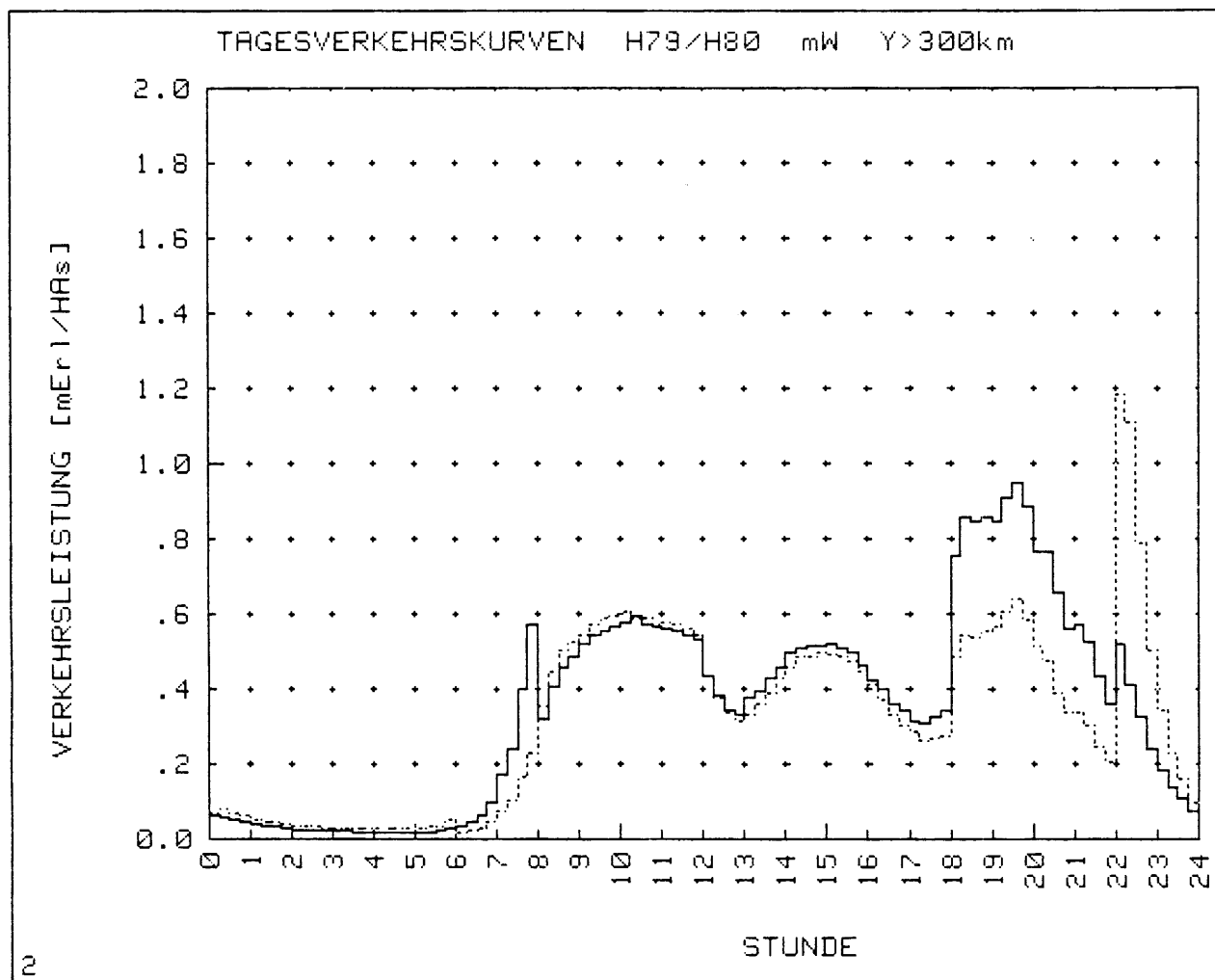


Bild 2: Tagesverkehrskurven vom Herbst 1979 und vom Herbst 1980.

Mittlerer Werktag

Entfernungsklasse über 300 km

Punktierter Linie: Herbst 1979

Durchgezogene Linie: Herbst 1980

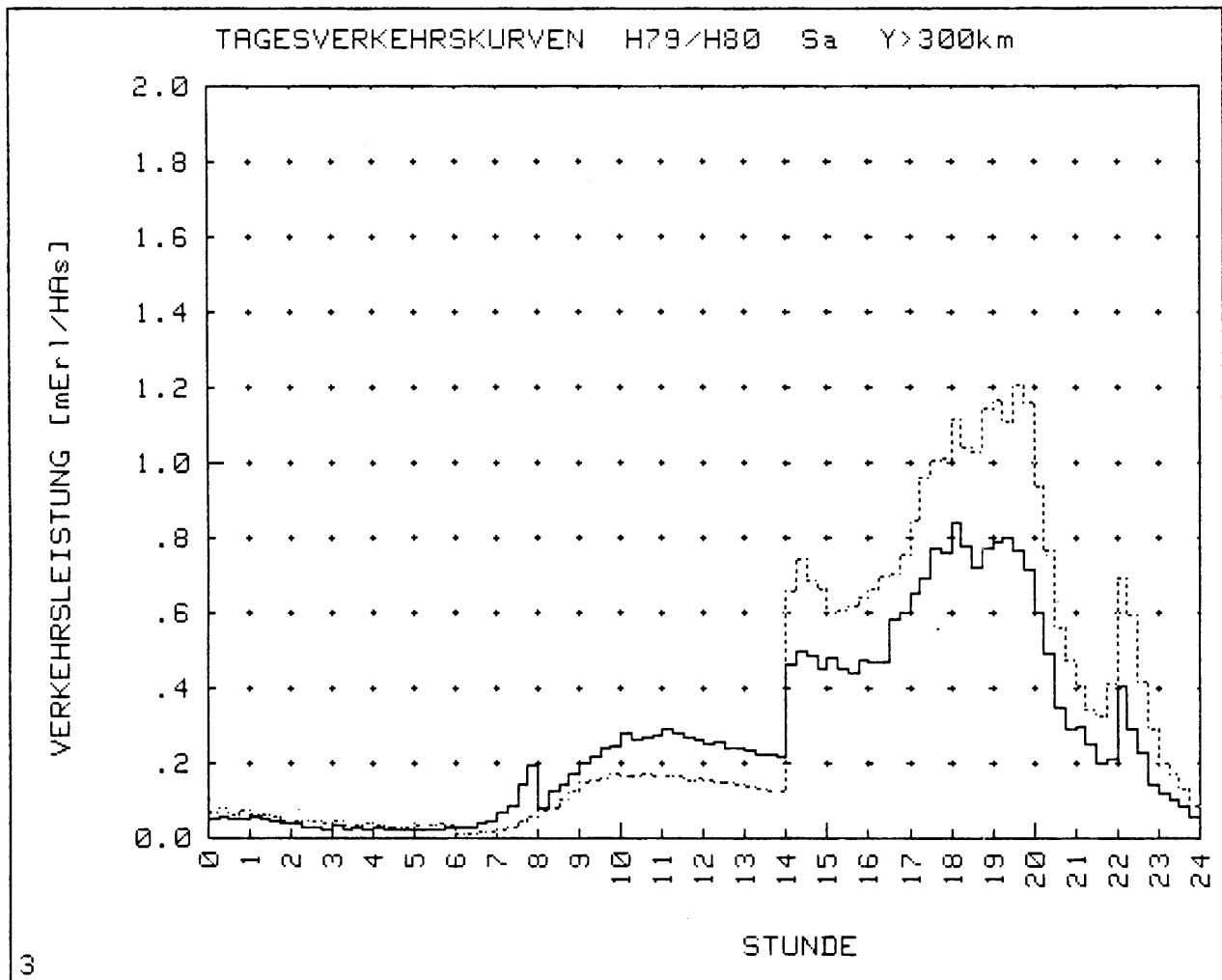


Bild 3: Tagesverkehrskurven vom Herbst 1979 und vom Herbst 1980.

Samstag

Entfernungsklasse über 300 km

Punktierte Linie: Herbst 1979

Durchgezogene Linie: Herbst 1980

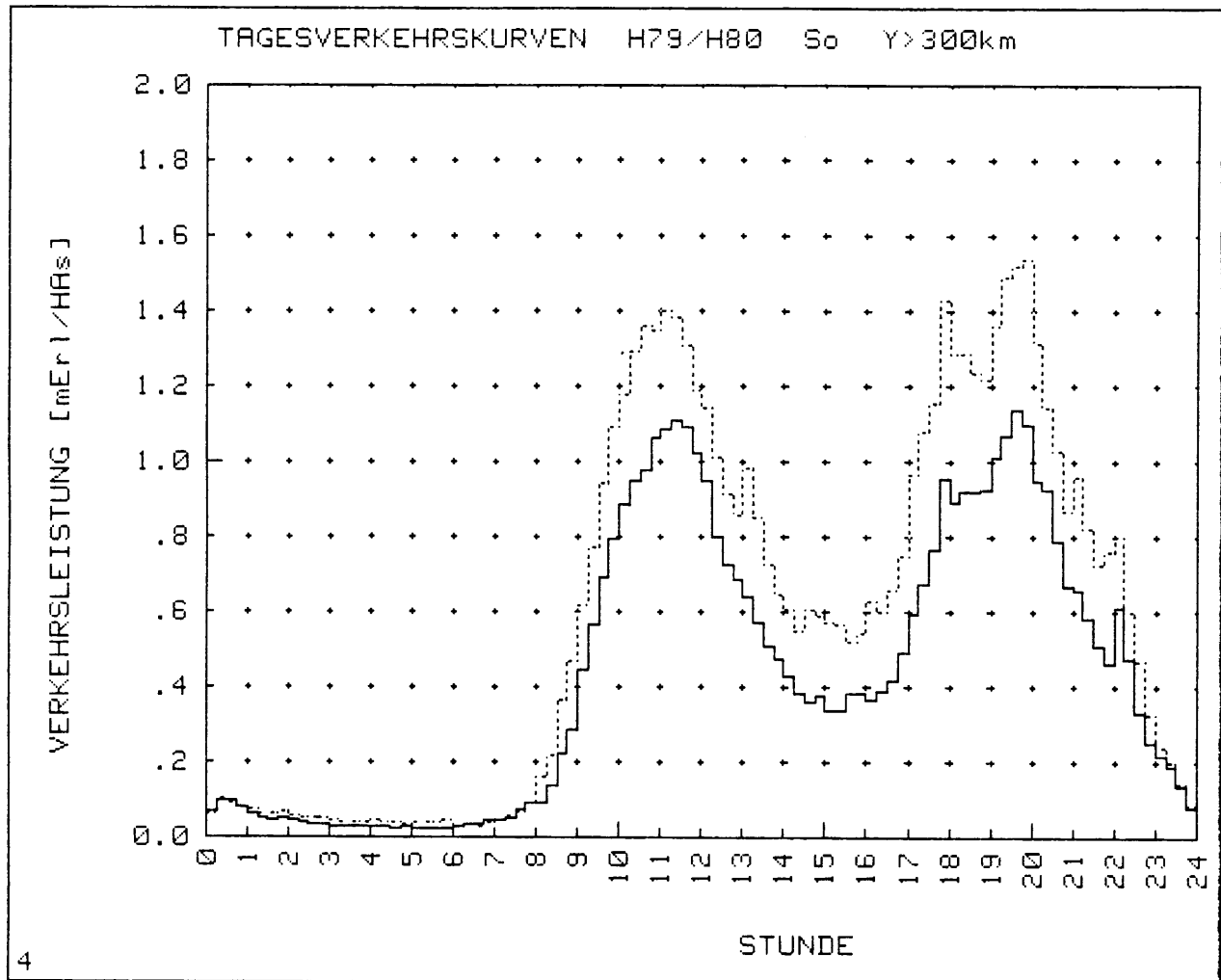


Bild 4: Tagesverkehrskurven vom Herbst 1979 und vom Herbst 1980.

Sonntag

Entfernungsklasse über 300 km

Punktierte Linie: Herbst 1979

Durchgezogene Linie: Herbst 1980

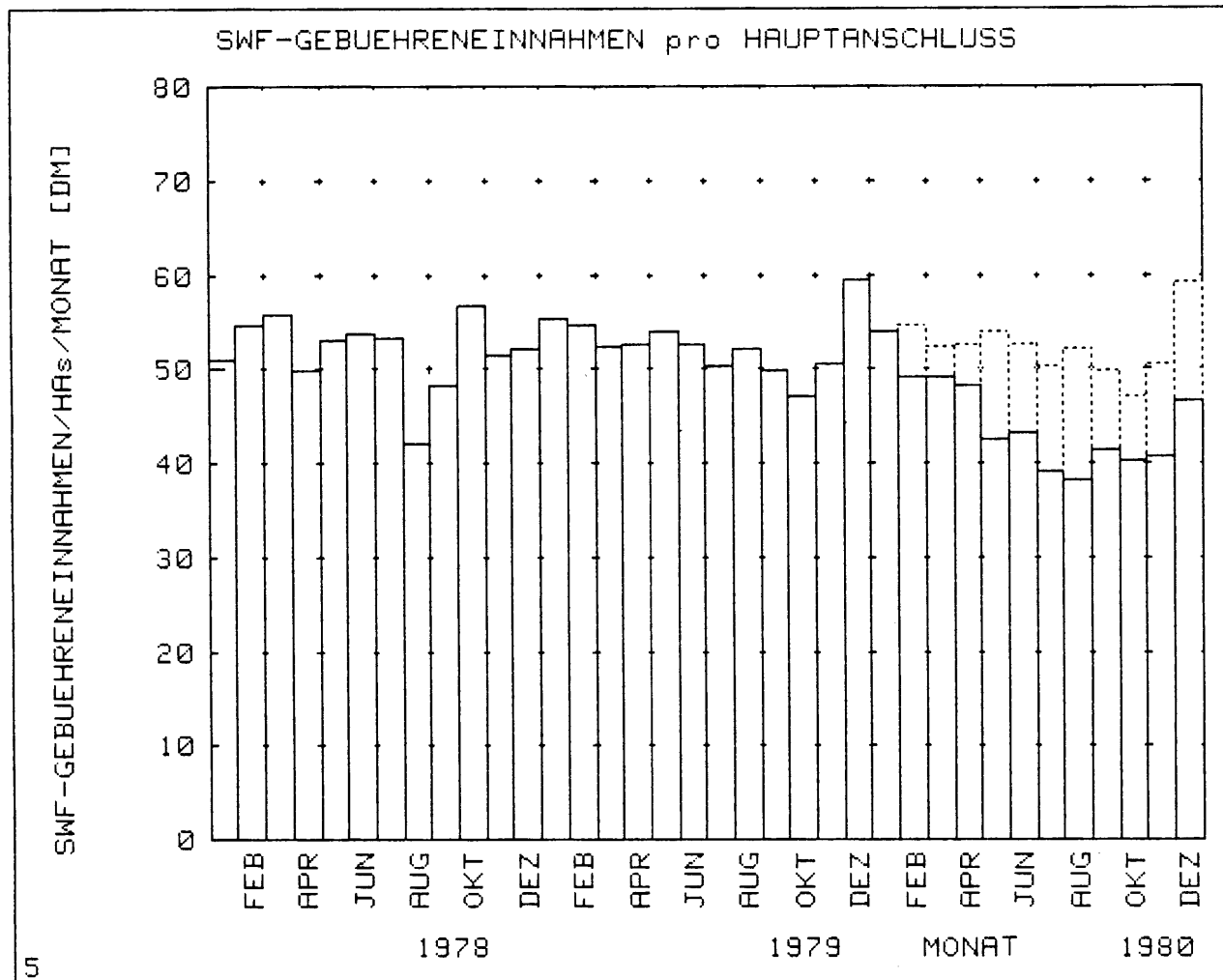


Bild 5: SWF-Gebühreneinnahmen pro Hauptanschluß und Monat

Mittlerer Rückgang ab Mai 1980: ca. 21 %

Punktierte Linie: Werte des entsprechenden Monats im Vorjahr

(der besseren Übersichtlichkeit halber erst ab Februar 1980 eingetragen;

zum Vergleich: Änderung gesamtes Jahr 1979 gegenüber 1978 <1,5 %)

Die Gebühreneinnahmen sind wegen Zählerablesung und Rechnungslegung gegenüber der Entstehung der Gebühren im Mittel um etwa einen Monat verschoben.

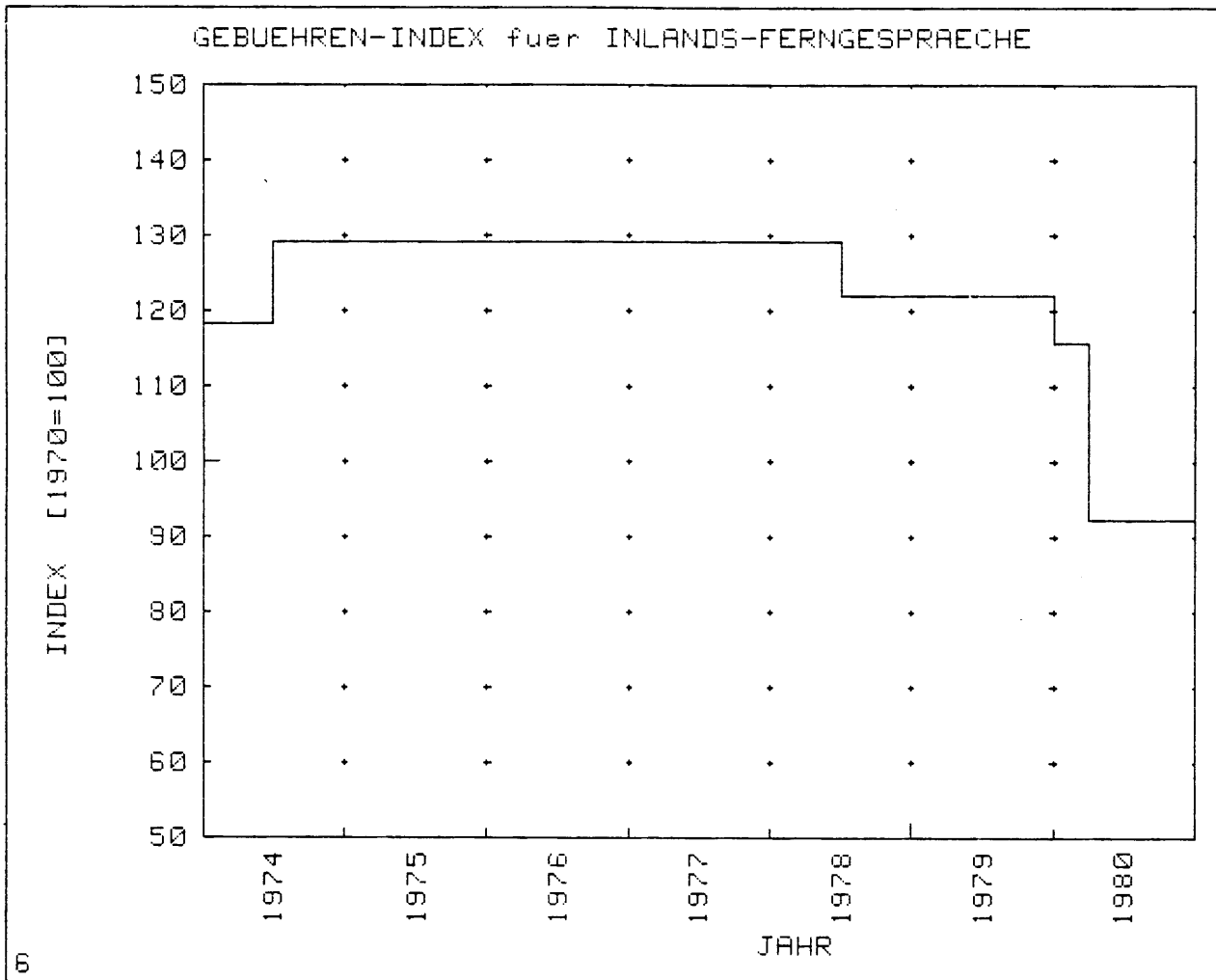


Bild 6: Gebührenindex des Statistischen Bundesamtes für Inlands-Ferngespräche

Gebührenänderungen:

01. 07. 1974: Einführung des Mondscheintarifs

01. 07. 1978: Ausweitung des Mondscheintarifs, Verbilligung des Nachttarifs I

01. 01. 1980: Nahdienst-Einführungsbeginn (erster Schub im Januar/Februar 1980)

01. 04. 1980: Billigtarif-Einführung

