

Trennung von Netz und Betrieb

Die grundsätzlichen Pläne der Bahn für einen Börsengang bleiben in der Kritik. Mehr Wettbewerb auf der Schiene und damit auch bessere Bedingungen für die Bahnkunden ließen sich nur erreichen, wenn die Bahn ohne ihr Schienennetz an die Börse gehe, sagte Carsten Kreklau vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) in Berlin. Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und die Bundesregierung streben dagegen eine Privatisierung des Gesamtkonzerns an.

Keine Alternative

Die Wirtschaft sieht zu einer Privatisierung der Deutschen Bahn keine Alternative. Eine von den Wirtschaftsverbänden in Auftrag gegebene Studie eines Beraterkonsortiums belegt, dass Trennung von Netz und Betrieb „möglich ist“. Mehdorn hatte entsprechende Vorstöße bereits in der Vergangenheit entschieden zurückgewiesen.

Hinter den Planzahlen

Mehrere Kennziffern im Personenverkehr blieben im ersten Halbjahr offenbar unter den Planungen. Dies mache nach Einschätzung der mit den entsprechenden Gutachten betrauten Investmentbank Morgan Stanley den Börsengang „sehr, sehr schwierig“, berichtete die „WirtschaftsWoche“. Die Einnahmen der Sparte Fernverkehr von Januar bis Juni hätten um 92 Millionen Euro oder rund sechs Prozent unter Plan gelegen, berichtete das Blatt unter Berufung auf den unveröffentlichten Quartalsbericht Juni.

Statt wie erhofft nur noch 114 Millionen Euro Verlust, fuhren ICE und Intercity demnach 214 Millionen Euro Defizit ein. In der Sparte Regionalverkehr lagen Umsatz und Verkehrsleistung demnach nur unwesentlich unter Vorjahr und teilweise unter Plan.



Weil sich die Energiepreise verteuern, will die Bahn die Preise für die Tickets anheben. Einen Teil ihres Strombedarfs produziert die Bahn selbst. Unser Bild zeigt das Umspannwerk bei Limburg.

Es bleibt dabei: Tickets der DB AG sollen teurer werden

Verkehrspolitiker von Union und Grünen haben sich erleichtert über die Entscheidung der Bahn gezeigt, den für 2006 geplanten Börsengang zu verschieben. „Ein Börsengang 2006 wäre eine Crash-Veranstaltung geworden. Die Bahn ist wirtschaftlich noch nicht reif für die Börse“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Dirk Fischer.

Den Verkehrsexperten der Grünen, Albert Schmidt, zitierte das Blatt „Berliner Zeitung“ mit den Worten: „Ich bin froh, dass der illusionäre Zeitplan und der Zeitdruck vom Tisch sind.“ Er fügte hinzu, er hoffe, „dass in der Folge auch andere Fehlentscheidungen der Bahn, etwa in der Preispolitik oder im Investitionsverhalten, zurückgenommen werden“.

Nach der vorläufigen Absage des Börsengangs forderten mehrere Verkehrsverbände, auch die geplanten Preiserhöhungen zum Jahresende zu stoppen. „Die Spirale nach unten, dass die Bahn wegen fehlender Fahrgäste die Preise erhöht, um kurzfristig die Erlöse zu steigern, was dann wieder Kunden vergrault, muss aufgehoben werden“, sagte der Sprecher des Fahrgastverbands Pro Bahn, Hartmut Buyken, der „Financial Times Deutschland“. Die Absage des Börsengangs könne für Fahrgäste und Steuerzahler nur von Vorteil sein, zitierte ihn das Blatt.

Doch entgegen aller Warnungen von Verkehrsexperten und Politikern erhöht die Deutsche Bahn kurz vor Weihnachten die Preise im Fernverkehr und will sich von den Ländern Erhöhungen im Nahverkehr genehmigen lassen. Höhere Energiepreise sowie Kürzungen der öffentlichen Zuschüsse ließen der DB AG keine Alternative, argumentierte der Vorstand in Berlin. Zugleich verwies er auf positive Umsatz- und Fahrgastzahlen.

Die Grünen sprachen umgehend von einer „strategischen Fehlentscheidung“. Baden-Württemberg kündigte ein Nein zu höheren Nahverkehrspreisen an.

Was ist geplant? Ab dem 12. Dezember sollen Bahnreisen im IC oder ICE im Durchschnitt 3,1 Prozent mehr kosten, wobei Erste-Klasse-Tickets überproportional um bis zu sechs Prozent teurer werden. Der Höchstpreis bleibt mit 111 und 167 Euro in beiden Klassen unverändert. Die für Vielfahrer vorgesehene BahnCard 100

wird um acht Prozent teurer, bietet jedoch künftig den Service des Citytickets. Im Nahverkehr will die Bahn um bis zu 40 Cent im Bereich bis 100 Kilometer und um bis zu 1,20 Euro im Bereich bis 300 Kilometer mehr verlangen. Preissteigerungen um bis zu 3,9 Prozent kommen auf Benutzer von Zeitkarten zu. Kleiner Trost für Fahrten in der Freizeit: Ländertickets sollen bis auf einige Ausnahmen auch am Wochenende gelten, damit der Kunde wählen kann zwischen Länder- und Schönes-Wochenende-Ticket.

Bahnvorstand Karl-Friedrich Rausch zeigte sich überzeugt, dass die Bahn ihren Kunden höhere Preise zumuten kann und „steigende Umsätze und steigende Passagierzahlen“ erwarten darf. Normalpreise sind nach seiner Darstellung ohnehin die Ausnahme in der Praxis: Nicht einmal jeder fünfte Kunde – 17 Prozent – fährt zum Normalpreis, alle anderen nehmen ein Rabattangebot in Anspruch. Hier habe die Bahn auch nach wie vor einen Wahrnehmungsnachteil gegenüber dem Konkurrenten Billigflieger: Die Bahnfahrt Köln–Berlin koste offiziell 85 Euro, der tatsächliche Durchschnittspreis liege bei 47,50 Euro. Bei den Fluggesellschaften sei es genau umgekehrt, meinte Rausch in Anspielung auf deren Tiefstpreise, die meist nur in kleinsten Kontingenten auf den Markt kommen.

Zudem habe die Bahn im September 2004 eine Auslastung von geschätzten 45,3 Prozent, ein Spitzenwert der letzten drei Jahre und ein „sehr guter Zielkorridor“. Bei der Verkehrsleistung habe die Bahn im ersten Halbjahr 2004 gegenüber dem ersten Halbjahr 2003 ein Plus von 0,8 Prozent erreicht, beim Umsatz von 0,3 Prozent. Die Zahl der beförderten Personen stieg um vier Prozent. Die Pünktlichkeit sei besser geworden, die technische Zuverlässigkeit habe zugenommen, die Kundenzufriedenheit sei gestiegen. „Wir sind auf dem richtigen Weg“, meinte Rausch.

Auf der Kostenseite musste das Unternehmen seit Anfang 2003 um 30 Prozent gestiegene Strompreise und höhere Dieselpreise verkraften. Aber es seien

mitnichten nur die Energiepreise, die das Unternehmen belasten: die steuerliche Bürde etwa durch Öko- und Mineralölsteuer mache inzwischen 40 Prozent der Energiebeschaffungskosten aus. Die Politik habe es aber in der Hand, dies „deutlich zu unseren Gunsten zu verändern“, meinte Rausch. Zudem seien die Zuschüsse für den Schienenpersonenverkehr und die Ausgleichsmittel für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gekürzt worden.

Der Grünen-Verkehrsexperte Albert Schmidt meinte, dies sei die zweite Fehlentscheidung des Bahnvorstandes nach der missglückten Preisreform 2003 und dem folgenden Fahrgastchwund. „Es bleibt der Eindruck, dass auf Biegen und Brechen die schwarze Null aus der Unternehmensbilanz gepresst werden soll, um einen raschen Börsengang zu begründen“. Auch die SPD-Verkehrsexpertin Karin Rehbock-Zureich sprach im Berliner „Tagesspiegel“ von einem falschen Signal.

Eindeutig der falsche Weg

Der baden-württembergische Verkehrsminister Stefan Mappus erklärte, er lehne die höheren Preise im Nahverkehr ab, weil sie seinem Bemühen, den Nahverkehr auszuweiten, entgegenstehe. Mit dieser Haltung ist er nicht allein: Bisher lehnen die Verkehrsminister der Bundesländer eine erneute Preiserhöhung einhellig ab. Die Bahn vertreibe mit dieser Preispolitik ihre Fahrgäste, heißt es zur Begründung.

Unter den Verkehrsministern der Länder, die bei Entfernungen über 100 Kilometer zustimmen müssen, wird spontan Widerstand laut: Bayern will die angekündigte Preiserhöhung nicht kampfflos hinnehmen. Höhere Preise seien die falsche Strategie, um Kunden zu gewinnen, sagte Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) in München. „Das Preis-Leistungs-Verhältnis muss stimmen, damit die Bahn mehr Kunden bekommt.“ Die von der Bahn als Grund genannten steigenden Energiepreise hält Wiesheu für nicht stichhaltig.

Auch der baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsminister Stefan Mappus (CDU) nannte die Tarifierhöhung für den Nahverkehr um durchschnittlich 3,6 Prozent „das falsche Signal“. Die Bahn habe seit Ende letzten Jahres die Preise im Nahverkehr um 4,05 Prozent erhöht. „Wenn ein Unternehmen innerhalb so kurzer Zeit ein zweites Mal die Preise deutlich erhöht, ist das sicher nicht die richtige Strategie, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Wir setzen auf eine Ausweitung des Nahverkehrs, die Entscheidung der Bahn steht diesen Bemühungen entgegen. Ich lehne die Erhöhung deshalb ab“, sagte Mappus.

Länder lehnen Erhöhung ab

Für Sachsens Wirtschaftsminister Martin Gillo (CDU) sind die höheren Fahrpreise „eindeutig der falsche Weg“. Statt mit besserem Angebot und mehr Service zusätzliche Kunden zu werben und damit die Einnahmen zu erhöhen, vertreibt die Bahn mit dieser Preispolitik ihre Fahrgäste. Nordrhein-Westfalen will ebenfalls nicht zustimmen. „Das ist überhaupt nicht akzeptabel“, sagte Verkehrsminister Axel Horstmann (SPD) in Düsseldorf. Für höhere Preise im Nahverkehr gebe es keine Begründung. Der Bahn drohten wegen steigender Fahrgastzahlen und der jährlich 700 Millio-

nen Euro vom Land keine Defizite im Nahverkehr.

Im Thüringer Verkehrsministerium hieß es, „wir sind nicht erfreut“. Das Land werde den geplanten Preiserhöhungen im Nahverkehr nicht zustimmen. Schleswig-Holstein entscheidet im Nahverkehr selbst über mögliche Preiserhöhungen und ist daher nicht betroffen. Nach Ansicht von Verkehrsminister Bernd Rohwer (SPD) müssten die Länder jetzt aber die Begründung der Bahn für die Preiserhöhungen „kritisch auf den Prüfstand stellen“.

Der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Günter Eymael (FDP) lehnte die Preiserhöhungen als „falsches verkehrspolitisches Signal“ ab. Die Tarifierhöhungen liefen dem Ziel zuwider, mehr Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen.

55 Prozent der Kunden sind nicht betroffen

Personenverkehrschef Karl-Friedrich Rausch hatte sich trotz der ablehnenden Haltung von Bundespolitikern und aus mehreren Ländern am Morgen zuversichtlich für die Anträge auf höhere Nahverkehrstarife gezeigt. So seien 55 Prozent der Nahverkehrskunden nicht betroffen, da sie Fahrscheine der Verkehrsverbünde benutzten. Auch liege die Bahn mit ihren Anträgen am unteren Ende des Korridors von weit höheren Preisanhebungen dieser Verbünde.



Verkehrsminister Stolpe hält eine Erhöhung der Bahnfahrpreise für unvermeidbar.