

Die Preisreform der Deutschen Bahn

Auswirkungen auf den Regionalverkehr in Baden-Württemberg

Pressekonferenz am 28. November 2002 mit MdL Boris Palmer

I. Für Stammkunden wird es massiv teurer

1. BahnCard – zukünftig nur noch 25 Prozent Rabatt

Mit der Preisreform zum 15. Dezember 2002 wird die Deutsche Bahn die Rabattwirkung der BahnCard von 50 auf 25 Prozent reduzieren. Die BahnCard wurde vor gut zehn Jahren nach Schweizer Vorbild auf Druck von Grünen und Umweltverbänden eingeführt. Seitdem galt für Stammkunden der Bahn: ganz Deutschland für die Hälfte. Dadurch wurde die Bahn auch für Vielfahrer mit häufig wechselnden Fahrzielen zu einer echten preislichen Alternative zum Auto.

Im Fernverkehr steht dem reduzierten BahnCard-Rabatt zukünftig das neue System der Frühbucherrabatte entgegen. Durch frühzeitige Reiseplanung lässt sich der BahnCard-Rabatt also wieder über die 25 Prozent hinaus erhöhen.

Im Nah- und Regionalverkehr, in dem 9 von 10 Bahnkunden unterwegs sind, werden diese Frühbucherrabatte jedoch – unabhängig von der Distanz - nicht angeboten. Hier ist die ungeschminkte Botschaft:

2. Für Stammkunden mit BahnCard wird Bahnfahren um 50 Prozent teurer

Durch die Halbierung des Rabatts wird für Stammkunden Bahnfahren also um 50 Prozent teurer (z.B. Stuttgart-Tübingen 6,75 € statt 4,50 €, weitere Beispiele siehe Tabelle). Betroffen sind vor allem alle jene regelmäßigen Bahnfahrer, für welche Monatskarten für bestimmte Strecken nicht in Frage kommen: Fahrgäste mit wechselnden Reisezielen oder Teilzeitpendler, für die sich Monats- oder

Jahreskarten nicht rechnen. Gerade für solche Stammkunden übersteigen die Mehrkosten durch die Preissteigerung um 50 Prozent bei den Fahrkarten die Einsparungen durch den zukünftig niedrigeren BahnCard-Preis (bislang 140 Euro, zukünftig 60 Euro) bei weitem.

Vor einem Jahr noch hatte die DB angekündigt, dass die BahnCard im Gegenzug zukünftig auch in den Verbänden den Fahrpreis um 25 Prozent verbilligen werde (bislang bringt sie nur in einem einzigen Verbund in Baden-Württemberg, in Freudenstadt, einen Rabatt von 20%). Von diesem Bonbon ist allerdings seit geraumer Zeit nichts mehr zu hören – in keinem einzigen Verbund in Baden-Württemberg bringt die neue BahnCard auch neue Vergünstigungen.

3. Baden-Württemberg ist als Land der Kleinverbände besonders betroffen

Die Deutsche Bahn AG argumentiert, die BahnCard sei ein Fernverkehrsangebot, da im Nah- und Regionalverkehr Verbundtarife gelten. In der Tat: in vielen Bundesländern mit großflächigen Verbundstrukturen (z. B. Berlin-Brandenburg = ein Tarifverbund; Hessen = zwei Tarifverbünde) spielt der DB-Tarif und damit die BahnCard im Nahverkehr keine Rolle mehr. Diese Verkehrsverbünde haben meist günstige Angebote für Vielfahrer sowie stark degressive Tarife, die bei Entfernungen ab 20 Kilometern oft gerade einmal auf dem Niveau des DB-Tarifs mit 50 Prozent BahnCard-Rabatt liegen.

Nicht so in Baden-Württemberg. Im Musterländle hat sich mit Unterstützung der Landesregierung ein Flickenteppich mit vielen Kleinstverbänden (oft nur 1 Landkreis) entwickelt (derzeit 20 Tarifverbünde im Land). Bei allen Verbindungen über die Grenzen dieser Verbände hinweg gilt weiterhin der DB-Tarif. Die Verteuerungen für BahnCard-Kunden schlagen also in Baden-Württemberg voll durch. In der beigefügten Tabelle sind die Effekte für beispielhafte Verbindungen dargestellt.

4. Die Abschaffung des Interregio führt zusätzlich zu drastischen Preiserhöhungen

Ganz besonders von Fahrpreiserhöhungen sind Verbindungen, die bislang von Interregio-Zügen bedient wurden. Eine Reihe der bislang zuschlagfreien Interregio-Linien im Land werden auf das Produkt „Intercity“ umgestellt, für das ab Dezember ein höherer Fahrpreis gilt. Betroffen sind vor allem die Linien Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe und Stuttgart – Aalen - Nürnberg, aber auch einzelne Züge zwischen Karlsruhe und Konstanz sowie zwischen Ulm und Friedrichshafen.

So steigt der Fahrkartenpreis für die gleiche Zugverbindung Pforzheim - Stuttgart von 8,10 Euro auf 12,80 Euro (58 %) oder Aalen-Stuttgart von 10,70 Euro auf 15,60 Euro (46 %). Einen Spitzenwert erreicht die Strecke Mühlacker-Karlsruhe: statt 8,10 Euro im Normaltarif muss man im IC zukünftig 16,20 Euro, volle 100% mehr, hinblättern.

Durch die Überlagerung der beiden genannten Effekte sind Stammkunden mit BahnCard auf diesen ehemaligen Interregio-Strecken am stärksten betroffen. Preissteigerungen zwischen 60 und 200 Prozent werden die Lust aufs Bahn fahren gründlich verderben. So steigt der BahnCard-Preis Karlsruhe - Stuttgart von 6,75 Euro auf 13,20 Euro (96 %), Pforzheim-Stuttgart um 137 Prozent (von 4,05 auf 9,60 Euro) oder von Ellwangen nach Stuttgart um 100 Prozent (6,75 auf 13,50 Euro). Auf diesen Strecken laufen auch die Frühbucherrabatte ins Leere, da sie erst ab einem Fahrkartenpreis von 15 Euro (11,25 Euro mit BahnCard) Anwendung finden.

II. Landestarif Baden-Württemberg – Grüne machen Bahnfahren billiger

1. Der Nahverkehr auf der Schiene wird ausgebaut

Das Land Baden-Württemberg unternimmt erhebliche Anstrengungen, um das Bahnfahren attraktiver zu machen. In den vergangenen Jahren wurde mit Hilfe der Regionalisierungsmittel des Bundes der Nahverkehr auf der Schiene erheblich

ausgebaut: Mit der Umsetzung des Integralen Taktfahrplans wurde das Zugangebot deutlich ausgeweitet und Anschlussverbindungen wurden verbessert. Mit Zuschüssen wird der Fahrzeugpark sukzessive erneuert. Damit sollen mehr Fahrgäste für die Schiene gewonnen und die Straßen entlastet werden – bislang durchaus mit Erfolg.

2. Die Fahrpreispolitik der DB gefährdet die Bemühungen

Diese Bemühungen werden nun durch die Fahrpreispolitik der DB gefährdet. Die massiven Fahrpreisverteuerungen gerade für die bislang treuen Stammkunden der Schiene konterkarieren die Verbesserungen auf der Angebotsseite und werden zu Abwanderungen von der Schiene führen.

Daher muss sich die Landesregierung auch in die Fahrpreisgestaltung des von ihr verantworteten Schienennahverkehrsangebots einmischen. Es macht wenig Sinn, wenn sich die Landesregierung einerseits über die Verkehrsverträge um Fahrplangestaltung, Wagenqualität, Pünktlichkeit und Sauberkeit kümmert, wenn es Stationen ausbaut, aber andererseits bei einem für die Fahrgäste ganz wichtigen Aspekt wegschaut: den Fahrpreisen. Die Fahrpreise dürfen nicht weiterhin allein Sache der Deutschen Bahn sein. Zumindest nicht, wenn damit alle anderen Anstrengungen der Attraktivitätssteigerung unterlaufen werden.

3. Ein günstiger Bahntarif fürs Musterländle

Die Grünen schlagen daher einen neuen, günstigeren Landestarif vor, welcher in allen Nahverkehrszügen in Baden-Württemberg den DB-Tarif ersetzen soll. Dieser Tarif soll für Einzelfahrscheine um 25 Prozent unter dem Preisniveau des DB-Tarifs liegen. Die BahnCard soll weiterhin gelten. Dieser neue Baden-Württemberg-Tarif hat damit zwei Vorteile:

1. Für alle Bahnkunden, auch für Gelegenheits- und Schnupperkunden, wird das Bahnfahren um ein Viertel günstiger.
2. Für alle Stammkunden mit BahnCard bleiben die Fahrpreise – trotz des auf 25 Prozent reduzierten Rabatts – nahezu stabil.

Im Rahmen dieses Landestarifs soll auch eine günstige Jahresnetzkarte für alle Bahnstrecken in Baden-Württemberg eingeführt werden. Diese soll 1.200 Euro/Jahr kosten. Für Jugendliche in Ausbildung bis einschließlich 26 Jahre soll der Preis nur 500 Euro betragen.

(Zum Vergleich: Jahresnetzkarte 2. Klasse DB bundesweit 3.350 Euro;
Jahresnetzkarte Schweiz für alle öffentlichen Verkehrsmittel: 2.900 CHF=1970 Euro,
bis 25 Jahre 750 CHF=510 Euro)

4. Ein Landestarif ist machbar und finanzierbar

Mit dem neuen Preissystem hat die Deutsche Bahn die Tarifeinheit zwischen Nah- und Fernverkehr aufgegeben. Dies schafft für die Länder Spielräume, ihren Nahverkehr auf der Schiene auch hinsichtlich der Fahrpreise mitzugestalten. So führt das Bundesland Schleswig-Holstein zum Dezember 2002 einen eigenständigen Landestarif für den Schienenpersonennahverkehr ein¹.

Die Landesregierung muss hierzu eine Vereinbarung mit der DB und den übrigen SPNV-Betreibern treffen über den zukünftig neuen Landestarif treffen. Dabei wird sich das Land verpflichten müssen, die Mindereinnahmen durch die Fahrpreisabsenkung auszugleichen. Dabei sollte allerdings vereinbart werden, dass Mehreinnahmen durch Fahrgaststeigerungen in Folge des günstigeren Fahrpreises gegengerechnet werden.

Die beigefügte Beispielrechnung zeigt, dass der Ausgleichsbedarf durch das Land mit rund 5 Mio. Euro/Jahr anzusetzen ist. Dieser Betrag liegt bei nur rund 1 Prozent der Mittel, die das Land für Zugbestellungen im Schienenpersonennahverkehr aufwendet (rund 500 Mio. Euro). Betrachtet man die Attraktivitätssteigerung für die Schiene durch den neuen Landestarif, so ist dies sicherlich gut angelegtes Geld.

¹ In Schleswig Holstein ist der Landestarif im Schienenverkehr eine Vorstufe zu einem landesweiten Tarifverbund für alle Nahverkehrsmittel.

Abschätzung der Kosten

eines DB-Landestarifs mit um 25-Prozent reduziertem Grundpreis

Kostenabschätzung Landestarif	in Euro
Ausgaben für Verkehrsverträge (Zuschüsse) ca.	500 Mio
Annahme 1: Einnahmen aus Fahrscheinen = 30 % der Kosten ->>	
Einnahmen aus Fahrscheinen im SPNV	214 Mio
Annahme 2: 2/3 der SPNV-Einnahmen entstehen innerhalb von Verkehrsverbänden (also nicht DPT-relevant) ->>	
Einnahmen im SPNV außerhalb von Verbänden	71 Mio
Annahme 3: 25 % des Umsatzes entsteht durch nicht rabattierte Fahrkarten (also ohne Zeitkarten, BahnCard-Fahrscheine, Baden-Württemberg-Ticket usw.) ->>	
Einnahmen im SPNV außerhalb von Verbänden, Vollzahler	18 Mio
Diese Fahrscheine werden um = Ausgleichsaufwand ->>	25 Prozent
Mindereinnahmen (ohne Mehrverkehr)	4,4 Mio

Fazit:

Für einen Aufwand von rund 4,5 Mio DM ist es möglich, einen Landestarif einzuführen, der im Grundpreis 25 Prozent unter dem jetzigen DPT liegt.

Strecke	Normaler Fahrpreis			Preis mit BahnCard		
	heute	neuer DB-Tarif	Landestarif - 25 %	heute	neuer DB-Tarif	Landestarif - 25 %
Stuttgart - Aalen	10,70 €	10,70 €	8,03 €	5,35 €	8,03 €	6,02 €
Stuttgart - Freudenstadt	12,40 €	12,40 €	9,30 €	6,20 €	9,30 €	6,98 €
Stuttgart - Schwäbisch Hall	12,40 €	12,40 €	9,30 €	6,20 €	9,30 €	6,98 €
Stuttgart - Tübingen	9,00 €	9,00 €	6,75 €	4,50 €	6,75 €	5,06 €
Stuttgart - Ulm	13,50 €	13,50 €	10,13 €	6,75 €	10,13 €	7,60 €
Sigmaringen - Stuttgart	21,80 €	21,20 €	15,90 €	10,90 €	15,90 €	11,93 €
Heidenheim - Ulm	8,10 €	8,10 €	6,08 €	4,05 €	6,08 €	4,56 €
Leutkirch - Friedrichshafen	10,70 €	10,70 €	8,03 €	5,35 €	8,03 €	6,02 €
Ulm - Ravensburg	12,40 €	12,40 €	9,30 €	6,20 €	9,30 €	6,98 €
Friedrichshafen - Freiburg	27,60 €	25,60 €	19,20 €	13,80 €	19,20 €	14,40 €
Rottweil - Konstanz	13,50 €	13,50 €	10,13 €	6,75 €	10,13 €	7,60 €
Konstanz - Waldshut	12,40 €	12,40 €	9,30 €	6,20 €	9,30 €	6,98 €
Freiburg - Basel Bad Bf	9,00 €	9,00 €	6,75 €	4,50 €	6,75 €	5,06 €
Offenburg - Villingen	12,40 €	12,40 €	9,30 €	6,20 €	9,30 €	6,98 €
Heilbronn - Bad Mergentheim	13,50 €	13,50 €	10,13 €	6,75 €	10,13 €	7,60 €
Heilbronn - Mannheim	13,50 €	13,50 €	10,13 €	6,75 €	10,13 €	7,60 €
Rastatt - Heidelberg	10,70 €	10,70 €	8,03 €	5,35 €	8,03 €	6,02 €

Preisvergleich IR alt - IC neu

Strecke		Ohne BahnCard			Mit BahnCard		
		Normal	IC-Tarif	Steigerung	BahnCard-tarif bis 14.12.	IC-Tarif	Steigerung
			ab 15.12.			ab 15.12. BahnCard	
Karlsruhe-Stuttgart	IR	13,50 €	17,60 €	30,37%	6,75 €	13,20 €	95,56%
Pforzheim-Stuttgart	IR	8,10 €	12,80 €	58,02%	4,05 €	9,60 €	137,04%
Schwäbisch Gmünd-Stuttgart	IR	8,10 €	11,80 €	45,68%	4,05 €	8,85 €	118,52%
Aalen-Stuttgart	IR	10,70 €	15,60 €	45,79%	5,35 €	11,70 €	118,69%
Ellwangen-Stuttgart	IR	13,50 €	18,00 €	33,33%	6,75 €	13,50 €	100,00%
Heidelberg - Stuttgart	IC	19,60 €	20,80 €	6,12%	9,80 €	15,60 €	59,18%
Mannheim - Stuttgart	IC	22,00 €	23,00 €	4,55%	11,00 €	17,25 €	56,82%
Mühlacker - Karlsruhe	IR	8,10 €	16,20 €	100,00%	4,05 €	12,15 €	200,00%
Konstanz - Offenburg	IR	25,40 €	29,00 €	14,17%	12,70 €	21,75 €	71,26%