

## D Tarife

### D1 Verbundtarif Region Braunschweig (VRB)

Am 01.11.1998 ist im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 46 Tarifzonen im Großraum Braunschweig, die sich i.d.R. an den Gemeindegrenzen orientieren, sowie zwei Tarifzonen auf „Grenzbahnhöfen“, die im Gebiet der Region Hannover liegen, unterteilt.

Durch den Verbundtarif ist gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Unternehmen im Gebiet des Zweckverbandes mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine wichtige Unterstützung aller planerischen Einzelmaßnahmen dar und steigert die Attraktivität des ÖPNV in der Region insgesamt.

Die Einteilung der Tarifzonen, die Festlegung des Fahrscheinsortiments, die Gestaltung der Fahrpreise sowie Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen erfolgt in der Verantwortung der Verbundgesellschaft Region Braunschweig und deren Gremien. In dieser Verbundgesellschaft ist der Zweckverband neben 14 Verkehrsunternehmen einer von 15 gleichberechtigten Partnern.

### D2 Anwendung des Verbundtarif Region Braunschweig

Der Verbundtarif Region Braunschweig soll der einzige Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans sein. Im SPNV ist dieser betreiberunabhängig zwischen allen Haltepunkten im Zweckverbandsgebiet sowie ggf. „Grenzbahnhöfen“ zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des PBefG, die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, sind nur dann zu genehmigen, wenn die Anwendung des Verbundtarifes sichergestellt ist. Für Linienverkehre, die als ein- oder ausbrechende Linien nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen, ist für den auf die Binnenbedienung im Bereich des Zweckverbandes entfallenden Teil eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung zu treffen.

Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z.B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung im Benehmen mit dem Antragsteller, dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass einem Antragsteller die relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes bekannt sind und von diesem auch akzeptiert werden (siehe auch C3.4). Nur so kann ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert werden.

### D3 Tarif der DB AG (BBDB)

Für Verbindungen aus dem Gebiet des Zweckverbandes in andere Verkehrsräume (oder umgekehrt) wird im Schienenverkehr der Tarif der DB AG (BBDB) angeboten. Dieser unterscheidet zwischen einem Nahverkehrstarif (Tarif C) und zwei Fernverkehrstarifen (Tarife A + B). Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Zielbahnhof mit einem einheitlichen und durchgehenden Fahrschein erreicht werden können. Fahrscheine des DB-Tarifs berechtigen im Regelfall nicht zur Nutzung der Busse und Stadtbahnen der übrigen Verbundpartner in der Region Braunschweig. Es gibt jedoch eine Reihe von Angeboten, für die eine Anerkennungsregelung besteht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans gelten folgende Regelungen:

#### D3.1 Anerkennung von Nahverkehrsangeboten (Produktklasse C)

Das Schöne-Wochenende-Ticket (SWT) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem Tag des Wochenendes (Samstag und/oder Sonntag) in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für (bis zu) 5 Personen. Das SWT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt und gilt somit auch zur Fahrt in Bussen und Stadtbahnen.

Das Niedersachsenticket (NT) ist ein Angebot, das zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen und Bremen berechtigt. Es gilt montags bis freitags ab 9:00 Uhr und am Wochenende ohne zeitliche Einschränkung. Es wird als Ticket für 1 Person (NT-Single) oder als Gruppenticket für (bis zu)

5 Personen ausgegeben. Auch das NT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt.

### **D3.2 Anerkennung von Fernverkehrsangeboten (Produktklasse A + B)**

Für Inhaber einer Bahn-Card 25 oder einer Bahn-Card 50, die im Fernverkehr eine Strecke über 100 km fahren, gibt es das Angebot City-Ticket. Das City-Ticket berechtigt in ausgewählten Großstädten mit über 100.000 Einwohnern zu einer Anschlussfahrt mit dem ÖPNV am Zielort bzw. zum Antritt der Rückfahrt mit dem ÖPNV am Rückreisetag. In der Region Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen.

Einen Sonderfall stellt die Bahn-Card 100 dar, die in allen am City-Ticket beteiligten Städten auch als Fahrausweis für den ÖPNV vor Ort gilt.

Weiterhin gibt es ein Angebot namens City mobil, bei dem zusammen mit dem Bahnfahrtschein auch gleichzeitig die Fahrtberechtigung für den ÖPNV am Zielort mitgekauft werden kann. Dieses Angebot wendet sich an Kunden ohne Bahn-Card, die nicht in den Genuss der City-Ticket Regelung kommen. Das Angebot City mobil wird derzeit in Braunschweig (Tarifzone 40) anerkannt.

### **D3.3 Anerkennung von Verbundfahrtscheinen im Fernverkehr**

Zeitkarten des Verbundtarifes (Monatskarte, Abo) können gegen Zahlung eines Aufpreises auch in der Produktklasse IC/EC genutzt werden. Die Benutzung mit weiteren Verbundfahrtscheinen (z.B. Einzelfahrtschein, Tageskarte) wird seitens der DB auch gegen Zahlung eines Zuschlages nicht gestattet. Gleiches gilt für die Nutzung von ICE-Zügen, die seitens der DB grundsätzlich von der Nutzung mit Verbundfahrtscheinen ausgeschlossen sind.

Für alle unter D3.1 bis D3.3 aufgeführten Anerkennungsregelungen ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen der DB und dem Verbund erforderlich. Änderungen sind daher während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans möglich. Dies gilt auch für den Wegfall bestehender oder die Einführung neuer Angebote.

Eine Freigabe von ICE-Zügen für Verbundfahrtscheine ist ebenso anzustreben wie die Freigabe von IC/EC-Zügen für Einzelfahrtscheine des Verbundes. Sofern hier keine generelle Regelung zu treffen ist, sollte die Freigabe zumindest für bestimmte Fahrten erreicht werden, bei denen aufgrund von Trassenbelegung oder anderen Gründen ein ausreichendes Bedienungsangebot bzw. eine akzeptable Anschlussgestaltung im Nahverkehr nicht hergestellt werden kann.

### **D4 Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsräumen**

Zeitgleich mit der Einführung des Verbundtarifes im Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) zum 01.04.1999 wurde ein „Übergangstarif Harz“ eingeführt, um in einem ersten Schritt die Tarifgestaltung im Kreisgrenzen überschreitenden Verkehr zwischen den Landkreisen Goslar und Osterode am Harz zu regeln. Der Übergangstarif gilt auf den Linien der im dortigen Raum operierenden Verkehrsunternehmen Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, Pülm-Reisen GmbH, RBB Regionalbus GmbH, Stadtwerke Goslar, Kreisverkehrsbetriebe Osterode und Hahne-Reisen KG. Die DB Regio AG ist derzeit nicht beteiligt.

Aus dem Raum Peine/Vöhrum besteht die Möglichkeit, im Rahmen des GVH-Regionaltarifs Zeitkarten (Monatskarten, Wochenkarten etc.) mit durchgehender Fahrtberechtigung für das GVH-Tarifgebiet zu erwerben.

Weitere Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsregionen sind derzeit nicht realisiert.

### **D5 Analyse der aktuellen Tarifgestaltung**

Der Verbundtarif Region Braunschweig deckt das Fahrtscheinsortiment für die Binnenverkehre in der Region Braunschweig ab. Mit dem Verbundtarif ist die Tarifgestaltung innerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gut geregelt. Der Verbundtarif ist gut angenommen und erfreut sich nach wie vor großer Akzeptanz. Das Tarifsysteem wird aufgrund seiner Verständlichkeit und Übersichtlichkeit auch im bundesweiten Vergleich stets mit Bestnoten beurteilt. Ein

akuter Handlungsbedarf besteht somit nicht. Detailveränderungen im Fahrscheinsortiment oder der Zielgruppenabdeckung gehören zum normalen Tagesgeschäft und werden von der Verbundgesellschaft wahrgenommen.

Für Verkehre aus dem Zweckverbandsgebiet in andere Verkehrsregionen (bzw. umgekehrt) stellt der Tarif der DB sicher, dass auch für verbundübergreifende Relationen immer ein tarifliches Angebot vorliegt. Mit den Anerkennungsregelungen unter D3 ist darüber hinaus gewährleistet, dass für eine Vielzahl der Fahrgäste auch die Weiterfahrt mit dem ÖPNV vor Ort ohne Lösen eines weiteren Fahrscheins sichergestellt ist.

Dennoch gibt es noch Zielgruppen, für die eine durchgehende Wegeketten bei Umstieg in verschiedene Verkehrsunternehmen mit nur einem Fahrschein im **Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr** nicht realisiert werden kann. Probleme bestehen insbesondere für folgende Konstellationen:

- **Fahrten mit DB-Einzelfahrschein über kürzere Distanzen.**  
Hier lohnt sich oft der Kauf eines Niedersachsen-Tickets preislich nicht bzw. dieses hat keine Relevanz (z.B. bei Fahrten von/nach Sachsen-Anhalt). Die „normale“ DB-Fahrkarte berechtigt nicht zur Nutzung anderer Verkehrsunternehmen am Abfahrts- bzw. Zielort.
- **Fahrten mit Streckenzeitkarten der DB**  
Auch Streckenzeitkarten der DB berechtigen nicht zur Nutzung anderer Verkehrsunternehmen am Abfahrts- oder Zielort. Bei Fahrten zwischen dem VRB und dem GVH besteht bei Nutzung des Nahverkehrs auf den Kursbuchstrecken 300 und 310 allerdings alternativ die Möglichkeit, sich jeweils eine Zeitkarte beider Verbünde zu kaufen und diese dann im „klip-klap“-Verfahren zu nutzen.
- **Gelegentliche Fahrten zwischen GVH und VRB in den jeweils anderen Verbundraum, wenn für den einen Verbund bereits eine Netzkarte vorhanden ist.**  
Hier tritt ein besonderes Problem auf, wenn ein Kunde bereits über eine Netzkarte für einen der beiden Verbundräume verfügt (z.B. Zeitkarte oder Tageskarte der höchsten Preisstufe, U21-Karte, Kombikarten für Messen, Sport- oder Kulturveranstaltungen). In diesem Fall besteht zumindest in eine Fahrtrichtung keine Möglichkeit, einen Verbundfahrschein des jeweils anderen Verbundes zu nutzen, da Verbundfahrscheine nur innerhalb des jeweiligen Verbundraumes gekauft werden können und auch im Zug keine Kauf- oder Entwertungsmöglichkeit besteht. Hier ist es dem Kunden nur schwer zu vermitteln, warum er sich einen DB-Fahrschein kaufen soll, obwohl er zumindest für eine Teilstrecke bereits einen gültigen Fahrschein hat.

Dieses Problem könnte theoretisch auch für Fahrten zwischen VRB und VSN gelten, ist dort in der Praxis jedoch noch nicht bekannt geworden.

## **D6 Zukünftige Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen**

Da Mobilitätsbeziehungen nicht an den Verbandsgrenzen enden kann es sinnvoll sein, mit benachbarten Verkehrsregionen über die bestehenden Regelungen hinaus weitere Übergangstarife für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Welche Maßnahmen hierfür geeignet sind ist im Einzelfall für jede Nachbarregion zu prüfen. Die möglichen Maßnahmen umfassen Änderungen organisatorischer (z. B. Fahrscheinverkauf; Vertriebswege), struktureller (z. B. Schaffung von gemeinsamen „Grenzbahnhöfen“ wie in Hämelerwald oder Dedenhausen im Übergang zum GVH) oder tariflicher Art (z. B. Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen, Schaffung von Übergangs- oder Gemeinschaftstarifen).

Im Rahmen der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen soll die Einführung eines im ganzen Metropolregionraum geltenden „Metropolitickets“ angestrebt werden.

### **D6.1 Übergang zur Region Hannover**

Dem tariflichen Übergang zur Region Hannover kommt aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtung zwischen den beiden größten niedersächsischen Ballungsräumen eine besondere Bedeutung zu. Eine vollständige Tarifkooperation für den verbundübergreifenden Verkehr, die eine Nutzung beider Verbünde (VRB und GVH) mit nur einem Fahrschein ermöglicht, ist aus Sicht des Zweckverbandes Großraum Braunschweig weiterhin anzustreben. Da nicht zuletzt vor dem Hintergrund sinkender öffentlicher Finanzmittel für den Nahverkehr (z. B. Regionalisierungsmittel, §45a PBefG;

GVFG-Zuschüsse) die Realisierung eines solchen Übergangstarifes aus finanziellen Gründen fraglich ist, sollte zumindest im Rahmen von Einzelmaßnahmen versucht werden, die unter D5 dargestellten Probleme zu minimieren.

Ferner wäre zu prüfen, ob eine Integration der Buszubringerverkehre nach Peine in den GVH-Regionaltarif realisiert werden könnte.

Die übergreifenden Verkehrsbeziehungen laufen überwiegend über die Kursbuchstrecken 300 (Wolfsburg – Gifhorn – Hannover) und 310 (Braunschweig – Peine – Hannover), aber auch über die Kursbuchstrecke 320 (Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover). Hier ergibt sich das Problem, dass die direkten Fahrten aus dem Harz Richtung Hannover durch den Landkreis Hildesheim führen, der weder zum VRB noch zum GVH Tarifgebiet gehört. Aus diesem Grunde wäre für einen vollständigen Übergangstarif zur Region Hannover auch eine Tarifkooperation mit dem Landkreis Hildesheim erforderlich (siehe D6.2).

#### **D6.2 Übergang zum Landkreis Hildesheim**

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Landkreis Peine, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem. Obwohl die Verkehrsverflechtungen zum Landkreis Hildesheim nicht besonders stark ausgeprägt sind, empfiehlt sich aufgrund der Thematik „Übergang zur Region Hannover“ eine enge tarifliche Kooperation.

In den vergangenen Jahren gab es intensive Bestrebungen seitens des Zweckverbandes und des Landkreises Hildesheim zu einer engen Tarifkooperation bis hin zu einer Einbeziehung des Landkreises Hildesheim in den VRB. Die Vorarbeiten hierfür waren bereits weit vorangebracht. Seitens der im Landkreis Hildesheim operierenden Verkehrsunternehmen wurde nunmehr allerdings geäußert, dass sie für den dortigen Verkehrsraum keinen Verbund auf Basis des VRB-Tarifs wünschen.

Die Unternehmen sind nun gefordert, ggf. Alternativvorschläge zu unterbreiten. Ob und wann es im Landkreis Hildesheim einen Tarifverbund geben wird und in welcher Form dann ggf. Übergangsregelungen getroffen werden können bleibt abzuwarten.

#### **D6.3 Übergang zum Landkreis Osterode (Harz)/Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)**

Es sollte angestrebt werden, den für die Landkreise Goslar und Osterode (Harz) bestehenden Übergangstarif „Harz“ durch eine Integration des SPNV zu erweitern, damit eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob ein weitergehender Übergangstarif zwischen dem VRB und dem VSN sinnvoll und notwendig ist.

#### **D6.4 Übergang nach Sachsen-Anhalt**

Übergreifende Verkehrsbeziehungen in nennenswertem Umfang gibt es im Bereich des Harzes (Landkreise Goslar und Harz) sowie auf der Strecke Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg und ggf. noch auf der Strecke Wolfsburg - Oebisfelde. Es ist zu prüfen, ob ein Übergangstarif oder eine anderweitige Form der Tarifkooperation für diese Bereiche sinnvoll und notwendig ist. Für die übrigen Nachbarregionen in Sachsen-Anhalt wird aufgrund der geringen verkehrlichen Verflechtungen derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen.

#### **D6.5 Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen**

Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und den Landkreisen Celle und Uelzen wird derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen. Nach Einführung der RegioStadtBahn ist ggf. zu prüfen, ob für den Abschnitt Wittingen – Uelzen besondere tarifliche Maßnahmen erforderlich sind.

Für alle Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der Bundgesellschaft Region Braunschweig sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.