SIGNALARCHIV.DE

Verkehrsrecht & Tarife

Weiterentwicklung des VBB-Tarifs - ein Anfang ist gemacht

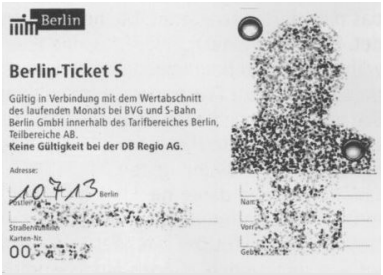
aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10002852)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Unter dem Titel »Änderung der VBB-Tarif- und Beförderungsbedingungen" berichtete in SIGNAL 6/2005 Hans-Werner Franz, Geschäftsführer des VBB, über einige Änderungen im »Kleingedruckten" und weitere Aktivitäten seines Hauses im Dienste der Fahrgäste.

In der Tat sind die dort genannten Maßnahmen aus Kundensicht ganzüberwiegend positiv: Ein erweitertes Informationsangebot lässt sich wohl kaum kritisieren - wenn es denn gut gemacht ist - und großzügigere Rückgaberegelungen für Zeitkarten sind ohne Zweifel auch vorteilhaft für die Betroffenen. Wenn künftig nicht schon für das Betreten eines Bahnsteigs ein Fahrschein nötig ist, so dass das Aufsuchen dortiger Geschäfte oder die Verwendung als Fußgängertunnel nun zum Nulltarif möglich wird, so ist damit ein potentieller Streitpunkt mit Kontrolleuren beseitigt.

Interessant wird allerdings sein, auf welcher Grundlage künftig Personen, deren längerer Aufenthalt im Bahnhof vielleicht doch nicht willkommen ist, hinausgebeten werden sollen. Man wundert sich nur, wieso dies erst jetzt geschieht - Kioske auf U- und S-Bahnsteigen gibt es schließlich schon lange, und eine **Bahnsteigkarte** kannten auch schon die Vorläufer des VBB-Tarifs nicht. Aber nach dem Motto »besser spät als nie!" soll uns das nicht weiter stören.



Die Regelungen für das Sozialticket scheinen einfach und verständlich zu sein. Was viele nicht wissen: Busse brandenburgischer Verkehrsunternehmen dürfen innerhalb Berlins teilweise auf Kulanzbasis genutzt werden. Welche das genau sind, können aber weder Senat noch VBB verbindlich sagen. Verbindlich ist nur, dass bei der Fahrt über Berlin AB hinaus nicht der Anschlussfahrschein nach C genutzt werden darf. Aber das wissen viele Sozialticket-Inhaber nicht. Dass die Benutzung von Zügen der DB Regio nicht gestattet ist, steht wenigstens deutlich auf der Trägerkarte und vermeidet so Missverständnisse.

Firmenticket oder Umweltkarte? Missverständliche Beschriftung eines Firmentickets. So sind z. B. die Mitnahmeregelungen bei beiden unterschiedlich. Die vielen verwirrenden Unterschiede in den Detailbetimmungen müssen abgebaut werden.

Schöneiche in Gallien

Dasselbe gilt auch für die genannten Veränderungen der eigentlichen Tarifbestimmungen. Die zumindest relative Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses bei einigen Tarifposten durch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten macht diese zweifellos interessanter. Wir können uns aber nicht verkneifen, auf gleich zwei Details (bei vier Tarifposten) hinzuweisen, mit denen der VBB dem Leitthema »keine Regel ohne Ausnahme" auch hier wieder treu bleibt:

- (Wir befinden uns im Jahre 6 nach Einführung des VBB-Tarifs.) Das **Länderticket** gilt nun bei allen Verkehrsunternehmen des VBB... allen? Nein, ein kleiner Verkehrsbetrieb im Berliner Umland erkennt es weiter nicht an! Nachdem seit 1. August 2005 der bisherige Verweigerer ORP für seinen Binnenverkehr (Buslinien im Kreis Ostprignitz-Ruppin) nun endlich auch den VBB-Tarif anwendet, hat nun die Schöneiche-Rüdersdorfer-Straßenbahn die Rolle des »kleinen gallischen Dorfes" übernommen. Ohne geht's scheinbar nicht.
Die 8-Uhr-Karte in Cottbus ist nun ein VBB-Angebot, das auch im SPNV gültig ist. So weit, so gut - dies gilt aber nur für Monatskarte und Jahresabo! Die Wochenkarte ist weiterhin nur im Haustarif der örtlichen ÖPNV-Unternehmen zu finden und darf nicht im Zug benutzt werden. Da wäre es wirklich interessant zu erfahren, was bei den Verhandlungen der Beteiligten, die doch ganz offensichtlich stattgefunden haben, eine Einigung nun gerade an dieser Stelle verhindert hat.

Zu viele besondere Bestimmungen

Dies sind leider keine Einzelfälle - wer das immer noch 124 Seiten umfassende VBB-Tarifheft genau studiert, findet zahlreiche andere Formulierungen, die zu Irritation (Was meinen die denn damit?), Verwunderung (Warum ist das bloß so?) oder auch Ärger (Muss das denn so sein?) Anlass geben.

Wir haben bereits zur Einführung des Verbundtarifs in SIGNAL 8-9/1999 und 10/1999 auf große und kleine Problempunkte hingewiesen. Manches hat sich inzwischen erledigt, vieles gilt weiterhin, und leider kamen auch mit der Überarbeitung zum August 2005 sogar noch einige Punkte hinzu. An dieser Stelle wollen wir die Aufzählung von Herrn Franz daher etwas ergänzen:

- Positiv - aber eigentlich auch selbstverständlich - ist die Neufassung der Gültigkeit von Einzelfahrscheinen für die ABC-Bereiche: Künftig sind **Unterbrechungen** für kleinere Erledigungen wieder bis zu einer Höchstdauer der gesamten Fahrt möglich, ohne dass auf den »nächsten Anschluss" geachtet werden muss. Die Formulierung der Neufassung 2004 war wenig sinnvoll und wohl auch nur durch ein Versehen in den Druck gekommen. Das Verbot von Rund- und Rückfahrten gilt allerdings weiterhin.
Weiterhin werden Kurzstreckentarife nicht ortsbezogen, sondern von den Verkehrsunternehmen für ihre jeweiligen Strecken festgelegt. Dies widerspricht dem Verbundgedanken und verringert die Übersichtlichkeit. Zum I.August 2005 wurde dies nun noch komplizierter: Ein Teil der Kurzstreckenregelungen ist jetzt unter » **Haustarife**" zu finden, andere dagegen stehen weiter in einem eigenen »Anhang" Siehe untenstehende Quizfrage.
Damit fällt erst bei sehr gründlichem Lesen auf, dass seit I.August 2005 eine Reihe von Betrieben nun gar keinen **Kurzstreckentarif** mehr hat! Von den 29 bisherigen Anwendern sind insgesamt nur noch 16 erhalten geblieben. Bei den übrigen - meist Busbetriebe, die überwiegend ländliche Räume bedienen - ist nun der Einzelfahrschein für 2 Waben der niedrigste Tarif, so lange kein Stadtverkehrstarif zur Anwendung kommt. Auch wenn davon vielleicht real nicht allzu viele betroffen sind, entspricht dies einer Preissteigerung von 30 % - und schafft neue Uneinheitlichkeit, wo nun Unternehmen mit und ohne Kurzstreckenregelung verkehren.
Für die gelegentliche **Fahrradmitnahme** wurde zwar inzwischen der Ermäßigungstarif als tragbares Angebot durchgesetzt, jedoch nur in den ABC-Tarifbereichen der Städte. Wer außerhalb auf kürzeren Strekken ein Rad mitnehmen will, muss laut VBB-Tarif zur Fahrradkarte zu 2,60 Euro für eine Einzelfahrt greifen. Bis zu 4 Waben zahlt man so sogar mehr als für die eigene Fahrkarte!

Von den Tages- und **Mehrtageskarten** der DB und S-Bahn erfährt man im ganzen VBB-Tarifheft nichts, obwohl das attraktive Angebote sind und obwohl anderen Haustarifen vom VBB großer Raum gegeben wird.
Neben unternehmensbezogenen Besonderheiten kennt der VBB-Tarif als »zeitlich und örtlich begrenzte Sonderregelung" auch noch das Verkehrsmittel, nämlich beim **Berliner Sozialticket**. Hier wird es nun völlig absurd: Je nach Strecke kommt es nicht nur auf die Linie an, sondern auch noch darauf, welches Unternehmen gerade als nächstes fährt. Zwar gibt es nur sehr wenige echte Gemeinschaftslinien im Geltungsbereich des Tickets, aber aus Sicht der Betroffenen ist es dasselbe Problem, wenn unterschiedliche Linienbetreiber auf derselben Strecke fahren.
Weitere unangenehme Überraschungen drohen Sozialticketnutzern bei der Fahrt ins Umland: Obwohl es sich hier den Tarifbestimmungen zufolge um eine »zeitlich und

örtlich begrenzte Sonderregelung" im Rahmen des VBB handelt, also nicht um einen Haustarif einzelner Unternehmen, darf man nämlich **keinen Anschlussfahrschein** für den Bereich C hinzukaufen! Wer ins Umland will, soll einen BC-Fahrschein lösen, damit den Bereich B doppelt und rund 80% mehr zahlen als die Inhaber anderer Monatskarten. Dasselbe gilt übrigens für die »**CityTourCard**" Wenn die Verkehrsunternehmen meinen, sich ausgerechnet bei dem am wenigsten zahlungskräftigen Teil ihrer Kundschaft auf diese Weise bereichern zu müssen, so zeugt dies - vorsichtig formuliert - nicht gerade von Feingefühl. Zudem ist diese Bestimmung so versteckt - nämlich nur in der Langfassung der Tarifbestimmungen - untergebracht, dass unbeabsichtigtes Graufahren vorprogrammiert ist. Aber auch die Politik hat hier geschlafen, da sie bei der Neuverhandlung des Sozialtickets nicht für eine Beseitigung dieser Härten gesorgt hat.

Echter Dialog tut not

Diese und andere Beispiele sind umso ärgerlicher, als man den Eindruck hat, es seien teils Partikularinteressen der Unternehmen und teils fehlende Sorgfalt bei der Formulierung der Bestimmungen, die zu solchen Härten führen. Die finanziellen Auswirkungen einer kundenfreundlicheren Lösung dürften meist äußerst gering sein im Verhältnis zur Frustration unfreiwilliger Schwarzfahrer und zum möglichen Imageschaden für den Verbund. Auch hier würde eine offene Diskussion helfen.

Wir begrüßen daher die Einrichtung des VBB-Fahrgastforums und hoffen, dass der Verbund dieses nutzt, um offen und konstruktiv mit seinen Kunden ins Gespräch zu kommen und aus ihren Erfahrungen zu lernen.

Wir wissen, dass diese Kritikpunkte kaum dem VBB alleine angelastet werden können - die Verkehrsunternehmen haben in solchen Fragen mitzureden. Wer die Verhältnisse in anderen Verbünden kennt, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, die Berlin-Brandenburger Unternehmen seien auf ihr Eigenleben besonders bedacht, auch wenn dabei Transparenz und Gerechtigkeit des Tarifs unter die Räder geraten. Dies zu ändern, ist zum Teil eine politische Aufgabe, aber die praktische Umsetzung dürfte auch künftig Aufgabe des Verkehrsverbunds bleiben. Die Arbeit auf dieser »Baustelle" ist jedenfalls noch beträchtlich. (MS)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002852.

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