

■ Aktuell

Auch 2012 Fahrpreiserhöhung bei der DB - ohne überzeugende Begründung

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 2 (Artikel-Nr: 10001124)

Deutscher Bahnkunden-Verband

IGEB Fernverkehr

2. Klasse	BahnCard 25	BahnCard 50	BahnCard 100
ab 9.12.2007	55 Euro	220 Euro	3500 Euro
ab 9.12.2012	60 Euro	247 Euro	4090 Euro
Preissteigerung 2007 bis 2012	+ 9,1 %	+ 12,3 %	+ 16,9 %

Die Deutsche Bahn hebt die Fahrpreise im Fern- und Regionalverkehr zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 um durchschnittlich 2,8 Prozent an. Die letzte Erhöhung erfolgte mit durchschnittlich 3,9 Prozent erst zum 11. Dezember 2012. Auch die neuerliche Fahrpreiserhöhung wurde standardmäßig wieder mit erheblich gestiegenen Personal- und Energiekosten begründet.

Auch wenn die nun beschlossene Erhöhung seitens der Deutschen Bahn im Vergleich zu anderen europäischen Bahnen als »moderat« gepriesen wird, kann die Konkurrenzlage zu anderen Verkehrsmitteln, wie beispielsweise dem Fernbus, angesichts obiger Fahrpreiserhöhungen nicht außer Acht gelassen werden.

Der maximal zu zahlende Normalpreis innerhalb Deutschlands, 2. Klasse, für eine einfache Fahrt mit ICE-Nutzung wird sich ab dem kommenden Fahrplanwechsel von 135 auf 139 Euro erhöht. Das betrifft beispielsweise die Strecke von Hamburg nach München.

Unverändert bleiben die Preise für den Sparpreis (ab 29 Euro für die einfache Fahrt innerhalb Deutschlands in der zweiten und ab 49 Euro in der ersten Klasse). Auch das Europa-Spezial bleibt mit einem Preis ab 39 Euro preisstabil. Bei den vergleichsweise ohnehin teuren Sitzplatzreservierungen bleibt den Bahnkunden ebenfalls eine Erhöhung erspart. Der Preis für das beliebte Schöne- Wochenende-Ticket wird dagegen um 2 Euro auf dann 42 Euro (bei Erwerb über das Internet oder am Automaten) angehoben.

Stammkunden von Preiserhöhungen besonders betroffen

Gerade die treuesten Kunden bzw. Vielfahrer sind von den Fahrpreiserhöhungen besonders betroffen, erst recht, wenn die Mehrjahresentwicklung betrachtet wird. Dies wird anhand der bei den DB-Stammkunden beliebtesten Rabattkarte, der BahnCard, deutlich (bezogen auf die 2. Klasse).

Besonders ärgerlich ist die überdurchschnittliche Erhöhung für die attraktive BahnCard 50. Vor der Erhöhung im Dezember 2007 kostete diese noch 212 Euro! Heftig ist auch der Preissprung bei der Mobilitätskarte Bahn- Card 100. Damit werden schwerpunktmäßig diejenigen BahnCard-Angebote getroffen, mit der sich eine für Vielfahrer in der Regel notwendige hohe Flexibilität ohne Zugbindung bei gleichzeitig hohem Rabatt optimal kombinieren lassen.

Ziel müsste eigentlich die weitere Verbesserung dieser Attraktivität sein - gerade vor dem Hintergrund, dass die Normalpreise durch die zum Teil massiven Erhöhungen der letzten Jahre mittlerweile ein Niveau erreicht haben, welches viele Kundengruppen entweder nicht mehr zahlen können oder wollen.

Immerhin: Die City-Ticketfunktion für die BahnCards soll erweitert werden. War diese bislang auf den Zielort beschränkt, soll sie entsprechend dem Wunsch vieler Bahnkunden nun bereits für den Weg zum Abfahrtsbahnhof gelten. Die erfreuliche Erweiterung dieser Mobilitätsleistung wird allerdings zu (einem vergleichsweise kleinen) Aufschlag von 1 Euro für die Bahncard 25 und 2 Euro für die BahnCard 50 führen.

Wettbewerbsdruck wird für die DB durch Fernbuskonkurrenz steigen

Auch wenn die gestiegenen Energiekosten nicht an der Bahn vorübergehen: Die Deutsche Bahn verzeichnete im ersten Halbjahr 2012 erfreulicherweise eine Steigerung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr (ohne Arriva) um 4,4 Prozent oder 1,7 Milliarden Personenkilometer (Pkm) auf nun 39,7 Milliarden Pkm. Das operative Ergebnis der Deutschen Bahn (EBIT) kletterte im ersten Halbjahr 2012 sogar um 16,6 Prozent auf 1,3 Milliarden Euro.

Ein Umsatzplus in dieser Höhe sollte reichen, um die gestiegenen Energiekosten auszugleichen. Bei einem Fortschreiben der Preispolitik mit jährlichen Steigerungen besteht die Gefahr, dass Fahrgäste - und zwar speziell die Stammkunden - sich künftig verstärkt für andere Verkehrsträger entscheiden. Die Chance, Kunden auf Dauer zu halten oder angesichts überlasteter Straßen sogar deutlich mehr Neukunden für die Schiene zu gewinnen, lässt sich auf diese Weise wohl kaum erreichen. Der Konkurrenz- bzw. Preisdruck dürfte in den nächsten Jahren sogar noch zunehmen, da die politischen Pläne nunmehr konkret werden, Busfernlinienverkehre in großem Stil zuzulassen.

Nicht zuletzt trägt auch der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn seinen Teil zu der Fahrpreisentwicklung bei: So musste die Deutsche Bahn allein im Jahr 2011 insgesamt 525 Millionen Euro Dividende an den Bund überweisen. Auch für die Erwirtschaftung dieses Betrags müssen die Bahnkunden letztlich teuer zahlen!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001124>.

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