

# „Die Bahn“ ist nicht mehr dieselbe

➤ Das Jahr 2008 war das Jahr 1 nach der Absage des „Börsengangs mit Netz“ der Deutschen Bahn AG. Nachdem erst Ende Oktober 2007 ein SPD-Parteitag den Verkauf von Anteilen der DB-Netzgesellschaft blockiert hatte, reagierte die DB-Führung überraschend schnell und baute den Konzern so um, dass der Börsengang nun auch ohne Netz möglich werden sollte: Doch, wie von PRO BAHN vorhergesagt, ist der Konzern nicht mehr derselbe: Die DB präsentiert sich nun deutlich zweigeteilt in „DB Bahn“ und „DB Netze“. Ganz langsam werden die Gegensätze im Konzern spürbar, auch wenn noch ein mächtiger Alleinherrscher sie unter der Decke hält.

## ■ Geld ohne Qualitätskontrolle

Die im Rahmen des „Börsengangs mit Netz“ erdachte „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ konnte Mehdorn mit der Bundesregierung abschließen und dafür auch den Segen der Parlamentsmehrheit einholen. Eine Wertung hierzu finden Sie ab Seite 19 in diesem Heft.

## ■ Aufgabenträger an der Front

Mit einem eigenen Qualitätsbericht ist der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg an die Front gegangen, mit einem eigenen Kursbuch konterte die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Aus des DB-Kursbuchs; Fahrgastbeiräte in Schleswig-Holstein, in vielen Teilen des Landes neue Betreiber oder neue Fahrzeuge, auch einige neue Zugangebote – all das zeigt: Der Wettbewerb der Ideen bei den Aufgabenträgern funktioniert. Auch hier ist es die Aufgabe von PRO BAHN, die guten Ideen von Land zu Land, von Verbund zu Verbund weiterzutragen – und darauf vorzubereiten, dass die Besteller des Nahverkehrs auch den Anschluss ihrer Region an das nationale Netz im Auge haben müssen.

## ■ Intercity ade

Nachdem PRO BAHN noch mit Bedauern zusehen musste, wie das flächendeckende Interregio-Netz Stück für Stück zu Grabe getragen wurde, hat *derFahrgast* dem Intercity-Netz Mitte des

Jahres das gleiche Schicksal prophezeit: Binnen zehn Jahren wird es einige ICE mehr und viele Intercity weniger geben. Notwendig für die Prognose war nur, im Kaffeesatz der Ausschreibung der nächsten ICE-Generation richtig zu lesen. Das Echo in den betroffenen Regionen war erheblich, mit Argwohn wird jetzt jede Zugstreichung beobachtet. Anders als noch beim Interregio sind die Bundesländer sensibilisiert und haben einen Gesetzentwurf im Bundestag eingebracht, der das Fernverkehrsangebot sichern soll. Das Gesetz wird zwar vom jetzigen Parlament nicht mehr verabschiedet oder abgelehnt werden. Aber nach der Wahl wird das Thema wieder auf der Tagesordnung landen.

## ■ Fallende Benzinpreise, steigende Fahrpreise

Während es noch Mitte des Jahres bei hohen Benzinpreisen so aussah, als habe der öffentliche Verkehr endlich eine Chance auf mehr Akzeptanz, so ist diese Hoffnung Ende des Jahres verflogen. Die Benzinpreise sind so niedrig wie seit Jahren nicht mehr. Dennoch erhöht die DB die Preise, und der übrige öffentliche Verkehr zieht mit. Soweit es die DB-Tarife betrifft, ist das Marktwirtschaft pur. Während sich Politiker darüber aufregen, dass die Stromkonzerne ihre Marktmacht ausnutzen, hört man kaum ein Wort zur DB-Tarifierhöhung. Als die DB-Führung allerdings einen Bedienzuschlag für den Verkauf am Schalter einführen wollte, gingen die Wogen der Entrüstung hoch – und der DB-Vorstand musste einlenken. Das zeigt: Genügend Protest und Engagement könnten noch mehr bewegen.

Einen kleinen Erfolg können die Fahrgäste dennoch verbuchen: Wenigstens die Telefonauskunft der DB ist deutlich billiger geworden.

Selbst diese Erkenntnis hat Jahre gebraucht: Es ist wichtig, dass ein Fahrgastverband vorausschauend denkt und langen Atem hat.

## ■ Fahrgastrechte auf dem Weg

Die Fahrgastrechte kommen 2009. Zusammen mit dem Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv), dem VCD und der BAG-SPBNV hat PRO BAHN immer eindeutig Stellung bezogen. Es bleibt abzuwarten, ob sich die vom Bundesrat geforderten Verbesserungen im Bundestag durchsetzen lassen.

