

■ Fernverkehr

Auf die Bahn ist Verlass

aus SIGNAL 06/2013 (Dezember 2013/Januar 2014), Seite 26-27 (Artikel-Nr: 10003225)
 Deutscher Bahnkunden-Verband IGEB Fernverkehr

Auch im Dezember 2013 werden die Fahrpreise erhöht

Fahrplanwechsel heißt bei der Deutschen Bahn immer auch Fahrpreiserhöhung. So werden die Fahrpreise am 15. Dezember 2013 im Fernverkehr um durchschnittlich 2,5 Prozent angehoben, im Regionalverkehr sogar um 2,9 Prozent. Eine weit überdurchschnittliche Preiserhöhung von 12,5 Prozent gibt es für Platzreservierungen. Die neue Fahrpreiserhöhung wurde dieses Mal vor allem mit um 4 Prozent gestiegenen Personalkosten begründet. Aber so richtig interessiert es eigentlich nicht mehr, womit die DB ihre jährlichen Fahrpreiserhöhungen begründet.

Die diesjährige Erhöhung der Fahrpreise ist je nach Relation unterschiedlich.

Auf der Relation Berlin--Rhein-Ruhr wird auf eine Erhöhung angesichts der monatelangen Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs durch das Elbe-Hochwasser immerhin verzichtet.

Unverändert bleiben die Sparpreise: in der 2. Klasse ab 19 Euro bis 250 km, für Entfernungen darüber ab 29 Euro. Demgegenüber werden Sitzplatzreservierungen überdurchschnittlich auf 4,50 Euro (+12,5 Prozent!) erhöht. Auch wenn die nun beschlossene Erhöhung seitens der Deutschen Bahn als »moderat« gepriesen wird, darf die Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsmitteln wie dem Pkw, dem Flugzeug (Billigflüge) und den inzwischen boomenden Fernbusangeboten nicht außer Acht gelassen werden.

Die Erhöhung von durchschnittlich 2,5 Prozent im Fernverkehr ist, wie die Beispiele für einzelne Relationen zeigen, wenig aussagekräftig, zeigt aber, dass die Rate wieder einmal über der Steigerung der allgemeinen Lebenshaltungskosten liegt. Diese betrug nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Oktober 2013 nur noch 1,2 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres - nicht zuletzt dank sinkender Treibstoffpreise!

Mängel hätten Anlass für »Null-Runde« sein müssen

Angesichts vieler Mängel beim Fernverkehr auch im Jahr 2013 - z. B. häufige Verspätungen, Umleitungen in und um Mainz wegen fehlenden Stellwerkspersonals, ausgefallene Klimaanlage in ICE bei hochsommerlichen Temperaturen, andauernde Kapazitätsengpässe selbst in der 1. Wagenklasse und Stehplätze in Fernverkehrsrelationen - wäre gegenwärtig eher eine »Null-Runde« angemessen und nicht eine erneute Erhöhung oberhalb der allgemeinen Teuerungsrate. Aber das ernsthafte Hinterfragen, ob die erbrachten Leistungen überhaupt eine Fahrpreiserhöhung rechtfertigen, scheint u. a. beim Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn völlig »außer Mode« gekommen zu sein.

Im Regionalverkehr wird der Preis für das beliebte »Schönes-Wochenende-Ticket« um zwei auf 44 Euro (bei Erwerb über das Internet oder am Automaten) erhöht.

Strecke	Preis bisher in Euro	Preis neu in Euro	Erhöhung in Prozent
Düsseldorf—Berlin	111	111	0,0
Dortmund—München	139	142	2,2
Hamburg—Berlin	76	78	2,6
Stuttgart—München	55	57	3,6 (!)

Preiserhöhungen ab 15. Dezember 2013 für ausgewählte Strecken im DB-Fernverkehr (Normalpreis für einfache Fahrt, 2. Klasse, ohne Ermäßigungen) (Foto: Fotograf)

Produkt	Preis ab 13.12.2009 in Euro	Preis ab 15.12.2013 in Euro	Erhöhung in Prozent in 4 Jahren
BahnCard 25	57	62	8,8
BahnCard 50	230	255	10,9
BahnCard 100	3800	4090 *	7,6

Preiserhöhungen ab 15. Dezember 2013 für BahnCard 2. Klasse * BahnCard 100 bleibt preisstabil zum 15.12.2013 (Foto: Fotograf)



»Unsere Preise schonen Ihren Geldbeutel« - angesichts einer erneuten überdurchschnittlichen Fahrpreiserhöhung kann dieser DB-Spruch von den Fahrgästen nur als Verhöhnung empfunden werden. (Foto: Christian Schultz)

Angehoben werden zudem auch die Preise verschiedener Ländertickets, z. B. beim Baden-Württemberg-Ticket, Bayern-Ticket und Sachsen- /Sachsen-Anhalt-Ticket.

Stammkunden von Preiserhöhungen besonders betroffen

Gerade die treuesten Kunden bzw. die Vielfahrer sind von den Fahrpreiserhöhungen erneut besonders betroffen, erst recht, wenn die Mehrjahresentwicklung betrachtet wird. Dies ist in der Tabelle anhand der bei den DB-Stammkunden beliebtesten Rabattkarte - der BahnCard - dargestellt.

Besonders negativ fällt hier die überdurchschnittliche Erhöhung für die attraktive Bahn-Card 50 auf. Damit ist ausgerechnet ein Angebot betroffen, mit dem sich eine für Vielfahrer in der Regel notwendige hohe Flexibilität ohne Zugbindung, die Vorteile der Taktfahrpläne und gleichzeitig Stammkundenrabatte 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.

Umweltpolitische Ziele zählen nicht, nur das Abschöpfen der Tarifergiebigkeit

Die Abschöpfung der Tarifergiebigkeit hat seit der Bahnreform Priorität. Das Ziel, mehr Menschen auf die Schiene zu bringen (vor allem als Beitrag zum Klima-/Umweltschutz und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. zur Reduzierung von Verkehrsunfällen) ist leider nachrangig geworden.

Bei weiterhin jährlichen Fahrpreissteigerungen besteht die Gefahr, dass Fahrgäste - und zwar auch Stammkunden - sich künftig für andere Verkehrsträger entscheiden. Die Chance, Kunden auf Dauer zu halten oder angesichts überlasteter Straßen sogar mehr Neukunden für die Schiene zu gewinnen, wird so vertan. Außerdem scheint die DB den Konkurrenz- bzw. Preisdruck zu unterschätzen, der binnen Jahresfrist mit Einführung von Fernbuslinien auch parallel zu ICE-Angeboten deutlich zugenommen hat.

Nicht zuletzt trägt auch der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn seinen Teil zu der Fahrpreisentwicklung bei: So musste die Deutsche Bahn im Jahr 2011 insgesamt 525 Millionen Euro Dividende an den Bund überweisen - Tendenz steigend. 2014 sollen es bereits 700 Millionen Euro sein, falls CDU und SPD in ihren Koalitionsverhandlungen nicht beschließen, diesen Irrweg zu verlassen. Somit ist die Bundesregierung mitverantwortlich für die Fahrpreiserhöhungen der DB - in der Vergangenheit, jetzt und wohl auch in Zukunft.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003225>.

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