

■ Fahren wie die Senioren

Das Modell eines einfachen VBB-Tarifs für alle

aus SIGNAL 02/2009 (Mai 2009), Seite 21 (Artikel-Nr: 10000402)
 Artur Frenzel, Holger Mertens, Berlin

Zum ersten April 2009 hat der VBB ein preiswertes und vor allem einfaches Ticket auf den Markt gebracht - leider nur für Senioren. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Den Anspruch auf einfache, verständliche und faire Tarife darf doch eigentlich jeder Fahrgast erheben...

Im Zeitalter des Fahrscheinautomaten kommt der Verständlichkeit des Tarifs ganz besondere Bedeutung zu. Der Grundgedanke: Es gibt nur noch eine überschaubare Zahl von Tarifzonen (etwa 30 bis 35 für das Gesamtgebiet anstelle der derzeit weit über 1000 Tarifwaben). Dabei sollte sich jede Zone um ein regionales oder mindestens lokales Zentrum ordnen, das somit für die Mehrzahl aller Wege ohne Überföhrung von Tarifgrenzen erreichbar wird. Dadurch gewinnt der Fahrschein für eine Tarifzone eine große Bedeutung, denn er stellt den meistverkauften Tickettyp und zugleich das Einstiegsangebot für Gelegenheitskunden dar.

Um die ungleichen Bedienungsstandards zwischen Stadt und Land etwas auszugleichen, sollten großstädtisch geprägte Tarifzonen (wie die Zone Berlin) etwas unter der durchschnittlichen Fläche und ländlich geprägte (zum Beispiel Prignitz und Uckermark) etwas darüber liegen. Die geringe Anzahl an Tarifzonen erleichtert sowohl ihre einprägsame Darstellung in allen Informationsmedien als auch ihre Kennzeichnung in den Fahrzeugen während der Fahrt, was das versehentliche Schwarzfahren stark eindämmt.

Auch die Kontrolle des Tarifs muss für den ungeübten Fahrgast einfach sein. Unterschiede bei verschiedenen Wegen zwischen denselben Orten wie auch Richtungsdefinitionen bei lokalen Orts-Rundlinien zur Vermeidung von Rückfahrverboten sind unnötiger Ballast, der die ÖPNV-Benutzung hemmt. Daher ist allein die Zeitbindung als Kriterium der Gültigkeit akzeptabel. Außerdem erlaubt nur die Zeitbindung eine durchgehende Tarifsystematik über alle Preisstufen vom 45-Minuten- Fahrschein bis zur Jahreskarte.

Einige Einwände gegen dieses System sind vorhersehbar. Da wäre zum einen das Argument der Tarifgerechtigkeit, die mit zunehmender Zonengröße scheinbar abnimmt. Doch eine hundertprozentige Tarifgerechtigkeit gibt es nur, wenn für jede Relation ein gesonderter Fahrpreis berechnet wird. Diesen Tarifdschungel beherrschen weder die Kunden noch die Fahrscheinautomaten. Erinnerung sei an die Geschichte der Telefentarife. Dort entwickelten sich die Preise von einem Wirrwar aus hunderten extra berechneten Posten je nach Netz-, Zeit- und Entfernungskomposition hin zu einem möglichst einfachen Universalpreis, auch dann, wenn keine Flatrate zur Anwendung kommt. Die Mehrzahl der Kunden macht offenbar lieber Abstriche bei der Tarifgerechtigkeit als bei der Verständlichkeit eines Preissystems.

Auch eine mögliche Diskussion um die Kurzstreckenfahrschein läuft auf das Gerechtigkeitsargument hinaus. Dabei ist die Kurzstrecke heute eine der vielen Ausnahmen im VBB-Tarifdickicht, denn außerhalb der Großstädte ist die Kleinwabe die erste Preisstufe. In den größeren Städten sind aber die kleinen Waben zu größeren

Tarifzonen (Preise in Euro)

Gültigkeit	1 Zone	1 Zone + alle Umliegenden	alle Zonen
45 Min.	-	-	1,-*
120 Min.	2,-	3,-	5,-
4 x 120 Min. (Mehrfahrten-Karte)	6,-	9,-	15,-
24 h	6,-	9,-	15,-
4 x 24 h (Mehrfahrten-Karte)	18,-	27,-	45,-
1 Monat	36,-	54,-	90,-

* Der 45-Minuten-Fahrschein gilt nicht in den Regionalzügen und es gibt dafür keine Ermäßigungen. Alle anderen Tickets gibt es als ermäßigter Tarif zum halben Preis, gültig für Kinder, Fahrräder, Schüler, Senioren, etc. (Grafik: Holger Mertens)

Gebieten verschmolzen, in denen der Fahrpreis für die längstmögliche Strecke als zu hoch für den Einstieg angesehen wird. Da eine niedrige Tarifstufe auch weiterhin nötig sein wird, sieht das hier vorgestellte Modell den 45-Minuten-Fahrschein vor. Damit werden die Schwierigkeiten der Kurzstrecke bei Umsteigeverbindungen umgangen, die zurzeit einen preiswerten Einstieg in den ÖPNV hemmen. Außerdem ist das neue Angebot verbundweit gültig, während die heutigen Kurzstreckenregelungen in jeder Stadt anders sind. Diese Vereinfachung ist auch bei den anderen Fahrscheinarten ein wesentlicher Kaufanreiz, denn dadurch kann man mit im Voraus erworbenen Fahrscheinen auch auswärts zu den immer gleichen Bedingungen fahren.

Zum anderen ist das skizzierte Tarifmodell um einiges günstiger als der aktuelle VBB-Tarif. Vorschläge in diese Richtung werden von Kritikern natürlich als nicht finanzierbar beanstandet. Übersehen wird dabei, dass die günstigen Tarife nicht nur zu einer verstärkten Nutzung des Verkehrsangebotes führen, sondern auch einen Kaufanreiz darstellen. Heute wird so kalkuliert, dass zum Beispiel in einem Berliner 2-Stunden-Fahrschein die Kosten für seine volle Ausnutzung eingepreist sind. Die meisten Kunden nutzen das Angebot allerdings nicht aus, was für die Tarifgerechtigkeitsfanatiker aber kein Problem ist. Die Fahrgäste zahlen also heute überhöhte Kilometerpreise oder verzichten auf viele Wege im ÖPNV - was ja nicht das Ziel sein kann!

Man übertreibt sicher nicht, wenn man unterstellt, dass sich die Zahl der verkauften Monats- und Jahreskarten im VBB-Gebiet verdoppeln lässt. Damit wäre der niedrigere Tarif ausgeglichen. Dazu tragen auch die einfachen Benutzungsbestimmungen bei, die sowohl Sonderpreise für bestimmte Leistungen (z. B. Fahrradbeförderung) als auch die heute praktizierten Mitnahmeregelungen ausschließen. Immerhin hat auch der VBB bereits eingesehen, dass die teuren Einzelverbindungen wenig nachgefragt werden, und daher eine Kappungsgrenze für seine Tageskarte auf 19 Euro festgesetzt. Leider neppt er trotzdem seine ahnungslosen Kunden, indem diese erst ab 9 Uhr gilt und daher für viele Termine nicht nutzbar ist. Außerdem muss der Kunde das 19-Euro-Angebot gezielt im Automatenmenü suchen.

Schließlich sei noch auf die mögliche Frage nach einem Ticket für genau 2 Zonen eingegangen. Aus der Preistabelle ist ersichtlich, dass so ein Angebot nicht billiger sein könnte als die im Modell gewählte Lösung. Das wichtigste Gegenargument ist aber die komplizierte Handhabung, denn mit so einem Fahrschein könnte der Fahrgast nicht mehr spontan sein. Er müsste sich (neben der Zeitfestlegung bei Fahrtantritt) schon beim Vorverkauf für eine Fahrtrichtung entscheiden und an jedem Automaten wäre ein komplettes Sortiment aller erreichbaren 2-Zonen-Kombinationen für die Kaufentscheidung zu präsentieren. Mit der Tarifstufe »Eine Zone und alle umliegenden« braucht sich der Kunde nur eines merken: Er kann in jede Richtung die Grenze der Startzone überschreiten. Das er darüber hinaus sogar noch Rundfahrten um diese Zone unternehmen kann, wenn die Zeit reicht, kann wohl kaum als Nachteil gewertet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000402>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten