



Fotograf: Engel, Fotomontage: Steuer

Die Bahn?

Wett
Deutsche Bahn AG
Von Rainer Engel

bewerb:
Die Bahnen!
im Abwehrkampf

➤ Wettbewerb führt zu mehr Leistung, wenn er funktioniert. Wettbewerb funktioniert aber nur, wenn die Wettbewerber gleiche Chancen haben. Im Schienenpersonenverkehr ist das nicht der Fall. Die Deutsche Bahn AG verfügt über ein Monopol, das nicht kontrolliert wird.

Das Monopol am Netz und das Geld der Bundesregierung korrumpieren die Landespolitik, das Tarif- und Vertriebsmonopol knebelt die Wettbewerber. Während Politiker von einem „geregelten Wettbewerb“ sprechen, stellt sich heraus, dass es diese Regeln gar nicht gibt.

■ Politik will Wettbewerb?

Das Bundesverkehrsministerium trete für mehr Wettbewerb ein, das heiße vor allem „Wettbewerb zur Straße“, so ließ die parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens, SPD, die Zuhörer auf dem 4. Deutschen Nahverkehrstag am 20. September 2001 in Neustadt an der Weinstraße wissen. Ein völlig liberalisierter Verkehrsmarkt wie in Großbritannien zeige negative Auswirkungen, daher sei ein geregelter Wettbewerb das Ziel der Bundesregierung.

Wenn es dann ernst wird mit dem Wettbewerb, hören sich die Antworten der Politiker ganz anders an.

Der Konkurrent Connex hatte im August angeboten, das gesamte Interregio-Netz der DB AG zu übernehmen, das diese aufgeben will. Dazu sagte Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig am 5. November 2001 in einem Interview mit dem „Tagesspiegel“: „Connex hat

sein Angebot mit der Forderung nach Waggons und Personal von der DB AG sowie nach zusätzlichen Subventionen vom Staat verknüpft. Das hat mit Wettbewerb nichts zu tun. Wir stellen sicher, dass Connex der Zugang zum Netz gewährt wird. Alles andere muss das Unternehmen selbst regeln. Es kann aber nicht vom Wettbewerber Vorleistungen und vom Bund zusätzliches Geld erwarten.“

So einfach ist es, vor der Realität die Augen zu verschließen: Die Deutsche Bahn AG will zum Jahresende 2002 weitere Interregio-Linien streichen und verlangt Millionenbeträge dafür, dass sie weiterhin fährt. Zahlen die Länder nicht, so werden die Linien einfach eingestellt.

„Ein geregelter Wettbewerb ist das Ziel der Bundesregierung.“

Staatssekretärin Angelika Mertens

Wettbewerb/Monopol

„Subventionen vom Staat haben mit Wettbewerb nichts zu tun.“

Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig

So viele Schnellzugwagen wie benötigt werden, um die Lücken zu stopfen, sind in ganz Europa nicht zusammenzubekommen. Die einzige Firma, die auf ihren Abstellgleisen massenweise Fahrzeuge herumstehen hat, ist die Deutsche Bahn AG.

Doch Bodewig kehrt das alles unter den Teppich und sagt: „Wenn ein anderer Wettbewerber die Interregio-Strecken bedienen will, werde ich dafür sorgen, dass das möglich wird. Mehr kann der Staat nicht tun.“

■ Bodewig irrt

Doch Bodewig irrt. Der Staat könnte viel mehr tun, nämlich gerechte Wettbewerbsbedingungen schaffen. Die Untätigkeit der Bundesregierung sichert das Monopol der Deutschen Bahn AG und verhindert Wettbewerb.

Dass die Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt von der Bundesregierung genutzt werden, um damit politischen Druck auf die Länder auszuüben, hat die PRO BAHN Zeitung bereits in der letzten Ausgabe beschrieben.

Wie diese Wirkung aussieht, lässt sich an der Mitte-Deutschland-Achse zwischen Düsseldorf und Erfurt ablesen. Die DB AG droht mit der Einstellung der Interregio-Linie, wenn nicht Geld fließt. Zwar haben sich die vier betroffenen Landesverkehrsminister öffentlich sehr gefreut, als Connex ein Angebot für die Übernahme des Interregio-Verkehrs vorlegte. Aber zu einer alsbaldigen Ausschreibung dieses Verkehrs hat diese Freude nicht geführt. Vielmehr wird hinter verschlossenen Türen verhandelt und die DB AG hat ein Angebot verbunden mit erheblichen Geldforderungen vorgelegt. Inzwischen läuft die Zeit davon. Kein Wettbewerber kann auf Verdacht einen Wagenpark anschaffen, um anschließend

darauf sitzen zu bleiben. Gegenwärtig ist nicht absehbar, wie die Verhandlungen ausgehen. Wahrscheinlich werden die Länder das Angebot der DB AG „schlucken“ müssen, weil es dazu keine Alternative gibt. Auch in Baden-Württemberg, wo man gern „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke nach Ulm haben möchte, ist bisher nicht sichtbar, dass die Interregio-Linien ausgeschrieben und dem Wettbewerb geöffnet würden.

■ Die Wirkung des Netz-Monopols

So überraschend diese Entwicklung auf den ersten Blick ist – auf den zweiten Blick wird sie verständlich. Nicht nur die Regionalisierungsmittel sollen nach dem Willen der Bundesregierung zurück in das Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG fließen. Auch die Landespolitik hat ein erhebliches Interesse daran, dass Mittel des Bundes in bestimmte Verkehrsprojekte in ihren Ländern fließen.

In Nordrhein-Westfalen hat die Aussicht auf Milliarden Gelder für eine Transrapid-Musterstrecke die hoffnungsvolle Bahnpolitik in ihr Gegenteil verkehrt: Hier sind es Ministerpräsident Clement und Verkehrsminister Schwanhold, die sich mit dem Interesse an dem Projekt „Metrorapid“ der Deutschen Bahn AG verpfändet haben: Der Transrapid soll von Düsseldorf nach Dortmund sausen. Dazu hat DB-Chef Mehdorn bereits im Sommer in einem Interview mit der „Zeit“ erklärt: „Nur wir können den Metrorapid fahren.“ Wie war das mit dem Wettbewerb?

Auch die anderen Länder an der Mitte-Deutschland-Achse haben ein massives Interesse an Bahnbauten: das Land Hessen an der Fertigstellung der Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt und am raschen Bau der anschließenden Neubaustrecke von Frankfurt nach Mannheim und das Land Thüringen an den Neubaustrecken von Leipzig nach Erfurt und von Erfurt nach Nürnberg. Auch das Land Sachsen schießt nach der schnellen Anbindung für Leipzig. Die Entscheidungen darüber, ob und wie diese Strecken gebaut werden, fal-



Über Investitionen entscheidet der DB-Vorstand – das veranlasst Bundesländer zum Wohlverhalten: Großbaustelle Siegburg für die Neubaustrecke Köln – Frankfurt.



Andrang mit dem „Schönen Wochenende-Ticket“ in Rotenburg (Wümme): Kann ein Wettbewerber es sich leisten, den Billig-Fahrschein nicht anzuerkennen, wenn ihm die Anteile nicht genügen, die die DB AG ihm überlässt?

len nicht etwa auf politischer Ebene, sondern bei der Deutschen Bahn AG. So ist es nahe liegend, dass man den Wettbewerb nur so weit fördert, wie er diesen Projekten nicht gefährlich wird. Eine Änderung ist nicht mehr absehbar, seitdem Bundeskanzler Schröder dafür gesorgt hat, dass Netz und Betrieb in der Hand der Deutschen Bahn AG bleiben. Ist das der geregelte Wettbewerb, von dem die Staatssekretärin Mertens sprach?

■ Monopol beim Tarif

Das Erscheinen neuer Betreiber hat deutlich gemacht, dass die Deutsche Bahn AG auch beim Tarif ein Monopol besitzt. Zu Zeiten der Staatsbahn war das Tarifsysteem sehr einfach: Die Staatsbahn war das große Netz und wer durchgehende Fahrkarten für die „Nebenbahnen“ verkaufen wollte, musste sich dem „Deutschen Personen- und Gepäcktarif“ der Staatsbahn unterwerfen.

Daran hat sich nichts geändert. Die Bahnreform hat keine funktionsfähigen Regeln geschaffen, die die Zusammenarbeit von Eisenbahnunternehmen im Tarifwesen regeln. Als einzige Vorschrift findet sich als § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ein Gummiparagraf: Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass eine direkte Abfertigung eingerichtet und durchgehende Tarife aufgestellt werden.

„Die DB AG hat ein Tarif- und Vertriebsmonopol.“

Die Aufgabenträger

■ Kein Fahrschein nach Büsum

Dass diese Vorschrift nicht genügt, um ein fahrgastfreundliches, durchgehendes Tarifsysteem zu schaffen, kann jeder Reisende am eigenen Leib erfahren. Mon-

telang war es nicht möglich, durchgehende Fahrkarten nach Büsum zu kaufen, nachdem die AKN den Verkehr übernommen hatte. Wer nach Bad Tölz wollte, wurde nicht besser bedient. Wer sich am DB-Automaten mühsam die Verbindung besorgt hatte, bekam die Auskunft: „Kaufen Sie Ihre Fahrkarte im Reisebüro!“, denn dorthin fährt nicht die DB AG, sondern die bayerische Oberlandbahn. Selbst im eigenen Unternehmen funktioniert die Tarifkoordination nicht. Wer mit dem Metropolitan von Hamburg nach Köln und dann weiter nach Bonn fahren will, von dem verlangt die DB nicht nur den üppigen Fahrpreis von Hamburg nach Köln, sondern für die Weiterfahrt auch noch einen Intercity-Zuschlag.

■ Pauschalangebote als Knebel

Unter diesen Bedingungen wirken die Pauschalangebote der DB AG wie eine Knebelung von Wettbewerbern: Bei Bahncards, „Schönem Wochenende“, „Sparpreis“ und „Supersparpreis“ handelt es sich um Tarifangebote, von denen der Fahrgast sich vorstellt, es sei ein bundesweites Angebot. Den „kleinen“ neuen Eisenbahnen bleibt nichts anderes übrig, als sich dem zu fügen, wenn sie sich nicht den Zorn der Fahrgäste aufhalsen wollen. Daher müssen sie auch mit den Anteilen zufrieden sein, die ihnen die DB AG großzügigerweise gewährt.

Ein Positionspapier der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) vom Oktober 2001 nennt weitere Benachteiligungen durch den Tarif der DB AG:

Dem Zeitkartentarif der DB AG liegt eine degressive Struktur zugrunde, sodass bei steigender Entfernung die Kilometerpreise sinken. Da der Tarif die Einzelpreise verschiedener Bahnunternehmen einfach addiert, ist eine Strecke über die gleiche Entfernung, die durchgehend mit der DB zurückgelegt wird, deutlich preiswerter als die gleiche Strecke im Anschlussverkehr zu einer anderen Eisenbahngesellschaft.



Foto links: Das Vertriebssystem der bunten Bahnen: „Einsteigen erlaubt“. Im Zug stehen Automaten. Doch was bekommt die Eurobahn von Durchreisenden mit DB-Fahrscheinen?

Foto rechts: Mit Rabatt ans Wattenmeer, damit die DB ihren ICE füllen kann? Nordwestbahn auf dem Weg von Wilhelmshaven nach Osnabrück.

Die Einnahmeverteilung auf Strecken, auf denen DB- und andere Züge gleichzeitig fahren, ist nicht geregelt. Dadurch fließen die Einnahmen allein der DB AG zu, wenn Fahrgäste mit DB-Fahrscheinen die Züge anderer Unternehmen nutzen dürfen.

Die Eisenbahnen, die nicht zum DB-Konzern gehören, haben also nur die Wahl zwischen einem kundenunfreundlichen Angebot oder der finanziellen Benachteiligung.

■ Zwangsrabatt für den Urlaub?

Der für Ende 2002 angekündigte neue Tarif der DB AG soll bis zu 40 Prozent Rabatt verschaffen, wenn die Fahrkarte rechtzeitig gekauft wird. Das soll auch für Anschlussstrecken im Nahverkehr gelten. In die Ferien fahren immer mehr „bunte“ Züge als Anschluss zum ICE: die Nordwestbahn ans Wattenmeer, die Nord-Ostsee-Bahn und die AKN zum Strand, die BOB und die Waldbahn in die Berge. Niemand hat vor Verkündung des Tarifs die „Kleinen“ gefragt, ob sie diese Rabatte auch geben wollen, damit der ICE der DB AG voll wird.

■ Monopol im Vertrieb

Eigentlich ist es eine Binsenweisheit: Ein neues Unternehmen muss ein neues Vertriebsnetz aufbauen. Ein neuer Telefonanbieter eröffnet einfach einen neuen Telefonladen im Stadtzentrum. Wenn aber ein neues Eisenbahnunternehmen aufgrund einer Ausschreibung den Verkehr übernimmt, so geschieht das auf dem DB-Netz und es wird an den bisher bestehenden Bahnhöfen gehalten. Die dort vorhandenen Vertriebseinrichtungen – Fahrkartenschalter, Reisezentrum, Automaten – gehören der Konkurrenz DB Reise und Touristik AG. Die neuen Eisenbahnunternehmen versuchen dem zwar auszuweichen, indem sie Automaten in ihre Züge stellen. Aber diese Automaten können eine Fahrkarten-

„Die Bundesregierung hat den Wettbewerb nicht geregelt.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN

ausgabe nicht ersetzen. Außerdem entfällt ein großer Teil des Umsatzes durchgehender Fahrkarten auf Leistungen der DB AG. Den anderen Eisenbahnunternehmen bleibt daher nichts anderes übrig, als das vorhandene Vertriebssystem der DB AG zu nutzen. Und dort bestimmt die DB AG die Provision wiederum eigenmächtig und unkontrolliert.

■ Kein Grund zum Handeln?

Die deutsche Bahnreform hat nur die Rechtsform der deutschen Staatsbahn und die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr neu geregelt. Nicht geregelt wurde, wie die Eisenbahnunternehmen miteinander umzugehen haben. Schon gar nicht wurde geregelt, wie der öffentliche Verkehr im Sinne der Fahrgäste zu einem einheitlichen, überschaubaren und benutzerfreundlichen System werden soll. Einige europäische Nachbarn sind Deutschland um Längen voraus. In Dänemark ist die Verantwortung für Tarif und Angebot konsequent der öffentlichen Hand übertragen worden. In der Schweiz gibt es gewachsene Institutionen, die unter staatlicher Überwachung die Koordination von Tarif und Vertrieb regeln. Selbst die Väter der britischen Bahnreform, über die viele deutsche Politiker wegen ihrer Mängel die Nase rümpfen, haben Grundregeln geschaffen, die besser sind als die in Deutschland geltenden Gesetze.

■ Was muss geschehen?

Der Fahrgast braucht durchgehende Fahrkarten, die Wettbewerber brauchen gerechte Anteile daran und Einfluss auf die Tarifgestaltung. Das funktioniert nur, wenn

- der Vertrieb in Bahnhöfen und Bahnsteigen zu einer Gemeinschaftseinrichtung aller Bahnen wird, die alle Anbieter nutzen dürfen,
- die Bildung durchgehender Tarife und die Aufteilung der Einnahmen staatlich geregelt werden.

Dafür gibt es viele Möglichkeiten. Der Staat muss nicht alles selbst regeln, aber er muss dafür sorgen, dass die Verkehrsunternehmen es selbst tun, ohne dass ein übermächtiger Monopolist die Wettbewerber platt macht.