

VCD Bahntest 2015/2016

Preise und Tarife im Schienenfern- verkehr aus Sicht der Fahrgäste



Inhalt

Einleitung	3
Anlass und Ziel der Untersuchung	3
Hintergrund.....	4
Methodik.....	6
Ergebnisse	10
Fakten und Forderungen	20

Einleitung

Der ökologische Verkehrsclub VCD macht sich stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Dazu gehört, die Belastung von Mensch und Natur durch Klimagase, Schadstoffe und Verkehrslärm zu verringern und den hohen Flächen- und Landschaftsverbrauch durch immer mehr Verkehrsinfrastruktur zu bremsen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen der Verkehr von umweltbelastenden auf umweltschonende Verkehrsmittel verlagert und unnötige Wege und Transporte vermieden werden.

Das Fahren mit Bussen und Bahnen ist die bessere Alternative zum Autofahren und Fliegen. Bei guter Auslastung ersparen die öffentlichen Verkehrsmittel der Umwelt Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Ziel des VCD ist es daher, den öffentlichen Personenverkehr so attraktiv wie möglich zu machen, damit er von möglichst vielen Menschen genutzt wird.

Der VCD Bahntest untersucht seit dem Jahr 2000, was getan werden muss, damit die Menschen vom eigenen Auto oder vom Flugzeug auf Bahnen und Busse umsteigen. Die Tests und ihre Ergebnisse tragen dazu bei, die Angebote des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und für Reisende attraktiver zu machen. Jedes Jahr hat der Bahntest einen anderen Schwerpunkt. Nach den Themen:

- Überprüfung der Beratungsqualität für Reisen mit der Bahn mit unterschiedlichen Schwerpunkten,
- Befragung zu den Mobilitätsbedürfnissen von Bahnfahrer/-innen und Nichtbahnfahrer/-innen,
- Ermittlung von Zugangshindernissen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs,
- Untersuchung von Fernverkehrsreisen im Hinblick auf Qualität und Service,
- Preisvergleich zwischen Bahn- und Flugreisen in Deutschland und zu Städten in das benachbarte europäische Ausland,
- Verkehrsmittelvergleich zwischen Fernlinienbus, Fernbahn und Auto,

folgt nun die Untersuchung darüber, wie Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste gestaltet werden sollten.

Anlass und Ziel der Untersuchung

Die Entwicklung im Personenfernverkehr auf der Schiene (SPFV) stagniert. 1994, im Jahr der Bahnreform, fuhren 139 Millionen Menschen mit der Bahn, 2004 waren es nur noch 114 Millionen. Auch mit 131 Millionen Fahrgästen in 2012 und 2013 war der Stand von vor der Bahnreform noch immer nicht erreicht. Außerdem sanken die Zahlen im Folgejahr wieder auf 129 Millionen¹.

Ein Grund für den jüngsten Rückgang der Fahrgastzahlen ist der Fernlinienbusverkehr, der zum 1. Januar 2013 liberalisiert wurde. Auf die neue Konkurrenz im Fernverkehrsmarkt reagierte die Deutsche Bahn AG (DB AG) im März 2015 mit der »Kundenoffensive im DB Fernverkehr«².

Die DB AG hat endlich erkannt, dass es notwendig ist, den Schienenfernverkehr attraktiver zu gestalten und Preismaßnahmen zu ergreifen, die sich an den Wünschen der Kunden und Kundinnen orientieren.

Der VCD nimmt die DB AG beim Wort und nutzt den diesjährigen Bahntest dazu, dem Unternehmen aufzuzeigen, welche Tarife und Preise sich die Fahrgäste im Bahnverkehr tatsächlich wünschen. Deswegen stand im Mittelpunkt des VCD Bahntest 2015/2016 die Befragung von rund 1.900 Personen in Deutschland nach ihren Kenntnissen und Wünschen zu den Bahnpreisen. Der VCD Bahntest beinhaltet aber auch einen »Realitätscheck«. Drei Monate lang wurde auf 15 innerdeutschen Verbindungen die Verfügbarkeit von Sparpreisen ermittelt und aus den Ergebnissen der jeweilige Durchschnittspreis errechnet. Zusätzlich wurden die tatsächlichen Reisepreise für zwei ausgesuchte Reisetage im Zeitverlauf exemplarisch auf der Strecke Köln-Berlin ermittelt.

Mit der Untersuchung beauftragte der VCD das Qualitätsforschungsinstitut Quotas aus Hamburg.

¹ Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 2014/2015

² http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/9074112/20150318_kundenoffensive.html

Hintergrund

Das gegenwärtige Tarifsystem im Bahnverkehr ist geprägt von sich ausschließenden Verbund-, Nah- und Fernverkehrstarifen: Der A-Tarif gilt für den ICE, der B-Tarif für IC/EC, der C-Tarif im Regionalverkehr. Hinzu kommen unterschiedliche Verbundtarife.

Außerdem hat sich mit der Bahnreform von 1994 und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine Vielfalt von Sondertarifen, Informationssystemen und Vertriebskanälen entwickelt. Seitdem ist der Bund für den Fernverkehr zuständig, die Bundesländer für den Nahverkehr. Absprachen finden kaum statt, auch nicht zwischen den einzelnen Bundesländern.

Der Harmonisierungsbedarf zwischen Nah- und Fernverkehr, aber auch innerhalb der Nahverkehrsanbieter, ist groß.

A Das Bahnpreissystem der Deutschen Bahn AG

Bis 2002 war die Grundlage für die Ticketpreise im Bahnverkehr die Entfernung. Es galt der sogenannte lineare Entfernungstarif, für Fahrten im IC mussten Aufschläge gezahlt werden. Die von der Nachfrage abhängigen Relationspreise waren die Grundlage für ICE-Fahrten. Es gab Sonderangebote wie das Guten Abend Ticket und das Wochenendticket und eine BahnCard mit 50 Prozent Rabatt auf den Normalpreis.

Im Dezember 2002 führte die DB AG das neue »Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr (PEP)« ein. Die bis dahin gültigen linearen Entfernungstarife wurden von einem strecken- und produktbezogenen Tarifsystem abgelöst, die Sonderangebote durch Frühbucherrabatte von 10, 25 und 40 Prozent (Plan & Spar) ersetzt. Der Mitfahrerrabatt wurde eingeführt und die bisherige BahnCard 50 ersetzt durch die BahnCard 25.

Gegen das neue Preissystem gab es massive Proteste aus der Bevölkerung und von Fahrgastverbänden, allen voran vom VCD. Größter Kritikpunkt war die Abschaffung der BahnCard 50. Als nach der Einführung von PEP auch die Umsatz- und Fahrgastzahlen im Fernverkehr einbrachen, sah sich die DB AG gezwungen, ihr Preissystem nachzubessern. Das geschah zum 1. August 2003. Unter anderem wurde die BahnCard 50 wieder eingeführt, das Vorausbuchungsverfahren

ren für Rabatte vereinfacht, der Mitfahrerrabatt ausgebaut und die Stornogebühren gesenkt.

In den Jahren danach wurde das Preissystem der DB AG immer wieder verändert. Neben der jährlichen Fahrpreiserhöhung wurde der Mitfahrerrabatt nach und nach zusammengestrichen, Tickets im personenbedienten Verkauf waren zeitweise teurer als Online- und Automatentickets, zahlreiche Sondertickets wie das Dauer-Spezial, das Quer-durchs-Land-Ticket oder auch die Ländertickets kamen hinzu.

Das richtige Ticket für die Reise mit der Bahn zu finden wurde und wird immer schwieriger. Wer den passenden Fahrschein für eine Bahnreise haben möchte, muss sich entweder selbst gut auskennen oder sich in einem Reisezentrum, einem Reisebüro oder in einer Bahnagentur beraten lassen.

B Die Deutsche Bahn AG und der Fernlinienbusverkehr

Im Fernverkehr konkurriert die Bahn mit Pkw und Flugzeug, seit der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs zum 1. Januar 2013 auch mit dem Fernlinienbus. Auf die neue Konkurrenz durch den Fernlinienbus reagierte die DB AG erstmals im Jahr 2014: Die Sparpreistickets sind seit April 2014 auch noch einen Tag vor Antritt der Reise buchbar, bis dahin waren es drei Tage. Auf der Strecke Berlin–Hamburg bietet die DB AG zwei zusätzliche umsteigefreie Regionalzugverbindungen zu besonders günstigen Preiskonditionen an. Und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden die Preise im Fernverkehr für die 2. Klasse nicht erhöht, auch die BahnCards blieben preisstabil.

C Die »Kundenoffensive im DB Fernverkehr« vom März 2015

Mit einer Kundenoffensive im Fernverkehr will die DB AG ihre starke Marktstellung langfristig sichern und ausbauen. Sie reagiert damit unter anderem auf den verschärften Wettbewerb durch die Fernlinienbusse und die sinkenden Benzinspreise, die den Pkw-Verkehr begünstigen.

In den nächsten 15 Jahren will die DB AG mehr als 12 Milliarden Euro in die Fernverkehrsflotte investieren und außerdem das Fernverkehrsangebot im ICE-Netz und in der Fläche ausweiten. Weitere »attraktivitätssteigernde

Maßnahmen« und »Preismaßnahmen, die auf Kundenbindung und -gewinnung« setzen, sollen dazu führen, dass bis zum Jahr 2030 50 Millionen zusätzliche Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr gewonnen werden. Das wären 40 Prozent mehr als im Jahr 2014.

a) Kurzfristige Maßnahmen im Preissystem

Sparpreis-Sommer

Von Mitte Juni bis Ende Juli 2015 bot die DB AG für 19 Euro eine Fahrt mit ICE und IC/EC zwischen zwei Fernverkehrsbahnhöfen an. Für diese Aktion hatte die DB AG ihr Sparpreiskontingent erhöht.

Änderungen zum 1. August 2015

Als erste Schritte zur Umsetzung ihrer im Frühjahr verkündeten Fernverkehrsstrategie präsentierte die DB AG drei neue Angebote, gültig ab 1. August: für drei Monate gültige Probe Bahn-Cards, die My BahnCard für Jugendliche und junge Erwachsene und die Anerkennung der BahnCard 50 in Kombination mit den Sparpreisen.

1. Probe BahnCard für drei Monate

Die Probe BahnCards 25, 50 und 100 funktionieren wie die regulären BahnCards, sind aber im Verhältnis dazu teurer. Die 25er und 50er BahnCards gehen außerdem automatisch in ein reguläres BahnCard-Abo über, wenn nicht rechtzeitig gekündigt wird. Die neuen BahnCards sind bis Ende 2016 erhältlich.

2. My BahnCard

Diese BahnCard 50 konnten junge Erwachsene bis einschließlich 26 Jahre in den Monaten August und September für den Preis von 69 Euro erwerben. Auch dieses Sonderangebot geht nach 12 Monaten in ein reguläres Abo über.

3. Anerkennung der BahnCard 50 auf Sparpreise

Die Kombination mit den Sparpreisen und den damit verbundenen Rabatten von 25 Prozent war bisher nur mit der BahnCard 25 möglich. In den Monaten August und September galt das auch für die BahnCard

50, allerdings nur in Fernverkehrszügen der DB AG und im IC Bus.

b) Änderungen zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015

Die DB AG verzichtet 2015 auf die Anhebung der Preise im Fernverkehr. Lediglich auf der Neubaustrecke Erfurt-Halle/Leipzig wird das Bahnfahren teurer, weil die Inbetriebnahme dieser Strecke zu deutlich kürzeren Reisezeiten führt.

Neu zum Fahrplanwechsel sind der Wegfall der Vorverkaufsfrist bei den Sparpreisen und der Verzicht auf Aufpreis und Reservierungspflicht in den ICE-Sprintern.

c) Angekündigte Maßnahmen

Noch nicht umgesetzt wurden die in den Ticketpreis integrierte, kostenlose Sitzplatzreservierung in der 2. Klasse, eine stärkere Tarifintegration von Fern- und Nahverkehr und die Ausrüstung der Fernverkehrszüge mit WLAN in der 2. Klasse.

Methodik

1. Panelbefragung »Preise und Tarife im Schienenfernverkehr - Kenntnisse und Wünsche«

Inhalt des ersten Untersuchungsmoduls war eine Befragung zum Tarifsystem der Deutschen Bahn. Dazu wurde ein bundesweit verteiltes Quotas-Online-Panel genutzt. Insgesamt 1.900 Personen haben im Oktober 2015 den Fragebogen vollständig ausgefüllt. Die Antworten wurden danach bevölkerungsrepräsentativ gewichtet. Die Befragung hatte folgende übergeordnete Themen:

- Fahrscheinerwerb
- Tarifauswahl
- Kenntnisse zu den Preisen und Tarifen
- Gründe für ein anderes Nutzungsverhalten
- Wahl des Verkehrsmittels
- Wünsche zum Tarifsystem

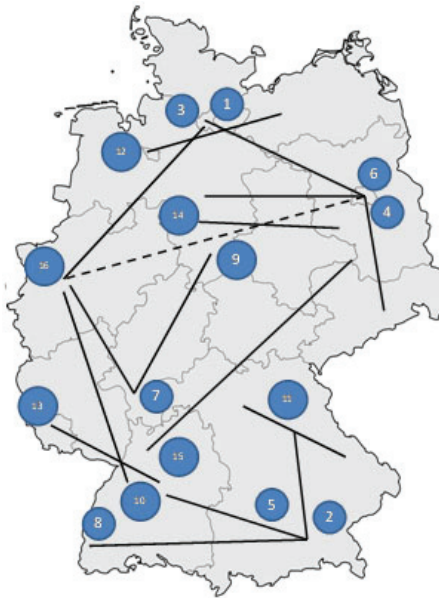
2. Online-Research »Reale Preise im Schienenfernverkehr«

A Preiserhebung der Bahnpreise per Online-Research

Grundlage der Untersuchung war eine objektive Erhebung der Ticketpreise im Fernverkehr der Deutschen Bahn auf 15 innerdeutschen Strecken, sowie des Hamburg-Köln-Express (HKX) auf der Strecke Hamburg-Köln. Ausgewählt wurden die Verbindungen nach Fahrtenhäufigkeit und geografischer Verteilung innerhalb Deutschlands, ergänzt durch fünf weitere Verbindungen zwischen Mittelstädten, die im Rahmen der Fernverkehrsoffensive der Deutschen Bahn in den kommenden Jahren ausgebaut werden sollen.

Zusätzlich wurden auf der Verbindung Köln-Berlin an zwei festen Daten täglich die Preise ermittelt. Ein Datum lag in der Nebenverkehrszeit (Mittwoch, 2. September) und das andere in der Hauptverkehrszeit (Freitag, 11. September). Die

Personenkonstellation »Einzelperson« wurde täglich (werktags) abgefragt, um zu sehen, wie sich der Fahrpreis mit sinkender Buchungsvorlaufzeit verändert. Näheres zu den Konstellationen und Vorlaufzeiten kann den folgenden Kapiteln entnommen werden.



1. Hamburg – Berlin
2. München – Nürnberg
3. Hamburg - Köln
4. Berlin – Dresden
5. München – Stuttgart
6. Berlin – Hannover
7. Frankfurt – Köln
8. Freiburg – München
9. Göttingen- Frankfurt
10. Karlsruhe – Köln
11. Würzburg - Regensburg
12. Bremen – Schwerin
13. Saarbrücken – Ulm
14. Kassel – Leipzig
15. Mannheim – Erfurt
16. Köln – Berlin (Zusatzstrecke)

Um eine ausgewogene Untersuchung zu gewährleisten, wurde ein dreimonatiger Untersuchungszeitraum von Mitte Juni bis Mitte September 2015 festgelegt. Zudem wurden vier unterschiedliche Vorlaufzeiten bei den Preisabfragen definiert. Der Preischeck erfolgte für alle Verbindungen (ausgenommen der Zusatzstrecke):

- drei Monate (92 Tage) im Voraus
- vier Wochen (28 Tage) im Voraus
- eine Woche (sieben Tage) im Voraus
- ein Tag im Voraus
- auf der Zusatzstrecke Preischeck an jedem Werktag an zwei festgelegte Daten (2. und 11. September)

In der Regel wurden sieben Tests pro Tag durchgeführt, für die Verbindung Hamburg-Köln darüber hinaus auch für den Anbieter Hamburg-Köln-Express (HKX). In seltenen Fällen waren auch Nahverkehrszüge Teil der Untersuchung, allerdings nur, wenn die Bahnreise in Verbindung mit einem Fernverkehrszug stand (z.B. Regional-Express plus ICE) und eine direkte Verbindung mit einem Fernverkehrszug für den festgelegten Zeitraum nicht angeboten wurde. Grundlage für

Studiendesign



den Preiskeck waren ausschließlich die Ticketpreise in der 2. Klasse inklusive aller Kosten für Service und Bezahlung. Die Zahl der getesteten Verbindungen betrug als Bruttostichprobe insgesamt 507. Davon wurden 495 Tests als Nettostichprobe verwendet.

Zusätzlich zu den unterschiedlichen Verbindungen und Vorlaufzeiten für die Preisermittlung wurden drei unterschiedliche Reisetypen definiert:

Einzelperson

Die Person unternimmt Tagesreisen. Die Tagesreise wird morgens ab 6 Uhr angetreten. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 18 Uhr liegen. Die Tagesreise erfolgt an einem beliebigen Werktag.

Zwei Personen

Die Personen unternehmen Wochenendreisen. Die Reise wird morgens ab 6 Uhr an einem Freitag angetreten. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 22 Uhr liegen. Die Rückreise erfolgt sonntags zwischen 12 und 16 Uhr. Die Ankunftszeit soll nicht nach 22 Uhr liegen.

Vier Personen, davon zwei Kinder (acht und zehn Jahre alt)

Die Personengruppe unternimmt 14-tägige Reisen. Die Hinreise erfolgt an einem beliebigen Tag ab 8 Uhr. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 18 Uhr liegen. Die Rückreise erfolgt 14 Tage später ab 8 Uhr. Die Ankunftszeit soll nicht nach 18 Uhr liegen.

Studiendesign: Reisearten

Personen-konstellation	Reiseart	Reisekorridor
1 Person	Tagesreisen	Abfahrt 6 Uhr Ankunft 18 Uhr
2 Personen	Wochenendreisen	freitags zwischen 6 und 22 Uhr sonntags 12 bis 16 Uhr, Ankunft bis 22 Uhr
4 Personen, (2 Kinder, 8 und 10 Jahre)	Urlaubsreisen, 2 Wochen	Abfahrt 8 Uhr Ankunft 18 Uhr bei Hin- und Rückreise

Konkrete Preisermittlung

Die oben genannten Konstellationen wurden zunächst im zentralen Online-Reiseportal der Deutschen Bahn auf www.bahn.de abgefragt. Ergänzend dazu wurde für die Verbindung Hamburg–Köln der Fahrpreis für den HKX auf www.hkx.de ermittelt. Danach erfolgte eine Auswahl der Fahrten anhand folgender Kriterien:

1. die preisgünstigste Verbindung
2. möglichst wenig Umstiege (max. zwei)
3. möglichst kurze Reisezeit
4. nur Produkte des Fernverkehrs (ICE, IC oder EC)

Bei der Ermittlung der Preise wurden BahnCards nicht berücksichtigt. Während der Testperiode erhob die Deutsche Bahn keine Bezahlgebühren. Wenn das Reisen in der 1. Klasse günstiger war als in der 2. Klasse, wurde auf dieses Angebot zurückgegriffen und in der Matrix berücksichtigt.

Konkrete Preisermittlung

Eingabe der Reiseverbindung über Portal

BAHN / HKX



Auswahl der preisgünstigsten Verbindung unter Berücksichtigung der Kriterien

Bahncard nicht berücksichtigt.
Wenn günstiger, Buchung auch 1. Klasse

Zahlung per Visa Kreditkarte

Hintergrundinformationen

Sparpreise der DB AG

Die Sparpreise sind Sonderangebote der DB AG. Das Fahrkartenkontingent ist begrenzt. Sie können mit der BahnCard 25 kombiniert werden und sind dann 25 Prozent günstiger.

Die Sparpreise gibt es nur mit Zugbindung. Die Stornogebühren betragen 17,50 Euro.

Sparpreise sind in der 2. Klasse ab 29 Euro, in der 1. Klasse ab 39 Euro erhältlich. Auf kurzen Strecken bis 250 km gibt es den Sparpreis bereits ab 19 Euro.

Familienkinder bis einschließlich 14 Jahren fahren kostenfrei. Alleinreisende Kinder zwischen sechs und 14 Jahren und kostenpflichtige Hunde zahlen den halben Sparpreis.

Bis zu vier mitreisende Personen erhalten einen Mitfahrerrabatt. Er beträgt neun Euro pro Person in der 2. Klasse und 19 Euro in der 1. Klasse.

Mit dem Fahrplanwechsel 2015 entfällt die Vorverkaufsfrist für Sparpreise. Bei vorhandenen freien Plätzen können noch am Abfahrtstag Fahrkarten zum Sparpreis erworben werden.

Mehr zu den Preisen im DB Fernverkehr: <https://www.vcd.org/themen/bahn/bahnpreise/>

Auf den dieser Untersuchung zugrunde liegenden Strecken ist der jeweils günstigste Sparpreis entweder 19 oder 29 Euro.

Verbindung	Distanz in Kilometer	Sparpreis ab
Berlin-Dresden	184	19,00 €
Karlsruhe-Köln	307	29,00 €
Frankfurt-Köln	183	19,00 €
Göttingen-Frankfurt	242	19,00 €
Würzburg-Regensburg	240	19,00 €
Hamburg-Berlin	293	29,00 €
Bremen-Schwerin	239	19,00 €

Freiburg-München	454	29,00 €
München-Stuttgart	242	19,00 €
Saarbrücken-Ulm	331	29,00 €
München-Nürnberg	201	19,00 €
Kassel-Leipzig	364	29,00 €
Berlin-Hannover	258	29,00 €
Mannheim-Erfurt	338	29,00 €
Hamburg-Köln	477	29,00 €
Köln-Berlin	556	29,00 €

DB-Aktion »Sparpreis-Sommer«

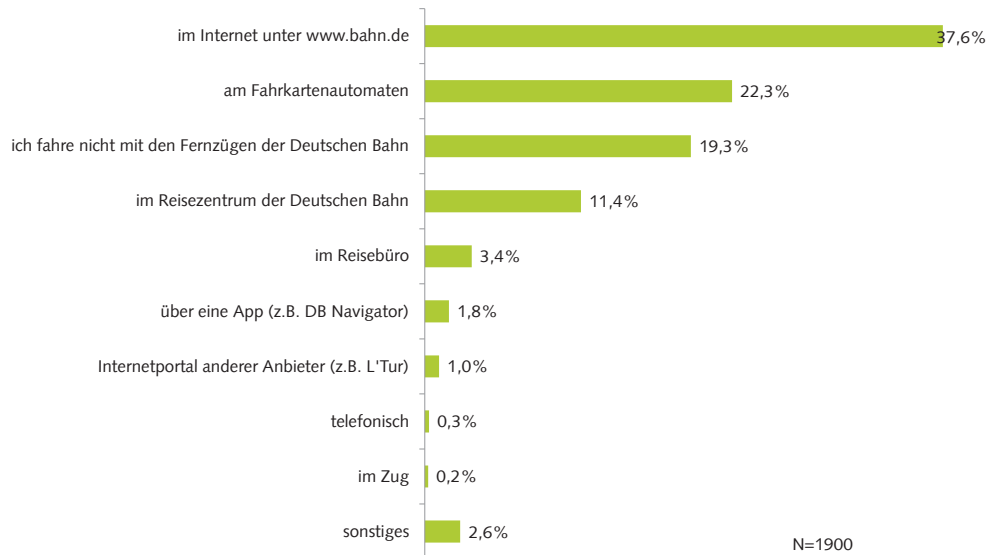
Von Mitte Juni bis Ende Juli 2015 bot die DB AG für 19 Euro eine Fahrt mit ICE und IC/EC zwischen zwei Fernverkehrsbahnhöfen an. Für diese Aktion hatte die DB AG ihr Sparpreiskontingent erhöht.

Ergebnisse

1. Panelbefragung »Preise und Tarife im Schienenfernverkehr – Kenntnisse und Wünsche«

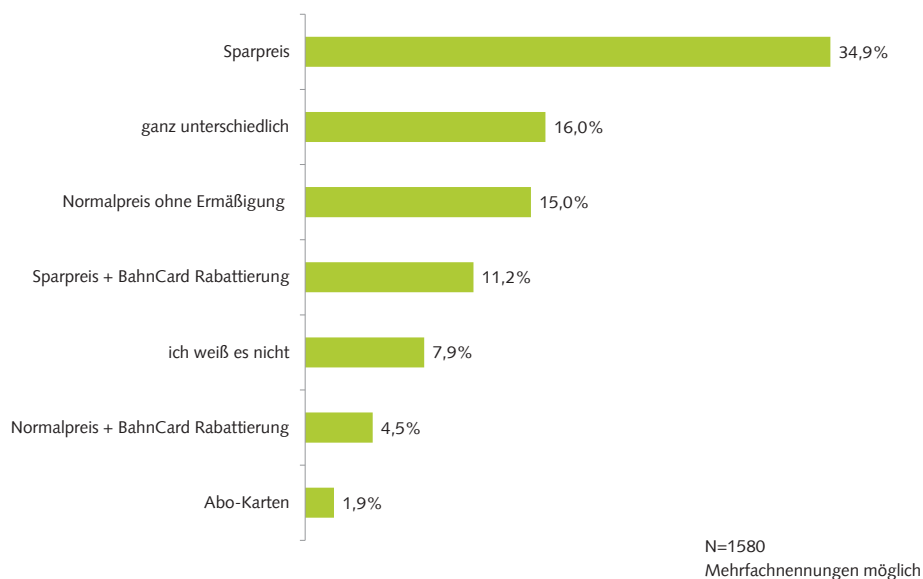
1.1 Kenntnisse

Fahrscheinerwerb im Fernverkehr



Mit 37,6 Prozent überwiegt die Onlinebestellung von Bahntickets über www.bahn.de deutlich, gefolgt vom Kauf an Fahrkartenautomaten mit 22,3 Prozent und in den Reisezentren der DB AG mit 11,4 Prozent. Externe Vertriebskanäle wie Reisbüros, 3,4 Prozent, oder Portale anderer Anbieter, 1,0 Prozent, spielen eine untergeordnete Rolle.

Tarifauswahl beim Fahrschein

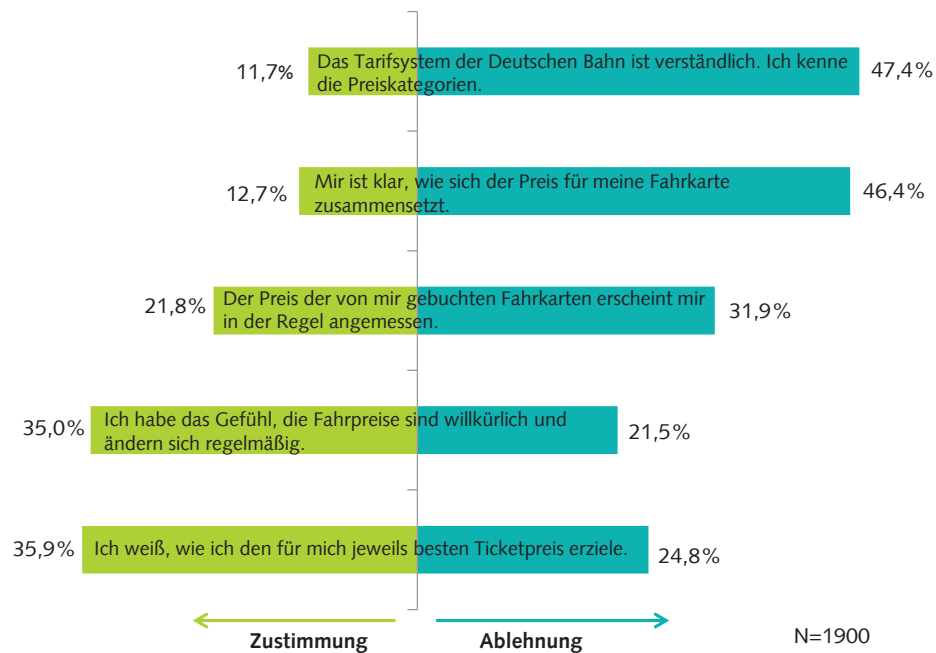


Fast die Hälfte der Befragten nutzen die Sparpreise der DB AG für ihre Fernverkehrsreise. Während 34,9 Prozent den reinen Sparpreis nutzen, kombinieren ihn 11,2 Prozent mit ihrer BahnCard. 15 Prozent der Befragten gaben an, ganz ohne Ermäßigung zu fahren.

Kenntnisse über Preise und Tarife im Fernverkehr

Die Befragten konnten wählen zwischen „1“ stimme voll zu und „5“ stimme überhaupt nicht zu

Zustimmung (TOP-2-Boxes)/Ablehnung (Bottom-2-Boxes)³

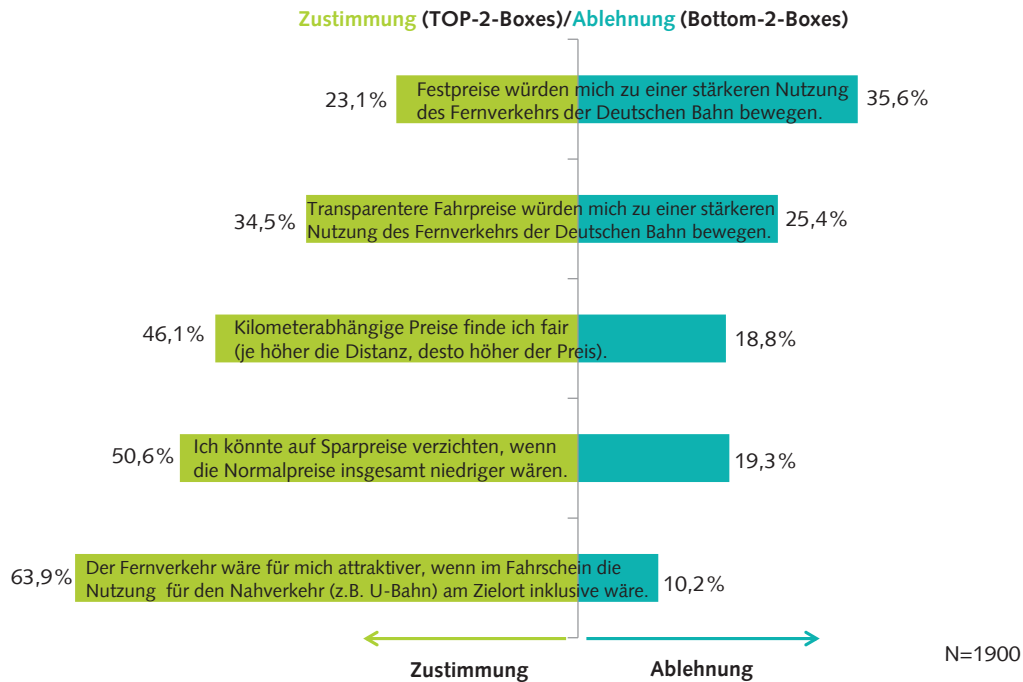


Rund die Hälfte der Befragten beurteilt das Preissystem im Fernverkehr als unverständlich und sie weiß auch nicht, wie sich der Preis für die Fahrkarte zusammensetzt. Die Mehrheit hat auch das Gefühl, dass der Fahrpreis willkürlich ist und sich regelmäßig ändert. Trotzdem weiß eine knappe Mehrheit, wie der jeweils beste Ticketpreis zu erzielen ist.

³ Bei der Darstellung der Befragungsergebnisse wurden die beiden höchsten Zustimmungswerte in Top-2-Boxes und die beiden niedrigsten Zustimmungswerte in Bottom-2-Boxes zusammen-gefasst. Das heißt, die Prozentangabe »Zustimmung« entspricht den Angaben von »Stimme voll zu« und »Stimme zu«. Die Prozentangabe »Ablehnung« entspricht den Angaben »Stimme nicht zu« und »Stimme überhaupt nicht zu«

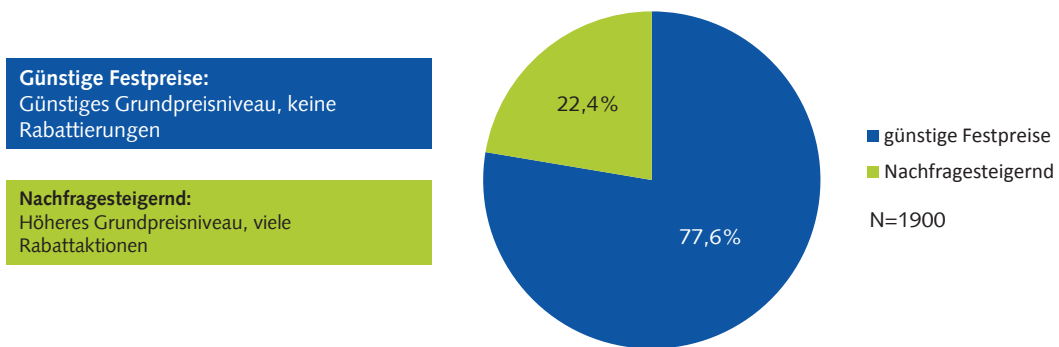
Mögliche Gründe für ein anderes Nutzungsverhalten im Schienenfernverkehr

Die Befragten konnten wählen zwischen „1“ stimme voll zu und „5“ stimme überhaupt nicht zu

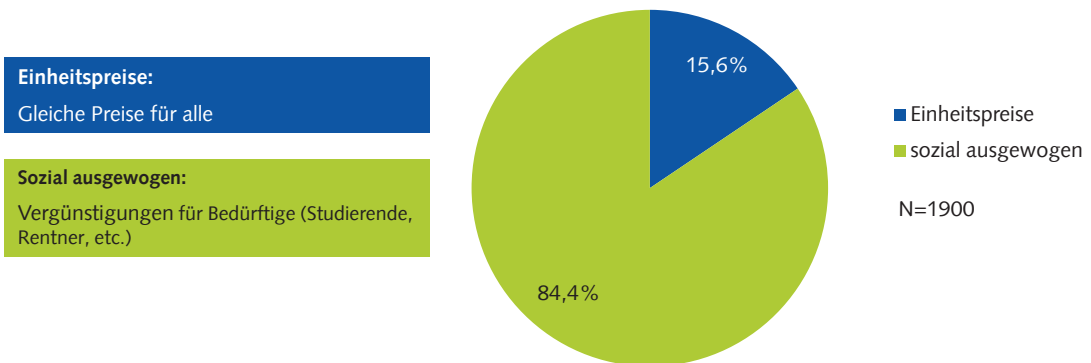


Festpreise wären kein Grund für eine verstärkte Nutzung der Bahn, transparente Fahrpreise schon eher. Attraktiver ist für die Befragten der Fernverkehr, wenn die Fahrkarte auch im Nahverkehr am Zielbahnhof genutzt werden kann. Auch könnte eine Mehrheit von 50,6 Prozent gegenüber 19,3 Prozent auf die Sparpreise verzichten, wenn der Normalpreis insgesamt niedriger wäre, und kilometerabhängige Preise finden 46,1 Prozent der Befragten fair, 18,8 Prozent nicht.

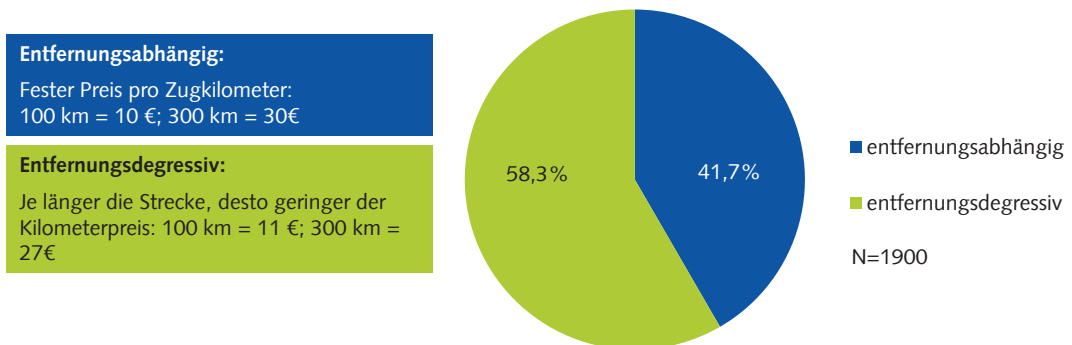
1.2. Wünsche zum Preis- und Tarifsystem im Fernverkehr⁴



Die Mehrheit der Befragten, 77,6 Prozent, entscheidet sich für günstige Festpreise ohne Rabatte gegenüber einem hohen Grundpreisniveau mit vielen Rabattaktionen.



Die große Mehrheit der Befragten, 84,4 Prozent, wünscht sich ein sozial ausgewogenes Tarifsystem mit Vergünstigungen für Bedürftige.

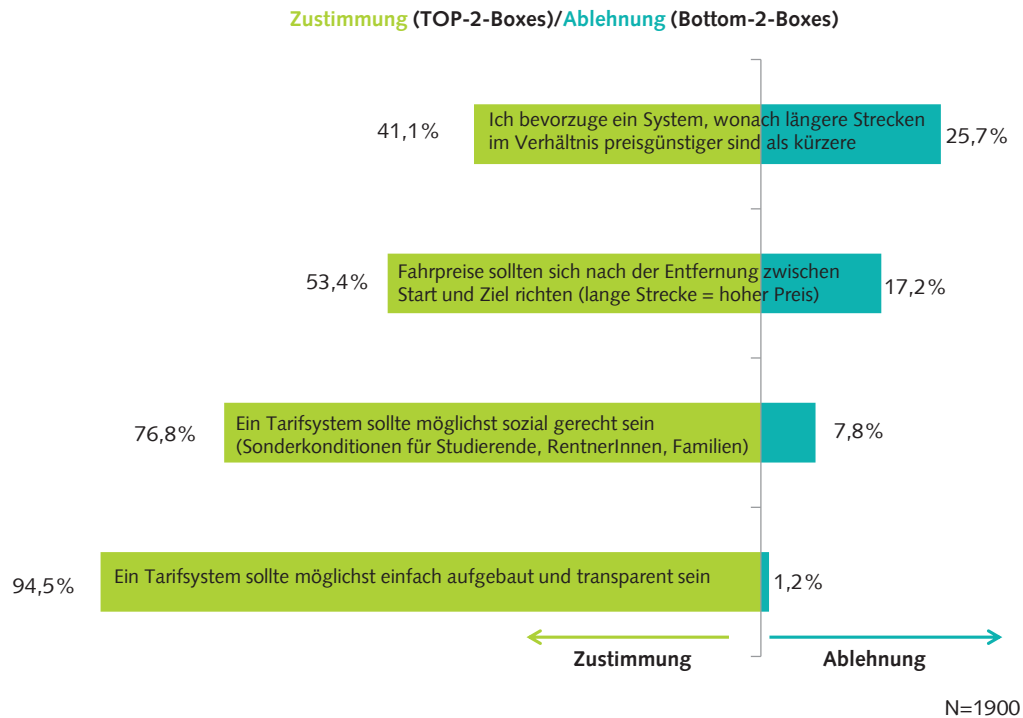


41,7 Prozent der Befragten entscheiden sich für ein entfernungsabhängiges Tarifsystem, 58,3 Prozent für ein entfernungsdegressives.

⁴ Die Antworten auf die Fragen zu Preisen und Tarifen sind teilweise widersprüchlich, denn nicht alle Wünsche und Vorstellungen sind gleichzeitig erfüllbar. Beispiel: Wunsch nach einem einfachen und transparenten Preis- und Tarifsystem mit gleichzeitiger sozialer Ausgewogenheit und möglichst preiswerten Tickets.

Meinungen zur grundsätzlichen Struktur des Tarifsystems

Die Befragten konnten wählen zwischen „1“, stimme voll zu, und „5“, stimme überhaupt nicht zu



Die Befragten wollen in erster Linie ein einfaches und transparentes Tarifsystem (94,5 Prozent), aber auch Sonderkonditionen für Bedürftige (76,8 Prozent). Für einheitliche Kilometerpreise, egal wie lang die Strecke ist, entscheiden sich 53,4 Prozent, dagegen bevorzugen 41,1 Prozent kostengünstigere Preise je länger eine Strecke ist.

1.3 Beispielreise – Gründe für Wahl des Verkehrsmittels

Beispiel 1: Sie reisen morgen privat von Berlin nach Köln (ca. 550 km). Bitte geben sie an, für welches Verkehrsmittel Sie sich entscheiden:

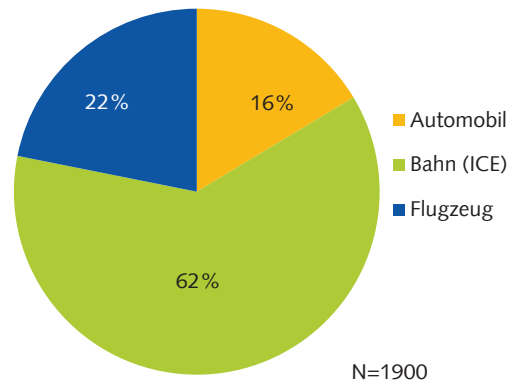
Flugzeug: Reisezeit 3:05 h* (1:05 h Flugzeit), ca. 150 €

Automobil: 6:45h (inkl. 1 h Pause), ca.172 €**

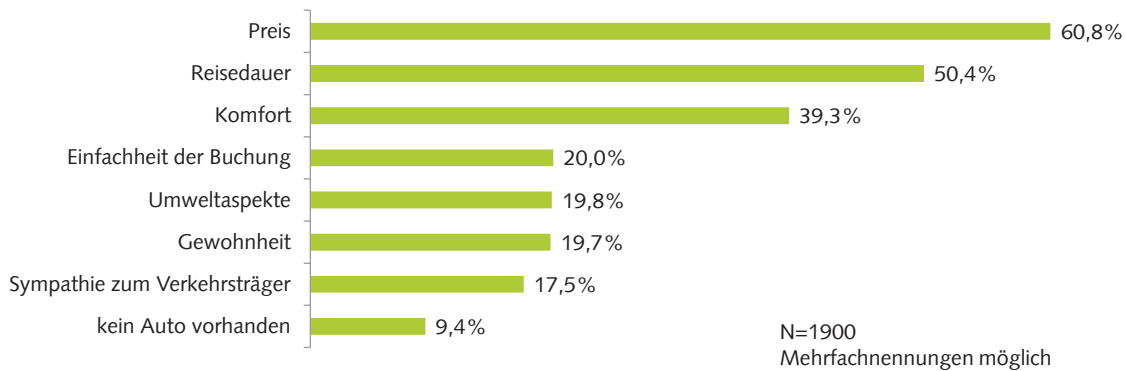
Bahn (ICE): 4:25 h, ca. 117 €

(*Laut einer internationalen Studie von Eurocontrol beträgt die Check-In bzw. Check-Out Zeit für Reisen mit dem Flugzeug rund 2 Stunden)
(**Vollkosten: 30 Cent pro km; reine Kraftstoffkosten: ca. 60 €)

1.1 Wahl des Verkehrsmittels

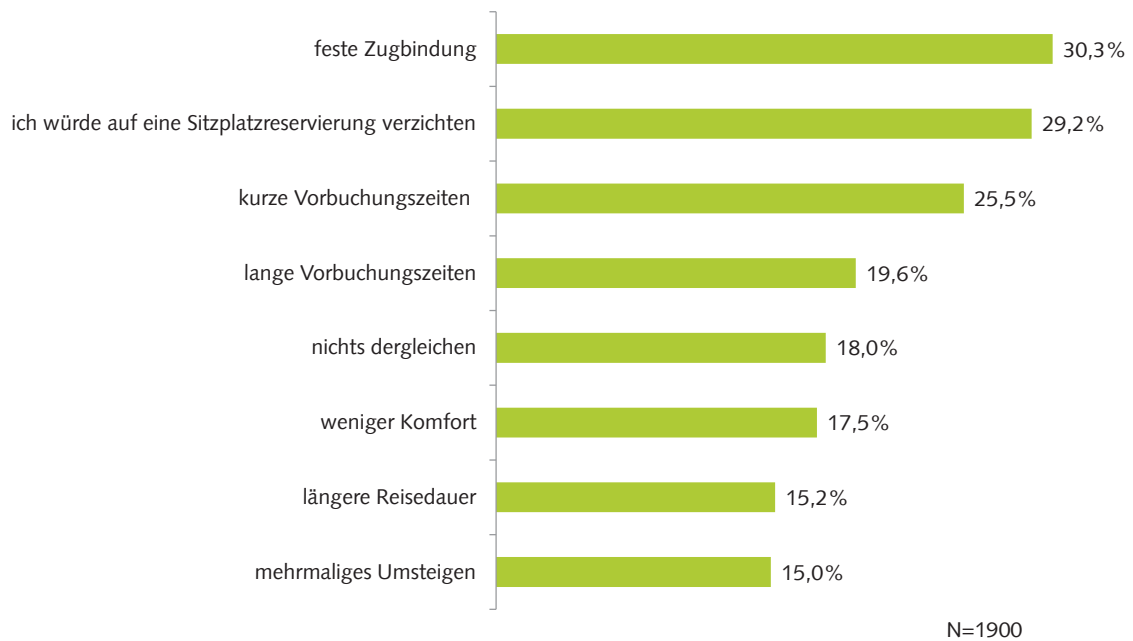


1.2 Kriterien für die Wahl des Verkehrsmittels



Bei den vorgegebenen Alternativen am Beispiel der Strecke Berlin–Köln entscheiden sich 61,8 Prozent der Befragten für das Verkehrsmittel Bahn. Der Hauptgrund dafür ist mit 60,8 Prozent der Preis, gefolgt von der Reisedauer mit 50,4 Prozent und dem Komfort mit 39,3 Prozent.

1.4 Was nehmen Fahrgäste in Kauf für einen günstigen Preis



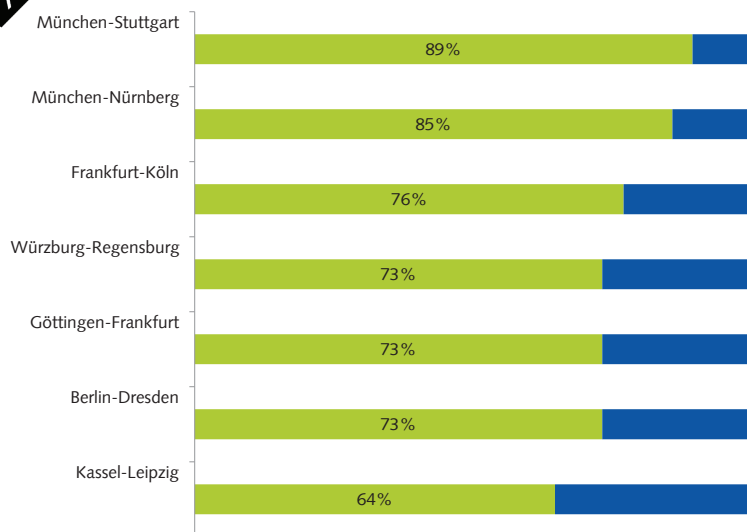
Um einen günstigen Fahrpreis zu bekommen, würden die Befragten am ehesten eine feste Zugbindung (30,3 Prozent) in Kauf nehmen und auf eine Sitzplatzreservierung (29,2 Prozent) verzichten. Auf eine längere Reisedauer (15,2 Prozent) und mehrmaliges Umsteigen (15,0 Prozent) wollen sich die Befragten eher nicht einlassen, um preisgünstig im Fernverkehr unterwegs sein zu können.

2. Online-Research »Reale Preise im Schienenfernverkehr«



Verfügbarkeit der günstigsten Sparpreise

Teil I



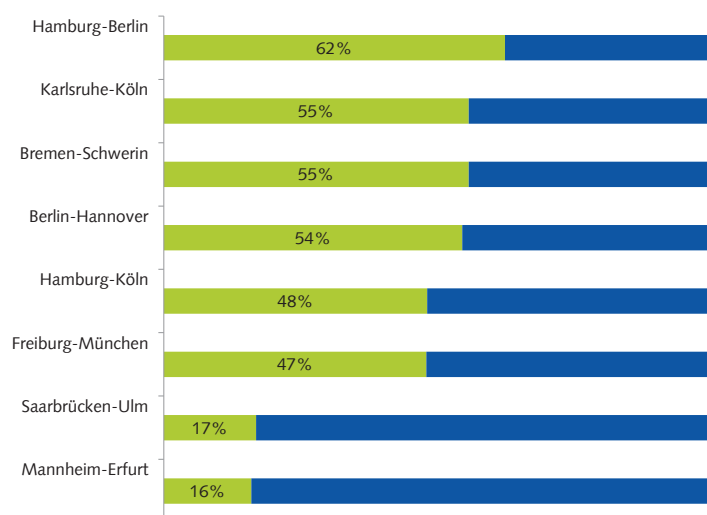
N = 495

Die Verfügbarkeit von Sparpreisen ist bei den untersuchten Städteverbindungen sehr unterschiedlich. Auf der Strecke München-Stuttgart ist die Verfügbarkeit des günstigsten Sparpreis mit 89 Prozent am höchsten, dicht gefolgt von der Verbindung München-Nürnberg mit 85 Prozent.



Verfügbarkeit der günstigsten Sparpreise

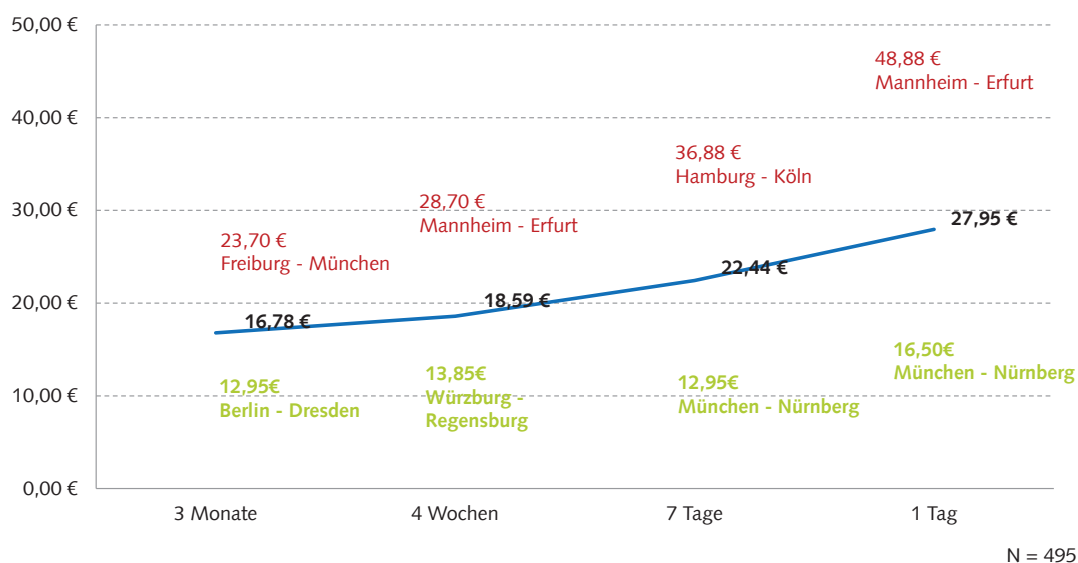
Teil II



N = 495

Die Verfügbarkeit des jeweils günstigsten Sparpreises ist auf den Strecken Mannheim-Erfurt mit 16 Prozent und Saarbrücken-Ulm mit 17 Prozent am geringsten. Auf den untersuchten Verbindungen Freiburg-München (47 Prozent) und Hamburg-Köln (48 Prozent) ist der jeweils günstigste Sparpreis zumindest zu fast 50 Prozent erhältlich.

Durchschnittspreise unter Berücksichtigung der Vorbuchungszeit



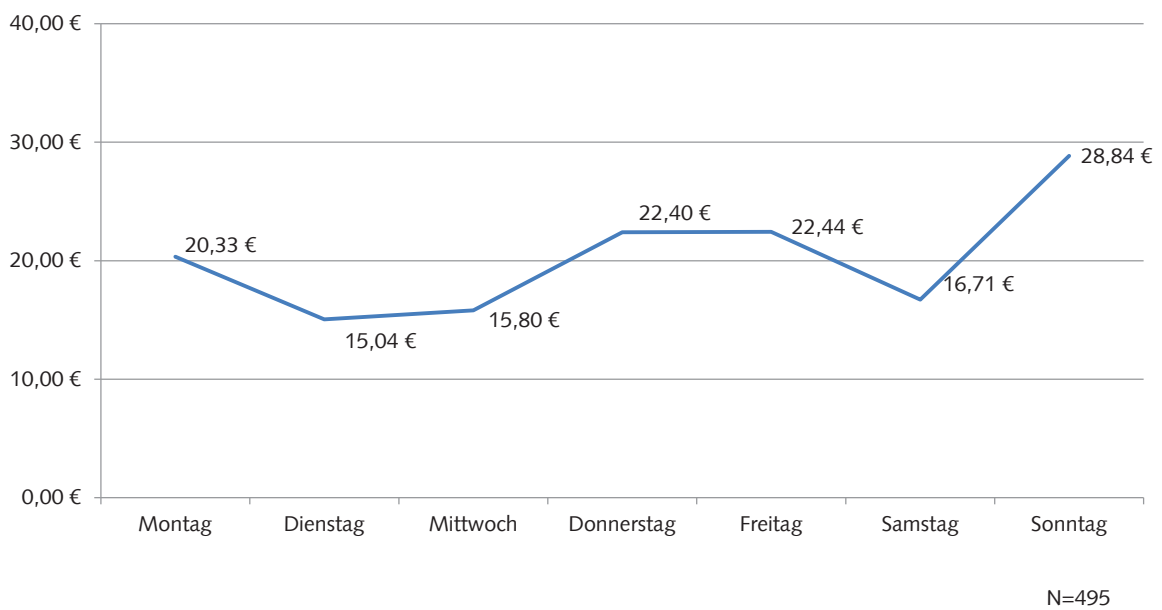
Je früher die Fahrscheine gekauft werden, desto preiswerter sind sie. Bei Berücksichtigung aller untersuchten Städteverbindungen beträgt der durchschnittliche Fahrpreis bei Buchung der Fahrkarte drei Monate vor Antritt der Reise 16,78 Euro, einen Tag vor der Reise im Schnitt 27,95 Euro. Die Preise wurden unter Berücksichtigung der verschiedenen Personenkonstellationen ermittelt und beinhalten auch die kostenlose Mitnahme der Kinder.

Verfügbarkeit von Sparpreisen in Abhängigkeit vom Wochentag und der Vorbuchungszeit am Beispiel der Verbindung Köln-Berlin



Kostengünstige Sparpreise sind für Nebenreisezeiten (bei obigem Beispiel Mittwoch, der 02.09.2015) häufiger verfügbar als für Hauptreisezeiten (bei obigem Beispiel Freitag, der 11.09.2015). Drei Monate vor dem Reisetag ist in beiden Fällen ein günstigerer Preis zu erzielen als bei kurzfristiger Buchung. Je kurzfristiger die Buchung des Tickets, desto mehr erfolgt eine Annäherung bei den Preisen, wobei der Preis am Freitag immer etwas höher liegt.

Durchschnittspreise nach Reisetag



Von allen Wochentagen ist für die Reise an Dienstag mit 15,04 Euro der durchschnittlich günstigste Preis zu bekommen. Für Fahrten an Sonntagen ist er mit durchschnittlich 28,84 Euro am höchsten.

Fakten und Forderungen

1. Panelbefragung »Preise und Tarife im Schienenfernverkehr - Kenntnisse und Wünsche der Fahrgäste«

1.1 Auswahl und Kauf des Fahrscheins und Kenntnisse zu den Preisen und Tarifen

Rund 60 Prozent der Befragten verzichten beim Erwerb ihres Tickets auf die persönliche Beratung und kaufen es im Internet beziehungsweise am Fahrkartenautomaten. Nur rund 15 Prozent gehen dafür in ein DB Reisezentrum oder ein Reisebüro.

Fast die Hälfte der Befragten nutzen die Sparpreise der DB AG für ihre Fernverkehrsreise. Während 35 Prozent den reinen Sparpreis nutzen, kombinieren ihn 11 Prozent mit ihrer BahnCard. Nur 15 Prozent der Befragten geben an, ganz ohne Ermäßigung zu fahren.

Rund die Hälfte der Befragten beurteilt das Preissystem im Fernverkehr als unverständlich und weiß auch nicht, wie sich der Preis für die Fahrkarte zusammensetzt. Die Mehrheit hat auch das Gefühl, dass der Fahrpreis willkürlich ist und sich regelmäßig ändert. Trotzdem weiß eine knappe Mehrheit, wie der jeweils beste Ticketpreis zu erzielen ist.

VCD fordert

60 Prozent der Befragten verzichten heute schon bei ihrem Ticketkauf auf eine persönliche Beratung. Umso dringlicher ist es, das Tarif- und Preissystem einfacher und übersichtlicher zu gestalten. Das gilt auch in Hinblick auf das Ziel, mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto in den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Das passende Bahnticket sollte immer und von allen leicht buchbar sein. Und das gilt nicht nur für den Bahnfernverkehr, sondern auch für den gesamten Nahverkehr auf Schienen und Straßen.

1.2 Wünsche an das Tarifsystem

Wichtig ist den Befragten, dass Fernverkehrsfahrscheine auch im Nahverkehr am Zielbahnhof gelten. Außerdem sollten statt der vielen unterschiedlichen Rabatte und Sonderangebote die Ticketpreise lieber insgesamt niedriger sein - günstigen Festpreisen ohne Rabatte wird der Vorzug gegeben. Damit wäre dann auch der Wunsch nach einfachen und transparenten Preisen erfüllt. Allerdings sollen die Preise sozial ausgewogen sein, es soll auch weiterhin Vergünstigungen für »Bedürftige« geben.

Deutschland-Tarif

Der VCD setzt sich für die Einführung des Deutschland-Tarifs ein, der alle anderen Tarife ersetzt, auch den Verbundtarif. Vorbild dafür ist die Schweiz. Da es in Deutschland ein relativ gut ausgebautes Hochgeschwindigkeitsnetz gibt, ist das Schweizer Tarifsystem nicht eins zu eins auf Deutschland übertragbar. Aber es sollte die Basis sein.

- Der Deutschland-Tarif ist ein Entfernungstarif, der ausschließlich von der Länge der Reise Strecke abhängt. Er gilt in allen Zügen des Nah- und Fernverkehrs und gewährleistet damit die Durchgängigkeit zwischen Nah- und Fernverkehr. Fahren Reisende mit einem Fahrschein des Deutschland-Tarifs in einem IC oder ICE zahlen sie im Zug einen Aufschlag, ohne dass der heute übliche Bordzuschlag fällig wird. Für eine bessere Auslastung der Züge können Bahnunternehmen in nachfrageschwachen Zeiten außerdem einen verbilligten Tarif anbieten, zum Beispiel im Nahverkehr generell ab 9:00 Uhr, aber auch für einzelne Plätze in Zügen des Fernverkehrs außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Die BahnCards werden zu unternehmensübergreifenden Karten und gelten in allen öffentlichen Verkehrsmitteln.

VCD fordert

Die heutige Vielfalt der Tarife im öffentlichen Verkehr verwirrt und hält Menschen davon ab, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Allein die Unterteilung des Schienenverkehrs in Nah- und Fernverkehr mit den dazugehörigen unterschiedlichen Tarifen ist willkürlich und kann von den Reisenden oft nicht nachvollzogen werden. Hinzu kommen die Verbundtarife, die von Verbund zu Verbund unterschiedlich sind und die in der Regel auch nur dort gelten.

Die sich gegenseitig ausschließenden Tarife gehören abgeschafft. Der öffentliche Verkehr muss als Ganzes betrachtet und organisiert werden, das gleiche gilt für das Tarifsystem.

Der öffentliche Verkehr braucht ein einheitliches und überschaubares Tarifsystem nach dem Vorbild der Schweiz ohne die Vielfalt an Vergünstigungen. In der Schweiz dürfen alle Züge auf einer Verbindung mit jedem Fahrschein zum gleichen Preis genutzt werden. Es spielt keine Rolle, ob es ein Nah- oder ein Fernverkehrszug ist oder welches Eisenbahnverkehrsunternehmen unterwegs ist.

1.3 Wahl des Verkehrsmittels

Werden tatsächliche Reisekosten und realistische Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel transparent gegenübergestellt, wie in dem vorgegebenen Beispiel auf der Strecke Berlin–Köln, entscheiden sich mit über 60 Prozent der Befragten für das Verkehrsmittel Bahn. Der Hauptgrund dafür ist mit rund 60 Prozent der Preis, gefolgt von der Reisedauer mit 50 Prozent und dem Komfort mit 40 Prozent.

VCD fordert

Neutrale und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsportale sollten Preise und Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel realistisch und transparent gegenüberstellen, damit Reisende eine objektive Entscheidungsgrundlage für ihre Verkehrsmittelwahl zur Verfügung haben.

Der Komfort steht zwar nicht an erster Stelle bei den Gründen für die Verkehrsmittelwahl, ist aber mit 40 Prozent ein wichtiges Kriterium. Das muss die DB AG beachten und die im Rahmen ihrer Kundenoffensive angekündigten »Investitionen in die Fernverkehrsflotte« und den »attrakti-

vitätssteigernden Maßnahmen« zügig umsetzen. WLAN in allen Zügen, nicht nur in der 1. Klasse, sollte heute eine Selbstverständlichkeit sein.

1.4 Was nehmen Fahrgäste in Kauf für einen günstigen Fahrpreis

Fahrgäste haben kein Problem damit, sich auf einen bestimmten Zug festzulegen, um einen günstigen Fahrpreis zu bekommen. Für einen guten Preis verzichten sie auch auf einen reservierten Sitzplatz. Beide Kriterien bekommen eine Zustimmung von jeweils rund 30 Prozent.

Eine längere Reisedauer und auch mehrmaliges Umsteigen wollen aber nur jeweils 15 Prozent in Kauf nehmen, um preiswert mit dem Zug unterwegs sein zu können.

VCD fordert

Die DB AG plant, auch in der 2. Klasse die Kosten für die Sitzplatzreservierung in den Ticketpreis zu integrieren, so wie es in der 1. Klasse seit dem 14. Dezember 2014 der Fall ist. Das darf auf keinen Fall dazu führen, dass die Fahrpreise steigen und Fahrgäste ohne Fahrschein und/oder Reservierung von der Zugfahrt ausgeschlossen werden.

2. Online-Research »Reale Preise im Schienenfernverkehr«

2.1 Verfügbarkeit von Sparpreisen

Die Verfügbarkeit von Sparpreisen ist bei den untersuchten Städteverbindungen sehr unterschiedlich. Auf der Strecke München–Stuttgart ist die Verfügbarkeit des günstigsten Sparpreises mit rund 90 Prozent am höchsten, dicht gefolgt von der Verbindung München–Nürnberg mit 85 Prozent.

Die Verfügbarkeit des jeweils günstigsten Sparpreises ist auf den Strecken Mannheim–Erfurt mit 16 Prozent und Saarbrücken–Ulm mit 17 Prozent am geringsten. Auf den untersuchten Verbindungen Freiburg–München und Hamburg–Köln ist der jeweils günstigste Sparpreis zumindest zu fast 50 Prozent erhältlich.

VCD begrüßt

Der VCD begrüßt die gezielte Auslastung von Fernverkehrszügen in nachfrageschwachen Zeiten durch preiswerte Tickets wie den Sparpreisen. Zeitlich flexible Fahrgäste haben damit die Möglichkeit, preiswert mit dem DB Fernverkehr zu reisen, und das Unternehmen DB AG steigert die Auslastung der Züge.

2.2 Wann erhalten Fahrgäste den günstigsten Sparpreis?

Je früher Fahrscheine gekauft werden, desto preiswerter sind sie. Drei Monate vor Antritt der Reise sind sie für durchschnittlich 17 Euro zu bekommen, einen Tag vorher kosten sie im Schnitt 28 Euro.

Kostengünstiger ist es außerdem, wenn Reisen nicht zu den Hauptverkehrszeiten wie an Sonntagen und Freitagen durchgeführt werden. So ist beispielweise die Reise am Freitag immer teurer als am Mittwoch.

Von allen Wochentagen ist für die Reise an Dienstag mit rund 15 Euro der durchschnittlich günstigste Preis zu bekommen. Für Fahrten an Sonntagen ist er mit durchschnittlich 29 Euro am höchsten.

VCD empfiehlt

Der VCD empfiehlt Fahrgästen, die preiswert mit den Fernverkehrszügen der DB unterwegs sein wollen, ihr Ticket frühzeitig zu buchen. Drei Monate vor der Reise, früher sind Fernverkehrstickets nicht buchbar, gibt es die günstigsten Sparpreise. Je weniger Zeit zwischen Buchungsdatum und Reiseantritt liegt, desto geringer ist die Chance auf einen Sparpreis.

Auch der Tag der Bahnfahrt spielt eine Rolle. Dienstag und mittwochs reisen Fahrgäste am preiswertesten. Für Fahrten an Sonntagen sind Sparpreise jedoch eher selten verfügbar. Wer also zeitlich flexibel ist und kostengünstig unterwegs sein möchte, sollte als Reisetag den Dienstag, den Mittwoch oder auch einen Samstag in Betracht ziehen.

Kontakt

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Heidi Tischmann, Referentin für Verkehrspolitik

Wallstr. 58

10179 Berlin

Fon 030/280351-36

Fax 030/280351-10

heidi.tischmann@vcd.org

www.vcd.org

Quotas GmbH, Qualitätsforschungsinstitut

Thomas Krautscheid

Holstenplatz 20

22765 Hamburg

Fon 040/410969-24

Fax 040/410969-95

t.krautscheid@quotas.de

www.quotas.de

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Wallstraße 58

10179 Berlin

Fon 030/280351-0 • Fax -10

mail@vcd.org • www.vcd.org

100 % Recyclingpapier (RAL-UZ 14), Papier und Druck CO₂-neutral

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. 12/2015

© Titelbild Fahrplan: VCD/Markus Bachmann

© Titelbild DB Navigator: DB Vertrieb/DB AG

