

Nahverkehr

Ergebnisse einer intensiven Beschäftigung mit den VBB-Tarifbestimmungen

aus SIGNAL 08-09/1999 (Dezember 1999), Seite 7-15 (Artikel-Nr: 10001823)
IGEB

Über die Grundzüge des Tarifs ist in den letzten Monaten schon vieles gesagt worden. An dieser Stelle steht daher der Blick ins Kleingedruckte im Vordergrund. Wer schaut da noch durch? Die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des VBB sind Grundlage für die folgenden Ausführungen. Dabei traten viele Ungereimtheiten, Widersprüche und fehlende Regelungen zutage.

Es sind die Fehler des Grundkonzepts, die Ärger im Detail verursachen. Vollständigkeit kann bei dieser Auseinandersetzung nicht gewährleistet werden - dafür ist der Tarif zu unübersichtlich, die Informationen auf zu viele Quellen verteilt und trotzdem unvollständig.

Was ist eine Kurzstrecke?

Eine Frage, auf die innerhalb des VBB offensichtlich mehrere Antworten gibt. Von den 35 Verkehrsunternehmen im Verbund bieten immerhin 26 eine Kurzstrecke an. Soll man damit zufrieden sein, daß »nur« sieben Definitionen, zuzüglich einiger Untervarianten, herausgekommen sind? Sie unterscheiden sich in mindestens einem Merkmal voneinander: Umsteigeberechtigung, Preis, einbezogene Verkehrsmittel oder die Definition, wie lang denn nun »kurz« ist.

Durch die Unternehmens- statt raumbezogene Definition gelten häufig mehrere Regelungen nebeneinander - besonders in Potsdam, wo, je nach Strecke und Verkehrsmittel, die Regelung von ViP, Havelbus, S-Bahn, BVG oder anderer Unternehmen greifen.

Preisfrage

Welcher Kurzstreckentarif gilt auf der Linie 136? Die Linie wird von der BVG und der Oberhavel-Verkehrsgesellschaft gemeinsam betrieben und beide haben ihre eigene Regelung ...

Unternehmens- oder raumbezogene Regelung?

Oder ist doch alles wieder ganz anders? In der Preistabelle des Bartarifs (Anlage 4, Tabelle 2 der Tarifbestimmungen) findet sich der Begriff »Kurzstrecke« gleich viermal -jeweils einmal unter der Überschrift »Landkreise« (Tarifstufe L0), »kreisfr. Städte BRB, FF« (SO), »Berlin« (BO) und »Potsdam« (PO). Dies sind Gebiets- und keine Unternehmensbegriffe!

Gleichzeitig ist im Hauptteil der Tarifbestimmungen wiederum festgelegt: » Im Teilbereich C gelten für Kurzstreckenfahrten, deren Start und Ziel im Teilbereich B liegen, die Kurzstreckentarife, die im Teilbereich B gültig sind. "Welche C-Bereiche, bitte? Der eben erwähnten Tabelle entnehmen wir (auch wenn das zugegebenermaßen



Welcher Tarif ist denn der richtige? (Foto: Marc Heller)



Ein erster Schritt, um den Fahrgästen den komplizierten Tarif verständlich zu machen: Infotafeln am Bahnhof Wünschdorf-Waldstadt. (Foto: Martin Schiefelbusch)

Stand 6/99

Großwabe	Wechenkarte Jedermann		Monatskarte Jedermann		Jahreskarte Jedermann	
	DM	DM	Jahr	DM	DM	DM
HD	27,00	76,00	768,00	768,00	64,00	64,00
LU	27,00	76,00	768,00	768,00	64,00	64,00
MA	27,00	76,00	768,00	768,00	64,00	64,00
MA/LU	40,00	109,00	1.098,00	1.098,00	91,50	91,50
Preisstufe	16,00	41,00	414,00	414,00	34,50	34,50
0	24,00	59,00	594,00	594,00	49,50	49,50
1	27,00	76,00	768,00	768,00	64,00	64,00
2	40,00	109,00	1.098,00	1.098,00	91,50	91,50
3	51,00	148,00	1.488,00	1.488,00	124,50	124,50
4	60,00	176,00	1.764,00	1.764,00	147,00	147,00
5	70,00	201,00	2.016,00	2.016,00	168,00	168,00
6	70,00	222,00	2.226,00	2.226,00	185,50	185,50
ab 7 (Netz)	77,00					

Die Preisstufe 0 gilt innerhalb der Städte Alzey (Kernstadt), Buchen, Bürstadt, Eberbach, Sinsheim (Kernstadt) und innerhalb der Ortsteile, Viernheim und Wiesloch (Kernstadt).
Die Preisstufe 7 gilt für das gesamte Netz.

Darstellung der Fahrpreise für Zeitkarten im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Die Großwabe ist vergleichbar mit der kreisfreien Stadt beim VBB. HD=Heidelberg, LU=Ludwigshafen, MA=Mannheim



Triebwagen am Haltepunkt Kuhbier: Die Bahnfahrt hierher hat der VBB als Umweg definiert. Absicht oder Zufall? (Foto: Thomas Kabisch)

Bus- und Bahnfahrten möchten wir für Sie noch angenehmer und komfortabler und in erster Linie einfacher machen. Damit Sie immer gut in Fahrt sind – mit dem VBB.

nicht ausdrücklich drinsteht), daß die Kurzsteckendefinitionen SO, BO und PO (falls sie denn überhaupt so gemeint sind), jeweils in allen drei Teilbereichen (A, B und C) gelten. Ist der Satz dann nicht überflüssig?

Der nächste Satz lautet »Weiterhin gelten für Kurzstreckenfahrten auf S-Bahn-Strecken im Berliner Teilbereich C die Kurzstreckentarife, die im Berliner Teilbereich B gültig sind.« (Tarifbestimmungen, Seite 29). Diese Aussage wiederum hat nur dann Sinn, wenn unsere vorige Vermutung falsch war.

Ohne Kurzstrecke: auch schlecht

Trotzdem bleibt ein weiteres Ärgernis, daß bei einem Teil der Unternehmen dieses Angebot völlig fehlt. Es ist in einem Verbund nicht einzusehen, warum der Regionalbus-Kunde in der Uckermark als Mindestpreis 1,60 DM für eine Kurzstrecke zahlt, ein Leidensgenosse in der Prignitz jedoch 2,10 DM für zwei Waben.

Und die Bahn? Es ist nachvollziehbar, daß längere Bahnhofsabstände nicht unter »Kurzstrecke« fallen, aber der generelle Verzicht auf dieses Angebot (der auch erst mit dem VBB-Start kam) führt zu manchen Härtefällen, besonders im Berliner Umland: Einmal Albrechtshof - Seegefeld (1km) = DM 3,90! Die wenigsten dürfte trösten, daß man für die Fahrt zwei Stunden Zeit hat und die Strecke darin einige Male hin- und herfahren kann.

Theorie und Praxis

Besonders schwierig wird es, wenn die Regelungen des Tarifes durch Absprachen der Verkehrsunternehmen untereinander (eigenmächtig?) außer Kraft gesetzt werden. Scheinbar, weil sie erkannt haben, daß der Wortlaut der Tarife nicht ohne Tücken ist.

Beispiel: Sonderfall Buslinie 657

Diese Linie, betrieben durch Havelbus, hatte auf ihrem innerhalb Berlins liegenden Streckenteil schon immer einige Besonderheiten. Inzwischen kommt die Linie nach Beobachtungen ernsthaft in Konflikt mit dem gedruckt nachlesbaren Tarif!

Das Problem ergibt sich durch die Regelungen zum Kurzstreckentarif, siehe »Anlage 6 Kurzstreckenregelungen« der Tarifbestimmungen: Dort steht unter »Nr. 5 Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)«: »Fahrausweise des Kurzstreckentarifes gelten für Fahrten innerhalb einer Wabe generell sowie für Fahrten zwischen zwei benachbarten Waben bis zu sechs Omnibushaltestellen, höchstens jedoch für eine Entfernung von 3 km.

Die mangelnde Klarheit der deutschen Sprache erlaubt hier noch verschiedene Auslegungen darüber, ob die Höchstentfernung von drei km nur für die sechs Haltestellen zwischen zwei Waben oder aber auch innerhalb der Wabe gilt. Aber das ist hier schon fast unwichtig.

Wie auch einige andere Havelbus-Linien, hat auch diese einen Abschnitt innerhalb Berlins. Gemäß Fahrpreisübersicht (Anlage 4, Tabelle 2, Kurzstrecke »BO«) kostet eine Kurzstrecke dort DM 2,50, gilt aber (vermutlich nach den Bedingungen von

Havelbus die da lauten wie oben definiert). Der gesamte Streckenteil auf Berliner Gebiet Rathaus Spandau - Heerstraße/ Nennhauser Damm befindet sich im Teilbereich »B" (daß heißt in Wabe 5656) also in ein und derselben Wabe.

Wer jetzt glaubt er könne jetzt diese gesamte Strecke (oder einen beliebigen 3 km langen Teil davon mit der Kurzstecke nutzen, hat zwar den Wortlaut des Tarifes, nicht jedoch die Praxis der Absprachen zwischen Havelbus und BVG auf seiner Seite! Da die wörtliche Anwendung dieser Bestimmungen ein Ungleichgewicht zwischen der Linie 657 und den (teilweise) parallel fahrenden Linien der BVG ergeben würde, gibt es eine stillschweigende Absprache der beiden Unternehmen, derzufolge auch Havelbus die Bestimmungen der BVG anwendet. Diese Absprache könnte man ja als fast sinnvoll bezeichnen, nur widerspricht sie den veröffentlichten und genehmigten Tarifbestimmungen.

Schade nur, daß die Verwirrung dadurch fast noch größer wird: Dummerweise hält die Linie 657 innerhalb Berlins (angeblich auf Veto der BVG) nur an einem kleinen Teil der am Wege liegenden Haltestellen, die sechs Haltestellen reichen somit auch fast bis zur Stadtgrenze. War ja schön, aber auch das haben die Verantwortlichen (aus Fahrgastsicht: leider) schon gemerkt. Folglich wurde die Linie kurzerhand zur Expreßlinie erklärt, derzufolge die ausgelassenen Haltestellen mitzählen. Gut gedacht, aber trotzdem dem Wortlaut der Tarifbestimmungen nach nicht korrekt. Schöner kann man kaum zeigen, daß auch die Verantwortlichen in den Verkehrsunternehmen so ihre Schwierigkeiten damit haben.

Frage: Welche Kurzstecke zu welchem Preis gilt für eine Fahrt über die Stadtgrenze - also zwischen zwei benachbarten Waben?

Die Umwegkarte: Verwirrung pur

Aufmerksame Fahrgäste wissen: Im VBB kostet der Umweg 4,40 DM. Aber WAS ist ein Umweg? Oder anders: WAS ist ein direkter Weg? Die Verfasser der Tarifbestimmungen und Infomaterialien sind sich da nicht einig:

- »Die Fahrpreise ... richten sich - in Verbindungen bis zu fünf Waben nach der Anzahl der bedingt durch den kürzesten Linienverlauf ... befahrenen Waben,

in Verbindungen von mehr als fünf Waben nach der Luftlinienentfernung ... ohne Berücksichtigung der Linienführung"

Aus: Tarifbestimmungen, Seite 21 .

- »Verkehren zwischen einer Start- und einer Zielwabe zwei Verkehrsmittel über unterschiedliche Wege mit verschiedener Anzahl berührter Waben, so ist ein 'maßgeblicher Weg' festgelegt worden. Das sichert Ihnen einen Preis, egal, womit Sie fahren."

Aus: punkt3-Sonderinfo zum Verbund start, Seite 8.

- »Ein Umweg liegt vor, wenn unterwegs ein Tarifpunkt berührt wird, der - von der Startwabe aus betrachtet - einen höheren Preis als die Zielwabe hat."

Aus: punkt3-Sonderinfo zum Verbund start, Seite 9.

- »Fährt ein Fahrgast über einen in Anlage 7 aufgeführten Umweg ..."

Aus: Tarifbestimmungen, Seite 32.

Umweg? Manchmal ja, aber nicht so!

Es gibt natürlich Fälle, in denen ein in Anlage 7 definierter Umweg unstrittig ist. Meist sind dies Fälle, in denen die Wahl zwischen einer Buslinie »querfeldein" und einer Bahnverbindung über einen nicht am direkten Weg gelegenen Umsteigepunkt besteht.

Zwei prinzipielle Fragen stellen sich: - Wie 'schlecht' kann oder darf die direkte Verbindung sein, um zumutbar zu bleiben? Wann wird der längere Weg normal, weil die kürzere Verbindung nur selten besteht?

Ist es sinnvoll und gerecht, sehr unterschiedliche Umwegfaktoren (Differenz der Streckenlängen bzw. Wabenzahl) und Gesamtstrecken mit ein und demselben Aufpreis zu belegen?

Beispiele

Niederfinow - Angermünde: direkt ca. 30, über Eberswalde knapp 40 km: Differenz 10 km, Umwegfaktor 0,3.

Bergsdorf - Gransee: direkt ca. 14 km, über Löwenberg ca. 21 km: Differenz 7 km, Umwegfaktor 0,5.

Fürstenwalde - Müncheberg: direkt ca. 25 km, mit der Bahn über Frankfurt etwa 105 km: Differenz 80 km, Umwegfaktor 4,2.

Beelitz Stadt - Heilstätten: direkt ca. 4 km, mit der Bahn über Michendorf ca. 20 km: Umwegfaktor 5.

Schon deshalb ist dieser Tarifposten höchst fragwürdig. Darüber hinaus ergibt eine genauere Betrachtung von Anlage 7, daß hier auch sonst nicht nur systematisch vorgegangen wurde:

Auf dem Umweg ins Fettnäpfchen?

Erstens ist die Liste regional unausgewogen. Erstaunlich viele Umwege wurden im Kreis Oder-Spree gefunden, während in der Uckermark etwa wesentlich mehr Strecken direkt zu verlaufen scheinen. Schonmal seltsam.

Zweitens ist das Ordnungsprinzip der Liste nicht klar. Es ist stark anzunehmen, aber nirgends festgelegt, daß die Umwege jeweils in beiden Richtungen gelten. Die Relationen werden meist einmal genannt, »Müncheberg - Frankfurt" und »Müncheberg - Fürstenwalde" jedoch in beiden Richtungen.

Wabe ist nicht gleich Wabe?!

Die Ortsbezeichnungen der Liste (warum stehen nicht die Wabennummern dabei?) sind teilweise unklar oder entsprechen nicht den Wabennamen. So gibt es den Umweg »Zehdenick (Mark) - Gransee über Löwenberg (Mark)« und gleichzeitig »Zehdenick-Neuhof - Wensickendorf über Berlin-Karow«, obwohl Zehdenick und sein Ortsteil Neuhof in derselben Wabe liegen. Ähnlich die Angabe »über Neuruppin Rheinsberger Tor«. In einer Reihe von Fällen ist »Berlin-Lichtenberg" als Umwegpunkt angegeben, etwa von Tiefensee nach Biesenthal. Ist Lichtenberg ein Synonym für den B-Bereich, oder zählt der A-Bereich auch noch dazu? Darf man nach Biesenthal vom Berlin-Lichtenberg aus zum Ostbahnhof fahren, um dort in den RE 3 umzusteigen, oder muß man nach Hohenschönhausen? Ist es legal, mit der S-Bahn nach Bernau zu fahren?

Ein Umweg, der keiner ist

Doch damit sind die Merkwürdigkeiten noch lange nicht vorbei! Die Liste hält eine Fülle weiterer Ungereimtheiten, Ärgernisse und Grotesken bereit, von denen hier nur einige beispielhaft wiedergegeben werden sollen:

Pritzwalk - Pulitz

Wegen der Fahrt über Kuhbier ist ein Zuschlag fällig. Der Bus über die Bundesstraße 321 bleibt davon verschont (auch dann, wenn er einen Abstecher nach Kuhbier macht?). Beide Verkehrsmittel durchfahren aber die gleiche Anzahl Waben! Ein Schelm, wer Böses dabei denkt?

Schwedt - Angermünde

Der Weg mit der Bahn über Pinnow (eine Wabe mehr als mit dem Bus über Felchow) ist als Umweg definiert.

Beeskow - Frankfurt

Der kürzeste Weg von Beeskow nach Frankfurt/Oder führt über Müllrose und Bus wie Bahn fahren dort entlang, trotzdem ist Müllrose als Umweg definiert! Welches ist also der »direkte Weg" im Sinne des Tarifs?

Berlin-Spandau - Hennigsdorf

Über Finkenkrug ist es weiter, innerhalb der ABC-Bereiche sollte die Route doch egal sein, oder? 4,40 DM Umweg zusätzlich zu 3,90 DM Einzelfahrschein sind nicht attraktiv. Abhilfe: Man behaupte bei einer Kontrolle, man sei nicht von Spandau gekommen (zählt zu Spandau in diesem Sinne auch Albrechtshof?) oder fahre weiter als Hennigsdorf. Aber nicht weiter als Oranienburg, sonst kommt wieder die Sache mit den 5,- DM nachlösen für die Anschlußfahrkarte. Und nicht beim Aussteigen erwischen lassen!

Fürstenwalde - Bad Saarow

Man kann die Thermenstadt auch über Beeskow erreichen. Das ist in der Tat ein Umweg, und zwar ein ziemlich unsinniger, weil man auf dem Weg nach Beeskow

meistens schon durch Bad Saarow kommt.

Geheimtip: Wer von Fürstenwalde nach Beeskow will, kauft günstiger die Einzelfahrt bis Bad Saarow und den Umweg dazu (3,20 DM + 4,40 DM = 7,60 DM), weil die »direkte Fahrkarte« mit 8,50 DM teurer ist!

Fürstenwalde - Oegeln

Oegeln liegt direkt hinter Beeskow (3 km weiter, aber in der nächsten Wabe), und man kommt auf dem Weg dahin nur schwer an Beeskow vorbei - es sei denn, man wandert oder fährt über Frankfurt. Für diese vielleicht noch sinnvolle Route ist aber kein Umweg definiert.

Niederfinow - Biesenthal

Kann es sein, daß der Umweg über Eberswalde kürzer ist als die Alternativroute mit dem Bus?

Müncheberg - Frankfurt/Oder

Wer auf diesem Korridor zwischen Zeitkarten und Einzelfahrscheinen wechselt, muß aufpassen: Bei ersteren empfiehlt es sich, die Strecke mit der Bahn zurückzulegen und in Werbig umzusteigen, weil man dann nur den Kreis Märkisch Oderland bezahlen muß (vergleiche Transitfälle). Mit Einzelkarten jedoch ist dies ein Umweg zu 4,40 DM pro Fahrt, und man ist gut beraten, statt dessen den Bus zu nehmen!

Waren schon die verschiedenen eingangs erwähnten Definitionen nicht unbedingt eindeutig, so dürften solche Erfahrungen jede Klarheit beseitigen. Kommentar überflüssig.

Laut punkt 3 (Ausgabe vom 14. Oktober 1999) soll »der Umwegfahrausweis in die Tarifmatrix integriert werden! Sogar der VBB hat bemerkt, daß Änderungsbedarf besteht. Es ist aber sehr fraglich, ob es ausreicht, den Umwegfahrausweis zu »integrieren«. Auf jeden Fall ist eine kritische Überprüfung der infrage kommenden Relationen notwendig.

Der Bartarif: In kleinen Schritten zum großen Chaos

Es fällt auf, daß der Tarif besonders im Barbereich (Einzel- und Tageskarten) sehr fein gegliedert ist: Während man für Zeitkarten höchstens 15 verschiedene Preisstufen, basierend auf politischen Raumeinheiten (siehe weiter unten) definiert hat, sind es für Einzel- und Tageskarten deren 41, Fahrrad-, Umweg und Anschlußkarten nicht eingerechnet. Dabei wird der Preis nach Wabenzahl respektive Entfernung ermittelt.

Der VBB sollte erklären, warum es für den Bereich um 25 km drei sich zum Teil widersprechende Definitionen gibt:

Fünf Waben entsprechen 25 km: - Preisstufe L5 = fünf Waben = Einzelfahrt zu 5,30 DM,

Preisstufe L6 = über fünf Waben (ohne Begrenzung nach oben) = Einzelfahrt für 6,40

DM,

Preisstufe R2 = bis 25 km = Einzelfahrt 6,40 DM.

Aus: Tarifbestimmungen Anhang 4, Tabelle 2.

Ob im Einzelfall tatsächlich eine solche Wahlmöglichkeit besteht, sei bezweifelt. Außerdem zeigt der Wabenplan, daß die B-Bereiche von Brandenburg, Frankfurt und Potsdam (nicht jedoch von Berlin!) nochmals in Waben unterteilt sind. Wozu?

Hier versagt der Computer

Die elektronische Tarifrufanfrage kennt zwar nicht nur den Hauptort, sondern auch manche Ortsteile dieser Städte (zum Beispiel Sacrow), stürzt aber beim Erstellen einer entsprechenden Preisauskunft (wie auch sonst bei kniffligen Fragen) normalerweise ab. Die auf diesem Wege erhältlichen Auskünfte werden übrigens »ohne Gewähr« erteilt...

Auch wenn man davon ausgeht, daß diese Probleme gelöst werden können, bleiben immer noch zu viele Preisstufen übrig. Zusammen mit der feinen Einteilung des Gebiets in viele und kleine Waben führt das nämlich genau dazu, daß die Zahl der möglichen Fahrbeziehungen stark aufgebläht und das Fehlerpotential explosionsartig größer wird.

Die Größe spielt keine Rolle

Sie ist kein Argument für unüberschaubar viele Preisstufen: RMV und VGN (Rhein-Main-Verkehrsverbund und Verkehrsverbund Großraum Nürnberg), ebenfalls großflächige Verkehrsräume, kommen mit deutlich weniger (sieben bzw. neun) Preisstufen aus. Und selbst in den Niederlanden, die vollständig in wabenförmige Zonen unterteilt sind, muß man höchstens bis 20 zählen.

Insbesondere eine Kappungsgrenze (Höchstpreis ab einer bestimmten Entfernung) würde das System vereinfachen. Da die Anzahl der durchgeführten Fahrten in der Regel mit zunehmender Entfernung abnimmt, stünden dadurch relativ wenig Einnahmeverluste auf dem Spiel.

Wie teuer ist der VBB denn nun wirklich?

Beim VBB ist die teuerste Preisstufe RN (50,30 DM Einzelfahrt) nach den Tarifbestimmungen für Fahrten »bis 225 km« gedacht. Wir konnten aber nicht feststellen, ob dieser Maximalpreis auf irgendeiner Relation erhoben wird:

Eine veröffentlichte Gesamtmatrix der Preisstufen gibt es nicht. Stichproben mit einigen langen Strecken erbrachten ein erstaunliches Ergebnis: Selbst Fahrten, die die 225 km überschreiten, sind durchweg billiger als erwartet (siehe Tabelle unten)! Manchmal stimmt die Luftlinienentfernung mit den angesetzten Tarifkilometern überein, meistens sind letztere jedoch deutlich geringer. Gibt es also doch einen »geheimen Mengenrabatt« für Fernfahrten? Seltsam, wo doch nicht einmal die DB so etwas in ihrer Preistafel vorgesehen hat.

Da der DB-Haustarif nach Streckenlänge (nicht nach der Luftlinie) berechnet wird, bedeutet dies außerdem, daß der Preisvorteil für Bahncard-Nutzer, der normalerweise gegenüber dem VBB-Einzelfahrpreis bei etwa 40 Prozent liegt, unter Umständen deutlich geringer ausfallen kann (siehe Tabelle).

Apropos Bahncard: Warum kann man diese nicht mehr innerhalb der ABC-Bereiche verwenden?

Bahncard-Inhaber können mit der erst kurz vor Start des VBB gefundenen Regelung ganz zufrieden sein: Auf den Kilometersatz bezogen, ist die Ermäßigung mit etwa 41 Prozent deutlich besser als dies früher mit dem Grundsatz »VBB-Kindertarif für Bahncard-Nutzer" geplant war.

Kinder sind im VBB Luxus!

Dies liegt daran, daß der VBB mit seiner geringen Ermäßigung für Kinder sich wiederum im bundesweiten Vergleich nicht sonderlich kulant zeigt:

Besonders gravierend ist dies angesichts der Tatsache, daß es beim VBB auch sonst praktisch keine Möglichkeiten gibt, die Fahrtkosten für Kinder oder Familien bei gelegentlichen Fahrten zu senken. Es gibt keine Mehrfahrtenkarten, keine Tageskarten für Kinder, keine Sonderangebote für Schüler im Freizeitverkehr, bei den Zeitkarten muß die Mitnahmemöglichkeit extra bezahlt werden, für Anschlußfahrtscheine wurde der Ermäßigungstarif abgeschafft. Das einzige infrage kommende Angebot, die Kleingruppen-Tageskarte, ist ebenfalls im Vergleich mit anderen Regionen teuer (siehe unten).

Tageskarte: Günstiger Preis, aber die richtige Strategie?

Es sei die Frage gestellt, ob die Relationsbindung für Tageskarten eine sinnvolle Sache ist. Gerade für Freizeitverkehre dürften raumbezogene Angebote (etwa auf der Basis von Landkreisen, sofern man bei dieser Einheit bleiben will) sinnvoller sein. Zudem ist das Preisniveau für mittlere und längere Entfernungen in einer Höhe, die sich auch im Vergleich zu den Zeitkarten etwas seltsam ausnimmt. Bei einer Strecke von 100 km rentiert sich schon am dritten Tag (bzw. nach sechs Einzelfahrten) die Monatskarte für zwei Landkreise und entsprechend nach sechs Tagen oder zehn Einzelfahrten die VBB-Netz karte!

Die jetzige Nachfrage nach Tageskarten ist kein Indiz für die Brauchbarkeit des derzeitigen (Relations-)Preiskonzepts: Da Tageskarten bis auf die Ausnahme Berlin ABC genau dem doppelten Einzelfahrpreis entsprechen, werden sie auch aus Bequemlichkeit von denen gekauft, die nur eine Hin- und Rückfahrt machen.

Übrigens wäre auch eine 24-Stunden-Karte gerechter und vermutlich attraktiver gewesen als eine Tageskarte. Einfacher Grund: Sie ist immer gleich nützlich und preislich vorteilhaft, während der Wert einer Tageskarte spätestens am Abend doch sehr nachläßt.

Die Kleingruppen-Tageskarte rentiert sich erst ab 3 Personen (da sie meist dem Preis von 2,5 normalen Tageskarten entspricht). Dies ist ziemlich viel. Der Vergleich mit

anderen Regionen zeigt, daß dort, wo unterschiedliche Karten für eine und mehrere Personen angeboten werden, der Preis für eine Kleingruppe (hier gibt es sehr unterschiedliche Definitionen) üblicherweise weniger als das Doppelte dessen der Karte für eine Person beträgt. Dies hat einen einfachen Grund, der auch dem VBB einleuchten sollte: Beim Auto kostet die Mitnahme weiterer Personen im allgemeinen gar nichts.

Einige Merkwürdigkeiten im und um den Berliner C-Bereich

Nein, nicht schon wieder Fürstenwalde! Die Festlegung der äußeren Grenze des C-Bereichs nach einem einheitlichen Entfernungskriterium ist eines der Merkmale, die noch am ehesten der Logik folgen. Wenn sich der VBB rühmt, auf diese Weise »Gerechtigkeit" zu schaffen, warum tut er dies dann nicht richtig? Warum gibt es keine kartografische Darstellung der Grenzen, so daß man sich die Buslinien, die nun noch bzw. neu im C-Bereich fahren, umständlich aus einer weiteren Liste (Anhang VI der Tarifbestimmungen) herausuchen muß?

Von Bernau nach Bernau?

Möglicher Grund: Auch diese Liste hat ihre Tücken. Das fängt schon bei der Gestaltung an: Die Linien sind zwar zunächst nach Nummern geordnet, dann jedoch nochmal in Abschnitte unterteilt, die auf die Landkreise Bezug nehmen. Die sind im C-Bereich jedoch nur für den Durchmesser tarif von Bedeutung (siehe unten). Zweitens sind diese Abschnitte so formuliert, daß sie nur die innerhalb des jeweiligen Kreises gelegenen Strecken nennen. Dies können auch nur einzelne Punkte sein. Beispiele: »RE 3: BAR: Bernau - P/PM Potsdam", »RE 5: OHV: Oranienburg - Hennigsdorf - HVL: Finkenkrug - Seegefeld (Herlitzwerke)"

Sagt mir dies etwa, daß Hennigsdorf - Finkenkrug nicht zum C-Gebiet gehört? Hierbei handelt es sich allerdings um eine Folge des Tarif-Grundkonzepts, auf das wir an anderer Stelle noch eingehen.

Darüberhinaus gibt es jedoch inhaltliche Fehler: Daß die RB 14 fehlt, mag ein Versehen sein (auf der Netzspinne ist sie enthalten), aber warum ist die RB 22, im »Kreis P/PM", wohlgermerkt, nur mit dem Abschnitt Saarmund - Seddin erwähnt? Wo bleibt Potsdam?

Richtig kompliziert wird es aber erst bei den Buslinien. Wir haben versucht, die Aussagen der Tarifbestimmungen auf die »Kreuz und Quer"-Karte des VBB zu übertragen und uns des öfteren gewundert, warum es zwischen diesen beiden aus demselben Haus stammenden Quellen so viele Widersprüche gibt.

Keine Regel ohne Ausnahme - besonders im C-Bereich?

Grenzziehung: Das vom Verbund angegebene Prinzip »gleiche Entfernung von der Berliner Stadtgrenze" ist meistens, doch nicht immer durchgehalten worden. Um Fresdorf und Tremsdorf (Kreis PM) macht die C-Grenze einen Bogen um die Orte und schließt sie aus. Gibt es dafür eine Erklärung?

Vollständigkeit: Abgesehen von fehlenden Linienabschnitten (zum Beispiel 436)

haben eine Reihe von Angeboten die Aufnahme, in die Liste nicht geschafft, etwa die Linien 468, 767 und die »Fernverbindungen" von Potsdam nach Wittenberge und Perleberg mit den entsprechenden Teilen. Wobei anzumerken wäre, daß die Verkehrsgesellschaft Prignitz VBB-Fahrscheine generell zwar anerkennt, aber nicht verkaufen kann oder will.

Unterschiede zwischen verschiedenen Linien (Auswahl):

- Die Berliner U-Bahnlinie 5 bleibt bekanntlich ganz im Berliner Stadtgebiet und damit in »B", während die von dem U-Bahnhof Hönow gelegenen Bushaltestellen schon zu C zählen. Das gilt offensichtlich auch für den N5, so daß die Fahrt nach Hönow nachts teurer ist als tagsüber.

Auf Havelbus-Linie 608 gilt »C" nur bis Langerwisch-Süd, auf der 613 dagegen darüberhinaus bis Michendorf und Caputh. Merke: mit der DB liegen zumindest der Netzspinne nach beide Orte in »C".

Die Linie 716 hat insgesamt drei Abschnitte im Bereich C, verläßt diesen aber zwischendurch immer wieder.

Mit dem Bus 707 darf man von Rangsdorf über Großmachnow nach Dabendorf fahren, mit der Bahn und mit anderen Buslinien dagegen nicht.

Nach der Liste ist der »Stadtverkehr Oranienburg" mit den Linien 801 bis 804 und 821 ohne Einschränkungen im C-Gebiet enthalten. Die Linien bedienen auch Sachsenhausen, was naheliegend ist, da es sich dabei um einen Stadtteil Oranienburgs handelt. Andererseits gehört Sachsenhausen laut Wabenplan zu einer anderen Zone. Hier geht die C-Grenze also mitten durch ein Stadtgebiet mit zusammenhängender Bebauung. Aber das kennt man inzwischen ja schon von anderen Ecken.

Verwirrung ohne Nutzen: Der »Durchmessertarif"

Über dieses sinnige Angebot ist eigentlich schon genug gesagt worden. Wenn der VBB meint, es sei logisch, auf diese Weise etwas mehr Geld von denen zu fordern, die etwas weiter fahren, so kann man ihm folgendes entgegenhalten:

- Wieder einmal werden auch innerhalb eines Fahrkartentyps Sonderregelungen geschaffen, denn der Durchmesserertarif gilt nur im Bereich Berlin, obwohl sich dieselbe Begründung sicher auch auf die anderen ABC-Bereiche hätte anwenden lassen.

Ist es logisch, daß man beim Durchmesserertarif immer den A-Bereich mitbezahlen muß, auch wenn man nur BC oder C benutzt?

Eine Abschaffung des Durchmesser-Fahrscheins steht voraussichtlich für April 2000 ins Haus. In der Zwischenzeit empfehlen wir, BC bzw. ABC-Fahrkarten ohne »Durchmesser-Zuschlag" nach Möglichkeit im B-Bereich zu kaufen bzw. zu entwerfen. Dann ist nämlich nicht mehr nachvollziehbar, in welchen Landkreisen man unterwegs sein darf.

Verbund ohne S-Bahn?

Innerhalb des (zumindest Berliner) C-Bereichs kann man für kurze Strecken auch nach Waben bemessene Fahrscheine erhalten. Bei zwei oder drei Waben kommt man so billiger weg als mit der 2 Stunden-Karte zu 3,90 DM. Das geht aus den Kreuztabellen

hervor (zum Beispiel Falkensee - Wustermark, Bernau - Zepernick, Blankenfelde - Mahlow).

Oder doch wieder nicht: Der S-Bahn war dies zu einfach, weshalb sich an ihren Bahnhöfen ein komplizierter Aushang findet. Haben Sie den Text verstanden? Es dürfte darauf hinauslaufen, daß dieses Unternehmen solche nach Waben bemessenen Fahrscheine für Teile des C-Bereichs nicht verkauft und auch nicht anerkennt. Verbund sei dank!

Allerdings wollte man wohl doch nicht so sein und entschloß sich »als Übergangsregelung für einen Zeitraum von vier Monaten (bis zum 31. September 1999) werden die bei anderen Verkehrsunternehmen ausgegebenen Fahrausweise für die Tarifwaben auf den Strecken der S-Bahn Berlin GmbH anerkannt." (Punkt3-Sonderinfo zum Verbundstart, Seite 10) Welch' Gnade! Warum das zunächst bis zum 31. September 1999 so sein sollte, wußte offenbar auch die S-Bahn nicht, denn sie entschloß sich, die Regelung bis 31. März 2000 zu verlängern.

Übrigens: Je länger man über dem Text grübelt, desto mehr schwant einem die schlimme Bedeutung. Danach dürfen auch Inhaber von Zeitkarten auf Landkreis-Basis, zum Beispiel für den Kreis Oberhavel, die S-Bahn auf ihrem Territorium (zum Beispiel von Birkenwerder nach Oranienburg) nicht benutzen. Denn das sind ja keine Fahrausweise »für die Tarifwaben" und schon gar nicht solche »mit der räumlichen Gültigkeit Berlin BC oder Berlin ABC". Ebenso unsere Leidensgenossen in Potsdam: Eine Potsdamer ABC-Fahrkarte hat zwar auch was mit dem VBB-Alphabet zu tun, aber halt nicht mit dem Berliner...

Was sagt der Verbund dazu?

In den Tarifbestimmungen haben wir eine klare Aussage hierzu leider nicht gefunden. Die Fahrpreisauskunft des Verbundes im Internet (inzwischen gibt's sie!) weiß Ende August in dieser Angelegenheit offenbar auch nicht so recht weiter: Von Blankenfelde nach Mahlow (in derselben Wabe) konnte sie noch mit 2,10 DM Einzelfahrpreis aufwarten - ohne natürlich zu verraten, daß man diesen Fahrschein gerade bei der S-Bahn nicht bekommt. Die Fahrpreisauskunft mußte für den Außenast nach Strausberg dann aber passen.

Aushang auf Berliner S-Bahnhöfen, gesehen Anfang September: "In der Zeit vom 1. August 1999 bis 31. März 2000 gilt im Gemeinsamen Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg folgende Regelung: Für die S-Bahn-Strecken im Tarifbereich Berlin, Teilbereich C, gelten grundsätzlich nur Fahrausweise mit der räumlichen Gültigkeit Berlin BC oder Berlin ABC. Für Fahrten von und nach Tarifwaben der Landkreise (außerhalb des Tarifbereichs Berlin, Teilbereich C) in oder aus den Tarifbereich Berlin, Teilbereich C, werden die Fahrausweise der Flächenrelationen bei der S-Bahn Berlin GmbH anerkannt. Als Übergangsregelung für einen Zeitraum von acht Monaten (bis 31. März 2000) werden die im Tarifbereich Berlin, Teilbereich C, ausgegebenen Fahrausweise des Bar- und Zeitkartentarifs für die Tarifwaben bei der S-Bahn Berlin GmbH anerkannt. Fahrausweise des Bar- und Zeitkartentarifs für die Tarifwaben des Tarifbereichs Berlin, Teilbereich C, sind an den Verkaufsstellen und Fahrausweisautomaten der S-Bahn Berlin GmbH nicht erhältlich. Bitte beachten Sie diese Regelungen beim Erwerb Ihres Fahrausweises."

Wo ist die Grenze?

An dieser Stelle ein Rückgriff auf das Grundprinzip der VBB-Tarifbildung. Alle Haltestellen (zumindest alle Bahnhöfe und Orte) sind Waben bzw. Landkreisen eindeutig zugeordnet. Das führt dazu, daß zwar die möglichen Start- und Zielpunkte alle zweifelsfrei diesen tariflichen Raumeinheiten zugeteilt sind, es bei den grenzüberschreitenden Streckenstücken (letzte Haltestelle Wabe A, erste Haltestelle Wabe B) jedoch genau daran mangelt. Man verkauft den Tarif auf der Basis von Strecken zwischen Punkten. Definiert wird der Preis jedoch allein nach Punkten oder, genauer, der Zugehörigkeit eines Punktes zur Flächeneinheit (Wabe).

Grenzproblem 1: Achtung bei Anschlüssen!

Eine Fahrt bis zu und ab einer Wabengrenze ist nach dem Tarif nicht definiert. Für Fahrten, die mit einem Fahrschein (egal ob Einzel- oder Zeitkarte) durchgeführt werden, ist dies unproblematisch. Anders dagegen, wenn man über den Geltungsbereich einer schon vorhandenen (Zeit-)karte hinausfahren will. Ab wo muß man den Anschlußfahrschein lösen?

Die Tarifbestimmungen sind nicht eindeutig: »Wünscht ein Fahrgast seine Fahrt über die in den Fahrausweis einbezogenen Flächenzonen hinaus fortzusetzen, so hat er vor dem Verlassen dieser Flächenzonen einen weiteren Fahrausweis zu lösen. Dieser Fahrausweis bis zu der Flächenzone, in der das endgültige Fahrziel liegt, muß zur Fahrt ab der letzten durch den ursprünglichen Fahrausweis abgedeckten Tarifwabe ... berechtigen." (Seite 21). Einschließlich oder ausschließlich der letzten schon bezahlten Zone?

Aus Fahrgastsicht wie auch grundsätzlich aus logischen und Gerechtigkeitsüberlegungen heraus kann es hier nur eine Antwort geben: Nur für die noch nicht bezahlten Waben bzw. Zonen ist neu zu bezahlen.

Da wir jedoch wissen, daß das Tarifsysteem nicht immer logisch und gerecht ist, hätten wir gern eine entsprechende Klarstellung.

Außerdem ist unklar: Wie findet man heraus, ab welchem Ort, Wabenummer oder ähnlichen man seine Anschlußfahrkarte lösen muß?

Grenzproblem 2: Alles zu eindeutig?

Der mit dem oben angeführten Prinzip verbundene kategorische Verzicht auf Überlappungsbereiche führt zu unnötigen Preissteigerungen und Härtefällen durch den Zwang, alle Zielpunkte jeweils nur einer Wabe zuordnen zu können. Damit vergibt man sich die Möglichkeit, auf wichtige Umsteigepunkte, zusammenhängende Bebauung etc. flexibel Rücksicht zu nehmen.

Berlin-Schönefeld Flughafen ist hier nur ein besonders prägnantes Beispiel. Niemand bestreitet, daß der Bahnhof im Brandenburger Umland liegt und für die regionalen Bus- und Bahnlinien von Bedeutung ist. Gleichzeitig ist er jedoch nicht nur Zielstation für den Berliner Flughafen, sondern auch Verknüpfungspunkt für Verkehre von einem Berliner Stadtteil zum anderen. Dem muß ein Tarifsysteem gerecht werden!

Überlappungspunkte oder -bereiche sind aus diesem Grund in vielen Verbänden üblich und ein gängiges Mittel der Tarifgestaltung. Die Begründung »Die Rücknahme der äußeren B-Grenzen ... (auf die Stadtgrenze)" ist notwendig, weil ansonsten die Umlandkreise tariflich unzulässig geteilt würden" (BVG-Sonderinfo zum Verbundstart, Seite 49) ist von daher Unsinn. Der VBB hat sich und seinen Nutzern mit der Ablehnung von Überlappungszonen dieses Problem selbst geschaffen.

Wenn im Falle von Schönefeld doch eine solche Lösung gewählt wird, ist dies nur zu begrüßen. An anderen Stellen bleibt dieses Problem nach wie vor bestehen.

Grenzpolitik und Transitverkehre

Diese zwei an Kalte-Kriegs-Zeiten erinnernden Schlagworte erhalten im VBB-Tarif eine neue Bedeutung.

VBB-Zeitkarten kauft man nur für kurze Strecken nach Waben, darüber hinaus in Einheiten von Kreisen und kreisfreien Städten. Zunächst mal keine schlechte Idee. Das sind räumliche Einheiten, die auch Nicht-Tarifexperten geläufig sind und so nicht vieler Erklärungen bedürfen.

Nur ergeben sich durch die Verwendung der politischen Grenzen an verschiedenen Stellen Härtefälle durch die Tatsache, daß sie mit Verkehrsströmen nicht unbedingt etwas zu tun haben. Statt Überlappungsbereichen hat der VBB hier den Begriff des Transitverkehrs eingeführt (oder besser wiederbelebt?).

Im Unterschied zu ersteren kennt man diesen Begriff bei anderen Verbänden nicht. Wohl aus gutem Grund, denn auch das ist keine Idee gewesen, die die Übersichtlichkeit des Systems erhöht.

Wieder einmal werden zur Verständlichkeit des Tarifs nötige Informationen auf mehrere Stellen verteilt: Kreuztabelle und Preistabelle allein reichen nicht, sondern man muß auch noch den entsprechenden Passus der Tarifbestimmungen respektive der Anlagen und Anhänge dazu parat haben. Wie schon bei den Umwegen und Linien im C-Bereich gibt es wieder eine Liste mit den Ausnahmen zur Regel. Allerdings ist die Liste der Transitfälle - noch - relativ kurz.

Bei den aufgeführten Fällen für die DB AG gibt es in den im Transit durchfahrenen Kreisen teilweise keine Haltestelle. Nett, daß man dafür nicht bezahlen muß! Sollte das nicht selbstverständlich sein? Wie ist das bei anderen Unternehmen? Zum Beispiel fährt der 160er im Bereich Schönefeld ohne Haltestelle etwa 100 m durch brandenburgisches Gebiet. Der Fall ist nicht in der Liste. Ob die Fahrgäste ohne »C" im Bus an dieser Stelle ein schlechtes Gewissen haben?

Die Strausberger Verkehrsgesellschaft hat den Inhabern von Zeitkarten für MOL zugestanden, auch über Heinersdorf (Wabe 5668) im Kreis Oder-Spree zu fahren. Aber nur, solange es bei diesem Ort bleibt. Sinnvoll wäre dies für Fahrgäste in der Relation Frankfurt - Müncheberg (Buslinie 979). Aber der Bus bedient zusätzlich Ahrensdorf (Wabe 5769), was durch die Transitregelung nicht gedeckt ist und somit den Erwerb des Kreises LOS erforderlich macht.

Besondere Merkwürdigkeiten ergeben sich jedoch im Bereich der kreisfreien Städte. Da es problemlos möglich ist, Zeitkarten für Kreise ohne die in ihnen gelegenen kreisfreien Städte zu bekommen (Brandenburg, Frankfurt, Potsdam), ergeben sich paradoxe Situationen wie die, daß eine Monatskarte von Berlin nach Frankfurt mehr kostet als eine nach Eisenhüttenstadt, da bei ersterer Frankfurt als weiterer Bereich berechnet wird, bei letzterer nicht. Man kann damit auch nach Frankfurt fahren, ohne dafür zu bezahlen. Daß man dort aussteigen darf, geht aus den Tarifbestimmungen nicht hervor, sondern war nur im Sonder-Punkt3 zu lesen. Die Tarifbestimmungen sprechen in diesem Zusammenhang von »berechtigt zur Fahrt durch die kreisfreien Städte jedoch nicht zur Benutzung der Stadtverkehrslinien" (Anlage 3). Das BVG-Sonderinfo verwendet hierbei die noch irritierendere Formulierung »regionale Stadtverkehrslinien". Was ist das, bitte? Darf man eine Regionallinie auch für Fahrten innerhalb einer kreisfreien Stadt benutzen? Ausdrücklich verboten ist es jedenfalls nicht. Und schließlich ist Berlin ja wohl auch sowas wie eine kreisfreie Stadt, aber die Transitregelung sucht man vergebens... (seit etwa zehn Jahren, aber das war etwas anderes)?

Da hört ja wohl alles auf! Aber wo?

Es ist auch nicht ganz klar, wo der VBB-Tarif nach außen hin endet und welche Tarife dann gelten. Für die DB war in punkt3 zu lesen, daß im sogenannten ein- und ausbrechenden Verkehr der normale Bahntarif gilt. Doch was ist mit den regionalen Buslinien, die an einer Reihe von Stellen das Gebiet des Verbundes verlassen um etwa in die Lausitz oder nach Mecklenburg zu fahren? Der Wabenplan, zumindest der im Amtsblatt, endet jeweils an der Kreis- bzw. Landesgrenze. Gibt es »geheime Waben" außerhalb? Wieviel muß man dort zahlen? Man bedenke, daß nach dem Preisverzeichnis die Kombination von einem oder mehreren Landkreisen mit einzelnen Waben nicht möglich ist...

Wird im [SIGNAL 10/99](#) fortgesetzt. Bitte schreiben Sie uns Ihre Erfahrungen!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001823>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten