

Verbraucherinformation:

„Der Tarif ist nicht von uns“

Gesetzliche Regelung dringend notwendig

➤ PRO BAHN hält eine gesetzliche Neuregelung der Grundlagen der Fahrgastinformation über Tarif und Angebot des öffentlichen Verkehrs für dringend notwendig. Wie ein Schreiben der Saarbahn beweist, stehen die Inter-

essen der Unternehmen mit den öffentlichen und denen des Fahrgasts in Konflikt. Reformbedürftig sind sowohl die Zusammenarbeit der Unternehmen als auch die gesetzlichen Regelungen dafür.

Die Kritik

Die Verbraucherzentrale des Saarlands und der Fahrgastverband PRO BAHN hatten im November 2001 die mangelhafte Information über die geltenden Tarife der Saarbahn kritisiert und Nachbesserungen verlangt. Besonders bei internationalen Fahrscheinen mit Ziel Frankreich oder Schweiz herrscht Verwirrung, denn diese gelten auch in der Saarbahn. „Allerdings wird der Fahrgast darüber nicht informiert“, so Jürgen Zimper von der saarländischen Verbraucherzentrale. Seitdem die Saarbahn bis nach Saar- gemünd fährt, hat sich dieses Problem laut Zimper noch verschärft.

Die Antwort

In einem Schreiben vom 14. Februar 2002 antwortet die Saarbahn und verweist darin zunächst auf die umfangreichen Informationen über ihren Binnentarif. Sie schreibt ferner:

„Erst aus dem weiteren Verlauf Ihrer Pressemitteilung geht hervor, dass Sie die Anerkennung von Tickets der Deutschen Bahn AG meinen. Dabei handelt es sich nicht um einen Tarif von uns, sondern der Deutschen Bahn. Derzeit akzeptiert die Saarbahn GmbH solche Fahrscheine der DB, die für eine internationale Reise zwischen den Bahnnetzen von Deutschland und Frankreich ausgestellt sind.

Dafür erhält unser Unternehmen keine Anteile von den Erlösen der DB. Wir akzeptieren diese Fahrscheine, weil der Fall sehr selten auftritt und uns dadurch kein nennenswerter wirtschaftlicher Schaden entsteht. Das Familien-Ferien-Ticket der DB wird von uns anerkannt und von der DB mit pauschal 1.000 DM pro Jahr vergütet. Es wird sehr selten genutzt, weshalb uns diese Regelung ebenfalls keinen wirtschaftlichen Schaden bringt. Die weiteren Fahrscheine der DB werden deshalb von uns nicht anerkannt, weil wir keine finanzielle Leistung dafür erhalten und diese Fahrscheine weit verbreitet sind, sodass uns ohne finanzielle Gegenleistung der DBAG ein zu hoher wirtschaftlicher Schaden entstünde. Bisher hat die DBAG es abgelehnt, uns für eine Anerkennung der von Ihnen genannten Karten eine Gegenleistung zu zahlen. Wir werden die DBAG erneut auf eine entsprechende Regelung ansprechen.

Wir möchten Sie außerdem darauf hinweisen, dass unsere Informationsleistungen viel Geld kosten. Geld, das aus den Erlösen aus Fahrgeldeinnahmen und (noch) aus den Erlösen der Saarbrücker Stadtwerke besteht. Die Informationsarbeit darüber, welche Tarife der DBAG in der Saarbahn anerkannt werden, obliegt verständlicherweise der DBAG. Wir lassen uns die Kosten für solche Informationsarbeit für andere Verkehrsunternehmen nicht auflasten. Wir informieren Sie jedoch gerne über die weiteren Fortschritte, wenn sich mit der DBAG eine neue Übereinkunft ergeben sollte.“

Die Erkenntnisse**1. Fahrgastinformation**

PRO BAHN bleibt dabei: Ein Verkehrsunternehmen, das Fahrausweise anderer Verkehrsunternehmen anerkennt, muss auch darüber informieren. Wenn ein Unternehmen dies nicht tut, dann führt das dazu, dass der Fahrgast aus Unsicherheit oder Unkenntnis erneut zahlt. Es kommt sogar vor, dass selbst das Kontrollpersonal nicht über die Anerkennung der Fahrkarten informiert ist und unter Androhung von Strafanzeigen das erhöhte Beförderungsentgelt von 30 Euro kassiert. Ob ein solcher Fall bei der Saarbahn schon aufgetreten ist, ist nicht bekannt, aber von anderen Unternehmen ist Derartiges belegt. Unstimmigkeiten darüber, ob ein Verkehrsunternehmen für die Anerkennung von DB-Fahrscheinen einen Kostenanteil erhält, dürfen nicht auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen werden.

2. Zusammenarbeit und Ausgleich unter den Verkehrsunternehmen

Das Schreiben der Saarbahn legt aber dankenswerterweise die Hintergründe offen: Die Saarbahn erhält keine oder nur geringe Erlösanteile aus den anerkannten Fahrscheinen. Denn so sind die tatsächlichen Machtstrukturen am Markt: Die DB AG führt aus eigenem unternehmerischen Interesse oder aufgrund von Verhandlungen mit einer Landesregierung einen Pauschaltarif ein. Gegen diesen können sich die „kleinen“ Unternehmen nicht wehren – sie müssen mitmachen, wenn sie nicht in die Kritik geraten wollen. Dementsprechend müssen sie auch nehmen, was ihnen „der Große“ – die DB AG – anbietet. Durch die Politik, von der sie weiterhin Investitionszuschüsse und politische Unterstützung für zukünftige Projekte erhalten möchten, werden die kleinen Verkehrsunternehmen dann zum Stillhalten gezwungen. So darf es nicht bleiben. Denn auf diese Weise werden die kleineren Unternehmen im Wettbewerb benachteiligt.

Der Gesetzgeber muss handeln

Auch wenn das Bundesverkehrsministerium wieder und wieder leugnet, dass es Handlungsbedarf gibt: Die deutsche Bahnreform hat keine Regeln geschaffen, die einen gerechten Wettbewerb zulassen. § 10 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, der die Unternehmen zur Zusammenarbeit bei der Tarifbildung anhalten soll, ist somit nichts als ein wirkungsloser „Gummiparagraf“. Und das Opfer in dieser Situation ist einmal mehr der Fahrgast.

Rainer Engel