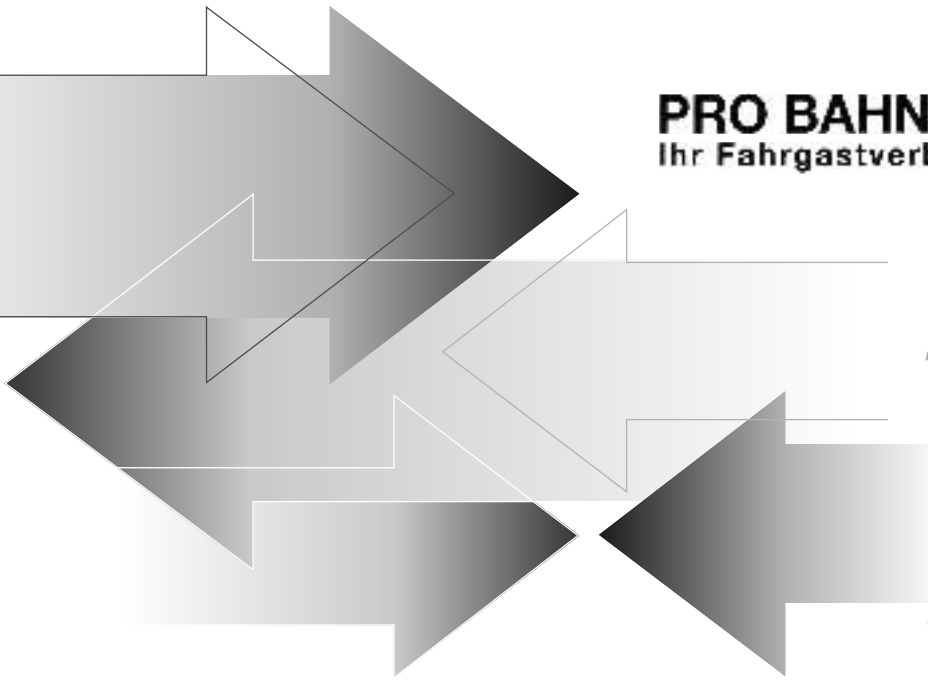


PRO BAHN e.V.
Ihr Fahrgastverband 



Unternehmens- und Verbandspolitik:

Unterschiedliche Reaktionen haben Gründe

➤ Eine grundlegende Tarifreform für den öffentlichen Verkehr, wie die DB AG sie durchführen will, ist ein Thema, das die Gemüter erhitzt. Jeder hat dazu seine eigene Meinung, denn jeder ist – entsprechend seinen individuellen Interessen – in anderer Weise betroffen. Die unterschiedliche Interessenlage spiegelt sich auch in der Reaktion der Verbände. Dass die DB AG die Verbände verschieden behandelt, darf nicht verwundern.

Ankündigungen und Indiskretionen

Die Öffentlichkeit war über die meisten Eckpunkte des neuen Tarifsystems bereits weitgehend informiert, als DB-Chef Hartmut Mehdorn am 5. Juli 2001 vor die Presse trat. Immer wieder waren aus undichten Quellen der DB Einzelheiten an die Öffentlichkeit gelangt. So war schon länger bekannt, dass die DB AG vor allem beabsichtigte, die Konditionen der Bahncard zu verändern: geringerer Grundpreis, geringerer Rabatt. In der Öffentlichkeit und in den Fachkreisen war man darüber einig, dass das bisherige Tarifsystem nicht mehr zeitgemäß sei und dass der Tarifschun- gel, durch den selbst die Verkäufer nicht mehr hindurchfinden, gelichtet werden

müsse. Die angekündigte Veränderung der Konditionen der Bahncard und die Vor- buchung als Bedingung für weitere Rabatte wurden aber heftig kritisiert.

Als bekannt wurde, wann die DB AG ihr neues Tarifsystem vorstellen würde, und der 5. Juli 2001 nahte, versuchten die Medien, Meinungen und Stellungnahmen einzuholen. Als Verbraucherverband trat PRO BAHN sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene offensiv für diejenigen Fahrgäste ein, die durch die Verminderung des Bahncard-Rabatts hart getroffen werden, und informierte früh die Verkehrsministerien der Länder. Als besonders betroffene Kundengruppen mit Preissteigerungen um 50 % stellten sich Teilzeitpendler, Ausflügler und Fahrgäste in Regionalzügen über größere Entfernungen dar.

„Der DB konnte es nicht recht sein, dass PRO BAHN darauf hinwies, dass der Nah- und Regionalverkehr für Bahncard-Inhaber um 50 % teurer werde.“

Von Professor Helmut Holzapfel aus Kassel kam substanzielle Kritik an dem Vorbuchungssystem: Holzapfel wies auf schlechte Erfahrungen in Großbritannien

nien hin, wo Bahnsteigsperrungen wieder eingeführt werden mussten, um die Reisenden zu kontrollieren.

Die Verbände, die vor zehn Jahren die Bahncard gefordert hatten, äußerten sich öffentlich kaum. So verwiesen der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) auf eine Presseerklärung, die erst nach Vorstellung des neuen Preissystems durch die DB AG veröffentlicht wurde und in der das Tarifsysteem begrüßt wurde. Erst im weiteren Text wurde die Forderung nach einer echten Mobilitätskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel erhoben. Diese Forderung hatte bereits lange vorher die gemeinsame Tarifkommission der Fahrgastverbände erhoben, die unter Führung von PRO BAHN tagt und die in ständigen Gesprächen mit der DB AG steht.

Reaktionen

Der DB-Vorstand Personenverkehr Christoph Franz hatte allen Grund, in der DB-Mitarbeiterzeitschrift „Bahnzeit“ zu loben: „Wir waren deshalb auf Negativschlagzeilen vorbereitet. Doch es kam anders, die Kritik hielt sich in Grenzen und wir haben sogar Zustimmung von vielen geerntet, von denen wir es gar nicht erwartet hätten.“ Intern freilich sah man es differenzierter. In der

TV-Auswertung der DB vom 6. Juli 2001 heißt es: „Fast ausschließlich negativ äußert sich ... PRO BAHN zum neuen Preissystem.“

PRO BAHN wurde von der DB AG schon eine Woche vor der offiziellen Vorstellung des Tarifsystems öffentlich kommentiert. In einer Pressemitteilung und einem Schnellbrief an alle Zugbegleiter hieß es: „Auch die bisher veröffentlichten Informationen zur Bahncard sind Stimmungsmache zur Eigenprofilierung von 'PRO BAHN'. Sie sind aus dem Zusammenhang gerissen und sollen bewusst einen falschen Eindruck erwecken.“ Dass sich PRO BAHN die Argumente nicht aus den Fingern gesogen hatte, bewies eine Flut von diesbezüglichen Briefen und E-Mails, die in der Geschäftsstelle und bei der PRO BAHN Zeitung eintrafen.

Der DB AG konnte es natürlich nicht recht sein, dass PRO BAHN schon seit geraumer Zeit darauf hinwies, dass der Nah- und Regionalverkehr für Bahncard-Inhaber um 50 % teurer werde.

Diese Taktik kam ganz deutlich bei einem Vortrag der DB AG vor der Arbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Nahverkehrs (BAG-SPNV) zum Ausdruck: Als die für das Projekt „PEP – Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr“ – so heißt die Tarifreform im DB-Deutsch – zuständige Leiterin Preis- und Erlösmanagement im Unternehmensbereich Personenverkehr, Anna Brunotte, den neuen Tarif vorstellte, sagte sie kein Wort zum Nahverkehr – erst auf Nachfrage von PRO BAHN musste sie einräumen, dass der Nahverkehr für Bahncard-Nutzer 50 % teurer wird.

Der Aktion „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, die noch schärfer mit den DB-Tarifen ins Gericht ging, drohte die DB mit Anwalt und Prozess. Den Stil der „neuen Bahn“ zeigte die DB AG auch Ende August, als die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur „Verbesserung der Verbraucherrechte“ kritisierte: Die DB diffamierete die Kritik der Verbraucherzentrale als „unverschämt“.

Schon vorher hatte die DB AG in einer Presseerklärung vom 5. Juli darauf hingewiesen, dass es für die Inhaber der Bahncard eine „großzügige Übergangsfrist“ gebe. Und weiter hieß es dort: „Diese großzügige Übergangsfrist ist das Ergebnis intensiver Gespräche, die die Bahn zuvor mit Umwelt-

und Fahrgastverbänden wie dem BUND und VCD geführt hat.“ Auch bei diesen Gesprächen handelte es sich – so der Kenntnisstand von PRO BAHN – um solche mit der gemeinsamen Tarifkommission der Fahrgastverbände, die von PRO BAHN geführt wird.

Hintergründe?

Dass ein Unternehmen versucht, mit allen Mitteln die öffentliche Meinung zu beeinflussen, gehört zum täglichen Schlagabtausch in der Medienwelt.

Dass Verbände – entsprechend ihrer Interessenlage – sich in unterschiedliche Nähe zu Unternehmen und Geldgebern begeben, ist auch ganz normal. Man kennt die Zusammenhänge zwischen Automobilindustrie und Autofahrerverbänden, zwischen Fahrradherstellern und Radfahrerverbänden. So ist es auch für Umweltverbände nahe liegend, dass sie mit Unternehmen zusammenarbeiten, die ihre Gäste und Interessenten zu Umweltzielen befördern. Die Aktion „Fahrtziel Natur“ ist ein gutes Beispiel dafür, wie eine solche Zusammenarbeit funktioniert. Dass kleine Präsente und Vorteile eine Zusammenarbeit fördern, ist normal: kostenlose Test-Autos für die „unabhängigen“ Autotester der Automobilverbände oder Jahresnetzkarten und andere Sach- und Geldspenden, über die sich der VCD im Februar 2001 in seiner Zeitschrift „fairkehr“ freute. Ob die Haltung der Umweltverbände zum Tarif etwas mit der Kampagne „Fahrtziel Natur“ zu tun hat, darüber mag sich jeder selbst ein Urteil bilden.

Verbraucherverbände, die in jeder Hinsicht handlungs- und kritikfähig sein wollen, müssen hingegen von den Produzenten unabhängig sein – finanziell und personell. Das schließt zwar weder ge-

*„Harte Angriffe
der DB AG gegen
PRO BAHN bestätigen
nur die Unabhängigkeit
eines Verbraucher-
verbandes.“*

meinsame Interessen mit den Unternehmen noch eine gemeinsame Interessenvertretung wie in der „Allianz pro Schiene“ aus, aber eine Zusammenarbeit, die abhängig macht, sehr wohl. Harte Angriffe der DB AG gegen PRO BAHN bestätigen nur die Unabhängigkeit eines wirklichen Verbraucherverbands.

Wie geht es weiter?

Dass PRO BAHN den Finger in die Wunde gelegt hat, wirkt nach. Das zeigt ganz deutlich die Idee des bayerischen

Verkehrsministers Otto Wiesheu, der mit dem Gedanken einer regionalen Bahncard an die Öffentlichkeit trat. Und auch andernorts ist die Meinungsbildung nicht abgeschlossen.

Unterdessen werden die Fachgespräche zwischen DB AG und der gemeinsamen Tarifkommission weitergehen. PRO BAHN hat auch dafür gesorgt, dass die dort vertretenen Verbände wieder eine gemeinsame Position zum neuen Tarifsysteem vertreten und gemeinsam eine Nachbesserung des neuen Tarifsystems verlangen.

Ob die DB AG auf die Forderungen eingehen wird, lässt sich noch nicht abschätzen. Aber eines ist gewiss: Gegen Fehler im System Eisenbahn und auch gegen Fehler im Tarif stimmen die Fahrgäste mit der Fahrkarte ab. In einem Handbuch für Vertriebsmitarbeiter heißt es: Das Vertrauen eines Kunden zu gewinnen dauert Jahre, es zu verlieren Sekunden. Deshalb ist es so wichtig, dass ein unabhängiger Fahrgastverband auf solche Fehler hinweist.

(vorst)

DIE ZEIT

Das schreibt DIE ZEIT:

Zug zur Natur – mit Umsteigen

Die Bahn preist umweltfreundliches Reisen ans Wattenmeer an, dampft aber gleichzeitig ihre Angebote ein



Die Bahn kommt – bis in den letzten Winkel der Natur. Das ist die Botschaft, die ankommen soll.

Um landschaftliche Kleinode in Norddeutschland besser für den sanften Tourismus zu erschließen, hat der Schienenriese mit den vier größten Umweltverbänden die gemeinsame Plattform „Fahrtziel Natur“ gegründet. In der Uckermark mit Bibern um die Wette paddeln, im Harz Wild beobachten oder Wattwandern zwischen Seehunden – und dazu mit dem Auto anreisen? Fast schon eine Sünde.

Dass es auch ohne Auto geht, will die Initiative promoten. Für die Deutsche Bahn (DB) ist das zunächst ein kosten-

günstiges Unterfangen, erschöpft sich ihr Aufwand doch für das erste Jahr im Druck bunter Broschüren und in der Erstellung einer Homepage (www.fahrtziel-natur.de).

Erst im zweiten Jahr, so sieht der Vertrag mit BUND, Nabu, VCD und WWF vor, soll über Angebotsverbesserungen der Bahn verhandelt werden. So findet z. B. der Verkehrsclub Deutschland (VCD) als Projektpartner für den Nationalpark Harz die Schienenanbindung von Goslar und Bad Harzburg durchaus verbesserungswürdig. Bahnchef Hartmut Mehdorn hat aber schon bei der Gründungsfeier von Fahrtziel Natur wissen lassen, dass es mehr Züge nur dann geben wird, wenn die Werbefensive mehr Fahrgäste beschert.

Der BUND, Projektpartner für den Nationalpark Norddeutsches Wattenmeer, wäre schon zufrieden gewesen, wenn die Bahn ihr Angebot wenigstens aufrechterhalten hätte. Aber das Watt war Verlierer beim Fahrplanwechsel am 10. Juni: Der VCD meldete, die Nordseeküste werde „vom Fernverkehr weitgehend abgekoppelt“. In der Tat: Die drei von Fahrtziel Natur beworbenen Reiseziele Wilhelmshaven, Bremerhaven und Cuxhaven erreicht in diesem Sommer erstmals kein Interregio-Zug mehr. Der Bahn waren die defizitären Züge einfach zu teuer, die Länder mochten bei der Finanzierung auch nicht einspringen.



Ferntouristen erreichen die östliche Hälfte des Nationalparks künftig nur noch mit – zum Teil mehrmaligem – Umsteigen. Kein Vergnügen, besonders für die vielen Fahrradreisenden, die die Nordseeküste anlockt. Auch Rentner und Familien mit Kindern, die zur Sommerfrische ans Watt kommen, werden sich zweimal überlegen, ob sie nicht lieber gleich mit dem Auto fahren, ehe sie in Bremen umsteigen – nach Cuxhaven sogar auf einen Bus. Wer das zentrale Nationalpark-Museum, das Wattenmeerhaus in Wilhelmshaven, besuchen will, wird von der großen Bahn an die private Konkurrenz verwiesen. Die Nordwestbahn hat vom Land den Zuschlag für den Regionalverkehr auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven bekommen, weil das Angebot der DB zu schlecht war.

Die Umweltverbände wollen die frisch besiegelte Kooperation mit der Bahn nicht aufs Spiel setzen und halten sich deshalb mit ihrer Kritik an den Interregio-Streichungen zurück. „Wir sind sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit“, ist der knappe Kommentar von Carola Hamann, als stellvertretende Landesvorsitzende beim BUND Niedersachsen für Fahrtziel Natur zuständig. In der Berliner Zentrale räumt Verkehrsreferent Tilmann Häuser zumindest „Dissonanzen“ ein. Die Bahn müsse sich anstrengen, ihr Angebot zu verbessern – insbesondere für Fahrgäste „mit hoher Umsteigeresistenz“.

An der Küste werden die Naturschützer deutlicher: Für Peter Müller, Verkehrsreferent im BUND Landesverband Bremen, „konterkarieren“ die Streichungen die Ziele der Kooperation.

Wenn die Bahn keinen gleichwertigen Ersatz für die gestrichenen Fernzüge biete, müsse man überlegen, das Wattenmeer aus dem Projekt wieder herauszunehmen.

Stocksauer ist Uilke van der Meer, der als Angestellter des BUND das Nationalparkhaus im ostfriesischen Dornumersiel leitet: „Wenn die Bahn ihr Angebot nicht optimiert, ist das Projekt nicht mehr als ein Feigenblatt“, lautet seine Privatmeinung. Dabei ist er im westlichen Watt noch vergleichsweise glimpflich davongekommen: Emden, Norden und Norddeich Mole haben nur zwei Interregios eingebüßt und sind nach wie vor direkt von Berlin, Frankfurt, Leipzig und dem Ruhrgebiet aus zu erreichen.

Die weiteren Natur-Fahrtziele wie etwa die Schorfheide oder der Nationalpark Jasmund auf Rügen waren von den diesjährigen Streichungen nicht betroffen. Aber mittelfristig könnten überall Besuchereinbußen ins Haus stehen.

„Alle Fernverbindungen stehen in den kommenden Jahren unter verschärfter Beobachtung“, sagt Peter Westenberger, Sprecher des Bahn-Umwelt-Zentrums. Das heißt: Wo zu wenige Fahrgäste gezählt werden, drohen weitere Streichungen. Dann müssen die Naturschützer auf Unterstützung durch die notorisch klammen Nordländer hoffen: Nur wenn die öffentliche Hand dafür aufkommt, werden auf lange Sicht bequeme Fernzüge den sanften Tourismus fördern – Fahrtziel Natur hin oder her.

Jan Kablcke
 Aus DIE ZEIT vom 12. Juli 2001
 Veröffentlichung mit freundlicher
 Genehmigung des Autors und des
 Zeitverlags Gerd Bucerius GmbH & Co.