

Familien und Bahn:

Nicht familien- tauglich?

In aller Stille wurden
familienfreundliche Tarife
drastisch verschlechtert

Von Kurt Meisen

➤ In den vergangenen Jahren wurden die Fahrpreise für Familien durch die Abschaffung zahlreicher Vergünstigungen – quasi durch die Hintertür – überproportional angehoben. Dies geschah zu einer Zeit, in der gleichzeitig in der Öffentlichkeit über Entlastung von Familien viel diskutiert wurde. Hier zeigt sich, dass das Thema Bahntarife in der Familienförderung der Bundes- und Landespolitik so gut wie keine Bedeutung hat.

IC 40408
Familie Müller-
Würzburg-Schweinfurt-Fahr-
Bad Hersfeld-Kassel-Göttingen-
Oma Gerda

Da will jeder Bahner sein!
Die Kfz-Haftpflicht für Bahn-Mitarbeiter schon ab 3,90 Euro im Monat.
Wer andere fährt, fährt mit uns gut: Informieren Sie sich über die günstigen
Versicherungstarife der DEVK für Bahn-Mitarbeiter.
Unter 0180 2 757-757* oder auf www.bahn-devk.de.

DEVK
VERSICHERUNGEN

DEVK. Persönlich, preiswert, nah.

Bahn nicht familientauglich?

Besonders drastisch führt die oben gezeigte Anzeige der DEVK, der Eisenbahner-Versicherungsgesellschaft, vor Augen, wie weit das Denken in unserer Gesellschaft bereits auf das Auto als einzige Fortbewegungsmöglichkeit fixiert ist. Sie spiegelt aber leider das Mobilitätsverhalten vieler Familien wider. Familien sind in unserer Gesellschaft ausgesprochen mobil, nur eben immer weniger in der Bahn anzutreffen.

Nicht einmal die Eisenbahner selbst glauben, dass man mit Kindern Bahn fahren könne. Die Preiserhöhungen der vergangenen Jahre dürften dabei eine nicht unerhebliche Rolle gespielt haben.

Der einzige Pep der Tarifreform – still abgeschafft

Die Kombination von Bahncard 25, Mitfahrerrabatt, Sparpreisrabatt und kostenloser Kindermitnahme war das Einzige, was 2002 bei „PEP“ wirklich gut gelungen war. Die Tarifstruktur war von der Überlegung getragen, dass es auch beim konkurrierenden Auto keine finanzielle Rolle spielt, mit wie vielen Personen es besetzt ist. Gerade die schrittweise Abschaffung dieser Sparkombinationen führte zur überproportionalen Verteuerung für Kleingruppen und Familien. Es gab keinen plausiblen Grund, Bahnfahren für Familien wieder zu verteuern, nur weil für Einzelreisende die Bahncard 50 wieder eingeführt wurde. Geblieben ist die Kombination der unterschiedlichen

Sparmöglichkeiten nur bei den Sparpreisen. Doch was ist, wenn eine Reise nicht mit einem Sparpreis durchgeführt werden kann? Dann fällt neben dem Sparpreisrabatt auch noch der integrierte Mitfahrerrabatt weg und der Preis verdreifacht sich nahezu. Es gibt viele Gründe, warum Sparpreise für eine Reise nicht genutzt werden können.

Vorbuchungsfrist und Kontingente

Gerade Familien sind naturgemäß auf Zeiten starker Nachfrage angewiesen (Wochenende) und gerade dann sind die Kontingente der Sparangebote knapp oder gar nicht verfügbar. Ein Beispiel bietet eine Fahrkarte von Opladen nach Meppen: 117 € Normaltarif statt 43,80 € müsste eine

Familie dann für diese Reise bezahlen, wenn der Sparpreis 50 nicht angeboten wird. Bei Verbindungen, die stärker nachgefragt werden, ist es durchaus öfter der Fall, dass der Sparpreis ausverkauft ist.

Zugbindung

Es gibt auch für Familien triftige Gründe, warum man sich nicht Wochen vorher auf eine bestimmte Zugverbindung festlegen kann oder die bereits angetretene Reise spontan ändern möchte. Weder sind Kinder in ihren Reaktionen berechenbar noch sind ihre Verpflichtungen in Schule, Kindergarten und Vereinen sicher vorauszusehen. Besonders ärgerlich ist es, wenn eine bereits teilweise benutzte Fahrkarte ohne Preisanrechnung verfällt und für den Rest der Reise eine komplett neue Fahrkarte erworben werden muss.

Weite Reisen nur in Regionalzügen

Immer mehr Reisen, die aufgrund der Reisesweite eigentlich zum Fernverkehr zählen, werden ausschließlich mit Zügen des Regionalverkehrs durchgeführt, da sich der Fernverkehr aus immer mehr Regionen zurückzieht. Dann werden die Sparpreise überhaupt nicht angeboten, obwohl paradoxerweise nur das „billigere Produkt“ Regionalexpress benutzt wird. Noch fährt der Intercity beispielsweise auf der Emslandstrecke Richtung Nordsee, aber seine Existenz ist gefährdet. Im Regionalexpress würde die Fahrt 110,40 € statt 43,80 € kosten, weil Spar-Angebote nicht zur Verfügung stehen. Selbst mit zwei Wochenendtickets wäre die Fahrt mit 74 Euro deutlich teurer als mit den Intercity-Sparpreisen. An „langen Wochenenden“ und für die Hin- und Rückfahrt am Freitag steht dieses Angebot nicht zur Verfügung.

Wiedereinführung des Mitfahrrabatts

Als kurzfristig wirkungsvollste Maßnahme fordert PRO BAHN deshalb die Wiedereinführung des Mitfahrrabatts auch beim Normaltarif. Um zu große Gruppen vom Mitfahrrabatt auszuschließen, könnte die maximale Teilnehmerzahl auf fünf Personen (analog PKW) oder zwei Erwachsene mit eigenen Kindern bzw. Enkelkindern begrenzt werden. Damit würde primär die eigentliche Zielgruppe (Kleingruppe, Familie) in den Genuss des Mitfahrrabatts

kommen. Wünschenswert wäre auch ein Sparpreis für die ausschließliche Nutzung von Regionalexpresszügen, ohne Zugbindung aber mit einer Wochenendbindung (mindestens eine Nacht von Samstag auf Sonntag zwischen Hin- und Rückfahrt), um den Geschäftsreiseverkehr auszuschließen. Es muss eingeräumt werden, dass der Mitfahrrabatt dazu geführt hat, dass sich am Bahnhof spontan „Mitfahrergruppen“ gebildet haben – dem könnte durch die Ausgabe eines Familienpasses entgegenge wirkt werden.

Es bleibt jedoch das Problem knapper Kontingente und die lästige Vorbuchungsfrist und Zugbindungen bei den Sparangeboten des Fernverkehrs. Das ist jedoch kein familienspezifisches Problem und kann an dieser Stelle nicht näher betrachtet werden.

Bahncard 50 – für Familien fast unerschwinglich

Für eine Familie mit zwei Kindern beträgt die Investition bei der Bahncard 25 zusammen 87 €, während für die Bahncard 50 zusammen 570 € fällig werden. Da muss eine Familie schon wirklich sehr viel und vor allem oft getrennt fahren, damit sich diese Ausgabe wirklich lohnt. Paradoxerweise bringt die Bahncard 50 nicht immer den günstigsten Fahrpreis, denn der Sparpreis 50 mit integriertem Bahncard-25- und Mitfahrrabatt ist günstiger. Für Familien sollte die Bahncard 50 deshalb zu einem deutlich niedrigeren Preis angeboten werden. Nicht nur für Familien, sondern grundsätzlich für alle Bahncard-50-Besitzer sollte darüber hinaus gelten: Der Sparpreis 50 wird zum gleichen Preis angeboten wie für Bahncard-25-Inhaber.

Durch die jetzige Regelung, die darauf abzielt, die Bahncard 50 nicht allzu attraktiv zu machen, werden vor allem Väter und Mütter benachteiligt, die in der Woche viel unterwegs sind und dabei mit Vorbuchungen nichts anfangen können: Der Erwerb der Bahncard 50 wird mit erheblichen Nachteilen bei Wochenendfahrten regelrecht bestraft.

Kinder werden älter

Auf die Preisproblematik bei Familien angesprochen, verweist die DB immer auf die kostenlose Mitnahmemöglichkeit der Kinder unter 15 Jahren. Diese Regelung ist in der Tat eine gute Sache, sie ist jedoch nur die halbe Wahrheit der Preisgestaltung. Vor der Einführung des neuen Preissystems fuh-

ren die Eltern mit der damaligen, preislich erschwinglichen Bahncard zum halben Preis, die Kinder auf Bahncard zum halben Kindertarif. Bei einer Familie mit zwei Kindern entstand beim Normaltarif folglich der gleiche Preis wie heute unter Berücksichtigung der Bahncard 25, nämlich das 1,5-Fache des vollen Normalpreises. Und noch etwas wird in diesem Zusammenhang oft übersehen. Kinder werden älter! Auch Kinder über 14 Jahre reisen noch gemeinsam mit ihren Eltern und Geschwistern. Dann wird es richtig teuer, wenn einmal kein Sparpreis 50 gebucht werden kann: Beispiel Wuppertal – Basel: Eine Familie mit einem Kind bis und einem über 14 Jahre muss für die Reise von Wuppertal nach Basel stolze 672 € bezahlen, wenn ein Sparpreis für die 2. Klasse nicht verfügbar sein sollte. Dann ist sogar der eher verfügbare Sparpreis in der 1. Klasse mit 362 € günstiger, aber letztlich alles andere als attraktiv.

Schönes Wochenende, Länder-tickets und die Verkehrsverbände

Im Regionalverkehr stehen mit den Wochenendtickets, Ländertickets und den vielfältigen Gruppentickets der Verkehrsverbände prinzipiell für Familien brauchbare Angebote zur Verfügung. Einige Punkte muss man aber auch hier bedenken. Zum einen wurde der Preis in den vergangenen Jahren deutlich angehoben (insbesondere in Nordrhein-Westfalen), zum anderen führt nicht gleich jede Fahrt durchs ganze Land. Beim Wochenendticket kommt hinzu, dass es diesen Namen seit Jahren eigentlich nicht mehr verdient hat, gilt es doch nur noch samstags oder sonntags. Die Tarifplaner bei den Verkehrsverbänden gehen immer davon aus, dass man im Regionalverkehr an einem Tag hin- und zurückfährt. Das trifft jedoch nicht immer zu. Ob Verwandtenbesuch oder Kurzurlaub, nicht selten findet die Rückfahrt eben nicht am selben Tag statt. Dann werden zwei Tickets fällig und der Preis verdoppelt sich, preiswert ist das ganze Vergnügen dann nicht mehr. Beim Auto ist es egal, ob zwischen Hin- und Rückfahrt eine Nacht liegt.

In Nordrhein-Westfalen kommt noch erschwerend hinzu, dass die positiven Merkmale des DB-Tarifs (Mitfahrrabatt, kostenlose Kindermitnahme) seinerzeit nicht in den NRW-Tarif übernommen wurden, obwohl der NRW-Tarif de facto nichts anderes als der DB-Tarif mit Aufpreis für die ÖV-Nutzung am Start- und Zielort ist. Die Begründung der verantwortlichen Pla-



Foto: Fotolia

Familienreisen 60 bis 70 % teurer

Familien-Fahrpreise Hin- und Rückfahrt 2 Erwachsene, 2 Kinder bis 14 Jahre Wuppertal – Basel Bad Bf

Hin- und Rückfahrt mit ICE	April 2003	April 2009	Preissteigerung
ohne Bahncard	260,40 €	448,00 €	+ 72 %
ohne Bahncard mit Zugbindung*	156,40 €	168,00 € theoretisch 1) 252,00 € praktisch 3)	+ 61 %
mit 2 Bahncards 25	195,30 €	336,00 €	+ 70 %
mit 2 Bahncards 25 Zugbindung*	117,20 €	126,00 € theoretisch 1) 189,00 € praktisch 3)	+ 61 %
mit 1 Bahncard 50	2)	336,00 €	
mit 1 Bahncard 50 Zugbindung*	2)	168,00 € theoretisch 1) 4) 252,00 € praktisch 3) 4)	

* „nur solange der Vorrat reicht“

- 1) Sparpreis 50, nicht verfügbar
- 2) Bahncard 50 zeitweise nicht im Angebot
- 3) ermittelt am 6.4.2009 für Hin- und Rückfahrt So. 8.5. ab 12 Uhr
- 4) Sparpreis 50, Bahncard unwirksam

Das Tarifsystem der DB hat sich seit 2003 erheblich zum Nachteil der Familien verändert: Der Mitfahrrabatt für den zweiten Elternteil ist weggefallen. Geblieben ist lediglich die kostenlose Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren.

Der „Sparpreis 50“ ist dann, wenn Familien reisen, für stark nachgefragte Strecken nicht verfügbar: Seit der Einführung des „Dauer-Spezial“ wurden die verfügbaren Kontingente für den „Sparpreis 50“ deutlich reduziert. Das „Dauer-Spezial“ ist für Familien zu riskant, da es nicht zurückgegeben werden kann, und daher in der Tabelle nicht berücksichtigt. Beachtlich ist auch, dass Eltern benachteiligt werden, wenn ein Elternteil eine Bahncard 50 hat: Die sehr günstige „Partner-Bahncard 25“ gibt es nicht zur „Bahncard 50“.

ner beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg lautete damals, man wolle die Regelung beim NRW-Tarif mit den Verbundtarifen in Übereinstimmung bringen. Paradoxiereise war die günstige Kindermitnahmeregelung beim hauseigenen VRS-Tarif kurz vorher abgeschafft worden. Vielmehr wurde auch hier eine versteckte Preiserhöhung für Familien bewusst in Kauf genommen. Die nicht kostenlose Mitnahmemöglichkeit von Kindern in NRW führt dazu, dass man immer dann, wenn man auf den Vor- bzw. Nachlauf mit Bus oder Straßenbahn verzichten kann, besser ein Fernverkehrsticket löst, auf der die Kinder dann kostenlos mitfahren. Beispiel Wuppertal – Finnentrop:

Immerhin reduziert sich der Preis von 24,45 € auf 13,85 €, wenn man statt mit dem Regionalzug bis Hagen mit dem IC fährt, wobei nur ein Drittel der Reduktion auf die dann entfallende ÖPNV-Nutzung am Start- und Zielort zurückzuführen ist. Mit einem leichten und überschaubaren Tarif für Otto Normalverbraucher hat das nichts zu tun.

Nicht nur ein Unternehmensproblem

Das beschriebene Dilemma für Familien ist kein reines Problem des Unternehmens Deutsche Bahn. Die DB

verhält sich stur marktwirtschaftlich, denn ein zum vollen Preis belegter Sitzplatz bringt mehr Geld ein als ein mit Spareffekten rabattierter Platz. Mit einer weitsichtigen Unternehmenspolitik hat es allerdings auch nichts zu tun, wenn die Manager bei der DB den Nachwuchs außer Acht lassen. In den Autohäusern sieht es anders aus. Der primäre Handlungsbedarf liegt jedoch in der Politik, die entscheiden muss, ob sie auch im Fernverkehr Verantwortung übernehmen will oder sich wie bisher tatenlos zurückhält.