

Wirkungen des Neuen Preissystems der DB AG im Nah- und Regionalverkehr – Analyse und Forderungen des BUND

Mit der Einführung des neuen Preissystems am 15.12.2002 ändert die Deutsche Bahn AG die bisherige Tarifstruktur im Schienenpersonenverkehr grundlegend. Ziel der Neugestaltung ist, das Bahnfahren attraktiver zu machen und neue Kundenkreise zu gewinnen. Dabei ist das neue Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr (PEP) insbesondere auf die Ausgestaltung der Angebote im Fernverkehr ausgerichtet (zur Position des BUND zum neuen Preissystem der DB AG insg. vgl. http://www.bund.net/lab/reddot2/verkehr_1408.htm sowie Pressemitteilung vom 9.10.2002, www.bund.net).

Für den Regionalverkehr bringt das neue Preissystem zumindest für Strecken unter 110 Kilometern keine neuen Angebots Elemente mit sich, während gleichzeitig durch die Senkung der Rabattwirkung der (zukünftig günstigeren) BahnCard die heutigen Stammkunden höhere Preise für Einzelfahrten zu zahlen haben. Im Folgenden werden daher die Auswirkungen des neuen Preissystems auf die Preise im Nah- und Regionalverkehr der DB AG, insbesondere im Entfernungsbereich bis 100 km, untersucht und daraus Forderungen des BUND für eine neue Preispolitik im Regionalverkehr entwickelt. Dabei werden die Angebotsveränderungen zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 (z.B. Ersatz vieler IR-Linien durch ICs) und die damit verbundenen Preisänderungen nicht betrachtet.

Auswirkungen von PEP auf die Preise im Regionalverkehr

Das neue Preissystem wirkt sich im Nah- und Regionalverkehr auf alle Relationen aus, für die keine Verbundtarife gelten, sondern der Deutsche Personen- und Gepäcktarif (DPT) und damit der BahnCard-Rabatt gültig ist (DB AG und NE-Bahnen). Betroffen durch die Preisreform sind damit die „verbundfreien“ Gebiete, die insbesondere in Thüringen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Teilen Bayerns vorhanden sind¹. Außerdem wirkt sich das neue Preissystem erheblich auf Fahrten zwischen zwei Verbänden, den „ein- und ausbrechenden“ Schienenverkehr in Verbände sowie größere Entfernungen mit Produkten des Regionalverkehrs aus. Nicht betroffen sind durch die Neustrukturierung dagegen Fahrten innerhalb von Verkehrsverbänden, in denen insgesamt 60 % aller Kunden im Nahverkehr unterwegs sind, da in diesen i.d.R. die BahnCard keine Ermäßigungswirkung hat.

Die neuen C-Preise für die Zugkategorien IR, IRE, RE, RB und S-Bahn entsprechen bis 140 km den bisherigen Grundtarifen und bleiben damit gegenüber heute konstant. Fahrten über 140 km werden mit der Einführung des neuen Preissystems sukzessive günstiger, da ab dieser Entfernungsstufe bei den C-Preisen ein degressiver Anstieg der Ticketpreise eingeführt wird (bei den A- und B-Preisen ab 180 km).

¹ Dagegen sind die Länder Brandenburg, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen sowie die Stadtstaaten vollständig oder zu großen Teilen durch Verbände abgedeckt, die aber jeweils eine unterschiedliche Ausdehnung aufweisen. Überhaupt nicht betroffen von der Reduktion des BahnCard-Rabattes sind z.B. alle Regionalverkehrsrelationen in Berlin-Brandenburg, da es mit dem VBB insgesamt nur einen Verbund gibt, der keine Ermäßigung auf die BahnCard gibt. Dagegen ist Baden-Württemberg aufgrund der Zersplitterung in 21 Verbände erheblich von PEP betroffen, da hier bei Fahrten über Verbundgrenzen hinaus der DPT gilt.

Von den Rabattangeboten des neuen Preissystems greift im Regionalverkehr bis 100 km lediglich der BahnCard-Rabatt in Höhe von 25 % auf den Normalpreis sowie die kostenlose Mitnahme von Kindern unter 14 Jahren. Die Plan&Spar-Preise werden für Produkte des Regionalverkehrs (außer im Vor- und Nachlauf zu Produkten des Fernverkehrs) nicht angeboten, in Fernverkehrszügen sind sie an einen Mindestpreis von 15 € gekoppelt. Der Mitfahrerrabatt setzt das Erreichen des Mindestpreises von 15 € ohne BC bzw. 11,25 € mit BC für die Fahrkarte der ersten Person voraus und bringt somit eine Vergünstigung ebenfalls erst ab einer Entfernung von über 100 km.

Das Schöne-Wochenendticket für 28 € sowie die Ländertickets für 21 € sollen zwar grundsätzlich erhalten bleiben, greifen aber ebenfalls nicht für Alleinreisende und zwei Personen unter 100 km.

Hauptbetroffene des neuen Preissystems sind damit die Besitzer der heutigen BC 50². Aufgrund der Reduktion des BahnCard-Rabattes auf 25 % bedeutet für diese die Einführung von PEP eine generelle Preiserhöhung von 50 % auf Strecken bis zu 110 km (Normalpreis für 100 km: 13,50 €, mit BC 50: 6,75 €, mit BC 25: 10,10 €), ohne dass sie auf günstigere Angebote ausweichen können. Bei Strecken ab 140 km nimmt die Höhe der Preissteigerung langsam ab, außerdem greifen hier ab 110 km z.T. die o.g. Rabattangebote. Da allerdings die Plan&Spar-Preise bei der alleinigen Nutzung von Regionalzügen nicht gelten, können gerade bei längeren Strecken, die (fast) ausschließlich vom Regionalverkehr bedient werden (Bsp. Freiburg – Konstanz, Berlin - Stralsund), die Preisreduktionsmöglichkeiten von PEP nicht voll ausgeschöpft werden. Damit liegen die Preise im Regionalverkehr auf längeren Strecken teilweise deutlich über den günstigsten Angeboten des Fernverkehrs.

Bei den Pendlern, die ca. 50 % des Nahverkehrs ausmachen, haben 80 % bereits eine Streckenzeitkarte, deren Preise unverändert bleiben. Der Wegfall von Interregios wird zum Teil dadurch kompensiert, dass für Zeitkarten mit IC-Berechtigung die Preise abgesenkt werden. Eine Erhöhung erfolgt auf einigen Relationen durch die weitgehende Produktumstellung von ICs auf ICEs und die damit verbundene Notwendigkeit, Zeitkarten mit ICE-Berechtigung zu kaufen (z.B. Basel – Mannheim).

Für viele Teilzeitpendler wird sich aufgrund der höheren Einzelfahrpreise der Kauf von Streckenzeitkarten rechnen, so dass auch für diese Kundengruppe die Gesamtbelastung teilweise relativiert wird. Problemgruppe bei den Teilzeitpendlern sind damit insbesondere Auszubildende, Studenten und Geringerverdienende, für die sich weiterhin eine Zeitkarte nicht lohnt und die jeweils gar nicht oder kaum durch die Entfernungspauschale steuerlich entlastet werden.

Keine negativen Veränderungen ergeben sich für Nicht-BahnCard-Besitzer im Regionalverkehr, bis zur Entfernung von ca. 110 km allerdings auch keinerlei Verbesserungen.

Die ursprünglich von der DB AG gehegte Hoffnung, einen BahnCard-Rabatt in den Verbänden durchsetzen zu können, konnte bis heute nicht umgesetzt werden. Damit werden die Verteuerungen im Regionalverkehr außerhalb und zwischen den Verbänden für BahnCard-Besitzer nicht durch günstigere Preise innerhalb von Verbänden kompensiert (was jedoch ohnehin nur Kunden betreffen würde, die häufig in unterschiedlichen Teilen Deutschlands unterwegs sind).

² Bei deren Betrachtung ist zu beachten, dass die gesamte Mehrbelastung vom individuellen Nutzerprofil abhängt, da den erhöhten Kosten für Einzelfahrten die Ersparnis beim Kauf einer BC 25 gegengerechnet werden muss (allerdings nicht bei bereits heute ermäßigten BC 50 für Senioren und Jugendliche) sowie ggf. die Entlastung bei der Nutzung der weiteren Rabatte im Fernverkehr.

Vergleich der DB-Preise mit Verbundpreisen

Bei einem Vergleich der Fahrpreise der DB AG (C-Preise) mit denen innerhalb von Verbänden zeigt sich nach einer ersten Analyse des BUND für 10 Verkehrsverbände, dass für Einzelfahrscheine

- die Normalpreise der DB AG bis 10 km
- die Preise mit BC-25-Rabatt bis 80 km

unter dem Durchschnitt der Verkehrsverbände liegen. Die Ursache hierfür ist, dass die Preispolitik innerhalb von Verbänden insgesamt durch hohe Kosten für Einzeltickets auf kurzen Entfernungen und eine starke Entfernungsdegression (z.T. mit Preisobergrenzen) gekennzeichnet ist.

Bei diesem Vergleich ist zu beachten, dass die Tickets innerhalb von Verbänden für alle benutzten öffentlichen Verkehrsmittel gelten. Außerdem weisen Verbände eine sehr differenzierte Preispolitik auf: die relativ teuren Einzelfahrscheine werden (je nach Verbund verschieden) ergänzt durch Angebote wie Tageskarten, Mehrfahrtenkarten, Kleingruppen- und Familientickets, Mehrtagestickets etc. Diese zielgruppenspezifischen Angebots Elemente weist die Tarifstruktur der DB AG für den Nah- und Regionalverkehr bisher nicht auf, Angebote wie das Schöne-Wochenticket oder Ländertickets greifen erst ab einer größeren Entfernung (s.o.).

Forderungen des BUND für eine attraktive Preispolitik im Regionalverkehr außerhalb und zwischen den Verkehrsverbänden

Die Zusammenstellung der Auswirkungen des neuen Preissystems auf den Regionalverkehr macht deutlich, dass die Einführung von PEP insbesondere für den Entfernungsbereich unter 100 km – außer für Familien mit Kindern - keine Vorteile für Bahnkunden bringt. Außerhalb und zwischen den Verkehrsverbänden können sich für heutige BahnCard-Besitzer deutliche Preisnachteile gegenüber dem heutigen Zustand ergeben, die je nach Bahnnutzungsprofil durch die Senkung des BahnCard-Preises und Nutzung von Preisvorteilen im Fernverkehr ggf. (über-)kompensiert werden können. Bei den Pendlern ohne Zeitkarten sind insbesondere teilzeitpendelnde Auszubildende, Studenten und Geringverdienende betroffen, die durch die Entfernungspauschale nicht steuerlich entlastet werden.

Die Einführung des neuen Preissystems für den Fernverkehr verdeutlicht und verstärkt daher insgesamt die Notwendigkeit, endlich die von den Umweltverbänden seit Jahren geforderte Reform der Preispolitik im Nah- und Regionalverkehr voranzutreiben. Dazu ist eine Gemeinschaftsinitiative von Schienenverkehrsunternehmen, Bund, Ländern und Kommunen zur Ausdehnung von Verkehrsverbänden auf bisher verbundfreie Zonen und für attraktivere Angebote im Übergang zwischen Verbänden erforderlich. Positive Beispiele sind dafür beispielsweise – bei einiger Kritik in der konkreten Ausgestaltung – die Länder Berlin/Brandenburg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Handlungsbedarf besteht insbesondere in Thüringen sowie den ländlichen Regionen von Bayern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

Ansätze für eine attraktivere Angebotsgestaltung sind aus Sicht des BUND zudem:

- Einführung von zielgruppenorientierten Angeboten auch im Nah- und Regionalverkehr im unteren Entfernungsbereich analog zur Angebotspolitik von Verkehrsverbänden: Mehrfahrtenkarten für Gelegenheitsfahrer (damit auch Verbesserung der Angebotsituation für Teilzeitpendler), Kleingruppenkarten oder die Aufhebung des Mindestpreises für Mitfahrer bei den C-Preisen.
- günstige Anschlussfahrausweise für andere Verkehrsmittel am Start- und Zielort (vgl. z.B. NRW-Plus-Ticket und die Planungen für das City-Ticket). Das Prinzip „ein Ticket für die ganze Reise“ muss auch für den Nah- und Regionalverkehr außerhalb oder zwischen den Verbänden gelten.
- Anerkennung des BahnCard-Rabattes in den Verbänden für Einzelfahrausweise.
- Integration der BahnCard in Streckenzeitkarten.
- generelle Absenkung der Normalpreise im Regionalverkehr (C-Preise) bereits bei Entfernungen unter 100 km sowie stärkere Entfernungsdegression für Strecken über 100 km. Diese Variante ist gegenüber der Weiterführung des BahnCard 50-Rabattes zu bevorzugen, da davon alle Kunden profitieren. Einen Beitrag zur Preissenkung kann die Politik liefern, indem der volle Mehrwertsteuersatz für Fahrkarten über 50 km auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 % gesenkt wird.
- Überprüfung der Plausibilität des Verhältnisses von A+B-Preisen zueinander (z.B. beim Ersatz von IC-Verbindungen durch ICEs mit gleicher Fahrzeit) sowie im Vergleich zu den C-Preisen (die C-Preise sollten auch auf längeren Strecken generell unter den Plan&Spar-Preisen des Fernverkehrs liegen, z.B. Hannover – Emden oder Berlin - Stralsund).

Sollten die Bedingungen im Regionalverkehr nicht wesentlich verbessert werden, hält der BUND an seiner Forderung nach einer Fortdauer des BC 50-Rabattes im Regionalverkehr fest.

Berlin, 9.10.2002

Tilman Heuser, Tanja Klebsch, BUND-Verkehrsreferat

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030-27586-435
Fax: 030-27586-460
email : tilmann.heuser@bund.net