

Titelthema Tickets

Ich will mein Geld zurück!

aus SIGNAL 03/2018 (August 2018), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10004150)
 Berliner Fahrgastverband IGEB



(Foto: IGEB)

Neues von den Tarifen im DB-Fernverkehr

»Ich will mein Geld zurück!« Dieser Aufschrei könnte ab 1. August öfters in den Reisezentren und Reisebüros zu vernehmen sein. Denn die Deutsche Bahn erfindet ihr Fahrkartenangebot im Fernverkehr neu! Nicht alle Verbesserungen sind bei genauem Hinsehen tatsächlich Verbesserungen für die Bahnkunden, sondern eher für das Unternehmen. Nur eines ist klar: Das Angebot wird noch unübersichtlicher.

	DB Angebote im Vergleich			
	Sparpreis	Superpreis	Flexpreis	Flexpreis Business
Kaufzeitpunkt	ab alle	nach 14 Tagen	ab alle	nur für Bahnkunden
Geltungsdauer	1 Tag bis Folgetag 10 Uhr	1 Tag bis Folgetag 10 Uhr	bis 100 km 1 Tag über 100 km 2 Tage*	9 Tage**
Zugbindung	ja	ja	nein	nein
BahnCard-Ermäßigung	BC25 + 20%	BC25 + 20%	BC25 + 20%	nur BC25-Bonus + 20%
Erstattung vor 1. Geltungstag	nein	abzüglich 10 Euro Entgelt nur eigene Leistungen	kostenfrei	kostenfrei
Erstattung ab 1. Geltungstag	nein	nein	abzüglich 10 Euro Entgelt bis 6 Monate	kostenfrei bis 6 Monate
City-Ticket	nein	ja	ja	ja

* Fahrzeitzeitpunkt muss am aufgegebenen Geltungstag erfolgen
 ** Fahrzeitzeitpunkt 1 Tag vor und bis 7 Tage nach aufgegebenem Geltungstag möglich - Fahrtdauer maximal 2 Tage
 Nach Angaben der DB AG, Zusammenstellung: IGEB

Die wichtigsten Konditionen der DB-Angebote im Vergleich. War früher der Preisunterschied über den Komfort der einst vier Wagenklassen definiert, so ist das heute vorherrschende Komfortmerkmal die Flexibilität. (Nach Angaben der DB AG, Zusammenstellung: IGEB)

City-Ticket ausgeweitet

Bisher gab es nur exklusiv für Firmenkunden erster Klasse und BahnCard-Inhaber das besondere Bonbon: Das City-Ticket, das im Sparpreis oder Flexpreis mit BahnCard-Rabatt integriert war und in 127 Städten eine kostenlose Nutzung des ÖPNV zum Startbahnhof bzw vom Zielbahnhof ermöglichte. Wer keine BahnCard hatte, musste diese Leistung als sogenanntes City-Mobil dazukaufen. Künftig enthalten alle Sparpreis- oder Flexpreisfahrkarten mit einer Mindestentfernung ab 100 km das freie City-Ticket - unabhängig von einer BahnCard.

Damit verringern sich erneut die Vorteile einer BahnCard, nachdem man zuletzt die Rabattierung bei internationalen Fahrkarten (sog. RailPlus) verschlechtert hatte. Plant die DB etwa, die BahnCard immer unattraktiver zu machen, um sie irgendwann ohne großen Widerstand abschaffen zu können?

Familien-BahnCard abgeschafft

Unter dem Aspekt, familienfreundlich zu sein, hatte die Bahn für Inhaber einer Bahn-Card25 zweiter Klasse bisher das Angebot, für den Ehe-/Lebenspartner und die Kinder für nur je 10 Euro eine Zusatz-BahnCard zu erwerben. Inhaber ohne Kind können zu ihrer eigenen BC25 die Partner-BahnCard für 41 Euro (81 Euro erste Klasse) bekommen.

Nun werden die 10-Euro-Zusatzkarten gestrichen. Während der Partner die teurere Partner-BahnCard kaufen muss, wird für Kinder auf die Jugend-BahnCard verwiesen, die ebenfalls 10 Euro kostet, aber mit einer Gültigkeit in erster und zweiter Klasse sowie einer längeren Geltungsdauer vom Ausstellungstag bis zum Ablauf des 19. Lebensjahres punkten kann.

Flexpreis flexibler

Der Flexpreis wird flexibler, aber nur für Geschäftsreisende! Nachdem die Deutsche Bahn die Flexibilität des Normalpreises reduzierte und ihn Flexpreis taufte und mit der Einführung vom »Differenzierten Flexpreis« die Flexibilität noch weiter schrumpfte, stellte man erschrocken fest, dass die Firmenkunden bei ihren Geschäftsreisen mehr Flexibilität benötigen.

Darum führte die Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 den »Flexpreis Business« in der ersten Klasse ein. Die Geltungsdauer der Fahrkarte beginnt bereits einen Tag vor dem beim Kauf gewünschten Reisetag - falls es doch einen Tag früher losgehen soll - und erstreckt sich bis sieben Tage nach dem angegebenen Wunschreisetag. Ab dem Fahrtantritt innerhalb der Geltungsdauer gelten die Flexpreis-Business- Fahrkarten über 100 km maximal zwei Tage, Fahrkarten bis 100 km einen Tag.

Da es aber Firmen gibt, die ihren geschäftlich Reisenden keinen »Erstklasseluxus« gönnen oder zahlen können, wird nun der Flexpreis Business auch in der zweiten Klasse eingeführt. Die in der ersten Klasse kostenfreie Reservierung wird hier natürlich auch gewährt. Diese Flexibilität lässt sich die Bahn aber mit einem höheren Fahrpreis versilbern.

Weiter flexibilisiert wird auch die Einnahmenspanne der Deutschen Bahn beim Differenzierten Flexpreis für »Normalkunden«. Ohne großes Aufsehen hat die DB den tagesabhängigen Ab- bzw. Aufschlag vom Flexpreis auf bis zu 8,9 Prozent erhöht!

Wie wir bereits befürchtet haben, missbraucht man den Differenzierten Flexpreis, um an Tagen mit besser ausgelasteten Zügen die Kunden verstärkt zur Kasse bitten zu können. Dabei ist es keineswegs erwiesen, dass die Dynamisierung von Normal- und Flexpreisen ein geeignetes Instrument zur Auslastungssteuerung ist, da vor allem die Pendlerverkehre kaum verschiebbar sind.

Der sogenannte Maximalpreis für die einfache Fahrt - also die Obergrenze des Flexpreises - beträgt nun 163,50 Euro in der zweiten und 275,50 Euro in der ersten Klasse.

Sparpreis-Storno günstiger

Die Stornierung eines Sparpreis-Tickets wird günstiger, aber man sieht trotzdem keinen Cent! Wie geht das?

Wenn man künftig einen Sparpreis - der ab 1. August 2018 gekauft wurde - vor dem ersten Geltungstag storniert, dann kostet die Stornogebühr keine 19 Euro mehr, sondern nur noch 10 Euro. Gute Entscheidung!

Der Haken an der Sache ist, dass die Rückzahlung nicht mehr auf das Konto, die Kreditkarte oder bar auf die Hand erfolgt, sondern man erhält nur noch einen Gutschein ausgehändigt, der dann für die nächste Fahrt eingelöst werden kann. Dafür hat der Kunde maximal drei Jahre Zeit. Das Geld behält die Bahn also einfach ein.

Die Bahnkunden wollen das so, habe die DB bei Teststudien in einigen Reisezentren festgestellt. Wirklich? Da konnten die Kunden nämlich noch wählen, ob sie eine normale Auszahlung bei voller Gebühr oder eine günstigere Gebühr gegen Gutscheinausgabe möchten. Hätte die Bahn das auf freiwilliger Entscheidungsbasis des Kunden fortgeführt, wäre es in Ordnung, aber der Gutscheinzwang ist abzulehnen!

»Super Sparpreis« kehrt zurück

Der »Super Sparpreis« kehrt zurück? Schön wäre es! Mit dem SuperSparpreis, der bis zur Einführung des PEP-Tarifsystems (PEP: Preisund Erlösmanagement Personenverkehr) im Dezember 2002 galt, hat das Angebot leider nichts mehr zu tun. Vielmehr ist das Ticket, das es zum 1. August ab 19,90 Euro in der zweiten und ab 29,90 Euro in der ersten Klasse geben wird, nichts anderes als ein »Sparpreis LIGHT«. Bereits seit Jahren gibt es den Sparpreis ab zuletzt 29,90 Euro und unter 250 km sogar schon ab 19,90 Euro.

Der neue »Super Sparpreis« soll als »günstiges Einstiegsangebot« für diejenigen dienen, die auf die erweiterten Leistungen des Sparpreis verzichten können. Im Klartext verzichtet der Bahnkunde auf das City-Ticket, eine Nutzbarkeit der DB-Lounge mit einem Erster-Klasse-Fahrschein, und vor allem verzichtet er auf die Möglichkeit, die Fahrkarte vor dem ersten Geltungstag stornieren oder umbuchen zu können. Hier wird es so manches böse Erwachen am Fahrkartenschalter geben: Kann der Kunde die Fahrt nicht nutzen, ist das Geld für die Mülltonne! Auch das hätten die Kunden explizit so gewollt! Wirklich?

Wir halten das für eine Mogelpackung. Denn mit dem bisherigen Sparpreis gibt es bereits ein preiswertes Angebot (neu ab 23,90 statt 19,90 Euro!), sofern Kontingente zur Verfügung gestellt werden. Und daran wird es hängen: an den Kontingenten.

Da beide Angebote parallel bestehen werden, stellt sich die Frage: Wie will man die Kunden dazu bewegen, das Angebot mit den schlechteren Konditionen zu kaufen? Über den Preis und die Kontingente! Also ist wohl davon auszugehen, dass die niedrigen Preisstufen des Sparpreises künftig seltener zur Verfügung stehen werden.

Interessant wird dabei sein, wie hoch künftig der Preisunterschied zwischen Super- und »Normal«-Sparpreis ausfallen wird: zehn, zwanzig oder noch mehr Euro!? Hier gilt es, unauffällig die Schmerzgrenze der Bahnkunden auszuloten. Nüchtern betrachtet wird sich der Kunde die Option der Stornierbarkeit künftig über die Preisdifferenz (abzüglich von ein paar Euro für die ÖPNVNutzung) erkaufen müssen!

Wer jetzt zumindest hofft, wenigstens immer für günstige 19,90 Euro mit dem »Super Sparpreis« quer durch Deutschland fahren zu können, der irrt. Denn auch dieses Angebot wird in Abhängigkeit von der Zugauslastung im Preis steigen!

Mit dem »Super Sparpreis Europa« will die Bahn übrigens auch den Sparpreis Europa unterwandern.

Irrweg wird weiter beschritten

Bereits Anfang der 2000er Jahre versprach die Deutsche Bahn, ein einfaches, günstiges und transparentes Preissystem schaffen zu wollen. Mit der neuen »Tarifanpassung« zum 1. August 2018 hat man sich erneut und noch weiter von diesem Vorhaben entfernt. Das Streben nach kurzfristiger Gewinnmaximierung könnte, so fürchten wir, dem ökologischen Schienen-Fernverkehr zum Verhängnis werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004150>.

