

DB-Fernverkehr:

Bedienzuschlag ist nicht vom Tisch

Erneuter Angriff auf Bestand der Agenturen

Von Matthias Oomen

➤ Die Deutsche Bahn AG will – unter dem Applaus von Bundesverkehrsminister Tiefensee – ihre Preise zum Dezember um durchschnittlich 3,9 Prozent erhöhen. Mit der Einführung eines „Bedienzuschlags“ ist die DB allerdings politisch gescheitert und musste auf eine versteckte weitere Preiserhöhung von 1,6 Prozent verzichten. Doch nur vorerst: Der Bedienzuschlag soll als Rabatt für den Automaten- und Internetverkauf wiederkommen. Schon jetzt will der Monopolkonzern die Provisionen für seine Agenturen erneut kürzen.

Die DB erhöht die Preise ...

Zum Fahrplanwechsel im Dezember will die DB wieder einmal die Preise anheben. Nach ihren Berechnungen soll die Preiserhöhung 3,9 Prozent betragen. Eine ICE-Fahrkarte zweiter Klasse von

Hamburg nach München wird statt heute 101 dann voraussichtlich 105 Euro kosten. Der Höchstpreis einer Inlandsfahrkarte, die beispielsweise von Hamburg nach München gilt, soll von 122 auf 127 Euro ansteigen, der Preis der Bahncard 25 von 55 auf 57 Euro, die Bahncard 50 soll 225 statt bisher 220 Euro kosten. Ländertickets werden einen Euro, das „Schöne Wochenende“ zwei Euro teurer.

... und Tiefensee applaudiert

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee verteidigte die Preiserhöhung schon am Tag nach der ersten Ankündigung: „Preiserhöhungen schmerzen immer. Die Fahrpreiserhöhung ist nötig, um das Unternehmen weiter stabil auf Erfolgskurs zu fahren“, sagte der SPD-Politiker in Chemnitz und verwies darauf, dass die DB AG ein Unternehmen sei, das streng wirtschaftlich agiere. Wenn sich das Umfeld verändere, müsse die Bahn reagieren.

Gestiegene Personalkosten?

DB-Chef Mehdorn und Personenverkehrsvorstand Karl-Friedrich Rausch nannten die Anhebung „moderat“ und verwiesen auf „stark gestiegene Energie- und Personalkosten“.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), die bei der DB als Verursacher der „stark gestiegenen Personalkosten“ gilt, sieht das ganz anders. „Die Begründung der DB für die Preiserhöhung der Fahrkarten zum Fahrplanwechsel ist nicht haltbar“, erklärte der neue GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky dazu und rechnet vor, dass der Tarifabschluss der GDL die DB im ersten Halbjahr 2008 lediglich 14 Millionen Euro für 20.000 Lokführer gekostet habe. Berücksichtigt man, dass im Gefolge des Tarifabschlusses die Gewerkschaften Transnet und GDBA auch für die anderen DB-Mitarbeiter deutlich mehr Geld herausholten, dann kann davon ausgegangen werden, dass die Tarifrunde 2007 die DB



zwischen 200 und 300 Millionen Euro, bezogen auf ein Jahr, gekostet haben kann. Dem steht ein Jahresumsatz der DB von 33 Milliarden Euro gegenüber. Die „stark gestiegenen“ Personalkosten machen also nicht einmal ein Prozent des Umsatzes aus.

Höhere Energiekosten?

Im Geschäftsbericht 2007 schrieb die DB noch: „Bei Energien und Kraftstoffen lag das Auftragsvolumen – trotz höherer Energiepreise – mit 2,0 Milliarden Euro auf Vorjahresniveau.“ Dass die Energiekosten im ersten Halbjahr 2008 erneut kräftig gestiegen sind, ist nicht zu bezweifeln – aber das gilt zunächst nur für Diesel, der beim Energiebedarf der DB nicht die Hauptrolle spielt. Der Energiemix der DB lässt darauf schließen, dass die Energiekosten auch nicht um mehr als ein Prozent des Umsatzes gestiegen sind. Nur ein Teil der Preiserhöhung lässt sich also mit Personal- und Energiekosten begründen.

Mehdorn schlägt zu mit Bedienzuschlag

So ganz nebenbei wurde bei der Bekanntgabe der Preiserhöhung durch DB-Vorstand Karl-Friedrich Rausch am 3. September auch gesagt, dass ab Dezember ein Bedienzuschlag von 2,50 Euro für den Verkauf von Fahrkarten in den DB-Reisezentren erhoben werden solle. Erst nach Tagen wurde klar, dass bei Hin- und Rückfahrt sogar 5,00 Euro Beratungsgebühr kassiert werden sollten – erst auf Presseanfragen hin bestätigte ein Bahnsprecher diesen Sachverhalt.



Die öffentliche Kritik ging nicht spurlos am Reisebüro in der Fußgängerzone in Paderborn vorüber. Aber genau das hätte Mehdorn gern: Dass die Reisebüros weiterhin beraten und Fahrkarten verkaufen – aber ihren Aufwand mit dafür mit Erlösen aus anderen Leistungen verdienen.

Begründet wurde diese Idee mit den hohen Kosten der Reisezentren und „versüßt“ mit der „Garantie“, dass die nun bestehenden mehr als 400 Reisezentren damit „auf zehn Jahre“ garantiert würden. Zugleich wurde angekündigt, dass mehr Personal in Spitzenzeiten und Sonderschalter für kürzere Wartezeiten in den Reisezentren sorgen sollten.

Gute Nachrichten

■ Untergegangen sind in der Bedienzuschlag-Diskussion einige gute Elemente der angekündigten Preismaßnahmen:

- „Dauer-Spezial“ wird weiter 2009 angeboten, auch für Reisen in der 1. Klasse,
- Das „City-Ticket“ auf bis zu 116 Städte ausgeweitet.
- Ab 14. Dezember 2008 wird ein neues einheitliches Telefonportal alle wichtigen DB-Dienste unter der Nummer 01805/99 66 33 zum günstigeren Tarif von 14 Cent pro Minute anbieten.

- Bereits zum 1.10.2008 wird das Angebot „Europa-Spezial“ auf die Länder Luxemburg, Slowakei, Kroatien, Slowenien, Tschechien und Ungarn ausgeweitet. Die Spar- und Super-Sparpreise entfallen.
- In Baden-Württemberg wird ein Länderticket „Nacht“ für die Nutzung ab 18 Uhr eingeführt.
- Das „Mecklenburg-Vorpommern-Ticket“ wird künftig auch als „Single-Ticket“ angeboten.

Reine Beratungsgespräche sollten weiterhin kostenlos bleiben und für Nahverkehrstickets sollte ebenfalls kein Zuschlag anfallen. Ausgenommen werden sollten auch behinderte Menschen, die besonders auf persönlichen Verkauf angewiesen sind. Im Zug sollte der Bedienzuschlag zusätzlich zum Bordpreis erhoben werden. Außerdem wurde angekündigt, dass bis 2011 rund 150 Millionen Euro in eine neue Fahrkartenautomaten-Generation investiert würden.

PRO BAHN: „Ausgrenzungsgebühr“

PRO BAHN stand bei der Kommentierung wieder ganz vorn an der Medienfront und kritisierte die Preiserhöhung als strategisch falsch. „Sie wird Kunden abschrecken, die jetzt von anderen Verkehrsmitteln umsteigen möchten“, sagte der PRO BAHN-Vorsitzende Karl-Peter Naumann. Und: Die neue Gebühr von 2,50 Euro am Schalter grenze Menschen aus. Das war noch vornehm ausgedrückt. „Abzocke“ war aus dem Munde von Politikern von der CDU bis zu den Grünen und Linken zu hören.

Schrittweiser Rückzug

Der Rückzug kam auf Raten. Am 10. September kündigte Mehdorn Ausnahmen an: für Inhaber einer Senioren-Bahncard, die es ab einem Alter von 60 Jahren gibt. Da es diese Bahncard bisher nur mit 50 Prozent Rabatt gibt, sollte auch eine Senioren-Bahncard mit 25 Prozent Rabatt eingeführt werden. „Verschont“ werden sollten auch Behinderte mit einem Behinderungsgrad ab 50 Prozent.

Doch die Kritik ließ nicht nach: Die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen kündigte rechtliche Schritte an. Der Sozialverband VdK warf der DB „Altersdiskriminierung“ vor. Der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, Dirk Fischer sagte: „Wenn man diesen Ansatz weiterdächte, müsste künftig auch der Postkunde beim Kauf einer Briefmarke am Schalter eine Servicegebühr entrichten.“ Die Verbraucherschutzbeauftragte der Unionsfraktion Julia Klöckner meinte, die DB solle vielmehr über eine „Belohnungsstrategie“ für Vielfahrer nachdenken. Einen neuen Höhepunkt erreichte die Diskussion am folgenden Donnerstag, als ein Bahnsprecher bestätigte, der Zuschlag solle für Hin- und Rückfahrt doppelt erhoben

werden. Bundesverkehrsminister Tiefensee äußerte sich entrüstet, und der Verkehrsexperte Winfried Hermann von den Grünen warf Mehdorn vor, „immer dreister“ zu werden und „ein aktives Programm zum Vergraulen der Fahrgäste“ zu betreiben. In der Nacht meldete sich auch Bundesverbraucherenschutzminister Horst Seehofer (CSU) zu Wort und verlangte den Verzicht.

Am 12. September trat der Vorstand erneut zusammen und ließ anschließend mit wenigen Zeilen lapidar mitteilen, dass man auf den Bedienzuschlag verzichte.

Kein Einfluss vom Bund?

Tiefensee ließ wissen, dass seine „intensiven Gespräche“ mit Mehdorn den Verzicht auf den Bedienzuschlag gefördert hätten, und meinte, dass der Vorstand „zur Vernunft gekommen“ sei. Den Eindruck der Einflussnahme auf das operative Geschäft der DB versuchte die Bundesregierung indessen zu verwischen und ließ durch ihren Regierungssprecher Ulrich Wilhelm erklären, der Vorstand habe eine „eigene Entscheidung“ getroffen, und wollte nicht bestätigen, dass auch Bundeskanzlerin Merkel sich eingeschaltet habe.

Der Bedienzuschlag kommt doch!

Nach dem Rückzug war das Aufatmen groß. Doch fast unbemerkt von der Öffentlichkeit bleibt die Tatsache: Das Thema ist nicht vom Tisch. Mehdorn hatte die Gebühr bereits grundsätzlich als unvermeidlich verteidigt, um den Schaltdienst in den Reisezentren auf dem jetzigen Niveau aufrechtzuerhalten.

Als Mehreinnahmen waren laut Regierungskreisen ungefähr 50 bis 60 Millionen Euro kalkuliert. Bei einem Umsatz der Fernverkehrssparte von rund 3,3 Milliarden Euro errechnet sich immerhin eine versteckte Preiserhöhung von weiteren 1,6 Prozent, die Mehdorn nun aufgrund des taktischen Fehlers nicht realisieren kann – insgesamt sollten die Preise statt um die angegebenen 3,9 Prozent um 5,5 Prozent steigen. „Das ist zwar viel Geld, angesichts eines Umsatzes von mehr als 30 Milliarden Euro ist ein Verzicht darauf aber zu verschmerzen“, sagte ein Bahn-Insider, wie die Frankfurter Rundschau (FR) wusste. Und weiter schreibt die FR: „Verärgert sei man im Konzern über die Haltung der Regierung und der Gewerkschaften. Auf

der Aufsichtsratssitzung am Mittwoch in London ‚haben die nicht einmal gehustet‘. Erst danach sei der Aufschrei gekommen – ‚das ist nicht in Ordnung‘.“

Der Druck wächst

Obwohl mittlerweile 60 Prozent des Umsatzes über Automaten und Internet laufen, sind die Kosten von 100 Millionen Euro für die Reisezentren dem Unternehmen ein Dorn im Auge.

Während Autofahrer die Vertriebskosten für das Benzin längst über den Kauf von Chips, Bier und Brötchen finanzieren, ohne die kein Tankstellenpächter über-

leben könnte, muss die Deutsche Bahn die Kosten des Vertriebs über die Fahrpreise finanzieren.

Mehr noch: Verreiber ist DB Fernverkehr. Nahverkehrsfahrkarten sind nur ein Zusatzgeschäft in fremdem Auftrag. Und die Reisezentren sind in der Regel zu Gast bei DB Station & Service, und diese Firma schreibt dafür erhebliche Rechnungen über die Miete. Mit dem Börsengang funktioniert das Geschäft „linke Tasche – rechte Tasche“ nicht mehr – vielmehr verschiebt jedes Reisezentrum Geld vom börsennotierten Mobility-Logistik-Bereich zum rein staatlichen Schienennetz. ➔



Wenn man durch die Tür tritt, schlägt Mehdorn zu. Aufgrund der breiten öffentlichen Front gegen den Bedienzuschlag haben die Reisezentren erst einmal eine Atempause – mehr nicht.



Bedienzuschlag: ein Frontalangriff auf Agenturen wie diese im Hauptbahnhof von Plauen.

Generalangriff auf die Agenturen

So wie es bei den Tankstellen läuft, stellt sich die DB auch den Vertrieb über ihre Agenturen vor. Den Reisebüros und Agenturen kündigte sie an, ihnen ein neues Provisionssystem aufzuzwingen, das darauf beruht, dass auch diese Vertriebsstellen ihren Kunden einen Bedienzuschlag abnehmen. Wie Hohn muss es in den Ohren der Partner der DB geklungen haben, dass der DB-Vertriebschef Jürgen Büchy sagte: „Durch unser neues Provisionssystem wird das Reisebüro wieder wettbewerbsfähig.“ Denn: In der Regel sollte die Provision nur noch ein bis drei Prozent des Fahrkartenpreises betragen – Tankstellenpächter bekommen ungefähr genauso viel für den Benzinverkauf. Bahnhofsagenturen sollten sich mit vier Prozent



Provision begnügen, wobei sich die DB vorbehält, einen Automaten, zu dem die Fahrgäste nach erfolgreicher Beratung gehen können, als „billigen Jakob“ direkt vor die Tür zu stellen.

Die Verhöhnung der Interessen der „Vertriebspartner“ der DB durch Büchy ging noch weiter: „Wenn die Reisebüros die gleichen Zuschläge wie wir kassieren, kommen sie auf die gleiche Provision wie bisher“, versicherte er. „Die wirtschaftliche Basis des Reisebüro-Vertriebs wird nicht geschmälert.“

Hungerkurs für Agenturen

Obwohl der Bedienzuschlag gescheitert ist, kennt die DB offenbar keine Scheu, ihre 3.000 privaten Verkaufsstellen dennoch abzuschütteln. Der Großteil der Agenturen soll durch finanzielle Einbußen zur Aufgabe gezwungen werden – so sehen es jedenfalls die Interessenvertreter der Agenturen. Denn die DB will die Grundprovision um einen halben Prozentpunkt kürzen und so die Fahrpreiserhöhung von 3,9 Prozent nicht an die Agenturen weitergeben. Zugleich will sich die DB die Tür für weitere Provisionskürzungen offenhalten, indem sie die neuen Provisionen nur für ein Jahr garantiert.

Damit würde die Existenzgrundlage der Agenturen weiter geschmälert, weil sie vom Inflationsausgleich ausgeschlossen werden, sodass die Schließung oder die Aufgabe des Fahrscheinverkaufs zu befürchten ist.

Was kommt also im nächsten Jahr, wenn die Bundespolitik mit Wahl und Regierungsbildung beschäftigt ist?

Bedienzuschlag durch die Hintertür

Von der Abschaffung des Bedienzuschlags von derzeit noch zwei Euro bei Länder-tickets und fünf Euro bei „Ostsee-Ticket“ und „Dauer-Spezial“ ist nicht die Rede. Im Gegenteil: Bei der DB denkt man laut darüber nach, wie man auf anderem Wege das gleiche Ziel erreichen kann, um die Preise durch die Hintertür zu erhöhen und die Vertriebsprovisionen auf Kunden und Agenturen abzuwälzen.

„Eine Möglichkeit sei, an Stelle eines Aufschlags für Schalterkunden einen Rabatt für Käufe im Internet und am Automaten einzuführen – dies werde aber womöglich erst 2009 umgesetzt, hieß es weiter“, berichtet die FR über die Aussagen des nicht genannten Insiders.

(red)

Der Kommentar:

Mehdorn wird wieder zuschlagen

■ So viel hat Hartmut Mehdorn aus dem von PRO BAHN vorhergesagten Debakel mit dem Preissystem des Jahres 2002 gelernt: Es lohnt sich nicht, frontal gegen die vereinigte Öffentlichkeit zu kämpfen – sie ist stärker. Das erklärt den Rückzug nach nur zwei Wochen. Damals hatte Mehdorn acht Monate gebraucht, um zu begreifen, und die Bahncard 50 wieder eingeführt.

Mehr hat Mehdorn allerdings nicht gelernt. Nicht, dass Neukunden auf persönliche Beratung angewiesen sind. Nicht, dass Fahrkarten eben doch beratungsintensiver sind als Benzin und Diesel. Mehdorn meint offenbar immer noch, dass sein Intercity-Express eine Kreuzung aus Billigflieger und Business-Jet ist, den man entweder im Internet bucht oder von der Sekretärin buchen lässt, und dessen Fahrgäste bestraft werden sollten, wenn sie Beratung verlangen. Mehdorn wird wieder zuschlagen, wenn es die politische Situation erlaubt.

Und die politische Situation erlaubt Mehdorn und seinen Leuten nach wie vor eine unglaubliche Narrenfreiheit. Verantwortlich dafür sind vor allem die SPD und ihre Minister. Sofort nach der Preiserhöhung applaudierte der SPD-Verkehrsminister. Erst als Verbände und Gewerkschaften Front gegen eine selbstherrliche Monopol-Bahn machten, merkte man in der Bundesregierung,

dass das ein Wahlkampfschlager ersten Ranges werden könnte, und griff ein. Aber kaum ist die Gefahr vorüber, ist wieder Schweigen und Jubel für Mehdorns Börsengang angesagt. Dabei wird ein Monopol, wie die DB es im Fernverkehr hat, immer wieder alle Möglichkeiten ausnutzen, um zu Geld zu kommen. Der Gesetzgeber könnte das Bedienzuschlags-Unwesen abstellen. Schon jetzt haben die Eisenbahnunternehmen eine Beförderungspflicht zum allgemeinen Tarif. Die Vorschriften sind allerdings butterweich und werden von der DB ausgehöhlt oder gleich umgangen. Eine Präzisierung könnte dafür sorgen, dass alle Bürger diskriminierungsfrei an ihren Fahrschein kommen. Schließlich hat die Regierung auch dafür gesorgt, dass die Bürger ein Mindestmaß an Briefkästen und Poststellen finden. Aber solange die DB staatlich oder auch nur halbstaatlich ist, ist von der Bundesregierung nicht zu erwarten, dass sie ihrer Pflicht, für ihre Bürger zu sorgen, nachkommt. Erst einmal sorgt sie für die Anleger und deren Rendite. Woher kommt wohl die Verdrossenheit gegenüber den Parteien der Berliner Koalition, insbesondere gegenüber der SPD, die das bayerische Wahlergebnis offengelegt hat?

Rainer Engel