

Verkauf von Fahrkarten: Alles aus einer Hand?

Ein aktuelles Verfahren wirft die Frage auf, ob der Fahrkartenvertrieb unabhängig von den Verkehrsunternehmen organisiert werden soll.



Automat ist nicht gleich Automat. Jeder kocht sein eigenes Süppchen.

Das Bundeskartellamt hat zu Beginn des Jahres gegen die Deutsche Bahn AG ein Verfahren wegen des Verdachts auf Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In einer Presseerklärung zitiert die Behörde ihren Präsidenten Andreas Mundt ausführlich: „Wettbewerber beklagen, dass sie allenfalls einen eingeschränkten Zugang zu den Vertriebskanälen der Deutschen Bahn haben. Wir

werden der Frage nachgehen, warum Wettbewerber der Deutschen Bahn ihre Fahrkarten nicht an den Bahnhöfen verkaufen können. Auch der Vertrieb von Fahrkarten,

den die Deutsche Bahn für andere Unternehmen vornimmt, kommt auf den Prüfstand. Funktionierender Wettbewerb beim Fahrkartenverkauf ist essenziell für den Wettbewerb auf der Schiene.“

Für den Fahrgastverband PRO BAHN ist es schon seit langer Zeit von großer Bedeutung, Hemmnisse für den Fahrscheinkauf so gering wie möglich zu halten.

Zurück zur Presse-Information: „Das Bundeskartellamt wird untersuchen, inwieweit unterschiedliche Provisionshöhen beim Fahrkartenvertrieb für Wettbewerber gerechtfertigt sind. Außerdem soll geklärt werden, ob die Deutsche Bahn die gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung gemeinsamer Tarife dazu missbraucht, Wettbewerber darüber hinaus auch zur Nutzung der Vertriebsleistungen der Deutschen Bahn zu verpflichten.“

In einem ersten Schritt wird das Bundeskartellamt umfangreiche Auskunftsbeschlüsse an die Deutsche Bahn, mehrere Wettbewerber im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr sowie den Tarifverband Bundeseigener und Nicht-Bundeseigener Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) richten. Damit wird deutlich, dass das eingeleitete Verfah-

ren sicherlich eine lange Zeit in Anspruch nimmt.

Engelbert Recker, Geschäftsführer des Verbandes Mofair der Bahnwettbewerber, sagte der Presse, gerade im Fernverkehr sei das vom Kartellamt aufgegriffene Verhalten ein Problem. Für Mofair ist es auch schwierig, dass die privaten Wettbewerber ihre eigenen Automaten auf den Bahnhöfen aufstellen müssen, und deren Kunden die Tickets nicht an den Automaten der Deutschen Bahn kaufen können. „Das ist natürlich für die Kunden verwirrend“, sagte Geschäftsführer Recker. Laut Mofair verlangt die Bahn bis zu 20 Prozent Provision, wenn sie Nahverkehrstickets von Mitbewerbern verkauft. Konkurrenzunternehmen dagegen bekämen nur um die sieben Prozent Provision, wenn sie Tickets beispielsweise für eine Anschlussfahrt mit DB-Fernverkehrszügen verkaufen.

Die Problemlage ist also durchaus weitreichend. Wobei sich die Problemlage im Nahverkehr deutlich von der des Fernverkehrs unterscheidet. In den Verbänden gilt eine Reihe öffentlicher Vorgaben, die sich durch Ländertarife wie in Schleswig-Holstein und Niedersachsen weiter ausbreiten. Im Fernverkehr spielt der geringe Wettbewerbsanteil der Bahn-Konkurrenten eine entscheidende Rolle. Demgegenüber ist aber auch anzumerken, dass in Zeiten des Internets und des Handytickets der stationäre Fahrscheinverkauf ohnehin schwindet und durch neue Kanäle verdrängt wird.

Gerd Aschoff



Wer Fahrkarten des Eisenbahnunternehmens Thalys etwa für eine Zugfahrt von Köln nach Brüssel kaufen möchte, muss ins Internet oder in die Verkaufsstelle gegenüber dem Bahnhof gehen.



Was halten Sie vom unternehmensübergreifenden Fahrscheinvertrieb?

Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert seit Langem, Bahnfahrkarten unabhängig vom Verkehrsanbieter und nach unternehmensübergreifenden Tarifen anzubieten. Vertrieb und Fahrgastinformation können zusammen mit dem Betrieb der Infrastruktur (Schienennetz, Bahnhöfe) in einem oder mehreren staatlich regulierten Bereichen gebündelt und dann gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über entsprechend gestaltete Gebühren abgerechnet werden. Die eigentliche Durchführung des Fahrscheinverkaufs kann per Ausschreibung vergeben werden.

Wer versucht, in Bahnnetzen, die nicht durch die DB betrieben werden, Fern- oder gar Auslandsfahrkarten zu erwerben, oder wer die unterschiedliche Bedienphilosophie nebeneinander stehender Automaten verschiedener Unternehmen vergleicht, wird rasch verstehen, dass nur ein unternehmensübergreifender Fahrscheinvertrieb kundenorientiert sein kann. Ebenso sind die insbesondere aus Bayern bekannten Diskussionen, welcher Tarif ein neuer Betreiber anwendet, eine Folge der marktbeherrschenden Stellung der DB AG (siehe „Eine neue Wissenschaft“ in *derFahrgast* 4/2007).

Die tiefere Ursache ist auch klar: Die Ziele der deutschen Verkehrspolitik werden nicht über die Interessen der Fahrgäste definiert. Weder 1994 bei der Bahnreform noch 2009 beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) standen die Bahnkunden im Fokus der Politik. Für den Fahrgast wichtige Themen wie Tarif und Fahrkartenverkauf blieben weitgehend ungeregt.

So wurde die DB Vertrieb GmbH in dem im Wettbewerb mit anderen Bahnfirmen stehenden Konzernteil DB Mobility Logistics AG (DB ML) angesiedelt. Dadurch ergibt sich eine weitaus angenehme Situation – allerdings nur für die DB und nicht für Fahrgäste oder die Eisenbahn insgesamt. Die DB ML bietet anderen EVU durchaus die Übernahme des Fahrscheinverkaufs an. Diese Leistung muss dann aber natürlich bezahlt werden. Das versetzt die Wettbewerber in die unangenehme Lage, nicht nur an die DB-Monopolbereiche Trassen- und Stationsgebühren zahlen zu müssen, sondern zusätzlich auch direkt zur Finanzierung des Konkurrenten DB ML beizutragen.

Fazit: Die Politik steht in der Verantwortung, als ein Element der Bahnreform auch den Fahrscheinvertrieb so zu regeln, dass er auf eine unternehmensübergreifende Basis gestellt wird. Nur so entsteht ein kundenorientierter Fahrkartenverkauf für das gesamte System Bahn und damit der erwünschte einfache Zugang zu diesem System.

Die Politik muss den Fahrscheinvertrieb neu regeln.



Edmund Lauterbach
Langjähriges PRO BAHN-Mitglied im RV Oberbayern, kümmert sich auf Bundesebene um die Presseauswertung und www.pro-bahn.de/aktuell

Contra

Die Deutsche Bahn (DB) bestätigt, dass das Bundeskartellamt ein Verfahren eingeleitet hat, in dem verschiedene Fragen zum Vertrieb von Fahrkarten im Schienenpersonenverkehr geprüft werden sollen. Selbstverständlich wird die DB mit dem Bundeskartellamt bei der Prüfung umfassend kooperieren. „Wir sehen dem Verfahren gelassen entgegen. Schon heute können Wettbewerber Flächen in Bahnhöfen für eigene Zwecke anmieten. Die Forderung, Fahrkarten konkurrierender Eisenbahnunternehmen für den Fernverkehr in DB Reisezentren mit zu verkaufen, entspricht nicht dem Gedanken von freiem Wettbewerb. Der Fahrpreis und der Vertrieb der Fahrkarten sind zentrale strategische Wettbewerbsfaktoren“, sagte Ulrich Homburg, DB-Vorstand Personenverkehr.

So müssen auch im Luftverkehr die einzelnen Fluggesellschaften ihre Vertriebskanäle selbst betreiben.

Auch im Nahverkehr gibt es einen funktionierenden Wettbewerb beim Vertrieb von Fahrkarten. So vertreiben andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Tickets in Eigenregie oder über frei wählbare dritte Dienstleister. An Bahnhöfen stellt die DB anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen Flächen für deren Fahrkartenautomaten sogar kostenfrei zur Verfügung. Alternativ können die Wettbewerber auch die DB Vertrieb GmbH beauftragen. Außerdem werden Vertriebsdienstleistungen durch die Aufgabenträger zunehmend separat ausgeschrieben.

Funktionierender Wettbewerb und die Einhaltung des Kartellrechts sind für die Deutsche Bahn von zentraler Bedeutung. Deshalb wird insbesondere auch beim Vertrieb von Fahrkarten von Wettbewerbern streng auf die kartellrechtlichen Vorgaben geachtet und deren Einhaltung gewährleistet. Die DB ist deshalb überzeugt, dass die Bedenken des Bundeskartellamts unbegründet sind und vollständig ausgeräumt werden können.

Der Wettbewerb beim Vertrieb von Bahnfahrkarten funktioniert.

Presseinformation der Deutschen Bahn vom 30. Januar 2014. Eine aktuellere Stellungnahme konnte die Deutsche Bahn unter Hinweis auf das laufende Verfahren nicht geben.

