

Das Tarifsystem der japanischen Eisenbahnen

Oliver MAYER

Department of Foreign Languages, Aichi University of Education, Kariya, Japan 448-8542

1. Einleitung

Die japanischen Eisenbahnen gehören zu den leistungsfähigsten Eisenbahnen weltweit. Insgesamt gibt es 204 Bahngesellschaften, von denen 191 Personenverkehr betreiben. Rückgrat des Bahnsystems sind die Linien der sechs Gesellschaften der Japan Railways (JR), Nachfolger der 1987 regionalisierten und teil-privatisierten Staatsbahn JNR. Die JR-Gesellschaften befördern etwa 8,6 Mrd. Fahrgäste, die anderen Gesellschaften etwa 14 Mrd. Fahrgäste, zusammen also 22,6 Mrd. Personen pro Jahr. Die Beförderungsleistung beträgt ca. 391 Mrd. Personenkilometer (JR: 246 Mrd. Personenkilometer, andere Gesellschaften: 145 Mrd. Personenkilometer; zum Vergleich: Deutschland: 74 Mrd. Personenkilometer), das Streckennetz ist ca. 27.000 km lang (JR: 20.000 km, andere Bahngesellschaften: 7.000 km). Pro Jahr legt jeder Japaner etwa 3.000 km auf der Schiene zurück, so viel wie sonst in keinem anderen Land weltweit; in Deutschland sind es etwa 900 km, in der Schweiz 2.000 km. Landesnatur und Siedlungsstruktur in Japan sind für den öffentlichen Verkehr vorteilhaft, aber auch die große Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit tragen zu den hohen Beförderungsleistungen der japanischen Eisenbahnen bei. Die Fahrgastzahlen sind nach dem Krieg beständig gestiegen, seit Beginn der 1990er Jahre jedoch langsam um etwa 0,5 bis 1% pro Jahr zurückgegangen, was auf die inzwischen hohe Motorisierung und die lange andauernde Wirtschaftskrise zurückzuführen ist. Seit 2005 steigen die Fahrgastzahlen jedoch wieder leicht (Daten aus: JTERC 2007).

Dieser Artikel will das japanische Tarifsystem mit seinen Vor- und Nachteilen erläutern. Um den Umfang dieser Ausführungen zu begrenzen, wird nicht auf alle Details und Besonderheiten eingegangen, sondern es werden nur die wichtigsten Grundzüge dargestellt¹. Er bezieht sich auf das Tarifsystem der Eisenbahnen der JR-Gruppe, die anderen Eisenbahnen werden in Kapitel 8 behandelt. Die sechs Bahngesellschaften der JR-Gruppe sind rechtlich und organisatorisch eigenständig, treten gegenüber den Kunden jedoch gemeinsam auf. Sie betreiben neben Nah- und Regionalverkehr auch fast den gesamten Fernverkehr in Japan, während die übrigen Eisenbahngesellschaften wegen ihrer kleinen Streckennetze fast ausschließlich Nahverkehrszüge fahren, nur wenige Gesellschaften betreiben darüber hinaus noch Regionalverkehr mit Linienlängen bis 200 km.

In allen hier angegebenen Preisen ist die Mehrwertsteuer von 5% enthalten. Es wurde ein Wechselkurs von 1 Euro = 160 Yen zu Grunde gelegt. Alle Tarifangaben sind der Ausgabe August 2008 des JR-Kursbuchs entnommen, das monatlich erscheint und gemeinsames Organ der sechs JR-Gesellschaften ist.

2. Fernverkehr²

2.1 Grundpreis

Für jede Fahrt mit JR-Zügen ist eine Fahrkarte zum Grundpreis zu lösen. Dieser Grundpreis richtet sich nach der zurückgelegten Entfernung, und beträgt mindestens 140 Yen (ca. 0,87 Euro). Für die Relationen im Entfernungsbereich 20 bis 500 km beträgt der Kilometerpreis 15 bis 16 Yen, entsprechend etwa 9 Cent.

Diese Grundpreise gelten für die Hauptstrecken der drei JR-Gesellschaften auf der Hauptinsel Honshu (JR East, JR Central, JR West), die gemeinsam etwa 70% aller Fahrleistungen der JR-Gesellschaften erbringen. Seit 1984 ist der Grundpreis auf Nebenstrecken etwa 10–15% höher, da fast alle Nebenstrecken Verluste bringen und mit den höheren Preisen ein besserer Kostendeckungsgrad erzielt werden sollte (Tetsudo-kantoku-kyoku 1984: 22).

Da zu Staatsbahn-Zeiten landesweit einheitliche Preise verlangt wurden, wurden diese Tarife nach der Bahnreform 1987 zunächst unverändert übernommen³. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten der drei kleinen JR-Gesellschaften auf den Inseln Hokkaido, Shikoku und Kyushu erhöhten sie 1996 ihre Preise um 7–10%; bei den drei JR-Gesellschaften auf der Insel Honshu sind die Preise weiterhin konstant geblieben. Daneben gibt es noch einige Strecken, deren Baukosten außergewöhnlich hoch

Tabelle 1: Beispiele für den Grundpreis bei JR in Yen

Entfernung in km	Fahrpreis in Yen	entspricht Euro ca.	Yen/km	Geltungsdauer (Tage)
3	140	0,87	46,6	1
6	180	1,12	30,0	1
10	190	1,19	19,0	1
20	320	2,00	16,0	1
100	1.620	10,12	16,2	1
300	4.940	30,87	16,5	3
400	6.300	39,37	15,7	3
500	7.670	47,93	15,3	4
700	9.870	61,69	14,1	5
1.000	11.970	74,81	11,9	6
2.000	19.320	120,75	9,7	11

waren, so dass dort ein höherer Fahrpreis gilt (Flughafenzubringer Sapporo, Kansai und Miyazaki; Seto-Hashi-Brücke). Umgekehrt sind die Tarife im Stadt- und Regionalverkehr von Tokyo und Osaka etwa 10% günstiger als der in Tabelle 1 angegebene Grundpreis.

2.2 Zuschläge

Zum Grundpreis kommen bei längeren Reisen nicht unerhebliche Zuschläge hinzu. Diese Zuschläge sind für Expresszüge (Japanisch: Tokkyu und Kyuko, entspricht in etwa Intercity und Interregio), den Shinkansen, Schlaf- und Liegewagen sowie für das „Green Car“ (entspricht der 1. Klasse in Japan) zu bezahlen.

Tabelle 2: Expresszuschläge (ohne Sitzplatzreservierung) in Yen

Entfernung in km	Kyuko-Zuschlag	Tokkyu-Zuschlag	Shinkansen-Zuschlag
100	730	1.150	2.190
200	1.050	2.100	2.920
300	1.260	2.310	3.760
600		2.830	5.240
800		3.150	6.170
1.000			7.230

Die in Tabelle 2 angegebenen Expresszuschläge gelten auf den meisten Strecken in Japan. Auf bestimmten Relationen gibt es jedoch höhere oder niedrigere Zuschläge, um auf die Nachfrage bei besonders stark oder schwach genutzten Strecken zu reagieren. Alle Zuschläge sind während der japanischen Schulferien um 200 Yen (ca. 1,50 Euro) höher, in der Nebensaison (Februar, Juni, September, November) um 200 Yen niedriger. Im Gegensatz zum Grundfahrpreis sind die Expresszuschläge jeweils nur für einen Zug gültig, bei Fahrtunterbrechung muss ein neuer Zuschlag zum vollen Preis gelöst werden. Werden jedoch bei der Ausstellung der Fahrkarte für eine Umsteigeverbindung direkt zwei Expresszuschläge gekauft, so halbiert sich der Expresszuschlag für den zweiten Zug; bei einer Kombination von Shinkansen und Tokkyu wird jedoch grundsätzlich der (billigere) Tokkyu-Zuschlag reduziert.

Tabelle 3: Zuschläge für Green Car (1. Klasse) in Yen

Entfernung in km	Zuschlag in Nahverkehrs- und Eilzügen	Zuschlag im Kyuko, Tokkyu und Shinkansen
50	750	1.240
100	950	
200	1.900	2.670
500		4.000
über 801		7.440

Die Zuschläge für das Green Car sind zusätzlich zu den Zuschlägen für Expresszüge (Kyuko, Tokkyu und Shinkansen) zu zahlen. Kinder erhalten keine Ermäßigung.

Tabelle 4: Zuschläge für Schlaf- und Liegewagen in Yen

Schlaf-/Liegewagentyp	Zuschlag
Schlafwagen „A“	9.540 bis 10.500
Schlafwagen „Deluxe“	13.350
Schlafwagen „Royal“	17.180
Schlafwagen „Suite“	25.490
Liegewagen „B“	5.250 bis 6.300
Liegewagen „Single“ oder „Twin“	6.300 bis 9.170

Schlaf- und Liegewagenzuschläge werden grundsätzlich nicht ermäßigt, so müssen z.B. auch Kinder den vollen Zuschlag entrichten. Fast alle Schlaf- und Liegewagenzüge werden heute als Tokkyu gefahren, so dass zusätzlich noch der entsprechende Tokkyu-Zuschlag fällig wird.

Etwa die Hälfte aller Plätze in Expresszügen und zwei Drittel aller Plätze in Shinkansen-Zügen sind reservierte Sitzplätze. Eine Sitzplatz-Reservierung kostet 510 Yen und kann genau einen Monat vorher bis unmittelbar vor Abfahrt des Zuges gebucht werden; bei den Zuschlägen für Green Car und Schlaf-/Liegewagen ist die Reservierungsgebühr bereits enthalten.

Wie bereits oben erwähnt, erhöhen sich durch die Zuschläge die relativ geringen Grundpreise deutlich. Die folgenden Preisbeispiele zeigen dies für Express- und Shinkansen-Züge auf der Strecke Tokyo — Hiroshima (894 km):

- a) mit Nahverkehrs- und Eilzügen: Grundpreis 11.340 Yen.
- b) mit Shinkansen (Hikari), reservierter Platz: Grundpreis 11.340 Yen + Shinkansen-Zuschlag 6.200 Yen + Reservierungsgebühr 510 Yen = 18.050 Yen (mit Nozomi: 18.550 Yen).
- c) mit Shinkansen, Green Car: Grundpreis 11.340 Yen + Shinkansen-Zuschlag 6.200 Yen + Green-Car-Zuschlag 7.440 Yen = 24.980 Yen.
- d) mit Schlafwagen: Grundpreis 11.340 Yen + Tokkyu-Zuschlag 3.150 Yen + Schlafwagen „A“ 9.540 Yen = 24.030 Yen.

Die günstigste Verbindung mit zuschlagfreien Nah- und Eilzügen braucht auch entsprechend mehr Zeit, nämlich 12–13 Stunden mit mehrfachem Umsteigen. Der Shinkansen braucht nur 4 Stunden, der Nachtzug 10 Stunden.

Auf kürzeren Strecken machen die Zuschläge einen sehr großen Anteil des Gesamtpreises aus, wie aus den Preisbeispielen für die Verbindung von Tokyo nach Takasaki (105 km) hervorgeht:

- a) mit Nahverkehrs- und Eilzügen: Grundpreis 1.890 Yen.
- b) mit Expresszügen (Tokkyu), reservierter Platz: Grundpreis 1.890 Yen + Tokkyu-Zuschlag 1.810 Yen = 3.700 Yen.
- c) mit Shinkansen, reservierter Platz: Grundpreis 1.890 Yen + Shinkansen-Zuschlag 2.910 = 4.800 Yen.

Für den mindestens doppelt so hohen Fahrpreis mit Express- bzw. Shinkansenzügen werden dem Fahrgast bequemere Fahrzeuge und auch hier natürlich eine schnellere Fahrzeit geboten: Nahverkehr 1 h 45 min bis 2 h, Expresszüge 1 h 20 min, Shinkansen 1 h.

Diese beiden Beispiele sind gewählt worden, um die Preise der verschiedenen Zuschläge darzustellen. Bei ihnen handelt es sich jedoch eher um Ausnahmen, da der Fahrgast auf den meisten Relationen in Japan keine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen zuschlagpflichtigen Zügen hat, denn mit Eröffnung der Shinkansen-Strecken sind die bisher auf den parallelen Altstrecken verkehrenden Tokkyu-Züge eingestellt worden. Tokkyu-Züge gibt es daher nur noch in Regionen ohne Shinkansen oder als Shinkansen-Zubringer, parallel zum Shinkansen dagegen nur auf relativ kurzen Strecken von meist nicht mehr als 100 km Länge. Als preisgünstige Alternative zum Shinkansen bleibt so nur die Fahrt mit Nahverkehrs- und Eilzügen.

2.3 Fahrpreisermäßigungen

Auf den Grundpreis werden folgende Ermäßigungen gewährt: Kinder von 6 bis 12 Jahren zahlen 50%, Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos, Schwerbehinderte und ihre Begleiter zahlen ebenfalls 50%. Schüler und Studenten erhalten ab einer Tarifentfernung von 101 km eine Ermäßigung von 20%. Reisegruppen von mindestens acht Personen erhalten je nach Reisezeit einen Rabatt von 10–15%, Schulklassen von 30–50%. Rückfahrkarten ab von 601 km sind um 10% ermäßigt. Kinder zahlen zudem nur 50% der Expresszuschläge und der Reservierungsgebühr.

Aufgrund der hohen Zuschläge sind jedoch vor allem Sonderfahrkarten beliebt, die nicht nur den Grundpreis, sondern auch die Zuschläge reduzieren. Am bekanntesten sind dabei die Mehrfahrtenkarten (Japanisch: Kaisuken), die es für Shinkansen-Züge und viele Expresszüge gibt. Sie werden meist als Sets mit 6 Karten verkauft⁴ und haben eine Gültigkeit von drei Monaten, der Gesamtfahrpreis wird damit um 10–20 % ermäßigt. Außerdem werden um 10–15 % ermäßigte Rückfahrkarten für viele Relationen zwischen großen Städten angeboten, die mit Tokkyu-Zügen bedient werden.

Vor allem auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr zielen Zonen-Tickets, die es für 34 Ferien- und Großstadtreionen in Japan gibt. Je nach Größe der Zone kosten sie 3.300 bis 20.000 Yen (20 bis 125 Euro) und berechtigen während der Geltungsdauer (5 Tage) zu beliebig vielen Fahrten in der Zone. Die Nutzung von Expresszügen ist erlaubt, jedoch können keine Sitzplatzreservierungen vorgenommen werden. Die Zonentickets werden nur gemeinsam mit einer Rückfahrkarte über eine Tarifentfernung von mindestens 201 km verkauft, Startbahnhof kann jeder Bahnhof in Japan sein; die Zonenkarten auf den Inseln Shikoku, Kyushu und Hokkaido können auch zusammen mit einem Flugticket gekauft werden. Ähnlich sind die „Free Tickets“, die eine beliebig häufige Nutzung der Züge in der Zielzone ermöglichen und eine ermäßigte Rückfahrkarte bereits einschließen. Sie gibt es jedoch nur für bestimmte Relationen, wobei sie vor allem auf den Wochenend-Ausflugsverkehr zielen, denn sie sind meist nur 2 bis 3 Tage gültig und reichen selten weiter als 300 km.

Hinzu kommen verschiedene regional und zeitlich begrenzte Sonderangebote, die sich z.T. auch nur an bestimmte Zielgruppen richten. Im Sommer 2008 waren z.B. der „Nice-Midi-Pass“ (landesweit gültige Netzkarte für beliebig viele Fahrten an drei Tagen für zwei oder drei gemeinsam reisende Frauen über 30 Jahren, Preis 57.100 Yen bei Nutzung mit zwei Personen) oder der „3-Tage-Wochenendepass“ (Netzkarte für beliebig viele Fahrten auf den Strecken von JR East, nur gültig für drei Tage an den sechs langen Wochenenden zwischen September 2008 und März 2009, Preis 26.000 Yen) im Angebot.

Schließlich ist noch das „Seishun 18 Kippu“ zu nennen, was in etwa dem Schöne-Wochenende-Ticket (aber ohne Wochenendbindung) entspricht, denn es gilt nur in Nahverkehrs- und Eilzügen. „Seishun 18 Kippu“ bedeutet übersetzt „Fahrkarte für jugendliche 18-jährige“, sie kann aber von allen Leuten benutzt werden. Sie wird nur während der japanischen Schulferien verkauft und kann während der Geltungsdauer an fünf frei wählbaren Tagen von einer Person — alternativ dazu von fünf gemeinsam reisenden Personen an einem Tag — zu beliebig vielen Fahrten genutzt werden. Sie kostet 11.500 Yen (entsprechend 2.300 Yen/14 Euro pro Tag) und gilt landesweit. Dies ist die mit Abstand billigste Methode, in Japan Eisenbahn zu fahren, wenn auch nicht die schnellste.

2.4 Vertrieb, Umtausch und Erstattung

JR-Fahrkarten können an jedem Bahnhof gekauft werden; an unbesetzten Haltepunkten gibt es entweder einen Automaten, oder der Fahrpreis wird beim Schaffner oder Fahrer entrichtet. Fahrkarten für den Nahverkehr bis zu einem Wert von etwa 1.500 Yen (9 Euro) werden fast ausschließlich an Automaten verkauft, sonstige Fahrkarten am Schalter. Seit einigen Jahren gibt es Automaten für Fernverkehrszüge, an denen man auch Sitzplätze reservieren kann. Zahlreiche Reisebüros verkaufen ebenfalls JR-Fahrkarten zum Originalpreis⁵. Mit der Ausnahme von unbemannten Bahnhöfen im ländlichen Raum muss jede Fahrkarte an einer Sperre vor Betreten des Bahnsteigs entwertet werden und wird am Ende der Reise wieder an einer Sperre eingesammelt.

Alle Fahrkarten können vor Fahrtantritt kostenlos umgebucht oder in Fahrkarten der gleichen Kategorie umgetauscht werden. Fahrkarten zum Grundpreis, Zuschläge ohne Sitzplatzreservierung und Monatskarten können vor Fahrtantritt vollständig erstattet werden, nur eine Bearbeitungsgebühr von 210 Yen (ca. 1,25 Euro) wird abgezogen. Reservierte Sitzplätze und Schlaf-/Liegewagen-Karten werden bis 2 Tage vor Fahrtantritt gegen eine Bearbeitungsgebühr von 320 Yen erstattet, bei späterer Stornierung beträgt die Bearbeitungsgebühr jedoch 30 % des Fahrpreises. Nach Fahrtantritt ist eine Umbuchung oder Erstattung nur für den Grundpreis möglich, und auch nur, wenn noch mindestens 101 km zurückzulegen sind; bei Erstattung sind 210 Yen Gebühr zu zahlen. Zuschläge können nach Fahrtantritt grundsätzlich nicht umgebucht oder erstattet werden.

Verspätungen und Zugausfälle kommen in Japan praktisch nicht vor. Dennoch ist für diese Fälle folgende Regelung vorgesehen: Wenn ein Zug mehr als zwei Stunden Verspätung hat, so wird der Zuschlag für Tokkyu, Kyuko oder Shinkansen in voller Höhe zurück gezahlt. Bei Ausfall eines Zuges erhält der Fahrgast den vollen Fahrpreis zurück, und er kann wählen, ob er (kos-

tenlos) den nächsten Zug nimmt oder (bei Zugausfall während der Reise) kostenlos zum Ausgangsbahnhof zurückkehrt. Wenn der Fahrgast durch eigenes Verschulden seinen reservierten Zug verpasst, so wird die Reservierung ungültig und kann nicht erstattet werden; ebenso ist die Erstattung des Expresszuschlages ausgeschlossen. Er kann jedoch am gleichen Tag einen späteren Zug nehmen und muss nur die Reservierungsgebühr von 510 Yen noch einmal zahlen oder auf einem unreservierten Platz reisen.

3. Nahverkehr

3.1 Monatskarten

Monatskarten (japanisch Teikiken) werden in Japan für alle Relationen ausgegeben, wobei jedoch grundsätzlich keine Karten für eine Zone, sondern nur für die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen ausgestellt wird. Alle Karten sind für einen, drei oder sechs Monate erhältlich, wobei die Gültigkeit nicht an einen Kalendermonat gebunden ist. Ein Abonnement gibt es nicht, so dass nach Ablauf der Gültigkeit grundsätzlich wieder eine neue Karte am Schalter (oder zunehmend auch am Automaten) gekauft werden muss.

Die Preise sind so kalkuliert, dass sich eine Ein-Monatskarte nach etwa 28 Einzelfahrten rechnet, eine Sechs-Monatskarte bereits nach etwa 24 Einzelfahrten. Für Studenten und Schüler gibt es rabattierte Karten, die bei großen Entfernungen bis zu 65 % billiger sind als normale Monatskarten. Die Benutzung von zuschlagpflichtigen Expresszügen ist mit Monatskarten nur auf sehr wenigen Strecken möglich; für längere Entfernungen gibt es Monatskarten, die die Benutzung von Shinkansen-Zügen ermöglichen.

Tabelle 5: Monatskarten (JR), Preisbeispiele für Ein-Monatskarte in Yen

Entfernung	Berufstätige	Studenten	Oberstufen-Schüler	Mittelstufen-Schüler
10 km	5.670	4.620	4.150	3.230
50 km	23.150	11.580	10.420	8.100
100 km	45.350	22.820	20.530	15.970

3.2 Privatbahnen und ÖPNV

Unverzichtbarer Bestandteil im japanischen Eisenbahnnetz sind die etwa 170 sogenannten Privatbahnen, die nur Nah- und Regionalverkehr betreiben. Neben echten Privatbahnen, die z.T. an der Börse notiert sind, werden auch U-Bahnen und regionalisierte Bahnen in Trägerschaft der Präfekturen (Drittsektorbahnen) unter diesem Begriff zusammen gefasst (für Details vgl. Mayer 1996). Ihr Tarifsystem gleicht dem der JR-Gesellschaften mit entfernungsabhängigen degressiven Preisen sowie Zuschlägen für reservierbare Expresszüge (sofern angeboten). Die Fahrpreise der Privatbahnen in den großen Städten sind meist billiger, die auf dem Land deutlich teurer als JR. Das System der Monatskarten ist bei Privatbahnen genau gleich wie das von JR (Kapitel 3.1).

3.3 Exkurs: Innerstädtischer Nahverkehr, Straßenbahnen und Busse

Im Öffentlichen Personen-Nahverkehr der japanischen Städte haben die Eisenbahnen vor allem die Aufgabe, die Vororte mit der Innenstadt zu verbinden. Für den Verkehr innerhalb der Städte gibt es nur in wenigen großen Städten Bahnlinien oder U-Bahnen⁶, es dominieren dort grundsätzlich Busse, hinzu kommen einige Straßenbahnen und Sonderformen wie Einschienenbahnen oder automatische spurgeführte Bahnen (vgl. Sato 2004). Das Tarifsystem der U-Bahnen, Einschienenbahnen und der spurgeführten Bahnen entspricht dem der Eisenbahn, auch gibt es hier grundsätzlich Bahnsteigsperrern, so dass die Fahrkarte bei Betreten und Verlassen des Bahnsteigs kontrolliert bzw. eingesammelt wird, was im städtischen Nahverkehr inzwischen fast vollständig automatisch abläuft.

Bei Straßenbahnen und Bussen gilt dieses System jedoch nicht, da es hier natürlich keine Bahnsteigsperrern gibt. Hier ist stattdessen grundsätzlich der Fahrpreis beim Fahrer zu zahlen, bzw. dem Fahrer muss die Monatskarte beim Ein- oder Aussteigen gezeigt werden. Es gibt zwei verschiedene Tarifsysteme, einen Einheitstarif und einen nach Entfernung gestaffelten Tarif. Beim Einheitstarif wird der Fahrpreis beim Einsteigen gezahlt, der Ausstieg erfolgt durch die hintere Tür⁷. Dieser Einheitstarif wird meist bei Bus- und Straßenbahnlinien innerhalb einer Stadt angewandt, der Fahrpreis liegt oft bei 200 bis 220 Yen, was deutlich teurer als der Bahntarif der gleichen Entfernung ist. Bei Fahrten mit nach Entfernung gestaffeltem Tarif wird

Tabelle 6: Preisbeispiele für Fahrten im Nahverkehr bei JR und Privatbahnen

Bahngesellschaft	Mindestpreis	10 km	30 km
JR (Honshu), Hauptstrecken	140	190	480
JR (Honshu), Nebenstrecken	140	200	570
JR, Stadttarif Tokyo	130	160	450
Keio	120	170	310
Tokyu	120	190	290
Keisei	130	180	420
Hankyu	150	220	310
Kintetsu	150	250	480
Tokyo Metro	160	190	300
U-Bahn Yokohama	200	260	410
Aichi Kanjo Tetsudo	170	320	640
Nagaragawa Tetsudo	200	450	1.000
Nagano Dentetsu	160	520	1.130

an der hinteren Tür des Busses oder der Straßenbahn eingestiegen und eine Nummernkarte der Einstiegshaltestelle aus einer Box neben der Tür gezogen. Beim Aussteigen wird dann diese Nummernkarte zusammen mit abgezähltem Münzgeld in die Fahrgeldbox beim Fahrer geworfen. Alternativ zur Bezahlung mit Bargeld kann bei den meisten Gesellschaften inzwischen mit einer Prepaid-Karte bezahlt werden, in diesem Fall ist die Karte jeweils beim Ein- und Aussteigen durch das Lesegerät zu ziehen. Der Ein- und Ausstieg kann grundsätzlich nur durch jeweils eine einzige Tür erfolgen und dauert relativ lange; daher wird das hier beschriebene japanische Tarifsysteem oft negativ gesehen, weil es die Einführung moderner Stadtbahnsysteme verhindert (vgl. Hattori/Suda/Takagi 2000: 15).

3.4 Verkehrsverbund und IC-Karten

Einen Verkehrsverbund gibt es nirgendwo in Japan, so dass beim Umsteigen (sogar zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln der gleichen Gesellschaft) eine neue Fahrkarte gelöst werden bzw. mit einer Prepaid-Karte neu bezahlt werden muss. Das japanische Tarifsysteem folgt im Nah- und Fernverkehr bei allen Verkehrsarten vom Grundsatz her einem linienbezogenen Schema, d.h. einem degressiven entfernungsabhängigen Tarif⁸ mit meist unterschiedlichen Preisen verschiedener Gesellschaften, und nicht dem in Europa inzwischen weit verbreiteten System von Tarifzonen, wo eine Fahrt innerhalb einer Tarifzone unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel gleich teuer ist und kostenlos umgestiegen werden kann (Niiro 1998: 70). Die guten Erfahrungen mit der Einführung von Verkehrsverbünden in Deutschland und Europa — wie stark ansteigende Fahrgastzahlen — sind in der Fachdiskussion in Japan bekannt (z.B. Odani 2008: 72–74; Hattori/Suda/Takagi 2000: 12–14), dennoch ist es bisher noch nicht zu einer Umsetzung gekommen. Problematisch sind die Einkommensverluste (Durchtarifizierungsverluste), die in einem Verbund auf die Verkehrsgesellschaften zukommen; Kaneko (2004: 17) regt daher an, zeitgleich zur Gründung eines Verkehrsverbundes auch Ausgleichszahlungen der Gebietskörperschaften einzuführen.

Erste Schritte hin zu einem Verkehrsverbund sind in den letzten Jahren bereits gemacht worden. Ein Beispiel aus Nagoya ist der „Tranpass“, eine magnetisch codierte Prepaid-Karte, mit der man sechs verschiedene Verkehrsmittel benutzen kann: Meitetsu-Bahnen, Meitetsu-Busse, U-Bahn, Stadtbuss, Aonami-Linie und Linimo. Dabei wird bei jeder Fahrt der jeweilige Fahrpreis von der Karte abgezogen, und entsprechend der mit jedem Verkehrsmittel zurückgelegten Fahrten werden die Einnahmen aus dem Tranpass-Verkauf zwischen den beteiligten Unternehmen aufgeteilt. Ein anderes Beispiel ist die „Suica“-Karte in Tokyo, die von JR East herausgegeben wird und ebenfalls eine Prepaid-Karte ist. Im Gegensatz zum Tranpass beruht sie aber auf der fortschrittlicheren Chipkarten-Technologie, so dass sie nicht in Kartenlesegeräte eingeführt werden, sondern diese nur berühren muss. Neben der Suica ist in Tokyo von einem Verband der privaten Eisenbahnbetreiber die Chipkarte „Pasmo“ entwickelt worden, die vollständig mit der Suica kompatibel ist (Shiibashi 2008: 172). Da inzwischen praktisch alle Bahnhöfe bzw. Busse und Straßenbahnen im Großraum Tokyo mit einem Suica- oder Pasmo-Lesegerät ausgerüstet sind, kann man mit einer von beiden Karten alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, ohne sich um den Tarif zu kümmern. Allerdings bieten Suica und Pasmo keinerlei Ermäßigung beim Umsteigen. Dies ist in Nagoya beim Tranpass anders: Dort reduziert sich der Fahrpreis des zweiten Verkehrsmittels um 80 Yen, wenn zwischen zwei Lesevorgängen nicht mehr als 90 Minuten vergangen sind. Allerdings gibt es diese Ermäßigung nicht auf allen Relationen, sondern z.B. nur beim Umsteigen vom Meitetsu-Bus zur Meitetsu-Bahn oder von der U-Bahn zum Stadtbuss, nicht aber von Meitetsu zur U-Bahn (Tokuda 2008: 174–175).

4. Fazit

Das japanische Tarifsysteem ist relativ einfach aufgebaut mit einem entfernungsabhängigen Grundpreis und (ebenfalls entfernungsabhängigen) Zuschlägen für schnelle Züge. Dies erinnert an das Preismodell der Deutschen Bundesbahn vor 1991, als der Grundpreis ebenfalls entfernungsabhängig war, jedoch ein pauschaler IC-Zuschlag gezahlt wurde. Mit der Einführung der ICE-Züge kamen Relationspreise hinzu, so dass für die Fahrt zwischen zwei Bahnhöfen mehrere verschiedene Preise gelten können; auch gibt es heute zahlreiche Sonderangebote. Nach Pfund führen diese Preise allerdings zu einer „eingeschränkten Kundentransparenz“ (Pfund 2006: 20) und er führt den Erfolg der Schweizerischen Bundesbahnen auf ihr einfaches Tarifsysteem zurück.

Die japanischen Fahrpreise ähneln in ihrer Tarifstruktur der SBB, so dass man annehmen kann, dass das einfache Tarifsysteem auch in Japan ein Grund für den großen Erfolg der Eisenbahnen ist. Ein großer Unterschied ist allerdings, dass es in Japan kein Generalabonnement (SBB) bzw. keine Bahncard (DB) gibt. Damit existiert hier keine Möglichkeit der Preisreduktion und Kundenbindung für Vielfahrer, ebenso können Kunden mit Monatskarten nicht vertraglich an eine längere Laufzeit als sechs Monate gebunden werden. Mit der stärker werdenden Konkurrenz durch Langstreckenbusse und Billigflieger in Japan dürfte der Druck auf die Eisenbahnen steigen, das Preissysteem künftig zu differenzieren bzw. vor allem die Möglichkeiten zur Preisreduzierung auszubauen. Auch sind in Japan — trotz stark gestiegener Benzinpreise und gebührenpflichtiger Autobahnen — Fahrten mit zwei oder mehr Personen im Auto meist günstiger als mit der Bahn, da es keine Mitfahrer- oder Kleingruppenpreise gibt.

Literatur:

- Hattori Shigenori; Suda Yoshihiro; Takagi Ryo [服部重敬, 須田義大, 高木亮]: 日本の路面電車における運賃収受方式の課題と今後の方向 [Nihon no romen-densha ni okeru unchin shuju hoshiki no kado no kongo no hoko / Die Probleme der Fahrgeldsammel-Methoden bei japanischen Straßenbahnen und künftige Ziele]; in: 電気学会研究会資料 TER [Denki Gakkai Kenkyukai Shiryo TER], Nr. 28, 2000, S. 11–16.
- JTERC [運輸政策研究機構 Japan Transport Economics Research Center]: 数字で見る鉄道2007 [Suji de miru tetsudo / Eisenbahn in Zahlen]. Tokyo 2007.
- Kaneko Yuichiro [金子雄一郎]: 大都市圏における鉄道運賃の問題と改善方策 [Daitoshi ni okeru tetsudo unchin no mondai to kaizen hosaku / Probleme und Verbesserungsvorschläge für das Tarifsysteem in Großstädten]; in: 運輸政策研究 [Unyu Seisaku Kenkyu], Vol. 7 (2004) Nr. 2, S. 10–19.
- Kursbuch der Japan Railways [JR Jikokuhyo 時刻表], Ausgabe August 2008.
- Mayer, Oliver: Die Eisenbahnen in Japan — ein kurzer Überblick; in: Fern-Express, Heft 3/1996, S. 16.
- Niino Katsuhiro [新納克広]: 都市鉄道の運賃構造—初乗り運賃は高すぎないか [Toshi tetsudo no unchin kozo — Hatsunori unchin ha takasuginai-ka / Die Tarifstruktur städtischer Eisenbahnen — Ist der Mindestpreis zu hoch?]; in: 奈良県立商科大学「研究季報」[Nara University of Commerce Kenkyu Kiho], Vol. 8 (1998) Nr. 4, S. 69–76.
- Odani Michiyasu [小谷通泰]: シームレスな運賃制度の導入 [Seamless-na unchin seido no donyu / Die Einführung eines nahtlosen Tarifsystems]; in: Odani Michiyasu und Aoyama Yoshitaka [小谷通泰, 青山吉隆]: LRT と持続可能なまちづくり [LRT to kozoku-kano-na machizukuri / Stadtbahnen und nachhaltige Stadtgestaltung]. Tokyo 2008, S. 72–78.
- Pfund, Carlo: Angebot und Preise der SBB und der Nachbarbahnen. Bern 2006.
- Shiibashi Akio [椎橋章夫]: Suica が世界を変える [Suica ga sekai o kaeru / Suica verändert die Welt]. Tokyo 2008.
- Tetsudo-kantoku-kyoku Kokuyu-tetsudobu gyomuka [鉄道監督局国有鉄道部業務課 Aufsichtsamt für Eisenbahnen, Abteilung JNR]: 国鉄運賃の改正について—地域別運賃制度の導入 [Kokutetsu unchin no kaisei nitsuite — Chiiki-betsu unchin seido no donyu / Die Tarifreform der Staatsbahnen — Einführung eines regionspezifischen Tarifs]; in: トランスポート [Transport], Heft 4/1984, S. 20–24.
- Tokuda Koichi [徳田耕一]: 名古屋の電車 [Nagoya no densha / Die Eisenbahnen in Nagoya]. Tokyo 2008.
- Sato Nobuyuki [佐藤信之]: モノレールと新交通システム [Monorail to shin-kotsu-system / Einschienenbahnen und neue Verkehrssysteme]. Tokyo 2004.

- 1 Die Übersicht über den regulären Tarif (in diesem Artikel Kapitel 2.1 und 2.2) im aktuellen JR-Kursbuch ist 47 Seiten lang, hinzu kommen 23 Seiten für Sonderangebote (siehe hier Kapitel 2.3).
- 2 Eine klare Trennung in Nah- und Fernverkehr gibt es in Japan nicht. Für JR kann man jedoch eine Grenze bei 100 km ziehen, da Fahrten bis 100 km nicht unterbrochen werden dürfen und Fahrkarten ab 101 km mehr als einen Tag gültig sind. In diesem Artikel werden Grundpreise und Zuschläge (auch unter 100 km) bei „Fernverkehr“ in Kapitel 2 behandelt, während Monatskarten (auch über 100 km) in Kapitel 3 unter „Nahverkehr“ eingeordnet wurden.
- 3 1989 wurde eine Mehrwertsteuer von 3% eingeführt und 1997 auf 5% erhöht. Die Bahntarife wurden entsprechend angepasst.

- 4 Einzelne sind sie in sogenannten „Ticket-Shops“ in der Nähe vieler Bahnhöfe erhältlich, die große Mengen dieser Mehrfahrtenkarten von den Bahngesellschaften kaufen und sie anschließend mit einem sehr kleinen Gewinn wieder einzeln weiterverkaufen.
- 5 Die Provision für die Reisebüros soll in diesem Fall bei 5 % liegen.
- 6 Nur in Sapporo, Sendai, Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kyoto, Osaka, Kobe und Fukuoka.
- 7 In einigen Fällen ist der Einstieg hinten, der Ausstieg vorne; dann muss beim Aussteigen bezahlt werden.
- 8 Mit der Ausnahme einiger innerstädtischer Linien, siehe Kapitel 3.3.

(Received September 16, 2008)