

Übergang vom Fernverkehr

Das City-Ticket hat seine Tücken in Berlin

Das City-Ticket der Deutschen Bahn AG (DB AG) gilt derzeit in 120 deutschen Städten und wird dann kostenlos als Ergänzung auf die Fahrkarte mit aufgedruckt, wenn der Zielbahnhof vom Startbahnhof mehr als 100 Kilometer entfernt liegt, ein Fernverkehrszug genutzt wird sowie eine Bahncard zum Rabatt herangezogen wird. Es ist auch für etwaige auf der Fernverkehrsfahrkarte mit eingetragene Personen gültig. Das City-Ticket wird bei Hinfahrten immer für den Tag der Anreise für den Zielort ausgestellt, bei Buchung eines Rückfahrtickets kommt für den Tag der Rückfahrt ebenfalls ein City-Ticket für den Ort hinzu, der ursprünglich Zielort der Hinfahrt war. Sprich: Wer von Stuttgart Hauptbahnhof nach Berlin Hauptbahnhof eine Hin- und Rückfahrt kauft, erhält für den Tag der Anreise und für den Tag der Abreise jeweils ein City-Ticket für Berlin. Bahncard 100-Kunden können das City-Ticket innerhalb des Geltungsbereichs uneingeschränkt nutzen.

Was zunächst vielleicht kompliziert klingt, ist für den Fahrgast am leichtesten durch den „+City“-Aufdruck auf der Fahrkarte zu erkennen. Fehlt dieser Aufdruck, so ist auch das City-Ticket nicht vorhanden.

Die Spandau-Falle

Was prinzipiell eine gute Sache ist, insbesondere im direkten Bezug auf etwaige durchgängige Tarifketten, hat aber durchaus Tücken im System.

Am deutlichsten wird dies ausgerechnet in der Bundeshauptstadt Berlin, wo es wie an keinem anderen Ort Schwierigkeiten bezüglich der Gültigkeit und des Tarifanschlusses gibt.

In Berlin ist das City-Ticket nur innerhalb des VBB-Tarifgebiets Berlin Teilbereich A zzgl. der Bahnhöfe Nöldnerplatz, Magdalenenstraße und Lichtenberg gültig. Somit ist, bis auf drei Ausnahmen, der weitaus größere Teilbereich B ausgeschlossen (gilt nicht für Bahncard 100-Kunden, wenn diese die S-Bahn Berlin benutzen).

Speziell für Bahncard 100-Kunden führt dies mitunter zu kuriosen Gegebenheiten. Während die Fahrt zum Bahnhof Rathaus Steglitz (U9) mit den Berliner Ver-

kehrsbetrieben (BVG) mit dem City-Ticket nicht möglich ist, kann der gleiche Ort mit der S-Bahn Berlin (S1) sehr wohl erreicht werden. Gleiches gilt für die Bahnhöfe Pankow, Lichtenberg, Wuhletal, Tegel (S-Bahn Berlin) bzw. wenige Meter entfernt Alt-Tegel (BVG), Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, Wittenau und Rathaus Spandau.

Gerade beim letzten Beispiel lauert der Teufel im Detail, aber auch für Fahrgäste mit Bahncard 25 oder Bahncard 50. Wer nämlich bei der Internetauskunft der DB AG beispielsweise als Startort der Rückfahrt Berlin-Jungfernheide und als Zielort Stuttgart Hauptbahnhof eingibt, bekommt häufig eine Reisekette mit dem Fernverkehrsstartbahnhof Berlin-Spandau mit zuvoriger Anfahrt mit der U7 ausgegeben. Hier droht ein Erhöhtes Beförderungsentgelt, sofern bei der Hinfahrt naheliegenderweise Berlin Hauptbahnhof als Ankunftsbahnhof gewählt wurde, denn auf der Fahrkarte steht dann zwar +City (der Bahnhof Jungfernheide liegt im Teilbereich A), aber der Weg zum ICE führt mit der U7 durch den Teilbereich B! Hingewiesen wird darauf nur im Kleingedruckten.

Komplizierter Übergang

Kompliziert wird es auch dann, wenn die Fahrt mit der BVG mit einem City-Ticket in den Tarifbereich B fortgesetzt werden soll. Deutlich wird dies beispielsweise anhand der U-Bahn-Linie 6:

Wer z.B. vom Bahnhof Friedrichstraße aus nach Alt-Mariendorf fahren möchte, hat es vergleichsweise noch einfach. Er kann sich bereits am Bahnhof Friedrichstraße ein AB-Ticket kaufen und somit bis zum Endbahnhof der Linie durchfahren. Womit der Vorteil des City-Tickets verfällt, denn ein vergünstigtes Anschlussticket für den Teilbereich B gibt es im Gegensatz zu den Teilbereichen A und C nicht.

Regelrecht absurd wird die Fahrt, wenn man z.B. nach Alt-Tempelhof fahren möchte. Es ist nämlich möglich, bis zum Ende des Teilbereichs A – in diesem Fall der Bahnhof Tempelhof – zu fahren, um dann die letzte Station mit einem vergünstigten Kurzstreckenticket (in der U-Bahn bis zu drei Stationen weit gültig) zurückzulegen.



Foto: © Matthias Oomen

U-Bahnhof Tempelhof: Gut, wenn man weiß, wo der Entwerter steht.

Doch wo muss dann entwertet werden? Bereits am Bahnhof Friedrichstraße, also vor Betreten des Zuges, aber weit außerhalb der betreffenden Kurzstrecke? Oder etwa am Bahnhof Tempelhof, der nur wenige Meter Fußweg vom Bahnhof Alt-Tempelhof entfernt liegt? Die Internetseite der BVG gibt darauf keine Antwort.

Deutlicher wird allerdings die Pressestelle der BVG, wo **derFahrgast** in dieser Sache nachfragte.

Antwort des Unternehmens: „Bei einer Fahrt mit +City-Option vom U-Bahnhof Friedrichstraße zum U-Bahnhof Alt-Tempelhof könnte das Kurzstreckenticket bereits am U-Bahnhof Friedrichstraße gekauft werden. Da die Kurzstreckengültigkeit von der Anzahl der Haltestellen abhängt, ist dann aber eine Entwertung am S+U Bahnhof Tempelhof erforderlich.“

Dies bedeutet für die Fahrgäste: Aus der U-Bahn aussteigen, einen Entwerter suchen – die in den Berliner U-Bahnhöfen nicht immer an den gleichen Positionen aufgestellt sind – und hoffen, dass die U-Bahn in der Zwischenzeit nicht abfährt. Bei zu großer Entfernung zum Entwerter oder mit Gepäck ist dies selbst für Fahrgäste, die gut zu Fuß sind, kaum zu schaffen. Im schlechtesten Fall muss man so in den Abendstunden bis zu 15 Minuten auf die nächste U-Bahn warten.

Beim City-Ticket besteht – gerade in Berlin – noch viel Nachholbedarf in Sachen Kundenfreundlichkeit und Kommunikation.

Matthias Oomen



	Jungfernheide Bhf (S+U), Berlin	So, 22.04.12	ab 08:20	5:48	2	U, ICE		99,00 EUR (→ Teilpreis)	129,00 EUR (→ Teilpreis)	
	Stuttgart Hbf	So, 22.04.12	an 14:08					Zur Buchung		Zur Buchung

Der Teufel steckt im Detail. © Screenshot von www.bahn.de