



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband

Positionspapier

**Bewertung des neuen
Tarifsystems
der Deutschen Bahn AG**

Februar 2003

PRO BAHN e.V.

Baden-Württemberg

Gemeinnütziger Fahrgastverband

Bewertung des neuen Tarifsystems der DB AG aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN Baden-Württemberg

Das neue Tarifsystem der Deutschen Bahn AG sorgt auch zwei Monate nach seiner Einführung weiterhin für lebhafte Diskussionen. Schon bald nachdem die Einzelheiten der Tarifreform bekannt wurden, hatte PRO BAHN wegen der mit dem neuen System verbundenen Nachteile für die Stammkunden der Bahn einen Rückgang der Fahrgastzahlen prophezeit. Diese Befürchtungen scheinen sich nun zu bestätigen und der Aufschwung, den der Schienenverkehr in Baden-Württemberg in den letzten Jahren genommen hat, gerät zunehmend in Gefahr. Mit der folgenden aktualisierten Bewertung, bei der Vor- und Nachteile von altem und neuem Tarifsystem miteinander verglichen werden, weist der Landesverband PRO BAHN Baden-Württemberg auf die Auswirkungen dieser Tarifreform auf den Bahnverkehr in Baden-Württemberg hin und fordert dringend notwendige Veränderungen an diesem System, damit der Schienenverkehr in Zukunft mit attraktiveren Tarifen wieder mehr Fahrgäste gewinnen kann.

Vorteile des neuen Tarifsystems:

+ *Systematische Kombination mehrerer Rabattmöglichkeiten*

Anders als bei der alten BahnCard 50 können im neuen Tarifsystem BahnCard 25- und Mitfahrerrabatt miteinander kombiniert werden und gelten auch für die Sonderpreise des Plan- & Spar-Tarifs. Eine Reise von Stuttgart nach Hamburg kostet z.B. über ein Wochenende für vier erwachsene Personen mit BahnCard (neu) nur noch 55,50 € pro Person und damit 30 % weniger als bisher mit dem ICE Supersparpreis (79,75 €). Ohne BahnCard beträgt die Einsparung noch 7 % (74 €). Allerdings gilt dieser Tarif nur bei mindestens siebentägiger Vorausbuchung für einen bestimmten Zug und ist nur für eine beschränkte Anzahl von Plätzen verfügbar. Bei Entfernungen unter 110 km werden Mitfahrerrabatt und Plan & Spar-Rabatte durch Erhebung eines Mindestpreises reduziert und fallen ab einer Entfernung von 80 km ganz weg. Plan & Spar-Tarife gelten im Nahverkehr grundsätzlich nur dann, wenn auf einem Teil der Reise der Fernverkehr benutzt wird.

+ *Degressiver Tarif*

Auf langen Strecken steigt der Tarif weniger stark an, als es der Entfernung entspricht. Dadurch sinkt z.B. der Grundpreis für die Fahrt von Stuttgart nach Hamburg von 125 € auf 98,80 €, d.h. um 21 %.

+ *Familienfreundlichkeit*

Es entstehen deutliche Preisnachlässe für Gruppen und Familien im Fernverkehr bei Entfernungen zwischen 110 km und ca. 600 km durch Kombination von Plan & Spar-, BahnCard-, und Mitfahrerabatte und der kostenlosen Mitnahme von eigenen Kindern bis 14 Jahre. Außerdem wird die Altersgrenze für Kinder generell von 11 auf 14 Jahre erhöht. Sehr vorteilhaft ist auch die Regelung zur neuen BahnCard 25: wenn eine BahnCard für 60 € gekauft wird, können für alle Angehörigen einer Familie Zusatzkarten zum Preis von jeweils 5 € ausgestellt werden, mit denen diese auch alleine reisen können.

+ *Vorteile für Gelegenheitsfahrer*

Die BahnCard 25 hat aufgrund ihres niedrigeren Kaufpreises eine niedrigere Rentabilitätsschwelle als die alte BahnCard 50. Dies ist zum Beispiel nach vier Hin- und Rückfahrten pro Jahr zwischen Stuttgart und Mannheim der Fall (Gesamtkosten 241,20 €, davon

181,20 € für die Fahrkarten und 60 € für die BahnCard 25, gegenüber Kosten von 241,60 € für vier Rückfahrkarten zum Normaltarif). Der Unterschied zur alten BahnCard 50 ist aber zumindest für Einzelreisende gering, denn auch diese lohnt sich schon nach fünf Hin- und Rückfahrten pro Jahr (Gesamtkosten 280,20 €, davon 151 € für Fahrkarten und 129,20 € für die BahnCard 50 im Abonnement, gegenüber 302 € für fünf Rückfahrkarten zum Normaltarif). Mit der BahnCard 25 ergeben sich für diese fünf Fahrten schon höhere Gesamtkosten von 286,50 € und dieser Vorteil der alten BahnCard 50 vergrößert sich mit jeder weiteren Fahrt.

+ **Günstige Reisen in die Schweiz und Österreich**

BahnCard-Nutzer mit Reisezielen in Österreich oder der Schweiz bekommen dort 25% Rabatt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zusätzlich gibt es einen Plan+Spar 25 Rabatt mit Zugbindung sowie einen Mitfahrerrabatt, mit dem weitere Ermäßigungen um jeweils 25 % gewährt werden. Kunden mit gültiger BahnCard 50 werden allerdings von diesem Angebot ausgeschlossen, obwohl mit diesen Ländern im Rahmen der „TEE Rail Alliance“ ein Abkommen besteht, alle Rabattkarten gegenseitig anzuerkennen.

+ **Mitfahrerrabatt und Plan & Spar Preise für einige europäische Länder**

Dieser Tarif ist auch für kürzere Auslandsreisen interessant und kann noch mit der Rail-Plus Zusatzkarte zur BahnCard kombiniert werden. Für Baden-Württemberg ist es allerdings nachteilig, dass Frankreich in keinen dieser Tarife einbezogen ist. Zudem ist das beliebte „Paris-Spezial“ Ticket, das 35 % Ermäßigung auf den regulären Fahrpreis bietet, künftig nur noch in Verbindung mit einem Plan & Spar 25 oder 40 Ticket erhältlich und somit nur noch bei Vorausbuchung und freien Kontingenten. Die flexible Nutzbarkeit des früheren Tickets ist damit verlorengegangen.

+ **Großkundenrabatt mit BahnCard- und Mitfahrerrabatt kombinierbar**

Der bisherige Rabatt von 17,5 % wird dadurch auf 28 % für einen Einzelreisenden bzw. auf 55 % für vier gemeinsam fahrende Reisenden (mit BahnCard) erhöht.

+ **Preise für Streckenzeitkarten im IC werden günstiger**

Die Preise für Streckenzeitkarten mit IC-Benutzung sinken im Schnitt um 6,4 %. Auf der Rheinstalstrecke wurden jedoch die bisherigen IC-Verbindungen in ICE-Verbindungen mit gleicher Fahrzeit umgewandelt, was für die Fahrgäste mit Zeitkarte deutlich höhere Preise mit sich bringt.

Nachteile des neuen Tarifsystems:

- **Das neue Tarifsystem ist schon beim Grundpreis unübersichtlich und unflexibel**

In ihrer Medienkampagne verkündet die DB AG, dass nun mit dem sogenannten Tarifschlingel Schluss sei und dass mit dem neuen Tarifsystem ein leicht verständliches, klar aufgebautes System angeboten werde, welches dem Kunden Preissicherheit bietet. Dies ist mit dem neuen System aber gerade nicht der Fall, denn für verschiedene gleichwertige Zugverbindungen des Fernverkehrs werden unterschiedliche Preise berechnet.

Beispielsweise gibt es für die Strecke Stuttgart - Bremen für Verbindungen mit vergleichbarer Fahrzeit und Zugkategorie vier verschiedene Grundpreise von 86,20 € bis 100,20 €, abhängig davon, welche Strecke und welche Züge benutzt werden. Aus der

€, abhängig davon, welche Strecke und welche Züge benutzt werden. Aus der Kombination dieser verschiedenen Fahrtmöglichkeiten für Hin- und Rückfahrt ergeben sich so zehn verschiedene Grundpreise für eine Hin- und Rückfahrkarte, so dass für eine flexible Nutzung aller Züge entweder der teuerste Grundpreis bezahlt werden muss, oder eine eventuell notwendige Aufzahlung im Zug zum 10 % höheren Bordpreis geleistet werden muss.

Die vor längerer Zeit angekündigte Preisberechnung nach Luftlinienentfernung, mit der solche nicht nachvollziehbaren Preisschwankungen vermieden worden wären, wurde nicht eingeführt. Zudem ist unklar, wie der erhöhte Beratungsbedarf der Kunden befriedigt werden soll, wenn gleichzeitig die Zahl der Verkaufsstellen drastisch reduziert wird (nach Angaben der Gewerkschaft TRANSNET plant die DB AG 60 % der Servicecenter und sogar 80% der Fahrkartenverkaufsstelle in Reisebüros zu schließen).

- Die Berechnung der Grundpreise ist teilweise fehlerhaft und unlogisch

Trotz der dreijährigen Vorbereitungsphase weist das neue Tarifsysteem teilweise gravierende Fehler auf. Ein Beispiel ist die Verbindung Freiburg – Ulm, wo alle zwei Stunden eine Fahrt mit Umsteigen in Karlsruhe und Stuttgart (ICE/IC/ICE) angeboten wird, für die weder am Automaten noch am Schalter eine Fahrkarte gelöst werden kann. Durchgehende Fahrscheine gibt es nur für die langsamere Verbindung mit Umsteigen in Mannheim. Eine Fahrt über die kürzere und schnellere Strecke ist nur mit zwei getrennten Fahrkarten möglich, die aufgrund des degressiven Entfernungstarifs in der Summe teurer als der durchgehende Fahrschein sind. Es scheint hier ein generelles Problem vorzuliegen, denn für alle Verbindungen, bei denen vom ICE auf einen IC und anschließend wieder auf einen ICE umgestiegen wird, zeigt das Auskunft- und Buchungssystem „Preisauskunft nicht möglich“ an.

Ein weiteres Beispiel für die mangelnde Logik des neuen Tarifsysteem ist die Preisgestaltung auf einzelnen Verbindungen mit Umsteigen vom IC in den ICE. Entgegen den Ankündigungen der DB AG werden für qualitativ niederwertigere Züge höhere Preise verlangt. Auf den Verbindungen von Frankfurt am Main nach Horb oder von Stuttgart nach Bayreuth kostet die Fahrt im IC mit anschließendem Umsteigen in den ICE weniger als wenn statt dessen im Anschluss an den IC die langsamere und unbequemere Regionalbahn benutzt wird.

- Lange Strecken werden trotz Plan & Spar-Rabatt teilweise teurer

Der Plan & Spar-Tarif ist bei langen Entfernungen und spontanem Reisen mit voller Flexibilität teurer als bisherige Sonderangebote (Sparpreis, Supersparpreis). Diese Sonderangebote waren zwar an Bedingungen geknüpft (Fahrt über ein Wochenende bzw. Ausschluß von Freitag und Sonntag als Reisetag), ermöglichten aber bei ansonsten flexibler Zugwahl Gelegenheitsfahrern ohne BahnCard einen attraktiven Fahrpreis. So reisten zwei Personen von Stuttgart nach Hamburg (hin und zurück) im ICE für 228 € mit ICE-Sparpreis bzw. für 191 € mit dem ICE-Supersparpreis während sie im neuen Tarifsysteem bei voller Flexibilität 296,40 € bezahlen. Dieser Preis lässt sich zwar bei Vorausbuchen und für Züge mit freien Platzkontingenten bis auf 177,60 € ermäßigen, aber nur bei Festlegung auf eine bestimmte Zugverbindung.

- Höhere Preise für Familienreisen auf langen Strecken

In der Medienkampagne für das neue Tarifsysteem wird als eine der hervorstechendsten Verbesserungen durch das neue Tarifsysteem seine Familienfreundlichkeit genannt. Während dies auf die kostenlose Kindermitnahme oder auf die BahnCard-Regelung für Familien sicherlich zutrifft, gibt es aber auch Fälle, in denen Familien künftig mehr bezahlen.

Dies ist bei langen Strecken der Fall, auf denen der pauschale Familiensparpreis bisher attraktive Reisen mit der Familie ermöglichten.

Beispiel: Eine Familie mit zwei Kindern im Alter von 13 und 16 Jahren und einer Familien-BahnCard zahlte im alten Tarifsysteem für Hin- und Rückfahrt Stuttgart – Berlin im ICE 152 € (ICE-Familiensparpreis) + Reservierung 10,40 € = 162,40 €. Die Kosten für die BahnCard Familie betragen 40 € (35 € für drei Karten + eine Zusatzkarte für 5 €), so dass die Gesamtkosten 202,40 € betragen.

Im neuen Tarifsysteem kann die Familie eine Kombination aus Mitfahrerrabatt, BahnCard-Rabatt und den Plan & Spar Rabatten nutzen, woraus sich im günstigsten Fall ein Gesamtpreis von 276 € ergibt (Fahrpreis Plan & Spar 40: 185,40 €. Reservierung: 15,60 €, BahnCard 25 + 3 Zusatzkarten: 75 €). Der gesamte Reisepreis für diese Familie liegt also um mindestens 73,60 € über dem alten Preis, der darüber hinaus eine viel flexiblere Nutzung der Züge erlaubte. Allerdings können mit der BahnCard 25 alle Familienmitglieder auch alleine reisen, was bei der alten BahnCard Familie nur für die Kinder galt. Dadurch kann sich für manche Familien bei häufigerem Bahnfahren insgesamt ein finanzieller Vorteil ergeben, der Einstiegspreis ist jedoch für Neukunden unattraktiver geworden.

- **Nachteile für kinderreiche Familien**

Für Familien mit drei und mehr Kindern gab es bisher die Möglichkeit, dass auch Kinder über 17 Jahren eine Zusatzkarte zur BahnCard Familie (Gesamtpreis für Familie mit drei Kindern 45 €) ausgestellt bekamen, sofern sie noch in der Ausbildung waren. Mit dieser BahnCard konnten sie alleine fahren und erhielten damit eine Ermäßigung von 50 %. Im neuen Tarifsysteem können Zusatzkarten zu einer BahnCard 25 nur bis zum Alter von 17 Jahren ausgestellt werden.

Bei der kostenlosen Mitnahmeregelung für Kinder unter 14 Jahren sind kinderreiche Familien dadurch benachteiligt, dass nur maximal fünf Personen auf eine Fahrkarte eingetragen werden können. Bei einer gemeinsam reisenden Familie mit vier Kindern muss also eines der Kinder eine eigene Fahrkarte zum Kinderfahrpreis lösen und dabei unter Umständen auch noch auf den Mitfahrerrabatt verzichten, der ebenfalls nur von maximal fünf Reisende in Anspruch genommen werden kann.

- **Plan & Spar-Rabatte machen das Reisen unflexibel und bergen ein hohes Stornorisiko**

Die als Ausgleich für die Reduzierung des BahnCard-Rabattes von 50 % auf 25 % angebotenen Plan & Spar-Rabatte sind kein gleichwertiger Ersatz, da sie nur für einen mehrere Tage im Voraus festzulegenden Zug gelten und dazu noch an Kontingente, sowie an weitere Bedingungen (Hin- und Rückfahrt, Wochenende) gebunden sind. Bei selbstverschuldetem Versäumen des Zuges kann zwar eine Plan & Spar-Zusatzkarte gelöst werden, mit der auch andere Züge, als die ursprünglich gebuchten genutzt werden können. Die Kosten dieser Zusatzkarte betragen jedoch 45 € je Fahrtrichtung zuzüglich der Differenz zwischen dem Plan & Spar-Preis und dem Normalpreis, was in vielen Fällen bedeutet, dass die bereits bezahlte Fahrkarte wertlos wird! Wenn beispielsweise ein Fahrgast mit BahnCard 25 eine Reise im ICE von Stuttgart nach Hamburg, die er mit Plan & Spar 40 im Voraus gebucht hat, am Abfahrtstag kurzfristig verschieben muss, kostet ihn die Umbuchung auf einen späteren Reiseternin 90 € Umbuchungsgebühr sowie die Differenz zwischen dem Normalpreis und dem Plan & Spar 40 Preis (148,20 € - 88,80 € = 58,40 €), d.h. insgesamt 148,40 €. Für den Reisenden ist es dann billiger, seine gekaufte Fahrkarte wegwerfen und sich für 148,20 € eine neue Fahrkarte zu kaufen.

Während die DB AG bei Verspätung des Reisenden drakonische Sanktionsmaßnahmen anwendet, ist sie mit sich selbst wesentlich nachsichtiger, denn der Reisende erhält keinerlei Pünktlichkeitsgarantie, wie sie z.B. bei der französischen SNCF selbstverständlich ist (bei Verspätung um mindestens 30 Minuten wird 1/3 des Reisepreises erstattet).

Es ist im Zusammenhang mit der Vorausbuchung auch zu befürchten, dass es häufig zu Streitfällen kommen wird, wenn durch Verspätung eines anderen Verkehrsmittels (Flugzeug, nichtbundeseigene oder ausländische Bahn, Straßenbahn, Bus) der Zug versäumt wird. Hier stellt sich auch die Frage, wer in solchen Fällen die Beweislast trägt. Es erscheint auch fraglich, ob die Schaffner immer über alle Verspätungen und über den Zeitbedarf für den Wechsel von einem Bahnsteig zum anderen informiert sind, denn bei knappen Anschlüssen können schon kleine Verspätungen, Zugverlegungen oder der Ausstieg am falschen Zugende das Erreichen des Anschlusszuges gefährden.

Will der Fahrgast dieses Risiko nicht eingehen und, wie vom Pkw gewohnt, seine Reisezeit flexibel wählen, dann kann er künftig nur mit dem Normalpreis und der neuen Bahn-Card 25 reisen und muss dann ab Dezember je nach Reiseweite zwischen 30 und 50 % Mehrkosten auf sich nehmen.

Mit der Einführung der Plan & Spar-Tarife entstehen auch neue Anforderungen an die Unterbringung wartender Reisenden. Die Nutzer dieser Angebote müssen z.B. wesentlich früher als andere Reisende am Bahnhof sein, um ihren gebuchten Zug nicht zu verpassen. Es können auch längere Umsteigepausen entstehen, wenn bei einer Verbindung mit Umsteigen mangels freiem Plan & Spar-Kontingent im Anschlusszug auf einen Folgezug ausgewichen werden muss. Auf solche Reisenden ist die DB Tochter Station und Service denkbar schlecht eingerichtet, denn seit Jahren werden auf kleineren Bahnhöfen Warteräume geschlossen und selbst auf großen Bahnhöfen ist das Warten in beheizten Räumen nur noch für die glücklichen Kunden der 1. Klasse bzw. für bahn.comfort Kunden in der sogenannten DB Lounge möglich.

- ***Keine kostenlose Reservierung bei Plan & Spar-Tarifen („Plan und Steh“)***

Plan & Spar-Preise sind nicht mit einer Reservierung verbunden, obwohl die hohen Stornogebühren bereits sicherstellen, dass die Reisenden ihren Platz auch nutzen. Während die Bahn von ihren Fahrgästen eine genaue Planung des Reiseverhaltens verlangt, ist sie selbst offenbar nicht in der Lage, ihre Sitzplatzkapazität zu planen. Außerdem gilt die Platzreservierung nur für zwei Züge, d.h. bei zweimaligem Umsteigen ist eine weitere Reservierung für 2,60 € pro Person notwendig. Bei der oben erwähnten Verbindung Stuttgart – Bremen (hin und zurück) sind dann für die Verbindungen mit zweimaligem Umsteigen für eine Gruppe von vier Erwachsenen alleine 41,60 € an Reservierungsgebühren zu bezahlen. Weitere Zusatzkosten, welche die Bahnwerbung geflissentlich verschweigt, sind die hohen Telefongebühren bei der Buchung (60 cent/min) sowie der Versand der Tickets (2,50 €), die bei der geplanten weiteren Reduzierung der Verkaufsstellen der Bahn für viele Leute unumgänglich sind.

- ***Fehlende Last-Minute Angebote bzw. Sonderangebote in Zeiten geringer Nachfrage***

Im neuen Tarifsystem fehlt die Möglichkeit, für schlecht ausgelastete Züge zu bestimmten Zeiten Sonderpreise ohne Vorbuchungsfrist zu gewähren. Dies stellt einen Rückschritt dar, da eine Auslastungssteuerung bereits im alten Tarifsystem mittels Guten-Abend-Ticket sowie mittels Differenzierung in Peak- und Normalpreise bei Nachtzügen und beim METROPOLITAN mit Erfolg angewendet wurde. Auch die französische Eisenbahn SNCF steuert seit Jahren ihre Nachfrage über eine Preisdifferenzierung nach Zeitfenstern und erzielte in den letzten Jahren große Verkehrszuwächse indem sie ihren Kunden mehr Flexibilität bei Reservierung und Umbuchung einräumte. So nahm nach der Statistik des internationalen Eisenbahnverbandes UIC die Verkehrsleistung der SNCF von 1999 bis 2001 um 7 % zu, während sie bei der DB AG nur um 1,9 % stieg.

- **Halbierung des BahnCard-Rabattes benachteiligt Stammkunden**

Der Preisvorteil der BahnCard 25 gegenüber der BahnCard 50 ist schon nach wenigen Fahrten ausgeglichen und spielt für häufige Bahnnutzer keine Rolle. Im reinen Nahverkehr sind die Plan & Spar-Tarife ohnehin nicht anwendbar, so dass für BahnCard-Kunden hier generell eine Preiserhöhung von 50 % eintritt, sofern sie nicht bei langen Strecken den Mitfahrer-Rabatt nutzen können (für zwei Personen mit BahnCard ergibt sich in diesem Fall eine Preiserhöhung um 12,5 %). Das neue Tarifsystem benachteiligt also gerade die Gruppe der treuesten Stammkunden und es ist zu befürchten, dass diese zu anderen Verkehrsmitteln (Flugzeug, Pkw) abwandern werden, so dass trotz eventueller Zuwächse bei Gelegenheitsfahrern mit stark rabattierten Fahrscheinen insgesamt ein Fahrgastverlust und vor allem ein Einnahmeverlust eintreten wird.

- **Wegfall von Junioren- bzw. Senioren-BahnCard**

Jugendliche von 18 Jahren bis 22 Jahren bzw. Schüler und Studenten bis 26 Jahren sowie Senioren erhalten künftig keine verbilligte BahnCard mehr. Auch das Twen-Ticket (genereller Rabatt von 20% für Jugendliche bis 25 Jahre) entfällt ersatzlos. Damit sind diese Gruppen besonders benachteiligt, denn sie zahlen für die neue BahnCard 25 mit halbiertem Rabattwirkung kaum weniger (60 € anstatt 70 €) bzw. in Einzelfällen sogar mehr (BahnCard Senior 1. Klasse 150 € anstatt 140 €). Die Bahn hat somit gerade für die wichtige Zielgruppe der Jugendlichen im Führerscheinalter, die das Fahrgastpotential der Zukunft darstellen, kein attraktives Einstiegsangebot und diese werden noch stärker als bisher den Pkw oder das Motorrad nutzen, was aus Sicht der Verkehrssicherheit eine bedenkliche Entwicklung darstellt.

- **Wegfall der Partnerkarte zur BahnCard**

Die Ermäßigung des Preises einer BahnCard um 50 % für einen im gleichen Haushalt lebenden Partner entfällt (außer bei einer Familie mit Kindern).

- **Bezug der BahnCard nur noch im Abonnement**

In Zukunft kann die neue BahnCard nur noch im Abonnement bezogen werden und ist außer im ersten Jahr nur noch 12 Monate gültig. Bisher galt die BahnCard für alle Abonnenten 13 Monate lang. Daher wird die BahnCard, anders als in der Werbung vorgerechnet, nicht von 140 € auf 60 € verbilligt, sondern bezogen auf die gleiche Geltungsdauer von einem Jahr nur von 129,20 € auf 60 €.

- **Weiterhin keine klassenlose BahnCard**

Auch im neuen Tarifsystem wurde die Trennung in BahnCard 1. Klasse und BahnCard 2. Klasse beibehalten, während das erfolgreiche Halbtaxabonnement der Schweiz diese Trennung nicht kennt. Damit wurde die Chance vergeben, Reisenden in der 2. Klasse die Möglichkeit zu bieten, zu einem angemessenen Preis in die 1. Klasse zu wechseln, was z.B. bei Überfüllung der 2. Klasse zu einer besseren Kapazitätsauslastung führen kann.

- **Kein BahnCard-Rabatt in Verbänden und auf Baden-Württemberg-Ticket**

Entgegen ersten Absichtserklärungen der DB AG wird die neue BahnCard außer im Verkehrsverbund Freudenstadt in keinem anderen Verkehrsverbund in Baden-Württemberg anerkannt. Wenn die BahnCard weiterhin für Fahrten innerhalb von Verbände überhaupt nicht anwendbar ist, besteht für viele Fahrgäste des ÖPNV kein Anreiz, diese zu erwerben, zumal es auch für lange Strecken im Nahverkehr oft günstiger ist, das Baden-Württemberg-Ticket oder das Schöne-Wochenende-Ticket zu benutzen, auf welche die

BahnCard ebenfalls keinen Rabatt ermöglicht. Damit wird die von der DB AG angestrebte Ausdehnung des Kreises von heute drei Millionen BahnCard-Inhabern auf fünf Millionen konterkariert und die Idee der BahnCard als umfassende MobilCard, wie sie in der Schweiz mit dem Halbtaxabonnement erfolgreich umgesetzt ist, immer mehr in den Hintergrund gedrängt.

- *Massive Verteuerung des Regional- und Fernverkehrs innerhalb Baden-Württembergs*

PRO BAHN hat die Veränderungen durch das neue Tarifsysteem für typische Strecken des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs innerhalb Baden-Württemberg ausgewertet (siehe Anhang). Neben wenigen Verbilligungen aufgrund des degressiven Entfernungstarifs ergaben sich massive Preiserhöhungen für kürzere Fernverkehrsstrecken, auf denen bisher IR bzw. IC mit Sonderregelungen verkehrten (bis zu 50% beim Grundpreis bzw. 130 % mit BahnCard, wie z.B. im Fall Stuttgart - Göppingen). Dabei kann wegen der mit diesen Rabatten verknüpften Mindestpreise weder der Mitfahrer- noch ein Plan & Spar-Rabatt genutzt werden.

Baden-Württemberg ist von den Veränderungen des neuen Tarifsystems besonders stark betroffen. Während in anderen Bundesländern wenige Großverbände existieren, in denen durch Mehrfahrtenkarten und degressive Entfernungstarife bereits Vergünstigungen für längere Fahrten existieren und in denen darüber hinaus auch die neue BahnCard 25 anerkannt wird (z.B. in Verkehrsverbund Brandenburg, Rhein-Main-Verkehrsverbund), gibt es in Baden-Württemberg zahlreiche kleinräumige Tarifverbände, in denen keine derartigen Regelungen bestehen. Hier erfüllt die BahnCard die Funktion des Preisnachlasses bei häufigerem Fahren über die Verbundgrenzen hinaus. Deshalb ergibt sich für die Nutzer des Schienennahverkehrs in Baden-Württemberg durch die Verringerung des BahnCard-Rabattes von 50 % auf 25 % in der Regel eine Preiserhöhung um 50 %, die auch durch Vorbuchung nicht ausgeglichen werden kann, da diese im Regionalverkehr nicht möglich ist. Selbst der Mitfahrerrabatt ist erst ab 80 km teilweise und ab 110 km voll anwendbar (siehe Anhang).

- *Erschwerte Benutzung von Fernverkehrszügen im Nahverkehr*

Die anstelle der bisherigen IR verkehrenden IC fahren teilweise in Taktlagen des Nahverkehrs. So fährt z.B. von Donaueschingen nach Offenburg ausgerechnet in der Hauptverkehrszeit um 16 Uhr 45 ein IC im Fahrplankontakt des IRE und unterbricht den Stundentakt im Nahverkehr. Zwischen Friedrichshafen und Ulm schiebt sich ebenfalls ein IC (ab 8 Uhr 29) in den IRE-Stundentakt (der zu allen anderen Stunden zur Minute 33 abfährt). Auch auf den Strecken Mannheim-Saarbrücken und Heidelberg – Frankfurt wurden alle früheren IR-Züge, die mit Verbundfahrausweisen benutzt werden konnten, in ICs umgewandelt. Nach langen Verhandlungen zwischen DB AG und den Verbänden konnte nun wenigstens erreicht werden, dass Pendler mit Verbundzeitkarten die ICs gegen einen Aufpreis nutzen können (Beispiele: SBV, VRN, RMV). Die tarifliche Verknüpfung von Bahn und Nahverkehr geht aber nun für Einzelfahrten verloren und die Kunden müssen nun wieder zwei getrennte Fahrscheine lösen, was z.B. bei Teilzeitpendlern oder Fahrgästen mit wechselnden Fahrzielen zu einer deutlichen finanziellen Mehrbelastung führt. Entgegen den Ankündigungen der DB AG gibt es nirgends sogenannte Städtetickets, die es erlauben würden, mit einem Fahrschein sowohl die Bahn als auch den örtlichen Nahverkehr zu benutzen. Der seit Jahren laufende Versuch des Citytickets Frankfurt wurde mit dem neuen Tarifsysteem beendet.

- *Kein Umsteigen von Nahverkehrszug auf IC mit Zeitkarte mehr möglich*

Mit einer Streckenzeitkarte des Nahverkehrs war es bisher möglich, für einzelne Fahrten gegen Aufzahlung auch Fernverkehrszüge zu nutzen. Dies ist vor allem für Strecken wie

die Rems- oder die Filstalbahn von Bedeutung, da hier auf der selben Strecke Nah- und Fernverkehrszüge in einem Taktfahrplan verkehren. Für Pendler ist diese Regelung dringend erforderlich, denn es kann z.B. aus dienstlichen Anlässen oder wegen eines Arzttermins einmal notwendig werden, vom täglichen Rhythmus abzuweichen und u. U. einen gerade verkehrenden Fernzug zu verwenden. Diese Praxis soll nun beendet werden und ein Umsteigen nur noch für eine ganze Woche oder einen ganzen Monat zugelassen werden. In den oben geschilderten Fällen müssen Pendler dann entweder den vollen Fahrpreis zahlen, obwohl sie ein Streckenabonnement besitzen, oder lange Wartezeiten bis zur Abfahrt des nächsten Nahverkehrszuges in Kauf nehmen.

- ***Einschränkung der freizügigen Bahnbenutzung durch Wegfall der Monatsnetzkarten***

Im alten Tarifsysteem der DB AG konnten Monatsnetzkarten für das gesamte Streckennetz oder für eines von 15 Teilnetzen mit etwa 5400 Streckenkilometern erworben werden. Diese entfallen im neuen Tarifsysteem ersatzlos, so dass eine freizügige Bahnbenutzung nur noch mit der NetzCard möglich ist, die nur für ein ganzes Jahr erworben werden kann (unveränderter Preis für die 2. Klasse: 3350 €). Eine weitere Preiserhöhung ging im Werberummel für das neue Tarifsysteem völlig unter: die übertragbare Variante der NetzCard wurde schon zum 1.11.02 um 10 % von 7200 € auf 7920 € erhöht (Preis für die 2. Klasse).

- ***Subventionen werden vom Nahverkehr zum Fernverkehr umgeleitet***

Obwohl das Land Baden-Württemberg den Nahverkehr der DB AG durch Bestellungen von Verkehrsleistungen im Wert von etwa 490 Mio. € bereits kräftig unterstützt, versucht die DB AG nun durch massive Preiserhöhungen auch noch bei den Nahverkehrskunden hohe Mehrerträge zu erzielen. Obwohl nominell die Nahverkehrstarife konstant bleiben, ergeben sich für Nahverkehrskunden mit BahnCard 25 künftig Preiserhöhungen von etwa 50 %, die nicht durch Plan & Spar- oder Mitfahrerrabatte ausgeglichen werden können. Fernverkehrsreisende, die auf ihrer Reise auch Nahverkehrszügen benutzen, können dagegen im Nahverkehrszug alle Sparmöglichkeiten nutzen. Damit werden Subventionen zur Unterstützung des Nahverkehrs von der DB AG dazu benutzt, Lockangebote für Fernverkehrsreisende zu ermöglichen. Am folgendem Beispiel wird dies deutlich:

Eine Reise von Mannheim nach Aulendorf und zurück kostet für zwei Fernverkehrsreisende mit Vorausbuchung nach Plan & Spar 40 mit ICE und IRE 82,20 €. Bis Ulm würde die Reise 71,40 € kosten, d.h. das Teilstück Ulm – Aulendorf kostet in diesem Fall 10,80 €. Zwei Nahverkehrsreisende von Ulm nach Aulendorf und zurück zahlen aber für dieselbe Strecke 36,00 €, also das Dreieinhalbfache.

Forderungen

Aus diesen offensichtlichen Schwachpunkten des neuen Tarifsystems leitet Pro Bahn Baden-Württemberg zehn Forderungen zur Verbesserung des Systems ab:

1. Zusätzliches Angebot einer BahnCard 50 zum bisherigen Preis auf den Normaltarif
2. Alternativ zu 1. könnte zur Belohnung von Vielfahrern auch ein „Miles and more“ Programm als Zusatznutzen der BahnCard 25 eingeführt werden.
3. Beibehaltung des BahnCard-Rabattes von 50% auf den Normalpreis im Nahverkehr.
4. Halbierung des Preises der BahnCard 25 für Jugendliche und Senioren.
5. Drastische Senkung der Stornierungsgebühren bei Plan & Spar-Tarifen.
6. Kostenlose Reservierung bei Plan & Spartarifen.
7. Generelle Anwendung des Plan & Spar 25 Rabattes auf Züge mit schwacher Auslastung (z.B. nach 19 Uhr). Freigabe dieser Züge für Plan & Spar-Umbucher ohne Stornierungsgebühr.
8. Vereinfachung der Grundpreise: Für Zugverbindungen in vergleichbarer Qualität sollte derselbe Tarif gelten.
9. Einführung einer Mobilitätskarte für Baden-Württemberg, die in allen Bussen und Bahnen des Landes gültig ist und die im Regionalverkehr bei häufigerer Benutzung günstigere Tarife als die neue BahnCard 25 ermöglicht.
Vorbild könnte der SH-Tarif von Schleswig-Holstein sein, der als Folge der Vergabe von Strecken an private Wettbewerber der DB AG im Regionalverkehr notwendig wurde. Dort ist geplant, langfristig eine chipbasierte SH-Karte einzuführen, mit der ein freizügiges Reisen ohne den Zwang zum Lösen verschiedener Fahrscheine möglich wird. Auch in Baden-Württemberg ist mit einer weiteren Zunahme von Verkehrsleistungen nichtbundeseigener Bahnen zu rechnen, die nicht in das neue Tarifsystem integriert sind. Dazu kommt, dass für Fahrten innerhalb der zahlreichen Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg der DB Tarif überhaupt nicht angewandt wird. In einem liberalisierten Nahverkehrsmarkt muss deshalb mit Hilfe des Landes ein anbieterübergreifendes Tarifsystem geschaffen werden.
10. Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen.

Durch Nahverkehrsbestellungen der Länder fließen in Deutschland im Jahr 2001 3,2 Mrd. € in die Kassen von DB Regio, was 68,5 % der gesamten Einnahmen ausmacht. Dagegen stellen die Fahrgeldeinnahmen mit 1,3 Mrd. € nur einen Anteil von 27,5 % dar. Die Bahn erhöht nun mit der Halbierung des BahnCard-Rabattes diese Fahrgeldeinnahmen gegen den erklärten Willen der Länder, welche die Beibehaltung des BahnCard-Rabattes von 50 % im Nahverkehr gefordert hatten. Der zu erwartende Rückgang der Fahrgastzahlen als Folge der drastischen Preiserhöhungen stellt für die DB AG kein großes finanzielles Risiko dar, denn der Zuschuss der Länder wird unabhängig von der Auslastung der Züge gezahlt. Diesem Verhalten eines „Quasi-Monopolisten“ kann nur mit einer Verstärkung des Wettbewerbs durch Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen begegnet werden, bei denen auch alle im Nahverkehr gültigen Tarife – und dazu zählt auch der BahnCard-Rabatt – vertraglich festgelegt werden.

Verantwortlich für den Inhalt:

Josef Schneider (Landesvorstand), Dr. Wolfgang Staiger (Stellvertreter), Pro Bahn Baden-Württemberg

Anhang:**Preisbeispiele für typische Verbindungen innerhalb Baden-Württembergs**Ohne BahnCard:

Von:	Nach:	Fahrpreis alt			Fahrpreis neu			Preissteigerung		
		RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE
Stuttgart	Mannheim	18,40 €	22,00 €	29,20 €	18,40 €	23,00 €	30,20 €	0%	5%	3%
Stuttgart	Heilbronn	8,10 €			8,10 €			0%		
Stuttgart	Heidelberg	16,00 €	19,60 €	25,20 €	16,00 €	20,80 €	26,60 €	0%	6%	6%
Stuttgart	Karlsruhe	13,50 €	17,10 €		13,50 €	17,60 €		0%	3%	
Stuttgart	Pforzheim	8,10 €	11,70 €		8,10 €	12,80 €		0%	9%	
Stuttgart	Freiburg		35,20 €				37,80 €			7%
Stuttgart	Konstanz	28,80 €		34,00 €	26,60 €		32,40 €	-8%		-5%
Stuttgart	Friedrichshf.	27,60 €		35,20 €	25,60 €		33,00 €	-7%		-6%
Stuttgart	Oberstdorf	31,00 €	34,60 €	38,60 €	28,00 €	33,60 €		-10%	-3%	
Stuttgart	Ulm	13,50 €	17,10 €	20,80 €	13,50 €	18,00 €	22,00 €	0%	5%	6%
Stuttgart	Göppingen	6,60 €	6,60 €		6,60 €	10,00 €		0%	52%	
Stuttgart	Aalen	10,70 €			10,70 €	15,60 €		0%	46%	
Stuttgart	Schw. Hall	10,70 €			10,70 €	15,20 €		0%	42%	
Stuttgart	Tübingen	9,00 €			9,00 €			0%		
Stuttgart	Sigmaringen	21,80 €			21,80 €			0%		
Karlsruhe	Mannheim	9,00 €	12,60 €	16,00 €	9,00 €	13,40 €	17,60 €	0%	6%	10%
Karlsruhe	Konstanz	35,40 €	39,00 €		31,20 €	37,00 €		-12%	-5%	
Freiburg	Mannheim		31,00 €	37,40 €		30,80 €	37,00 €		-1%	-1%
Freiburg	Karlsruhe	18,80 €	22,40 €		18,80 €		28,40 €	0%		27%
Freiburg	Basel	9,00 €	12,60 €		9,00 €		17,40 €	0%		38%
Friedrichshf.	Aalen	24,60 €			23,50 €	28,40 €		-4%	15%	
Ulm	Kehl		40,20 €			37,80 €			-6%	
Crailsheim	Karlsruhe	28,80 €				31,80 €			10%	
Ulm (-Tuttl.)	Freiburg	34,00 €			30,20 €			-11%		
Singen-Basel	Freiburg	17,80 €	21,40 €		17,80 €		30,20 €	0%		41%
Singen-Don.	Freiburg	17,80 €			17,80 €			0%		

Mit BahnCard:

Von:	Nach:	Fahrpreis alt			Fahrpreis neu			Preissteigerung (inklusive BC-Preisdifferenz)		
		RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE
Stuttgart	Mannheim	9,20 €	12,80 €	14,60 €	13,80 €	17,25 €	22,65 €	27%	18%	41%
Stuttgart	Heilbronn	4,05 €			6,10 €			30%		
Stuttgart	Heidelberg	8,00 €	11,60 €	12,60 €	12,00 €	15,60 €	19,95 €	27%	19%	44%
Stuttgart	Karlsruhe	6,75 €	10,35 €		10,15 €	13,20 €		29%	13%	
Stuttgart	Pforzheim	4,05 €	7,65 €		6,10 €	9,60 €		27%	13%	
Stuttgart	Freiburg		19,40 €				28,35 €			27%
Stuttgart	Konstanz	14,40 €		17,00 €	19,95 €		24,30 €	16%		23%
Stuttgart	Friedrichshf.	13,80 €		17,60 €	19,20 €		24,75 €	16%		23%
Stuttgart	Oberstdorf	15,50 €	19,10 €		21,00 €	25,20 €		13%	13%	
Stuttgart	Ulm	6,75 €	10,35 €	10,40 €	10,15 €	13,50 €	16,50 €	28%	16%	44%
Stuttgart	Göppingen	3,30 €	3,30 €		4,95 €	7,50 €		30%	107%	
Stuttgart	Aalen	5,35 €			8,05 €	11,70 €		27%	96%	
Stuttgart	Schw. Hall	5,35 €			8,05 €	11,40 €		28%	91%	
Stuttgart	Tübingen	4,50 €			6,75 €			27%		
Stuttgart	Sigmaringen	10,90 €			16,35 €			27%		
Karlsruhe	Mannheim	4,50 €	8,10 €	8,00 €	6,75 €	10,05 €	13,20 €	28%	12%	53%
Karlsruhe	Konstanz	17,70 €	21,30 €		23,40 €	27,75 €		9%	11%	
Freiburg	Mannheim		17,30 €	18,70 €		23,10 €	27,75 €		15%	32%
Freiburg	Karlsruhe	9,40 €	13,00 €		14,10 €		21,30 €	27%		47%
Freiburg	Basel	4,50 €	8,10 €		6,75 €		13,05 €	28%		49%
Friedrichshf.	Aalen	12,30 €			17,65 €	21,30 €		20%	50%	
Ulm	Kehl		21,90 €			28,35 €			10%	
Crailsheim	Karlsruhe	14,40 €				23,85 €			43%	
Ulm (-Tuttl.)	Freiburg	17,00 €			22,55 €			10%		
Singen-Basel	Freiburg	8,90 €	12,50 €		13,35 €		22,65 €	27%		65%
Singen-Don.	Freiburg	8,90 €			13,35 €			27%		

Anmerkungen:

- Es wurde bei den Berechnungen auch die Ersparnis durch den geringeren Anschaffungspreis der neuen BahnCard berücksichtigt und auf den Fahrpreis umgelegt, wobei als typischer Mittelwert eines BahnCard-Besitzers eine jährliche Reisedistanz von 5000 km angenommen wurde. Für Junioren und Senioren ergeben sich deshalb noch höhere Preissteigerungen.
- Für den Vergleich wurden keine Plan & Spar-Tarife berücksichtigt, da sich diese aufgrund der Restriktionen und ihrer unterschiedlichen Verfügbarkeit nicht mit den alten Tarifen vergleichen lassen.

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Informationen.
Stand: 15.02.2003