

Gedanken zur Gestaltung der Bahntarife

PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.

Um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen, spricht sicherlich vieles für die Einführung eines preiswerten und unkomplizierten Tarifangebotes der Bahn. Gerade für Familien oder Kleingruppen war eine Bahnreise oft so teuer, daß es schwer war, erfolgreich Überzeugungsarbeit zu leisten¹. Somit ist die Einführung entsprechender Sonderangebote grundsätzlich zu befürworten.

Die derzeitige Situation trägt dieser Forderung zwar Rechnung, hat aber trotzdem einige Schwachpunkte. Sie läßt sich nach unserer Auffassung wie folgt beschreiben:

- Verwirrung durch zwei ähnliche Angebote

Zur Zeit sind mit dem „Schönen Wochenende Ticket“ (SWT) und dem Bayern-Ticket (BT) zwei ähnliche Angebote auf dem Markt. Das Hauptmerkmal, der Preis, ist zwar bei beiden gleich, die Nutzungsbedingungen sind jedoch unterschiedlich: Gültigkeit 2 Tage bundesweit mit MVV/1 Tag bayernweit ohne MVV, Ausschlußzeiten nein/ja, 5 Personen ohne Altersbeschränkung/6 Personen mit Altersbeschränkung. Diese Unterschiede verwirren zahlreiche Fahrgäste.

Für Feiertage, die nicht auf ein Wochenende fallen, gibt es derzeit kein entsprechendes Angebot.

- Keine Förderung von Kurzreisen

Ein Aspekt des ursprünglichen SWT, der mit der Anhebung auf 35 Mark weitgehend verloren gegangen ist, ist die aus unserer Sicht sinnvolle Förderung von kurzen (spontanen) Bahnausflügen. Analog zum Sonntagnachmittagsausflug mit dem Auto sollte es auch ein Bahnangebot geben: für die Fahrt von Coburg nach Sonneberg, von Weilheim nach Hohenpeißenberg oder von Cham nach Waldmünchen. Für solche Entfernungen von etwa 20 km ist ein Fahrpreis von 35 Mark unattraktiv, bringt er doch nur eine unerhebliche Reduzierung des Normalpreises und keine gegenüber BahnCard-Preisen. Noch deutlicher wird es für Reisen, bei denen eine Fahrt mit dem Zug durchgeführt wird, der Rückweg dann zu Fuß. Es sei in diesem Zusammenhang noch erwähnt, daß es auch aus verkehrspolitischer Sicht sinnvoll ist, die Fahrgastzahlen auf kleinen Zweigstrecken durch günstige Tarifangebote zu fördern.

¹Eine Bahnreise über 31 km hin und zurück kostete für 2 Erwachsene und drei Kinder 1994 noch über 60 Mark, für 51 km mehr als 90 Mark.

- Dumpingpreis auf Langstrecken

Das BT und in noch stärkerem Maße das SWT können für extrem lange Reisen eingesetzt werden, was gerade auf Hauptstrecken zu Überbelegungen der Züge führen kann. Das führt bei normalzahlenden Fahrgästen, die im Zu- oder Nachlauf zu einer IC/ICE-Fahrt einen Zug des Nahverkehrs benutzen und im Extremfall dann stehen müssen, zu berechtigtem Unmut. Bei neugewonnenen (SWT-)Bahnkunden kann es dazu führen, daß die realen Bahnpreise verdrängt oder nicht zur Kenntnis genommen werden. Das heißt, wer meint, für „fast umsonst“ von Garmisch nach Aschaffenburg oder gar nach Hamburg fahren zu können, wird – wenn kein SWT/BT zur Verfügung steht – wahrscheinlich nicht den Normalpreis zahlen, sondern sich ins Auto setzen.

- Konkurrenzierung der BahnCard

Durch SWT und BT wird die Anschaffung einer BahnCard unattraktiver: die Nutzung ist nur noch für Fernreisen, oder für sehr kurze Reisen interessant. Erstere werden aber nur selten durchgeführt, während bei letzteren die absolute Fahrpreisersparnis sehr gering ist. Somit wird die BahnCard als Instrument für langfristige Kundenbindung entwertet und das oft genannte verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Autoverkehr konterkariert.

- Sperrzeit am Nachmittag

Die nachmittägliche Sperrzeit beim BT macht dieses Tarifangebot für viele unbenutzbar. Zwar gibt es Möglichkeiten, zusätzliche Fahrscheine zu lösen, dadurch wird jedoch der Gebrauch verkompliziert und der Preisvorteil vermindert.

Sicherlich gibt es kein Tarifangebot, welches gerecht und einfach zu handhaben ist und auch noch alle verkehrslenkenden Ansprüche erfüllt. Auch ist der Einfluß der BEG auf die Tarifgestaltung der DB sicherlich begrenzt. Trotzdem wollen wir aus den oben genannten Thesen versuchen, ein aus unserer Sicht verbessertes Tarifangebot zu skizzieren.

1. Zusammenfassung von SWT und BT

Um das Angebot möglichst einfach zu machen, sollten SWT und BT (bzw. ein „Länder-Ticket“) zusammengefaßt werden: gleicher Preis an allen Tagen und gleiche Mitnahmeregelung. Die Sperrzeiten könnten sich an der „Grünen Karte“ des MVV orientieren, also nur werktags eine vormittägliche Sperrzeit. Ob dieses neue Ticket dann das ganze Wochenende oder nur Samstag oder Sonntag gilt, ist dann schon nicht mehr das zentrale Problem.

Sowohl für eine Mitnahmeregelung „5 Personen, davon zwei über 18“ als auch für „5 Personen“-Regelung gibt es nachvollziehbare Gründe. Wichtig erscheint in erster Linie, daß nicht Personen über 14 oder gar 11 Jahre bereits als Erwachsene zählen. Nimmt man den Pkw als Maßstab, so dürfte es keine Altersbeschränkungen geben.

In diesem Zusammenhang möchten wir noch hinzufügen, daß wir großzügige Mitnahmeregelungen für Hunde ablehnen. Die Hundemitnahme in vollen Zügen ist weder für die Hunde noch für Fahrgäste ein Vergnügen.

Der Preis könnte weiterhin bei 35 Mark liegen, sollte für BahnCard-Besitzer jedoch reduziert sein und etwa bei 25 bis 30 DM liegen. Eine solche Regelung würde im übrigen die allzu freigiebige Weitergabe von Fahrscheinen etwas einschränken.

2. Einführung eines Kurzstrecken-Tarif

Zur Förderung von Zweigstrecken und Kurzausflügen könnten wir uns mehrere Lösungen vorstellen:

- Einfache Fahrkarten bis x km ($x \approx 30$ km) gelten außerhalb der Sperrzeiten (die gleichen wie oben!) für Hin- und Rückfahrt oder sie gelten nur für die gelöste Strecke, aber für mehrere Personen (gleiche Mitnahmeregelungen wie oben!).

Diese Regelungen wären auch für BahnCard-Besitzer anzuwenden, d.h., der Fahrpreis halbiert sich nochmals.

Der Vorteil einer solchen Regelung wäre, daß der Preis zwar stark ermäßigt wäre, aber immer noch proportional zur Leistung.

- Wie oben, aber anstelle einer Kilometer-Begrenzung eine Eingrenzung auf bestimmten Strecken (etwa allen bayerischen Zweigstrecken)

3. Kundenbindung durch Anerkennung der BahnCard

Wie bereits erwähnt, sollten alle Sonderangebote für BahnCard-Besitzer zusätzlich ermäßigt werden. So wird der Kauf der BahnCard attraktiver für Neukunden und Stammkunden bekommen das Gefühl besonderer Wertschätzung.

Entsprechendes ist z.B. in der Schweiz realisiert.

4. Gültigkeitsbereich erweitern

Es wäre zu wünschen, daß nicht nur in Bayern ein BT angeboten wird, sondern ein entsprechendes Ticket auch in anderen Bundesländern. Solange dieses noch nicht realisiert ist, sollten die räumlichen Gültigkeitsgrenzen flexibler gehandhabt werden. So ist es für Fahrgäste z.B. unattraktiv, wenn das BT auf der

Fahrt von München/Buchloe nach Lindau zwischen Memmingen und Hergatz ungültig ist.

Desweiteren sollte mittelfristig der gesamte ÖPNV in ein BT/SWT-Nachfolgeangebot integriert werden. Die umfassende Gültigkeit des BT im VGN sehen wir als vorbildlich an, während die Nichtanerkennung des BT in der Münchner S-Bahn abzulehnen ist.

Wir möchten noch erwähnen, daß wir die kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs in vielen Landkreisen für eine sehr gelungene Idee halten. Bleibt zu hoffen, daß dieses Angebot allmählich auch in Nordbayern eingeführt wird und die DB ausreichende Fahrzeugkapazitäten zur Verfügung stellt.