

Kooperation von DB und nicht bundeseigenen Bahnen:

Fassade und Wirklichkeit

Ist der TBNE reformfähig oder ein Auslaufmodell? Von Rainer Engel



Licht und Schatten des Wettbewerbs am Beispiel Büsum: Die DB-Züge wurden durch die der AKN abgelöst. Doch Fahrkarten über Hamburg hinaus gibt es nur noch im Vorverkauf, und zu manchen Zielen wie Bad Tölz gibt es keine direkten Tickets mehr. Auf der ehemaligen DB-Strecke gilt der Anstoßtarif.

> Formell wird im TBNE paritätisch von der DB und den nicht bundeseigenen Eisenbahnen beschlossen. Tatsächlich ist der TBNE eine Zwei-Klassen-Gesellschaft, in dem die kleinen, nicht bundeseigenen Eisenbahnen kaum etwas zu sagen haben. Gibt es Konflikte, werden sie in der Regel entweder so gelöst, wie die DB es will – oder gar nicht. So erklärt sich nicht nur das Problem des Übergangstarifs zur BOB, der im vorstehenden Beitrag erläutert wurde, sondern auch manch andere unangenehme Erscheinung, die Fahrgästen beim Fahrscheinkauf das Leben schwer macht. Wir geben einen Einblick in eine abgeschottete Welt.

Was ist TBNE?

Die Abkürzung „TBNE“ steht für „Tarifverband der Bundeseigenen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland“. Nach der im Internet veröffentlichten Selbstdarstellung handelt es sich um „die Kooperationsplattform der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Deutschland Schienenpersonennahverkehr be-

treiben: Die Arbeit des TBNE ist ‚primär nach innen‘ gerichtet, um die Verhältnisse zwischen den verschiedenen Mitgliedsunternehmen zu regeln, etwa die durchgehende Anerkennung von Tarifangeboten und die hieraus resultierenden Grundsätze der Einnahmeverteilung“.

Abgefertigt

Die Grundlage für den TBNE ist – bis heute – die „durchgehende Abfertigung“ der Fahrgäste. Der Begriff „durchgehende Abfertigung“ aus der Zeit, als Fahrgäste noch „Beförderungsfälle“ waren, hat die Bahnreform von 1994 genauso unbeschadet überstanden wie die Vorschrift, auf der der TBNE beruht, und so ist auch der Geist, der im TBNE wirkt.

Erwähnt werden muss allerdings, dass die Kooperationspflicht der Eisenbahnen bei den Tarifen die Ausnahme im Verkehrswesen ist. Für Fernbusse gilt sie genauso wenig wie für den Flugverkehr, und auch im Nahverkehr mit Bussen und Bahnen gibt es keine gesetz-

liche Pflicht zur Kooperation. Und auch die wenigen Wettbewerber der DB, die Fernverkehrszüge anbieten, haben sich bis jetzt einer Tarifkooperation erfolgreich entzogen.

Zwei-Klassen-Gesellschaft

Die Grundstruktur des TBNE stammt noch aus der Zeit, als es eine Bundesbahn und einige kleine nicht bundeseigene Eisenbahnen gab – und auch noch keinen Wettbewerb zwischen ihnen. Dementsprechend versteht sich der TBNE noch heute und stellt das im Internet so dar:

„Bereits aus dem Namen des Verbandes ist zu erkennen, dass es zwei ‚Arten‘ von Eisenbahnen im SPNV gibt:

Bundeseigene Eisenbahnen sind Eisenbahnen, an denen die Bundesrepublik Deutschland alle oder die überwiegenden Eigentumsanteile besitzt – in Rechtsvorschriften werden diese i. d. R. als ‚Eisenbahnen des Bundes‘ bezeichnet. Vertreten werden die Bundeseigenen Eisenbahnen im TBNE durch die DB Regio AG.

Nicht bundeseigene Eisenbahnen sind dementsprechend alle Eisenbahnen, an denen die Bundesrepublik Deutschland nicht mehrheitlich beteiligt ist. Dies umfasst nicht nur den vielfach verwendeten Begriff der ‚Privatbahnen‘, sondern ebenso Eisenbahnen, die sich ganz oder überwiegend im Eigentum von Bundesländern oder kommunalen Gebietskörperschaften befinden. Im TBNE sind derzeit über 40 nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE) mit ca. 80 Strecken bzw. Streckennetzen organisiert.“

Damit ist klar, dass ein Quasi-Monopolunternehmen, das nach wie vor über 90 Prozent der Fahrgäste im Nahverkehr befördert, vielen kleinen Eisenbahnen gegenübersteht.

Anstoßtarif und Kooperation

Zwei Formen der Tarifgestaltung sind wesentlich für die Arbeit des TBNE: der „Anstoßtarif“ und die Tarifkooperation. Der „Anstoßtarif“ sichert den nicht bundeseigenen Bahnen einen gerechten Anteil am Fahrpreis, allerdings zulasten des Fahrgasts. Die Tarifkooperation ist für den Fahrgast günstiger, aber es besteht die Gefahr, dass die nicht bundeseigenen Bahnen einen unverhältnismäßig geringen Anteil an den Fahrgeldern erhalten. Die unterschiedlichen Auswirkungen sollen hier erklärt werden.

Fernverkehr außen vor – und innen drin

„Tarifkooperation“ bedeutet in Wirklichkeit nichts anderes, als dass die nicht bundeseigenen Bahnen den DB-Tarif in vollem Umfang anwenden – teilweise nur für Fahrgäste, die umsteigen, teilweise aber auch für den Binnenverkehr der nicht bundeseigenen Bahn. Voraussetzung ist, dass die nicht bundeseigenen Bahnen den Fernverkehrstarif der DB anerkennen.

Der TBNE versteht sich, entgegen dem Wortlaut des § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, zwar nur als Verbund des Eisenbahn-Nahverkehrs – der Fernverkehr ist ausgenommen –, der DB-Fernverkehr sitzt bei der Tarifkooperation dennoch mit am Tisch. Denn in Wirklichkeit hat DB Regio keine eigene Tarifhoheit. Wesentliche Elemente des DB-Tarifs werden vom DB-Fernverkehr vorgegeben: Bahncard, kostenlose Kindermitnahme, degressiver Tarif. Alle diese Angebote sollen dem Fernverkehr neue Kundenkreise erschließen, führen aber dazu, dass die Fahrgeldeinnahmen der Nahverkehrsunternehmen reduziert werden. Während das innerhalb der DB nur ein Verschieben des Geldes von der einen Tasche in die andere ist, treffen diese Tarifangebote die Wettbewerber der DB mit voller Härte. Sie müssen bei den Fahrgästen, die ihnen die Fernverkehrszüge bringen, mit sehr geringen Einnahmeanteilen vorliebnehmen. Unerwartete Tarifentscheidungen des DB-Fernverkehrs bei Einführung des „genialen Preissystems“ Ende 2002 haben die Kalkulation des ersten Flensburg-Express aus den Angeln gehoben und mit zum Konkurs des Unternehmens geführt. Die nicht bundeseigenen Eisenbahnen wurden nicht gefragt, ob sie die Tarifentscheidungen der DB mitmachen – sie mussten sie einfach schlucken.

Die Besteller gleichen aus

Die Einnahmeaufteilung zwischen DB und ihren Wettbewerbern, wobei Letztere nur geringe Anteile erhalten, ist einer der Gründe, warum in der Anfangszeit der Regionalisierung nur relativ unbedeutende Nebenbahnen ausgeschrieben wurden. Hier ist der Anteil der Übergangsreisenden in das DB-Netz vergleichsweise niedrig. Die Entgelte, die die Verkehrsunternehmen von ihren Auftraggebern, den Bestellern des Schienenverkehrs, erhielten, waren hoch genug, um die geringen Ausgleichsleistungen zu verschmerzen. In vielen Fällen haben die Besteller den Unternehmen sogar vor-



Das Land Niedersachsen verpflichtete den Gewinner der früheren Ausschreibung des Weser-Ems-Netzes, den DB-Tarif anzuerkennen. Daher haben die Fahrgäste keine Probleme – die Probleme belasten das Unternehmen, das die Ausschreibung gewonnen hat; hier die Nordwestbahn in Esens.

geschrieben, den DB-Tarif anzuerkennen und zu verwenden, beispielsweise in Niedersachsen und Thüringen. Bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) ist das offenbar nicht geschehen.

Preisvergleich der Tarife

Fahrpreise	DB-Tarif nach Rosenheim RE	Anstoßtarif nach Bad Tölz BOB
Einfache Fahrt, 1 Erwachsener		
München Hbf	10,60 €	9,40 €
Nürnberg Hbf, RE Normalpreis	35,20 €	38,40 €
Nürnberg Hbf, Bayern-Ticket	19,00 €	19,00 €
Nürnberg Hbf, ICE Normalpreis	53,00 €	54,60 €
Nürnberg Hbf, ICE Dauer-Spezial	29,00 €	38,60 € *
Köln Hbf, ICE Normalpreis	119,00 €	128,60 €
Köln Hbf, ICE Dauer-Spezial	29,00 €	38,60 € *

Einfache Fahrt, 1 Erwachsener + 2 Kinder 6 bis 14 Jahre		
München Hbf	10,60 €	18,80 €
Nürnberg Hbf, RE Normalpreis	35,20 €	48,00 €
Nürnberg Hbf, Bayern-Ticket	27,00 €	27,00 €
Nürnberg Hbf, ICE Normalpreis	53,00 €	64,20 €
Köln Hbf, ICE Normalpreis	119,00 €	138,20 €
Köln Hbf, ICE Dauer-Spezial	87,00 €	105,20 € *

von Büsum nach	1 x Anstoßtarif Rosenheim	2 x Anstoßtarif Bad Aibling
Normalpreis, 1 Erwachsener	123,80 €	133,20 € *
Dauer-Spezial, 1 Erwachsener	33,70 € *	43,10 € *
Normalpreis, 1 Erw., 2 Kinder	128,60 €	147,40 € *
Dauer-Spezial, 1 Erw., 2 Kinder	96,40 € *	115,20 € *

* nicht als durchgehende Fahrkarte erhältlich

Der Preisvergleich für Verbindungen nach Bad Tölz und Rosenheim zeigt, welche Auswirkungen der Anstoßtarif auf den Fahrpreis hat und inwieweit überhaupt durchgehende Fahrkarten erhältlich sind. Rosenheim ist geringfügig weiter von München entfernt als Bad Tölz, was den Preisunterschied für Fahrkarten ab München erklärt.

Fahrten zum Anstoßtarif sind deutlich teurer als Fahrten im durchgehenden DB-Tarif. Das Angebot Dauer-Spezial der DB ist als durchgehender Fahrschein nicht erhältlich – wer die Fahrkarten nicht zusammenstückelt, zahlt gewaltig drauf, und auf den Erwerb getrennter Fahrkarten wird im Internet nicht und am Schalter nur selten hingewiesen. Gilt der Anstoßtarif für zwei Abschnitte, so sind durchgehende Fahrkarten überhaupt nicht erhältlich und der Fahrpreis steigt weiter an. Die unterschiedliche Behandlung von Kindern bei DB und nicht bundeseigenen Bahnen wirkt sich preiserhöhend aus.

„Anstoßtarif“: anstößig für den Fahrgast

Der „Anstoßtarif“ war das Tarifinstrument der Wahl zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn. Damals fuhren die nicht bundeseigenen Eisenbahnen in aller Regel nur bis zu den Bahnhöfen der DB. Daher wurde dort der Tarif durch einfaches Addieren der Fahrpreise der beteiligten Verkehrsunternehmen gebildet. Seit der Bahnreform hat sich die Verkehrslandschaft erheblich geändert. Einige Wettbewerber, die den Verkehr auf Strecken der DB übernommen oder wieder aufgenommen haben, haben sich dafür entschieden, den „Anstoßtarif“ zu verwenden, um höhere Fahrgeldeinnahmen zu erreichen.

Das hat für den Fahrgast entscheidende Nachteile:

- Durchgehende Fahrkarten werden nur ausgegeben, wenn einmal von der DB zu einer nicht bundeseigenen Bahn gewechselt wird.
- Für die Fahrten zwischen DB und nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE) steht nur ein eingeschränktes Tarifsortiment zur Verfügung.
- Für Verbindungen NE – DB – NE oder DB – NE – DB gibt es überhaupt keine durchgehenden Fahrkarten.

Der „Anstoßtarif“ weitet sich aus

Der „Anstoßtarif“ gilt zur Zeit unter anderem auf folgenden Bahnlinien, die früher zum Netz der Deutschen Bundesbahn oder Deutschen Reichsbahn gehörten:

- Kiel – Husum (NOB)
- Husum – Bad St. Peter-Ording (NOB)
- Büsum – Neumünster (AKN)
- Neumünster – Bad Oldesloe (SHB)
- Bremerhaven – Buxtehude (EVB)
- Bergen (Rügen) – Putbus – Lauterbach (OLA)
- Züssow – Heringsdorf – Seebad Ahlbeck (UBB)
- Berlin – Basdorf – Groß Schönebeck (NEB)
- Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Meyenburg (Prignitzer Eisenbahn)
- Rhena – Schwerin – Parchim (OLA)
- Ludwigslust – Waren – Neustrelitz (ODEG)
- Leipzig – Geithein (Connex Sachsen)
- Chemnitz – Stollberg – St. Egidien (Citybahn)
- Zwickau – Klingenthal (Vogtlandbahn)
- Andernach – Kaisersesch (Transregio)
- Landstuhl – Kusel (Transregio)
- Bullay – Traben-Trarbach (Transregio)
- Meckesheim – Aglasterhausen (SWEG)



Auch die DB-Tochter Usedomer Bäderbahn verwendet in ihrem Kernnetz den Anstoßtarif: UBB-Zug in Peenemünde.

Aufpreis Hamburg–Sylt für bestimmte Fahrkarten des DB-Tarifs

Sehr geehrter Fahrgast,

seit dem 1. April 2006 erhebt die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) auf der Strecke von Hamburg nach Sylt für bestimmte Fahrkarte des DB-Tarifs einen Aufpreis von maximal 3 Euro. Für den Aufpreis gelten die üblichen Ermäßigungen. Fahrgäste mit einer BahnCard 50 bezahlen beispielsweise nur die Hälfte, also 1,50 Euro.

Der Aufpreis ist ein Bestandteil einer Tarifkooperation zwischen der NOB und der Deutschen Bahn (DB). Die Tarifkooperation bringt für viele Kunden Vorteile, weil dadurch auch bundesweite Sonderangebote der DB – zum Beispiel Sparpreise, Saisonangebote oder Mitfahrerbabbe – von der NOB automatisch ohne Aufpreis anerkannt werden.

Der Aufpreis wird auf alle einseitig dargestellten Fahrkarten des DB-Tarifs erhoben, sofern für Fahrten im Abschnitt Itzehoe–Westerland Züge des Regionalverkehrs genutzt werden. Das betrifft rund 10 % unserer Fahrgäste. Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) und des Tarifs des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV-Tarif) sind nicht vom Aufpreis betroffen.

Ein erhöhter Fahrpreis ist im Wechselverkehr zwischen DB und anderen Bahnen üblich, bisher wurde er jedoch in der Regel auf einem Fahrausweis ausgewiesen. Die Vereinbarung mit der DB sieht auf der Strecke zwischen Itzehoe und Westerland derzeit vor, den Aufpreis als separates Ticket zu verkaufen. Die NOB möchte dieses System für Sie gerne vereinfachen. Wir bitten Sie daher um Geduld, bis die derzeit noch laufenden Verhandlungen mit der DB zu diesem Thema abgeschlossen sind.

Unsere Allgemeinen Tarif- und Beförderungsbestimmungen finden Sie im Internet unter www.nord-ostsee-bahn.de.

Für weitere Fragen steht Ihnen unsere Kunden-Hotline rund um die Uhr unter der Nummer 0 180/10 180 11 (zum Orts tariff) zur Verfügung.

Vielen Dank für ihr Verständnis!

Ihre NOB

*Der Zuschlagstarif der NOB:
Seit dem 1. September ist er
Vergangenheit.*



www.nord-ostsee-bahn.de

Die neue Nähe für Schleswig-Holstein – Nord-Ostsee-Bahn

Die NOB bricht aus

Ein erstes Beispiel, bei dem ein Wettbewerber aus der Tarifkooperation mit der DB ausgebrochen ist, hat die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) auf der Linie Hamburg – Westerland vorgeführt. Das war möglich, weil der NOB die Anerkennung des DB-Tarifs nicht vorgeschrieben wurde. Betroffen waren vor allem die zahlreichen Fahrgäste aus dem Fernverkehr, die in Hamburg in die NOB umsteigen (innerhalb Schleswig-Holsteins gilt der Schleswig-Holstein-Tarif mit einer eigenen Einnahmeverteilung). So führte die NOB für die Anerkennung von DB-Fahrkarten einen Zuschlag von 3 Euro pro Fahrt ein, der im Zug kassiert wurde. Seit dem 1. September 2007 ist dieser Zuschlag Vergangenheit: In Verhandlungen zwischen Land und NOB wurde eine Ausgleichszahlung des Landes vereinbart. Ergebnis also: Der Aufgabenträger gleicht jetzt auch hier die Einnahmeanteile aus, die die DB nicht zur Verfügung stellt – im Ergebnis eine indirekte Subvention des DB-Fernverkehrs.

Vertrieb kein Thema

Wie der Vertrieb der Fahrkarte zu organisieren ist, ist kein Thema für den TBNE – das ist Sache der beteiligten Unternehmen. Der TBNE schreibt von sich selbst, dass er die Verhältnisse „nach innen“ ordnet. Daher ist vom TBNE nichts zu erwarten, was den Vertrieb verbessern könnte – warum auch? Das Vertriebsmonopol für Fahrkarten nach dem DB-Tarif hat die DB inne – über Internet, Reisezentren und Automaten auf den Bahnsteigen. Innerhalb der DB wiederum liegt der Vertrieb bei DB Fernverkehr. Die DB diktiert mithin die Bedingungen, unter denen durchgehende Fahrkarte zu kaufen sind und verstößt damit sogar gegen den TBNE-Tarif, der den Verkauf von durchgehenden Fahrkarten auch über mehrere Unternehmen hinweg vorsieht. Zugleich bestimmt die DB über die Provisionen, die andere Bahnen erhalten, wenn sie DB-Fahrkarte verkaufen. Die nicht bundeseigenen Bahnen nehmen daher zunehmend vom Vertrieb von DB-Fahrkarten Abstand, wenn die Aufgabenträger ihnen den Verkauf nicht vor-

gegeben haben. So kommt es, dass man an vielen Bahnhöfen keine Fahrscheine für die Weiterfahrt ins DB-Netz bekommt, und auch in vielen Zügen der nicht bundeseigenen Bahnen werden keine DB-Fahrscheine verkauft.

Das hindert die DB aber nicht, ihre Zugbegleiter in den Regionalzügen scharf zu machen, von jedem Fahrgast ohne Zugticket 40 Euro zu kassieren, und Automaten nur auf den Bahnsteigen aufzustellen, auf denen die Fahrgäste keine Zeit haben, sich für die Weiterfahrt einen Fahrschein zu besorgen.

Durchgehende Fahrscheine müssen verkauft werden – aber niemand kann es!

Zu Zeiten der Papp- und Papierfahrkarte wurden Fahrscheine des „Anstoßtarifs“ aus dicken Büchern ermittelt und zusammengerechnet. Während ein Schalterbeamter auch die Preise aus drei Büchern zusammenrechnen könnte, können die DB-Computer nicht „bis drei zählen“ und daher auch keine Fahrkarten verkaufen, die aus drei Tarifanteilen bestehen. Auch bei den nicht bundeseigenen Bahnen sind Fahrkartenschalter, an denen noch von Hand zusammengerechnet wird, nur noch Theorie.

Dennoch steht die Ausgabe von solchen Fahrscheinen nach wie vor im TBNE-Tarif: In den „Beförderungsbedingungen für Personen im Anstoßverkehr der Eisenbahnunternehmen in Deutschland (BB Anstoßverkehr)“ heißt es:

I. Diese Beförderungsbedingungen regeln den Anstoßverkehr im Personenverkehr und zwar zwischen den Unternehmen des Deutsche Bahn-Konzerns (DB) und den übrigen Mitgliedsbahnen des Tarifverbandes der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) zwischen

- (i) Bahnhöfen der DB und Bahnhöfen der Deutschen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE),*
- (ii) Bahnhöfen der DB im Durchgang über NE,*
- (iii) Bahnhöfen der NE im Durchgang über die DB.*

II. Fahrkarten und Beförderungsvertrag

Die Fahrkarten werden durchgehend nach diesen Beförderungsbedingungen im Namen und auf Rechnung der jeweils befördernden Unternehmen verkauft. [...]

V. Fahrpreise

Die Fahrpreisanteile werden für die Strecken der DB und der NE getrennt berechnet und addiert.

Kein Einblick, keine präzise Information

Der TBNE unterhält zwar eine eigene Internetseite mit einigen Informationen über Satzung und Arbeitsweise, aber nicht einmal die Satzung ist für die Öffentlichkeit verfügbar, obwohl der TBNE eine gesetzliche Aufgabe für die Unternehmen wahrnimmt. Genauso wenig sind im Internetauftritt Tarife zu finden – sie bleiben für den interessierten Fahrgast Geheimsache. Dennoch findet sich im Impressum der Satz: „Die dargestellten Informationen sind

immer im Kontext mit den genehmigten und veröffentlichten Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und Preisen zu sehen.“ Mit „veröffentlicht“ meint der TBNE wohl die Erfüllung der Pflicht, die Tarife in Amtsblättern „bekannt zu machen“. So schlummern die Tarife praktisch in nicht zugänglichen Aktenordnern, weil der Gesetzgeber meint, jeder Fahrgast müsse eine Unzahl von amtlichen Bekanntmachungen lesen. Auch hier zeigt sich, dass dem TBNE eine Kundenorientierung, die über die „Abfertigung der Fahrgäste“ hinausgeht, fremd ist.

Nach dem Selbstverständnis des TBNE soll jedes Unternehmen nach seinen Bedürfnissen die Gemeinschaftstarife veröffentlichen. Nirgends erfolgt das vollständig und mit authentischen Unterlagen. Die DB stellt mittlerweile den Fahrgästen die Grundlage des TBNE-Tarifs und eine Übersicht des Inhalts als Anhang ihrer Beförderungsbedingungen zur Verfügung. Ob sie authentisch sind, ist fraglich – bei der Bayerischen Oberlandbahn sind Tarifbestimmungen für den Übergangsverkehr zur DB zu finden, die mit denen der DB nicht übereinstimmen. In den DB-Bedingungen ist nachzulesen, welche Fahrscheine ausgegeben werden und welche Ermäßigungen für durchgehende Fahrscheine im „Anstoßtarif“ gelten – aber sind diese Angaben zuverlässig? Die detaillierten Originalbestimmungen hingegen veröffentlicht weder die DB noch der TBNE, und auch bei den nicht bundeseigenen Bahnen sind sie nicht zu finden.

Wer erkennt was an?

Während über den „Anstoßtarif“ einige Informationen verfügbar sind, ist über die Anerkennung von Fahrkarten der DB bei nicht bundeseigenen Bahnen so gut wie nichts zu erfahren. Die Beförderungsbedingungen der DB schweigen sich genauso aus wie die meisten Internetseiten der anderen Bahnen. Auf den Fahrscheinen der DB ist nicht ersichtlich, ob und in welchem Umfang sie auch auf nicht bundeseigenen Bahnen gelten. Wenn es kompliziert wird, wird gleich auf jegliche Information verzichtet: Das Beispiel Nord-Ostsee-Bahn zeigt es: Im Binnenverkehr verwendet die NOB den Schleswig-Holstein-Tarif und informiert auch darüber. Für Fahrten ins übrige Bundesgebiet wird teils der DB-Tarif anerkannt, teils den Anstoßtarif verwendet, und darüber erfährt der Fahrgast nichts (über den Zuschlag zu DB-Fahrkarten wurde allerdings korrekt informiert).

Mit der gleichen Logik nehmen sich allerdings zunehmend Mitarbeiter der DB heraus, Fahrkarten anderer Bahnen, die nach dem DB-Tarif oder nach anderen Gemeinschaftstarifen ausgegeben sind, nicht anzuerkennen, weil das DB-Logo nicht darauf zu erkennen ist – Beschwerden darüber häufen sich in neuester Zeit bei PRO BAHN.

TBNE kaum handlungsfähig

Der TBNE arbeitet nach dem Grundsatz der Parität zwischen bundeseigenen und nicht bundeseigenen Bahnen. So können die nach Umsatz und Leistung weit unterlegenen nicht bundeseigenen Bahnen nicht regelmäßig überstimmt werden. Der Begriff „bundeseigene Eisenbahnen“ in Form einer „Mehrheit“ von Bahnen ist allerdings eine Täuschung der Öffentlichkeit, weil es sich um nur einen einzigen Konzern handelt, der sich selbst „Die Bahn“ nennt. Daher können die nicht bundeseigenen Bahnen nichts erreichen, was die große DB nicht will. Insbesondere eine unternehmensübergreifende Datenverarbeitung können die nicht bundeseigenen Bahnen über den TBNE nicht erreichen, sondern müssen mit dem vorliebnehmen, was die DB bietet.



Es war einmal: eine große Bundesbahn und viele kleine nicht bundeseigene Eisenbahnen. Auch die Bahnlinie von Vaihingen nach Enzweihingen ist schon Vergangenheit. Die Zeiten haben sich geändert – schafft der TBNE den Umbruch?

Daher ist der TBNE für die nicht bundeseigenen Bahnen nur insofern von Bedeutung, als er überhaupt eine Gesprächsebene zwischen DB und ihnen darstellt und vorhandene Tarife aus der Vergangenheit fortführt. Dieser Aufgabenstellung entspricht auch die Ausstattung, die in folgender Mitteilung aus dem Internetauftritt zutage tritt: „Wir sind personell leider nicht in der Lage, individuelle Anfragen zu Preisen, Fahrplänen, Beschwerden, SGB IX, MwSt. u. ä. zu beantworten und können solche Anfragen nur zeitverzögert weiterleiten.“

Kurzum: Hier werden Tarife beschlossen – aber für Fahrgäste, die etwas darüber wissen wollen, ist der TBNE ein toter Briefkasten.

Umbruch oder Aushöhlung?

Der TBNE hat – obwohl sich nicht nur die Anzahl, sondern auch die Verkehrsleistung der nicht bundeseigenen Bahnen seit der Bahnreform vervielfacht hat – erheblich an Bedeutung verloren. In

Triebwagen der Ostdeutschen Eisenbahn am Kaiserbahnhof in Joachimsthal: Auch hier gilt der Anstoßtarif, aber da in Brandenburg der VBB-Verbund-Tarif gilt, nimmt kaum jemand Anstoß daran.



zahlreichen Bundesländern gelten bereits Verbundtarife, in einigen bereits Landstarife. Ein Fall wie der des Tarifkonflikts zwischen DB und BOB könnte sich in vielen anderen Bundesländern zwar theoretisch wiederholen, hätte aber kaum praktische Bedeutung. Unter hessischen, rheinland-pfälzischen oder nordrhein-westfälischen Bedingungen würde der Verbundtarif nicht in Holzkirchen enden oder es würde ein Übergangstarif zum Nachbarverbund bestehen. Und wo Verkehrsverbünde aktiv sind, gehen die Uhren anders und vor allem im Sinne des Fahrgastes schneller. Kein Verkehrsverbund stellt sich als „toter Briefkasten“ dar.

Kommt es also zu einem Umbruch beim TBNE? Wenn man der Selbstdarstellung des TBNE glaubt, hat er bereits begonnen. Inzwischen ist eine „Übergangssatzung“ beschlossen worden. Der TBNE schreibt selbst: „Dies erforderte neue Lösungen hinsichtlich der Preisbildung, des Fahrkartenvertriebs sowie der Einnahmeverteilung und Abrechnung zwischen den EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, d.Red.). Nachdem zunächst auf der Basis bilateraler Vereinbarungen zwischen den betroffenen EVU gearbeitet wurde, reifte die Überzeugung heran, dass für diese Thematik eine ‚Klammer‘ notwendig ist, die einheitliche und zukunftsfähige Lösungen zwischen den EVU herbeiführen und sicherstellen kann.“

Bis jetzt merkt der Fahrgast nichts davon. Man wird davon ausgehen dürfen, dass bei der DB Regio bereits die Einsicht wächst, dass der TBNE in der vorhandenen Struktur nicht mehr funktioniert. Innerhalb der DB hat DB Regio aber keinen Einfluss und wird intern durch die Dominanz des Fernverkehrs genauso benachteiligt wie ihre Wettbewerber. Die DB-Führung hat kein wirkliches Interesse an der Weiterentwicklung, denn eine Aufgabe des Tarif- und Vertriebsmonopols der DB zugunsten einer fahrgastfreundlichen, einheitlichen Tarif- und Vertriebsorganisation würde die Wettbewerber stärken und ihre Chancen verbessern, auch aufkommensstarke Linien mit einem nennenswerten Anteil von Fahrgästen im Durchgangsverkehr zu gewinnen. Der Wettbewerb für solche Linien funktioniert bisher nur, wenn die Fahrgäste weitgehend mit Verbundfahrtscheinen unterwegs sind, bei denen die Verteilung der Einnahmen außerhalb des TBNE organisiert ist – oder wenn die Aufgabenträger die für die Wettbewerber ungünstigen Konditionen der DB ausgleichen.

Sind Verbünde effektiver?

So sieht alles danach aus, dass die Entwicklung in Richtung Verbund- und Landestarife geht. In elf Bundesländern gibt es bereits fast oder vollständig flächendeckende Verkehrsverbünde. In den anderen fünf Ländern (Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Bayern) ist die Tendenz zur Ausweitung der Verkehrsverbünde unverkennbar – schon der Druck, Parallelverkehre von Bus und Bahn abbauen zu müssen, sorgt mit dafür. In Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen gilt bereits ein landesweiter Tarif. Überall hat sich die Landes- und Regionalpolitik mit Zuschüssen einen Einfluss gesichert, der über das Bestellen von Schienenverkehr hinausgeht. Aus einem Verkehrsverbund auszusteigen ist daher nicht einfach. Sogar in Bayern hat das Modell Verkehrsverbund dies schon gezeigt: Die DB wollte aus dem Verkehrsverbund Würzburg ausscheren, aber es blieb letztlich bei der Drohung.

Allerdings ist auch bei den Verkehrsverbänden zu beobachten, dass die Bildung durchgehender Tarife die Möglichkeiten des Verkaufs dieser Fahrscheine deutlich übersteigt. Ursache ist vor allem die notwendige Umrüstung von Automaten: manchmal dauert es Jahre, bis der Verbundtarif überall erhältlich ist. Das zeigt sich besonders beim NRW-Tarif: durchgehende Fahrscheine von jedem Ort des Landes zu jedem anderen Ort gibt es bislang fast nur an den Schaltern der DB. Aber der Druck der Landespolitik durch die Zuweisung von Fördermitteln bringt früher oder später Fortschritt.

Verbünde erfordern andere Politik

Es wäre allerdings zu einfach, nur die Ausweitung von Verbänden zu fordern, um das Problem zu lösen. Hinter der Entwicklung der Verkehrsverbände stehen Grundentscheidungen der Landes- und Kommunalpolitik. Diese sind in den Bundesländern sehr unterschiedlich getroffen worden. Es ist sicher, dass Land und Kommunen dort, wo Verbünde gebildet wurden, eine Menge Geld hineingesteckt haben. Umgekehrt haben die Länder, die die Verbundbildung nur mäßig oder gar nicht fördern, zunächst Geld gespart. Doch vor allem dort gibt es weiterhin verschwenderische Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn und es fehlen Fahrgäste, die durch Verbundtarife und Bahn-Bus-Verknüpfungen gewonnen werden könnten. Am Beispiel Thüringen lässt sich zeigen, dass eine konsequente Bildung von Verkehrsverbänden die Landschaft des öffentlichen Verkehrs schneller und nachhaltiger neu geordnet hätte: Die hinhaltende Politik des Landes hat zwar einige Bahnlinien über die Zeit gerettet (so die Bahnlinien von Gotha nach

Friedrichsroda und Gräfenroda), andere aber nach langem Siechtum aufgegeben (z. B. die Kyffhäuserbahn), ohne ein neues Konzept zu haben. Jetzt nötigten die Verhältnisse doch dazu, Gesamtkonzepte zu entwickeln – für die die Organisation fehlt, die sie kompetent und ortsnah entwickeln und umsetzen könnte.

Wo Verkehrsverbünde aktiv sind, sind Planer und Entscheider näher am Ort des Geschehens und ist das kommunale Engagement in der Regel größer.

BOB: kein Einzelfall

Noch sind die Fälle selten, in denen eine Bahngesellschaft im Parallelverkehr zur DB den Anstoßtarif gewählt hat – aber es gibt sie. Zum Beispiel verkehrt die von Connex Sachsen betriebene Nahverkehrslinie Leipzig – Geithain parallel zum DB-Regional-Express Leipzig – Chemnitz, für die Connex-Züge gilt aber der Anstoßtarif. Da aber die Linie auf gesamter Länge in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund integriert ist, merken die Fahrgäste des Nahverkehrs nichts davon und können mit dem Verbundfahrschein auch freizügig reisen. In allen Connex-Zügen fahren Zugbegleiter mit, sodass auch die eher selten auftretenden Problemfälle gelöst werden können. Grundsätzlich gibt es aber die gleichen Probleme wie bei der BOB: Wer versucht, eine direkte Fahrkarte von Bad Lausick nach Bad Tölz zu kaufen, wird verblüfft feststellen, dass diese für die schnellste Verbindung über Leipzig nicht erhältlich ist, weil die Fahrt mit einer nicht bundeseigenen Bahn beginnt und endet.

Weitere Abschnitte mit Parallelbedienung und Anstoßtarif der nicht bundeseigenen Bahn finden sich zwischen Waren und Neustrelitz und zwischen Ludwigslust und Hagenow Land.

Der Fahrgast wird leiden

Für die Mehrheit der Fahrgäste sind Verbundlösungen insgesamt gesehen günstiger als das, was beim TBNE herauskommt, denn die überwiegende Anzahl der Fahrten findet über kurze Entfernungen statt. Wo Verbünde bestehen, sind Klagen über die Probleme des TBNE zahlenmäßig nur von geringer Bedeutung.

Wo und soweit kein Verbundtarif gilt, wird der Fahrgast hingegen immer wieder mit Problemen wie bei der Nord-Ostsee-Bahn oder der Bayerischen Oberlandbahn konfrontiert werden. Einem einzelnen Unternehmen kann daran die Schuld nicht zugewiesen werden – sie liegt bei der Politik der Länder, die der Entwicklung der Verbünde reserviert gegenübersteht, und einem Bundesgesetzgeber, der in Berlin die Bahnreform nach dem Grundsatz beschlossen hat: „Wettbewerb ja – aber bitte nicht auf Kosten der Deutschen Bahn AG.“ Diesem Grundsatz gehorcht die Diskussion über die Fortführung der Bahnreform bis heute – Fahrgäste spielen dabei keine Rolle.



Der erste Flensburg-Express wurde Opfer der Anerkennung des DB-Tarifs. Das Land Schleswig-Holstein hat das viel Geld gekostet. Aufgabenträger müssen mehr Verantwortung beim Tarifübernehmen – Bestellen allein genügt nicht.