



Änderung der Normalpreisbildung im Fernverkehr (NPR)

— Deutsche Bahn AG
Einführungsteam NPR
Stephensonstr. 1, 60326 Frankfurt

—
01.02.2007
Version 1.0

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

immer wieder wurde von Kunden, Verbänden und Medien der Wunsch nach Reduzierung der Preisvielfalt auf unseren Relationen laut. Wir haben uns dieser Aufgabe angenommen und können jetzt mit Einführung einer neuen Preisbildungslogik zum 8.4.2007 im gesamten Fernverkehr eine erste Stufe zur Verringerung der Preisvielfalt anbieten.

Wie Sie wissen, werden im heutigen Preissystem alle Preise, außer für reine ICE-Fahrten, abhängig von ihrer Entfernung und dem exakten ICE-Anteil gebildet. Hierdurch ergeben sich zum einen eine große Preisvielfalt auf einer Relation und zum anderen eine Einschränkung der Nutzungsflexibilität des Kunden. Der Kunde kann mit seiner Fahrkarte nur festgelegte Verbindungen seiner Relation nutzen.

Diese starre Preisberechnung und Einschränkung der Reiseflexibilität ändern wir mit der Einführung der neuen Normalpreisbildungslogik.

Die Preise im Fernverkehr werden flexibler, bleiben jedoch für den größten Teil der Kunden unverändert. Stark genutzte Verbindungen bleiben preisstabil. Preise seltener genutzter Verbindungen werden angepasst. Im Durchschnitt gibt es damit keine Preiserhöhung für den Kunden. Die Reiseflexibilität der Kunden wird jedoch stark erhöht.

Im Folgenden finden Sie die wichtigsten Neuerungen durch die Einführung der neuen Normalpreisbildung.

Wir freuen uns darauf, mit Ihnen gemeinsam einen großen Schritt in Richtung einfache Preise für den Kunden und den Fernverkehr zu gehen.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr Einführungsteam NPR

(P.TVM – Marketing Fernverkehr,
PCR – Anwendungsmanagement Carriersystem)

Neue Preisbildungslogik im Fernverkehr

Durch Einführung von Relationspreisen im gesamten Fernverkehr wird die Preisbildungslogik der Normalpreise und damit auch die Preisbasis der davon abgeleiteten Preise (u.a. Sparpreise, Zeitkarten, Gruppe&Spar) geändert. Die Preisbildung für Normalpreise des Nahverkehrs bleibt unverändert. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen drei Punkte:

■ Die Fernverkehrsräume:

Alle verkehrsüblichen Verbindungen werden durch sogenannte Fernverkehrsräume abgedeckt. Auf der Fahrkarte beschreibt der Wegetext den Raumrand. Der Kunde ist nicht mehr auf einen bestimmten Weg festgelegt, sondern darf alle Verbindungen, die in diesem Raum liegen, nutzen.

■ Die Preise:

Die Preise für diese Fernverkehrsräume werden relationspezifisch festgesetzt. Eine Entfernungsberechnung gibt es nur noch für Vor-/Nachlauf sowie Umwege.

■ Die höchste Produktklasse bestimmt den Preis:

Bei Nutzung verschiedener Produkte wird der Preis zukünftig nicht mehr abhängig vom ICE-Teilstück gebildet. Die höchste Produktklasse bestimmt den Preis und die Gültigkeit der Fahrkarte. Die Abwärtskompatibilität bleibt natürlich erhalten (d.h., dass beispielsweise die Nutzung einer ICE-Fahrkarte innerhalb des Fernverkehrsraums auf beliebigen Abschnitten im IC/EC oder Nahverkehr möglich ist).

Neue Fernverkehrsräume

Für jede Relation zwischen wichtigen Fernverkehrsbahnhöfen (= Fernverkehrspreispunkten) wird es zukünftig einen oder mehrere Fernverkehrsräume geben. Für jeden Fernverkehrsraum wird ein A-Preis (ICE) und ein B-Preis (IC, EC) festgelegt. Mehr als einen Raum gibt es dann, wenn verschiedene Wege gezielt preislich differenziert werden sollen (s. Beispiel 3: Preisdifferenzierung des Angebots auf der linken Rheinstrecke und der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main) oder weil die Fahrtmöglichkeiten und deren Ausgangspreise so unterschiedlich sind, dass ein Zusammenlegen zu einem Raum nicht sinnvoll ist.

Anbindung z.B. von Nahverkehrsbahnhöfen

Weniger wichtige Fernverkehrsbahnhöfe und Nahverkehrsbahnhöfe werden wie bisher im ICE-Preissystem durch Vor-/Nachlauf an die Fernverkehrspreispunkte angebunden. Die Preisberechnung des Vor-/Nachlaufs basiert immer auf dem kürzesten Weg. Umwege im Vor-/Nachlauf sind dennoch erlaubt.

Reise mit Umwegen

Alle Wege, die in der regulären Fahrplanauskunft bzw. im fahrplanbasierten Verkauf angeboten werden, sind mit den Fernverkehrsräumen abgedeckt. Auch mit Einführung der Relationspreise wird es weiterhin Kundenwünsche geben, die einen Umweg zur verkehrsüblichen Verbindung einhalten. Der Preis dieser Verbindungen wird im fahrplanbasierten Verkauf automatisch durch eine entfernungs-basierte Umwegberechnung ermittelt.

Keine Auswirkung auf andere Preis- und Tarifkomponenten

Die Einführung der Relationspreise beeinflusst nur die Bildung des Normalpreises des Fernverkehrs und die davon abgeleiteten Preise wie z.B. Sparpreise, Zeitkarten und Gruppe&Spar. Weitere Komponenten des Tarifs bzw. der Preisbildung bleiben unverändert. Dies gilt u.a. für

- Im Ausland erstellte Fahrkarten
- Gültigkeit von Fernverkehrsfahrscheinen in Drittbahnen
- Zugbindung – diese bleibt weiterhin verbindlich. Bei Nicht-Einhaltung erfolgt eine Preisnacherhebung wie heute, d.h. die Preisdifferenz zum Normalpreis der genutzten Verbindung wird erhoben.
- C-Verkehr – Die Normalpreisbildung bleibt entfernungs-basiert wie heute.
- Angebotspalette – z.B. BahnCard-Anwendung, Sparpreise inkl. Mitfahrerregelung bleiben unverändert.

Beispiele der neuen Normalpreisbildung

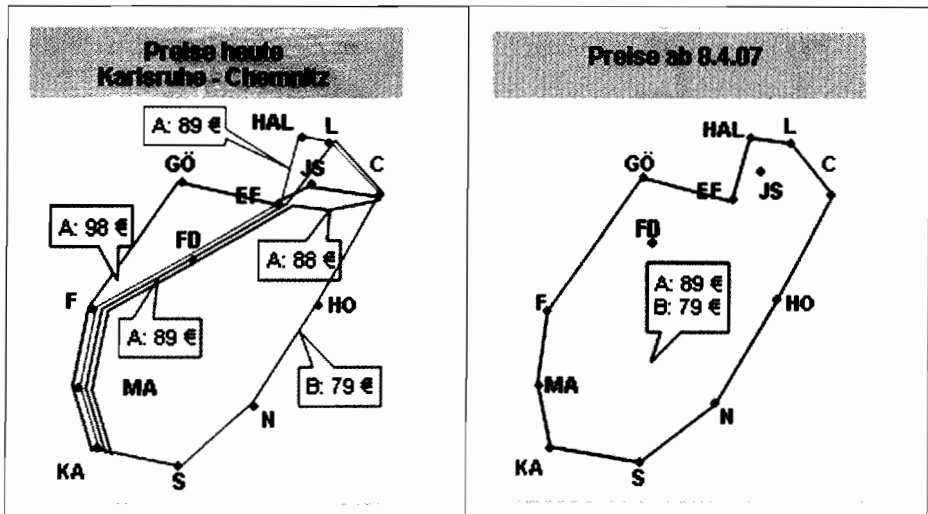
Um Ihnen die Neuerungen anschaulicher zu machen, haben wir für Sie einige Beispiele erstellt. Alle angegebenen Preise sind fiktiv.

Beispiel 1: Relation Karlsruhe-Chemnitz

Heute gibt es auf der Relation Karlsruhe – Chemnitz eine Reihe verschiedener Preise abhängig von ihrem Wegeverlauf und ihrem ICE-Anteil.

Ab 8.4.2007

Diese Wege und die dazugehörigen Preise werden zu einem Fernverkehrsraum zusammengefasst. Die Flexibilität des Kunden erhöht sich, da er mit einer Normalpreisfahrkarte den gesamten Raum in der gewählten Produktklasse nutzen kann.



Schwarz (mit ICE) = Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt/Main – Göttingen-Jena Saalbf. - Chemnitz = 98 EUR

Grün (mit ICE) = Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt/Main – Erfurt – Halle – Leipzig – Chemnitz = 89 EUR

Rot (mit ICE) = Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt/Main – Erfurt – Jena Saalbf. - Leipzig – Chemnitz = 89 EUR

Blau (mit ICE) = Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt/Main – Erfurt – Chemnitz = 88 EUR

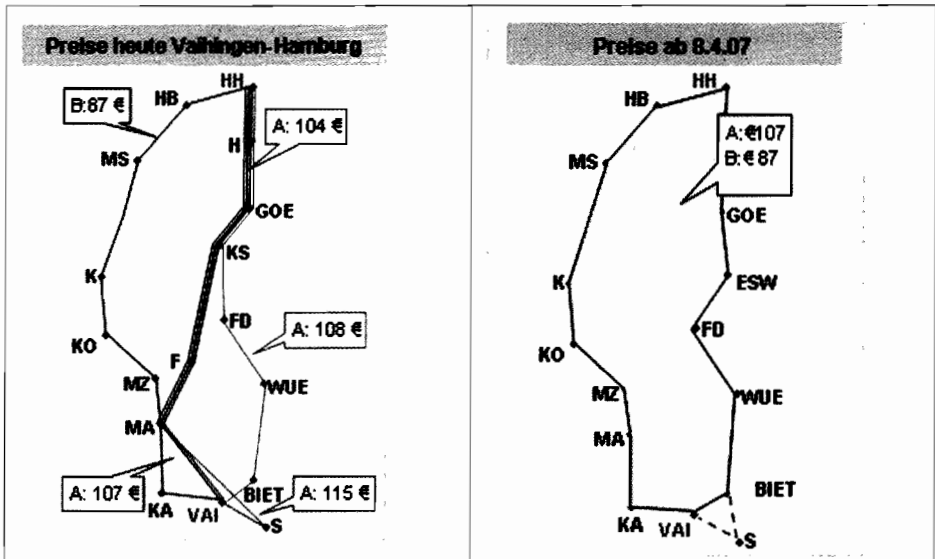
Braun (mit IC) = Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof – Chemnitz = 79 EUR

Beispiel 2: Vaihingen-Hamburg

Heute gibt es auf der Relation Vaihingen - Hamburg eine Reihe verschiedener Preise abhängig von ihrem Wegeverlauf und ihrem ICE-Anteil.

Ab 8.4.2007

Diese Wege sind zu einem Fernverkehrsraum zusammengefasst. Die Flexibilität des Kunden erhöht sich auch in diesem Beispiel, da er mit einer Normalpreisfahrkarte den gesamten Raum in der gewählten Produktkategorie nutzen kann. Für den Weg über Stuttgart wird darüber hinaus jedoch die Umwegberechnung wirksam. Der Kunde erhält mit der entsprechenden Fahrkarte dann die Berechtigung die gesamte Fernverkehrsraum, sowie den Abstecher nach Stuttgart zu befahren.



Schwarz (mit IC) =

Hamburg-Bremen-Münster-Köln-Koblenz-Mainz-Mannheim-Vaihingen = 87 EUR

Grün (mit ICE) =

Hamburg-Hannover-Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg-Bietigheim = 108 EUR

Rot (mit ICE) =

Hamburg-Hannover-Göttingen-Kassel-Frankfurt-Mannheim-Vaihingen = 104 EUR

Blau (mit ICE) =

Hamburg-Hannover-Göttingen-Kassel-Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe-Vaihingen = 107 EUR

Braun (mit ICE) =

Hamburg-Hannover-Göttingen-Kassel-Frankfurt-Mannheim-Stuttgart-Vaihingen = 115 EUR

Beispiel 3: Köln – München, Preisdifferenzierung über zwei Fernverkehrsräume

Auf der Relation Köln – München gibt es zwei Preise. Zwei Fernverkehrsräume bilden die Fahrtmöglichkeiten auf der Relation ab. Dabei wird lediglich der Wegeverlauf der alten Rheinstrecke über Koblenz gegenüber der Neubaustrecke über Limburg unterschieden. Im südlichen Teil der Relation beinhalten beide Räume alle Fahrtmöglichkeiten.

