

Alles wird einfacher – wirklich? Mit dem Normalpreis flexibel reisen – stimmt das auch?

Gedanken zum neuen Preissystem der DB

Klaus Meier fährt am Donnerstag Morgen von Hamburg nach Uelzen mit dem Regionalzug. Dafür zahlt er 12,40 €. Am Freitag will sein Kumpel Edgar Schulze mit. Irgend etwas war doch mit „Mitfahrerpreis“, erinnert sich Klaus Meier. Sie lesen nach, aber nichts damit, erst ab 15 € kann er genutzt werden.

Gudrun von Hempel fährt lieber mit dem InterCity, der bis Dezember 2002 ein Inter-Regio war und den gleichen Preis kostete wie der Regionalzug. Jetzt darf sie 17,40 € zahlen, 5 € mehr und das nur, weil der Zug jetzt InterCity heißt. Warum nur? Auf der Rückfahrt nimmt Gudrun ihre Freundin Karola Weinreich mit und siehe da, es sind keine 34,80 € fällig, sondern nur 26,10 €. Dank Mitfahrererermäßigung ist die Preiserhöhung schon erträglicher geworden.

Derweil fragt sich Klaus, warum er keine Mitfahrererermäßigung bekommt. Er geht beim nächsten Mal zum Schalter, und siehe da, für 2 Personen sind nur 22,50 € fällig. Er rechnet nach, wie die DB nur auf diesen Preis kommen kann? Gibt es noch eine zweite Mitfahrererermäßigung, von der er nichts weiß? Eine zweite Mitfahrererermäßigung gibt es zwar nicht, aber die DB rechnet kundenfreundlich: Sie nimmt bei der Preisberechnung für zwei oder mehr Personen einen Basispreis von 15 € an und gewährt dann den Mitfahrerrabatt. Ganz einfach – oder? Grenzfälle, gewiß, aber diese Grenzfälle verkomplizieren das System.

Ein anderer Fall: Emden – Nordeich. In der einen Stunde fährt der Regionalzug, in der anderen Stunde der IC, der aus dem IR hervorging. Konnten Sie im alten (komplizierten) Preissystem beide Züge noch mit der gleichen Fahrkarte nutzen, bezahlen Sie ab 15.12. im Fernzug (IC) 8,80 € statt 5,50 € bei gleicher Fahrzeit. Jede Stunde ein anderer Preis. Die DB sorgt für Abwechslung, und das nicht nur hier. Hamburg – Schwerin – Rostock, Bremen – Oldenburg – Leer, Stralsund – Pasewalk – Berlin; auch hier wechseln stündlich Züge und Tarife, und nicht nur das. Beim Inter-City können Sie bei Fahrpreisen ab 15 € auch „Plan&Spar-Preise“ mit Rabatten von bis zu 40 % nutzen.

Alle diese Beispiele, die eher dem Nahverkehr als dem Fernverkehr zuzuordnen sind, zeigen uns, dass PEP – das neue DB AG Preissystem für den Fernverkehr – auch im Nahverkehr beträchtliche Auswirkungen hat, und nicht immer nur positive. Für die Kunden besteht hier ein dringender Nachbesserungsbedarf. Man kann keinen scharfen Trennungsstrich zwischen Nah- und Fernverkehr ziehen. Beide überlappen sich. Beim Strassenverkehr käme keiner auf die Idee, den Nahverkehr auf der Autobahn zu verbieten und ihn zumindest mit einem

Preis-Zuschlag zu versehen. Hier ist allerdings auch die Politik gefragt, vor allem die Länder, die für den Nahverkehr verantwortlich sind. Das Land Schleswig-Holstein zeigt einen möglichen Weg auf, mit einem eigenen Tarif für das ganze Land, der auch zum 15. Dezember eingeführt werden soll.

Hier, im Nahverkehr, werden viele Kunden dem neuen DB AG-Preissystem Minuspunkte geben müssen.

Im Fernverkehr scheint es dagegen besser auszusehen. Die Rabatt-Regeln (Plan&Spar; Mitfahrerrabatt, BahnCard) gelten gleichmäßig und immer. Die Alternative für den Reisenden: sich auf einen Zug festlegen und sparen oder flexibel jeden Zug nehmen können und dafür den Normalpreis zahlen.

Ich entscheide mich für den flexiblen Normalpreis. Die Überraschung ist groß, als ich die Fahrplan- und -fahrpreisauskunft der DB AG bemühe. Gerechnet habe ich mit 2 unterschiedlichen Preisen, einmal mit dem ICE, einmal nur mit dem IC. Doch, was finde ich? Zwischen 7.00 und 9.00 Uhr finde ich zwischen Hamburg und Chemnitz 8 Verbindungen zu 7 unterschiedlichen Preisen. Für jede Verbindung brauche ich eine andere Fahrkarte, auch beim Normalpreis und der liegt zwischen 49,60 und 72,00 €. Was ist da flexibel? Hatte man uns nicht ein Lichten des Tarifdschungels versprochen, mit einfachen und übersichtlichen Relationspreisen ?

Nun vielleicht ist das ein schlechtes Beispiel. Bei Frankfurt – Düsseldorf sollte es doch ganz einfach sein – mit 2 Preisen, der eine im IC auf der alten, langsamen Strecke durch das Rheintal und der andere im ICE auf der schnellen Neubaustrecke. Doch weit gefehlt - 38,20 oder 39,40 € kostet es im Rheintal; 53,80 oder 57,80 oder 58,80 € dürfen bei Nutzung der Neubaustrecke gezahlt werden.

Derartige Beispiele lassen sich noch viele finden. Pluspunkte können auch hier nicht verdient werden.

Suchen wir nun keine komplizierten Verbindungen mit Umsteigen und verschiedenen Reisewegen mehr, sondern lassen wir einfach eine Familie mit 2 Kindern (eines unter, eines über 14 Jahre alt) spontan einen Ausflug mit der Bahn machen wollen. In der Großstadt, in Hamburg oder Bremen, bekommt man die notwendige Fahrkarte mit der Mitfahrererermäßigung auch morgens früh am Schalter und wahrscheinlich ab 15. Dezember auch am Fernverkehrsautomaten. Aber was ist in der Provinz, wo nur ein Nahverkehrsautomat steht, der keinen Mitfahrerrabatt gibt? Im Zug lösen? Fahrkarten gibt es dort, aber keinen Mitfahrerpreis. Die Familie und die Kleingruppe, die eigentlich vom neuen Preissystem profitieren, sind hier die „Gekniffenen“.

Wieder Minuspunkte!

Gekniffen sind auch diejenigen, die heute 2 oder 3mal pro Woche mit der Bahn im Nahverkehr unterwegs sind und dabei ihre BahnCard nutzen, die ihnen 50% Rabatt gewährt. Künftig gibt es mit der BahnCard nur noch 25% Rabatt. Auch wenn ihr Preis deutlich geringer ist, übersteigen die Mehrkosten (der Fahrgast zahlt um die Hälfte mehr) im Laufe des Jahres das beim BahnCard-Kauf gesparte Geld deutlich. Je nach Strecke(n) können die Mehrkosten einige hundert Euro erreichen.

Auch von den Vielfahrern im Nahverkehr : Minuspunkte

Wochenendpendler fahren an 30 - 40 Wochenenden im Jahr größere Strecken und sind somit für die DB AG ertragsstarke Kunden. Nicht immer können sie ihre Fahrt am Freitag exakt planen; sie freuen sich oft, wenn sie einen Zug früher erreichen und somit eine Stunde eher zu Hause, bei Freund oder Freundin oder bei Bekannten ankommen. Plan&Spar passt hier nicht immer und wird an Wochenenden auch schon einmal ausverkauft sein. Was bleibt, ist das Fahren zum Normalpreis – mit BahnCard-Ermäßigung, 25% Rabatt statt 50%. Einzige Chance weiter zu sparen: Man tut sich spontan zu einer Kleingruppe zusammen und fährt und spart dann zusammen.

Wieder Minuspunkte

Wir sehen, bei PEP sind viele Minuspunkte zu finden, auch wenn auf der anderen Seite viele Pluspunkte stehen. Es gibt noch viel zu verbessern.

(Karl-Peter Naumann; PRO BAHN)

Letzte Änderung: 27. Oktober 2002