

Vergleich der einzelnen Elemente des bisherigen und des geplanten Preissystems

Pro Bahn & Bus e.V., Lauterbach, 02.08.2001

Fahrpreis / Grundpreis

Dem bisherigen Preissystem liegt – bis auf den ICE und einige andere Zugarten des Fernverkehrs – ein Kilometerpreis von 0,272 DM in der 2. und 0,408 DM in der 1. Klasse zu Grunde. Bei Nutzung des IR wird bis zu 50 km, bei Nutzung von IC und EC generell ein Zuschlag verlangt. Für den ICE werden Loco-Preise gebildet. Das bedeutet, dass jede Relation einzeln tarifiert wird. Im neuen Preissystem gibt es nur noch Loco-Preise. Dabei ist es sehr wahrscheinlich, dass es für den Regionalverkehr und den ICE zwei verschiedene Preise geben wird. Ob IR, IC und EC einen eigenen Preis erhalten, ist bis jetzt nicht bekannt.

Fixer Kilometerpreis heute vs. entfernungsabhängig unterschiedlich Kilometerpreise künftig

Der Kilometerpreis des heutigen Tarifs ist fix, beim ICE gibt es einen Relationentarif. Künftig sollen die Kilometerpreise bis etwa 180 km gegenüber heute ansteigen, während sie oberhalb dieser Entfernung geringer als heute sein sollen. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Fahrten in Verkehrsverbänden, bei größeren Entfernungen die vielen Rabattierungsmöglichkeiten (BahnCard, Guten-Abend-Ticket, ...) ebenso wie die ICE-Preise in der Realität dazu führen, dass kaum jemand den "normalen" Kilometerpreis bezahlt. Die genannten Angebote führen vielmehr dazu, dass ab einer bestimmten Entfernung ausschließlich diese und nicht mehr die üblichen Einzelfahrkarten genutzt werden. Die Veränderung zu den heutigen Preisen dürfte tatsächlich also eher gering ausfallen.

BahnCard (BC)

Beim bisherigen Preissystem ermäßigt die BC ausschließlich Fahrten zum Normalpreis jeweils um 50%. Der Kunde zahlt also genau die Hälfte des Regelpreises. Künftig soll diese Ermäßigung 25% betragen, dann aber auch für bereits ermäßigte Preise gelten, die dann auch um 25% günstiger werden. Der Stammkunde zahlt also für eine Einzelfahrkarte, die die gleichen Möglichkeiten wie heute beinhaltet, 50% mehr.

Mitnahme

Dem Kunden wurde ein Mitfahrer-Fahrpreis angeboten, der genau 50% des Regelfahrpreises beträgt. Weitere Ermäßigungen werden hierauf jedoch nicht mehr angerechnet. Diese Möglichkeit ist nunmehr bei dem neuen Preissystem gegeben, was allerdings auch den einzigen Unterschied zum gegenwärtigen System darstellt.

Kinder

Kinder zahlen heute wie künftig den halben Fahrpreis. Neu ist die Heraufsetzung der Kinderaltersgrenze von 11 auf 14 Jahre (einschließlich) und die Möglichkeit, dass Kinder in Begleitung ihrer Eltern bzw. Großeltern künftig kostenlos reisen können.

Familien

Heute gibt es den ICE-Familien-Sparpreis, die Mitfahrerregelung und das Guten-Abend-Ticket, künftig gilt nur noch die Mitfahrerregelung ohne bzw. mit Vorausbuchungspflicht.

Möglichkeiten zur Verbilligung einer Fahrt

Beispiel: Hamburg – Berlin mit InterCity

| Ticket Preise in DM | heute | | künftig* | |
|---|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | ohne BahnCard | mit BahnCard | ohne BahnCard | mit BahnCard |
| einfache Fahrt | 88,00 | 47,50 | 88,00 | 66,00 |
| einfache Fahrt, 1 Tag vorher, mit Zugbindung | - | - | 80,00 | 60,00 |
| Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01) | 59,00 | - | - | - |
| Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag) | 40,00 | - | ? | - |
| Hin- und Rückfahrt | 176,00 | 95,00 | 176,00 | 132,00 |
| Hin- und Rückfahrt, 3 Tage vorher, mit Zugbindung | - | - | 132,00 | 99,00 |
| Hin- und Rückfahrt, 7 Tage vorher, mit Zug- und Wochenendbindung | - | - | 105,60 | 79,20 |
| Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01) | 118,00 | - | ? | - |
| Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag) | 40,00 / 80,00 | - | ? | - |

* angenommene Preise ohne Berücksichtigung der Preisdegression

Beispiel: Frankfurt – Berlin mit ICE

| Ticket Preise in DM | heute | | künftig* | |
|---|------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | ohne BahnCard | mit BahnCard | ohne BahnCard | mit BahnCard |
| einfache Fahrt | 207,00 | 103,50 | 207,00 | 155,25 |
| einfache Fahrt, 1 Tag vorher, mit Zugbindung | - | - | 186,30 | 139,73 |
| Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01) | 69,00 | - | - | - |
| Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag) | 40,00 | - | ? | - |
| Hin- und Rückfahrt | 414,00 | 207,00 | 414,00 | 310,50 |
| Hin- und Rückfahrt, 3 Tage vorher, mit Zugbindung | - | - | 310,50 | 232,88 |
| Hin- und Rückfahrt, mit Wochenendbindung | 299,00 | - | - | - |
| Hin- und Rückfahrt, 7 Tage vorher, mit Zug- und Wochenendbindung | - | - | 248,40 | 186,30 |
| Guten-Abend-Ticket (mit Zugbindung seit 10.06.01) | 118,00 | - | - | - |
| Schönes-Wochenende-Ticket (nur Nahverkehrszüge, nur Samstag oder Sonntag) | 80,00 | - | ? | - |

* angenommene Preise ohne Berücksichtigung der Preisdegression

Kundenstrategie

Der regelmäßige Bahnkunde hatte bislang zwei Möglichkeiten, seine Fahrtkosten mit der DB zu begrenzen: Er konnte sich eine BahnCard kaufen und dann stets zum halben Normalpreis fahren. In Einzelfällen hatte er die Möglichkeit, unter Einbeziehung diverser Sonderangebote (Guten-Abend-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket, Spar- bzw. Super-Spar-Preise) einzelne Fahrten günstiger abzuwickeln,

wobei er seine Reiseplanung nach dem Bahnangebot richten musste. Falls er absehen konnte, dass ihm dies dauerhaft gelingen würde und ihm diese Art der Planung akzeptabel erschien, konnte er auch auf den Kauf der BC verzichten und ausschließlich Sonderangebote nutzen.

Zum Juni 2001 wurde diese Möglichkeit durch die Einführung der Kontingentierung und Zugbindung beim Guten-Abend-Ticket erheblich eingeschränkt. Dass immerhin 3 Mio. BC im Umlauf sind, zeigt, wie sehr die Kunden die Flexibilität der BC im Vergleich zu Angeboten wie dem Guten-Abend-Ticket schätzen. Für den Kunden mit wenig Geld und viel Zeit hat sich das Schöne-Wochenende-Ticket als Standardangebot etabliert – der aufmerksame Bahnfahrer sieht hier als zusätzliche Kundengruppe Familien mit Kindern – Personen, die man sonst kaum im Fernverkehr antrifft. Die Erschließung neuer Kundengruppen wird auch daran deutlich, dass es kaum noch Tramper gibt und die Mitfahrzentralen in Deutschland an Bedeutung beträchtlich verloren haben.

Künftig sind die Möglichkeiten deutlich eingeschränkter: Der BC-Rabatt ist deutlich vermindert, für den heutigen BC-Kunden ergibt sich hier eine 50%-ige Preiserhöhung. Dass die BC deutlich billiger geworden ist, ist aus Sicht der regelmäßigen Kunden nicht allzu bedeutsam. Will der Kunde nun in den Genuss höherer Rabatte gelangen, muss er sich zu Hin- und Rückfahrt verpflichten und auf einen bestimmten Zug festlegen. Es kann bezweifelt werden, ob dies die richtige Strategie ist, einen Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen.

Pro Bahn & Bus fordert neben der neuen, billigeren BahnCard für 60 Euro, die bisherige BahnCard (270 DM) mit der dazugehörigen Regelung weiterhin offerieren. Aus Kundensicht ist es am Günstigsten, wenn beide Varianten nebeneinander angeboten werden.

Fazit

Bahnfahren wird teilweise teurer, teilweise billiger. Was überwiegt, ist erst dann zu beurteilen, wenn nicht nur das Preissystem, sondern auch die konkreten Preise bekannt sind. Dass die DB nicht schon eine Reihe von Referenzpreisen genannt hat, muss die Vermutung nähren, dass es eher zu Preiserhöhungen kommen soll. Die Behauptung jedenfalls, dass es nach den jahrelangen Vorarbeiten noch nicht möglich sein soll, z. B. die Preise zwischen Frankfurt, Hamburg, Köln und Berlin zu nennen, erscheint wenig glaubwürdig. Insgesamt ist festzustellen, dass das neue Preissystem in vielen Punkten (z. B. Mitnahme!) keineswegs so neu ist, wie es die Darstellung der DB vermuten lässt.

Auch ein innovativ erscheinendes Element wie die kostenlose Mitnahme von Kindern ist bei Betrachtung der Gesamtausgaben von Erwachsenen und Kindern für eine Reihe von Fahrten als Beibehaltung des Ist-Zustandes zu werten.

Der eine wesentliche Nachteil des neuen Preissystems ist der Verlust an Zeitsouveränität für den Kunden. Jeder Kunde begreift, dass er in Spitzenzeiten mehr zahlt als bei schwacher Auslastung – warum man dies jedoch mit einer mehrtägigen Vorbuchung verbinden muss, ist nicht nachvollziehbar. Klar ist, dass derartige Konditionen eine deutliche Schwächung der Wettbewerbskraft gegenüber dem Auto bedeuten und dass sich nun auch viele Bahnfahrgäste überlegen, ob sie nicht fliegen soll – wenn sie sich sowieso auf einen bestimmten Zug festlegen müssen.

Der andere wesentliche Nachteil bei dem alten und neuen Preissystem ist jedoch der Verkaufsvorgang – er erfordert jetzt und in Zukunft eine intensive Beratung. Die DB hat sich bis heute nicht die Mühe gemacht, in ihren Verkaufs- und Auskunftssystemen *Kurs 90* und *Hafas* den Mitarbeitern und Kunden eine Preisberatung anzubieten, die diesen Namen verdient. Es ist – und bleibt – vielmehr die Aufgabe der oft überforderten Verkäufer, den Kunden in einem Verkaufsgespräch die günstigste Verbindung vorzuschlagen.