



DB-Tarife:

Schönes Wochenende!

Preiserhöhungen lösen
Probleme nicht

Von Dominik Sommerer

➤ Über kaum eine Fahrkarte ist in den letzten Monaten so heftig diskutiert worden wie über das Schönes-Wochenende-Ticket. Bei vielen Fahrgästen ist das Angebot sehr beliebt.

Auf den so genannten „Rennstrecken“ sind Züge deshalb häufig überfüllt. Die jüngste massive Preiserhöhung ist aber keine akzeptable Lösung.

Ziel: Züge besser auslasten

Im Februar 1995 führte die Deutsche Bahn AG das Schönes-Wochenende-Ticket ein. Zu einem Pauschalpreis von nur 15 DM konnten bis zu fünf Personen von Samstag 0.00 bis Sonntag 24.00 Uhr ohne Kilometerbegrenzung mit allen Nahverkehrszügen in Deutschland fahren.

Mit diesem Billigangebot wollte die Deutsche Bahn AG ihre Züge am Wochenende besser auslasten, denn die bisherigen DB-Tarife hielten einem kritischen Vergleich mit den Kosten für eine Autofahrt nicht stand. Eine Hin- und Rückfahrt bis etwa 50 Kilometer Entfernung kostete rund 25 DM pro Person – vor allem für Familien und Kleingruppen ein völlig inakzeptabler Preis. Vorbild des Schönes-Wochenende-Tickets waren die Tageskarten von Verkehrsverbänden, die allerdings regional beschränkt waren. Mit dem Wochenendticket wurde Bahnfahren für viele Bürgerinnen und Bürger wieder bezahlbar. Bei der Nachfrage hatte sich die Deutsche Bahn AG aber völlig verkalkuliert: Schon nach wenigen Wochen häuften sich die Beschwerden aufgrund überfüllter Züge. Um dem Massenandrang Herr zu werden, erhöhte die Deutsche Bahn AG schrittweise den Preis von 15 DM (7,67 Euro) auf 35 DM (17,90 Euro). Als auch dies nicht den gewünschten Erfolg zeigte, experimentierte die DB weiter und schränkte im April 1998 die Gültigkeit auf zwei Erwachsene und drei Kinder bis 17 Jahre ein. Ein Jahr später galt das Schönes-Wochenende-Ticket wieder für fünf Erwachsene, dafür aber nur noch einen Tag – entweder Samstag oder Sonntag. Am 5. November 2000 kletterte der Preis auf 40 DM (20,45 Euro) und im Januar 2002 auf 21 Euro, um im April 2002 mit 28 Euro den vorläufigen Höhepunkt der Preisspirale zu erreichen. Mit den Preiserhöhungen waren teilweise kleinere Verbesserungen wie die Verlängerung der Geltungsdauer von 24.00 auf 3.00 Uhr des Folgetags oder die Anerkennung auf einzelnen Strecken im angrenzenden Ausland (z. B. Tschechien) verbunden. Nach und nach wurde das Schönes-Wochenende-Ticket auch vermehrt von Verkehrsverbänden und Privatbahnen anerkannt, sodass man für eine Fahrt zum DB-Bahnhof keinen

zusätzlichen Fahrschein kaufen musste. Erstmals konnte man damit zum Teil flächendeckend mit nur einem Fahrschein alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen – die Erfüllung einer langjährigen Forderung von PRO BAHN.

Die Länder-Tickets kommen

Nach dem Erfolg des Schönes-Wochenende-Tickets entschloss sich zunächst der Freistaat Bayern dazu, ab März 1997 unter der Woche ein ähnliches Angebot einzuführen. Mit dem Bayern-Ticket konnten zwei Erwachsene und vier Kinder für 35 DM (17,90 Euro) einen Tag lang außerhalb des Berufsverkehrs von 9.00 bis 16.00 und von 19.00 bis 2.00 Uhr alle Nahverkehrszüge in Bayern nutzen. Die Verkaufszahlen können sich sehen lassen: 1997 wurde das Angebot 331.514-mal verkauft, ein Jahr später 626.880-mal und 1999 886.261-mal. In den letzten Jahren führten weitere Bundesländer derartige Länder-Tickets ein. Die Angebotsmerkmale waren zunächst noch sehr unterschiedlich und wurden häufig verändert. Seit Juni 2001 sind die Länder-Tickets in folgenden Punkten einheitlich: Sie gelten montags bis freitags einen Tag lang von 9.00 bis 3.00 Uhr des Folgetags (ohne Sperrzeit am Nachmittag) für bis zu fünf Personen für beliebig viele Fahrten in allen Nahverkehrszügen eines Bundeslandes. An Wochenfeiertagen gelten die Länder-Tickets ohne Sperrzeit, sodass man bereits vor 9.00 Uhr fahren darf. Das Schöner-Tag-Ticket NRW und das Hessen-Ticket kosten 25 Euro, sie sind allerdings landesweit im gesamten öffentlichen Nahverkehr gültig, da diese Länder bereits flächendeckend über Verkehrsverbände verfügen. Alle übrigen Länder-Tickets kosten 21 Euro. Einige gelten gegen einen Aufpreis von 13 Euro auch im Interregio und D-Zug.

Preiserhöhung zur Abschreckung der Fahrgäste

Immer wieder gab es Gerüchte, dass die Deutsche Bahn AG das Schönes-Wochenende-Ticket abschaffen werde. Im Herbst 2001



zeichnete sich entweder eine massive Preiserhöhung oder eine Abschaffung des Schönes-Wochenende-Tickets bei Erweiterung der Gültigkeit der Länder-Tickets auf das Wochenende ab. Dabei ist der Begriff „abschaffen“ eigentlich falsch. Beim Wochenendticket handelt es sich um ein „zeitlich befristetes Sonderangebot“, das nur für einen bestimmten Zeitraum angeboten wird und nach Ablauf der Tarifgenehmigungsfrist automatisch „ausläuft“. Zuletzt war dies am 31. März 2002 der Fall. Die Deutsche Bahn AG war nur bereit, das Schönes-Wochenende-Ticket zu verlängern, wenn der Preis auf 28 Euro erhöht wird, und begründete dies mit überfüllten Zügen. Durch die erneute Preiserhöhung erhoffte sich die Deutsche Bahn AG eine geringere Inanspruchnahme ihrer Züge – eine Strategie, die bereits seit der ersten Preiserhöhung im Mai 1995 mehr oder weniger erfolglos ist. Lautstark protestierten vor allem die Länder Bayern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg vergebens gegen eine Praxis, die dem Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, widerspricht. Am 25. Januar 2002 gab das Regierungspräsidium Darmstadt schließlich dem Antrag der Deutschen Bahn AG statt, da die Länder andernfalls die Differenz hätten ausgleichen müssen. Bei sieben Millionen verkauften Tickets im Jahr 2001, also über 134.000 Stück pro Wochenende, hätte dies eine stattliche Summe ergeben.

Überfüllte Züge durch weniger Sitzplätze

Dass die Deutsche Bahn AG zum Teil selbst an den Zugüberfüllungen Schuld hat, erkennt man nur bei genauerem Hinsehen: Im Zuge der Fahrzeugerneuerung verringerte die DB die Kapazitäten. Auf der Rheinstrecke wurden lokbespannte Züge mit bis zu sieben Wagen und rund 620 Sitzplätzen durch neue Elektrotriebwagen der Baureihen 425 und 426 ersetzt. Diese Züge verfügen in Dreifachtraktion nur noch über 512 Sitzplätze. Auf anderen Strecken wurden neue Regionalexpress-Linien eingerichtet, für die der Fuhrpark jedoch hinten und vorne nicht ausreicht. Das gilt nicht nur für die völlig überlastete Linie Hannover – Halle, sondern auch für die Strecke Nürnberg – Zwickau, die teilweise nur von einem Triebwagen mit 146 Sitzplätzen bedient wurde. Auch auf der

„Oberen Ruhrtalbahn“ zwischen Hagen und Kassel kam es im Herbst und Winter 2001/2002 zu chaotischen Zuständen, als die bewährten lokbespannten Züge durch Triebwagen abgelöst wurden und durch Ausfälle der neuen Fahrzeuge nicht genügend Sitzplätze zur Verfügung standen. Auf der neu eingeführten Linie von Dortmund nach Winterberg, auf der werktags ein Triebwagen genügt, wollten am Schneewochenende bis zu tausend Fahrgäste mitfahren – der Grenzschutz musste überbesetzte Züge sogar räumen, weil die DB nicht genügend lange Züge einsetzt hatte.

Keine Sonderpreise im Fernverkehr

Der Boom des Schönes-Wochenende-Tickets wird dadurch verstärkt, dass es für Fernverkehrszüge im Entfernungsbereich bis etwa 400 Kilometer kaum Angebote für preissensible Fahrgäste gibt. Auf der Bahnlinie Nürnberg – Zwickau dürfte beispielsweise die um sechs Minuten kürzere Fahrzeit des ICE gegenüber dem Regionalexpress und der höhere ICE-Komfort kaum einen preisbewussten Kunden dazu bewegen, statt 28 Euro (für bis zu fünf Personen) einen Fahrpreis von 41 Euro pro Person und Richtung für den ICE zu zahlen. Erst mit dem neuen DB-Preissystem ab 15. Dezember 2002 soll es Sonderpreise auch in Fernverkehrszügen auf kürzeren Strecken geben. Eine solche Flexibilität wie das Schönes-Wochenende-Ticket werden die neuen Plan&Spar-Tarife aber nicht bieten. Um eine Ermäßigung von 10, 25 oder 40 Prozent zu erhalten, muss man sich einen, drei oder sieben Tage vorher exakt auf Reisetag und Zug festlegen. Mit dem neuen Preissystem soll auch die BahnCard-Ermäßigung von 50 auf 25 Prozent reduziert werden. Wie sich dies auf die Nachfrage auswirken wird, ist derzeit noch nicht absehbar. Wenn BahnCard-Inhaber zukünftig weniger mit Fernverkehrszügen fahren und verstärkt das Schönes-Wochenende-Ticket nutzen, könnte dies das Aus für weitere Fernverkehrslinien bedeuten. Das scheint neben dem Argument der überfüllten Züge ein wesentlicher Hintergrund der jüngsten Preiserhöhung beim Schönes-Wochenende-Ticket zu sein.

Ein Prinzip der Marktwirtschaft?

Folgt man dem Prinzip der Marktwirtschaft, ist der Ansatz der Deutschen Bahn AG scheinbar richtig: Wo die Nachfrage hoch ist, kann man den Preis erhöhen. Zum marktwirtschaftlichen Prinzip gehört aber auch, dass man sich überlegt, ob das Schönes-Wochenende-Ticket in dieser Form überhaupt unternehmerisch sinnvoll ist. Die jüngste Preiserhöhung von 21 auf 28 Euro ist für Einzelreisende und Familien ein Schlag ins Gesicht. Das Ticket lohnt sich für eine Person erst ab 200 Kilometer, mit BahnCard muss man sogar doppelt so weit fahren, damit sich das Sonderangebot des „Nahverkehrs“ rechnet. Gruppen dürften sich durch die Preiserhöhung dagegen kaum „abschrecken“ lassen (Preissteigerung von 4,20 auf 5,60 Euro pro Person). Es ist sogar anzunehmen, dass die Gruppenbildung durch die Preiserhöhung eher zunimmt. Vielleicht wird das Ziel der Deutschen Bahn AG dadurch, dass mehr Fahrgäste auf einer Karte fahren, sogar verfehlt. Gleichzeitig ist zu befürchten, dass durch den gestiegenen Preis der Missbrauch zunehmen wird, indem Fahrgäste das Ticket nach der Fahrt unberechtigt weiterverkaufen oder im Zug „schnorren“ gehen („Kann ich auf Ihrem Wochenendticket mitfahren?“) und so andere Reisende belästigen.

Das schönere Wochenende-Ticket

Statt alle Fahrgäste mit einer kollektiven Preiserhöhung zu bestrafen, sind beim Schönes-Wochenende-Ticket und bei den Länder-Tickets sinnvolle Modifikationen, wie etwa eine gerechtere Staffelung nach Zielgruppen und Reiseweite, nötig.

■ Zielgruppen definieren

Im Zusammenhang mit einer besseren preislichen Abstufung könnte es verschiedene Tickets für Einzelreisende, Familien und Gruppen geben. Dabei sind mehrere Modelle denkbar. Vor allem für Einzelreisende und Familien muss das Schönes-Wochenende-Ticket wieder günstiger werden. Um die Preissystematik überschaubar zu halten, bietet sich dazu ein Tickettyp an, der für bis zu zwei Erwachsene und mehrere Kinder gültig ist. Gruppen können dann einfach mehrere solcher Tickets kaufen.

■ Länder-Tickets und Schönes-Wochenende-Ticket miteinander verschmelzen

Die Länder-Tickets und das Schönes-Wochenende-Ticket sind von der Art her sehr ähnlich und werden deshalb oft verwechselt. Das zeigt sich daran, dass manche Fahrgäste am Schalter für Samstag oder Sonntag ein Länder-Ticket kaufen wollen. Warum also nicht beide Tickets zu einem Angebot verschmelzen? Eine generelle Beschränkung auf ein einziges Bundesland erscheint jedoch nicht zielführend. Zum einen verlaufen die Landesgrenzen völlig willkürlich, zum anderen würden Bahnkunden aus Städten und Regionen, die am Rand der Bundesländer liegen und ins Nachbarbundesland fahren wollen, unangemessen benachteiligt.

Ein besonders abschreckendes Beispiel erlebt man, wenn man mit dem Regionalexpress von Thüringen nach Niedersachsen fährt und dann einen Extra-Fahrschein zu 1,20 Euro von Arenshausen nach Eichenberg lösen muss, weil die Fahrt durch „hessisches Hoheitsgebiet“ führt. Und wer glaubt, Interzonenverkehre gebe es seit der Wiedervereinigung Deutschlands nicht mehr, sollte einmal mit dem Niedersachsen-Ticket von Göttingen nach Hann. Münden fahren. Das Ticket gilt zwar auf der teils in Hessen liegenden Strecke, aber nur dann, wenn man an den hessischen Bahnhöfen Eichenberg, Witzenhausen und Gertenbach weder ein- noch aussteigt.

Die Beispiele zeigen, dass es großzügige Überlappungen zwischen den einzelnen Geltungsbereichen geben muss. Vorbildlich sind Regelungen wie beim Mecklenburg-Vorpommern- und Schleswig-Holstein-Ticket, die in beiden Bundesländern gegenseitig anerkannt werden. Ein Länder-Ticket sollte daher zusätzlich zum Kaufland in mindestens zwei aneinander angrenzenden Bundesländern gelten. Vorteil für den Kunden: Die Ländergrenzen sind relativ gut bekannt und das Ausnahmen-Regelwerk kann erheblich reduziert werden. Die Vor- und Nachteile für die Fahrgäste hielten sich die Waage, da der Geltungsbereich unter der Woche erweitert, am Wochenende eingeschränkt würde. Wer quer durch Deutschland fahren will, müsste mehrere Länder-Tickets kaufen, wobei Langstreckenfahrten ja auch nicht der Sinn dieser Tickets sind. Hier ist die Deutsche Bahn AG gefordert, für ihre Fernverkehrszüge ein attraktiveres Preissystem einzuführen.

■ Anerkennung in Verkehrsverbänden, Privatbahnen und Buslinien vereinheitlichen

Während die Bestimmungen der Länder-Tickets untereinander weitgehend vereinheitlicht worden sind, gibt es zwischen diesen

und dem Schönes-Wochenende-Ticket noch erhebliche Unterschiede, was die Geltungsbereiche (z. B. Tschechien) oder die Anerkennung in Interregio- und D-Zügen, bei Privatbahnen, in Verkehrsverbänden sowie Buslinien (z. B. Regio-Busse in Rheinland-Pfalz) betrifft. Hier sollte jeweils die fahrgastfreundlichere Regelung übernommen werden.

■ Interregio und andere Fernverkehrszüge integrieren

Bei Fernverkehrszügen machen Regelungen wie beim Brandenburg-Ticket Sinn: Diese Karte gilt in den Interregio-Zügen zwischen Berlin-Wannsee und Prenzlau sowie zwischen Brandenburg und Berlin-Schönefeld Flughafen ohne Aufpreis. In Deutschland gibt es viele vergleichbare Strecken, auf denen Fernverkehrs- und Regionalzüge abwechselnd fahren und sich so zu einem stündlichen schnellen Zugangebot kombinieren. Die Fahrzeit beider Zuggattungen ist dabei oft identisch. Da macht es keinen Sinn, für den Interregio 13 Euro Aufpreis zu kassieren oder gar nur Fahrkarten zum Normalpreis anzuerkennen, weil als Folge dieser Preisgestaltung eine ungleichmäßige Nachfrage erzeugt wird: Regionalexpress-Züge sind überfüllt, während Interregio-Züge noch über zahlreiche freie Plätze verfügen. Daher sollten einige ausgewählte Fernverkehrslinien für die neuen Länder-Tickets geöffnet werden.

■ Ermäßigung für BahnCard-Inhaber

Besitzer einer BahnCard sollten einen Rabatt bei Kauf eines Länder- oder Schönes-Wochenende-Tickets erhalten, um die BahnCard zur Mobilitätskarte aufzuwerten und sie auch für die Fahrgäste interessant zu machen, die überwiegend Sonderangebote nutzen.

Nahverkehrstarif: Angebotslücke schließen

Innerhalb von Verkehrsverbänden hat das Schönes-Wochenende-Ticket hauptsächlich überregionale Bedeutung, da es dort größtenteils Tageskarten für Einzelreisende und Kleingruppen gibt, die auch auf kurzen Strecken bis etwa 50 Kilometer gegenüber dem Pkw preislich attraktiv sind. Ein solches Angebot fehlt in Regionen, in denen es noch keine Verkehrsverbände gibt. Dort müssen neue Angebote wie das Hopper-Ticket her. Dieses Angebot in den Bundesländern Thüringen und Sachsen-Anhalt gilt für eine Hin- und Rückfahrt bis maximal 50 Kilometer Entfernung und kostet vier Euro pro Person. Es gilt ohne Aufpreis im Interregio und gegen 3,60 Euro Zuschlag sogar im Intercity. Im Bayerischen Wald wird das Bayerwald-Ticket angeboten, das auch die Nutzung der Nationalpark-Busse mit einschließt. Langfristig muss es wie in Hessen, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg flächendeckend Verkehrsverbände mit einem attraktiven Ticketsortiment geben, um den noch aus der Anfangszeit der Eisenbahn stammenden anachronistischen Deutschen Personen- und Expressguttarif endlich abzulösen.

Dieser Beitrag des PRO BAHN-Mitglieds Dominik Sommerer spiegelt nicht eine beschlossene Verbandsmeinung. Wir stellen diese Meinung hiermit zur Diskussion (Anm. d. Red.).



Teurer „Fernverkehr“ – billiger „Nahverkehr“? Die Fahrzeitunterschiede zwischen Nürnberg und Zwickau sind gering, die Fahrpreisunterschiede gewaltig.

Übersicht Länder-Tickets

Länder-Ticket	gültig in weiteren Bundesländern	gültig in IR/D-Zug
Baden-Württemberg-Ticket		ja (13 Euro Aufpreis)
Bayern-Ticket	–	ja (13 Euro Aufpreis)
Brandenburg-Ticket	Berlin	1)
Hessen-Ticket	–	nein
Mecklenburg-Vorpommern-Ticket	Schleswig-Holstein, Hamburg	nein
Niedersachsen-Ticket	Hamburg, Bremen	nein
Schöner-Tag-Ticket NRW	–	nein
Rheinland-Pfalz-Ticket	Saarland	ja (13 Euro Aufpreis)
Saarland-Ticket	Rheinland-Pfalz	ja (13 Euro Aufpreis)
Sachsen-Ticket	Thüringen, Sachsen-Anhalt	ja (13 Euro Aufpreis)
Sachsen-Anhalt-Ticket	Thüringen, Sachsen	ja (13 Euro Aufpreis)
Schleswig-Holstein-Ticket	Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern	nein
Thüringen-Ticket	Sachsen, Sachsen-Anhalt	ja (13 Euro Aufpreis)

1) ohne Aufpreis in IR Brandenburg – Berlin-Schönefeld Flughafen und Berlin-Wannsee – Prenzlau, sonst ausgeschlossen

Vergessene Tradition:

Sonntagsrückfahrkarten



Nur die Kenner von Kursbüchern wissen es noch: Die Sonntagsrückfahrkarte hat eine lange Tradition. Einen Höhepunkt erreichte die Entwicklung vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs: Sonntagsrückfahrkarten boten eine Ermäßigung von 33 Prozent und galten in allen Zugkategorien.

Von manchen Großstädten aus gab es spezielle Sonntagsausflugszüge in Verbindungen, die in der Woche nicht befahren wurden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg griff die Deutsche Bundesbahn diese Tradition wieder auf. Sonntagsausflugsfahrten

waren um 1960 auf kurzen Entfernungen, auf denen es werktags keinen Rabatt für die Rückfahrkarte gab, um 25 Prozent ermäßigt; für besondere Ausflugszüge gab es spezielle, noch stärker ermäßigte Fahrkarten. Massenmotorisierung und der arbeitsfreie Samstag veränderten die Nachfrage, sodass von dem Angebot bis Anfang der 80er Jahre nur noch Ausflugsfahrkarten für bestimmte Verbindungen übrig blieben, die aber nicht vermarktet und mangels Nachfrage schließlich ganz aus dem Angebot gestrichen wurden.

(red)