



„Die BahnCard ist beliebt, hat sich bewährt und wird Bestand haben.“

Gemeinsame Erklärung von Alexander Dobrindt und Rüdiger Grube am 5. Dezember 2014 in der FAZ

Die beabsichtigte Abschaffung der BahnCard50 – Versuch 2.0

Zehn Thesen

Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)

Bahnfachleute-Gruppe

Text: Winfried Wolf

Bürgerbahn statt Börsenbahn [BsB]

Bahnfachleute-Gruppe

Die beabsichtigte Abschaffung der BahnCard50 – Versuch 2.0

Zehn Thesen

I

Vom Gerücht zur Gewissheit:

Die DB AG zieht in Erwägung, die BahnCard 50 abzuschaffen

Als am 4. Dezember 2014 – ausgehend von einem Bericht des Hessischen Rundfunks – die ersten Meldungen zur Abschaffung der BahnCard50 kamen, reagierte die Deutsche Bahn AG äußerst schroff. Bahnchef Rüdiger Grube erklärte: „Es gibt kein Abschaffen der BahnCard, das ist völliger Quatsch.“ Offiziell ließ die DB AG mitteilen, es handle sich hier um eine „dreiste Falschmeldung“. Als immer neue Meldungen über die Pläne der Deutschen Bahn AG und die Vorlage für die Sitzung des DB AG-Aufsichtsrats am 10. Dezember durchdrangen, wurde eine gemeinsame Stellungnahme von Bahnchef Rüdiger Grube und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt veröffentlicht. Darin heißt es: „Sie [die BahnCard] ist beliebt, hat sich bewährt und wird Bestand haben.“

Solche Reaktionen bzw. Gegendarstellungen wiederum sind selbst als „dreist“ zu bezeichnen. Der erfahrene Journalist des Hessischen Rundfunks, der dazu als erster berichtete, befindet sich im Besitz der 33 Seiten starken Vorlage für die Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG, die am 10. Dezember 2014 stattfindet. Er zitierte mehrfach aus derselben Vorlage. Bahnvorstand Ulrich Homburg widersprach auch nie, dass es eine entsprechende Vorlage gibt. Er dementierte auch nie die konkreten Inhalte der auszugsweisen Zitate. Unter anderem finden sich in dieser Vorlage zur Zukunft der BahnCard Sätze wie: „Die BahnCard wird zum Kundenkonto.“ Die zum Kundenkonto umgemodelte BahnCard garantiere dann nur noch „Rabatte gemäß Auslastung eines Zuges und individuelle Rabatte nach Kundenumsatz“, also für Großkunden und Vielfahrer. Die BahnCard werde „individualisiert“. Den Inhalt des Papiers bestätigte auch der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG-Tochter DB Fernverkehr, Reiner Bieck, gegenüber der ARD. „Wir müssen uns fragen, ob das bisherige System noch den Vorstellungen der Kunden entspricht“, sagte Bieck.

Die Sachlage ist klar: Die Deutsche Bahn AG erwägt zumindest als konkrete Option, zum zweiten Mal in der nunmehr zweiundzwanzigjährigen Geschichte der Mobilitätskarte BahnCard, diese abzuschaffen. Das Politikum bei dieser Debatte ist dabei: Wie kann es sein, dass ein in öffentlichem Eigentum befindliches Unternehmen in abgeschotteten Gremien eine Debatte mit solch weitreichenden Folgen führen kann? Und: Wie kann es sein, dass ein öffentlich-rechtlicher Sender den Informanten, der über das in öffentlichem Eigentum befindliche Unternehmen Deutsche Bahn AG berichtet, offensichtlich schützen muss? Wie kommt es, dass die vorliegende 33-Seiten-Vorlage als Geheimpapier klassifiziert ist (und mit Wasserzeichen etc. „präpariert“ sind, um gegebenenfalls den „Informanten“ dingfest machen zu können)? *Es geht hier nicht um Staatsgeheimnisse, sondern um ein Thema, das Millionen Bürgerinnen und Bürger – die Fahrgäste der Deutschen Bahn AG – betrifft und das öffentlich zu diskutieren ist.*

II

Grundprinzip – vom Autoverkehr übernommen

Ulrich Homburg, Mitglied im Vorstand der Deutschen Bahn AG, erklärte im Zusammenhang mit den „Gerüchten zur BahnCard-Umgestaltung“ in der Tageszeitung *Die Welt* vom 5. Dezember 2014: „Wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, dass ein System, das die Rabatthöhe vorher festlegt und für das im Voraus zu bezahlen ist, einer ganzen Reihe von Kunden nicht attraktiv genug erscheint.“

Tatsächlich gibt es ein solches „System“ seit rund einem Jahrhundert recht erfolgreich: Das System motorisierter Individualverkehr, auch als MIV abgekürzt: Man zahlt rund alle zehn Jahre – oder auch: ein Jahrzehnt „im Voraus“ – ein sehr großen Fixbetrag zum Kauf des Pkw, man zahlt jährlich oder monatlich relativ hohe Fixbeträge für Steuer, Versicherung und Parkplatz bzw. Garage – und auf Basis dieser Vorauszahlungen fährt man dann recht günstig mit dem eigenen Pkw im Straßenverkehr.

Exakt dieser Grundgedanke wurde verfolgt, als am 1. Oktober 1992 die BahnCard – damals war der Zusatz „50“ unnötig – eingeführt wurde. Sie kostete 220 DM. Zwölf Jahre lang hatte man zuvor das Prinzip bereits erfolgreich bei einer Teilgruppe der Fahrgäste erprobt: mit der 1976 eingeführten Seniorenkarte, die ebenfalls 50 Prozent Rabatt bot. Das neue Produkt BahnCard erwies sich als durchschlagender Marketing-Coup: Bereits kurz nach der Einführung, im November 1992, gab es 440.000 BC-Inhaber, im Januar 1993 eine Million und vor ihrer Abschaffung Ende 2002 waren es drei Millionen Fahrgäste, die eine BahnCard besaßen.

III

Der Kampf zweier Systeme und zweier Denkweisen: Radikale Marktwirtschaft & maximaler Profit versus Bürgernähe & Fahrgastinteressen

Die Reaktionen in den führenden Medien des Landes auf die Enthüllungen zur beabsichtigten Abschaffung der BahnCard50 verdeutlichten, dass es bei dieser Debatte diametral widersprechende Denkweisen gibt. So kommentierte die *Frankfurter Allgemeine Zeitung* am 5. Dezember 2014 wie folgt: „Der Luftverkehr macht es vor, wie ein kluges Preissystem aussieht. Sind die Kabinen voll, kostet es viel. Sind sie leer, kann man günstig fliegen. Warum sollte ein Bahnreisender belohnt werden, wenn die ICEs ohnehin überlastet sind und der Konzern seinetwegen teure Spitzenlastkapazitäten – sprich: Züge – vorhalten muss?“

Offensichtlich soll Bahnfahren nicht mehr einem Grundbedürfnis nach Mobilität gerecht, sondern Marktbedürfnissen angepasst werden. Noch ist der Wasserzins durchgehend gleich hoch. Warum liegt er nicht hoch, wenn alle Leute duschen; warum werden nicht diejenigen belohnt, die zwischen 3 und 4 Uhr morgens duschen und baden?¹

IV

Die Abschaffung der BahnCard50 Ende 2002 folgte der gleichen Logik wie der Plan, diese 2015 erneut abzuschaffen: Es geht um die Bahnprivatisierung

Ende 2002 wurde die BahnCard im Rahmen eines komplett neuen Bahntarifsystems mit Namen PEP („Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr“) abgeschafft. Der seit 2000 amtierende Bahnchef Hartmut Mehdorn, der zuvor Airbus- und Daimler-Manager war, hatte sich das Ziel Bahnbörsengang gesetzt. Eine Voraussetzung dafür sollte die strikt marktwirtschaftliche Ausrichtung der Deutschen Bahn AG und hier insbesondere der Gestaltung des Angebots (so knapp wie möglich) und der Preise (so hoch wie möglich) sein. Die Fahrgäste stimmten mit den Füßen ab: Hunderttausende Fernverkehrsfahrgäste wanderten ab. Nach einem halben Jahr mit heftigsten Protesten wurde die BahnCard, nunmehr als „BahnCard 50“ wieder eingeführt.² Der Kurs auf die Börse wurde fortgesetzt – und scheiterte im Sommer 2008, durchaus auch am Widerstand in der Öffentlichkeit, an einer Basisentscheidung der Delegierten des SPD-Parteitag gegen jede Bahnprivatisierung vom Oktober 2007 und letzten Endes am Zusammenbruch des Aktienmarktes im Gefolge der neuen Finanzkrise. Allerdings wurden im Mai 2008 durch eine substantielle Neustrukturierung der Deutschen Bahn AG – Bildung der Subholding Deutsche Bahn Mobility Logistics – die Voraussetzungen dafür geschaffen, zukünftig einen Bahnbörsengang bzw. den Einstieg privater Investoren und damit eine materielle Bahnprivatisierung quasi über Nacht und ohne parlamentarische Debatte vollziehen zu können.

Seither befinden sich diverse Hedgefonds, Unternehmensberatungsgesellschaften und der Vorstand der Deutschen Bahn AG im Wartestand. Erklärtes Ziel bleibt die Bahnprivatisierung. Im Oktober 2014 tauchte dann in der Erstfassung des neuen Beteiligungsberichts der Bundesregierung ein Satz auf, wonach eine materielle Privatisierung der Deutschen Bahn AG und hier deren Tochter DB ML (mit Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr und Logistik) angesichts guter Börsenkurse konkret ins Auge zu fassen sei. Umgehend gab es heftige Proteste. Die Bundesregierung nahm den Satz aus der Endfassung des Berichts heraus. Spätestens am 4. Dezember, mit Bekanntwerden der Vorlage für den DB AG-Aufsichtsrat zur Umgestaltung der BahnCard 50 wurde deutlich, dass die alten Pläne weiter insgeheim verfolgt werden. Damit wurde auch dokumentiert, wie eng das Projekt Bahnprivatisierung und die Abschaffung der BahnCard mit der Einführung eines primär auf den maximalen Profit zielendes Bahnpreissystems eine Einheit bilden.

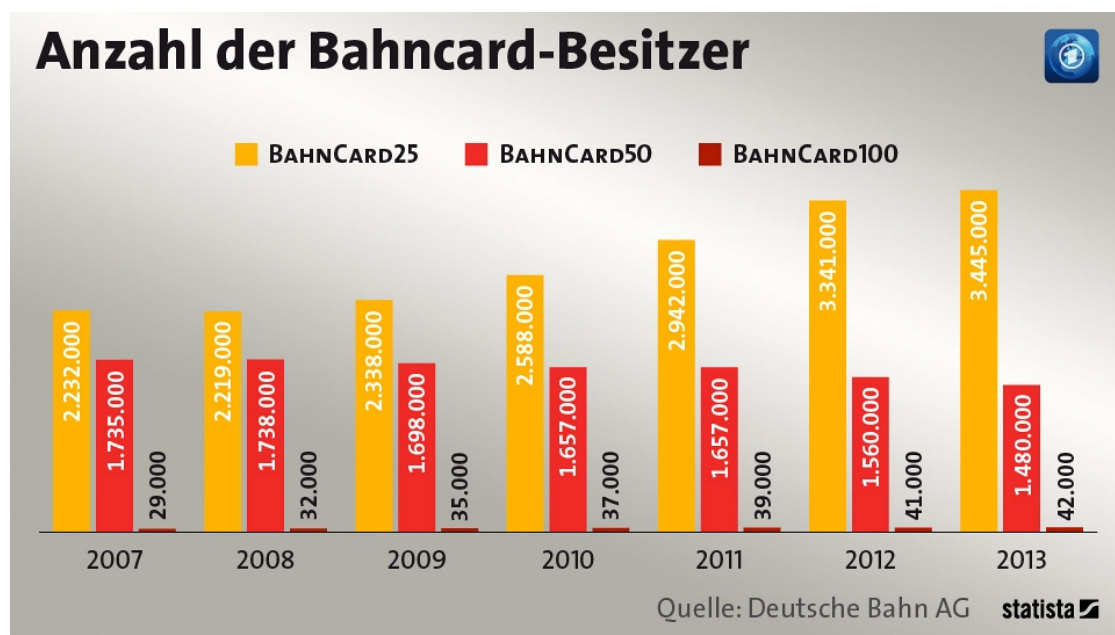
¹ Hinzu kommen technischen Unterschiede: leere Plätze im Flugzeug kosten tatsächlich viel Geld, weil sie alle in die Luft gehoben werden müssen, leere Plätze im Zug dagegen viel weniger, weil sie den Zug nicht signifikant teurer machen. Darüber hinaus kann man Flugzeuge maximal zu 100% auslasten, Züge notfalls auch darüber, was deutlich mehr Flexibilität ergibt.

² Die Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), die kurz zuvor gegründet worden war, präsentierte am 9. Dezember 2002 auf der Bundespressekonferenz – und eingeladen von derselben – eine erste umfassende Kritik des Bahnpreissystems. Zu diesem Zeitpunkt unterstützten die Umwelt- und Verkehrsverbände die Bahnpreisreform, einschließlich des Wegfalls der BahnCard50.

V

Das aktuelle Bahnpreissystem und das Rabattsystem sind ein Zwitter, in dem sich die beide widersprechenden Logiken widerspiegeln.

2003 wurde die klassische BahnCard als BC50 lediglich als *Zugeständnis* wieder eingeführt. Sie war jedoch als Mobilitätskarte eindeutig ein Fremdkörper im neuen Bahnpreissystem, dessen am größtmöglichen Gewinn orientierte Grundzüge erhalten blieben. Die „neue“ BahnCard, die BC25, die von Anfang an das neue Preissystem begleiten sollte, fügte sich als reine Schnäppchenkarte in das neue Bahnpreissystem ein. Seither verfolgt das Bahnmanagement gezielt eine Politik, die BahnCard50 an den Rand und aus dem System zu drängen und zugleich die BahnCard25 zu promoten – durchaus erfolgreich, wie die Grafik zeigt.



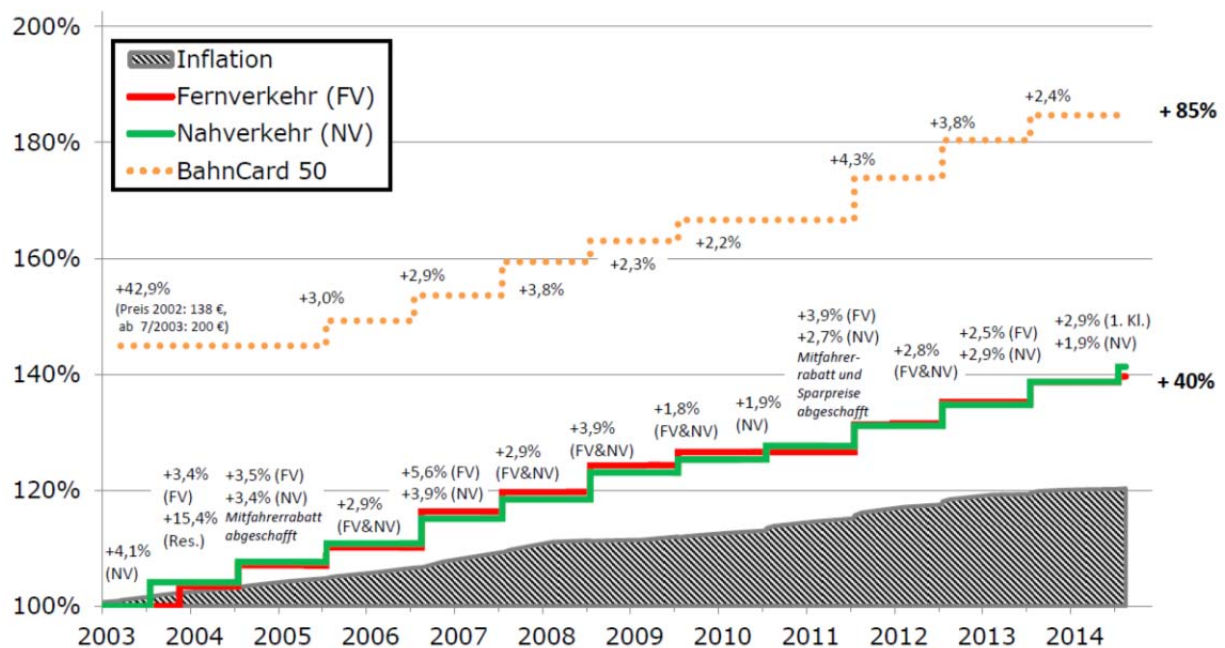
Allein im Zeitraum 2007 bis 2013 ging die Zahl der BC50-Besitzer von 1,735 auf 1,48 Millionen oder um 15 Prozent zurück. Im Vergleich zu Dezember 2002 hat sich ihre Zahl schlicht halbiert – von 3 auf 1,5 Millionen. Dieser „Erfolg“ erklärt sich aufgrund des gezielt eingesetzten Effekts der Kannibalisierung, den die BC25 gegenüber der BC50 ausübt. BC50-Besitzer wissen oft nicht, warum sie diese Mobilitätskarte auch weiter kaufen sollen, wo es doch immer mehr und immer neue „Sonderangebote“ gibt, die günstiger als das „Halbemachen“, das die BC50 bietet, wirken. Hinzu kommt, dass viele Sonderpreise sich zwar mit der BC25 noch reduzieren lassen, nicht jedoch mit einer BC50.

VI

Die Entwicklung der nominellen Bahnpreise und die doppelt so hohe Preissteigerung der BC50 wirken in jeder Hinsicht abschreckend

Die Deutsche Bahn AG verdoppelte die Preise für Fahrkarten im Schienenpersonenfernverkehr seit der Bahnreform 1994. Seit 2002, mit Einführung von PEP, und bis einschließlich der Erhöhung vom 14. Dezember, gibt es einen Anstieg um 40 Prozent. Die BahnCard respektive BC50 wurde im Preis seit 1994 mehr als verdoppelt. Allein im Zeitraum 2002 bis Dezember

2014 stieg ihr Preis um 85 Prozent. Auch nach Abzug der Inflationsrate haben sich die Fahrkartenpreise real gegenüber 1994 um die Hälfte erhöht.³ Der Preis der BahnCard hat sich in realen Preisen verdoppelt. Die Grafik verdeutlicht die Entwicklung seit 2002.



Wenn unter diesen Bedingungen die BahnCard50 überlebte und es immer noch 1,5 Millionen Menschen gibt, die sich diese leisten, dann spricht das für das Prinzip, aber auch gegen das Bahnmanagement, das auch diese 1,5 Millionen starke Stammkundschaft vergraulen will.

VII Über die Lachnummer „Die DB muss im Fernverkehr sparen“

Ein wesentliches Argument, das Anfang Dezember für eine „Reform“ im Fernverkehr vorgetragen wurde, lautete: Die Bahn müsse in diesem Segment „1,5 Milliarden Euro bis 2019 einsparen“. Die Ergebnisse im Fernverkehr seien „enttäuschend“. Die Auslastung der Züge liege „immer noch nur bei knapp unter 50 Prozent.“ Die meisten Journalistinnen und Journalisten plappern das nach. Blickt man in die Geschäftsberichte der Deutschen Bahn AG, dann zeigt sich ein völlig anderes Bild. Im Bereich Fernverkehr betrug der Gewinn – das operative Ergebnis (EBIT) – 2006 bereits 124 Millionen Euro, 2011 waren es 157 Millionen und 2013 sogar 323 Millionen.⁴ Eine Verdopplung im Sieben-Jahres-Zeitraum liest sich eigentlich nicht schlecht.

Eine Auslastung der Züge mit im Durchschnitt knapp unter 50 Prozent ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich. Es entspricht auch 180 Jahre Erfahrung im Bereich Eisenbahnen, dass eine höhere Auslastung als 50 Prozent nicht erreicht werden kann, wenn der

³ Ein Vergleich der Fahrkartenpreise zwischen 1994 und 2014 ist schwierig, da die Bahnpreisreform von 2002/2003 einen Systemwechsel mit sich brachte. Einige Beispiele für einzelne Strecken – hier bewusst aus dem Raum Stuttgart – verdeutlichen jedoch die oben allgemein genannte Tendenz: Eine Fahrkarte Stuttgart – Mannheim kostete 1994 (umgerechnet) 15,34 Euro (IR) oder 18,41 Euro (IC/EC); 2014 kostet sie 30 Euro im IC/EC. Das Ticket Stuttgart – München kostete 1994 29,14 Euro im IR (32,21 im IC/EC); 2014: 53 Euro im IC/EC. Stuttgart – Aalen kostet 1994 7,77 Euro (IR); 2014: 18 Euro (IC/EC). Eine umfassendere Vergleichstabelle siehe: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform; Stuttgart 2014, S. 92.

⁴ Siehe Geschäftsbericht 2007, S. 62, Geschäftsbericht 2011 S. 176 und Geschäftsbericht 2013 S. 206.

Grundcharakter der Eisenbahn im Sinne Befriedigung eines Grundbedürfnisses für alle erhalten bleibt. Darüber hinaus heißt es im jüngsten Geschäftsbericht 2013 auf Seite 149: „Die Auslastung (+ 0,4 Prozentpunkte) konnte leicht *gesteigert* werden.“

Im Übrigen macht eine Betrachtung der Deutschen Bahn nur Sinn, wenn das gesamte Unternehmen – der Konzern Deutsche Bahn AG – als Basis genommen wird. Allein das System der überdurchschnittlich hohen und der ständig gesteigerten Trassenpreise und der ebenso hohen und ständig ansteigenden Stationsgebühren führen zu einem kontinuierlichen, oft dramatisch hohen Transfer von den Verkehrsgesellschaften zum Mutterkonzern. Aber auch beim Konzern der Deutschen Bahn AG gibt es offiziell hohe Gewinne; bis 2012 waren es auch deutlich steigende Gewinne.

VIII

Mehr Verkehr im deutschen Schienennetz oder mehr Geld in der Global Player-Kasse?

Das in den letzten Tagen immer wieder gehörte Argument, es gehe bei der behaupteten „Reform“ darum, *mehr und neue Fahrgäste zu gewinnen*, kann angesichts der Fakten und der seitens der Bahn selbst geäußerten Erkenntnisse nicht ernst genommen werden. So schrieb die Deutsche Bundesbahn vor zweiundzwanzig Jahren in einer Begründung für einen Aufbau des Systems Bahncard: „Die Bedeutung der Kundenbindung für den wirtschaftlichen Erfolg der Bahn kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wie bei vielen Warengruppen des täglichen Bedarfs, so gilt auch für die Bahn, dass von einem verhältnismäßig geringen Anteil von Intensiv-Verwendern ein großer Teil des Gesamtumsatzes erzielt wird.“⁵

In Wirklichkeit geht es in der aktuellen Geschäftsstrategie der Deutschen Bahn AG nicht um die Zielsetzung mehr Fahrgäste. Das zeigen auch die jüngeren „Sparmaßnahmen“ wie die komplette Einstellung des Bereichs Autoreisezüge im ablaufenden Jahr 2014 und die seit Jahren erfolgende Ausdünnung des Nachtreisezug-Systems, die mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 einen neuen traurigen Höhepunkt erleben soll. Es handelt sich hier um Bereiche, bei denen die Züge sehr oft Wochen vor der Abfahrt schlicht ausgebucht waren – von wegen „Auslastung knapp unter 50 Prozent“! Im Bereich der Nachtzüge gab es in den jüngeren Jahren sogar gestiegene Fahrgastzahlen. Und es gibt Belege dafür, dass die Deutsche Bahn AG ihre entsprechenden Statistiken entsprechend „frisirt“.

Es war ausgerechnet die bereits zitierte *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, die 2003 in einer hellsichtigen Kritik am damals neuen Bahnpreissystem PEP mit der Abschaffung der BahnCard darauf hinwies, wie ein sinnvoll eingesetztes transparentes Bahnpreissystem in Kombination mit einer Mobilitätskarte unschlagbar erfolgreich sein kann – was die Zahl der Bahnreisenden betrifft. Das Blatt konkretisierte dies am Beispiel Schweiz. Die FAZ schrieb: „Das Preissystem der SBB ist von einer genialen Einfachheit, und daher muss man weder am Schalter lange warten noch am allzu komplizierten Ticket-Automaten verzweifeln. Der Schweizer fährt ... Halbtax, das heißt zum halben Preis ... Jeder Dritte hat ein Halbtax-Abonnement. Das kostet 150 Franken (99 Euro) jährlich. Für 350 Franken (295 Euro) kann man drei Jahre lang zum halben Preis fahren ... Frühbucher-Rabatte und andere komplizierte Schnäppchen-Angebote kennt man in der Schweiz nicht.“⁶

⁵ In: Die Deutsche Bahn, 2/1993.

⁶ *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 2.7.2003.

IX

Von der Schweiz lernen heißt Schiene lernen

Ende 2011 gab es in der Schweiz 2,34 Millionen Halbtax-Tickets. Das entspricht einer Marktdurchdringung in der fast phänomenalen Höhe von 28,6 Prozent der Schweizer Bevölkerung. Die 5 Millionen BahnCards, die es in Deutschland insgesamt gibt, entsprechen gerade mal einer Marktdurchdringung von 6,2 Prozent der deutschen Bevölkerung. Nimmt man als Basis nur die 1,5 Millionen BahnCard 50, die es hierzulande gibt, dann ergibt dies eine Marktdurchdringung von 1,9 Prozent der hiesigen Bevölkerung. In der Schweiz haben also *viermal* so viele Menschen eine „BahnCard“. Wenn man die BahnCard 50 als Basis nimmt, die eigentlich nur als gleichwertig zum Halbtax-Ticket gesehen werden kann, dann sind es sogar *zehnmal* so viele.

Die Gründe für diesen international einmaligen, lehrbuchmäßigen Erfolg für „ein System, das die Rabatthöhe vorher festlegt und für das im Voraus zu bezahlen ist“, wie es der Vorstand der Deutschen Bahn AG Ulrich Homburg dümmlich abtat, sind in den folgenden *drei Faktoren* zu suchen:

Erstens ein deutlich niedrigerer Einstiegspreis. Der Preis des Schweizer Halbtaxtickets liegt pro Jahr bei 175 Franken oder rund 145 Euro. Bei 3jähriger Gültigkeit sogar nur bei 150 Franken oder 125 Euro. Die BahnCard 50 kostet gut doppelt so viel: 255 Euro. Übrigens lag der Preis des Halbtaxtickets ursprünglich, bei der Einführung der Mobilitätskarte im Jahr 1987, bei 360 Franken. Er wurde dann im Rahmen der aufkommenden Öko-Diskussion auf 100 Franken reduziert. Und liegt also auch heute mit 175 sFr noch auf dem halben Niveau von 1987. Während die BahnCard in Deutschland im Preis seit ihrer Einführung exorbitant stieg, wurde der Preis des Halbtaxtickets in der Schweiz radikal gesenkt.

Das Argument, Deutschland sei von der Fläche her neunmal größer ist, weswegen auch der Preis einer Mobilitätskarte natürlich ein höherer sein müsse, überzeugt nicht: Die Schweizerinnen und Schweizer fahren auf ihrem kleineren Schienennetz fast drei Mal mehr Kilometer pro Jahr *und Nase* als ein Mensch in Deutschland (2400 km anstelle von 850 km). Hinzu kommt die deutlich größere Nutzungsbreite des Halbtaxtickets gegenüber der BC50 – siehe wie folgt:

Zweitens die deutlich breitere Einsatzmöglichkeit: In der Schweiz gilt das Halbtaxticket, anders als in Deutschland, *in fast allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs*, nicht nur in den Zügen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sie gilt sogar auf Schiffen und bei vielen Liften.

Drittens die Kombination mit einem transparenten allgemeinen Bahnpreissystem: Der grundlegende Vorteil des Halbtax-Abos in der Schweiz besteht darin, dass überall die gleichen Bedingungen gelten, das System absolut übersichtlich ist. In Deutschland hingegen gibt es die beschriebene Parallelität zwischen BC25 und BC50 mit völlig unterschiedlichen Bedingungen in den einzelnen Verkehrsverbünden. Das Halbtax macht nicht einmal einen Unterschied zwischen der 1. und der 2. Klasse (in Deutschland hingegen ist „first“ für die 1. Klasse nochmals deutlich teurer). Das allgemeine Bahnpreissystem ist bislang weitgehend übersichtlich und einfach geblieben. Es gibt nicht die unterschiedlichen „loco-Preise“ (von Ort-zu-Ort-Preise), sondern einen – bislang – weitgehend einheitlichen Tarif je Streckenkilometer.

Die konsequente Preispolitik und Anwendung des Systems führte zu einem nachhaltigen und anhaltenden Erfolg. 1990 gab es eine Million Halbtax-Tickets, 2001 waren es mit 1,965 Millionen doppelt so viele. 2014 soll die Zahl von 2,5 Millionen erreicht werden. Vergleichbares gilt auch für das SBB-Generalabonnement (GA), das sehr verallgemeinernd der Bahn-Card100 (früher

Netzkarte) entspricht: Mehr als 400.000 Menschen in der Schweiz besitzen dieses. Umgerechnet auf Deutschland müssten mehr als 3,5 Millionen Menschen die entsprechende BC100 haben. Real sind es gerade mal 42.000 (siehe Grafik 1 oben).⁷

Der *wesentliche* Unterschied zwischen der Schweiz und Deutschland besteht jedoch im Folgenden: In der Schweiz blieb die Eisenbahn durchgängig und grundsätzlich eine Staatsbahn. Bislang gibt es keine Privatisierungstendenz (oder nur Ansätze einer solchen, die wiederum erheblich vom Diktat der EU und den Verkehrsverträgen EU-Schweiz bedingt sind). Auch die Tatsache, dass die SBB die Unternehmensform eine Aktiengesellschaft hat, täuscht. Es handelt sich um eine „spezialgesetzliche Aktiengesellschaft“, deren Grundlagen und Zielsetzungen in einem eigenen Gesetz geregelt ist und bei der erklärtermaßen nicht die Profitmaximierung die zentrale Zielsetzung ist.

Und: Es gibt in der Schweiz keinen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Stattdessen gilt der Grundsatz: Generelle Taktverkehre und Integraler Taktfahrplan. Nahezu alle Verkehrsmittel (Schiene, Busse) sind vertaktet. Das heißt, alle Linien verkehren in festen Zeitabständen, in der Regel im Halbstundentakt. Das oberste Ziel des Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, an möglichst vielen Verknüpfungspunkten (Knoten) optimale Anschlüsse in alle Richtungen herzustellen. Für einen gut funktionierenden ITF benötigt man bestimmte Fahrtzeiten zwischen den Knoten. Es geht also darum, diese Fahrtzeiten durch einen gezielten Ausbau und Neubau von Strecken zu erreichen. Prof. Wolfgang Hesse (BsB): „Beim Schweizer Konzept ‘Bahn 2000’ ist man mit wenigen Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgekommen und hat die Mehrzahl der verfügbaren Mittel in den Ausbau der bestehenden Infrastruktur, die Beseitigung von Engpässen und die Ertüchtigung hochfrequentierter Knoten gesteckt.“⁸

X

Stuttgart 21, BC50 und Integraler Taktfahrplan

Am Beispiel Stuttgart 21 lässt sich fast in Idealform verdeutlichen, wie eine Bahnpolitik aussieht, die die Erkenntnisse der Schweiz negiert, die die allgemeine Mobilität einschränkt, die Gelder an der falschen Stelle bindet und die das entscheidende System für allgemeine Mobilität – einen Integralen Taktfahrplan – gewissermaßen in Beton gegossen ausschließt.

Die Finanzen: Der Vorstand der Deutschen Bahn AG beklagt, der Fernverkehr mache nicht ausreichend große Gewinne; es müssten „1,5 Milliarden Euro bis 2019 eingespart“ werden. Mit Stuttgart 21 mindestens sieben Milliarden, am Ende wohl mehr als 10 Milliarden Euro an Infrastrukturmitteln verbaut. Vergleicht man die in der Schweiz eingesetzten Summen für das Konzept „Bahn 2000“, dann könnte mit diesem Betrag bereits gut ein Drittel des deutschen Schienennetzes derart optimiert werden, dass im Sinne des Zitierten ein Integraler Taktfahrplan zu realisieren ist. Zusammen mit den Summen, die für zwei bis drei andere zerstörerische Großprojekte wie der Mottgers-Spange (Spessart), Y-Trasse (Norddeutschland) oder die Fehmarnbelt-Querung vorgesehen sind, wäre damit eine ausreichend große Summe vorhanden, um den deutschen Schienenverkehrs komplett ITF-kompatibel auszugestalten. Man benötigte

⁷ In Österreich wurde immerhin erreicht, dass inzwischen 900.000 Menschen über die 1995 eingeführte (mit der deutschen BC50 vergleichbare) ÖBB-Vorteilscard verfügen. Auch in diesem Fall ist der Erfolg deutlich größer als im Fall der BC50.

⁸ W. Hesse, „Vom Korridor zum integrierten Netz“, in: Winfried Wolf, In den letzten Zügen, Hamburg 2006, S. 82.

also nicht neues Geld – das Geld ist bereits eingeplant, wenn auch für die falschen Infrastrukturprojekte.

Die Kapazität: Eine nachhaltige Politik für die Schiene muss diese ausbauen. Mit Stuttgart 21 erfolgt der Abbau der Kapazität in einem Knoten um rund 30 Prozent. (Siehe den BsB-Text vom 8. Dezember 2014).

Der ITF-Knoten Stuttgart: Stuttgart müsste den entscheidenden Knoten in Deutschlands Südwesten darstellen, um einen deutschlandweiten Integralen Taktfahrplan zu ermöglichen. Ein Rückbau von 16 Gleisen im bestehenden Kopfbahnhof auf acht Gleise im Durchgangsbahnhof verhindert grundsätzlich, dass es jemals in Stuttgart einen ITF-Knoten geben kann. Es existiere dann schlicht nicht ausreichend viele Bahnsteigkanten, um die in Stuttgart erforderlichen Umsteigemöglichkeiten zur vollen und halben Stunde zu bieten. In Zürich, eine Stadt mit weniger Einwohnern als Stuttgart, verfügt der Hauptbahnhof allein als Kopfbahnhof über 16 Gleise. Hinzu kommen mehrere Zusatzgleise. Zusätzlich wurden – aufgrund der Platzknappheit und um den Anforderungen des Integralen Taktfahrplans gerecht zu werden – in jüngerer Zeit vier unterirdische Durchgangsgleise zusätzlich gebaut.

Ein Integraler Taktfahrplan wäre die Grundvoraussetzung dafür, dass es eine Attraktivitätsoffensive im Schienenverkehr im Allgemeinen und im Fernverkehr im Besonderen gibt. Kombiniert mit einer verbilligten BahnCard als allgemeiner Mobilitätskarte nach Schweizer Modell wäre dies die Grundlage für einen qualitativen Sprung für eine nachhaltige Verkehrspolitik und für deutlich mehr Verkehr auf der Schiene.

Übrigens: Es war eine Regierungserklärung des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Erwin Teufel, in der ein Integraler Taktfahrplan für Stuttgart als Zielsetzung genannt wurde.