Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7940**

17. Wahlperiode 29. 11. 2011

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.

Bahnpreiserhöhung stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Deutsche Bahn AG will am 11. Dezember 2011 die Fahrpreise um 3,9 Prozent im Fernverkehr und um 2,7 Prozent im Nah- und Regionalverkehr anheben. Die tatsächliche Verteuerung liegt deutlich höher, da es ferner zu einer Streichung von Sparpreisen, zu zusätzlichen Bedienzuschlägen und zu einer Begrenzung des Mitfahrerrabatts kommt.

2. Die Deutsche Bahn AG hat seit 2003 und einschließlich der neuen Fahrpreiserhöhungen, die am 11. Dezember 2011 in Kraft treten sollen, die Fahrpreise nominal um mehr als 30 Prozent und inflationsbereinigt um mehr als 15 Prozent erhöht (siehe die beigefügte Grafik). Bei Berücksichtigung der vielen versteckten Fahrpreiserhöhungen liegt der wirkliche Anstieg in diesen acht Jahren bei rund 20 Prozent.

3. Es kam im genannten Zeitraum zu einem Abbau der Infrastruktur, zu einem reduzierten Einsatz von rollendem Material und zu erheblichen Einschränkungen von Service und Komfort. Gleichzeitig stieg die Zahl der Fahrgäste erfreulicherweise weiter an. Weniger Kapitaleinsatz bei mehr beförderten Personen sollte zu sinkenden Fahrpreisen beitragen. Tatsächlich werden immer mehr Fahrgäste zu immer höheren Fahrpreisen transportiert, obgleich der Einsatz von rollendem Material und Infrastruktur deutlich und die Qualität der Dienstleistung erkennbar rückläufig sind.

4. Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, im laufenden Jahr 2011 einen Rekordgewinn von mehr als 2 Mrd. Euro auszuweisen. Da die Gewinne im ausländischen Geschäft sehr niedrig und die Gewinne im Schienengüterverkehr unterproportional sind, heißt das, dass die Deutsche Bahn AG einen großen Teil ihres Rekordgewinns durch hohe und überproportional steigende Fahrpreise von ihren Fahrgästen, die vielfach nicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen können, erzielt.

5. Im genannten Zeitraum haben sich die inflationsbereinigten Kosten im motorisierten Individualverkehr nicht wesentlich erhöht. Damit ergibt sich eine Auseinanderentwicklung der Kosten für Schienenfahrgäste einerseits und für Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer andererseits. Dazu kommt, dass sich auch die Qualität im Straßen- und im Schienenverkehr auseinanderentwickelt: Auf der einen

Seite mehr Motorleistung und mehr Komfort bei den Autos, auf der anderen Seite weniger Service und Pünktlichkeit bei der Deutschen Bahn AG. Diese Entwicklung steht offenkundig im Gegensatz zum offiziellen Ziel der Verkehrspolitik, die Schiene als nachhaltigste motorisierte Verkehrsart zu fördern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Eigenschaft als Vertreterin der Eigentümerin der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass die Preiserhöhung vom Dezember 2011 zurückgenommen wird;

2. sich für eine grundsätzliche Reform des Bahnpreissystems einzusetzen, die sozial ausgewogen und familienfreundlich ist und die insbesondere auf die kontinuierliche Vergrößerung des festen Kundenstamms von Fahrgästen durch die Förderung und den Ausbau der Mobilitätskarten der BahnCard 50 und BahnCard 100 orientiert ist.

Berlin, den 29. November 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu Abschnitt I

Zu Nummer 1

Jahrelang hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihre Kunden auf Spezialrabatte bei Fahrpreisen orientiert. Dazu wurde die BahnCard (BC) 50 zeitweilig abgeschafft. Die im Jahr 2003 neu eingeführte BC25 wird als Rabattkarte besonders gefördert. Die BahnCard 100 (BC 100; ehemalige Netzkarte) wurde schon immer zu Preisen angeboten, die jede Massenwirksamkeit verhindern. Gleichzeitig wurden immer wieder Werbekampagnen mit sehr niedrigen Bahnpreisangeboten gestartet, die die BC 50 und BC 100 konterkarieren.

Bei der Preisanhebung am 11. Dezember 2011 setzt die DB AG diese Politik fort: Die BC 25 (2. Klasse) steigt im Preis von 57 auf 59 Euro oder um 3,5 Prozent, die BC 50 steigt von 230 auf 240 Euro oder um 4,3 Prozent und die BC 100 steigt von 3 800 um 190 Euro auf 3 990 Euro oder um volle 5 Prozent.

Bei der für eine Massenwirksamkeit entscheidenden Mobilitätskarte, der BC 50, gab es seit 2003 einen Preisanstieg von 138 Euro auf 240 Euro oder um 73,9 Prozent. Eine solche Preispolitik richtet sich vor allem gegen die Stammkundschaft.

Inzwischen geht die DB AG auch dazu über, die als Ausgleich zu den hohen Bahnpreisen und den hohen Preisen für die Mobilitätskarten BC 50 und BC 100 gewährten Sonderpreise zu reduzieren und teilweise abzuschaffen. Dazu erklärte der Vorsitzende des Vereins autofrei leben!: „Im Schatten der Erhöhung des Normalpreises werden die Sparpreise 50 und 25 ersatzlos abgeschafft. […] Die ehemaligen Spezialpreise (Festpreis ab 29 Euro pro Richtung über 250 km) werden nun zu einem einzigen Sparpreis erhoben, bei denen die ‚Ersparnis‘ am Schalter darin besteht, zusätzlich 5 Euro Bedienzuschlag zu zahlen. Außerdem wird der Mengenrabatt von ehemals 50 Prozent auf 9 Euro begrenzt und die Gültigkeit der Tickets von zwei Tagen auf 10 Uhr des Folgetags begrenzt, sodass eine Zwischenübernachtung nicht mehr möglich ist. Es verteuert sich die Reise für zwei Personen mit BahnCard 25 von Frankfurt/Oder nach Norden mit dem Spezialpreis (59 Euro) beim Kauf am Schalter von 142,75 auf 173,50 Euro. Dies ent-

spricht einer Preiserhöhung von 22 Prozent. […] Der Wegfall des Mengenrabatts von 50 Prozent bei den Sparpreisen hat zur Folge, dass sie die bei den Kunden beliebten Spartickets bei der Fahrt zu zweit exorbitant verteuern. Damit gibt die Deutsche Bahn AG einen Vorteil des bisherigen Preissystems gegenüber der Benutzung des Autos auf, weil sich die Pkw-Fahrt bekanntlich mit der Anzahl der Mitfahrer verbilligt.“ (Pressemitteilung des Vereins vom 26. Oktober 2011).

Abschreckend ist auch die Preispolitik bei den Reservierungen. Jahrelang wurde argumentiert, das Reservieren via Internet müsse preiswerter als das am Schalter sein. Entsprechend kosten Reservierungen bis zum 10. Dezember 2011 im Internet 2,50 Euro und am Schalter 4,50 Euro. Nachdem damit Hunderttausende Fahrgäste zum Internet abwanderten und Tausende Schalter – auch begründet mit der „Kundenpräferenz für das Internet“ – geschlossen wurden, werden am 11. Dezember 2011 die Kosten für eine Reservierung per Internet um 60 Prozent auf 4 Euro angehoben und die am Schalter um 50 Cent auf ebenfalls 4 Euro gesenkt. Wenige Wochen zuvor wurde verkündet, dass die DB AG ein weiteres Mal in großem Umfang die Zahl ihrer Schalter reduziert.

Zu Nummer 2

Als Referenzpunkt wurde das Jahr 2003 gewählt, weil in diesem Jahr ein neues Bahnpreissystem etabliert wurde. Es startete zunächst im Dezember 2002 unter der Bezeichnung PEP, u. a. mit der Abschaffung der BC 50. Bis Mitte 2003 kam es nach massenhaften Protesten zu erheblichen Modifikationen und zur Wiedereinführung der BC 50.

Seit diesem Zeitpunkt wurden nach den jeweiligen Angaben der DB AG die Fahrpreise nominell um 31,5 Prozent im Fernverkehr und um 31,1 Prozent im Nahverkehr angehoben. Die kumulierte Inflation liegt im gleichen Zeitraum bei 15,4 Prozent. Real hat die DB AG bereits bei Zugrundelegung der offiziellen Durchschnittswerte der Fahrpreiserhöhungen damit ihre Fahrpreise doppelt so stark angehoben, wie die Preise durch die Inflation anstiegen.

Zu Nummer 3

Im genannten Zeitraum 2003 bis 2009 hat die DB AG das Schienennetz um weitere 2 000 km (von 35 600 auf 33 700 km) abgebaut. Die Zahl der Züge pro Tag im Nah- und Fernverkehr wurde von 30 190 im Jahr 2003 auf 26 713 im Jahr 2010 (oder um 11,5 Prozent) reduziert. Die Zahl der Sitzplätze im Fernverkehr wurde von 233 240 im Jahr 2003 auf 210 186 im Jahr 2010 (oder um 9,8 Prozent) abgebaut. Auch im Nahverkehr gab es einen Abbau der Sitzplätze – trotz eines erheblichen Anstiegs der Fahrgastzahlen (2003 waren es 1,107 Millionen Sitzplätze; 2010 nur noch 1,041 Millionen Sitzplätze). Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Fahrgäste (Nah- und Fernverkehr) von 1,682 Milliarden auf 1,950 Milliarden oder um 16 Prozent. Im Nah- und Regionalverkehr stieg die Zahl der Fahrgäste von 1,54 Milliarden auf 1,82 Milliarden oder um 16,7 Prozent. (Angaben jeweils nach Daten und Fakten, herausgegeben von der DB AG).

Seit 2009 kam es zu erheblichen Qualitätsverlusten im Schienenverkehr durch das S-Bahn-Berlin-Desaster, das Winterchaos in den Jahren 2009/2010 und 2010/2011 und die „Sauna-ICE“ im Sommer 2010.

Zu Nummer 4

„Wir sind das einzige Bahnunternehmen Europas, das in der Krise Gewinne gemacht hat. 1,7 Milliarden Euro 2009, 1,9 Milliarden Euro 2010 – und 2011 wollen wir mehr als zwei Milliarden Euro verdienen“, so Rüdiger Grube im „Weserkurier“ am 7. Oktober 2011.

Die größten Gewinne erzielte die DB AG im Jahr 2010 bei DB Regio mit 729 Mio. Euro, was 32,8 Prozent des Gesamtgewinns von damals 1,866 Mrd. Euro entsprach. Die zweitgrößte Gewinnposition waren die 601 Mio. Euro Gewinn von DB Netze Fahrweg. Dazu trugen der Personenverkehr der DB, die Personennahverkehre der privaten Betreiber, der Schienengüterverkehr der DB (Railion) und der Schienengüterverkehr privater Bahnbetreiber bei. Zu den Gewinnen bei DB Schenker Logistics schrieb Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Bei dieser Rechnung fehlen die Kapitalkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. Fakt ist: Die Logistiktochter Schenker hat noch nie ihre Kapitalkosten verdient. Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müsste sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf null käme. Die Deutsche Bahn AG zahlt jedes Jahr drauf und am Ende haftet der Steuerzahler.“ (in: Euro 03/2011).

2008 hatte die DB AG mitgeteilt, die Fahrpreise in diesem Jahr (2008) nicht erhöhen zu wollen – „dank steigender Gewinne.“ (Focus vom 31. März 2008). Damals waren die Gewinne von 1,68 Mrd. Euro im Jahr 2006 auf 1,72 Mrd. Euro 2007 angestiegen. Damit rechtfertigten die nochmals deutlich höheren Gewinne in den Jahren 2010 und 2011 auch nach den eigenen Maßstäben der DB AG ein Aussetzen von Fahrpreiserhöhungen.

Zu Nummer 5

Nach offiziellen Angaben stiegen die Kosten im motorisierten Individualverkehr im Zeitraum 2003 bis 2009 um 14,3 Prozent. Das entsprach dem Anstieg der Inflation (Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 289).

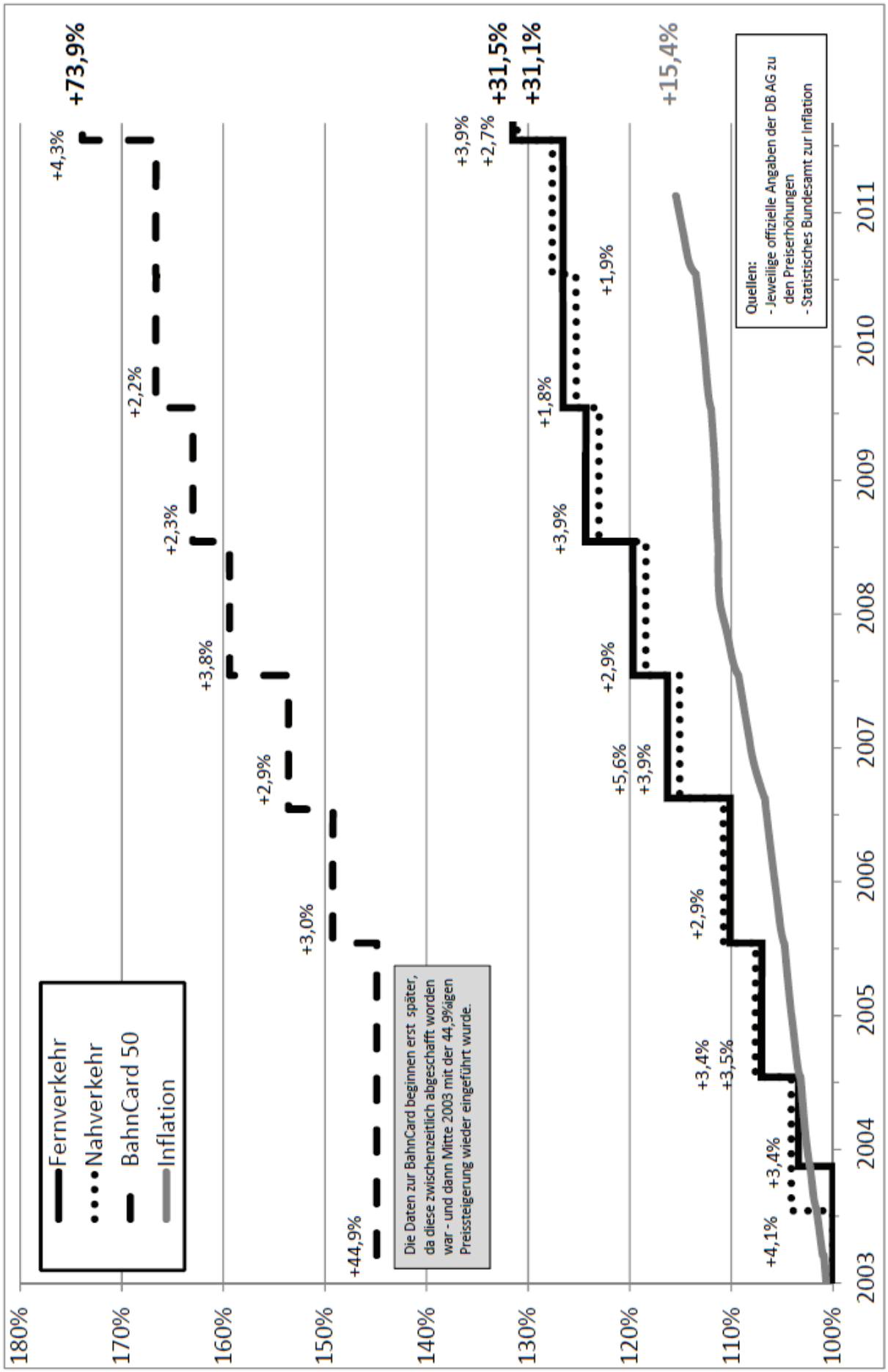
Zu Abschnitt II

Zu Nummer 1

Der Bund als alleiniger Eigentümer der DB AG kann sehr wohl in besonderen Fällen Einfluss auch auf das operative Geschäft der Bahn nehmen. Im Jahr 2002 nahm die damalige (SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Bundesregierung das Thema Bahnpreisreform PEP in den Koalitionsvertrag auf und forderte eine Umsetzung dieses Systems. Die gegenwärtige Bundesregierung bezieht sich in ihrem Koalitionsvertrag vom Herbst 2009 auf den Deutschlandtakt und will die Einführung eines Integralen Taktfahrplans in Deutschland prüfen.

Zu Nummer 2

Zum Vergleich: In der Schweiz befanden sich im Jahr 2010 insgesamt 429 000 Menschen im Besitz eines Generalabonnements, was der BC 100 (einer Netzkarte) entspricht. In Deutschland gibt es gerade mal 37 000 BC 100. In der Schweiz haben 2,4 Millionen Menschen ein „Halbtaxticket“, was grundsätzlich mit der BC 50 verglichen werden kann. In Deutschland haben nur 1,7 Millionen Menschen eine BC 50. 2,6 Millionen haben eine BC 25. Es gibt gute Argumente dafür, dass die BC 25 nicht den qualitativen Charakter der BC 50 hat. Doch selbst wenn die Summe der BC 50 und der BC 25 gewählt wird, gibt es in Deutschland nur 4,2 Millionen BahnCardinhaber (BC 50, BC 25 und BC 100 addiert). In der Schweiz besitzen 2,9 Millionen Menschen ein Halbtaxabo oder ein Generalabonnement. Übertragen auf die gut zehn Mal größere Einwohnerzahl Deutschlands entspricht dies knapp 30 Millionen Menschen, die bei „Schweizer Verhältnissen“ in Deutschland eine solche Mobilitätskarte für Bahnfahrten haben müssten. Dies zeigt, welches Potential die DB AG im Fall einer offensiven Preispolitik mit dem Schwerpunkt Kundenbindung mobilisieren könnte.


Fernverkehr
Nahverkehr
BahnCard 50
Inflation
Die Daten zur BahnCard beginnen erst später, da diese zwischenzeitlich abgeschafft worden war - und dann Mitte 2003 mit der 44,9%igen Preissteigerung wieder eingeführt wurde.
Quellen:
- Jeweilige offizielle Angaben der DB AG zu den Preiserhöhungen
- Statistisches Bundesamt zur Inflation
+73,9%
+4,3%
+2,2%
+2,3%
+3,8%
+2,9%
+3,0%
+44,9%
+3,9%
+2,7%
+31,5%
+31,1%
+1,9%
+1,8%
+3,9%
+2,9%
+5,6%
+3,9%
+2,9%
+3,4%
+3,5%
+4,1%
+3,4%
+15,4%
180%
170%
160%
150%
140%
130%
120%
110%
100%
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333