

■ Nahverkehr

## Konzept für attraktive BVG-Tarife

aus SIGNAL 05/1989 (Juni 1989), Seite 6-8 (Artikel-Nr: 10001113)  
IGEB

**In der Koalitionsvereinbarung des neuen Berliner Senates finden sich auch einige Aussagen zur zukünftigen Gestaltung der BVG-Tarife. Nach Ansicht der IGEB reicht es aber nicht aus, nur eine -sehr attraktive- Umweltkarte einzuführen und das gesamte sonstige Angebot unverändert zu lassen. Deshalb wurden dem Senat und der BVG Mitte April das IGEB-Konzept zur Neustrukturierung der BVG-Tarife vorgelegt, aus dem nachfolgend die wichtigsten Passagen dokumentiert werden.**

### **Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Tarifkonzept**

Die zum 1. Mai 1988 eingeführte Tarifstruktur enthält neben einigen Verbesserungen auch Elemente, die dringend einer Korrektur bedürfen. So ist der Kurzstreckentarif wegen seiner äußerst komplizierten Anwendung seines geringen Aktionsradius' und, des extrem hohen Informationsbedarfs von den Fahrgästen nicht angenommen worden. Die IGEB fordert daher im Interesse einer deutlichen Vereinfachung des Angebotes die Abschaffung des Kurzstreckentarifes.

Die Aufteilung des BVG-Netzes in Tarifgebiete, allerdings nur für die Zeitkartenbenutzer, brachte ebenfalls eine starke Verwirrung bei den Fahrgästen, nicht jedoch den vorher prognostizierten Erfolg. Angesichts der völlig unbefriedigenden Struktur der Tarifgebiete, komplizierter und uneinsichtiger Überlappungsregelungen und preislicher Unattraktivität müssen die Tarifgebiete wieder abgeschafft werden.

Schließlich müssen alle Sonder- und Ausnahmetarife im Interesse einer Vereinfachung auch für die Noch-Nicht-Kunden abgeschafft werden. Untersuchungen haben ergeben, daß eine Marketinstrategy zur Einführung neuer Tarife nur dann Erfolg haben kann, wenn die Tarifstruktur so einfach wie möglich gehalten ist. Ausflugslinien und E-Linien sind demzufolge grundsätzlich nur zum Stadttarif anzubieten. Gepäck soll in Zukunft ausnahmslos frei befördert werden.

Im IGEB-Konzept werden statt der bisher 33 Tarifgruppen noch 12 vorgeschlagen, also eine Reduzierung um fast zwei Drittel - und damit eine wesentliche Verbesserung der Übersichtlichkeit.

### **Zeitkarten noch attraktiver**

Wichtigstes Ziel des IGEB-Tarifkonzeptes ist es, den Anteil der BVG-Kunden zu steigern, die Zeitkarten benutzen. Dies beschleunigt den Busverkehr durch weniger Kasieraufgaben des Fahrers, erleichtert die Abrechnung und fördert die Benutzung der BVG, da sie umso preiswerter je öfter man fährt. Hauptangebot bei der Zeitkarte ist die übertragbare Monatskarte, die es auch im Jahresabo zu einem weiter ermäßigten Preis geben soll. Die Seniorenkarte in ihrer bisherigen Form wird im IGEB-Konzept abgeschafft und durch eine Teilnetzkarte für jedermann ersetzt. Wochenkarte und Tageskarte bleiben erhalten, bekommen jedoch eine deutlich verbesserte Gültigkeit.

So können Fahrräder zukünftig bei allen Zeitkarten kostenlos mitgenommen werden.

### **Nachttaxi für Frauen**

Bei Einführung des geplanten Modellversuches "Nachttaxi für Frauen" soll die Umweltkarte eine weitere attraktive Möglichkeit bieten: Gegen Vorlage des Tickets (und nur dann) entfällt im Spät- und Nachtverkehr für Frauen, die sich mit dem Taxi bis vor die Haustür fahren lassen wollen (hoffentlich meist von einer BVG-Haltestelle aus nach vorhergehender BVG-Benutzung), die Grundgebühr von z.Zt. DM 3,40. Nur der km-Preis ist zu entrichten. Diese Lösung vermeidet eine verkehrs- und umweltpolitisch nicht zu verantwortende Subventionierung des Taxigewerbes aus Senatsmitteln und macht kurze Taxifahrten attraktiv, lange hingegen teuer, so daß ein Mißbrauch dieser Einrichtung unwahrscheinlich ist.

### **"Langschläfer-Ticket"**

Als Ersatz für die jetzige Seniorenkarte, die nur an einen bestimmten Personenkreis ausgegeben wird, soll eine neue Teilzeitkarte eingeführt werden, die montags bis freitags außerhalb der Stoßzeiten des Berufsverkehrs, also von 9 bis 14 Uhr und von 17.30 bis Betriebsschluß gilt. Sonnabends und sonntag gilt diese "Langschläfer-Ticket" genannte Karte ganztägig. Der günstige Preis von DM 45,- bei monatlichem Wertmarkenkauf oder 38,- in zwölf Monatsraten oder 440,- bei Zahlung auf einmal macht diese Karte für diejenigen attraktiv, die außerhalb des Berufsverkehrs fahren können und wollen. Auch diese Karte soll übertragbar sein.

### **Ermäßigte Monatskarten nicht im Jahres-Abonnement**

Alle ermäßigten Zeitkarten sollen wie bisher als persönliche Karten ausgegeben werden. Schüler- und Auszubildendenkarten werden zusammengefaßt und für DM 30,- angeboten. Ein Jahresabo hält die IGEB u.a. wegen des wahrscheinlich geringen Interesses nicht für sinnvoll. Die Monatskarte zum Sozialtarif für Senioren soll bei DM 10,- bleiben.

### **Attraktive 24-h-Karte auch als Familien-Karte**

Die 24-h-Karte soll zukünftig DM 7,-, ermäßigt 4,- kosten. Um eine erhöhte Attraktivität am Wochenende anzubieten, wenn die BVG nicht ausgelastet ist, gilt diese Karte bei Entwertung am Sonnabend auch am Sonntag. Grundsätzlich berechtigt diese Karte zur Mitnahme von bis zu drei Kindern unter 16 Jahren, am Wochenende auch zur Mitnahme eines weiteren Erwachsenen. Damit würde endlich ein familienfreundliches Ausflugsangebot gemacht, das bei westdeutschen Verkehrsbetrieben bereits längere Zeit üblich ist. Der attraktive Tarif böte auch eine zusätzliche Begründung für die Abschaffung der zahlreichen Waldparkplätze und für die vom Senat geplante Schließung von Waldstraßen. Die 24-h-Karte muß zukünftig auch bei den Busfahrern erhältlich sein.

### **Fahrausweise über einzelne Fahrten**

Durch die Abschaffung der Kurzstreckenfahrausweise wird das Angebot an Einzelfahrausweisen und Sammelkarten wesentlich übersichtlicher. Für

Einzelfahrscheine soll grundsätzlich die Regel "Kaufen/Entwerten/Fahren" gelten. Dies bedeutet, daß auch die bisher nicht zu entwertenden Einzelfahrscheine aus Automaten oder aus Verkauf beim Busfahrer von den Fahrgästen entwertet werden. Nur eine einheitliche Regelung für alle Fahrausweissorten kann auch den "Noch-Nicht-Kunden" nahegebracht werden. Der Preis des Einzelfahrscheins soll DM 3,- betragen. Diese Summe ist mit wenigen Münzen zu realisieren und läßt längere Wartungsabstände bei Fahrkartenautomaten und kürzere Haltestellenaufenthalte der Busse zu. Die Erhöhung, mit der auch eine Leistungsverbesserung einhergeht, ist angemessen, da Zeitkartenbenutzer, also die Stammkunden der BVG, noch eindeutiger bevorzugt bzw. belohnt werden müssen und da möglichst viele Kunden zum Kauf von Zeitkarten oder zumindest von Sammelkarten angeregt werden sollen.

Der ermäßigte Einzelfahrschein soll zukünftig DM 2,- kosten.

Die Sammelkarte in ihrer heutigen Form wird im IGEB-Konzept abgeschafft. Stattdessen werden Einzelfahrscheine im 4er-Block ausgegeben, der dann DM 8,- kostet. Damit wird ein im Vorverkauf gekaufter Fahrschein um DM 1,- billiger als z.B. beim Busfahrer. Da es sich um dieselben Fahrscheindrucke handelt, ist der Spareffekt sofort ersichtlich. Zudem können Fahrgäste mit den verbilligten Fahrscheinen vom Block - anders bei der Sammelkarte - getrennt eine vielleicht gemeinsam begonnene Fahrt beenden.

Der 4er-Block mit den ermäßigten Einzelfahrscheinen soll künftig DM 5,- kosten.

### **Begleitende Maßnahmen zum IGEB-Tarifkonzept**

Die bürokratische und unübersichtliche Verkaufspolitik der BVG ist aufzugeben. Grundsätzlich muß in Zukunft an jedem personalbesetzten Schalter und bei jeder privaten Vorverkaufsstelle das gesamte Angebot der BVG, also auch die Jahreskarte, erhältlich sein. Die gegenwärtige Differenzierung in fünf verschiedene Verkaufsschalterarten und die uneinheitlichen, wenig kundengerechten Öffnungszeiten bedürfen dringend der Korrektur.

Gleichzeitig mit der Einführung neuer, sehr attraktiver Tarife ist das Verkehrsangebot der BVG im Verhältnis zu ihrem Hauptkonkurrenten, dem PKW, attraktiver zu gestalten. So ist endlich das seit zwei Jahren in Planung befindliche neue Tagesbusnetz zum 1. Oktober 1989 einzuführen. Das bisherige Netz wird weder dem erweiterten Schnellbahnnetz noch dem zu erwartenden Fahrgastzuwachs gerecht. Zudem steht zu befürchten, daß bei einer weiter verlängerten Planungsphase eine zu starke Orientierung am stehenden Netz erfolgt. Als erfolgreiches Beispiel kann demgegenüber das neugestaltete Nachtbusnetz angesehen werden, dessen Fahrgastzahlen sich seit Einführung verdoppelt haben. Durch die Einrichtung umfangreichen Busspurnetzes bis zum 1. Oktober kann bereits die angestrebte Taktverdichtung im Busbereich finanziert werden. Durch die höhere Geschwindigkeit der Busse werden deutliche Reserven für ein verbessertes Angebot frei.

Das im Fahrgastbereich eingesetzte BVG-Personal muß seine vorgesehenen Aufgaben auch tatsächlich erfüllen. Darunter versteht die IGEB einen flexibleren und kundennäheren Einsatz von Kundenberatern, z.B. bei S-Bahn-Pendelverkehren, eine Fahrplanüberwachung der Busse an neuralgischen Knoten und einen mobilen

Ordnungsdienst, der das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste auch tatsächlich erhöht. Bei der derzeitigen Einsatzplanung dieser Mitarbeiter sind die IGEB-Forderungen leider zum größten Teil unerfüllt.

Solange noch nicht alle Bushaltestellen mit Kaps als neuem Regeltyp ausgestattet sind, ist auf die Freihaltung der vollen 30 m an jeder Bushaltestelle zu achten. Die Sperrflächen sind zu markieren, bei Verstoß wird unverzüglich - auch durch die BVG selbst - abgeschleppt. Die Verkehrspolizei muß ihrer Überwachungsaufgabe endlich gerecht werden, und die BVG muß gas Recht erhalten, gegen Verkehrsverstöße in Busspuren und Haltestellenbereichen selbst vorgehen zu können.

Die kostenlosen Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet sind abzubauen.

## **Finanzierung**

In der Einführungsphase der neuen Tarife ist ein Einnahmeverlust bei der BVG zu erwarten. Dieser Verlust darf auf keinen Fall durch globale Überweisung aus dem Landhaushalt gedeckt werden! Vielmehr ist der BVG pro verkaufter Monatskarte ein festzusetzender Betrag von ca. DM 30,- zu zahlen, bei den Ausbildungskarten eine entsprechend höhere Summe. Nur durch dieses Finanzierungsmodell einer Unterstützung pro Karte wird die BVG motiviert, durch ein verbessertes Angebot, durch besseren Service und durch freundlichere und besser geschulte Mitarbeiter zum Erfolg der neuen Tarifstruktur beizutragen. Die bisherige globale "Defizit"-Finanzierung am Jahresende, bei der eine Kontrolle der erbrachten Leistungen unmöglich ist, muß schrittweise zugunsten einer genau zurechenbaren Unterstützung von Angeboten aufgegeben werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001113>.

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