

Kombinierter Zeit- / Zonentarif für die Region Braunschweig

Teil1: Die Struktur des Verbundtarifes Region Braunschweig

Am 01. November 1998 wurde in der Region Braunschweig ein Verbundtarif eingeführt. Verbundpartner sind die Unternehmen Braunschweiger Verkehrs-AG, Deutsche Bahn AG, Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, Kraftverkehr Mundstock GmbH, Pülm-Reisen GmbH, RBB Regionalbus GmbH, Reisebüro Schmidt GmbH, Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH, Verkehrsgemeinschaft Peine, Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH, Wolfsburger Verkehrs-GmbH sowie der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV auf Schiene und Straße. Das Verbundgebiet umfaßt auf einer Fläche von 5.077 km² drei kreisfreie Städte und fünf Landkreise mit insgesamt ca. 1,2 Mio. Einwohnern.

Die Konzeption des neuen Verbundtarifes stand von Anfang an unter den Prämissen: Zielgruppenorientierung, Transparenz und Verständlichkeit sowie optimale Vermarktungsmöglichkeit. Neben diesen kundenorientierten Ansätzen fanden naturgemäß die wirtschaftlichen Aspekte - ausreichende Ergiebigkeit, effektive Marktausschöpfung und Entwicklungsfähigkeit - eine angemessene Berücksichtigung.

Flexibilität durch zeitbezogene Gültigkeit

Die Angleichung der neun äußerst heterogenen Haus- bzw. Gemeinschaftstarife orientierte sich strikt an diesen Zielvorstellungen. Bewährte Elemente der bisherigen Tarifgestaltung wurden dabei sowohl bei der Tarifstruktur als auch im Fahrscheinsortiment in den Verbundtarif übernommen.

Im Liniennetz der Braunschweiger Verkehrs-AG gab es seit 1991 einen zeitabhängigen Tarif: Ein Einzelfahrschein oder ein Mehrfahrtenkartenabschnitt galten innerhalb von 90 Minuten für beliebig viele Fahrten (auch Rückfahrten). Auch bei der Wolfsburger Verkehrs-GmbH kam ein ähnliches Verfahren zur Anwendung. Dieses System wurde von den Kunden sehr positiv bewertet und sollte deshalb im Verbundtarif erhalten bleiben. Für ein Tarifgebiet von der Größe der Region Braunschweig war ein reiner Zeittarif allerdings nicht realisierbar, da dadurch eine ausreichende wirtschaftliche Ergiebigkeit des Tarifs nicht gewährleistet gewesen wäre. So mußte das Verbundgebiet zur differenzierten Fahrpreisermittlung in Tarifzonen unterteilt werden. Um eine größtmögliche Verständlichkeit zu erlangen, wurden die Grenzen der insgesamt 47 Tarifzonen in der Regel entlang der Gemeindegrenzen festgelegt.

Eine Analyse der im ländlichen Raum dominierenden Schülerverkehre ergab, daß trotz der zum Teil sehr kleinen Tarifzonen bei den dortigen Verkehrsunternehmen die durchschnittliche Einnahme je Schüler und Schulstandort nahezu identisch mit dem Preis der jeweils niedrigsten Preisstufe war. Dies zeigt, daß im ländlichen Raum die Einnahmen weniger durch die Tarifzoneneinteilung sondern primär durch das Preisniveau determiniert werden. Eine feinere Gliederung hätte hier also nicht zu nennenswerten Mehreinnahmen geführt.

Für die Beratung in den verschiedenen Gremien war das Festhalten an den bekannten politischen Grenzen ebenfalls vorteilhaft. Jede willkürlich getroffene Tarifzoneneinteilung wäre erheblich schwerer zu begründen gewesen und hätte zu unnötigen Diskussionen über die Zuordnung einzelner Orte oder Ortsteile geführt.

Durch die Kombination von zeit- und zonenbezogenen Aspekten konnten auch die Vorbehalte entkräftet werden, die insbesondere die Deutsche Bahn AG als Unternehmen mit relativ schnellen Beförderungsleistungen über weitere Strecken gegenüber zeitlichen Komponenten hatte.

Preisstufen – weniger ist hier mehr

Vor der Verbundeinführung gab es ein sehr breites Spektrum unterschiedlicher Preisstufen: Dies reichte vom Einheitstarif bei der Braunschweiger Verkehrs-AG über den entfernungsabhängigen Tarif der DB AG bis hin zu 21 Preisstufen allein im Landkreis Gifhorn. Auch bei der Festlegung der optimalen Preisstufenzahl für den Verbundtarif standen Verständlichkeit und Kommunizierbarkeit im Vordergrund. Für diese Kriterien allein wäre ein Tarif mit lediglich einer Preisstufe optimal gewesen. Um auch dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zu genügen, waren jedoch zusätzlich die Entfernungspotentiale des Marktes zu beachten.

Bei den Regionalverkehren dominierte die Verkehrsausrichtung auf das Oberzentrum Braunschweig eindeutig. Aufgrund der polyzentrischen Struktur des Verbundraumes übten aber auch die anderen Kreis- und kreisfreien Städte eine entsprechende Sogwirkung aus.

Daraus resultiert eine starke Nachfrage bei kurzen und mittleren Entfernungen, während die Nachfrage bei großen Distanzen nur gering ist. Eine Auswertung realisierter ÖV-Fahrten ergab, daß Preisstufendifferenzierungen für größere Entfernungen kaum Einnahmerelevanz gehabt hätten, so daß im Grundsatz ein System mit drei Preisstufen ausreichend gewesen wäre. Um ein überdurchschnittliches Absinken der Einnahmen bei der Deutschen Bahn AG zu verhindern, deren Fahrgastmaximum bei Entfernungen von 20 bis 40 km lag, wurde als Kompromißlösung zwischen Übersichtlichkeit und Wirtschaftlichkeit eine zusätzliche vierte Preisstufe vorgesehen.

Der Fahrgast ermittelt die für seine Fahrt relevante Preisstufe über einfaches Abzählen der Tarifzonen. Eine Fahrt innerhalb einer Tarifzone erfordert Preisstufe 1. Für eine Fahrt zwischen zwei angrenzenden Tarifzonen gilt Preisstufe 2, für eine Fahrt über 3 Tarifzonen Preisstufe 3. Ab vier Tarifzonen entfällt eine weitere Differenzierung, d.h. die Preisstufe 4 hat gleichzeitig die Funktion einer Netzkarte, mit der der gesamte Verbundraum befahren werden kann.

Auch hierbei stand die gute Verständlichkeit wieder im Vordergrund der Überlegungen. So orientiert sich die Preisstufenermittlung ausschließlich am Angrenzen der Tarifzonen und nicht an der Zahl der Tarifzonen, die im Fahrtverlauf durchfahren werden. Damit sollte verhindert werden, daß eventuell bei Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für dieselbe Relation ein unterschiedlicher Preis bezahlt werden muß. Die theoretische Möglichkeit einer Tarifierunterlaufung in Ausnahmefällen wurde zugunsten der Tariftransparenz billigend in Kauf genommen.

Daß die Beschränkung auf vier Preisstufen auch für ein Tarifgebiet dieser Größenordnung ausreichend ist, belegen auch die ersten Erfahrungen nach Einführung des Verbundtarifes: Trotz des großzügigen Zuschnitts der Preisstufe 4 entfallen auf diese nur 1,2 % der Fahrten und 3,6 % der Einnahmen.

Zielgruppenbezogene Sortimentgestaltung

Während in den Ballungsräumen Wolfsburg und Braunschweig bereits vor Verbundstart ein sehr differenziertes Fahrscheinsortiment existierte, beschränkte sich das Angebot im übrigen Verbundraum in der Regel auf ein "Minimalsortiment".

Durch ein Preis-Fahrten-Portfolio, wurde analysiert, ab wieviel Fahrten sich der Kauf welches Fahrscheins lohnt. Dies ergab, daß bei einem stark differenzierten Sortiment unter Umständen einzelne Fahrscheinsorten miteinander konkurrieren, während die Sortimentsstrukturen mit nur schwacher Diversifikation Angebotslücken aufwiesen. Für den Verbundtarif galt es daher, ein Sortiment zu schaffen, das folgenden Zielkriterien erfüllt:

- Zielgruppenabdeckung (Häufigkeit, Fahrtzweck, Gruppenstärke)
- Überschaubarkeit
- Mindestumsatz je Fahrscheinart
- Bekanntheit bei Nutzern

Als Nutzerkategorien wurden die Gruppen der Seltenfahrer, der Gelegenheitskunden und der Stammkunden selektiert. Hinzu kommt noch die Gruppe der bisherigen Nichtnutzer, die allerdings primär über geeignete Kommunikationsmaßnahmen akquiriert werden muß.

Für das Segment der Seltenfahrer ist der Einzelfahrschein das obligatorische Angebot. Für Kinder ab 6 bis einschließlich 11 Jahren wird ein um 50 % ermäßigter Kinderfahrschein angeboten.

Für Gelegenheitskunden gibt es verschiedene Angebote: Je nach Fahrthäufigkeit besteht die Wahlmöglichkeit zwischen rabattierten Vier-Fahrten- und Zehn-Fahrtenkarten. Darüber hinaus werden eine Tageskarte für eine Person sowie eine (Gruppen-)Tageskarte für bis zu fünf Personen angeboten.

Sowohl die Selten- als auch die Gelegenheitsfahrer verfügen in der Regel über keine ausgeprägte Tarifkenntnis. Neben dem Preis-Leistungsverhältnis stellt daher die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Tarifangebotes ein wesentliches Akzeptanzkriterium dar. Daher gilt bei Einzel- und Mehrfahrtenkarten eine zeitliche Befristung, innerhalb derer das Angebot im Geltungsraum des Fahrscheins uneingeschränkt ist und das Ticket beliebig oft genutzt werden kann. Dem unerfahrenen ÖPNV-Kunden soll nicht zugemutet werden, sich bei etwaigen Umsteigevorgängen Gedanken darüber machen zu müssen, ob er sich schon auf einer Rund- oder Rückfahrt befindet, die bei vielen herkömmlichen Tarifsystemen nicht zugelassen waren. Auch die Fahrtunterbrechung ist innerhalb der Geltungsdauer beliebig möglich.

Die zeitliche Befristung beträgt in den Preisstufen 1 und 2 jeweils 90 Minuten, in der Preisstufe 3 120 Minuten und in Preisstufe 4 150 Minuten. Über die Tarifbestimmungen ist gewährleistet, daß man in der Preisstufe 4, wo theoretisch sehr lange Reisewege möglich sind, sein Ziel auch nach Ablauf der 150 Minuten ohne Nachzahlung erreichen kann.

Die Tageskarten gelten für den jeweiligen Lösungstag bis Betriebsschluß. Die Tageskarte für fünf Personen (ohne Altersbeschränkung) ist preislich besonders attraktiv gehalten und bietet dadurch eine interessante Alternative zur PKW-Nutzung.

Vor Verbundeinführung war die Preisgestaltung für Zeitkarten im ländlichen Raum vorwiegend an der Einkommenssicherung aus den Schülerverkehren orientiert. Dementsprechend unattraktiv waren häufig die Preise der Monatskarten. Abonnements gab es nur bei den großen Stadtverkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn AG.

Gerade im Segment der Stammkunden dominiert eine ausgeprägte Preis-Leistungs-Orientierung. Zur Gewährleistung einer langfristigen Kundenbindung werden Monatskarten und Monatskarten im Abonnement angeboten. Um der starken Preissensibilität dieser Kundengruppe Rechnung zu tragen, wurde der Tariflogik hier ein weiteres Element hinzugefügt: Während auf die Fahrscheine für Gelegenheitskunden gegenüber dem Einzelfahrschein lediglich ein Rabatt für die Nutzungshäufigkeit eingeräumt wurde, beinhalten die Zeitkarten zusätzlich noch einen Distanzrabatt.

Im Preis-Fahrten-Portfolio (Abbildung 1) wird deutlich, daß die Nutzenschwelle der jeweiligen Kartenart bis hin zur Zehn-Fahrten-Karte über alle vier Preisstufen quasi konstant verläuft. Bei den Zeitkarten hingegen sinkt die Nutzenschwelle mit zunehmender Preisstufe, d.h. der Kauf einer Zeitkarte lohnt sich (bezogen auf den Preis des Einzelfahrscheins) in den oberen Preisstufen schon bei weniger Fahrten. Damit soll dem Erfahrungswert Rechnung getragen werden, daß die Nutzungshäufigkeit von Zeitkarten auf langen Distanzen niedriger ist als etwa in städtischen oder stadtnahen Verkehrsrelationen.

Das Sortiment wird abgerundet durch Schülerzeitkarten (Schülermonats- und Wochenkarten sowie schuljahresbezogene Sammel-Schülerzeitkarten), Firmenkartenangebote für Großkunden sowie veranstaltungsspezifische Kombi-Tickets. Spezielle Sonderangebote der Deutschen Bahn AG wie das Schöne-Wochenende-Ticket oder das Niedersachsenticket werden bei allen Verbundpartnern anerkannt.

Kundenbindung durch Zusatznutzen

Neben der eigentlichen Sortimentsbildung können über die Gestaltung der Tarifbestimmungen Zusatznutzen vermittelt werden, die die Attraktivität steigern und somit zur Kundenbindung beitragen. So sind die Monatskarten im Verbund generell übertragbar, für das Abonnement besteht eine Wahlmöglichkeit zwischen übertragbarer oder personengebundener Karte. An Wochenenden können ein Erwachsener und bis zu drei Kinder auf der Zeitkarte unentgeltlich mitgenommen werden.

Für vereinzelte Fahrten über den Geltungsbereich der Zeitkarte hinaus können Anschlußfahrscheine unter Anrechnung der bereits gelösten Tarifzonen erworben werden.

Eine Linienbindung von Zeitkarten, die vor Verbundeinführung von vielen Unternehmen praktiziert wurde, gibt es nicht mehr. Alle Zeitkarten können uneingeschränkt im Bereich der jeweiligen Tarifzonen genutzt werden; Zeitkarten der Preisstufe 4 gelten als Netzkarte für den gesamten Verbundraum.

Tarifpflichtige Begleitpersonen dürfen bis zu vier Kinder unter 6 Jahren unentgeltlich mitnehmen, so daß mit einer Tageskarte für fünf Personen z.B. ganze Kindergartengruppen einen Ausflug machen können.

Für die Fahrradmitnahme, die bei allen Verbundpartnern grundsätzlich ganztägig möglich ist, ist unabhängig von der Zahl der Tarifzonen immer nur ein Fahrschein der Preisstufe 1 erforderlich, der in diesem Falle 150 Minuten gilt.

Fazit

Durch die Einführung des Verbundtarifes verfügt die Region Braunschweig nunmehr über ein zeitgemäßes, transparentes und kundenorientiertes Tarifsysteem. Dadurch wurde auch die Basis gelegt, durch gezielte Marketingmaßnahmen nicht nur den Tarif, sondern den ÖPNV insgesamt stärker ins Bewußtsein zu bringen und somit auch Neukunden zu gewinnen. Das Vermarktungskonzept wird im 2. Teil ausführlich vorgestellt.

Bild 1: Preis-Fahrten-Portfolio

