

Position des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland zum Neuen Preissystem der Deutschen Bahn AG

(Beschlissen von der Delegiertenversammlung des BUND am 18.11.2001 in Bad Hersfeld)

Bei der Diskussion um die Gestaltung des neuen Preissystems der Deutschen Bahn AG sowie die Zukunft der BahnCard verfolgt der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) zwei zentrale Ziele:

1. Weiterentwicklung der BahnCard zu einer Mobilitätskarte

Um das Ziel eines attraktiven und einfach zugänglichen Umweltverbundes zu erreichen, brauchen wir eine Mobilitätskarte für den gesamten ÖPNV und alle Bahnen, die auch einen erleichterten und günstigen Zugang zu Angeboten wie Taxis, CarSharing und Fahrradverleih bietet. Grundlage für eine Mobilitätskarte kann die BahnCard der DB AG sein. Der BUND setzt sich daher für eine Ausweitung der BahnCard zur attraktiven Mobilitätskarte für den gesamten Umweltverbund ein. Ebenso unterstützt der BUND den Bemühungen konkurrierender Dienstleister, die ihren Kunden eine attraktive und umweltgerechte Mobilität auf Basis einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskarte anbieten wollen.

2. Attraktives Preissystem für die Bahn im Fern- und Regionalverkehr

Das neue Preissystem der Deutschen Bahn AG muss aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht folgende Kriterien erfüllen (auch für den Nah- und Regionalverkehr):

- einfach, transparent und preislich attraktiv
- in der Grundstruktur bundesweit einheitlich
- überschaubare Anzahl an Ticketformen
- attraktives Zeitkartenangebot
- großzügige Mitnahmeregelungen und Übertragungsmöglichkeiten
- eine Fahrkarte für eine Reise

Die diskutierte Reduzierung des BahnCard-Rabattes auf 25 Prozent ist nur ein Element des gesamten Preissystems und wird vom BUND daher unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile von PEP beurteilt. Die neue BahnCard-Regelung wird vom BUND dann unterstützt, wenn

- das neue Preissystem die oben genannten Anforderungen erfüllt;
- durch eine insgesamt attraktivere Preisgestaltung mehr Kunden für die Schiene gewonnen werden (Bahnfahren für Menschen ohne BahnCard preislich attraktiv bzw. die Zahl der BahnCard-BesitzerInnen vervielfacht wird);
- keine wesentlichen Mehrbelastungen für einzelne Kundengruppen (insbesondere für Privatkunden), die bisher von der BC 50 profitieren, erfolgen;
- Regressrechte für Kunden, insbesondere Haftungsgarantien bei Verspätungen und Zugausfällen, eingeführt werden;
- die Möglichkeit der Umbuchung bzw. Rückerstattung von zuggebundenen Sonderangeboten kundenfreundlich ausgestaltet wird.

Auf Basis der bisher vorgestellten Informationen der DB AG bietet das neue Preissystem die Chance, die Preise im Fernverkehr der Bahn für eine große Mehrheit der bisherigen Kunden (insb. Familien, Kleingruppen, Frühbucher, Kunden ohne Bahn-Card) deutlich attraktiver zu gestalten und gleichzeitig neue Bahnkunden zu gewinnen. Verbunden mit der Reduktion der BahnCard-Ermäßigung auf 25 % sind systembedingt jedoch auch deutlich erhöhte Kosten für einige Kundengruppen zu erwarten, die bisher maßgeblich von der BahnCard 50-Regelung profitiert haben und die Einsparungsvorteile nicht nutzen können oder wollen (Einzelreisende im Regionalverkehr außerhalb von Verbänden sowie im Fernverkehr auf kurzen und mittleren Entfernungen). Um nicht akzeptable Nachteile für diese Bahnkunden auszugleichen, fordert der BUND folgende Nachbesserungen im Neuen Preissystem (vgl. Begründung):

Im Fernverkehr:

- eine deutliche Absenkung der neuen Relationspreise unter das heutige Grundpreisniveau auch auf kurzen und mittleren Fernstrecken
- die Ergänzung des geplanten Statuskundenprogrammes um eine stufenweise Rabattierung nach Gesamtumsatz (Vielfahrerprogramm)
- zielgruppenorientierte Angebote für Teilzeit- und Wochenendpendler, Jugendliche, Auszubildende, Studenten etc.

Im Regionalverkehr:

- Durchgängige Geltung der BahnCard auch in Verkehrsverbänden
- Senkung der Grundpreise im Nah- und Regionalverkehr außerhalb der Verbände zum Ausgleich der Mehrkosten durch die Reduktion des BahnCard-Rabattes

Wenn eine generelle Neugestaltung der Tarife im Regionalverkehr nicht erfolgt, fordert der BUND, den 50 % - Rabatt der BahnCard im Regionalverkehr beizubehalten.

Begründung:

1. Ziele des neuen Preissystems aus Sicht der Deutschen Bahn AG

Mit PEP verfolgt die Deutsche Bahn AG das Ziel, ihr historisch gewachsenes Tarifsystem zu Gunsten eines kundenorientierten, verständlichen und preislich attraktiven Preissystems abzulösen. Dies ist dringend notwendig: Laut den Umfragen des VCD-Bahnkunden-Barometer ist die gegenwärtige Bahn für 58 % der Nichtnutzer zu teuer. Auch die Kunden gaben der Fahrpreisstruktur und dem Fahrpreisniveau der DB schlechte Noten: 3,8 für die Verständlichkeit des Preissystems und 3,7 für die Höhe der Preise. Die Zahl der BahnCard-Besitzer stagniert bei ca. 3 Millionen. Ursache dafür ist insbesondere, dass die Rabattwirkung der BahnCard seit mehreren Jahren durch ergänzende Angebote und den damit zunehmendem Tarifwirrwarr unterlaufen wurde. Derzeit profitieren von ihr insbesondere Vielfahrer (Geschäftskunden, Fernpendler und andere hochmobile Menschen) und Pendler im Regionalverkehr außerhalb von Nahverkehrsverbänden (die nicht täglich pendeln und für die sich daher eine Monats- oder Netzkarte nicht lohnt). Für den Kunden ohne BahnCard stellt dagegen der heutige hohe Grundpreis eine Zugangshürde dar. Attraktiv ist für diesen Kundenkreis die Bahn nur über größere Entfernungen, wenn entfernungsunabhängige Angebote wie der Sparpreis oder das Guten-Abend-Ticket greifen.

Außerdem verbindet die Deutsche Bahn AG mit der Neugestaltung des Tarifsystems im Fernverkehr eine bessere Steuerung der Auslastung ihrer Zugkapazitäten. Dies soll mittels finanzieller Anreize für die Nutzung schwach ausgelastete Züge erreicht werden, die wiederum an eine Vorausbuchung für eine konkrete Zugverbindung durch den Kunden gebunden sind.

Das neue Preissystem enthält folgende zentrale Elemente:

- degressiver Relationstarif, d.h. entferntere Ziele werden gegenüber dem heutigen Grundpreis billiger und für eine Relation gibt es nur noch einen Fahrpreis (heute z.T. 9 oder mehr Preise für eine Relation)
- drei Sonderpreise, die unterschiedliche Vorauskaufsfristen und Rabatte beinhalten: Wer 7 Tage vorher bucht, erhält 40 Prozent Rabatt (Voraussetzungen: Hin- und Rückfahrt, Wochenendbindung). Eine Buchung 3 Tage vor der Reise bringt 25 Prozent (Hin- und Rückfahrt) und einen Tag vorher 10 Prozent. Für die unterschiedlichen Rabattklassen werden für die jeweiligen Zugverbindungen Kontingente bereitgestellt, die von der Auslastung des betreffenden Zuges abhängen (d.h. zu Spitzenzeiten wird es nur wenige Rabatte geben, zu verkehrsschwachen Zeiten um so mehr). D.h., dem Kunden wird bei der Buchung die Wahl angeboten, ob er lieber mit Normaltarif in einem vollen Zug oder – wenn er zeitlich flexibel ist – mit Sonderangebot einen weniger ausgelasteten Zug nimmt.
- Der BahnCard-Preis wird auf 60 EURO (120 DM, bisher 270 DM) für eine normale BahnCard 2. Klasse gesenkt. Für die 1. Klasse ist ein Preis von 150 EURO vorgesehen. Wenn ein Elternteil die BahnCard kauft, sollen Kinder bis 17 Jahren und Ehepartner/Lebensgefährten die BahnCard für eine geringe Bearbeitungsgebühr erhalten.
- Die generelle Ermäßigung der BahnCard wird von 50 % auf 25 % abgesenkt, dafür gilt dieser Rabatt dann durchgängig auf alle Tarife (einschließlich Vorausbuchung und Mitfahrerregelung. D.h. alle bisherigen Ausnahmetatbestände fallen weg.
- Es gibt eine großzügige Mitnahmeregelung: bis zu 4 Mitfahrer erhalten 50% Rabatt auf den Fahrpreis der ersten Person, egal, ob es sich dabei um einen Grund- oder Sonderpreis handelt. Bei der Berechnung des Preises werden in der Kleingruppe vorhandene BahnCards individuell berücksichtigt.
- Die Kinderaltersgrenze wird auf 14 Jahre ausgedehnt, sie fahren in Begleitung von Eltern oder Großeltern gratis. Allein reisende Kinder zahlen die Hälfte, mit BahnCard noch einmal 25% weniger.

Im Gegenzug dazu entfallen bisherigen Sonderangebote (Sparpreis, Guten-Abend-Ticket). Bei diesen Tickets haben BahnCard-Besitzer nur geringe oder keine Vergünstigungen erhalten.

Für Vielfahrer wird es ein sogenanntes Statuskundenkonzept angeboten, das bisher nicht-monetäre Vergünstigungen wie Sitzplatzgarantie, Nutzung der 1. Klasse-Lounge u.a. beinhaltet. Dieses basiert auf den jeweiligen Mindestumsätzen, die mit der BahnCard erfasst werden.

Geplant ist, die Gültigkeit des BahnCard-Rabattes auch für Verkehrsverbünde einzuführen, die bisher größtenteils Vergünstigungen für BC-Besitzer abgelehnt haben. Dies konnte allerdings bislang nicht umgesetzt werden, da sich in den diesbezüglichen Verhandlungen die DB AG mit ihren Verbundpartnern bisher nicht einigen konnte. Dies gilt auch für den Verkauf für Anschlussfahrkarten im Öffentlichen Personennahverkehr, das sogenannte City-Ticket.

2. Bewertung des neuen Preissystems durch den BUND

Das ab Ende 2002 geplante Fahrpreissystem der DB hat - nach dem was bisher darüber bekannt ist – nach Meinung des BUND die Chance, das Bahnfahren attraktiver zu machen und neue Kundenkreise für die Bahn zu gewinnen. Selbst bei einer Reduktion der BahnCard-Ermäßigung auf 25 % kann man davon ausgehen, dass das neue Preissystem für eine große Mehrheit der bisherigen Kunden insgesamt ein günstigeres Angebot bereitstellt.

Gegenüber dem heutigen Tarifsystem verbinden sich mit der Konzeption der Deutschen Bahn AG folgende Vorteile für Bahnkunden:

- Durchgehende Logik des Preissystems durch feste Relationspreise als Grundlage, auf der alle anderen Preiselemente aufsetzen. Dadurch wird das Preissystem einfacher und transparenter.
- Die neue Preislogik stellt sicher, dass Kundengruppen, die bisher die Bahn aus preislichen Gründen abgelehnt haben, zu einer Mehrnutzung motiviert werden. Bedingt durch die Senkung des Preises für die BahnCard sowie ihre durchgängige Anwendung auf alle Preise kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der BahnCard-Besitzer vervielfacht werden kann.
- Eine generelle Verbesserung der Konkurrenzsituation zum Auto erfolgt insbesondere für Familien und Kleingruppen, mit dem neuen Preissystem sind zudem „Mitfahrgemeinschaften“ zu attraktiven Preisen möglich (gegenüber dem Einzelfahrer im Auto bietet die Bahn bereits heute konkurrenzfähige Preise an).
- Die Rabattlogik erlaubt für Familien, Gruppen und Frühbucher eine Annäherung an die variablen Kosten der Pkw-Nutzung. Dies betrifft insbesondere den „kritischen Entfernungsbereich“ von 200-500 km, in dem heute kaum Sonderangebote nutzbar sind.
- Im Bereich von langen Strecken wird der Zug aufgrund der degressiven Relationspreise auch für Einzelfahrer zu einer attraktiven Alternative zum Flugzeug.

Verbunden mit der Einführung des neuen Preissystems sind systembedingt jedoch auch erhöhte Kosten für einige Kundengruppen, die bisher maßgeblich von der BahnCard 50-Regelung profitiert haben und die durch das neue Preissystem gegebenen Einsparungsvorteile nicht nutzen können oder wollen. Massive Nachteile sind insbesondere für allein- und vielreisende BahnCard-Besitzer zu erwarten. Im Regionalverkehr außerhalb von Verbänden bedeutet das neue Preissystem für diese Kunden eine Steigerung der Kosten für eine Einzelfahrkarte um 50 Prozent, im Fernverkehr nehmen diese Mehrkosten aufgrund der degressiven Relationspreise mit der Entfernung ab (break even bei ca. 400 – 500 km).

Diese Mehrbelastungen können zwar gegebenenfalls im Jahresdurchschnitt über die Nutzung von Sonderpreisen, Familien- und Mitfahrerrabatten sowie geringeren Kosten auf langen Distanzen ausgeglichen werden – dies trifft jedoch nur für einen Teil dieser Kunden zu.

Betroffen sind insbesondere folgende Gruppen:

- vielfahrende „spontane“ Bahnkunden, die sich nicht im Vorhinein auf bestimmte Züge festlegen wollen (Privat- und Geschäftsreisende)
- Teilzeitpendler im Regionalverkehr, für die sich der Erwerb einer Zeitkarte nicht rechnet
- Teilzeit- und Wochenendpendler im Fernverkehr, die nur bedingt die Sonderpreise nutzen können (geringe Sonderkontingente gerade an Wochenenden, hoher Flexibilitätsbedarf)

Um die Nachteile für diese Kunden abzumildern, bestehen innerhalb des Neuen Preissystems diverse Ansatzpunkte für Korrekturen, die das Bahnfahren in der Konkurrenzsituation zum Auto und Flugzeug insgesamt stärken können (s.u.)

Daneben sind im neuen Preissystem noch viele Fragen ungeklärt, von denen aber maßgeblich die Wahrnehmung des Bahnangebotes durch den Kunden abhängen. Dies sind z.B. die Möglichkeit der Umbuchung bei fester Zugbindung, die Möglichkeit von Dreiecksfahrten oder Fahrtunterbrechungen bei Sonderpreisen, das Vorgehen der Bahn bei Zugverspätungen und – ausfällen oder die Einfachheit des Zuganges zu den Sonderpreisen.

3. BUND-Forderungen zur Neugestaltung des Preissystems der DB AG

3.1. Steigerung der Attraktivität des Preissystems für heutige BahnCard-Besitzer

Der Attraktivitätsverlust der Bahn für die durch die Systemumstellung negativ betroffenen BahnCard-Besitzer lässt sich durch einige Korrekturen innerhalb der Logik des neuen Preissystems verbessern. Mit diesen Maßnahmen wird gleichzeitig die Bahn auch für die anderen Kunden attraktiver.

3.1.1. Fernverkehr:

Abgesehen von einer generellen Absenkung der Relationspreise auf den kurzen und mittleren Strecken des Fernverkehrs fordert der BUND umsatzbezogene Rabatt- oder Bonusregelungen im Rahmen des Statuskundenprogramms. Dadurch werden die Nachteile für die Besitzer der klassischen BahnCard abgebaut, die die Sonderbuchungs- und Mitfahrerrabatte nicht nutzen können oder wollen. Gleichzeitig schafft dies für alle Besitzer der neuen BahnCard einen Anreiz, häufiger die Bahn zu nutzen (vgl. den Erfolg der Miles&More-Programme der Fluglinien). Die potentielle Nachteile für Wochenend- und Teilzeitpendler können außerdem durch zielgruppenorientierte Angebote ausgeglichen werden (Mehrfachkarte etc.)¹. Außerdem schlägt der BUND vor, zielgruppenspezifische Angebote für klar definierbare Kundengruppen wie z.B. Jugendliche, Studenten oder Auszubildende (die u.a. nicht von der Entfernungspauschale profitieren) beizubehalten oder einzuführen.

3.1.2. Regionalverkehr

Die Absenkung des BahnCard-Rabattes bei konstanten Preisen im Regionalverkehr betrifft alle BahnCard-Besitzer, die Fahrkarten einzeln lösen, keine Sonderangebote im Nahverkehr nutzen können und bei denen heute die BahnCard noch einen Rabatt auf die Strecken im

¹ Anzumerken ist, dass Pendler aufgrund der Neugestaltung der Entfernungspauschale ab 2001 pro Entfernungskilometer 0,80 DM von der Steuer absetzen können und somit einen – vom individuellen Steuersatz abhängigen – Teil der Fahrtkosten vom Finanzamt zurückerstattet bekommen.

Regionalverkehr ermöglicht (in den meisten Nahverkehrsverbänden wird für BahnCard-Kunden kein Rabatt gewährt).

Ein generelles Problem bei der Beurteilung des Preissystems besteht dadurch, dass der Übergang zwischen den Nahverkehrstarifen (zunehmend Verbundtarife bzw. auch Landestarife) und den eigentlichen Fernverkehrstarifen ungeklärt ist. Zusätzliche Probleme können in den Regionen auftreten, in den Fernverkehrsangeboten wie insbesondere der Interregio (für den der Fernverkehrstarif gilt) und Regionalzüge sich im Takt abwechseln.

Die Lösung dieser Probleme muss an einer generellen Neugestaltung des Preissystems im Regionalverkehr ansetzen. Der BUND fordert daher, dass Länder und Verkehrsverbände gemeinsam mit den Bahnunternehmen attraktive und transparente Angebote für Einzelfahrten im Regionalverkehr einführen. Dabei ist auch anzustreben, dass der Rabatt für die BahnCard im Sinne einer umfassenden Mobilitätskarte auf alle Angebote im ÖPNV ausgedehnt werden. Damit könnten die drohenden Mehrkosten für Bahncard-Besitzer im Regionalverkehr und die bereits existierenden Nachteile für Einzelfahrten innerhalb von Nahverkehrsverbänden abgebaut werden.

Sollte eine Neuordnung der Tarife im Regionalverkehr nicht erreicht werden können, fordert der BUND, den 50 % - Rabatt der BahnCard im Regionalverkehr beizubehalten.

3.2. Verbesserungs- bzw. Konkretisierungsbedarf bei den geplanten Sonderpreisen und den Regressansprüchen für Bahnkunden

3.2.1. Kundenfreundliche und flexible Gestaltung der Vorausbuchungsrabatte

Mit dem finanziellen Anreiz für eine Festlegung auf bestimmte Zugverbindungen kann eine verbesserte Aussteuerung der Auslastung von Zügen erreicht werden, da zeitflexiblen und preissensiblen Kunden bei Kauf einer Fahrkarte preisgünstige Verbindungen in den Zügen angeboten werden, die nicht so stark ausgebucht sind (wobei positiv ist, dass auch bei diesen Angeboten die BahnCard ihre Rabattwirkung entfaltet). Der Zugang zu den Zügen wird damit über den Preis gesteuert, der Zwang zu einer Reservierung - wie in einigen anderen Ländern üblich - entfällt dafür.

Gleichzeitig ersetzt der Vorausbucherrabatt die bisherigen entfernungsunabhängigen und zeitgebundenen Sonderpreise wie Guten-Abend-Ticket und Sparpreis, die gerade bei BahnCard-Besitzern erst bei sehr großen Entfernungen als Alternative in Frage kamen. Das neue Angebot bietet damit die Möglichkeit einer zielgruppenorientierten Ansprache der unterschiedlichen Preis- und Zeitsensibilität der Bahnkunden in allen Entfernungsstufen des Fernverkehrs.

Inwiefern sich das Prinzip durchsetzen wird, hängt jedoch auch davon ab, welche Konditionen für eine spätere Umbuchung angeboten werden und wie groß die Kontingente für Sonderpreise sein werden. Bisher ist bekannt, dass eine Umbuchung bis zum Ablauf der Verkaufsfrist für den jeweiligen Sonderpreis möglich ist. Die Umbuchung setzt aber voraus, dass bei der neuen Zugverbindung die entsprechenden Kontingente noch nicht ausgeschöpft sind.

Unklar sind die konkreten Konditionen für Umbuchungen innerhalb der Sonderpreise, von einem Sonderpreis auf einen anderen, die Erstattungsmöglichkeiten bei Nicht-Gebrauch der Fahrkarte sowie die Konditionen für eine Umbuchung von einem Sonderpreis auf den Normaltarif. Der BUND setzt sich dafür ein, dass diese äußerst kundenfreundlich gestaltet werden, um auch bei einer festen Zugbindung eine gewisse Flexibilität für den Bahnkunden zu erhalten.

Außerdem fordert der BUND, den Sonderpreis 2 auch für Einzelfahrten zu öffnen. Die jetzige Regelung, nach der der Sonderpreis 2 nur bei Hin- und Rückfahrt gilt, bedeutet eine massive Einschränkung der Flexibilität, die nicht nachvollziehbar ist.

Zu prüfen ist nach Meinung des BUND auch, die Vorbuchungsrabatte in festgelegten Zügen mit geringer Auslastung generell gelten zu lassen (Buchungsfrist bis zur Abfahrt des Zuges – dies erspart im Zweifelsfall den Umbuchungsaufwand, außerdem wäre es grotesk, wenn Spätbucher in leeren Zügen den gleichen Preis wie Spätbucher in übervollen Zügen bezahlen müssen) .

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Auslastungssteuerung über das Preissystem natürlich gegebenen Nachfrageschwankungen nicht ignorieren kann. Der BUND erwartet daher, dass zukünftig im Rahmen eines verlässlichen Taktfahrplans das Platzangebot stärker an der Nachfrage ausgerichtet wird. Variation des Platzangebotes durch Einsatz von Halbzügen, Verstärkereinheiten, Vorzüge und spezielle Sprinterzüge etc. sind hierzu auch betriebswirtschaftlich sinnvolle Methoden.

3.2.2. Kundenrechte und Regressansprüche

Generell müssen im Schienenverkehr die Kundenrechte gestärkt werden. Wie in anderen Branchen auch sollte ein Kunde, der die bezahlte Leistung nicht erhält, Anspruch auf Erstattung haben. Bei Zugverspätungen müssen Kunden, die sich auf eine Verbindung fest gelegt haben und einen Zug verpasst haben, in den nächsten möglichen Zug ohne Aufpreis einsteigen können. Wenn eine Fahrt ausfällt, hat der Kunde Anspruch auf Ersatz seiner Fahrkarte, wenn nicht innerhalb einer Stunde eine andere Fahrtmöglichkeit besteht. Anschlüsse müssen gesichert werden.

Für Rückfragen:

Tilman Heuser
Referent für Verkehrspolitik
BUND-Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030-27586-435
Fax: 030-27586-440
email: tilmann.heuser@bund.net