

■ Teure Bahn

Gleich zwei Fahrpreiserhöhungen bei der DB in 2007

aus SIGNAL 01/2008 (Februar/März 2008), Seite 6 (Artikel-Nr: 10000034)
IGEB Fernverkehr

Die Deutsche Bahn hat die Fahrpreise am 9. Dezember zum zweiten Mal im Jahr 2007 angehoben.



(Foto: leitstreifen.de Bildarchiv)

Die Teuerung betrug in der zweiten Klasse durchschnittlich 2,9 %. Darüber hinaus wurden auch die Preise für die Ländertickets in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen um einen Euro, in Rheinland-Pfalz und im Saarland sogar um zwei Euro angehoben. In den übrigen Bundesländern blieben die Preise für die Ländertickets stabil. Auch der Preis für das Schöne-Wochenende-Ticket stieg um zwei auf 35 Euro.

Die BahnCard-Preise wurden um durchschnittlich 3,8 % erhöht. So kostet beispielsweise die BahnCard 25 für die zweite Klasse nunmehr 55 Euro (bislang 53 Euro) und die BahnCard 50 jetzt 220 Euro (bislang 212 Euro). Angehoben wurden auch die Preise für Platzreservierungen.

Es fällt auf, dass in einigen Relationen besonders kräftig zugehakt wurde. Einige Beispiele für die 2. Klasse (einfache Fahrt):

- Berlin--Hamburg mit ICE: alter Preis 62,- Euro, neuer Preis 65,- Euro (+ 4,8 %)
- Frankfurt am Main--München mit ICE: alter Preis 81,- Euro, neuer Preis 85,- Euro (+ 4,9 %)
- Halle/Saale--Dortmund mit IC: alter Preis 68,- Euro, neuer Preis 74,- Euro (Steigerung + 8,8 % !)
- Halle/Saale--Aachen mit IC, ICE, RE: alter Preis 90,- Euro, neuer Preis 97,- Euro (Steigerung + 7,8 % !)

Bereits zum 1. Januar 2007 waren die Fahrpreise spürbar angehoben worden. Im Fernverkehr stiegen die Preise zu diesem Zeitpunkt um durchschnittlich 5,6 %, darin war allerdings auch die Mehrwertsteuererhöhung von 16 auf 19 % enthalten. Im Regionalverkehr außerhalb von Verkehrsverbänden waren die Fahrkarten um durchschnittlich 3,9 % verteuert worden.

Standardmäßig wurde auch die jüngste Fahrpreiserhöhung wieder mit gestiegenen Energiekosten begründet. Weiterhin wurde seitens der Deutschen Bahn mit höheren Personalkosten argumentiert. Allein die Mehrkosten durch die mit der Transnet und der GDBA in 2007 ausgehandelten Tarifmaßnahmen werden im Personenverkehr mit fast 100 Millionen Euro jährlich beziffert. Noch nicht berücksichtigt sind dabei die Folgen des Tarifabschlusses mit der GDL. Was kommt dadurch noch auf die Bahnkunden zu?

Bei kontinuierlicher Fortsetzung der aktuellen Preispolitik dürfte die nicht unerhebliche Gefahr bestehen, dass Fahrgäste sich künftig verstärkt für andere Verkehrsträger entscheiden. Ein Vergleich hinsichtlich der Entwicklung der Beförderungszahlen bzw. der Beförderungsleistung der einzelnen Verkehrsträger zeigt eine alarmierende Tendenz. Berechnungen des Statistischen Bundesamtes zufolge

wuchs die Anzahl der Fluggäste im Jahr 2007 wieder genau so stark wie im Jahr zuvor. Im Luftverkehr mit dem Ausland stieg die Zahl der Fluggäste um 5,7 %, das Inlandsaufkommen wuchs ebenfalls deutlich um 5,4 %.

Im Fernverkehr der Bahn sank dagegen die Anzahl der Fahrgäste im letzten Jahr um 0,9 % auf 119 Millionen und die Beförderungsleistung um 0,5 % auf 34,3 Milliarden Personenkilometer! Im Eisenbahnnahverkehr blieb die Anzahl der Fahrgäste im Jahresvergleich zumindest konstant.

Ein weiteres Drehen an der Tarifschraube dürfte angesichts solcher Zahlen kaum geeignet sein, deutlich mehr Geld in die Kassen der DB AG zu spülen. Ziel der DB-Fahrpreispolitik dürfen nicht allein Sonderangebote wie z. B. der »Sparpreis« sein, welche stets Einschränkungen hinsichtlich der Flexibilität beinhalten (u. a. die Zugbindung). Wesentlich erfolgversprechender wären Fahrpreise, die wieder günstige Spontanreisen ermöglichen - und zwar nicht nur für Vielfahrer.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000034>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten