

MVV-Tarif – Was tun?

Positionspapier des Fahrgastverbands PRO BAHN

– März 1997 –

Herausgeber
PRO BAHN Oberbayern e. V.
Schwanthalerstraße 74
80336 München
Tel.: 089 - 53 00 31
Fax: 089 - 53 75 66

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Forderungen des Fahrgastverbands PRO BAHN an einen zukünftigen MVV-Tarif

Ein Nahverkehrstarif muß so einfach sein, daß ihn auch der Gelegenheitsfahrgast versteht. Derzeit erfüllt der MVV-Tarif diese Bedingung nicht. Darüber hinaus setzt der Tarif die Kunden des MVV sachlich nicht nötigen Ungerechtigkeiten aus. An vielen Stellen des Verbundgebietes werden die Bürger dadurch von einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs abgeschreckt. Trotz eines guten Leistungsangebots des MVV werden zahlreiche Wege mit dem PKW zurückgelegt.

Günstige Angebote wie die Grüne Karte, Tageskarten und Mehrtageskarten oder auch der Jugendpaß werden von der MVV GmbH und den im MVV zusammengeschlossenen Aufgabenträgern nicht aggressiv genug beworben. Diese Angebote könnten bei richtigem Marketing verstärkt zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr beitragen. Die Darstellung der einzelnen Tarifangebote ist selbst im MVV-Fahrplanbuch zu unübersichtlich.

An eine geplante Reform der Struktur des MVV-Tarifs stellt PRO BAHN folgende Mindestanforderungen:

- Änderungen in der Tarifstruktur dürfen keine verdeckten Tarifierhöhungen sein. In der Vergangenheit wurden beispielsweise die beliebten 24-Stunden-Karten in Tageskarten umgewandelt. Dies war de facto eine Tarifierhöhung, die einseitig zu Lasten der Fahrgäste ging.
- Die vielen verschiedenen Fahrscheine sorgen häufig für Verwirrung. Hier kann eine Reduzierung die Übersichtlichkeit erhöhen. So sind zum Beispiel Einzelfahrscheine unnötig, die genauso viel kosten wie eine Tageskarte für das gesamte Verbundgebiet.
- Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit ist eine Reduzierung der Preisstufen im Bartarif notwendig.
- Die Grüne Karte muß genau wie die anderen Zeitkarten in einem verbilligten Jahresabonnement erhältlich sein.
- Alle Wochen- und Monatskarten – auch die Grüne Karte – sollten nicht mehr an Kalenderwoche oder Kalendermonat gebunden sein. Wer zum Beispiel von einer Reise an einem Dienstag zurückkehrt, muß auch für den Zeitraum von Dienstag bis Montag eine Wochenkarte erstehen können.
- Die Tageskarten müssen wieder in 24-Stunden-Karten umgewandelt werden. Dies erlaubt eine flexiblere Handhabung und ist kundenfreundlicher.

Fahrgastverband PRO BAHN

- Tarifsprünge von 100% oder mehr dürfen in einem Tarif für öffentliche Verkehrsmittel nicht vorkommen. Tarifgrenzen dürfen nicht zu so starken Barrieren werden, daß sie das Verkehrsverhalten maßgeblich beeinflussen. Die psychologische Wirkung solcher Regelungen wirkt sich negativ auf das Gesamtbild des öffentlichen Verkehrs aus.
- Der Kurzstreckentarif muß in sich logischer werden. Es darf nicht sein, daß der Fahrpreis unterschiedlich ist, wenn eine Linie zu verschiedenen Zeiten verschiedene Wege fährt. Es darf ebenfalls nicht sein, daß für eine bestimmte Strecke auf dem Hinweg ein anderer Preis zu bezahlen ist als auf dem Rückweg.
- Die Einteilung der Tarifzonen muß in vielen Bereichen korrigiert werden. Sie sollte sich stärker an tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen und Siedlungsstrukturen orientieren. Sinnvolle Linienführungen dürfen nicht durch Tarifgrenzen behindert werden. Eine stärkere Anlehnung an politische Strukturen ist sinnvoll. Als Konsequenz erwarten wir unter anderem, daß die Gemeinden stärker motiviert sind, sich politisch und finanziell für den öffentlichen Verkehr einzusetzen.
- Eine zumindest teilweise Anerkennung der Bahncard in Verbundverkehrsmitteln ist sinnvoll und notwendig. Dadurch werden Nahverkehr und Fernverkehr stärker miteinander verzahnt. Das Zurücklegen kompletter Wegeketten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem Auto wird gefördert. Besitzer der Bahncard dürfen nicht dadurch bestraft werden, daß die Deutsche Bahn bestimmte Leistungen innerhalb von Verkehrsverbänden erbringt.
- Zusammen mit der Deutschen Bahn AG sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Tarifsprünge an der MVV-Außengrenze abzumildern. Viele Fernpendler fahren trotz guter Anbindung durch den regionalen Schienenverkehr aus finanziellen Gründen mit dem PKW zu einer S-Bahn-Station im MVV-Gebiet. Dadurch werden Ortschaften am Rand des MVV-Gebiets unnötig mit Autoverkehr belastet.

Grundsätzliche Überlegungen zur Tarifstruktur

- A - Räumliche Aufteilung

Für den MVV-Tarif bestehen folgende Möglichkeiten einer geographischen Aufteilung:

- 1 - Tarif mit wenigen Ringzonen und einer großen einheitlichen Innenzone (zur Zeit gültige Unterteilung).
- 2 - Aufspaltung des Innenraums in Kernzone und Ring (wie bis vor einigen Jahren).
- 3 - Zusätzlich zu - 2 - eine radiale Unterteilung für den Innenraum und die Außenraumringe. Dies führt zu einem Zonen- bzw. "Waben"-Tarif.
- 4 - Aufteilung des Innenraums in zwei Hälften (beispielsweise entlang der S-Bahn-Achse Pasing – Trudering). Die Innenstadt sollte zu beiden Zonen gehören.
- 5 - Anzahl der Außenzonen (Ringe) erhöhen, eventuell mit radialer Unterteilung (siehe - 3 -).

Grenzkorrekturen müssen auf jeden Fall durchgeführt werden. Die Grenzen der Zonen sind stärker an Gemeinde- und Kreisgrenzen zu orientieren. Der MVV-Innenraum sollte – unabhängig von einer weiteren Unterteilung – dem Gebiet der Stadt München entsprechen.

Negativbeispiel 1: Haar - Ottendichl - Gronsdorf (Fahrweg der Buslinie 242)

Haar liegt auf der Innenraumgrenze, Ottendichl außerhalb, Gronsdorf im Innenraum. Alle genannte Orte gehören zur Gemeinde Haar. Eine Kurzstreckenfahrt auf der Linie 242 ist also günstig. Für Fahrten nach München mit der S-Bahn wird aber bis zum Bahnhof das Auto genutzt, da ansonsten der doppelte Fahrpreis zu zahlen ist.

Negativbeispiel 2: Eching

Der S-Bahnhof Eching liegt auf der Grenze zwischen erster und zweiter Außenzone. Alle übrigen Echinger (Bus-) Haltestellen liegen in der zweiten Außenzone. Das macht jeden Ortsbusverkehr als Zubringer zur S-Bahn sofort unsinnig und fördert das Zuparken des Bahnhofs.

Aus dem zweiten Beispiel folgt auch, daß Haltestellen auf Tarifgrenzen nicht immer von Vorteil sind. Auf Tarifgrenzen sollten aber Haltestellen liegen, die sich unmittelbar an politischen Grenzen befinden (z. B.: Karlsfeld oder Gronsdorf) und deren fußläufiges Einzugsgebiet auf beiden Seiten der Grenze liegt.

Nach Möglichkeit sollte keine Tarifgrenze durch geschlossen besiedelte Gebiete mit Erschließung in beiden Richtungen verlaufen. Beispielsweise sollte die Tarifgrenze nicht zwischen Eching und Neufahrn sondern in den besiedlungsarmen Gebieten nördlich oder südlich liegen. Die Zonenaufteilung muß mehr mit den geographischen Gegebenheiten übereinstimmen (negatives Beispiel: Flughafen).

- B - Fahrscheine

■ Einzelfahrscheine.

Die Anzahl der verschiedenen Einzelfahrscheine sollte reduziert werden. Dies könnte durch Zusammenfassen mehrerer Tarifzonen zu einer Preisstufe geschehen.

■ Streifenkarten.

Beim MVV gilt derzeit für Kurzstrecken- und Normaltarif die gleiche Streifenkarte. Für Kinder gibt es eine eigene Karte. Im Normaltarif liegen die Rabatte für Kinder deutlich über 50 %. Eine Einbindung des Kindertarifs auf die normale Streifenkarte würde bei solch hohen Rabatten einen Grundpreis für Erwachsene von 3 Streifen erfordern (Normaltarif). Der Kurzstreckentarif ist mit 50 % des Normaltarifs (unterste Preisstufe) ebenfalls günstiger als in anderen Verbänden.

Grundsätzlich soll weiterhin jeder Preisstufe für Einzelfahrscheine eine entsprechende Anzahl zu entwertender Streifen auf der Streifenkarte entsprechen.

■ Tageskarten (auch: Mehrtageskarten).

Die Umwandlung der heute angebotenen Tageskarten in 24-Stunden-Karten ist anzustreben. Mitnahmeregelung und Ausschußzeiten dieser Regelung können diskutiert werden. Die Zahl der für unterschiedliche Gebiete gültigen Tageskarten sollte erweitert werden (Innenraum plus einen Teil des Außenraums als zusätzliche Preisstufe). Die Tageskarte ist neben dem Einzelfahrschein der Fahrschein für Gelegenheitsfahrer und so ein Mittel, um Neukunden den Einstieg zu erleichtern. Sie ermutigt Touristen zur Nutzung des MVV.

Neben der 24-Stunden-Karte können auch 3-Tages-Karten bzw. 72-Stunden-Karten angeboten werden. Im Gegensatz zur heutigen Praxis sollten sie dann aber in allen Preisstufen und an allen Verkaufsstellen zu erhalten sein.

■ Zeitkarten.

In anderen Verkehrsverbänden gibt es teilweise großzügigere Mitnahmeregelungen außerhalb von Ausschußzeiten als beim MVV. Die Möglichkeit der Übertragung auf andere Personen erzeugt nur geringe Einnahmeausfälle, kann aber Verwaltungskosten einsparen. Allerdings sollten Zeitkarten (auch die Grüne Karte) wahlweise personenbezogen zu erwerben sein. Dies reduziert die Nachteile für die Fahrgäste bei Verlust oder Vergessen der Zeitkarte.

Auch bei Zeitkarten ist die Tarifgeometrie zu überprüfen. Die Grenzen des Bartarifs müssen zumindest zu den Grenzen im Zeitkartentarif passen. In einigen anderen Verbänden sind diese Grenzen identisch. Eine Vergrößerung der Zonen würde eine flexiblere Benutzung erlauben. Als positive Folge ergibt sich eine Verminderung des P+R-Verkehrs und eine stärkere Nutzung des MVV auch in der Freizeit.

Die Bindung an Kalenderwoche bzw. -monat sollte aufgehoben werden.

■ Grüne Karte.

Die Grüne Karte muß auf einem Preisniveau ähnlich dem heutigen beibehalten werden. Ausschußzeiten, Übertragbarkeit und Mitnahmeregelung sollten so

Fahrgastverband PRO BAHN

gestaltet werden, daß die Handhabbarkeit der verschiedenen Angebote mit solchen Regelungen erleichtert wird. Ebenso sollten zusätzliche Angebote geprüft werden, um die Lücke zum allgemeinen Zeitkartentarif zu schließen. Eine Art Abonnement (12 Wertmarken zum Preis von 10 oder 11) muß auch hier eingeführt werden.

- C - Kurzstreckentarif

Bestand:

Vier Haltestellen, davon maximal zwei mit Schnellbahnen bilden eine Kurzstrecke. Außerhalb Münchens ist jede Fahrt innerhalb einer Gemeinde eine Kurzstrecke. An den Haltestellen sind die per Kurzstrecke erreichbaren Ziele aufgelistet, allerdings nicht im Regionalbusverkehr.

Es gibt Verzerrungen, Ungerechtigkeiten und für den ungeübten Fahrgast einige Fallen (z. B. Buslinien mit wechselnden Fahrtstrecken). Die Gemeinderegelung führt zu sehr unterschiedlich großen Zonen. Beispielsweise ist die Stadt Freising mit 40000 Einwohnern ein einziger Kurzstreckenbereich.

In anderen Verbänden gibt es auch für Kurzstrecken häufig eine verbundweite Einteilung in Zonen (als Teilzonen der Bartarifzonen). In diesem Fall kann man zur Fahrgastinformation an jeder Haltestelle genau den Ausschnitt des Linienplans abbilden, der mit dem Kurzstreckentarif befahren werden kann. Dies erleichtert für ortsfremde Fahrgäste das Auffinden der Zielhaltestelle, da Haltestellennamen oft nichtssagend sind.

Ungerechtigkeiten – insbesondere an der Innenraumgrenze – müssen wegfallen. Wenn auf einer Linie zwischen A und B der Kurzstreckentarif gilt, so muß dies auch für leicht abweichende Linienführungen gelten – und zwar in beide Richtungen. Die Gemeinderegelung sollte modifiziert werden. Dies wäre im Außenraum eine Kompensation zu Einahmeminderungen durch Verbesserungen im Normaltarif. Bei der Darstellung des Kurzstreckentarifs an Haltestellen sollten grafische Mittel eingesetzt werden.

- D - Sonstiges

- Anerkennung der Bahncard.

Zumindest auf den DB-Strecken innerhalb des Verbundes, also auch in der S-Bahn, muß die Bahncard der Deutschen Bahn AG anerkannt werden. Eine Ermäßigung von weniger als 50 Prozent (wie zum Beispiel beim Rhein-Main-Verkehrsverbund) ist ein denkbarer Kompromiß. Eine weitergehende Regelung – die Anerkennung in allen Verbundverkehrsmitteln – ist längerfristig anzustreben.

- Fahrscheinverkauf außerhalb der MVV-Grenzen.

Beispiel: Von Unterschleißheim nach Weilheim fährt man bis Tutzing MVV-Tarif. Dies ist ohne Bahncard billiger als der DB-Tarif. Umgekehrt funktioniert dies nicht – es sein denn man wechselt in Tutzing bereits auf die S-Bahn – da in Weilheim MVV-Fahrscheine nicht zu erhalten sind. Diese Fahrscheine kann man im Zug auch nicht entwerten.

Von Pasing nach Weilheim funktioniert dies auch nicht. Man ist verpflichtet, bei

Fahrten nach Zielen außerhalb des MVV DB-Fahrscheine zu erstehen, wo dies möglich ist (also in Pasing, aber nicht in Unterschleißheim!). Eine pragmatische Regelung dieser Frage würde den Tarifsprung an der MVV-Außengrenze weniger schmerzlich machen. Die derzeit bestehende Grauzone (wo muß man einen DB-Fahrschein lösen, wo darf man MVV fahren?) würde aufgelöst.

■ MVV Erweiterung.

Eine allgemeine Erweiterung des bestehenden MVV-Gebiets wird nicht befürwortet. Das Verbundgebiet ist sehr groß, und die Bevölkerungsdichte nimmt im Münchner Umland stärker ab als in vergleichbaren Ballungsräumen. Kann ein Ziel jedoch mit MVV-Verkehrsmitteln erreicht werden, sollten alle Verkehrsmittel (aus Richtung München) dorthin im MVV-Tarif sein. Negativbeispiele sind hier Bad Tölz oder Dorfen, wo die Schienenstrecken jeweils nicht im MVV sind obwohl die Orte mit MVV-Buslinien erreicht werden.

Ebenfalls sollte die Eingliederung regionaler Zentren mit starkem Bezug zu München überlegt werden, wenn diese unmittelbar außerhalb des MVV-Raums liegen (Beispiel: Wasserburg/Inn).

■ Nutzung zuschlagpflichtiger Fernzüge.

In anderen Verbänden ist die Nutzung zuschlagpflichtiger Fernzüge zumindest bei Interregio-Zügen erlaubt. Dazu sollte ein (geringer) Zuschlag erhoben werden (z. B. 3 DM im Bartarif und entsprechende Beträge für Zeitkarten).

■ Anerkennung von DB Fernfahrkarten zur Weiterfahrt im MVV.

Für Frankfurt gibt es den Tarif "Frankfurt City", der Fernreisenden die Weiterfahrt zum Beispiel mit städtischen Verkehrsmitteln ohne zusätzlichen Fahrschein erlaubt. Dies sollte auch für den MVV, eventuell gegen einen geringen Zuschlag, angeboten werden.

■ Übergang zum DB-Tarif.

Für die Gebiete unmittelbar außerhalb des MVV ist ein Übergangstarif MVV – DB für Zeitkarten sinnvoll. Es muß – zunächst für den Pendler – möglich sein von Rosenheim, Weilheim oder Augsburg mit einer Karte bis zu BMW in München, DASA in Ottobrunn oder zu den Forschungsinstituten in Garching zu fahren. Das Preisniveau einer solcher Übergangskarte sollte sich am DB-Tarif orientieren. Der Kauf einer zusätzlichen MVV-Zeitkarte muß aber entfallen.

■ Übergang zu anderen Verbänden.

Eine direkte Grenze mit einem anderen Verkehrsverbund hat der MVV derzeit nur in Richtung Augsburg. Eine großzügigere Überlappung ist hier anzustreben. Längerfristig sollte mit einem Augsburger Fahrschein der Münchner Hauptbahnhof und mit einem Münchner Fahrschein der Augsburger Hauptbahnhof erreichbar sein. In Zukunft könnten für die Strecken Richtung Rosenheim und Ingolstadt ähnliche Regelungen interessant werden.

■ Jugendtarif.

Mit dem derzeit wenig bekannten Jugendpaß können Jugendliche für einen

Fahrgastverband PRO BAHN

Monatspreis von 3 Mark zum halben Preis den MVV nutzen. Dies ist sinnvoll, da beim MVV der Preissprung vom Kinder- zum Erwachsenentarif sehr groß ist. Hierdurch kann Kundenpotential in einer entscheidenden Altersstufe an den öffentlichen Nahverkehr gebunden werden. Eine stärkere Werbung gerade für dieses Angebot ist dringend notwendig.

- Sonderangebote der Deutschen Bahn

Bei der Anerkennung besonderer Angebote der DB (Schönes-Wochenend-Ticket, Bayern-Ticket) dürfen Fahrgäste des MVV, die diese Angebote nutzen wollen, nicht schlechter gestellt werden, als Fahrgäste anderer Verkehrsverbände.

Anhang: Ein Tarifmodell für den MVV

Vorbemerkung:

Das vorgestellte Tarifmodell soll nicht das einzig mögliche Tarifmodell sein. Es ist lediglich ein Tarifmodell, in das unsere Überlegungen eingeflossen sind. Zudem werden bewußt Optionen offen gelassen. Es gibt sicher gleich gut geeignete Tarifmodelle. Die Bewertung unterliegt letztlich subjektiven Kriterien. Das ideale Modell, das gerecht und einfach ist, und mit dem alle Betroffenen zufrieden sind, wird es nicht geben.

Im Folgenden gilt: Alle DM-Beträge sind beispielhaft. Sie sind kein Tarifvorschlag des Fahrgastverbands PRO BAHN!

Zoneneinteilung:

Prinzip: Eher mehr Zonen als weniger!

Im Außenraum zusätzlich radiale Zongrenzen; jedoch nicht auf den S-Bahn-Strecken sondern in den "Leerräumen" dazwischen und möglichst entlang politischer Grenzen. Auf dem Abschnitt München - Freising sollten so zum Beispiel 4 Zonen außerhalb der Stadt durchfahren werden, insgesamt müßte für 6 Zonen bezahlt werden. Eine wünschenswerte Aufteilung der Stadt München in mehrere Zonen sollte durch eine Regelung Stadtgebiet = eine Tarifstufe (= 2 Zonen) kompensiert werden.

Bartarif:

Preis- stufe	Einzelfahrschein		Streifenkarte (15 DM)	
	Erw.	Kinder	Erw.	Kinder
A bis 2 Zonen	3,80 DM	1,70 DM	2 Str. = 3,00 DM	1 Str. = 1,50 DM
B 3 bis 4 Zonen	6,00 DM	1,70 DM	3 Str. = 4,50 DM	1 Str. = 1,50 DM
C 5 bis 7 Zonen	9,50 DM	3,80 DM	5 Str. = 7,50 DM	2 Str. = 3,00 DM
D Gesamtarifgebiet	15,00 DM	3,80 DM	8 Str. = 12,00 DM	2 Str. = 3,00 DM

Der Kindertarif orientiert sich stark am Bestand. In anderen Verbänden liegt er in der Regel bei 50 % des Erwachsenentarifs. Da bei Streifenkarten die Streifenzahl nicht mehr linear zur Zonenanzahl ist, sollte auf der Rückseite der Streifenkarte abgedruckt sein, wieviele Streifen man für eine bestimmte Zonenanzahl braucht. Aufgrund der einfachen Struktur des Bartarifs werden für diese Information lediglich vier Zeilen benötigt.

Kurzstrecke: (= Preisstufe K)

Entweder wird die Haltestellenregelung / Gemeinderegelung modifiziert oder die Bartarifzonen werden so verkleinert, daß eine Zone der Kurzstrecke entspricht. Letzteres erfordert aber eine deutlich engere Zoneneinteilung für den Bartarif als heute und eine andere Gestaltung der Preisstufen als oben vorgeschlagen.

Fahrgastverband PRO BAHN

Aus dem Prinzip "Kurzstrecke = 1 Streifen" und dem Vorschlag beim Preis für die Einzelfahrt für Kinder ebenfalls mit einem Streifen auf der normalen Streifenkarte zu beginnen folgt, daß ohne zusätzliche Streifenkarte kein eigener Kinder-Kurzstreckentarif gestaltet werden kann. Sollen Kinder für die Kurzstrecke weniger als 1,50 DM zahlen, müßte für den gesamten Kindertarif wieder eine eigene Streifenkarte benutzt werden.

24-Stunden-Karte:

Einstiegszone und alle Zonen, die mit Preisstufe A (Bartarif) erreichbar sind:	10 DM
Einstiegszone und alle Zonen, die mit Preisstufe B (Bartarif) erreichbar sind:	15 DM
Einstiegszone und alle Zonen, die mit Preisstufe C (Bartarif) erreichbar sind:	20 DM
Gesamtтарifgebiet:	25 DM

Außerhalb des Zeitraums Montag bis Freitag, 6 - 9 Uhr gilt die 24-Stunden-Karte grundsätzlich für 2 Erwachsene und 3 Kinder (oder beliebig viele eigene Kinder).

Zeitkarten:

- Wegfall der Bindung an Kalendermonat und Woche. Abonnieren muß auch für die Grüne Karte möglich sein.
- Einfachste Lösung: Erweiterung des Prinzips Grüne Karte!
Räumliche Gültigkeit wie bei der 24-Stunden-Karte zu Preisen von 60, 70, 80 und 90 DM mit den bei der Grünen Karte geltenden Ausschußzeiten und Mitnahmeregelungen. Eventuell auch Wochenkarten.
Zusätzlich ohne Ausschußzeiten für 85, 100, 115 und 130 DM. Mitnahmeregelung (z. B. für Kinder) nur außerhalb der üblichen Sperrzeit.
Eine solche Gliederung läßt sich mühelos auf Ausbildungs- und Seniorentarif ausdehnen, auf die wir hier nicht näher eingehen.
- Mehr konventionelle Lösung: Zeitkarten-Zonen = Bartarifzonen (wie in vielen anderen Verbänden). Dies führt zu erweiterten Streckenzeitkarten. Grundsätzlich: Außerhalb der üblichen Sperrzeit gilt eine Mitnahmeregelung.

Für 24-Stunden-Karte und Grüne Karte ist auf jeden Fall eine Harmonisierung der Geltungsbereiche anzustreben. Dies führt im Vergleich zur heutigen Tageskarte zu sinnvollerem Geltungsbereichen. Aufgrund großzügigerer allgemeiner Mitnahmeregelungen können dafür Partner- und Kindertageskarte entfallen.