

## **Bahncard**

*Anmoderation Katharina Mann / Norbert Büchner*

Die Alternative zu Feinstaubproduktion, Straßenlärm und verstopften Autobahnen heißt Bahnfahren. Doch die Deutsche Bahn sieht das anders. Walter Kuhl aus der Redaktion *Alltag und Geschichte* erklärt uns im folgenden Beitrag die ab Dezember geltenden erhöhten Fahrpreise.

*Beitrag Walter Kuhl*

Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember wird eine erneute Fahrpreiserhöhung von durchschnittlich 2,9% mit sich bringen. Mit den Preiserhöhungen vom April 2004 um 3,4% und im Dezember letzten Jahres um 3,5% bedeutet dies eine Preiserhöhung um mehr als 10% in nicht einmal zwei Jahren, das ist mehr als das Dreifache der Inflationsrate. Die Bahnexpertengruppe *Bürgerbahn statt Börsenbahn* sieht darin einen weiteren Schritt in die falsche Richtung.

Es mag dahingestellt sein, ob die Erhöhung der Öl- und Gaspreise eine Preiserhöhung rechtfertigen. Tatsächlich ist es jedoch so, daß die Preisstruktur der Bahn ohnehin weniger mit realen wirtschaftlichen Veränderungen zu tun hat. Seit Jahren nämlich wird die Bahn für den Börsengang präpariert. Dieses Ziel widerspricht jedoch langfristig einer Orientierung auf Kundinnen- und Kundenbedürfnisse.

Die Bahn selbst gibt an, daß die Gewinne im Nahverkehr wachsen und im Fernverkehr demnächst schwarze Zahlen geschrieben werden können. Warum dann Fahrpreiserhöhungen, fragt die Bahnexpertengruppe zurecht und ergänzt: wieviele Fahrgäste springen bei erneut erhöhten Preisen wieder ab? Erinnerung sei an die Preisreform von 2002, die nicht nur ein heilloses Preischaos anrichtete, sondern auch viele Fahrgäste vergraulte. Die damit verbundenen Rückgänge der Verkehrsleistung der Bahn konnten 2004 und 2005 nur knapp wieder aufgeholt werden.

Nun - die anvisierten schwarzen Zahlen hängen vor allem damit zusammen, daß vermehrt auf Verschleiß gefahren wird. Notwendige kostenintensive Investitionen unterbleiben, um die Bahn fit für die Börse zu präsentieren. Damit verbundene Leistungseinbußen, Zugausfälle und Verspätungen müssen ja später nicht die Aktionäre auslöfeln.

Doch die Expertengruppe *Bürgerbahn statt Börsenbahn* sieht noch eine weitere Fehlentwicklung. Die Bahncard, ursprünglich als Anreiz zum Umstieg vom PKW auf die Bahn gedacht, wird immer teurer. Gerade die Bahncard 50, die ein finanziell halbwegs erträgliches Bahnfahren erst ermöglicht, wurde im Dezember 2002 im Rahmen der schon genannten chaotischen Preisreform abgeschafft, um nach massiven Protesten im Sommer 2003 zurückzukommen. Bis Ende 2002 kostete die Bahncard 50 140 Euro, ein Jahr später schon 200 Euro, und auch sie soll jetzt noch einmal um 6 Euro verteuert werden. Eine satte Preiserhöhung von fast 50% in nur drei Jahren! Die Expertinnen und Experten von *Bürgerbahn statt Börsenbahn* sehen das so:

Die Grundidee der Bahncard sollte sein: Man [und frau] kauft zu einem akzeptablen Preis eine Mobilitätskarte, kann damit ein Jahr lang die Bahnpreise halbieren und fährt immer deutlich günstiger als mit dem Pkw. Eine so konzipierte Mobilitätskarte zielt auf einen Massenmarkt. In der Schweiz haben mehr als 2 Millionen Menschen das der BC50 entsprechende "Halbtax-Ticket". Es kostet nur gut halb so viel wie die BC50 und bietet noch deutlich mehr. Übertragen auf hierzulande müssten mehr als 20 Millionen Deutsche die BC 50 haben. Real haben nur rund 2 Millionen Deutsche die BC50. Das heißt: Die Deutsche Bahn AG erreicht gerade mal ein Zehntel des realen BahnCard-Marktes.

Kein Wunder: Die BahnCard ist viel zu teuer. Ihre neue Verteuerung macht sie noch unattraktiver. Die BahnCard-Vielfalt ist verwirrend. Die Schnäppchenpreise untergraben die BC-Grundidee. Die Bahn orientiert auf Gelegenheitskunden. Richtig wäre es, auf eine Kultur des Bahnfahrens zu orientieren, die eine Mobilität auf der Schiene, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Rad und zu Fuß als grundsätzliche Alternative begreift.

Diese Vorstellung der *Bürgerbahn statt Börsenbahn* klingt vernünftig. Aber sie wäre nicht im Sinne der zukünftigen Aktionäre und des heutigen Managements. Die einen wollen Rendite, die anderen arbeiten zielgerichtet für die Lobby der Autoindustrie, der Mineralölwirtschaft, der Fluggesellschaften und des Speditionsgewerbes. Die Bahn wird so zum Spielball von Interessen, die eines ganz sicher nicht wollen: eine Bahn, die zum Mitfahren geradezu einlädt.

*Abmoderation Katharina Mann / Norbert Büchner*

Ein Beitrag von Walter Kuhl für Radio Darmstadt. Dieser Beitrag ist demnächst nachzulesen auf der Internetseite [www.wkradiowecker.de.vu](http://www.wkradiowecker.de.vu).

## **RadAR-Radiowecker**

Radio Darmstadt

Erstausstrahlung: Sonntag, 28. August 2005, 8.20 Uhr

Wiederholung: Dienstag, 30. August 2005, zwischen 6.00 und 9.00 Uhr

Seite : 3

Redakteur: Walter Kuhl

Thema: Bahncard

Radio Darmstadt ist ein lizenzierter nichtkommerzieller lokaler Hörfunksender mit einer geschätzten Reichweite von 350.000 potentiellen Hörerinnen und Hörern. Laut einer im Sommer 2000 durchgeführten Akzeptanzanalyse hören 7% der möglichen Hörerinnen und Hörer im Laufe eines 14-tägigen Zeitraums mindestens einmal Radio Darmstadt, vorzugsweise den morgendlichen Radiowecker und die Sendungen der Themenredaktionen (täglich von 17 bis 19 Uhr). Dem Sendeplatz der Redaktion *Alltag und Geschichte* wird darin bescheinigt, daß er ein "ausgesprochen anspruchsvolles Programm aufweise und mit politisch linksgerichteten und kritischen Inhalten überzeuge". Die Untersuchung ist in der Schriftenreihe der LPR Hessen als Band 13 erschienen (ISBN 3-934079-33-4). Eine repräsentative Umfrage im Frühjahr 2004 ergab hochgerechnet eine Reichweite von 30.000 HörerInnen innerhalb von 14 Tagen. Dies entspricht einer Verdopplung des "weitesten HörerInnenkreises" auf 14%.

Walter Kuhl c/o Radio Darmstadt, Steubenplatz 12, 64293 Darmstadt

<http://www.waltpolitik.de>

fon: (06151) 8700-192, fax: 8700-111

wql <at> radiodarmstadt.de

URL dieser Seite: [http://www.waltpolitik.powerbone.de/pdf/rw\\_50828.pdf](http://www.waltpolitik.powerbone.de/pdf/rw_50828.pdf)