

PRO BAHN

Bayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

PRO BAHN
Landesverband Bayern e.V.

Herrn Ministerpräsident
Horst Seehofer
Bay. Staatskanzlei
Franz-Josef-Strauß-Ring 1
80539 München

Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
info@bayern.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/bayern

10. März 2012

Wettbewerbsprojekte im SPNV, Tarifgestaltung beim „Meridian“ E-Netz Rosenheim

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

gestatten Sie, dass wir uns mit folgendem Anliegen direkt an Sie wenden. Es geht um einen für die Bahnkunden sehr wesentlichen Bestandteil der Ausgestaltung von Wettbewerbsprojekten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aktueller Fall für diesen Sachverhalt ist das E-Netz Rosenheim, das ab 2013 von Veolia unter dem Namen „Meridian“ betrieben wird.

Bei einer Informationsveranstaltung im vergangenen November im Landratsamt Rosenheim wurden wir darüber informiert, dass der Aufgabenträger zwar eine Kooperation des EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) beim Tarif und Vertrieb mit der Deutschen Bahn AG wünscht, das Verhandlungsergebnis aber davon abhängt, ob die Unternehmen zu einem wirtschaftlich zumutbaren Ergebnis für beide Seiten kommen. Alternativ käme eine Regelung nach dem so genannten Tarif Anstoßverkehr zur Anwendung.

Diese Anstoßtarifierung stammt aus einer Zeit, als wenige Privatbahnen oder so genannte NE-Bahnen (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) nur kurze Stichstrecken bedienten. Für diese einfachen Fälle war die Anwendung unproblematisch – es wurde „durchtarifert“, also die Tarife der beiden Unternehmen einfach addiert und dem Fahrgast ein durchgehender Fahrschein ausgestellt.

Für ein großes und komplexes Netz wie bei Meridian lässt sich aus Sicht der Fahrgäste eine Anstoßtarifizierung nicht praktikabel umsetzen. Das hat im Wesentlichen zwei Gründe:

1. Im Meridian-Netz bedienen Züge des Fernverkehrs der Deutschen Bahn AG mit DB-Tarif und Nahverkehrszüge von Veolia parallel dieselben Strecken und Bahnhöfe.
2. Das Meridian-Netz ist nicht einseitig an einen einzigen Punkt mit dem übrigen Bahnnetz verbunden, sondern über viele so genannte Anstoßpunkte, die als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Tarifen definiert werden.

Als Folge ergeben sich für die Fahrgäste Konflikte zwischen dem normalen DB-Tarif und dem Tarif Anstoßverkehr. Meridian wäre bundesweit das größte Streckennetz, bei dem es zu einer Überlappung der beiden Tarife käme. Daraus ergeben sich in der Praxis unter anderem die folgenden Probleme:

- Für Verbindungen, bei denen der Fahrgast mehr als einmal den Tarif wechseln muss, kann kein durchgehender Fahrschein ausgestellt werden. So müssten beispielsweise für Fahrten von Augsburg nach Berchtesgaden, Aschau oder Ruhpolding jeweils zwei getrennte Fahrscheine gelöst werden. Dies macht den Fahrscheinenerwerb nicht nur komplizierter, sondern auch teurer. Zudem wird es schwierig bei einem Anschlussverlust ohne durchgehenden Fahrschein Ansprüche aufgrund der Fahrgastrechte geltend zu machen.
- Zahlreiche Pendler benutzen heute Fern- und Nahverkehrszüge flexibel mit einem Fahrschein, beispielsweise einem Jahresabo. Künftig müssten sie entweder für jedes Unternehmen getrennte Fahrscheine erwerben oder auf die Nutzung eines Teils des Fahrplanangebots verzichten. Die Verärgerung darüber dürfte sehr groß werden.
- Auch Fernreisende werden je nach dem im Fahrschein festgelegten Anstoßpunkt zwischen den Tarifen schnell Probleme bekommen. Wird wegen eines verspäteten Zuges beispielsweise in München der Anschluss auf einen Intercity Richtung Salzburg verpasst, dürften nicht alternativ die nachfolgenden Meridian-Züge benutzt werden. Da nur fachkundige Fahrgäste beurteilen können, in welchen Zügen der jeweilige Fahrschein gilt, werden Fahrgäste hier unfreiwillig zu Schwarzfahrern.

Sollte es bei Meridian zu keiner Tarif- und Vertriebskooperation kommen, werden die daraus resultierenden Probleme den Nutzen des Wettbewerbsprojekts überschatten. Das kann eigentlich auch nicht im Sinn der Politik und der beteiligten Unternehmen sein. Wir alle wollen und brauchen den Erfolg des Öffentlichen Verkehrs. Eine weitere Zersplitterung des Tarifs ist dabei sicherlich keine zukunftsweisende Lösung.

Warum gerade in Bayern diesem fahrgastrelevanten Thema so wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird und das Ziel eines einheitlichen, transparenten und klar strukturierten Tarifs für den Öffentlichen Verkehr offenbar nicht existiert, ist uns unverständlich. Weil die Anstoßtarifizierung heute nicht mehr zeitgemäß ist, machen andere Aufgabenträger eine fahrgastfreundliche Tarifierung zu einem Element ihrer Ausschreibungen. Der für die Aufstellung des Tarifs verantwortliche Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) bezeichnet die Anstoßtarifizierung als „Auslaufmodell“¹.

Es erscheint wenig erfolgversprechend, dieses Thema den Verhandlungen zwischen einem marktbeherrschenden und einem dazu in Konkurrenz stehenden Unternehmen zu überlassen. Kommt es nicht zur Einigung, werden die Probleme bei den Bahnkunden abgeladen. Schon bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) führt die Anstoßtarifizierung zwischen München und Holzkirchen zu Problemen, die bis heute nicht gelöst sind. Als Grund für diese Tarifprobleme wurde uns genannt, dass zwischen den Unternehmen keine Einigung hinsichtlich der Einnahmeverteilung erreicht werden konnte².

Sollte eine Tarifkooperation bei Meridian scheitern, muss man auch der anstehenden Neuausschreibung der Oberlandstrecken mit Befürchtungen entgegen sehen. Es würde ein von München über Holzkirchen und Rosenheim reichendes Streckennetz entstehen, in dem die Fahrgäste für die Probleme zwischen Politik, Aufgabenträgern und Bahnunternehmen zahlen müssten.

Wir bitten Sie daher, dafür zu sorgen, dass dieses Szenario nicht Realität wird. Die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sollte vereinfacht und nicht verkompliziert werden. Gerne sind wir bereit, den Sachverhalt auch im persönlichen Gespräch zu erläutern.

Das gleiche Schreiben geht an den bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Martin Zeil.

¹ Artikel in „der Fahrgast“ 4/2007 – http://www.pro-bahn.de/pbz/articles/2007-4-30_33.pdf

² Webseite des TBNE – <http://www.tbne.de/Tarifierung.27.0.html>

Dieses Schreiben erhalten ferner Kommunalpolitiker, Abgeordnete und weitere Institutionen aus dem Bereich des Meridian-Netzes in Kopie. Der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie den beteiligten und benachbarten Verkehrsunternehmen senden wir ebenfalls einen Abdruck.

Mit freundlichen Grüßen

PRO BAHN Bayern
Dr. Matthias Wiegner

PRO BAHN Oberbayern
Norbert Moy