

VCD

Mobilität für
Menschen.



VCD Bahntest

2019/20

**Mehr Bahn fürs Klima:
Preise runter – Angebot rauf!**

Editorial

Im Jahr 2030 muss die CO₂-Bilanz des Verkehrs 42 Prozent niedriger sein, als sie derzeit ist. Das lässt sich nur mit viel Fantasie vorstellen, denn seit 1990 hat der Verkehrssektor es nicht geschafft, auch nur eine einzige Tonne des Treibhausgases einzusparen. Um das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, braucht es eine schnelle Abkehr vom bisherigen Verkehrsverhalten: bis 2013 weniger Pkw, weniger Flüge und stattdessen doppelt so viele Fahrgäste bei der Bahn. Noch ist das schwer vorstellbar, wenn man auf den derzeitigen Zustand der Bahn in Deutschland blickt: Verspätungen, hohe Preise, Engpässe im Netz und überfüllte Züge.

Der VCD Bahntest 2019/20 hat gezeigt: 88 Prozent der Befragten finden, dass die Bundesregierung zu wenig für die Schiene tut. Vor allem bei dem Kriterium »Höhe der Ticketpreise« das insgesamt nur mit der Note 3,4 bewertet wird, sehen die befragten Fahrgäste Handlungsbedarf. Doch eines der wichtigsten Kriterien bei der Entscheidung, ob Menschen den Zug nutzen, sind die Ticketpreise. Schon jetzt reisen viele Fahrgäste mit Sparpreis-Tickets oder anderen Rabatten. Von ihnen hätte etwa jede*r dritte Befragte ein anderes Verkehrsmittel als die Bahn genutzt, wenn es den Rabatt nicht gegeben hätte. Gleichzeitig finden ganze drei Viertel der Befragten, dass Flugtickets zu billig sind.

Noch spiegelt sich der klare Umweltvorteil der Bahn nicht in den Ticketpreisen wider. Wollen Bundesregierung und Deutsche Bahn ihr selbst gestecktes Ziel von doppelt so vielen Bahnfahrern erreichen, braucht es Investitionen in die Schiene, aber auch einen CO₂-Preis mit Lenkungswirkung.



Ein Einstiegspreis für eine Tonne CO₂ kann dabei nicht unter 50 Euro liegen. Auch die Frage nach sozial gerechten Preisen im Verkehr wird dabei an Bedeutung gewinnen. Nur damit kann es gelingen, Millionen Menschen, die heute mit dem Auto oder dem Flieger unterwegs sind, vom klimafreundlichen Reisen auf der Schiene zu überzeugen. Und nur so wird aus dem Klimapäckchen ein Klimapaket.

All jenen, die nicht auf die Bundesregierung warten können und schon heute mit der Bahn klimafreundlich unterwegs sind, möchte der VCD Bahntest 2019/20 ganz praktische Tipps geben. Unsere Sparpreisanalyse zeigt: Die Bahn ist nicht immer so teuer, wie ihr Ruf besagt. Selbst 24 Stunden vor Abfahrt lässt sich ohne Probleme noch ein Drittel des normalen Preises sparen. Vielfahrer*innen reisen erst mit der passenden Bahncard richtig günstig. Welche Bahncard am besten zu wem passt, zeigt der neue VCD Bahncard-Rechner.

Viel Spaß bei der Lektüre und viele reibungslose Bahnfahrten wünscht Ihnen

Philipp Kosok
Sprecher des VCD für Bahnpolitik

Inhalt

Das Zeugnis der Fahrgäste für die Deutsche Bahn.....	4
Darauf kommt es den Fahrgästen an	5
Bahnfahren für alle bezahlbar.....	8
Nur jede fünfte Fahrt zum »normalen« Preis	11
Tickets kauft man online.....	15
Mit dem Fahrrad unterwegs.....	16
Sparpreise machen Reisen günstiger.....	18
Der VCD Bahncard-Rechner	21
Zwölf Tipps zum bequemen Buchen und Reisen	22
Das hat sich seit dem letzten VCD Bahntest getan	23
Mehr Bahn fürs Klima – Preise runter, Angebot rauf!.....	24
Methodik	25

Das Zeugnis der Fahrgäste für die Deutsche Bahn

Für den VCD Bahntest 2019/20 wurden mehr als 1.000 Kund*innen des DB Fernverkehrs durch das Institut Quotas befragt, wie zufrieden sie mit dem Angebot der Deutschen Bahn sind. Insgesamt stellen die Fahrgäste dem Fernverkehrsangebot nur die **Schulnote »befriedigend«** (2,8) aus.

Die wichtigsten **fünf Merkmale eines guten Bahnangebots** sind laut Angaben der Befragten:

1. Fahrtdauer
2. Direktverbindungen
3. Höhe der Ticketpreise
4. Pünktlichkeit der Züge
5. Klimaverträglichkeit der Bahn

Drei dieser fünf wichtigsten Merkmale bewerten die Fahrgäste jedoch nur mit der Schulnote »befriedigend«. **Handlungsbedarf besteht demnach bei den Direktverbindungen (2,8), vor allem aber bei der Höhe der Preise (3,4) und der Pünktlichkeit der Züge (3,5).** Zufriedener zeigen sich die Fahrgäste mit der Fahrtdauer (2,4), den Möglichkeiten, unkompliziert Tickets zu buchen (2,1), der Klimaverträglichkeit der Bahn (2,2) und ihrem Sicherheitsgefühl auf der Reise (2,0).

Mit der Bahnpolitik der Bundesregierung sind die Fahrgäste äußerst unzufrieden. **Nur 13 Prozent der Befragten meinen, die Regierung tue genug für die Bahn.**

Eine knappe Mehrheit (59 Prozent) empfindet den Preis für ihr eigenes Ticket als angemessen, wünscht sich aber vor allem für bestimmte soziale Gruppe einen reduzierten Ticketpreis (85 Prozent). Dieser sollte laut Fahrgästen vor allem für Schüler*innen, Menschen mit Behinderungen, Rentner*innen sowie Auszubildende und Studierende gelten. Derzeit reisen Kinder unter 15 Jahren sowie seit Neuestem Angehörige der Bundeswehr gratis. Dass auch Soldat*innen gratis fahren sollten, finden nur 40 Prozent der Befragten richtig.

Tatsächlich sind die Preise für Bahnfahrten in den letzten Jahren gestiegen, während etwa Inlandsflüge günstiger wurden. **Der stärkste Preisanstieg traf dabei den Nahverkehr** (+10,2 Prozent von 2015 zu Ende 2018). Die von der Bundesregierung kürzlich beschlossene Senkung der Mehrwertsteuer wird ab Januar 2020 erstmals seit Jahren für sinkende Preise im Fernverkehr sorgen.

Die Untersuchung im VCD Bahntest zeigt, dass **vier von fünf Fahrgästen mit vergünstigten Tickets unterwegs** sind. Sie zahlen nicht den vergleichsweise hohen »Flexpreis«. Dieser ist stets der teuerste Preis für eine Strecke, ermöglicht aber eine freie Wahl des Zuges im Laufe eines Tages. Die realen Ticketpreise werden durch die Sparpreise bestimmt. Durch den gezielten Einsatz von Sparpreisen versucht die DB, Fahrgäste auf weniger nachgefragte Verbindungen zu lenken, um für eine gleichmäßigere Auslastung der Züge zu sorgen. Aber auch, um eine größtmögliche Zahlungsbereitschaft auszuschöpfen. Von den Fahrgästen scheint dieses Prinzip weitgehend akzeptiert. So sind etwa 62 Prozent der Reisenden bereit, für 25 Prozent Rabatt eine Stunde früher oder später als eigentlich geplant abzufahren.

Wer sich einen Monat vor der Reise auf einen Zug festlegt, kann fast immer einen Sparpreis erhalten. Dieser gibt dann durchschnittlich 55 Prozent Rabatt auf den Flexpreis. Auch 24 Stunden vor Abfahrt sind noch für vier von fünf Fahrten Sparpreise verfügbar. Diese ermöglichen noch 33 Prozent Rabatt.

Niedrigere Preise holen Reisende auf die Schiene. **So hätte jede*r dritte Befragte ohne letzten Rabatt, ein anderes Verkehrsmittel genutzt.** Jeder fünfte DB-Kunde ist bereits mit anderen Bahnunternehmen wie Flixbahn gereist, meist aufgrund niedrigerer Preise.

Darauf kommt es den Fahrgästen an

Den mehr als 1.000 repräsentativ ausgewählten Fahrgästen wurden 19 wesentliche Merkmale des Bahnfernverkehrs vorgelegt. Die Befragten bewerteten jedes Merkmal mit einer Schulnote von eins bis sechs. Das beste Merkmal (Tickets per App/online buchen) wurde durchschnittlich mit 1,9 benotet, das schlechteste (Pünktlichkeit) mit 3,5. Anschließend konnten die Befragten bis zu fünf Merkmale auswählen, die ihnen besonders wichtig sind, um gerne und häufig mit der Bahn zu reisen.

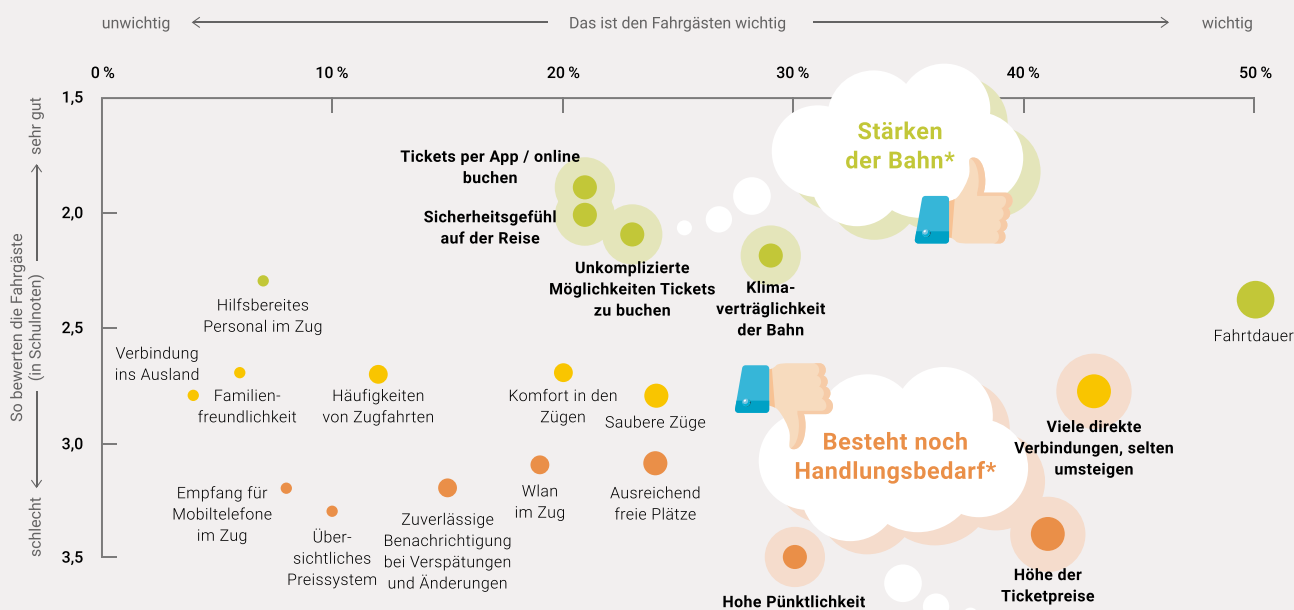
Die wichtigsten Merkmale eines überzeugenden Bahnangebots sind die Fahrtdauer, direkte Verbindungen, niedrige Ticketpreise und eine hohe Pünktlichkeit der Züge. Gerade in Sachen Ticketpreise (Note 3,4) und Pünktlichkeit (Note 3,5) schneiden die Züge der DB jedoch schlecht ab. Gerade bei der Pünktlichkeit gelingt es der DB seit Jahren nicht, spürbar besser zu werden. Das

zeigt sich auch in der Pünktlichkeitsstatistik der DB: Von Januar bis einschließlich Oktober 2019 erreichten nur 3 von 4 ICE und IC (75,9 Prozent) zur vorgesehenen Zeit ihr Ziel. Hauptverantwortlich für diese Verspätungen ist das Schienennetz, das zum einen nicht mit den gestiegenen Fahrgastzahlen gewachsen ist und zum anderen Modernisierungen in Milliardenhöhe benötigt.

Die Digitalisierung macht die Zugreise für viele Fahrgäste einfacher und komfortabler. So sehen über die Hälfte der Befragten (56 Prozent) leichte bis starke Fortschritte bei den Möglichkeiten zur Ticketbuchung. In den vergangenen Jahren ist der Anteil an Fahrgästen, die ein Online- oder Handyticket buchen, stetig gewachsen. Der VCD sieht in neuen Produkten wie der App DB-Navigator eine praktische Ergänzung zu Fahrscheinautomaten und zum Reisezentrum.

Was spricht für und was gegen die Bahn? Das sagen die Fahrgäste.

» Was sind die wichtigsten Einflussfaktoren, damit Sie die Bahn im Fernverkehr gerne und häufig nutzen? «



* Für Fahrgäste wichtige Merkmale, die mit „gut“ beurteilt werden.

* Diese Merkmale sind den Fahrgästen sehr wichtig, aber ihrer Ansicht nach zu schlecht.

Quelle: VCD Bahntest 2019/20

Für Verbindungen im 30-Minuten-Takt zwischen den großen Städten und zuverlässige Anschlüsse in die Regionen soll zukünftig der Deutschland-Takt sorgen. Mit seiner Einführung würden sich die Reisezeiten verkürzen und die Fahrgäste müssten weniger oft umsteigen.

Besonders zufrieden sind die Fahrgäste mit der Ticket-Buchung über App oder Website. Außerdem fühlen sie sich auf ihrer Reise sicher und schätzen die Bahn für ihre Klimafreundlichkeit. Vielfahrer*innen legen besonderen Wert auf das WLAN im Zug. Für sie ist die Internetanbindung, nach der Fahrtdauer und den Direktverbindungen, das wichtigste Merkmal. Nachholbedarf besteht beim Sitzplatzangebot. Mit den seit 2014 kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen konnte die DB die Auslastung ihrer Züge zwar steigern, allerdings hatte das häufig überfüllte Züge mit Fahrgästen ohne Sitzplatz zur Folge.

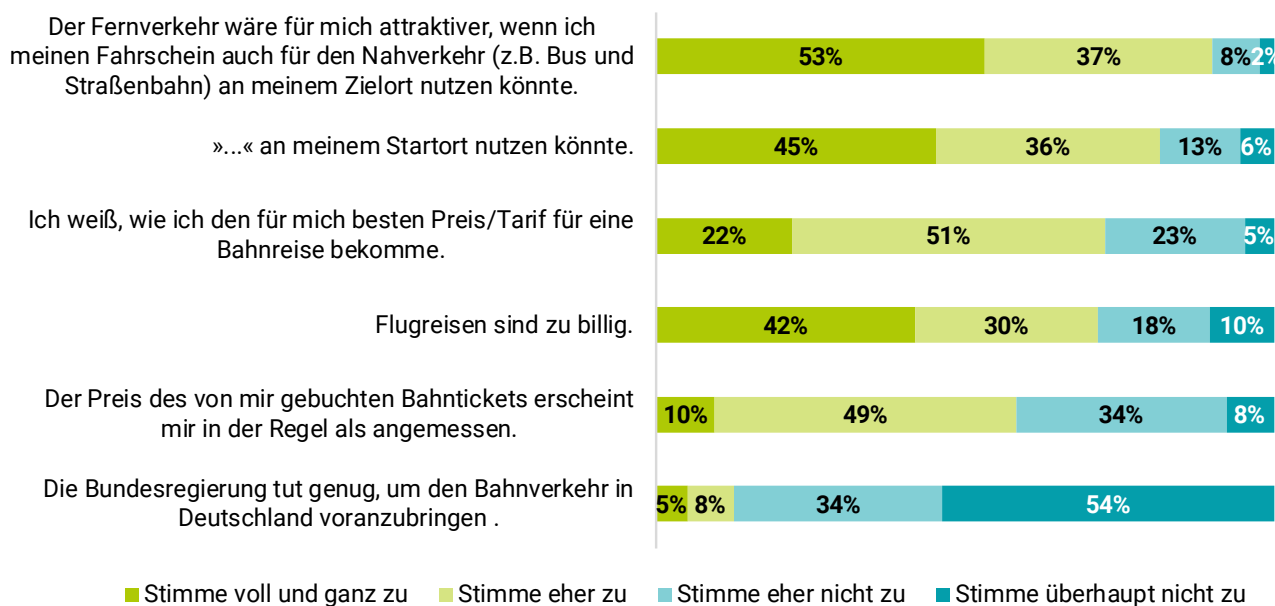
Der VCD fordert von der Bundesregierung, ein größeres Angebot auf der Schiene in einer besseren Qualität zu ermöglichen. Das lässt sich nur erreichen, wenn die Trassenpreise auch im Personenverkehr gesenkt werden und der Deutschland-Takt zügig umgesetzt wird. Darüber hinaus braucht es mehr Mittel, um das bundeseigene Schienennetz zu modernisieren und auszubauen.

Bei Fahrten im Fernverkehr ist häufig ein Ticket für die Fahrt vom Ausgangsort zum Bahnhof bzw. vom Bahnhof zum Zielort enthalten (gekennzeichnet mit »+City«). 90 Prozent der Befragten wünschen sich, dass Bus und Bahn am Zielort inklusive sind. 82 Prozent wünschen sich das beim Start der Reise. Die »City-Option« ist mittlerweile bei vielen, aber längst nicht allen Ticketarten enthalten, was vermutlich zu der schlechten Note von 3,3 für die Übersichtlichkeit des Preissystems beiträgt. Deshalb und auch um das Preissystem transparenter zu gestalten,

empfiehlt der VCD, alle Tickets im Fernverkehr mit dem City-Ticket auszustatten.

Die Mehrheit der Reisenden ist der Ansicht, dass sie sich in dem Tarifiedschungel der Bahn zurechtfindet: So geben 3 von 4 Befragten an, dass es ihnen in der Regel gelingt, den für sie besten Preis zu finden.

Meinung der Fahrgäste



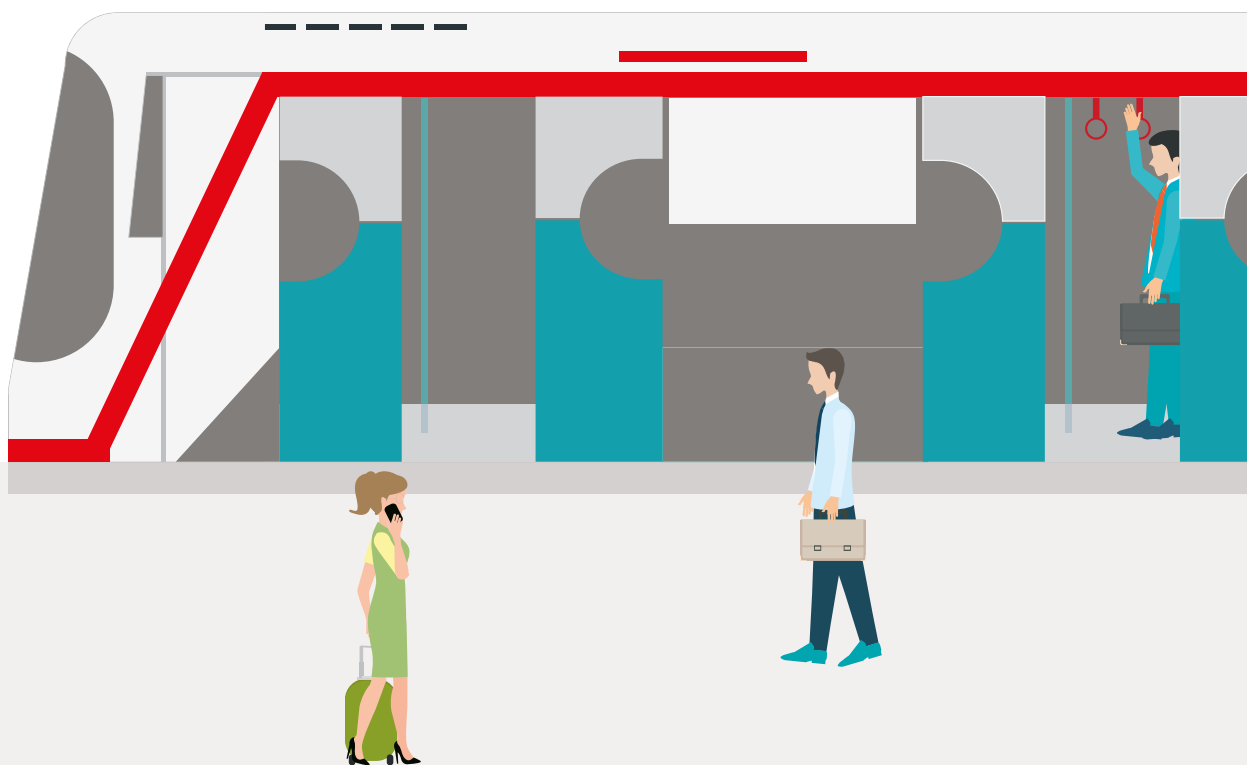
Quelle: VCD Bahntest 2019/20

Noch vor einigen Jahren schnitt die DB im VCD Bahntest hier schlechter ab. Ein Grund dafür dürfte sein, dass immer mehr Bahnkund*innen ihr Ticket online buchen und damit direkte Vergleichsmöglichkeiten haben. Trotzdem hat die DB noch Luft nach oben und kann ihr Preissystem vereinfachen, indem sie die Vielfalt an unterschiedlichen Tarifen reduziert.

Neben dem Fernbus gelten die sogenannten »Billigflieger« als Hauptkonkurrent des Fernverkehrs auf der Schiene. Drei Viertel der Befragten vertreten die Ansicht, dass Flugtickets zu billig sind. Im Rahmen des Klimaschutzpakets plant die Bundesregierung, die Abgabe auf Flüge bis 2.500 Kilometer nur um 5,53 Euro zu erhöhen.

Bei den Preisen für ein Bahnticket gehen die Meinungen auseinander. So empfinden 58 Prozent der Befragten den Preis ihrer letzten Bahnfahrt für angemessen.

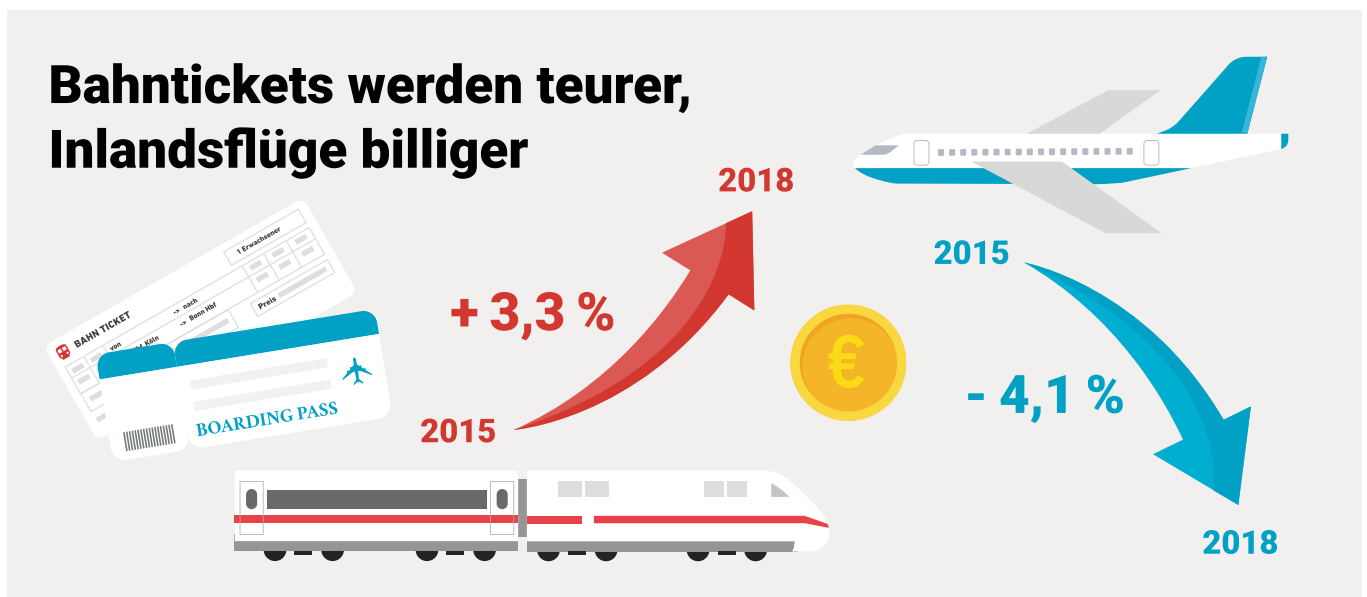
In einer Frage sind sich die Bahnkunden einig. So finden 88 Prozent der Befragten, dass die Bundesregierung zu wenig für die Schiene tut. Daran dürfte auch die unmittelbar nach der Befragung von der Bundesregierung angekündigte Mehrwertsteuersenkung auf Bahntickets wenig ändern.



Bahnfahren für alle bezahlbar

Die Fahrkartenpreise im deutschen Fernverkehr sind seit 2015 um 3,3 Prozent gestiegen. Tickets für den Nahverkehr sind laut statistischem Bundesamt deutlich teurer geworden. Ende 2018 zahlten Fahrgäste im Schnitt 10,2 Prozent mehr für die Fahrt mit Regionalzügen als noch drei Jahre zuvor. Auch bei Bus und Bahn im Nahverkehr müssen Kundinnen und Kunden im Vergleich zu 2015 tiefer in die Tasche greifen: Die Preise für eine Einzel- oder Tageskarte stiegen um 6,3 Prozent. Monatskarten wurden 6,1 Prozent teurer. Die ab Januar 2020 wirkende Senkung der Mehrwertsteuer wird sich ausschließlich auf die Preise im Fernverkehr auswirken. Nahverkehrspreise werden durch deren Aufgabenträger, also letztlich die Länder und Kommunen, bestimmt. Der Vergleich mit Inlandsflügen zeigt: Seit 2015 werden Bahnfahrten teurer, während der Durchschnittspreis für Inlandsflüge um 4,1 Prozent gesunken ist (Quelle: Statistisches Bundesamt 2019).

Für eine Fahrt im Fernverkehr der Deutschen Bahn gibt ein Fahrgast im Schnitt 12,50 Euro pro 100 Kilometer Reise-strecke aus. Zieht man die Mehrwertsteuer von bisher 19 Prozent ab, kommen beim Bahnunternehmen rund 10,50 Euro an. Etwa 2,50 Euro muss das Unternehmen für die als Schienen-Maut bekannten Trassen- und Stations-entgelte abgeben. 2 Euro kostet das Personal. 5 Euro die Beschaffung und der Betrieb der Züge sowie alle weiteren Arbeiten. Knapp 1 Euro verbleibt als Gewinn bei DB Fernverkehr (eigene Berechnung, nach DB Fernverkehr AG Geschäftsbericht 2018). Gerade die Schienen-Maut war in den letzten Jahren ein erheblicher Kostentreiber für alle Bahnunternehmen im Personenverkehr. Dass es auch anders geht, zeigt die Entscheidung der Bundesregierung: Seit Juli 2018 übernimmt der Bund nahezu die Hälfte der Trassenpreise für Güterbahnen – ein Anreiz, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.



Quelle: Statistisches Bundesamt 2019



Für wen sich Fahrgäste eine günstigere Bahn wünschen

Der Auto- und Luftverkehr belastet das Klima enorm. Durch eine Klimaschutzpolitik, die es ernst meint, wird klimaschädliche Mobilität teurer. Für den VCD ist klar: Auch in Zukunft muss es für alle Menschen unabhängig von ihrem Geldbeutel möglich sein, im Fernverkehr mobil zu sein. Das wirft die Frage auf, ob ein Sozialstaat bestimmten Personengruppen vergünstigte Bahnfahrten ermöglichen sollte. Heute findet Fernverkehr in Deutschland ausschließlich eigenwirtschaftlich statt. Anders als im Nahverkehr müssen Unternehmen wie DB Fernverkehr oder auch Flixtrain von ihren Fahrgästen ein entsprechendes Entgelt verlangen, um ihre Züge wirtschaftlich betreiben zu können. Freiwillig gewährt die DB Kindern bis einschließlich 14 Jahren eine kostenlose Beförderung, sieht man von den vergünstigten Abos für Bahncards in weiteren Altersgruppen (z.B. MyBahnCard25) einmal ab. Ab dem 15. Geburtstag zahlen Kinder den Preis eines Erwachsenen. Anders als im Nahverkehr zahlen sowohl Menschen mit Schwerbehindertenausweis

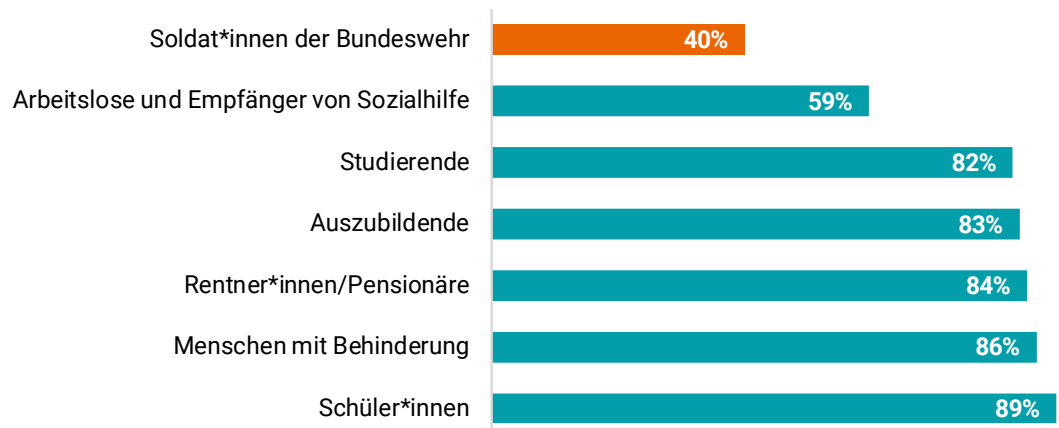
als auch Empfänger*innen von Sozialleistungen stets den vollen Preis in Fernzügen. Nach dem Willen der Bundesverteidigungsministerin und dem Beschluss des Bundestages fahren Soldat*innen in Uniform ab Januar 2020 gratis. In unserer Umfrage stimmen 85 Prozent der Befragten der Aussage zu »Bestimmte soziale Gruppen sollten grundsätzlich einen Rabatt auf Bahntickets im Fernverkehr erhalten«. Von all jenen, die zustimmten, wollten wir in einer Anschlussfrage wissen, für welche der vorgeschlagenen Gruppen sie einen generellen Rabatt auf Bahntickets für angemessen halten. Die größte Zustimmung erhalten Schüler*innen und Menschen mit Behinderung. Eine Mehrheit spricht sich auch dafür aus, Nachlässe für Empfänger*innen von Sozialleistungen, Studierende und Auszubildende sowie Rentner*innen zu gewähren. Lediglich die Soldat*innen, die einzige

Gruppe, für die sich die Bundesregierung bisher stark gemacht hat, findet keine Mehrheit unter den Befragten.

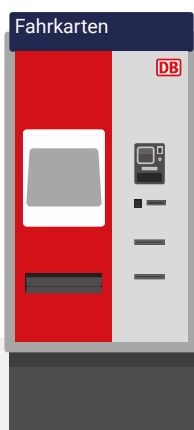
Der VCD fordert: Bahnfahren muss für alle bezahlbar sein. Schüler*innen über 14 Jahre, Auszubildende und Studierende, Rentner*innen und Menschen mit Behinderungen sollen nicht länger den vollen Preis für eine Fahrt im Fernverkehr zahlen.

Schüler*innen, Auszubildende und Rentner*innen sollen zum kleinen Preis fahren

»Welche sozialen Gruppen sollten einen Rabatt auf Bahntickets im Fernverkehr erhalten?« (Mehrfachnennung möglich)



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



CO₂-Steuer: Das würden Bahn, Flieger, Auto und Bus kosten

In ihrer Klimabilanz sind Bus und Bahn dem Auto und dem Inlandsflieger überlegen. In den kommenden Jahren wird sich dieser Vorsprung vergrößern, da der Anteil an Strom aus erneuerbaren Energien schnell steigt. Die Bahn fährt im Fernverkehr vollständig elektrisch, während die Elektromobilität bei den Pkw zuletzt bei einem Anteil von 0,9 Prozent lag (KBA 1/2019, einschließlich Hybrid-Fahrzeuge). Der klare Umweltvorteil von Bus und Bahn spiegelt sich jedoch nicht in den Preisen wider. Bisher gibt es keinerlei Begrenzungen für Treibhausgas-Emissionen im Straßenverkehr. Ändern soll das eine CO₂-Steuer. Der von der Bundesregierung ab 2021 vorgesehene Preis von zunächst 10 Euro pro Tonne lässt keinerlei Lenkungswirkung erwarten. Hinzu kommt, dass die Bahn aufgrund ihres Betriebs mit Strom nicht dem Verkehrs-, sondern dem Energiesektor zugerechnet wird. Dieser ist bereits seit Jahren verpflichtet, am Handel mit Emissionsrechten der EU teilzunehmen. Der Preis für eine Tonne CO₂ ist derzeit 24,97 Euro. Bahnunternehmen legen diese Kosten auf die Ticketpreise um.

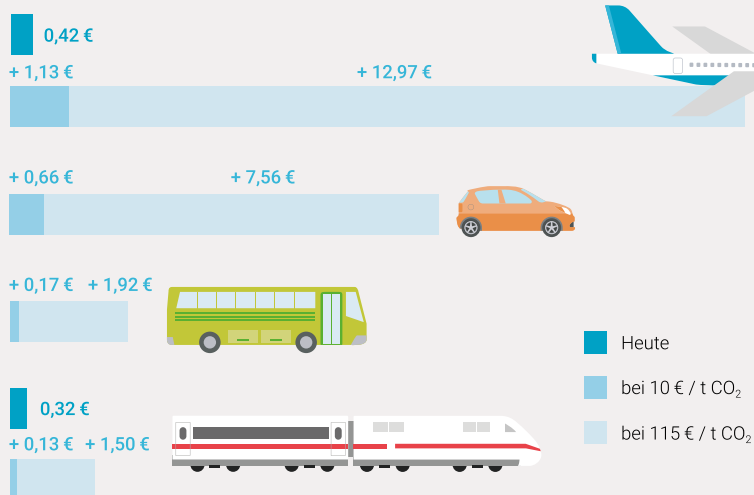
Der VCD fordert einen CO₂-Preis mit Lenkungswirkung. Ein Einstiegspreis darf dafür nicht unter 50 Euro pro Tonne liegen.

Auch der europäische Flugverkehr nimmt am Emissionsrechtehandel teil, muss sich jedoch nur für 15 Prozent seines Treibhausgasausstoßes Emissionsrechte beschaffen.

Mit einem Einstiegspreis von 50 Euro pro Tonne wäre ein erstes Preissignal gesetzt. Mit diesen Steuermehreinnahmen ließe sich eine deutliche Angebotsausweitung im öffentlichen Verkehr zu sozial verträglichen Ticketpreisen ermöglichen. Verschiedene Studien und die Erfahrungen aus dem europäischen Ausland, wie etwa aus Schweden, legen nahe, dass erst ab einem CO₂-Preis von mehr als 100 Euro pro Tonne die notwendige Lenkungswirkung eintritt. Die schwedische Regierung führte bereits 1991 eine Abgabe auf den Ausstoß des klimawirksamen Treibhausgases ein und steht heute bei einem Preis von 115 Euro pro Tonne. Seit der Einführung der Abgabe ist die skandinavische Volkswirtschaft um 78 Prozent gewachsen. Gleichzeitig konnte sie dabei ihren CO₂-Fußabdruck um ein Viertel verringern.

So wirkt sich ein CO₂-Preis auf eine Reise von Berlin nach München aus.

CO₂-Kosten je Fahrt



- Innereuropäische Flüge müssen für 15 % ihrer Emissionen Emissionsrechte (EU-ETS) beschaffen. Der Börsenpreis am 04.11.2019 lag bei 24,97 Euro pro Tonne.
- Fernzüge werden mit Strom aus Oberleitungen betrieben. Dieser Strom stammt aus großen Kraftwerken, die für alle ihrer Emissionen Emissionsrechte beschaffen müssen.

Quelle: ecopassenger.org, ifeu, bdg, eex, eigene Berechnungen

Nur jede fünfte Fahrt zum »normalen« Preis

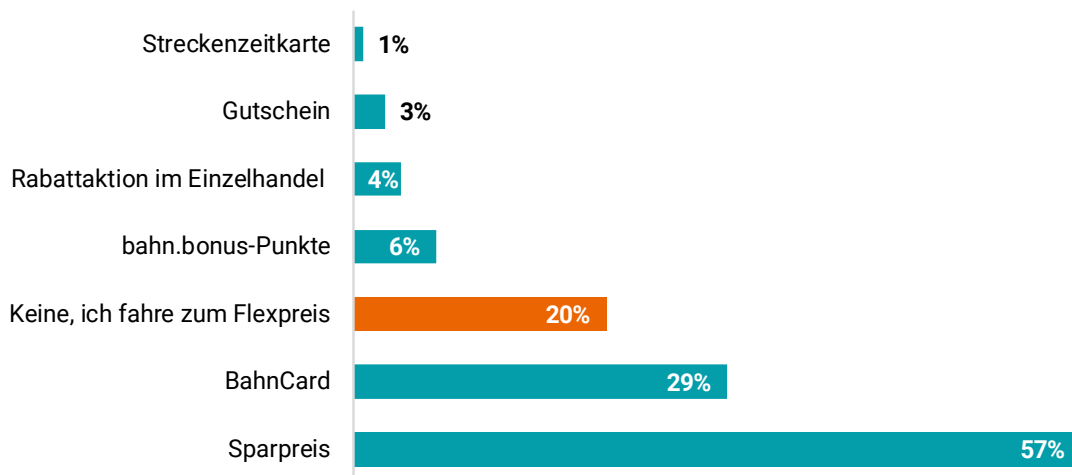
2016 benannte die Deutsche Bahn den bis dahin bekannten »Normalpreis« in Flexpreis um. Diese Namensänderung war überfällig, denn es ist keineswegs der Normalfall, dass Fahrgäste zu diesem, dem teuersten Preis, reisen. Gerade einmal jede fünfte Fahrt wird ausschließlich zum Flexpreis gebucht. Der Haken dabei: Wer den Preisvergleich zwischen dem Auto und einer Fahrt mit der Bahn zieht, stößt beim Buchen eines Bahntickets zuerst auf den hohen Flexpreis und nicht auf die deutlich preiswerteren Tickets, die Vielfahrer*innen etwa mit einer Bahncard 50 erhalten. Bei einem derartigen Preisvergleich, bei dem das Auto möglicherweise auch nur auf seine Benzinkosten reduziert wird, statt Anschaffung und Instandhaltung mit einzubeziehen, kann die Bahn kaum gewinnen. Zudem ist der hohe Flexpreis für alle Nicht-Stammkund*innen eine Hürde, auf die Bahn umzusteigen. Ärgerlich, denn die Mehrheit der Fahrgäste fuhr zuletzt zum Sparpreis. Auch eine Bahncard kommt oft zum Einsatz.

Mehr als fünf Millionen davon sind laut DB in Umlauf. Bahncards geben sowohl auf den Flexpreis als auch auf den Preis Rabatte und sind in zahlreichen Varianten für verschiedene Altersgruppen erhältlich. Unter den Vielfahrer*innen in der Befragung war die Bahncard die meistgenutzte Rabattmöglichkeit (63 Prozent). Der VCD Bahncard-Rechner zeigt, welche Bahncard am besten zum persönlichen Reiseverhalten passt.

Die Bahncard 50 war nicht immer der DB liebstes Kind. 2003 sollte sie abgeschafft werden. Erst dank Initiative des VCD und der Proteste vieler Fahrgäste lenkte die Bahnführung ein.

Mehr als die Hälfte reist zum Sparpreis

»Welche Rabattmöglichkeit haben Sie für Ihre letzte private Reise genutzt?«
(Mehrfachnennung möglich)



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



Niedrige Preise sind ein wichtiger Anreiz zum Bahnfahren

Von all jenen Befragten, die auf ihrer letzten privaten Reise mit einem vergünstigten Ticket unterwegs waren, wollten wir wissen, was sie ohne diesen Preisnachlass getan hätten. Lediglich jede*r fünfte säße trotzdem im gleichen Zug. Die meisten wären auf ein anderes Verkehrsmittel (32 Prozent) oder auf eine andere Zugverbindung (30 Prozent) ausgewichen. Rabattierte Tickets bringen demnach im großen Umfang Reisende auf die Schiene. Besonders preissensibel ist die Gruppe der 15- bis 30-Jährigen. Unter ihnen wären 47 Prozent ohne Rabatt auf ein anderes Verkehrsmittel ausgewichen. Ganze 15 Prozent hätten die Reise gar nicht angetreten.

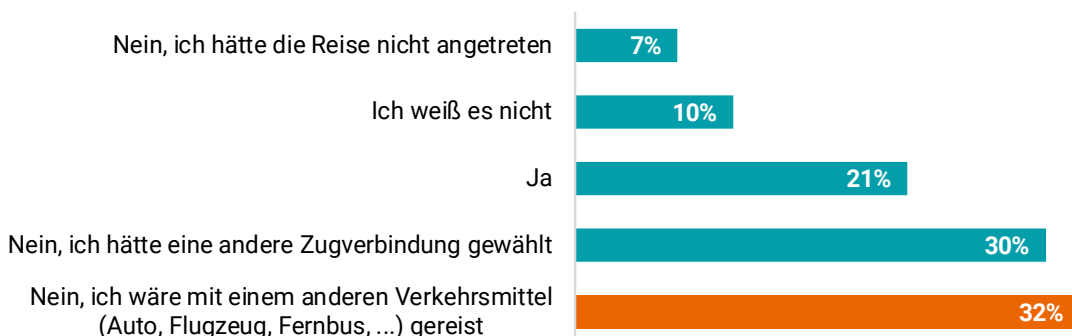
Die Befragung zeigt: Viele der Reisenden sind bei ihrer Abfahrtszeit flexibel. Zumindest eine Stunde früher oder später als geplant zu reisen, ist für die meisten

kein Problem – sofern sie dafür mit günstigen Tickets »belohnt« werden. Auch die Bindung an einen bestimmten Zug oder einen zusätzlichen Umstieg würden rund die Hälfte der Fahrgäste in Kauf nehmen, wenn ihr Ticket dadurch günstiger wird. Dennoch sollten Fahrgäste im Blick behalten, dass jeder zusätzlich eingeplante Umstieg auch das Risiko einer Verspätung in der Reisekette erhöht. Die Zugbindung eines Sparpreis-Tickets hingegen ist aufgehoben, sobald eine Verspätung von mindestens 20 Minuten absehbar ist.

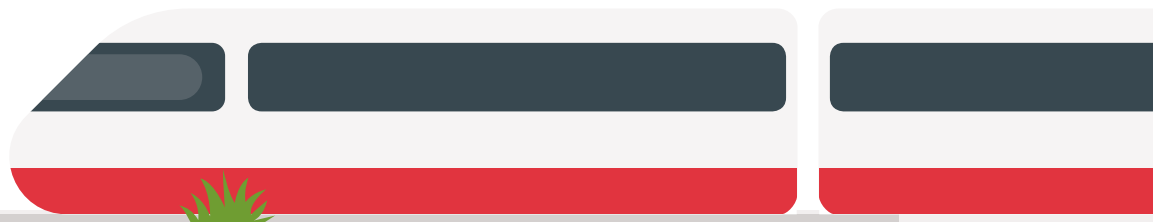
Was bei den Fahrgästen hingegen wenig Akzeptanz findet, sind längere Fahrtzeiten. Das deckt sich mit den weiteren Ergebnissen der Befragung, wonach die Fahrtdauer das wichtigste Merkmal eines guten Bahnangebots ist.

Jede*r Dritte wäre ohne Rabatt nicht im Zug

»Angenommen, es hätte den von Ihnen auf Ihrer letzten privaten Reise genutzten Rabatt nicht gegeben, wären Sie trotzdem zum Flexpreis gefahren?«



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



Die Umstiegsbereitschaft von Fahrgästen anderer Verkehrsmittel auf die Bahn durch günstigere Tickets ist enorm. Eine Mehrheit der Fahrgäste ist bereit, bei 25 Prozent Preisnachlass auf ihr Ticket auf weniger stark nachgefragte Züge auszuweichen.

Angesichts dessen muss sich die DB fragen, ob die stark rabattierten Verbindungen (derzeit bis zu 80 Prozent) noch in einem sinnvollen Verhältnis zu den relativ hohen Flexpreisen stehen. Die DB sollte das Verhältnis der Preise ernsthaft überprüfen. Möglicherweise ließen sich mit einem dauerhaft günstigeren Flexpreis bei weniger starken Rabatten mehr Fahrgäste anlocken, ohne dabei auf Umsätze oder die Lenkungswirkung hin zu nachfrageschwachen Verbindungen verzichten zu müssen.

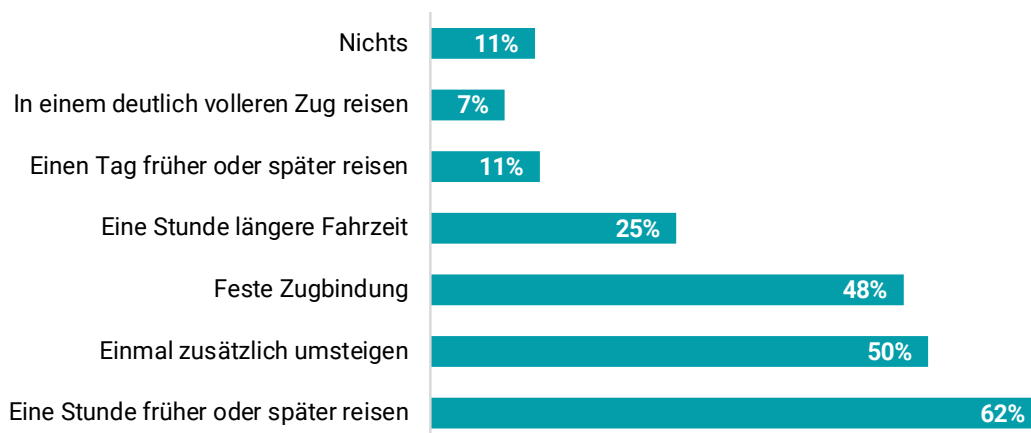


Warum dieselbe Strecke nicht immer gleich viel kostet – Yield Management bei der Deutschen Bahn

Sitzplätze in Fernzügen sind einer schwankenden Nachfrage unterworfen – während die Kapazität der Züge weitgehend gleich bleibt. Ungenutzte Plätze bringen keine Einnahmen. Die Kosten für den Betrieb des Zuges sind hingegen weitgehend unabhängig von dessen Belegung. Um diesem Problem entgegenzuwirken, führte die Deutsche Bahn 2002 ein System zur dynamischen Preissteuerung ein. Beim sogenannten Yield Management werden Nachfrageprognosen genutzt. Damit werden unterschiedliche Ticketpreise für dieselben Strecke festgelegt. Durch eine preisliche Differenzierung (zum Beispiel nach Wochentagen und Tageszeiten) sollen Fahrgäste gleichmäßiger verteilt werden. Dem Prinzip liegt die Annahme zugrunde, dass viele Fahrgäste grundsätzlich flexibel in ihrer Abfahrtszeit sind. Sie sind bereit, für einen Preisnachlass auf einen weniger stark nachgefragten Zug auszuweichen, oder sie zahlen einen Aufschlag, um zur Hauptverkehrszeit reisen zu können. Im Ergebnis kann die durchschnittliche Auslastung der Züge steigen; Mehreinnahmen können bei gleichen Kosten erzielt werden. Das System des Yield Managements kam erstmals im Luftverkehr zum Einsatz.

Wegen preiswerter Tickets reisen Fahrgäste auch eine Stunde früher oder später

»Was würden Sie in Kauf nehmen, wenn Ihre nächste Fahrt im Fernverkehr dadurch 25 % günstiger werden würde?« (Mehrfachnennung möglich)



Quelle: VCD Bahntest 2019/20

Schon mal mit anderen Bahnunternehmen gereist?

Längst ist die Deutsche Bahn nicht mehr die einzige Alternative zum Auto. Auf den Strecken, wo bereits Züge von Flixtrain oder der ÖBB Nightjet unterwegs sind, wählen die Fahrgäste auch diese Angebote. Flixtrain erweitert ab Dezember 2019 seinen Fernverkehr um sieben neue Ziele, vor allem in Thüringen. Auch der Nightjet der österreichischen Bundesbahn baut sein Angebot ab Januar 2020 aus. Dazu gehören neue Fahrten aus Süddeutschland in die Nachbarländer.

Das ausschlaggebende Argument für den Wechsel von der Deutschen Bahn zu anderen Bahnunternehmen ist der Preis.

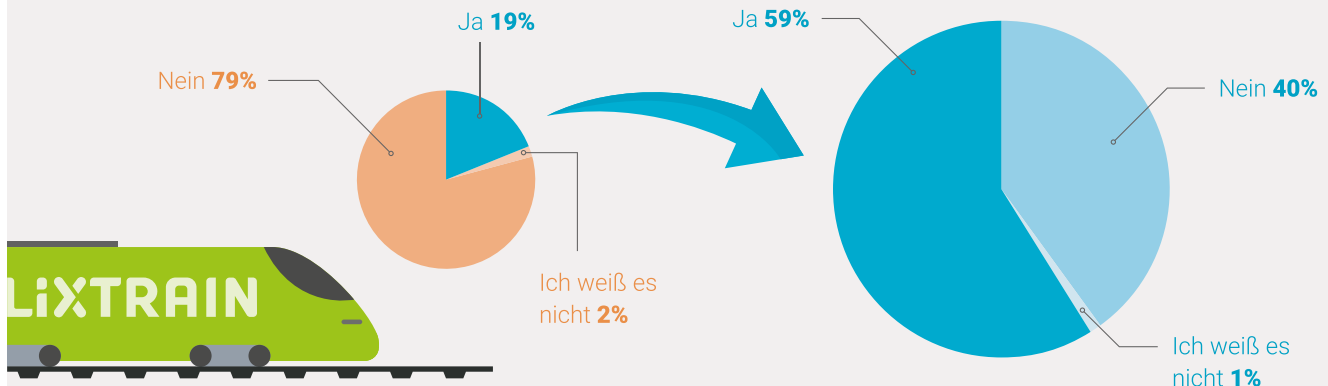
Besonders hoch fällt dieser Wert in der Gruppe der 15- bis 30-Jährigen aus. Von ihnen geben 83 Prozent an, dass der Ticketpreis der wichtigste Grund ist, sich für ein anderes Bahnunternehmen zu entscheiden. Bereits 42 Prozent dieser jungen Fahrgäste sind innerhalb Deutschlands schon mal mit einem Fernzug eines anderen Bahnunternehmens gefahren.

Insgesamt bleibt die Konkurrenz mit ihren Angeboten aber in der Unterzahl. Im Fernverkehr bestimmt die DB mit 99 Prozent Anteil weiterhin den Markt. Der Wettbewerbsdruck für den Bahnkonzern kommt vor allem von der Straße und aus der Luft.

Konkurrenz belebt das Geschäft

19 Prozent der Befragten sind schon einmal mit einem Fernzug eines anderen Bahnunternehmens gefahren (z. B. Flixtrain).

Für die meisten war der **niedrigere Ticketpreis** der ausschlaggebende Grund.



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



Tickets kauft man online

Bei der Digitalisierung ist die DB laut VCD Fahrgastbefragung mittlerweile auf dem richtigen Weg. Die Mehrheit der Bahnreisenden kauft ihr Ticket auf der Webseite der Deutschen Bahn oder in der beliebten App »DB Navigator« und bewertet die digitalen Vertriebswege in der Fahrgastbefragung mit guten Noten (Schulnote 1,9 für »Ticketkauf per App/online«). Der Navigator zählt allein aus dem Google Play Store über 10 Millionen Installationen und ist damit zu einer marktbestimmenden Ticket-App geworden. Auch einige Nahverkehrstickets lassen sich bereits darüber buchen. Nichtsdestotrotz bleibt es ein Nebenher von Nah- und Fernverkehr. DB-Konkurrenten wie Flixbus bleiben ganz außen vor. Das einfache Ticket von Tür zu Tür, unabhängig vom Verkehrsunternehmen, lässt noch auf sich warten. Länder wie die Schweiz machen vor, welches Leistungsvermögen Ticket-Apps heute haben können.

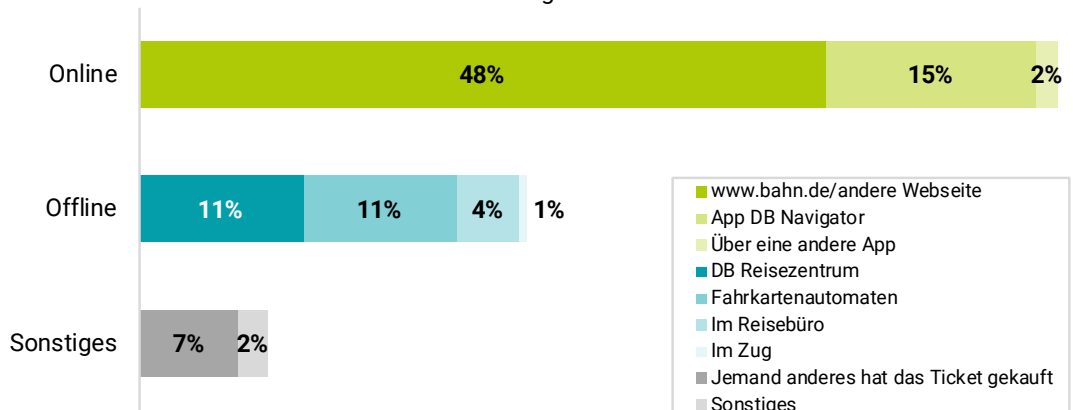
Der VCD fordert Tickets aus einer Hand: Suchen, buchen und bezahlen. Dazu bedarf es eines rechtlichen Rahmens, der offene Verkehrsdaten und Vertriebswege sicherstellt. Vorbild kann Finnland sein mit seinem Gesetz »Act on Transport Services«.

Ticket-App »FAIRTIQ« – mit zwei Klicks ans Ziel

Seit Anfang 2018 ermöglicht die Ticket-App »FAIRTIQ« des gleichnamigen Berner Start-ups Haustür-zu-Haustür-Fahrten in der ganzen Schweiz. Das Prinzip ist denkbar einfach: Check-in-Check-out. Beim Einsteigen in Bus und Bahn genügt ein Klick auf »Start«. Am Zielort beendet ein weiterer Klick die Kostenerfassung. Mittels Standortdaten errechnet die App den korrekten Ticketpreis. Bei mehreren Fahrten greift die Tagesbestpreis-Automatik, das heißt, es wird maximal eine Tageskarte berechnet. Auf ihrer Fahrt können Nutzer*innen problemlos unterschiedliche öffentliche Verkehrsmittel nutzen und dabei auch mehrere Verkehrsverbünde durchqueren. Unterwegs fungiert ein computer-generierter QR-Code als vorläufiges Ticket.

Tickets werden online gekauft

»Wie haben Sie die Fahrkarte für Ihre letzte Reise gekauft?«



Quelle: VCD Bahntest 2019/20

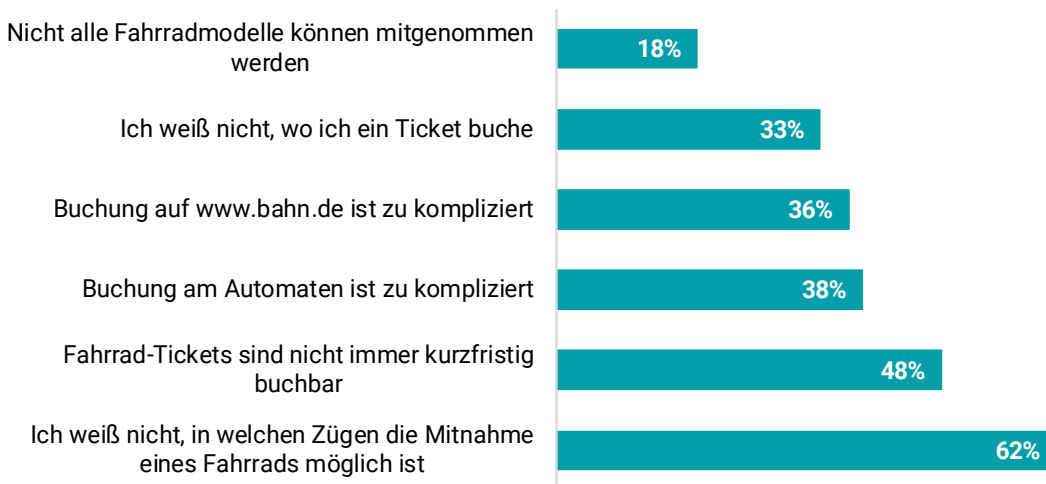
Mit dem Fahrrad unterwegs

Knapp ein Drittel der Befragten äußert sich zu Fragen der Fahrradmitnahme im Fernverkehr (32 Prozent). Davon können nur 35 Prozent folgender Aussage zustimmen: »Ein Ticket zur Mitnahme eines Fahrrads im ICE/IC/EC zu buchen ist unkompliziert«. Hingegen stimmen 65 Prozent der Aussage »eher nicht« oder »überhaupt nicht« zu. Warum sind so viele Fahrgäste unzufrieden?

Drei Gründe werden besonders häufig genannt: Den Reisenden ist unklar, in welchen Zügen man überhaupt Fahrräder mitnehmen kann. Fahrrad-Tickets sind aufgrund der begrenzten Fahrradstellplätze nicht immer kurzfristig buchbar und der Buchungsvorgang ist für viele Reisende mühsam.

Buchung von Fahrradtickets muss komfortabler werden

»Was macht die Buchung eines Fahrrad-Tickets für Sie kompliziert?«
(Mehrfachnennung möglich; nur Fahrgäste, für die Fahrradmitnahme problematisch ist)



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



So geht Fahrradmitnahme

Auf welchen Verbindungen kann ich mein Fahrrad mitnehmen?

- Das Fahrrad kann in allen Intercity- und Eurocity-Zügen, in den neuesten ICE-Zügen der vierten Generation sowie in allen Nahverkehrszügen (RE, RB) mitgenommen werden.
- Wenn Sie Ihre Verbindung auf www.bahn.de suchen, wählen Sie zu Beginn unter »Weitere Optionen« die Option »Fahrradmitnahme«. So werden Ihnen nur noch Verbindungen angezeigt, in denen die Fahrradmitnahme möglich ist.
- Auch in den Zügen anderer Bahnunternehmen wie Flixtrain und dem ÖBB Nightjet können Sie Ihr Fahrrad mitnehmen. Sie müssen ebenfalls vorab eine Stellplatzreservierung erwerben.

Was kostet ein Fahrrad-Ticket?

- Eine Fahrradkarte im Fernverkehr (einschließlich Nahverkehrszügen und Stellplatzreservierung) kostet 9 bzw. 6 Euro, wenn Sie mit einer Bahncard reisen.
- Ein Fahrrad-Ticket für den Nahverkehr kostet 5,50 Euro pro Tag und gilt in ganz Deutschland. Viele Verkehrsverbünde bieten zusätzlich eigene Fahrrad-Tickets an. In einigen Regionen ist die Fahrradmitnahme in Regionalzügen gratis.

Wie früh muss ich ein Fahrrad-Ticket buchen?

Das Fahrrad-Ticket für Fernzüge muss spätestens einen Tag vor der Reise gebucht werden. Wir empfehlen Ihnen, frühestmöglich zu buchen. Gerade in den Sommermonaten sind die Stellplätze häufig ausverkauft.

Welche Fahrräder darf ich mitnehmen?

Mit einem Fahrrad-Ticket können Sie Fahrräder, zusammengeklappte Fahrradanhänger, Tandems, Liegeräder und Pedelecs mitnehmen. Lastenräder sind nicht gestattet.

Wie buche ich ein Fahrrad-Ticket?

Um Ihr Fahrrad im Fernverkehr mitnehmen zu können, brauchen Sie ein Fahrrad-Ticket sowie eine Stellplatzreservierung für das Fahrrad. Wählen Sie bei Ihrer Verbindungssuche auf www.bahn.de gleich zu Beginn unter »Weitere Optionen« die Option »Fahrradmitnahme«. Am Ende des Buchungsvorgangs können Sie ein Fahrrad-Ticket kaufen und in den Fernverkehrszügen einen Stellplatz reservieren. Auch an den DB-Fahrscheinautomaten können Sie diese Option wählen oder ein Ticket in einem Reisezentrum kaufen.



Sparpreise machen Reisen günstiger

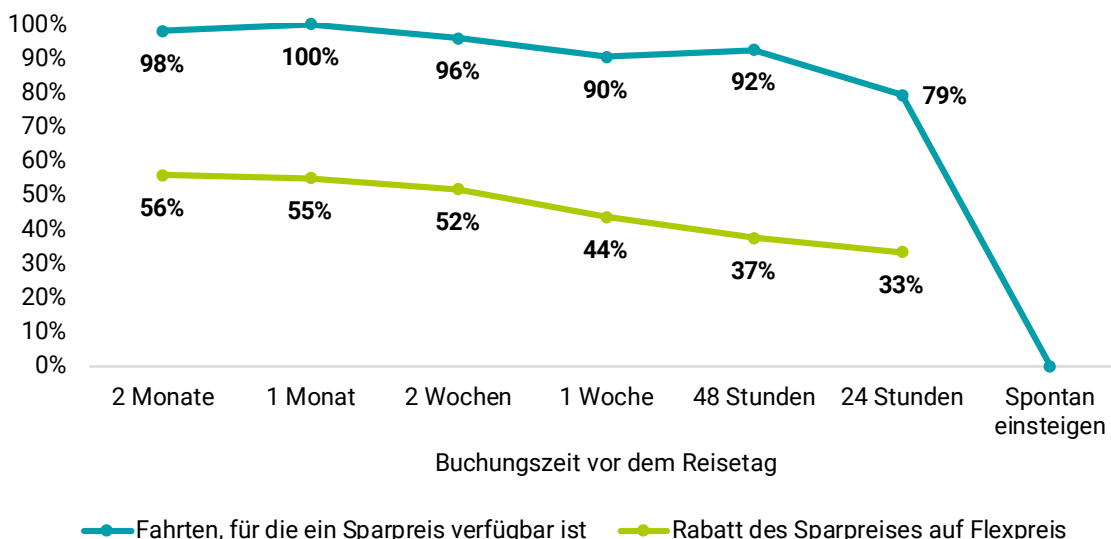
Ganze 57 Prozent der Teilnehmer*innen am VCD Bahntest geben an, zuletzt mit einem Sparpreis-Ticket gereist zu sein. Das macht deutlich, wie stark das Rabattsystem die Preise bestimmt. Die genaue Verfügbarkeit dieser preiswerten Tickets mit Zugbindung blieb bisher das Betriebsgeheimnis der Deutschen Bahn. Fahrgäste konnten nicht wissen, welche Chancen sie haben, ein solches Ticket zu erzielen. Um Licht ins Dunkel zu bringen, hat das Institut Quotas im Auftrag des VCD die Preise von mehr als 1.000 Fernverkehrsfahrten abgefragt. Die Untersuchung der Preise erfolgte zwischen 24 Stunden und zwei Monaten vor dem eigentlichen Reisedatum.

Tickets lassen sich bis zu sechs Monaten vor der Reise buchen. Die Untersuchung zeigt: Ein Monat vor der Reise ist für nahezu alle Fahrten ein Sparpreis (einschließlich SuperSparpreis) verfügbar. Die Verfügbarkeit auf einzelnen Verbindungen schwankt stets leicht, da die Anzahl der Sparpreise keinem festen Kontingent entspricht. Die DB schaltet im Laufe der sechs Monate immer wieder neue Sparpreis-Tickets frei. Selbst unmittelbar vor der Reise sind noch für die Mehrheit der Fahrten günstige Tickets erhältlich.

Fahrgäste, die frühzeitig planen können, sollten nicht unnötig damit warten, Tickets zu buchen – auch wenn noch lange bis Fahrtantritt günstige Tickets verfügbar sind. Denn der gewährte Rabatt auf den Flexpreis sinkt mit der Zeit. Sparpreise, die bis zwei Wochen vor der Abfahrt gekauft werden, geben durchschnittlich über 50 Prozent Rabatt. Am Vortag der Reise ist der Rabatt bereits auf durchschnittlich 33 Prozent geschrumpft.

Ein Beispiel: Die fünfstündige Fahrt von Hamburg nach Nürnberg via Hannover an einem Freitagnachmittag kostete im Untersuchungszeitraum 147 Euro zum Flexpreis. Die Verbindung zählt zu den teuersten im Bahnnetz, da sie mit 605 Kilometern besonders lang ist und zur nachfragestärksten Zeit der Woche erfolgen soll. Bis 14 Tage vor der Reise war durchgehend ein SuperSparpreis zu 95,90 Euro buchbar (das entspricht einem Nachlass von 35 Prozent).

Sparpreis-Verfügbarkeit nach Zeitpunkt der Buchung



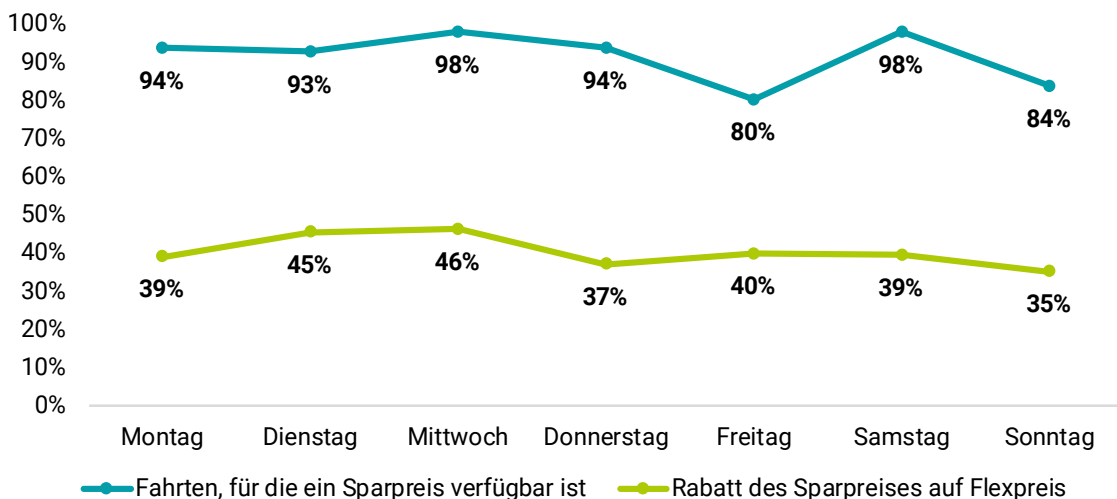
Quelle: VCD Bahntest 2019/20

Mit einer Bahncard ließe sich der Sparpreis auf 71,90 Euro reduzieren. Zwischen dem dreizehnten und dem dritten Tag vor der Reise konnten Fahrgäste überwiegend Sparpreise zu 115,90 Euro kaufen (21 Prozent Nachlass). Zwischenzeitlich waren aber auch keinerlei Sparpreise mehr verfügbar sowie Sparpreise zu 95,90 Euro wieder möglich. Daraus lässt sich schließen: Offensichtlich justiert die DB kurzfristig immer wieder mit Rabatten nach, um die Reisenden auf bestimmte Züge zu lenken. Am Vortag war für diese Verbindung nur noch ein Flexpreis möglich.

Bei allen Angaben der Erhebung handelt es sich um Mittelwerte aus den mehr als 1.000 abgefragten Verbindungen. Die Verfügbarkeit von Tickets schwankt regional, aber auch an verschiedenen Wochentagen und Tageszeiten.

An einem Freitag oder Sonntag werden deutlich weniger Sparpreise angeboten bzw. der Rabatt fällt kleiner aus. An diesen Tagen nutzen deutlich mehr Menschen den Fernverkehr. Dennoch sind Fahrten frühmorgens und ab 20 Uhr günstiger zu haben (siehe Grafik Seite 20). Eine Alternative für alle, die mehr auf das Geld als die Tageszeit achten müssen. So zeigten sich im Erhebungszeitraum teilweise abends preiswertere Verbindungen, die normalerweise 143 Euro gekostet hätten. Bis eine Woche vor dem Reisetag waren Verbindungen aber auch zu 29,90 Euro, also nahezu 80 Prozent günstiger, zu haben. Der prozentuale Rabatt fällt auf langen Distanzen tendenziell etwas größer aus.

Sparpreis-Verfügbarkeit nach Wochentagen der Reise, wenn man 2 bis 7 Tage vorab bucht



Quelle: VCD Bahntest 2019/20

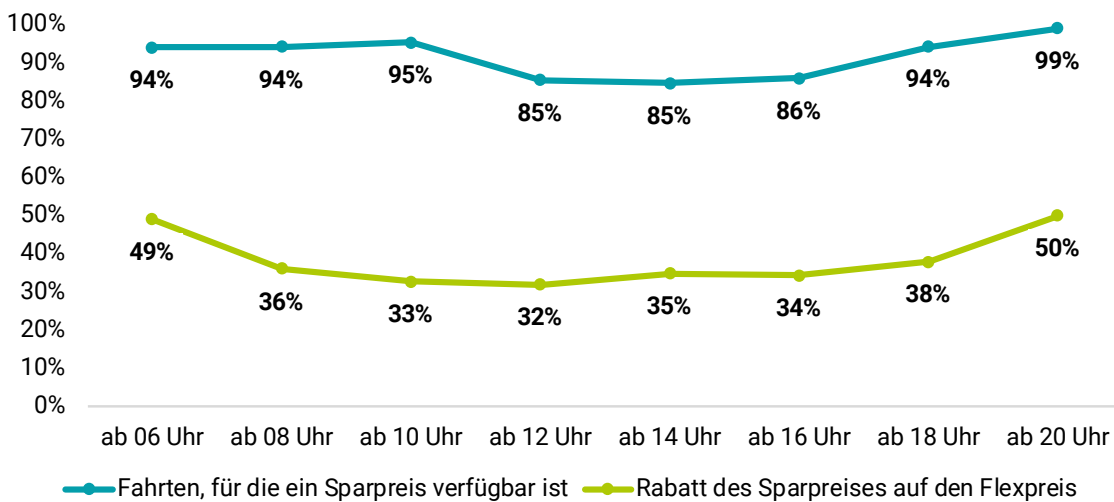


Die Preisabfrage zeigte ebenfalls, dass auch der Flexpreis innerhalb einer Strecke nicht an jedem Wochentag der gleiche ist. Zum Fahrplanwechsel 2017/18 führte die DB das Prinzip des »differenzierten Flexpreises« ein. In der Untersuchung konnte jedoch keine klare Regel identifiziert werden, nach der der Preis variiert. Häufig liegt er freitags und sonntags rund fünf Prozent höher als in der Zeit von Montag bis Donnerstag. Samstags finden sich sowohl höhere als auch niedrigere Flexpreise und stets gibt es Ausnahmen von dieser Faustregel. Der Preisunterschied zwischen den einzelnen Wochentagen ist für Fahrgäste kaum nachvollziehbar.

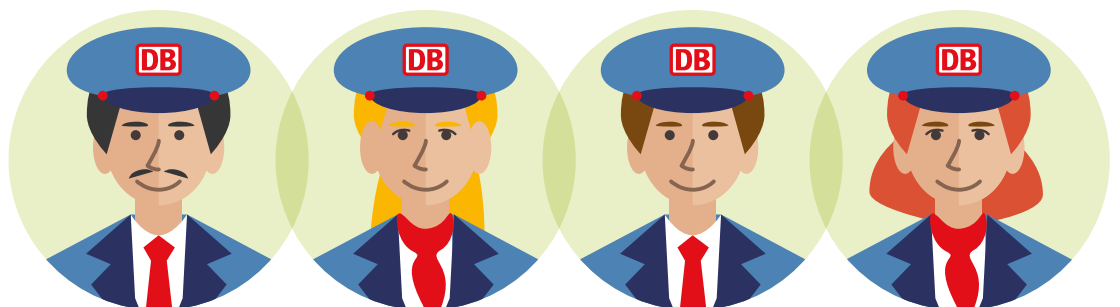
Zumal durch die Einführung des Prinzips ein Flexpreisticket nur noch am zuvor festgelegten Reisetag eingesetzt werden kann. Zuvor konnten sich Fahrgäste auch spontan noch für den Folgetag entscheiden.

Die erhobenen Sparpreis-Daten sind Basis des VCD Bahncard-Rechners. Er ist das erste Tool, das einen individuellen Vergleich der verschiedenen Bahncards ermöglicht und dabei auch Frühbucherverhalten berücksichtigt.

Sparpreis-Verfügbarkeit nach Abfahrtszeit, wenn man 2 bis 7 Tage vorab bucht



Quelle: VCD Bahntest 2019/20



Der VCD Bahncard-Rechner

Die Auswahl an Bahncards ist groß. Doch welche die passende für das eigene Reiseverhalten ist, bleibt oft unklar. Die Empfehlungen der Deutschen Bahn sind oft nur wenig hilfreich. Zwar gibt es Infoseiten zu allen Angeboten, aber eine klare Gesamtübersicht bleibt aus. Um eine unabhängige und individuelle Empfehlung zu ermöglichen, wurde der VCD Bahncard-Rechner entwickelt. Dieser ist online unter www.vcd.org/bahncard-rechner frei verfügbar.

Um eine möglichst genaue Empfehlung abzugeben, werden wenige persönliche Angaben benötigt. Neben der typischen Streckenlänge von Bahnreisen sind der übliche Buchungszeitpunkt und die Flexibilität am Reisetag ausschlaggebend.

Abgesehen von der Anzahl und Länge von Bahnfahrten spielt die Verfügbarkeit von Sparpreisen eine entscheidende Rolle bei der Berechnung. So kann trotz gleicher Reiseweiten für den Typ »Super-Frühbucher« die Bahncard 25 die beste Wahl sein. Jemand, der ebenso viel reist, sich jedoch stets spontan für einen Zug entscheidet, ist jedoch mit einer Bahncard 50 besser unterwegs. Hinzugefügt werden muss noch das Alter. So bietet der VCD Bahncard-Rechner eine gute Grundlage, um sich für eine geeignete Bahncard zu entscheiden.

Der Berechnung liegen Mittelwerte der Fahrpreise und der Verfügbarkeit von Sparpreisen zugrunde, die das Forschungsinstitut Quotas im Auftrag des VCD ermittelte.

Anzahl der Fahrten mit ICE & IC pro Jahr

kurze Distanz bis 250 Kilometer, zum Beispiel: Berlin - Leipzig



mittlere Distanz 251 bis 500 Kilometer, zum Beispiel: Berlin - Hamburg



Distanzen über 500 Kilometer, zum Beispiel: Hamburg - München



Frühbucher*in

Wie früh buchen Sie in der Regel Ihre Tickets?

ganz spontan



so früh wie möglich

Flexibilität am Reisetag

Wie flexibel sind Sie im Hinblick auf die Abfahrtszeit am Reisetag?

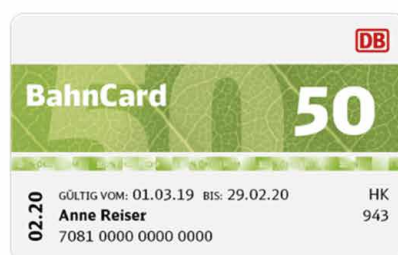
immer zur Wunschzeit



den ganzen Tag über flexibel

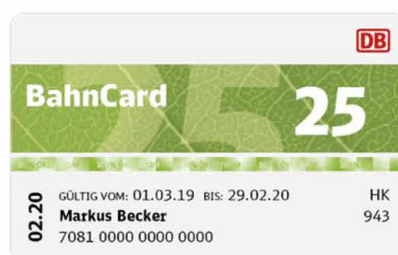
Mein Alter (optional)

Unsere Empfehlung für Sie:



Die BahnCard 50

Mit der BahnCard 50 sparen Sie 546,90 € gegenüber der Reise zum Flexpreis und 546,90 € im Vergleich zu Fahrten mit Sparpreis.



Die BahnCard 25

Mit der BahnCard 25 sparen Sie 338,95 € gegenüber der Reise zum Flexpreis und 338,95 € im Vergleich zu Fahrten mit Sparpreis.

Zwölf Tipps zum bequemen Buchen und Reisen

- 1.** Lassen Sie sich von der Empfehlung: »So früh wie möglich buchen!« nicht verunsichern. Unsere Erhebung hat gezeigt: Einen Monat im Voraus haben Sie beste Chancen. Zu diesem Zeitpunkt sind die meisten Sparpreise und die höchsten Rabatte erhältlich. Viel früher zu buchen ist meist nicht notwendig.
- 2.** Es kann sich durchaus lohnen, spontan zu sein: Auch 24 Stunden vor der Reise gibt es oft noch günstige Sparpreise, wenn Ihre Verbindung nicht stark nachgefragt ist.
- 3.** Die besten Reisetage sind Dienstag, Donnerstag und Samstag. Wenn Sie zeitlich flexibel sind, sollten Sie ihre Reise an einem dieser Wochentage planen.
- 4.** Nicht nur Wochentage, auch die Uhrzeit, zu der Sie reisen, hat einen Einfluss: Meistens sind die Tickets für Verbindungen vor 10 Uhr und ab 20 Uhr günstiger.
- 5.** Nie mehr die Bahncard vergessen! Sie können sich Ihre Bahncard in die App »DB Navigator« laden und speichern. So können Sie diese bei Kontrollen immer vorzeigen.
- 6.** Wenn Sie mögliche Verbindungen zu Ihrer nächsten Reise auf www.bahn.de oder in der App »DB Navigator« suchen, ist der Haken bei »schnellste Verbindungen anzeigen« automatisch gesetzt. Deaktivieren Sie ihn. Dann bekommen Sie auch langsamere, aber oft günstigere Verbindungen angezeigt, wie zum Beispiel eine Fahrt mit dem Flixtrain.
- 7.** Schnuppern Sie bei der Konkurrenz. Es kann sich lohnen, Verbindungen auf www.flixtrain.de zu buchen. Der Preis für eine Flixtrain-Fahrt entspricht maximal dem Preis einer entsprechenden ICE-Fahrt mit dem Rabatt einer Bahncard 50. Müssen Sie weit reisen? Manchmal rechnet sich eine Fahrt mit dem ÖBB Nightjet. Dieser fährt nicht nur in Österreich, sondern auch quer durch Deutschland. Sie sparen sich eventuell sogar eine Übernachtung im Hotel.
- 8.** Wenn Sie oft Zug fahren, lohnt sich eine Bahncard. Damit Sie sich im Bahncard-Dschungel zurechtfinden, haben wir den VCD Bahncard-Rechner (www.vcd.org/bahncard-rechner) entwickelt. Tragen Sie einfach ein, wie häufig Sie reisen und wie flexibel Sie bei der Abfahrtszeit sind. Unser Rechner zeigt Ihnen die Bahncard, mit der Sie am meisten sparen.
- 9.** Sie sind bereits VCD-Mitglied? Super, dann können Sie kostenfrei unsere VCD-Verkehrsberatung nutzen. Unsere Mobilitätsberaterinnen beantworten gerne alle Fragen zum Reisen mit der Bahn und geben Ihnen individuelle Tipps.
- 10.** Sind Ihre Kinder oder Enkel unter sechs Jahre alt? Dann fahren sie im DB Fernverkehr gratis. Kinder unter 15 Jahren fahren zum Nulltarif – wenn sie in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern unterwegs sind. Auch im Flixtrain und ÖBB Nightjet müssen sie nicht den vollen Preis zahlen.
- 11.** Wenn Sie als Familie reisen, kostet die Sitzplatzreservierung insgesamt nur 9 Euro – auch bei mehr als zwei Personen. Eine extra Reservierung im Familien- oder Kleinkindabteil kann sinnvoll sein. Da sind Sie unter sich, auch wenn die Kids mal lauter spielen.
- 12.** Seien Sie beim Verkehrsmittelvergleich ehrlich zu sich selbst: Vergleichen Sie die Kosten der Bahnfahrt nicht mit Ihren Spritkosten. Der Vergleich von Ticketpreis mit Spritpreis hinkt. Denn die Kosten, sich ein eigenes Auto anzuschaffen und es zu unterhalten, sind enorm. Vergleichen Sie lieber die Kosten als Bahnreisende*r mit denen als Autobesitzer*in.

Das hat sich seit dem letzten VCD Bahntest getan

- Nach der Bundesregierung bekennt sich jetzt auch die DB AG zu dem ehrgeizigen Ziel, die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln zu wollen. Dies entspräche 280 Millionen Reisenden im Fernverkehr. Legt man die Wachstumsraten der vergangenen Jahre zugrunde (2014 bis 2018 plus 5 Millionen Fahrgäste pro Jahr), läge die Zahl im Jahr 2030 bei nur rund 210 Millionen.
- Der VCD Bahntest 2018/19 zeigte, dass über ein Drittel der Fahrgäste ihre Rechte bei Verspätung nicht in Anspruch nehmen. Ihnen ist der Prozess der Erstattung zu aufwendig oder unverständlich. Die Deutsche Bahn erarbeitet derzeit ein System, mit dem künftig Fahrgäste auch online Erstattungen bei verspäteten Zügen einreichen können.
- Das europäische Parlament griff die Forderung der Fahrgastverbände und des VCD auf und legte einen Vorschlag für deutlich kundenfreundlichere EU-Fahrgastrechte vor. Demnach soll bei Verspätungen künftig mehr erstattet werden. Der Vorschlag befindet sich derzeit im Verfahren zwischen den EU-Institutionen.
- Nachdem im VCD Bahntest 2018/19 die lückenhafte Pünktlichkeitsstatistik der DB kritisiert wurde, versprach die Bahn nachzubessern. Zukünftig soll ergänzend eine Statistik der Fahrgastpünktlichkeit veröffentlicht werden, also der Anteil der Reisenden, die pünktlich ihr Ziel erreichen.
- Im Rahmen des Klimaschutzpakets beschloss das Bundeskabinett eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Bahnverkehrs. Ab Januar 2020 soll die Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets von 19 auf 7 Prozent gesenkt werden. Die Deutsche Bahn kündigte an, diese Steuersenkung 1:1 an die Fahrgäste weiterzugeben.
- Das »Zukunftsbündnis Schiene«, dem zahlreiche Verbände wie der VCD sowie das Bundesverkehrsministerium angehören, erarbeiten die Details des Deutschland-Takts. Mit dem integralen Taktfahrplan sollen die Anschlüsse zwischen Linien des Fern-, Regional- und Busverkehrs optimiert werden, um den Fahrgästen unnötige Wartezeiten zu ersparen. Das Angebot im Fernverkehr wird für doppelt so viele Fahrgäste wie bisher geplant. Bis 2030 sollen wesentliche Meilensteine des Deutschland-Takts umgesetzt werden.
- Die Bundesregierung hat mit der Deutschen Bahn einen Vereinbarung geschlossen, von 2020 bis 2029 insgesamt 83 Milliarden Euro in die Modernisierung der Bahninfrastruktur zu investieren (LuFV III). Die Ersatzinvestitionen steigen damit im Vergleich zu den Vorjahren. Aller Voraussicht nach genügen sie aber nicht, um den jahrelangen Sanierungsstau aufzuholen. Die DB AG selbst muss rund 40 Prozent zu diesen Sanierungsmitteln beitragen und legt dies unter anderem über die Ticketpreis auf die Fahrgäste um.
- Ebenfalls im Rahmen der Klimaschutzaktivitäten sollen bis 2025 die sogenannten Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf jährlich 2 Milliarden Euro anwachsen. Große Infrastrukturprojekte der Gemeinden, wie etwa neue Straßenbahntrassen oder Regionalbahnstrecken werden damit vom Bund kofinanziert.
- Mit den Regionalisierungsmitteln bestellen die Bundesländer vor allem Leistungen im Schienenpersonennahverkehr. Die Regierung kündigte an, zwischen 2020 und 2023 insgesamt 1,2 Milliarden Euro zusätzlich bereitzustellen.
- Die Bahnbranche setzt auf Wachstum und stellt kräftig Personal ein. Zwischen 2015 und 2018 ist die Zahl der Lok-, U- und Straßenbahnfahrer*innen um 5.200 auf nun 46.800 gewachsen.

Mehr Bahn fürs Klima: Preise runter – Angebot rauf!

Der Bahnverkehr in Deutschland ist auf Wachstumskurs und erhält zunehmend auch politischen Rückenwind. Im Rahmen des Klimaschutzpakets hat die Bundesregierung bereits einige Weichen gestellt. Doch das derzeitige Wachstum reicht noch nicht aus, damit sich die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln. Auch die Fahrgäste sind noch nicht zufrieden mit dem Angebot der Bahn, wie der VCD Bahntest zeigt. Solange sie der Deutschen Bahn nur befriedigende Noten ausstellen, müssen sich die Deutsche Bahn und auch die Bundesregierung weiter anstrengen. Nur so kann es gelingen, Millionen Menschen, die heute mit dem Auto unterwegs sind, vom klimafreundlichen Reisen auf der Schiene zu überzeugen. Eines der wichtigsten Kriterien bei der Entscheidung, ob Menschen den Zug nutzen, sind die Ticketpreise. In den kommenden Jahren wird die Frage nach sozial gerechten Preisen im Verkehr aufgrund der in Deutschland und Europa geplanten Klimaschutzmaßnahmen an Bedeutung gewinnen.



Wirksamer Klimaschutz wird nicht ohne Preissignale auskommen und so den umweltbelastenden Straßenverkehr für viele Menschen teurer machen. Damit dies nicht zulasten der Mobilität der Menschen geht und zum sozialen Sprengstoff wird, muss es für Bürgerinnen und Bürger brauchbare und bezahlbare Alternative geben.«



Philipp Kosok, VCD-Referent für Bahnpolitik

Sechs Forderungen an Bundesregierung und DB, damit die Bahn zum Zugpferd einer sozial- und klimaverträglichen Verkehrswende wird:

1. Die Bundesregierung muss ihre Verantwortung für den Fernverkehr wahrnehmen und ein größeres und qualitativ besseres Angebot auf der Schiene ermöglichen. Das lässt sich nur erreichen, wenn die Preise für die Trassennutzung auch im Personenverkehr gesenkt werden.
2. Jetzt müssen die Koalitionspartner und die DB ran: Der Deutschland-Takt, ein bundesweiter Taktfahrplan von Nah- und Fernverkehrszügen, muss zügig umgesetzt werden.
3. Die Bundesregierung muss beim Klimaschutzpaket nachbessern: Der Verkehrssektor braucht einen CO₂-Preis mit Lenkungswirkung. Der Einstiegspreis darf dafür nicht unter 50 Euro pro Tonne liegen.
4. Bahnfahren muss für alle bezahlbar sein. Bund und Bahn müssen nachsteuern: Schüler*innen über 14 Jahre, Auszubildende und Studierende, Rentner*innen und Menschen mit Behinderungen sollen nicht länger den vollen Preis für eine Fahrt im Fernverkehr zahlen.
5. Der Bund muss ausreichend Mittel bereitstellen, um das bundeseigene Schienennetz zu modernisieren und auszubauen.
6. Tickets aus einer Hand: Suchen, buchen und bezahlen. Dafür muss der Bund den rechtlichen Rahmen schaffen, der offene Verkehrsdaten und Vertriebswege sicherstellt. Vorbild dafür kann Finnland sein mit seinem Gesetz »Act on Transport Services«.

Methodik

Das Forschungsinstitut Quotas hat in Abstimmung mit dem VCD einen Fragebogen entwickelt, der sich in ein allgemeines Stimmungsbarmeter des Bahnfernverkehrs und in die Abfrage des Schwerpunktes Preisgestaltung untergliederte.

Dazu wurde eine Online-Befragung mit einem bundesweit verteilten Online-Panel, bestehend aus mehr als 4.500 Teilnehmer*innen, genutzt. Die Befragten wurden wie folgt ausgewählt: Lediglich jene Teilnehmer*innen, die innerhalb der letzten sechs Monate eine Zugreise im Fernverkehr der Deutschen Bahn unternommen haben, konnten den Fragebogen ausfüllen. Insgesamt wurde eine Netto-Stichprobengröße von $n \geq 1.000$ erreicht. Der Untersuchungszeitraum betrug drei Wochen im September 2019. In die Auswertung wurden lediglich vollständig ausgefüllte Fragebögen mit einbezogen. Die Ergebnisse wurden im Anschluss bevölkerungsrepräsentativ gewichtet.

Parallel wurde eine Untersuchung zur Verfügbarkeit von Sparpreisen durchgeführt. Hierfür wurden zwischen dem 05.08.2019 und dem 24.09.2019 täglich insgesamt 30 wechselnde, regional gestreute Verbindungen mit einem Buchungsvorlauf von einer Woche und 48 Stunden in acht festgelegten Zeiträumen (zwischen 6 Uhr und 20 Uhr) abgefragt. Darüber hinaus wurde eine Stichprobe dieser 30 Verbindungen hinsichtlich der Buchungsvorläufe zwei Monate, ein Monat, zwei Wochen und 24 Stunden vor Reisebeginn untersucht. Die Verbindungen verteilten sich zu gleichen Teilen auf die Streckenlängen kurz (< 250 Kilometer), mittel (250–500 Kilometer) und lang (> 500 Kilometer). Es wurden nur einfache Fahrten (ohne Rückfahrt) und Direktverbindungen in der zweiten Klasse abgefragt. Die Gesamtzahl der ermittelten Preise belief sich auf 1.043.

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Fon 030/280351-0 | Fax 030/280351-10 | mail@vcd.org | www.vcd.org

Text und Recherche: Philipp Kosok (Projektleitung), Hannes Mareck, Stephanie Päßler, Alisa Raudszus, Lukas Weber, Laureen Wendt und Konrad Wiemer

Redaktion: Lisa Feitsch, Nicole Knaup

Gestaltung: Yvonne Hennig

Infografiken: Playground, Köln

Foto Titelseite: Maria Sbytova – stock.adobe.com | Illustrationen: Shutterstock, Seite 11/16/17: lovepik.com

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.

© VCD e. V. 11/2019





Wir machen die

Verkehrswende

Damit es Raum zum Verweilen, Spielen, sich Begegnen und zum Durchatmen gibt. Statt Blech, Lärm und Enge. Machen Sie mit und steigen Sie bei uns ein: Spenden Sie oder setzen Sie als VCD-Mitglied dauerhaft ein Zeichen für die Verkehrswende.

www.vcd.org

VCD e.V. Wallstraße 58/59 | 10179 Berlin | Fon 030-280351-0 | Fax 030-280351-10 | mail@vcd.org

Spendenkonto: GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01 | BIC: GENODEM1GLS

Gläubiger-ID: DE38ZZZ0000003019 Ihre **Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.** www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen

