

310/2001

Stuttgart, den 17.12.2001

Bahnfahren mit BahnCard darf nicht teurer werden Grüne: DB muss neues Preissystem nachbessern

Beim neuen DB-Preissystem, das Ende 2002 in Kraft treten soll, besteht in Einzelpunkten noch erheblicher Nachbesserungsbedarf. Dies ist das Ergebnis einer öffentlichen Expertenanhörung, die am Montag (17. Dezember 2001) von der Landtagsfraktion der Grünen und deren verkehrspolitischem Sprecher Boris Palmer durchgeführt wurde.

Mit dem neuen Preissystem will die Bahn den Tarifdschunel lichten und die Auslastung ihrer Fernverkehrszüge besser steuern. An die Stelle zahlreicher Sonderangebote soll ein einheitlicher Grundpreis treten, auf den die Kundschaft Nachlässe bis zu 40% erhält, wenn sie sich frühzeitig auf einen bestimmten Zug festlegt. Gleichzeitig wird der BahnCard-Rabatt von 50% auf 25% reduziert. Nach Angaben der Bahn kann jedoch durch die Kombination aus Frühbueher- und BahnCard-Rabatt eine Preisreduktion von insgesamt 55% erzielt werden. Im Fernverkehr wird Bahnfahren also auch für Stammkunden billiger.

Hingegen sind im Nahverkehr Frühbueherrabatte weder praktikabel noch vorgesehen. Daraus folgt für BahnCardbesitzer **eine 50-prozentige Fahrpreiserhöhung auf Nah- und Regionalverbindungen**. Betroffen sind vor allem Stammkunden, die nicht täglich als Berufspendler mit Zeitkarten die gleiche Strecke fahren, also Teilzeitbeschäftigte, Fahrgäste mit wechselnden Fahrzielen, Kunden im Freizeitverkehr. „Durch die Veränderungen bei der BahnCard würde Zugfahren im Regional- und Nahverkehr in vielen Fällen um die Hälfte teurer. Das ist ein handwerklicher Fehler, den die Bahn beheben muss“, sagte Palmer.

Die von der Bahn angestrebte Anerkennung der BahnCard bei Fahrten in Verkehrsverbänden ist nach Palmers Auffassung zwar sehr zu begrüßen, löst aber das Problem in Baden-Württemberg nicht. Der DB-Nahverkehrstarif findet auf vielen Relationen weiterhin Anwendung. Palmer nannte beispielhaft die Strecken Heilbronn-Heidelberg, Konstanz-Freiburg, Albstadt-Stuttgart oder Überlingen-Ulm. Auf diesen und vielen weiteren Verbindungen gibt es aufgrund fehlender Fernverkehrszüge keinerlei Frühbucherrabatte, und wegen der Überschreitung von Verbundgrenzen auch keinen Verbundtarif, das Fahren mit BahnCard wird also um die Hälfte teurer.

Eine Mitschuld treffe daran, so Palmer, auch die Landesregierung: „Es rächt sich nun, dass die Landesregierung eine Vielzahl von Zwergverbänden der Größe eines einzigen Landkreises gefördert hat, während etwa Hessen im Wesentlichen von zwei Verkehrsverbänden abgedeckt ist.“

„Schlicht grotesk“ ist für Palmer ein bislang unbeachteter Effekt des neuen Preissystems: **Fahrten mit Zügen des Regionalverkehrs können teurer werden als die Benutzung des Fernverkehrs.** So erhalte man für eine Fahrt von Konstanz nach Karlsruhe im Interregio bei Frühbuchung einen Rabatt von 40%, im Nahverkehrszug zahle man jedoch für dieselbe Strecke den vollen Preis, also fast das Doppelte. Palmer: „Mit dem neuen Preissystem würden die Anlieger an der Schwarzwald- und der Südbahn als Ausgleich für die Streichung der Interregio-Züge eine Preiserhöhung erhalten. Da hört der Spaß wirklich auf.“ Palmer fordert daher von der Bahn, die Frühbuchungsrabatte bei allen Fahrten über 100 km zu gewähren, auch in Zügen des Nahverkehrs. Außerdem sei es mit dem neuen Preissystem erst Recht inakzeptabel, ganze Regionen vom Fernverkehr abzuhängen.

Auf heftige Kritik, insbesondere bei den Fahrgastverbänden, stieß auch die Ankündigung der Bahn, **Plan&Spar-Fahrscheine** nicht mehr umzutauschen. **Wer seinen Zug verpasst, müsste also komplett neu lösen und hätte schlimmstenfalls nicht 10% gespart, sondern 90% draufgezahlt.** Für Palmer ein Unding: „Wer sich das ausgedacht hat, kann noch nie in einem Zug gesessen haben. Es muss selbstverständlich möglich sein, einen Fahrschein umzutauschen oder im Notfall bis zum normalen Grundpreis aufzuzahlen.“

Palmer erwartet, dass der Bahn im Nahverkehr durch das neue Preissystem Kunden verloren gehen. Damit würden die Bemühungen des Landes um eine Attraktivitätssteigerung im Schienenverkehr (Aufbau des integralen Taktfahrplans, Fahrzeugförderung usw.) unterlaufen und konterkariert. Das dürfe die Landesregierung nicht tatenlos hinnehmen: „Das Land als Besteller von Nahverkehrsleistungen bei der DB und damit bedeutender Kunde muss seinen Einfluss geltend machen, damit Bahnfahren nicht sprunghaft teurer wird. In den anstehenden Verhandlungen über neue Verkehrsverträge müssen entsprechende Vereinbarungen festgeschrieben werden.“

Trotz heftiger Kritik im Detail hat die Anhörung für die Grünen aber gezeigt, dass das neue Preissystem insgesamt ein echter Fortschritt ist. Besonders lobend hob Palmer die Absenkung des Kaufpreises der BahnCard auf 60 Euro, die Mitfahrrabatte von 50% auf alle Tarife und die familienfreundliche Regelung, wonach Partner und Kinder eines BahnCard-Besitzers eine eigene BahnCard zum Bearbeitungspreis von 5 Euro erhalten sollen, hervor. „Das neue Preissystem könnte ein Knüller werden und rasch neue Kunden für die Bahn gewinnen. Wir werden darauf drängen, dass diese Chance nicht durch engstirnige Umtauschbedingungen und Verschlechterungen für Stammkunden im Nahverkehr verspielt wird“, sagte Palmer abschließend.