



Teure Tickets für die Expansion

Im Wortlaut von Sabine Leidig, 13. Dezember 2013

Von Sabine Leidig

Die Fahrpreise bei der Bahn werden inzwischen regelmäßig im Dezember angehoben. Danach kann man gewissermaßen die Uhr stellen. Am kommenden Sonntag ist es wieder so weit. Dieser Anstieg der Bahntarife ist in der Kombination mit den immer geringeren Leistungen und der größeren Unzuverlässigkeit ein Skandal.

Rechnet man die Preiserhöhungen seit der Einführung des neuen Preissystems 2003 zusammen, so haben diese sich bis einschließlich der neuen Fahrpreissteigerung um fast 39 Prozent erhöht, inflationsbereinigt sind es 19,5 Prozent. Das bedeutet: Die DB-Fahrpreise sind über die letzten zehn Jahre doppelt so schnell gestiegen wie das generelle Preisniveau. Die BahnCard 50 wurde im gleichen Zeitraum sogar um fast 85 Prozent teurer. Diese kostete Ende 2002 138 Euro, ab dem 15. Dezember 2013 kostet sie 255 Euro. Durch diese drastische Tarifentwicklung bei stetig steigenden

Lebenshaltungskosten, vor allem in Großstädten und Ballungsräumen, werden besonders die unteren Einkommensgruppen von öffentlicher Mobilität zunehmend ausgeschlossen.

Angebot verschlechtert

Gleichzeitig hat die Bahn im Fernverkehr ihr Angebot radikal zusammengestrichen. An 368 Bahnhöfen, die abseits der Hauptstrecken liegen, wurde die Zahl der Abfahrten von 38.027 im Jahr 1999 auf 20.506 im Jahr 2011 reduziert, also fast halbiert. Auch zum Fahrplanwechsel am kommenden Sonntag wird es wieder massive Angebotsverschlechterungen geben. So werden zahlreiche Autoreisezüge gestrichen.

Nehmen wir zwei plastische Beispiele:

1. Sitzplatzangebot: Immer mehr Fahrgäste müssen in Zügen stehen oder sie sitzen auf dem Fußboden in der Nähe des Eingangsbereichs oder im Umfeld der Toiletten-Türen. Nun behauptet die Bahn immer wieder, es gebe eben einen wachsenden Trend hin zur Schiene. Tatsächlich gab es in erster Linie einen drastischen Abbau der Sitzplatzkapazität: 2004 gab es nach den offiziellen Zahlen der Bahn im Nah- und Fernverkehr 1,513 Millionen Sitzplätze. 2012 waren es noch 1,178 Millionen. Die Bahn reduzierte demnach das Sitzplatzangebot um mehr als ein Fünftel. Sie leistete damit einen aktiven Beitrag dazu, dass Fahrgäste trotz voll bezahltem Ticket stehen dürfen.
2. Beinfreiheit. Im ICE-1 gab es Anfang der 1990er Jahre noch einen komfortablen Sitzplatzabstand; die Beinfreiheit betrug 1025 Millimetern. In den neu bestellten ICx-Zügen ist der Sitzabstand auf 856 Millimetern zusammengeschrumpft – das entspricht dem Niveau der Economy Class vieler Fluggesellschaften.

Aggressive Aufkaufpolitik der DB AG

Hat die Bahn keine ausreichenden Finanzen, um den Wünschen der Kundschaft zu entsprechen? Zwar versucht, die Deutsche Bahn AG diesen Eindruck zu erwecken und fordert immer neu mehr Geld. Das ist aber durch nichts gerechtfertigt. So hat beispielsweise die DB Fernverkehr AG den operativen Gewinn allein von 2011 zu 2012 von 157 auf 364 Millionen Euro mehr als verdoppelt. Das heißt: Die Fahrgäste finanzieren die Gewinne der DB AG. Und diese Gewinne werden an die Holding transferiert – ebenso wie die Gewinne des Netzes und des Nahverkehrs (DB Regio). Insgesamt fuhr der Bahnkonzern 2012 einen Rekordgewinn von 2,7 Milliarden Euro ein.

Doch diese Gewinne fließen zu einem erheblichen Teil in eine aggressive Aufkaufpolitik im Ausland. So tätigte Grube den bislang größten Auslandseinkauf seit Bestehen der Deutschen Bahn AG, als er 2011 die britische Gesellschaft Arriva für knapp drei Milliarden Euro erwarb. Arriva ist ein europaweiter Bus- und Bahnbetreiber. In mehreren Ländern tritt damit die Deutsche Bahn mit den Arriva-Bussen als Konkurrent zu den bestehenden – meist noch staatlichen – Eisenbahnen an, beispielsweise in Portugal, Spanien, Polen, Dänemark oder Italien. Der DB Konzern leistet damit einen aktiven Beitrag zur Zerstörung des Schienenverkehrs in Europa. Von Jahr zu Jahr entdeckt das Bahnmanagement neue Geschäftsfelder – außerhalb des Schienenbereichs. Im Geschäftsbericht 2012 heißt es triumphierend: "Arriva hat im Juni 2012 die britische Ambuline Ltd, Birmingham, erworben. [...] Mit der Übernahme strebt DB Arriva den Ausbau des Geschäfts im Bereich der Krankentransporte und der sozialen Fahrdienste in Großbritannien an."

Zu fordern ist, dass die Deutsche Bahn AG im Inland einen optimalen Schienenverkehr gewährleistet und

diesen nicht abbaut, sondern ausbaut.
Gegebenenfalls sollten dafür alle
Auslandsbeteiligungen verkauft und die
entsprechenden Einnahmen in eine Bürgerbahn und
eine Flächenbahn in Deutschland investiert werden.

linksfraktion.de, 13. Dezember 2013