

Wie konkurrenzfähig ist die Bahn?

Kurze Reisen meist sündhaft teuer

Ein Test der Preise für Reisen von 90 bis 120 Kilometer Entfernung



➤ „Bahnfahren ist zu teuer“, sagen die Leute. Viel Rabatt verspricht die Deutsche Bahn. Günstige Preise verspricht Connex. Doch die Wahrheit ist: Über Entfernungen von ca. 100 Kilometern ist Bahnfahren meistens sündhaft teuer – erst recht, wenn mehrere Personen gemeinsam reisen. Da-

gegen helfen weder Rabatte noch andere Sonderangebote des Nahverkehrs: Gelegenheitsfahrten über eine Entfernung von rund 100 Kilometern sind mit dem eigenen Auto fast immer günstiger. Nur im Interconnex oder mit dem 50 %-Bahn-card-Rabatt gibt es günstige Preise für Einzelreisende.

Der Benzinpreis als Maßstab

Im Entfernungsbereich von rund 100 Kilometern dominiert das Auto. Es steht in der Regel ohnehin vor der Tür, und in erster Linie entscheidet die Bequemlichkeit. Der Preis wirkt dann als „Schallgrenze“: Ist das Bahnfahren zu teuer, so wird das Auto benutzt. Dabei wird in der Regel der Benzinpreis als wesentliche Kalkulationsgröße bemüht.

Je nach Fahrzeugtyp und Fahrweise kann davon ausgegangen werden, dass ein Auto sechs bis zehn Liter Sprit auf 100 Kilometer verbraucht. Das sind bei heutigen Benzinpreisen sechs bis zehn Cent pro Kilometer, es ist aber auch möglich, noch weniger oder mehr Benzin oder Diesel zu verbrauchen. Die anderen variablen Kosten wie Reifenverschleiß und Ölwechsel werden daneben kaum noch wahrgenommen. Zehn Cent pro Kilometer werden von den Bahninteressenten noch als konkurrenzfähig empfunden, zwölf Cent sind schon eine Art Schallgrenze und 20 Cent sind ganz einfach viel zu teuer.

Ist Bahnfahren in diesem Entfernungsbereich preislich konkurrenzfähig? Um das herauszufinden, hat *derFahrgast* die Preise typischer Verbindungen für typische Nutzergruppen zusammengestellt. Die jeweilige Entfernung wurde nicht nach Eisenbahnkilometern, sondern nach der Straßenentfernung ermittelt und auf dieser Basis der Kilometerpreis für Fahrten zwischen 90 und 120 Kilometer errechnet.

Interessantes Studienobjekt

Der Entfernungsbereich von 90 bis 120 Kilometer ist besonders aufschlussreich.

Für diese Entfernungen werden sehr unterschiedliche Fahrkarten angeboten: Verbundfahrtscheine mit und ohne Bahn-card-Ermäßigung an Rhein und Ruhr, in Mittel- und Südhessen und rund um Berlin, der erste Ländertarif in Schleswig-Holstein, Pauschalangebote für Regionalzüge wie Ländertickets und „Schönes-Wochenende-Ticket“, der Interconnex-Tarif und schließlich die Normal-, Bahn-card- und Mitfahrer-Preise der DB AG einschließlich kostenloser Kindermitnahme und Vorausbuchung.

Bei Reisezeiten von 30 bis 90 Minuten überwiegt die Tagesrückfahrt, so dass Angebote, die eine flexible Rückfahrt ermöglichen, bevorzugt werden, während Rabatte durch Zugbindung wenig interessant sind, weil das Warten auf den ge-

buchten Zug vor allem vor der Rückfahrt oft länger dauert als die Fahrt.

Erschreckendes Ergebnis

Gegenüber dem eigenen Auto ist Bahnfahren im untersuchten Entfernungsbereich um 100 km nur selten eine finanziell interessante Alternative. Um richtig zu sparen, muss man den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ganz durchmessen oder als Einzelreisender eine Bahn-card mit 50 % Rabatt haben oder mit dem Interconnex fahren.

Mal mit, mal ohne Nahverkehr

Nicht bewertet haben wir, ob der städtische Nahverkehr am Start- oder Zielort



im Preis eingeschlossen ist. Verbundfahrtscheine enthalten immer auch den örtlichen Nahverkehr, Länder-Tickets und „Schönes-Wochenende-Ticket“ nur manchmal und die normalen Fahrtscheine der DB nie. Der Interconnex ist hingegen auf dem Weg zum integrierten Fahrtschein für Fern- und Nahverkehr: Fahrkarten mit Zielbahnhöfen in den hessischen Verkehrsverbänden enthalten erstmals auch das Recht, am Ziel den Nahverkehr im Stadtgebiet zu nutzen. Weitere Ziele sollen folgen.

Würde man diese Zusatzkosten für die Fahrt zum und vom Bahnhof einbeziehen und Verbindungen von Vorort zu Vorort bewerten, so wäre es mit der Konkurrenzfähigkeit der Bahn außerhalb der Verbände noch schlechter bestellt.

DB: Ohne Bahncard 50 im Abseits

Ohne die Bahncard mit 50 Prozent Rabatt wäre die Deutsche Bahn AG mit ihren Fernverkehrstarifen im Abseits gelandet. Mit der alten 50%-Bahncard können die Preise für Einzelreisende im Nahverkehr mit sieben bis acht Cent pro Kilometer noch mit dem

Benzinpreis mithalten, mit der 25%-Bahncard liegen sie hingegen mit rund zwölf Cent allemal darüber. Auch die Ländertickets können dem Benzinpreis in diesem Entfernungsbereich noch das Wasser reichen, aber das „Schönes-Wochenende-Ticket“ ist so teuer, dass man nur empfehlen kann, doch gleich noch eine Stunde weiter zu fahren, damit es sich lohnt.

Und während die schnellen Intercity-Züge mit 50 Prozent Rabatt vielen Fahrgästen noch so attraktiv erscheinen, dass sie sich dafür eine Bahncard kaufen, ist deren Nutzung mit der 25-Prozent-Bahncard so teuer, dass man lieber ins eigene Auto steigt. Mit der zehnpromtigen Anhebung der Preise des Intercity und des ICE und der Umwandlung von Interregio-Zügen in IC und ICE hatte die DB im Dezember letzten Jahres noch mehr getan, um ihre Kunden im Bereich 90 bis 120 Kilometer zu vergraulen – davon hat sie nun mit der Bahncard 50 für ihre Stammkunden einiges wieder wett gemacht.

Der Preis-Test zeigt eindeutig: Die Bahncard mit 25 % Rabatt ist nur ein Instrument, um Fahrgäste auf Langstrecken zu locken. Das ist dem Vernehmen nach auch der Bereich gewesen, für den Neukunden gewonnen werden konnten.

Sonderangebote nicht attraktiv

Sonderangebote – also alle Angebote, die an Bedingungen geknüpft sind – haben ganz unterschiedliche Strukturen. Zwar ist im Fernverkehr der DB das billigste Angebot jetzt der Sparpreis 50, der auch für eine Tagesfahrt am Wochenende angeboten wird und bei dem Mitfahrer 75 % Rabatt bekommen, aber der Mindestpreis von 30 Euro (Mitfahrer 15 Euro) wird bei den hier getesteten Entfernungen nur im ICE auf der Neubaustrecke erreicht. Billiger fährt man bis Ende September 2004 noch, wenn jeder Mitfahrer eine Bahncard 25 hat.

Im Nahverkehr ist mal ein Länderticket, das nur werktags und erst ab 9.00 Uhr morgens gilt, mal das „Schönes-Wochenende-Ticket“, das nur am Wochenende zu haben ist, die günstigste Variante. Bei allen Unterschieden macht die Untersuchung eines eindeutig klar: Alle diese Angebote genügen nicht, um den Preis der Bahnfahrt gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig zu machen, wenn mehrere Personen gemeinsam reisen. Das gilt auch für den Mitfahrer-Rabatt der DB AG: Mitfahrer zah-

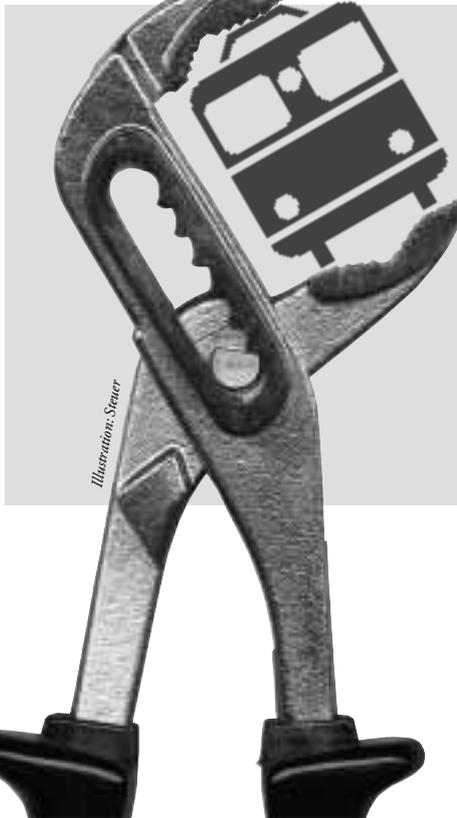


len im Auto gar nichts extra. Man sieht daran, wie schwierig die Marktsituation für den öffentlichen Verkehr im Freizeitbereich ist.

Politische Konsequenzen?

Die Preisbildung ist Sache der Unternehmen. Aber das stimmt nicht ganz. Im Entfernungsbereich um 100 Kilometer werden die Verkehrsverbände eine immer größere Rolle spielen. Schleswig-Holstein hat schon einen eigenen Tarif, Nordrhein-Westfalen als bevölkerungsreichstes Bundesland bereitet ebenfalls einen Ländertarif vor. Andere Länder werden früher oder später folgen. Bei der Tarifbildung wird man vor allem bei den Tageskarte neu überprüfen müssen, ob das bisherige Tarifgefüge noch marktgerecht ist oder ob nicht eine andere Tarifstruktur gerade für Reisezeiten bis 90 Minuten neue Marktpotenziale erschließen kann.

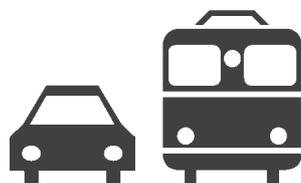
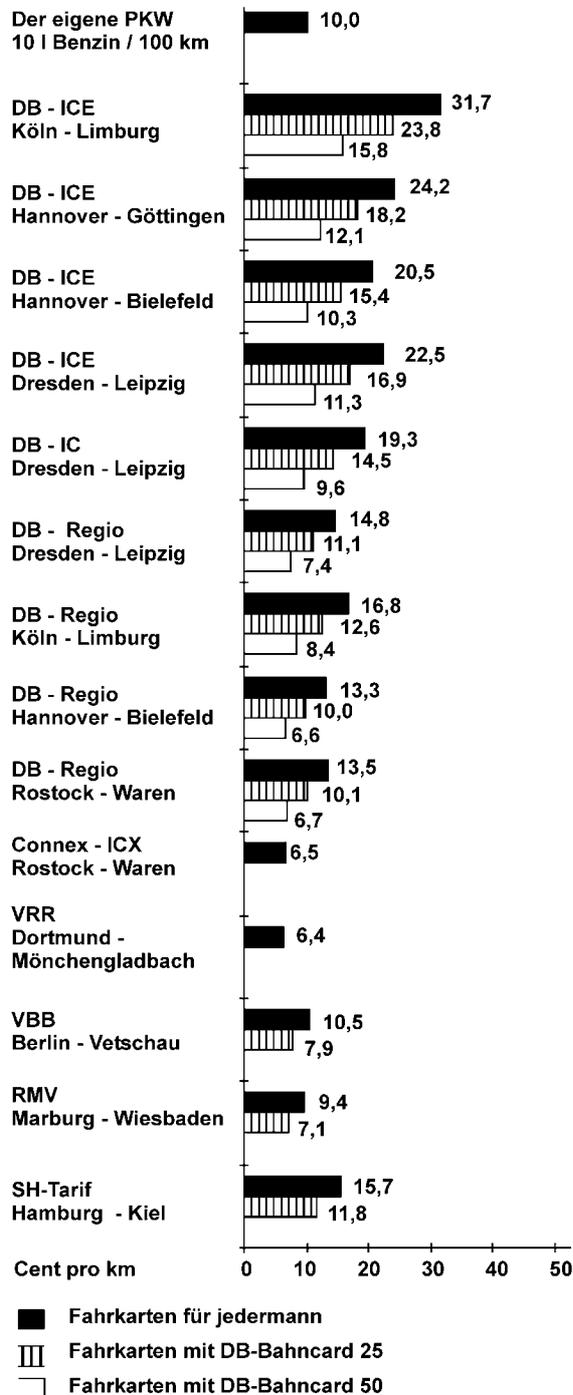
Die Politik könnte einer neuen Gestaltung der Tarife kräftig nachhelfen. Denn die Fahrkarten ab 50 Kilometer Entfernung werden mit 16 Prozent Mehrwertsteuer belegt. Die von der rot-grünen Bundesregierung in Aussicht gestellte Senkung der Steuer auf sieben Prozent könnte davon abhängig gemacht werden, dass die Steuersenkung vorrangig den kürzeren Entfernungen zugute kommt. Mit ihrer Tarif-Offensive hat die Deutsche Bahn AG am 2. Juli bereits Zeichen gesetzt – jetzt sind die Politiker am Zug.



Zu den Testergebnissen:

Einfache Fahrt

(Erwachsene)
Entfernungen zwischen 90 und 120 km



Einfache Fahrt

Konkurrenzlos preiswert sind nur die Fahrkarten für einfache Fahrt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und im Interconnex mit rund 6,5 Cent pro Kilometer. Der Fahrpreis im VRR fällt so niedrig aus, weil dieser Verbund nur drei Tarifstufen kennt und die 120 Kilometer lange Fahrtstrecke fast den gesamten Verbund durchmisst. Beim Interconnex kommen zwei Faktoren zusammen: Das Angebot beschränkt sich auf wenige Züge, die voll ausgelastet ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis begründen, und ein Tarifsystem, das weder eine kostenlose Kindermitnahme kennt noch preiswerte Fahrkarten für mehrere Personen. Für junge Leute bis 26 Jahre gibt es im Interconnex weitere 30 Prozent Rabatt – dadurch ergibt sich für einen jungen allein Reisenden ein einmalig günstiger Preis von 4,3 Cent, für den man nicht einmal einen Kleinwagen in Bewegung setzen kann.

Niedrige Preise zwischen sieben und acht Cent erreicht man sonst nur noch in den Verkehrsverbänden, die auf die Bahncard Rabatt 25 % geben, und bei der DB mit der Bahncard 50. Obwohl die Preise der Verbünde deutlich unter den Normaltarifen des DB-Regionalverkehrs liegen, können sie ohne Rabatt mit dem Benzinpreis nicht mithalten.

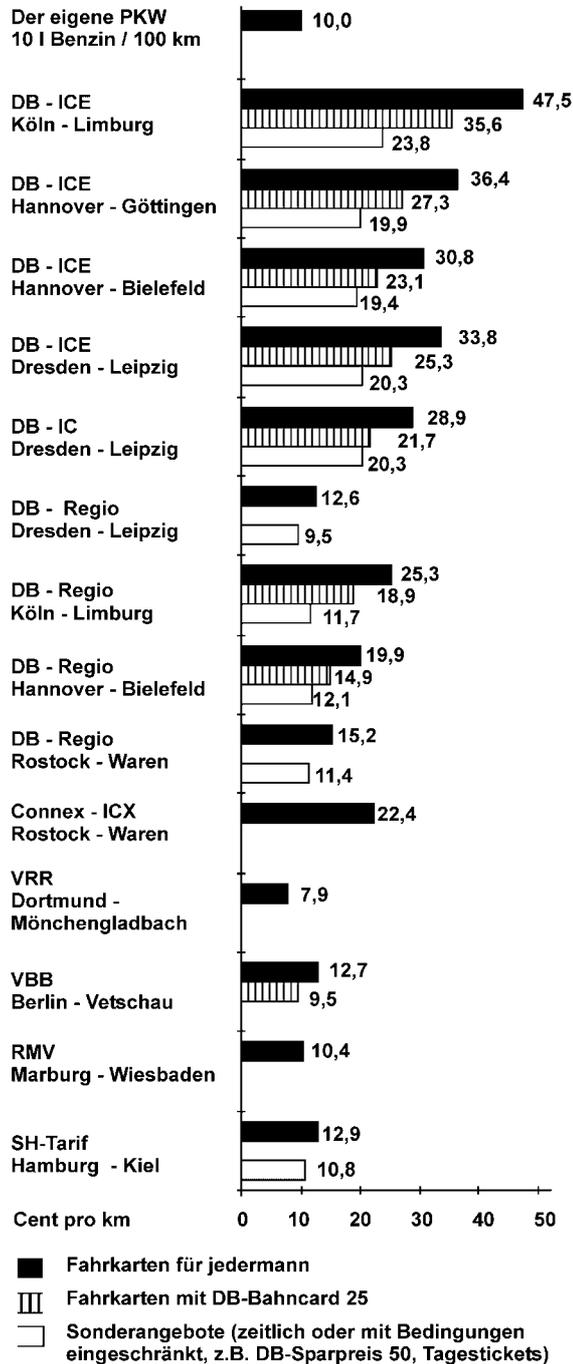
Bei der DB zahlt man ohne Bahncard bereits Preise von 13 bis 16 Cent – das Eineinhalbfache des Benzinpreises. Wo die Bahnlinie über Umwege führt, die nach dem DB-Tarif mitbezahlt werden müssen, steigt der Preis um einen weiteren Cent pro Straßenkilometer an.

Sobald man einen Fernverkehrszug der DB AG betritt, lassen die geforderten Preise den Benzinpreis weit hinter sich, wenn man keine Bahncard 50 hat. Mit der Bahncard 25 werden ca. 15 Cent fällig, ohne Bahncard rund 20 Cent im Intercity und auf gewöhnlichen ICE-Strecken. Auf Neubaustrecken steigen die Preise bis auf 30 Cent ohne Bahncard und 15 Cent mit Bahncard 50 – kaum noch ein Thema für Autofahrer, denn die halbe Stunde Zeitgewinn von Bahnhof zu Bahnhof ist mit den Systemvorteilen des Autos (sofortige Abfahrt, keine spürbaren Zeitverluste für Zu- und Abgang) schnell wieder aufgeholt.

Familie

(2 Erwachsene, 2 Kinder bis 14 Jahre)

Tagesfahrt nach 9 Uhr hin und zurück Entfernungen zwischen 90 und 120 km



Familienausflug

Gefragt wurde nach einer Tagesrückfahrkarte für zwei Erwachsene und zwei Kinder bis 14 Jahre, die nicht vor 9.00 Uhr beginnt. Somit kommen der Mitfahrer-Rabatt und die kostenlose Mitnahme der Kinder bei der DB AG wie auch die Nutzung von Tageskarten und Länder-Tickets in Frage, die erst ab 9.00 Uhr morgens gelten. Hier liegen nur noch die VRR-Tageskarte mit 18 Euro und die Länder-Tickets mit 21 Euro im Bereich des Benzinpreises. Der Fahrpreis, der sich aus dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ zu 28 Euro ergibt, liegt mit rund 12 Cent bereits deutlich über dem Benzinpreis.

Auch mit einigen Tageskarten liegt der Kilometerpreis schon beim Eineinhalbfachen der Benzinkosten: Rund 15 Cent pro Kilometer kostet die Fahrt im Rhein-Main-Verkehrsverbund oder im Nahverkehr der DB über die Ländergrenzen unter der Woche, wo es kein Sonderangebot gibt.

Auch der Interconnex ist keineswegs preiswert, denn jede Person muss zahlen.

Im Fernverkehr der DB ergeben sich durchweg hohe Preise, die reichlich über den Benzinkosten liegen. Die kostenlose Mitnahme der Kinder wirkt dagegen ebensowenig wie die verschiedenen Bahncard-Varianten. Hier wurde der Preis für Inhaber von zwei Bahncards 25 berechnet, der bis Ende September 2004 gilt. Um ihn zu erreichen, muss man 55 Euro für die Bahncards einsetzen. Selbst der an sich attraktive Sparpreis 50 ist teuer, da wegen des Mindestpreises der volle Rabatt nicht erreicht wird.

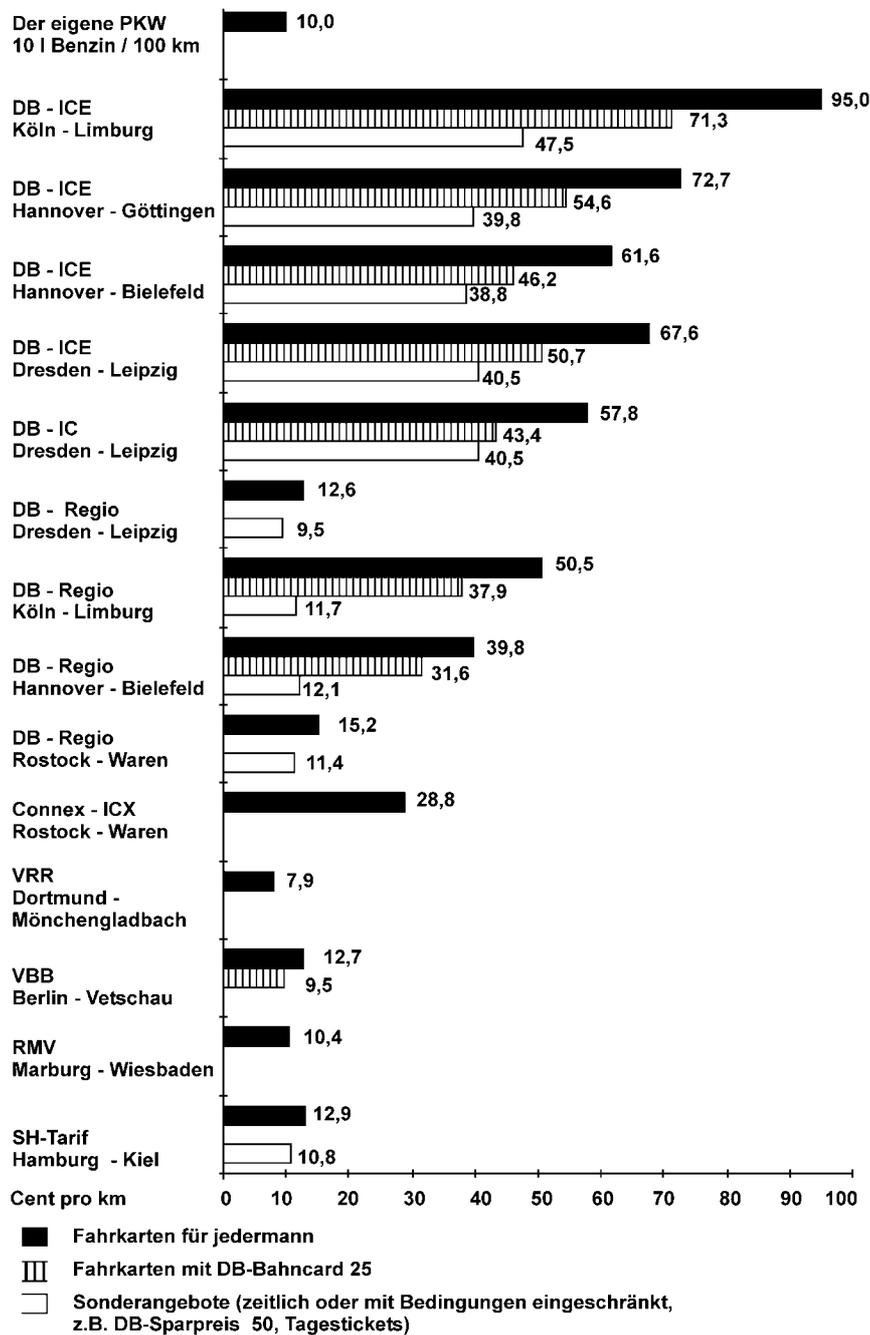
Hier wird spürbar, dass die Fahrgäste im unteren Entfernungsbereich verdrängt werden sollen. Das trifft besonders die Regionen, in denen der Interregio in einen Intercity umgewandelt wurde. Dort kann auf ein paralleles Angebot im Regionalverkehr nicht verzichtet werden. Ohne Bahncard und erst recht auf Neubaustrecken schwellen die Preise stark an und erreichen Spitzenwerte von bis zu 47,5 Cent pro Kilometer für eine Fahrt von Köln nach Limburg – dafür fährt man mit dem Auto fünfmal so weit.

Das haben wir untersucht:

Untersucht wurde der Fahrpreis für Strecken zwischen 90 und 120 km Straßenentfernung. Die Auswahl der Strecken ist zufällig, aber durchaus repräsentativ für das Preisgefüge des jeweiligen Anbieters. Die Preise wurden im Mai 2003 im Internet ermittelt, das geänderte Tarifsystem der DB am 3. Juli eingearbeitet. Die Entfernungen wurden mit handelsüblichen Routenplanern von Stadtmitte zu Stadtmitte berechnet. Durch die Einstellung „80 Prozent Zeit, 20 Prozent Entfernung“ wurde der schnellere längere Weg, der in der Regel über die Autobahn führt, bevorzugt.

5 Personen

Tagesfahrt nach 9 Uhr hin und zurück
Entfernungen zwischen 90 und 120 km



Kleingruppe

Auch die Kleingruppe mit fünf Personen, die – zumindest unter der Woche – nicht vor 9.00 Uhr startet, wird als interessante Zielgruppe für die Gestaltung des Tarifs gesehen. In den Verkehrsverbänden und dort, wo Länder-Tickets und das „Schönes-Wochenende-Ticket“ gelten, gilt dasselbe wie für die Familie, weil die gleichen Tickets benutzt werden. Sobald aber diese Fahr-scheine nicht mehr in Betracht kommen, gibt es einen rabiaten Preissprung auf mindestens das Dreifache des Benzinpreises. Für rund 30 Cent können fünf Personen mit dem Interconnex fahren, mit Bahncards 25 auch mit einem Nahverkehrszug der DB. Wer mit fünf Mann allerdings spontan in den ICE will, der erlebt Spitzenpreise bis zu 95 Cent je Kilometer – nur Taxifahren ist teurer.



Anbieter und Tariffinformationen:

Deutsche Bahn AG: www.bahn.de
Tel. 11 86 1 (61 Ct./Min.)

Connex: www.interconnex.com
Tel. (01805) 10 16 16 (12 Ct./Min.)

VRR, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
www.vrr.de
Tel. (01803) 50 40 34 (9 Ct./Min.)

VBB, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
www.vbb-online.de, Tel. (030) 25 41 41 41

RMV, Rhein-Main-Verkehrsverbund
www.rmv.de
Tel. (01805) 768 46 36 (12 Ct./Min.)

Schleswig-Holstein-Tarif, www.sh-tarif.de
Tel. (01805) 71 07 07 (12 Ct./Min.)