

Neuer DB-Tarif:

Viele zahlen drauf

➤ Der neue Tarif der DB AG ist wesentlich schlechter, als von PRO BAHN zunächst erwartet. Viele Fahrgäste zahlen auf kürzeren Strecken drauf, wenige sparen auf langen Reisen. Das System der Sonderangebote und Rabatte wurde neu und übersichtlich geordnet, doch der Tarifschunzel, der durch Verbindungen mit unterschiedlichen Strecken und Zuggattungen entsteht, bleibt nicht nur erhalten, er hat sich gegenüber dem alten Tarif eher noch verschlimmert.



Illustration: Steier

■ Der alte Tarifschunzel

Das bisherige Tarifsystern der DB AG stieß immer wieder auf Kritik und wurde dabei mit Begriffen wie „Tarifschunzel“ und Ähnlichem belegt. Die Transparenz und die Nachvollziehbarkeit von Preisen, Aufpreisen und Zuschlägen war für den Kunden immer weniger gegeben.

Der Grundpreis war entfernungsabhängig. Zuschläge und Sonderpreise („Sparpreis“ oder „Guten-Abend-Ticket“) wurden pauschal berechnet, sodass kurze Strecken durch Zuschläge teurer und lange Strecken, vor allem für mehrere Personen, durch Sonderpreise preiswerter wurden.

Der Regeltarif war gegenüber den Grenzkosten des Pkw nicht marktfähig. Erst durch Sonderpreise und die 1992 eingeführte BahnCard als Halbpriemäßigung wurden die Preise auf ein konkurrenzfähiges Niveau herabgesetzt. Mit der BahnCard hatte der Stammkunde die Möglichkeit, flexibel zu fahren und kurz vor Abfahrt des Zuges am Schalter den Fahrschein zu erwerben. Der Beratungsaufwand ist gering, viele BahnCardkunden kennen die Fahrpläne und Zuggattungen auf „ihren“ Verbindungen.

Für den gelegentlichen Fahrgast begann aber das Rechnen: Lohnt sich eine BahnCard überhaupt? Sind andere Angebote günstiger? Mitfahrerpreise, Sparpreise, Supersparpreise, Guten-Abend-Ticket, Twen-Ticket, Länderticket oder Schönes-Wochenende-Ticket, ...?

Auch durch die Einführung der ICE-Preise wurde der Tarifschunzel verdichtet: Die Fahrpreise für oft identische Verbindungen wurden nach verschiedenen Systemen berechnet. Auf den ICE-Aufpreis gab es BahnCard-Rabatt, auf den IC-Zuschlag nicht. Verbundtarife und landesspezifische Angebote sowie eine unterschiedliche Anerkennung dieser Angebote in Fernzügen führten zu einem undurchdringlichen Tarifgewirr.

Mit dem neuen Tarif will die DB AG

- marktgerechtere Preise anbieten,
- die Nachfrage und damit die Auslastung der Züge steuern,
- das Tarifsystern überschaubarer machen.

■ Der neue Tarifschunzel

Die Deutsche Bahn AG hatte ein einfaches Tarifsystern mit drei leicht unterscheidbaren Preisstufen angekündigt: A = ICE, B = IC/EC, C = alle übrigen Züge. Das Preissystern sollte als „Loco-Preis“-Systern ausgestaltet sein und für die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen für jede Zugkategorie nur einen Preis nennen. Diese Preise sollten nach Verbindungsqualität und Konkurrenzsituation marktgerecht gestaltet werden. Ein solches einfaches Preissystern gilt tatsächlich aber nur für Fahrten ohne Umsteigen. Sobald umgestiegen werden kann oder muss, ist der Tarifschunzel größer als zuvor.

BEISPIEL

Mannheim Hbf – Düsseldorf Hbf:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| ○ Abfahrt 15.35, Fahrzeit 1:55 Std., | ➔ Preis 63,20 € |
| ○ Abfahrt 16.35, Fahrzeit 1:56 Std., | ➔ Preis 64,80 € |

Dabei kommt es zu grotesken Ergebnissen:

BEISPIEL

Regensburg Hbf – Essen Hbf,

alle Verbindungen mit ICE-Anteil:

- | | |
|---|-----------------|
| ○ Abfahrt 8.33 Uhr, Fahrzeit 5:24 Std., 2x umsteigen, | ➔ Preis 83,80 € |
| ○ Abfahrt 8.33 Uhr, Fahrzeit 6:06 Std., 2x umsteigen, (via Kassel) | ➔ Preis 85,00 € |
| ○ Abfahrt 8.33 Uhr, Fahrzeit 6:08 Std., 1x umsteigen, | ➔ Preis 88,80 € |
| ○ Abfahrt 9.19 Uhr, Fahrzeit 5:39 Std., 2x umsteigen, | ➔ Preis 88,00 € |
| ○ Abfahrt 10.33 Uhr, Fahrzeit 6:06 Std., 2x umsteigen, (via Kassel) | ➔ Preis 80,80 € |

Lesen Sie auf der nächsten Seite unten weiter.

Der neue Tarif der DB AG

Werbung und Wahrheit

Werbung und Wahrheit:

Die DB-Beispiels-Fahrgäste

Die DB AG hat für die Präsentation der Preise am 9. Oktober 2002 drei Fahrtprofile vorgestellt.

Nachfolgend untersuchen wir diese Fahrtprofile kritisch. Generell muss angemerkt werden: Stornogebühren oder die Gebühren für Ticketrückgabe sind beim Plan & Spar-Rechenbeispiel nicht berücksichtigt worden. Eine einzige Fahrkartenrückgabe mit 45 € und Nachzahlung des vollen Tarifs bringt die Berechnungen gründlich aus dem Lot.

Die Gelegenheitsfahrerin

Das DB-Beispiel: Die Gelegenheitsfahrerin nutzt für ihre Fahrten (Mainz – Würzburg zweimal, Mainz – Berlin, Mainz – Hamburg und Mainz – Leipzig je einmal) bisher eine BahnCard 50. Der Jahresumsatz beträgt einschließlich BahnCard-Kaufpreis 486 €. Im neuen System zahlt sie für volle Flexibilität 5 € mehr, also 491 €. Nutzt sie für alle Fahrten den Plan & Spar-Tarif 40 wären es 167 € weniger (319 €).

Bewertung: Diese Gelegenheitsfahrerin profitiert vor allem von den auf langen Strecken gesenkten Grundpreisen. Würde sie häufiger die Strecke Mainz – Würzburg fahren, sähe die Bilanz schlechter aus. Eine Fahrt von Mainz nach Würzburg kostet im alten System 15,90 € (BC 50), im neuen System 21,30 € (BC 25).

sen sparen sie elf Prozent, mit Plan & Spar 40 sind es 43 Prozent.

Bewertung: Das Seniorenehepaar profitiert in diesem Fall von den auf langen Strecken gesenkten Grundpreisen. Stornogebühren oder die Gebühren für Ticketrückgabe sind beim Plan & Spar-Rechenbeispiel nicht berücksichtigt worden. Bei einer kürzeren Strecke würde der gesenkte Bahncardrabatt zu Mehrbelastungen führen. Auch die mögliche Nutzung des Spar- oder Supersparpreises, der auch Rabatte für mehrere Personen bietet, wurde nicht berücksichtigt – er hätte auf Strecken, die über Hamburg und Stuttgart hinaus reichen, keine Mehrkosten verursacht und war nicht mit dem Risiko der Stornogebühr belastet.

Wochenendpendler

Der DB-Wochenendpendler fährt 26-mal zwischen Berlin und Frankfurt hin und zurück. Sein Jahresumsatz liegt bei 2.907 €. Im neuen System könnte er eine Netzkarte nutzen (3.350 €, Mehrbelastung 15 Prozent). Nutzt er Plan & Spar 40, spart er 28 Prozent (827 €).

Bewertung: Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass Kunden mit einem Jahresumsatz zwischen 2.000 und 3.000 € mit deutlichen Mehrbelastungen rechnen müssen. Die Netzkarte lohnt sich für diese Kunden häufig noch nicht. Die Nutzung von Plan & Spar 40, gerade als Wochenendpendler, dürfte wegen zu geringer Kontingente als unrealistisch gelten.

Die Beispiele der DB AG, die das neue Preissystem als günstig herausstellen, sind willkürlich herausgesucht. Schon geringe Veränderungen des Fahrtverhaltens führen zu Mehrbelastungen.



Senioren-Ehepaar

Das DB-Seniorenehepaar hat eine BahnCard Senior (je 70 €) und fährt damit viermal die Strecke Hamburg – Stuttgart (Gesamtumsatz 1.140 €). Mit den neuen Normalprei-

→ Die Reihe der Beispiele lässt sich endlos fortsetzen. Während man von Frankfurt nach Freiburg Fahrkarten zum Grundpreis von 33,60 bis 49,80 € kaufen kann und die Unterschiede noch erklärbar sind, gibt es von Frankfurt Hbf nach Düsseldorf Hbf allein über die Neubaustrecke drei verschiedene Fahrpreise, je nachdem, ob man ein- oder zweimal umsteigt – die Differenz beträgt manchmal nur einige Cent.

Das gilt auch auf langen Strecken: Von Flensburg nach Berchtesgaden muss man jetzt genau überprüfen, mit welchem Zug man fährt: Fünf Preisstufen zwischen 122,80 € und 129,40 € sind im Angebot, von Hamburg nach Chemnitz sind es 13 verschiedene Preise, für jede Zugart mindestens drei.

BEISPIEL

Hamburg Hbf – Chemnitz (Grundpreise):

- Mit Regionalzügen und IR:
 - 49,60 €, 51,20 €, 54,00 €, 54,80 €
- Mit IC:
 - 58,60 €, 62,40 €, 63,00 €, 65,80 €
- Mit ICE:
 - 63,80 €, 65,20 €, 66,20 €, 69,60 €, 72,00 €, 74,20 €

Immerhin können auch künftig Fahrscheine mit ICE-Relation ohne Nachzahlungen im IC genutzt werden. Beim Umstieg vom IC in einen ICE wird hingegen die Differenz nach erhoben, sofern der ICE nicht auf der Fahrkarte vermerkt ist. Vor allem bei Zugverspätungen ist deshalb auch künftig mit unerfreulichen Diskussionen und Nachforderungen zu rechnen.



Fotos: Engel

Das neue Tarifsystem der DB: Der gebuchte Zug (links) fährt gerade weg, für den nächste Zug (rechts) ist die Fahrkarte nicht gültig, der Papierkorb für das wertlose Ticket steht bereit (Mitte).

nen, wenn der Fahrgast einen ICE nutzen muss, ursprünglich aber nur einen Fahrschein für einen IC oder EC besaß. Die gleiche unangenehme Situation ergibt sich nun, wenn der Fahrgast über einen anderen Weg als vorgesehen fährt.

Wer zum vollen Fahrpreis fährt, kann die Fahrkarte weder einfach kaufen noch flexibel nutzen. Das neue System der Grundpreise ist nicht akzeptabel.

■ Dramatische Preisaufschläge

Im Fernverkehr werden die Strecken bis 180 km etwa zehn Prozent teurer. Hier wirkt sich die Integration des IC-Zuschlags in den Regeltarif entsprechend aus. Auf langen Strecken hingegen greift die Degression.

Drastische Preiserhöhungen treffen die Fahrgäste der bisherigen Interregio-Linien. Der Interregio fuhr bisher zum Tarif des Nahverkehrs, sodass die Züge flexibel genutzt werden konnten. Nunmehr gilt trotz des identischen Takts ein unterschiedlicher Tarif. Im Fall der Mitte-Deutschland-Verbindung gelten im gleichen Takt sogar drei verschiedene Fahrpreise, da hier zusätzlich einige IC durch ICE ersetzt werden (siehe Seite 11 in dieser Ausgabe).

BEISPIEL

ohne Bahncard			mit Bahncard		
bisher	neu	Erhöhung	alt 50 %	neu 25 %	Erhöhung
<i>Hamburg – Lüneburg</i>					
6,60 €	11,20 €	70%	3,30 €	8,40 €	155%
<i>Karlsruhe – Darmstadt</i>					
16,20 €	21,00 €	29%	8,10 €	15,75 €	95%
<i>Hamburg – Rostock</i>					
27,90 €	31,20 €	12%	13,95 €	23,40 €	68%

Die Nutzung von Nahverkehrszügen ist meist keine sinnvolle Alternative, da sie entweder abwechselnd mit den bisherigen IR verkehren oder die Fahrt wesentlich länger dauert. Mit dem Plan & Spar-Tarif wird der Mindestpreis von 15 € oft nicht erreicht.

Betroffen sind folgende Linien:

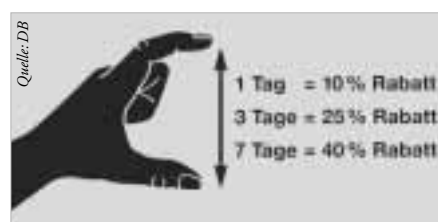
- Frankfurt/Main – Halle – Berlin – Stralsund
- Stralsund – Rostock – Schwerin – Hamburg – Hannover – Frankfurt/Main – Darmstadt – Karlsruhe – Konstanz
- Norddeich – Münster – Oberhausen – Köln – Koblenz – Trier (– Luxemburg)
- Leipzig – Hannover – Bremen – Oldenburg
- (Straßburg –) Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München
- Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Nürnberg
- Frankfurt/Main – Darmstadt – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg
- Berlin – Hannover – Osnabrück – Münster/Amsterdam
- München – Ingolstadt – Ansbach – Würzburg
- Düsseldorf – Kassel – Weimar

Die Preiserhöhungen für die bisherigen Interregio-Züge sind dramatisch. Sie werden dazu führen, dass die meisten dieser Linien keine Zukunft haben, weil die Fahrgäste über kürzere Entfernungen durch überhöhte Preise vergrault werden.

■ Gute Kunden zahlen drauf

Die DB-Werbung spricht selbstverständlich nicht von Fahrgästen, die mehr zahlen als bisher (siehe „Werbung und Wahrheit“). Das Beispiel des Häufigfahrers zeigt es:

Der Häufigfahrer wohnt in München und fährt einmal pro Monat nach Stuttgart, einmal pro Monat nach Frankfurt. Gelegentlich fährt er mit dem Nahverkehr in die Berge (zwölfmal nach Garmisch, sechsmal nach Oberstdorf) – im-



Der neue Tarif der DB AG

mer am gleichen Tag hin und zurück. Er hat eine Bahncard 50 im alten Preissystem, im neuen nutzt er die Bahncard 25.

Daraus ergeben sich folgende Fahrpreise:

BEISPIEL

Fahrausweise zur flexiblen Fahrt	bisher	neu
12x München – Stuttgart ICE	535,20 €	770,40 €
12x München – Frankfurt ICE	907,20 €	1.166,40 €
12x München – Garmisch	168,00 €	252,00 €
6x München – Oberstdorf	144,00 €	207,00 €
Bahncard-Anschaffung	140,00 €	60,00 €
Summe	1.894,40 €	2.455,80 €

Die Mehrbelastung beträgt 30 %.

Durch Nutzung von Plan & Spar 25, die nur auf den Strecken nach Frankfurt und Stuttgart möglich ist, kann der Fahrpreis zwar um 420 € gesenkt werden, das ist aber immer noch eine Mehrbelastung von vier Prozent. Doch jeder verpasste Zug kostet nun 32,10 € (Stuttgart) bzw. 48,60 € (Frankfurt). Eine neue Fahrkarte ist billiger als die Stornogebühr. Und Umbuchen kostet ebenfalls so viel Geld, dass schon das geringste Risiko den Rabatt aufzehrt.

Der Alleinreisende, der die Bahn als Alternative zum Auto nutzt, wird deutlich stärker belastet als bisher.

■ Jugendliche zahlen drauf

Jugendliche zahlen sehr viel mehr als bisher für die Bahnfahrt.

- Das „Twen-Ticket“ mit zuletzt 20 Prozent Rabatt fällt weg.
- Die Bahncard kostet statt 70 € nun 60 € bei halbiertem Rabatt.

- Die Familien-Bahncard fällt weg. Kinderreiche Familien zahlten bisher nur 35 € für die Bahncards für ihre Kinder, die noch zur Schule gehen oder studieren.

Damit nimmt die DB AG ohne Not Abschied von einer langen Tradition des „Wuermeling“. Franz-Josef Wuermeling war Bundesminister für Familienfragen im zweiten, dritten und vierten Kabinett Adenauer. Selbst Vater von fünf Kindern, setzte Wuermeling sich vehement für eine familienfreundlichere Politik und die Erhöhung des Kindergeldes ein. Auf seine Initiative geht der Bundesbahnausweis – im Volksmund „Wuermeling-Ausweis“ genannt – zurück, mit dem Kinder und Jugendliche bis zu 25 Jahren aus kinderreichen Familien zum halben Preis fahren konnten. Diese Vergünstigung wurde 1965 eingeführt und erst 1993 durch die Bahncard Familie abgelöst, die zwar gegen Entgelt (zuletzt 35 €) zu kaufen war, aber weiter für Kinder aus kinderreichen Familien über das 18. Lebensjahr hinaus ausgestellt wurde, solange die Eltern Kindergeld für mindestens drei Kinder erhielten. Ursprünglich wurde der „Wuermeling“ über Zuschüsse des Bundes finanziert. Unter der Regierung Kohl wurde der Zuschuss eingestellt, die DB führte die Vergünstigung eigenwirtschaftlich weiter. Nach 37 Jahren ist die familienfreundliche Vergünstigung nun abgeschafft worden.

Die Notwendigkeit, mit 18 eine teure eigene Bahncard zum vollen Erwachsenenpreis kaufen zu müssen, ist ein Signal an die jungen Führerscheinbesitzer, ein eigenes Auto zu kaufen.

■ Rabatt mit großem Risiko

Mit großem Werbeaufwand behauptet die DB AG, dass nun jeder den Fahrpreis drücken könne – bis zu 40 Prozent Rabatt gebe es für Vorausbuchungen. Doch was der Fahrgast an Bargeld spart, muss er bei der Vorbereitung der Fahrt und durch ein erhöhtes Risiko hineinstecken. Alle Plan & Spar-Preise sind kontingentierte und zuggebunden. Wenn das Kontingent in einem der gewünschten Züge verkauft ist, gibt es keine Plan & Spar-Preise mehr für die jeweilige Verbindung.

Der Umfang der Kontingente ist nicht transparent. Bisher gibt die DB AG lediglich die vage Aussage, dass mindestens zehn, manchmal aber auch 60 Prozent der Plätze zur Verfügung stehen.

„Solange der Vorrat reicht“, gibt es folgende Rabatte, wenn man sich auf bestimmte Züge festlegt:

- 40 % bei Vorausbuchung 7 Tage vor Fahrantritt für eine Hin- und Rückfahrt, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt eine Nacht von Samstag auf Sonntag liegen muss,
- 25 % bei Vorausbuchung 3 Tage vor Fahrantritt für eine Hin- und Rückfahrt,
- 10 % bei Vorausbuchung 1 Tag vor Fahrantritt, auch für einfache Fahrt.

Der Mindestfahrpreis für Plan & Spar beträgt 15 € pro Person und Richtung. Deshalb wird bei Strecken bis etwa 150 km der volle Plan & Spar 40-Rabatt nicht erreicht.



Das neue Preissystem: Bedingungen wie beim Flugzeug, Service im Bahnhof wie bei der Straßenbahn.



Warteschlangen werden noch länger werden. Selbst „einmal Frankfurt und zurück“ ist künftig nicht mehr schnell zu haben.

Die Annahme, alle Fahrten vorausbuchend und dabei jeweils 40 Prozent Rabatt erzielen zu können, ist nicht realistisch. Es kommt immer mal vor, dass umgebucht werden muss oder ein Zug verpasst wird. Die Bahn ist kein Flugzeug, das so große Zeitvorteile bietet, dass man reichlich vor Abfahrt auf dem Bahnsteig sein mag. Die Stornobedingungen für Fahrscheine im Plan & Spar-Tarif sind daher wenig fahrgast- und verbraucherfreundlich:

- 15 €, wenn ein Fahrschein (Grundpreis) nach dem ersten Geltungstag zurückgegeben wird,
- 15 € für die Rückgabe eines Plan & Spar-Fahrscheins vor Buchungsschluss,
- 30 € für die Rückgabe eines Plan & Spar-Fahrscheins nach Buchungsschluss,
- 45 € plus die Differenz zum Normalfahrpreis (pro Richtung), um mit einem Plan & Spar-Tarif einen anderen Zug nutzen zu können.

Wichtig: Die Stornogebühr gilt pro Richtung, die Rücknahme- oder Umbuchungsgebühr pro Fahrschein.

BEISPIEL

Eine Fahrt Berlin – München kostet mit Bahncard 25 und dem Plan & Spar 40-Tarif 99 €. Die Hinfahrt verläuft ohne Probleme, bei der Rückfahrt verspätet sich die U-Bahn in München und der Zug wird nicht mehr erreicht. Dann sind 33 € zu zahlen als Differenz zum Normaltarif BC (82,50 €) und zusätzlich 45 € Stornogebühr. Zusammen also 78 € – die komplett neue Fahrkarte würde 82,50 € kosten.

Dieses Beispiel zeigt, dass die Plan & Spar-Fahrscheine zwar einerseits erhebliche Sparpotenziale bieten, dem steht ein erhebliches Verlustrisiko gegenüber.

Wer vorausbucht, kann schnell ins Minus rutschen. Die Strafgebühren sind vor allem für Einzelreisende als drakonisch zu bezeichnen und nicht akzeptabel. Der Vergleich mit dem Flugverkehr hinkt, denn bei der DB betragen die Rabatte nur zehn bis 40 Prozent, im Flugverkehr erreichen sie meist bis zu 60, manchmal auch bis zu 90 Prozent.

■ Versicherung gegen Stornogebühren?

Die DB bietet in Zusammenarbeit mit der Europäischen Reiseversicherung einen speziellen Schutz gegen die Gebühren, die auf einen Plan & Spar-Kunden zukommen können. Verkaufspreis für ein Jahr ist 29 €, der Selbstbehalt pro Schadensfall beträgt 30 €. Die Versicherung zahlt nur bei Tod, schwerem Unfall oder unerwarteter Erkrankung.

Für die Mehrzahl der Fahrgäste dürfte die Versicherung wertlos sein. Die Leistungspflicht bezieht sich nur auf wenige Fälle und enthält einen Selbstbehalt von 30 €. Nur bei Nichtantritt einer Fahrt tritt der Versicherungsfall ein. Dem Fahrgast, der ein Risiko in der Zugbindung sieht, sollte normale Fahrkarten kaufen, und zwar so spät wie möglich.

Die kundenfeindliche Stornogebühr muss massiv gesenkt werden. Wenn der Plan & Spar-Kunde seinen Zug um fünf Minuten versäumt, soll er 45 € zahlen. Die DB wird allerdings auch künftig bei einer Verspätung von fünf Minuten keine Entschädigung leisten – und 45 € schon gar nicht.

■ Mitfahrerrabatte

Mitfahrer erhalten 50 Prozent Rabatt. Diese leicht merkbare Grundregel ist zu begrüßen. Der Mitfahrerrabatt beginnt bei 11,40 € und erreicht bei einem Fahrpreis von 15 € dann 50 Prozent.





■ Familien – erst gesponsert, dann ausgenommen

Familien haben durch die kostenlose Mitnahmemöglichkeit für Kinder Vorteile im Vergleich zum bisherigen System. Auch die Ausweitung der Altersgrenze auf 14 Jahre für Einzelfahrten von Kindern ist positiv zu bewerten. Bis zu fünf Personen können im neuen System

auf einem Fahrschein gebucht werden. Es kann also maximal ein Elternteil mit vier Kindern oder aber die Eltern mit maximal drei Kindern gemeinsam fahren (die Kinder bis 14 Jahren dann kostenlos). Dabei brauchen die Eltern einen Fahrschein zum Grundpreis oder einen, der durch Plan & Spar ermäßigt ist. Ein mit der alten Bahncard 50 ermäßigter Fahrschein berechtigt nicht zur kostenlosen Mitnahme von Kindern.

Weitere Kinder müssten dann einen Fahrschein zum halben Preis erwerben, der allerdings mit der Bahncard weiter ermäßigt werden kann.

Die bisherigen ICE-Familienparpreise für Deutschland und Europa entfallen. Beim ICE-Familienparpreis konnten Kinder bis zu 17 Jahren in Begleitung ihrer Eltern reisen. Durch die Bahncard sowie die kostenlose Mitnahmemöglichkeit von Kindern bis 14 sind im neuen System entsprechende Ersparnisse zu erzielen – über sehr lange Strecken war das alte System jedoch günstiger. Die zusätz-

liche Bahncard für 5 € gibt es übrigens nur bei einem gemeinsamen Hauptwohnsitz der Ehe- oder Lebenspartner und mindestens einem im Haushalt lebenden Kind (bis 17 Jahre) mit Kindergeldbezug. Sobald das jüngste Kind 18 wird, werden für drei Bahncards statt 70 € nun 180 € fällig.

BEISPIEL

Hamburg – Garmisch-Partenkirchen Rückfahrt 2. Klasse

(in Klammern: zuzüglich Erwerb der Bahncards)

2 Erwachsene, 2 Kinder

	bisher	neuer Tarif	Mehrbelastung ohne (mit) Bahncard-Kauf
Kinder unter 14 Jahre	127 € (+ 35 €)*	153,40 € (+65 €)	+20 % (+ 34 %)
Kinder 13, 15 Jahre	127 € (+ 35 €)*	204,60 € (+70 €)	+60 % (+ 68 %)
Kinder 15, 17 Jahre	127 € (+ 35 €)*	255,70 € (+75 €)	+100 % (+ 103 %)
Schüler 17, 19 Jahre	245 € (+ 35 €)**	255,70 € (+ 130 €)	+4 % (+37 %)

* Familien-Super-Sparpreis

** Familien-Super-Sparpreis und Twen-Ticket-Höchstpreis

Im neuen Preissystem erhalten die Eltern Bahncards, die sie auch allein nutzen können. Für diese Bahncards müssen sie bisher weitere 210 € zahlen. Aber allein die dramatischen Erhöhungen des Fahrpreises werden bei Eltern einen Schock auslösen, der die guten Erfahrungen aus Kindertagen zunichte machen kann.

Der kostenlosen Mitnahme von Kindern unter 14 Jahren steht eine drastische Mehrbelastung von Eltern gegenüber, sobald das erste Kind über 14 Jahre alt wird.

■ Das Fazit aus Fahrgast- und Verbrauchersicht:

Der ersten eher positiven Einschätzung des neuen Systems stehen sehr deutliche Schwächen gegenüber. Wer die Bahn ähnlich flexibel nutzen möchte wie das Auto, zahlt drauf. Das gilt vor allem für flexible Einzelreisende, die bisher mit der Bahncard 50 unterwegs waren. Sie zahlen im Fernverkehr künftig zwischen 15 und 35 Prozent mehr. Auch die gesenkten Grundpreise auf langen Strecken helfen nicht jedem Fahrgast. Die durchschnittliche Reiseweite im Fernverkehr beträgt etwa 200 bis 250 km – je nach Statistik –, da liegen die Preise fast auf dem Niveau des alten Systems.

Und auch der Praxistest am Schalter stand bei Redaktionsschluss noch aus. Die DB ist ein Massenverkehrsmittel mit täglich 4,7 Mio. Kunden. Ob das aus der Luftfahrt stammende System dem Praxistest auf der Schiene standhält, bleibt fraglich.

Der Euphorie über ein werblich gut zu vermarktendes, einfaches Rabattsystem wird ein Katzenjammer über das komplizierte Grundpreis- und Buchungssystem folgen. Und schließlich: Der Konkurrenzkampf zum Flugzeug wurde aufgenommen, der Konkurrent Auto außer Acht gelassen.

(kpn/hja/re)

VERBRAUCHERTIPP:

Tipp

Bahncard umtauschen?

Die Restwert einer Bahncard 50 kann beim gleichzeitigen Kauf einer Bahncard 25 erstattet werden. Voraussetzung: Die bisherige Bahncard ist noch mindestens einen Monat gültig und hat noch einen Wert von 15 € (hängt vom jeweiligen Typ ab). Für einen absoluten Vielfahrer können sich sogar zwei Bahncards (alt und neu) lohnen.

Was tun bei Zugverspätungen?

Was ist mit einem Plan & Spar-Ticket, das durch eine Zugverspätung wertlos geworden ist? Grundsätzlich gilt: Wenn die DB eine Verspätung verursacht hat, kann der Kunde mit dem nächsten Zug fahren. Das gilt auch für Verspätungen privater Bahngesellschaften, soweit ein durchgehender Fahrschein gelöst wurde. Weiterhin sind die Verspätungen von den zur DB gehörenden Omnibusgesellschaften und Fahrscheine des „See-Tarifs“ erfasst. Nicht abgedeckt sind Verspätungen von anderen Unternehmen (z. B. U-Bahnen, Straßenbahnen). Wer einen Zug ohne Anschlussverbindung nutzt, kann nach 30 Minuten mit einem anderen fahren. Der Reisende soll sich, so die DB, die Verspätung durch einen Mitarbeiter im Zug, am Service-Point oder im Reisezentrum bestätigen lassen. Ob dieser Ansatz im Massenverkehr realistisch sein wird, muss letztlich die DB zeigen. Im Verspätungsfall wollen Fahrgäste den nächsten Zug erreichen und nicht erst im Reisezentrum anstehen (sofern überhaupt noch vorhanden), um sich dort eine Verspätung bestätigen zu lassen. Dann ist auch der nächste Zug weg.