

## **Bewertung der Auswirkungen des neuen Preissystems der DB AG auf Baden-Württemberg aus der Sicht des Fahrgastverbandes Pro Bahn**

### **Vorteile des neuen Preissystems:**

#### + *Systematische Kombination mehrerer Rabattmöglichkeiten:*

Dadurch können BahnCard (neu) und Mitfahrerrabatt im Fernverkehrs miteinander kombiniert werden und gelten auch für die verbilligten Plan- und Spar-Preise. Eine Reise von Stuttgart nach Hamburg kostet z.B. über ein Wochenende für vier erwachsene Personen mit BahnCard (neu) nur noch 55,50 € pro Person und damit 30 % weniger als bisher mit dem ICE Supersparpreis (79,75 €). Ohne BahnCard beträgt die Einsparung noch 7 % (74 €). Allerdings gilt dieser Tarif nur bei mindestens siebentägiger Vorausbuchung für einen bestimmten Zug und ist nur für eine beschränkte Anzahl von Plätzen verfügbar. Bei Entfernungen unter 110 km werden Mitfahrerrabatt und Plan- und Spar-Rabatte durch Erhebung eines Mindestpreises reduziert und fallen ab einer Entfernung von 80 km ganz weg. Plan- und Spar-Tarife gelten im Nahverkehr nur dann, wenn auf einem Teil der Reise der Fernverkehr benutzt wird.

#### + *Degressiver Tarif:*

Auf langen Strecken steigt der Tarif weniger stark an, als es der Entfernung entspricht. Dadurch sinkt z.B. der Grundpreis für die Fahrt von Stuttgart nach Hamburg von 125,00 € auf 98,80 €, d.h. um 21 %.

#### + *Familienfreundlichkeit:*

Deutliche Preisnachlässe für Gruppen und Familien im Fernverkehr bei Entfernungen zwischen 110 km und ca. 600 km. Erhöhung der Altersgrenze für Kinder von 11 auf 14 Jahre. Zur neuen BahnCard 25 können für alle Angehörigen einer Familie Zusatzkarten zum Preis von jeweils 5 € ausgestellt werden, mit denen diese auch alleine reisen können.

#### + *Vorteile für Gelegenheitsfahrer:*

Niedrigere Rentabilitätsschwelle für die BahnCard 25 durch niedrigeren Kaufpreis. Allerdings gibt es nur einen sehr kleinen Bereich der BahnCard-Nutzung, bei dem sich die BahnCard 25 bezahlt gemacht hat und die Gesamtausgaben für BahnCard und Fahrkarten unter denen der alten BahnCard 50 liegen. Beispielsweise rentiert sich die BahnCard 25 (Preis 60 €) ab vier Hin- und Rückfahrten zwischen Stuttgart und Mannheim (Gesamtkosten 241,20 € anstelle von 241,60 € mit Normaltarif). Bereits nach sechs Hin- und Rückfahrten ist dagegen die alte BahnCard 50 trotz ihres höheren Preises von 140 € mit Gesamtkosten von 321,20 € günstiger als die BahnCard 25 mit Gesamtkosten von 331,20 €.

#### + *Günstige Reisen in die Schweiz und Österreich:*

BahnCard-Nutzer mit Reisezielen in Österreich oder der Schweiz bekommen dort 25% Rabatt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zusätzlich gibt es einen Plan+Spar 25 Rabatt mit Zugbindung sowie einen Mitfahrerrabatt, mit dem weitere Ermäßigungen um jeweils 25 % gewährt werden.

+ *Mitfahrerrabatt und Plan- und Spar Preise für einige europäische Länder*

Dieser Tarif ist auch für kürzere Auslandsreisen interessant und kann noch mit der Rail-Plus Zusatzkarte zur BahnCard kombiniert werden. Für Baden-Württemberg ist es allerdings nachteilig, dass Frankreich in keinen dieser Tarife einbezogen ist.

+ *Großkundenrabatt mit BahnCard- und Mitfahrerrabatt kombinierbar:*

Der bisherige Rabatt von 17,5 % wird dadurch auf 28 % für einen Einzelreisenden bzw. auf 55 % für vier gemeinsam fahrende Reisenden (mit BahnCard) erhöht.

### **Nachteile des neuen Preissystems:**

- *Das neue Preissystem ist schon beim Grundpreis unübersichtlich und unflexibel:*

Beispielsweise gibt es für die Strecke Stuttgart - Bremen alleine 4 verschiedene Grundpreise für verschiedene gleichwertige Zugverbindungen des Fernverkehrs (von 86,40 € bis 100,20 €). Aus der Kombination dieser verschiedenen Fahrtmöglichkeiten für Hin- und Rückfahrt ergeben sich 10 verschiedene Grundpreise für eine Hin- und Rückfahrkarte, so dass für eine flexible Nutzung aller Züge entweder der teuerste Grundpreis bezahlt werden muss, oder eine eventuell notwendige Aufzahlung im Zug zum höheren Bordpreis geleistet werden muss.

Die vor längerer Zeit angekündigte Preisberechnung nach Luftlinienentfernung, nach der solche nicht nachvollziehbaren Preisschwankungen vermieden worden wären, wurde nicht eingeführt. Zudem ist unklar, wie der erhöhte Beratungsbedarf der Kunden befriedigt werden soll, wenn gleichzeitig die Zahl der Verkaufsstellen drastisch reduziert wird (nach Angaben der Gewerkschaft Transnet plant die DB AG 60 % der Servicecenter und sogar 80% der Fahrkartenverkaufsstelle in Reisebüros zu schließen).

- *Lange Strecken werden trotz Plan- und Spar-Rabatt teilweise teurer:*

Der Plan- und Spar-Tarif ist bei langen Entfernungen teurer als bisherige Sonderangebote (Guten-Abend-Ticket, Familiensparpreis) und wegen der Zugbindung weniger flexibel.

Beispiel: Familie mit zwei Kindern im Alter von 13 und 16 Jahren, ein Elternteil besitzt eine BahnCard (heute) bzw. die Familie nutzt die Zusatzkarten zur BahnCard (neu), Kosten für Hin- und Rückfahrt Stuttgart – Berlin im ICE:

heute: Familiensparpreis 152 € + Reservierung 10,40 € = 162,40 €

zukünftig: Plan- und Spar 40 + Mitfahrerrabatt 185,40 € + 15,60 € Reservierung = 201,00 €

- *Plan und Spar-Rabatte sind unflexibel und bergen hohes Stornorisiko:*

Die als Ausgleich für die Reduzierung des BahnCard-Rabattes von 50 % auf 25 % angebotenen Plan- und Spar-Rabatte sind kein gleichwertiger Ersatz, da sie nur für einen mehrere Tage im Voraus festzulegenden Zug gelten und dazu noch an Kontingente, sowie an weitere Bedingungen (Hin- und Rückfahrt, Wochenende) gebunden sind. Bei selbstverschuldetem Versäumen des Zuges kann zwar eine Plan- und Spar-Zusatzkarte gelöst werden, mit der auch andere Züge, als die ursprünglich gebuchten, genutzt werden können. Die Kosten dieser Zusatzkarte betragen jedoch 45 € je Fahrtrichtung zuzüglich der Differenz zwischen

dem Plan- und Spar-Preis und dem Normalpreis 45 €, was in vielen Fällen bedeutet, dass die bereits bezahlte Fahrkarte wertlos wird! Wenn beispielsweise ein Reisender mit neuer BahnCard in Stuttgart seine mit Plan- und Spar 40 gebuchte ICE-Verbindung nach Hamburg verpasst, und mit dem nächsten Zug fahren will, kostet ihn diese Karte 90 € + 58,40 € (Differenz zwischen Normalpreis = 148,20 € und Plan- und Spar 40 Preis = 88,80 €), d.h. insgesamt 148,40 €. Er kann sich also gleich eine neue Fahrkarte zu 148,20 € kaufen und seine gekaufte Fahrkarte wegwerfen und spart dabei 20 Cent. Es ist in diesem Zusammenhang zu befürchten, dass es zu sehr vielen Streitfällen kommen wird, wenn durch Verspätung eines anderen Verkehrsmittels (nichtbundeseigene Bahn, ausländische Bahn, Straßenbahn, Bus) der Zug versäumt wird. Hier stellt sich auch die Frage, wer in solchen Fällen die Beweislast trägt.

Will der Fahrgast dieses Risiko nicht eingehen und, wie vom Pkw gewohnt, seine Reisezeit flexibel wählen, dann kann er künftig nur mit dem Normalpreis und der neuen BahnCard 25 reisen und muss dann ab Dezember je nach Reiseweite zwischen 30 und 50 % Mehrkosten auf sich nehmen.

- *Keine kostenlose Reservierung bei Plan- und Spar-Tarifen („Plan und Steh“):*

Plan- und Spar-Preise sind nicht mit einer Reservierung verbunden, obwohl die hohen Stornogebühren bereits sicherstellen, dass die Reisenden ihren Platz auch nutzen. Während die Bahn von den Fahrgästen genaueste Planung ihres Reiseverhaltens verlangt, ist sie offenbar selbst nicht in der Lage, ihre Sitzplatzkapazität zu planen. Außerdem gilt die Platzreservierung nur für zwei Züge, d.h. bei zweimaligem Umsteigen ist eine weitere Reservierung für 2,60 € pro Person notwendig. Bei der oben erwähnten Verbindung Stuttgart – Bremen (hin und zurück) sind dann für die Verbindungen mit zweimaligem Umsteigen für eine Gruppe von vier Erwachsenen alleine 41,60 € an Reservierungsgebühren zu bezahlen. Weitere Zusatzkosten, welche die Bahnwerbung geflissentlich verschweigt, sind die hohen Telefongebühren bei der Buchung (60 ct/min) sowie der Versand der Tickets (2,50 €), die bei der geplanten weiteren Reduzierung der Verkaufsstellen der Bahn für viele Leute unumgänglich sind.

- *Kein Last-Minute Angebot:*

Im neuen Tarifsystem fehlt die Möglichkeit, für schlecht ausgelastete Züge zu bestimmten Zeiten Sonderpreise ohne Vorbuchungsfrist zu gewähren. Dies stellt einen Rückschritt dar, da eine Auslastungssteuerung bereits im alten Tarifsystem mittels Guten-Abend-Ticket sowie mittels Differenzierung in Peak- und Normalpreise bei Nachtzügen mit Erfolg angewendet wurde.

- *Halbierung des BahnCard-Rabattes benachteiligt Stammkunden*

Der Preisvorteil der BahnCard 25 gegenüber der BahnCard 50 ist schon nach wenigen Fahrten ausgeglichen und spielt für häufige Bahnnutzer keine Rolle. Im reinen Nahverkehr sind die Plan- und Spar-Tarife ohnehin nicht anwendbar, so dass für BahnCard-Kunden hier generell eine Preiserhöhung von 50 % eintritt, sofern sie nicht bei langen Strecken den Mitfahrer-Rabatt nutzen können (für zwei Personen mit BahnCard ergibt sich in diesem Fall eine Preiserhöhung um 12,5 %). Das neue Tarifsystem benachteiligt also gerade die Gruppe der treuesten Stammkunden und es ist zu befürchten, dass diese zu anderen Verkehrsmitteln (Flugzeug, Pkw) abwandern werden, so dass trotz eventueller Zuwächse bei Gelegenheitsfahrern mit stark rabattierten Fahrscheinen insgesamt ein Fahrgastverlust und vor allem ein Einnahmeverlust eintreten wird.

- *Wegfall von Junioren- bzw. Senioren-BahnCard:*

Jugendliche von 18 Jahren bis 22 Jahren bzw. Schüler und Studenten bis 26 Jahren sowie Senioren erhalten künftig keine verbilligte BahnCard mehr. Auch das Twen-Ticket (genereller Rabatt von 20% für Jugendliche bis 25 Jahre) entfällt ersatzlos. Damit sind diese Gruppen besonders benachteiligt, denn sie zahlen für die neue BahnCard 25 mit halbiertem Rabattwirkung kaum weniger (60 € anstatt 70 €) bzw. in Einzelfällen sogar mehr (BahnCard Senior 1. Klasse 150 € anstatt 140 €). Die Bahn hat somit gerade für die wichtige Zielgruppe der Jugendlichen im Führerscheinalter, die das Fahrgastpotential der Zukunft darstellen, kein attraktives Einstiegsangebot und diese werden noch stärker als bisher den Pkw nutzen, was aus Sicht der Verkehrssicherheit eine bedenkliche Entwicklung darstellt.

- *Wegfall der Partnerkarte zur BahnCard:*

Die Ermäßigung des Preises einer BahnCard um 50 % für einen im gleichen Haushalt lebenden Partner entfällt (außer bei einer Familie mit Kindern).

- *Weiterhin keine klassenlose BahnCard:*

Auch im neuen Preissystem wurde die Trennung in BahnCard 1. Klasse und BahnCard 2. Klasse beibehalten, während das erfolgreiche Halbtaxabo der Schweiz diese Trennung nicht kennt. Damit wurde die Chance vergeben, Reisenden in der 2. Klasse die Möglichkeit zu bieten, zu einem angemessenen Preis in die 1. Klasse zu wechseln, was z.B. bei Überfüllung der 2. Klasse zu einer besseren Kapazitätsauslastung führen kann.

- *Massive Verteuerung des Regional- und Fernverkehrs innerhalb Baden-Württembergs:*

Pro Bahn hat die Veränderungen durch das neue Preissystem für typische Strecken des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs innerhalb Baden-Württemberg ausgewertet (siehe Anhang). Neben wenigen Verbilligungen aufgrund des degressiven Entfernungstarifs ergaben sich massive Preiserhöhungen für kürzere Fernverkehrsstrecken, auf denen bisher IR bzw. IC mit Sonderregelungen verkehrten (bis zu 50% beim Grundpreis bzw. 130 % mit BahnCard, wie z.B. im Fall Stuttgart - Göppingen). Dabei kann wegen der mit diesen Rabatten verknüpften Mindestpreise weder der Mitfahrer- noch ein Plan- und Spar-Rabatt genutzt werden.

Baden-Württemberg ist von den Veränderungen des neuen Preissystems besonders stark betroffen. Während in anderen Bundesländern wenige Großverbände existieren, in denen durch Mehrfahrtenkarten und degressive Entfernungstarife bereits Vergünstigungen für längere Fahrten existieren und in denen darüber hinaus auch die neue BahnCard 25 anerkannt wird (z.B. in Verkehrsverbund Brandenburg, Rhein-Main-Verkehrsverbund), gibt es in Baden-Württemberg zahlreiche kleinräumige Tarifverbände, in denen keine derartigen Regelungen bestehen. Hier erfüllt die BahnCard die Funktion des Preisnachlasses bei häufigerem Fahren über die Verbundgrenzen hinaus. Deshalb ergibt sich für die Nutzer des Schienennahverkehrs in Baden-Württemberg durch die Verringerung des BahnCard-Rabattes von 50 % auf 25 % in der Regel eine Preiserhöhung um 50 %, die auch durch Vorbuchung nicht ausgeglichen werden kann, da diese im Regionalverkehr nicht möglich ist. Selbst der Mitfahrerrabatt ist erst ab 80 km teilweise und ab 110 km voll anwendbar (siehe Anhang).

- *Erschwerte Benutzung von Fernverkehrszügen im Nahverkehr:*

Die anstelle der bisherigen IR verkehrenden IC fahren teilweise in Taktlagen des Nahverkehrs, sind aber nur mit Fernverkehrsfahrscheinen benutzbar. So fährt z.B. von Donaueschingen nach Offenburg ausgerechnet in der Hauptverkehrszeit um 16 Uhr 45 ein IC im Fahrplankontakt des IRE und unterbricht den Stundentakt im Nahverkehr. Auch innerhalb von Verbänden, wo früher IR mit Verbundtarifen benutzt werden konnten, wie z.B. auf der IR-Linie Heidelberg – Frankfurt, gilt in den ersatzweise fahrenden IC nur noch der Fernverkehrstarif. Allerdings sind Bestrebungen im Gange, wenigstens für Pendler mit Zeitkarten eine Lösung zu finden, bei der Verbundkarten gegen einen Aufpreis im IC genutzt werden können. Dies ist auf der Schwarzwaldbahn nun gelungen, wo Zeitkarten des Schwarzwald-Baar-Verkehrsverbundes gegen einen Aufpreis von 10 € im Monat auch im IC gelten.

Zumindest bei Einzelfahrten in Fernverkehrszügen auf kurzen Strecken führt das neue Preissystem jedoch zu prohibitiv hohen Preisen, was z.B. bei Teilzeitpendlern oder Fahrgästen mit wechselnden Fahrzielen zu einer enormen finanziellen Mehrbelastung führt. Beispielsweise verteuert sich die Fahrt von Aalen nach Schwäbisch Gmünd mit BahnCard gegenüber 2 € im IR auf 5,25 € im ersatzweise verkehrenden IC, d.h. um 163 %.

Manchmal schießt die DB AG mit ihrer Strategie der Vertreibung von Nahverkehrskunden aus Fernzügen auch über das Ziel hinaus, denn der Preis einer Fahrt von Karlsruhe nach Vaihingen/Enz im IC 2065 ist tatsächlich um 20 Cent höher als der Preis für die Fahrt im gleichen Zug von Karlsruhe nach Stuttgart (17,80 € anstatt 17,60 €)! Der Fahrgast bekommt also die Fahrt über die Neubaustrecke geschenkt und erhält zur Belohnung noch 20 Cent dafür, dass er zumindest laut Fahrkarte bis Stuttgart fährt. Es ist zu befürchten, dass die DB AG bald feststellen wird, dass der für viele Millionen Mark zum Fernverkehrshalt ausgebauten Bahnhof Vaihingen/Enz ungenügend genutzt wird und diesen ungeliebten Halt wieder aufgibt. Die Verbindung Karlsruhe – Vaihingen/Enz, die mit 55 km Entfernung streng genommen zum Fernverkehr zählt, stellt mit 120 % (ohne BahnCard) bzw. 230 % (mit BahnCard) auch den baden-württembergischen Rekord für die höchste Verteuerung einer früheren IR-Verbindung auf (Preise ohne/mit BahnCard: heute 8,10 € / 4,05 €, zukünftig: 17,80 € / 13,35 €).

- *Kein BahnCard-Rabatt in Verbänden und auf Baden-Württemberg-Ticket:*

Entgegen ersten Absichtserklärungen der DB AG wird die neue BahnCard in keinem der Verkehrsverbände in Baden-Württemberg anerkannt. Damit fehlt weiterhin für viele Fahrgäste des ÖPNV der Anreiz zum Erwerb einer BahnCard, denn die meisten Fahrten finden innerhalb der Verbände statt und für Fahrten über die Verbundgrenzen hinaus kann oft das Baden-Württemberg-Ticket benutzt werden, auf das die BahnCard keinen weiteren Rabatt ermöglicht.

### **Forderungen:**

Aus diesen offensichtlichen Schwachpunkten des neuen Tarifsystems leitet Pro Bahn Baden-Württemberg zehn Forderungen zur Verbesserung des Systems ab:

1. Zusätzliches Angebot einer BahnCard 50 zum bisherigen Preis auf den Normaltarif
2. Alternativ zu 1. könnte auch ein „Miles and more“ Programm zur Belohnung von Vielfahrern zur Anwendung kommen.
3. Beibehaltung des BahnCard-Rabattes von 50% auf den Normalpreis im Nahverkehr.
4. Halbierung des Preises der BahnCard 25 für Jugendliche und Senioren.
5. Drastische Senkung der Stornierungsgebühren bei Plan- und Spar-Tarifen.
6. Kostenlose Reservierung bei Plan- und Spartarifen.
7. Generelle Anwendung des Plan- und Spar 25 Rabattes auf Züge mit schwacher Auslastung (z.B. nach 19 Uhr). Freigabe dieser Züge für Plan+Spar-Umbucher ohne Stornierungsgebühr.
8. Vereinfachung des Tarifsystems: Für Zugverbindungen in vergleichbarer Qualität sollte derselbe Tarif gelten.
9. Einführung einer Mobilitätskarte für Baden-Württemberg, die in allen Bussen und Bahnen des Landes gültig ist und die im Regionalverkehr bei häufigerer Benutzung günstigere Tarife als die neue BahnCard 25 ermöglicht.  
Vorbild könnte der SH-Tarif von Schleswig-Holstein sein, der als Folge der Vergabe von Strecken an private Wettbewerber der DB AG im Regionalverkehr notwendig wurde. Dort ist geplant, langfristig eine chipbasierte SH-Karte einzuführen, mit der ein freizügiges Reisen ohne den Zwang zum Lösen verschiedener Fahrscheine möglich wird. Auch in Baden-Württemberg ist mit einer weiteren Zunahme von Verkehrsleistungen nicht-bundeseigener Bahnen zu rechnen, die nicht in das neue Preissystem integriert sind. Dazu kommt, dass für Fahrten innerhalb der zahlreichen Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg der DB Tarif überhaupt nicht angewandt wird. In einem liberalisierten Nahverkehrsmarkt muss deshalb mit Hilfe des Landes ein anbieterübergreifendes Tarifsysteem geschaffen werden.
10. Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen.

Durch Nahverkehrsbestellungen der Länder flossen in Deutschland im Jahr 2001 3,2 Mrd. € in die Kassen von DB Regio, was 68,5 % der gesamten Einnahmen ausmacht. Dagegen stellen die Fahrgeldeinnahmen mit 1,3 Mrd. € nur einen Anteil von 27,5 % dar. Die Bahn erhöht nun mit der Halbierung des BahnCard-Rabattes diese Fahrgeldeinnahmen gegen den erklärten Willen der Länder, welche die Beibehaltung des BahnCard-Rabattes von 50 % im Nahverkehr gefordert hatten. Der zu erwartenden Rückgang der Fahrgastzahlen als Folge der drastischen Preiserhöhungen stellt für die DB AG kein großes finanzielles Risiko dar, denn der Zuschuss der Länder wird unabhängig von der Auslastung der Züge gezahlt. Diesem Verhalten eines „Quasi-Monopolisten“ kann nur mit einer Verstärkung des Wettbewerbs durch Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen begegnet werden, bei denen auch alle im Nahverkehr gültigen Tarife – und dazu zählt auch der BahnCard-Rabatt – vertraglich festgelegt werden.

### Verantwortlich für den Inhalt:

Josef Schneider (Landesvorstand), Dr. Wolfgang Staiger (Stellvertreter), Pro Bahn Baden-Württemberg

### **Anhang:**

## Preisbeispiele für typische Verbindungen innerhalb Baden-Württembergs

Ohne BahnCard:

Von:	Nach:	Fahrpreis alt			Fahrpreis neu			Preissteigerung		
		RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE
Stuttgart	Mannheim	18,40 €	22,00 €	29,20 €	18,40 €	23,00 €	30,20 €	0%	5%	3%
Stuttgart	Heilbronn	8,10 €			8,10 €			0%		
Stuttgart	Heidelberg	16,00 €	19,60 €	25,20 €	16,00 €	20,80 €	26,60 €	0%	6%	6%
Stuttgart	Karlsruhe	13,50 €	17,10 €		13,50 €	17,60 €		0%	3%	
Stuttgart	Pforzheim	8,10 €	11,70 €		8,10 €	12,80 €		0%	9%	
Stuttgart	Freiburg		35,20 €			34,00 €	37,80 €		-3%	7%
Stuttgart	Konstanz	28,80 €		34,00 €	26,60 €		32,40 €	-8%		-5%
Stuttgart	Friedrichshf.	27,60 €		35,20 €	25,60 €		33,00 €	-7%		-6%
Stuttgart	Oberstdorf	31,00 €	34,60 €	38,60 €	28,00 €	33,60 €		-10%	-3%	
Stuttgart	Ulm	13,50 €	17,10 €	20,80 €	13,50 €	18,00 €	22,00 €	0%	5%	6%
Stuttgart	Göppingen	6,60 €	6,60 €		6,60 €	10,00 €		0%	52%	
Stuttgart	Aalen	10,70 €			10,70 €	15,60 €		0%	46%	
Stuttgart	Schw. Hall	10,70 €			10,70 €	15,20 €		0%	42%	
Stuttgart	Tübingen	9,00 €			9,00 €			0%		
Stuttgart	Sigmaringen	21,80 €			21,80 €			0%		
Karlsruhe	Mannheim	9,00 €	12,60 €	16,00 €	9,00 €	13,40 €	17,60 €	0%	6%	10%
Karlsruhe	Konstanz	35,40 €	39,00 €		31,20 €	37,00 €		-12%	-5%	
Freiburg	Mannheim		31,00 €	37,40 €		30,80 €	37,00 €		-1%	-1%
Friedrichshf.	Aalen	24,60 €			23,50 €	28,40 €		-4%	15%	
Ulm	Kehl		40,20 €			37,80 €			-6%	
Crailsheim	Karlsruhe	28,80 €				31,80 €			10%	
Ulm (-Tuttl.)	Freiburg	34,00 €			30,20 €			-11%		
Singen-Basel	Freiburg	17,80 €	21,40 €		17,80 €		30,20 €	0%		41%
Singen-Don.	Freiburg	17,80 €			17,80 €			0%		

Mit BahnCard:

Von:	Nach:	Fahrpreis alt			Fahrpreis neu			Preissteigerung (inklusive BC-Preisdifferenz)		
		RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE	RB,RE,IR	IC,EC	ICE
Stuttgart	Mannheim	9,20 €	12,80 €	14,60 €	13,80 €	17,25 €	22,65 €	29%	20%	42%
Stuttgart	Heilbronn	4,05 €			6,10 €			31%		
Stuttgart	Heidelberg	8,00 €	11,60 €	12,60 €	12,00 €	15,60 €	19,95 €	29%	20%	45%
Stuttgart	Karlsruhe	6,75 €	10,35 €		10,15 €	13,20 €		30%	15%	
Stuttgart	Pforzheim	4,05 €	7,65 €		6,10 €	9,60 €		29%	14%	
Stuttgart	Freiburg		19,40 €			25,50 €	28,35 €		14%	29%
Stuttgart	Konstanz	14,40 €		17,00 €	19,95 €		24,30 €	17%		25%
Stuttgart	Friedrichshf.	13,80 €		17,60 €	19,20 €		24,75 €	18%		24%
Stuttgart	Oberstdorf	15,50 €	19,10 €		21,00 €	25,20 €		14%	15%	
Stuttgart	Ulm	6,75 €	10,35 €	10,40 €	10,15 €	13,50 €	16,50 €	30%	17%	45%
Stuttgart	Göppingen	3,30 €	3,30 €		4,95 €	7,50 €		31%	108%	
Stuttgart	Aalen	5,35 €			8,05 €	11,70 €		29%	97%	
Stuttgart	Schw. Hall	5,35 €			8,05 €	11,40 €		30%	93%	
Stuttgart	Tübingen	4,50 €			6,75 €			29%		
Stuttgart	Sigmaringen	10,90 €			16,35 €			29%		
Karlsruhe	Mannheim	4,50 €	8,10 €	8,00 €	6,75 €	10,05 €	13,20 €	30%	13%	54%
Karlsruhe	Konstanz	17,70 €	21,30 €		23,40 €	27,75 €		11%	13%	
Freiburg	Mannheim		17,30 €	18,70 €		23,10 €	27,75 €		17%	33%
Friedrichshf.	Aalen	12,30 €			17,65 €	21,30 €		22%	52%	
Ulm	Kehl		21,90 €			28,35 €			12%	
Crailsheim	Karlsruhe	14,40 €				23,85 €			44%	
Ulm (-Tuttl.)	Freiburg	17,00 €			22,55 €			11%		
Singen-Basel	Freiburg	8,90 €	12,50 €		13,35 €		22,65 €	29%		66%
Singen-Don.	Freiburg	8,90 €			13,35 €			29%		

## Anmerkungen:

- Es wurde bei den Berechnungen auch die Ersparnis durch den geringeren Anschaffungspreis der neuen BahnCard berücksichtigt und auf den Fahrpreis umgelegt, wobei als typischer Mittelwert eines BahnCard-Besitzers eine jährliche Reisedistanz von 5000 km angenommen wurde. Für Junioren und Senioren ergeben sich deshalb noch höhere Preissteigerungen.
- Für den Vergleich wurden keine Plan- und Spar-Tarife berücksichtigt, da sich diese aufgrund der Restriktionen und ihrer unterschiedlichen Verfügbarkeit nicht mit den alten Tarifen vergleichen lassen.

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Informationen.

Stand: 30.10.2002