



Wenn die Nürnberger an ihrem Nahverkehrstarif „herumschrauben“, dann müssen auch Nachbarn wie Fürth — hier der U-Bahnhof Rathaus — und die VGN-Partner zustimmen. Foto: Hans-Joachim Winckler

VAG-Tarifreform: „Die Fahrgäste nicht verschrecken“

Nahverkehrsexperte Gerhard Probst hat Veränderungen in Nürnberg mit angestoßen — Einige Knackpunkte erst einmal verschoben

Das Tarifsystem der VAG wird von den Kunden immer wieder als zu kompliziert und undurchsichtig kritisiert. Eine Reform, ausgetüftelt durch das Dresdner Gutachter-Büro Probst & Consorten zusammen mit VAG und Stadt, soll auch zur Vereinfachung beitragen. Wir fragten Geschäftsführer Gerhard Probst, ob das gelingen ist und wo die Probleme liegen.

Herr Probst, Sie durften sich an eine Reform des VAG-Tarifs wagen. Teile davon sollen zum 1. Januar 2016 umgesetzt werden. Viel einfacher werden die Tarife aber nicht für die Fahrgäste, auch weil einige Reform-Bausteine warten müssen.

Gerhard Probst: Wir haben einiges in der Debatte schon angestoßen und sind stolz darauf, dabei eine spürbare Vereinfachung im Nürnberger Tarif angeregt zu haben: die neue Kurzstrecke. Bisher gab es eine sehr fein ausgetüftelte Lösung: eine Fahrt von der Einstiegshaltestelle bis zum nächsten Tarifpunkt. Jetzt kommt eine einfache Zählregel: Ich kann als Fahrgast vier Stationen mit Bussen und Bahnen oder zwei mit der U-Bahn fahren. Damit erreicht die VAG künftig auch Leute, die vorher nicht gefahren sind, weil es mit der Kurzstrecke zu kompliziert war. Außerdem wird es günstiger.

Sie haben zur Vereinfachung auch vorgeschlagen, die Dreimonats- und Halbjahres-Abos zu streichen. Das ist nun erst einmal verschoben. Außerdem regen Sie an, die beliebte MobiCard als Abo einzuführen. Auch hier stockt die Umsetzung, so wie bei

Ihrem Vorschlag, ein günstiges Partner-Abo einzuführen.

Probst: Diese Punkte betreffen nicht nur Nürnberg und Fürth und werden im VGN noch auf ihre Übertragbarkeit auf alle Partner diskutiert und intensiv geprüft. Eine Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt ist möglich. Wir halten eine Abo-Lösung, wie bei der MobiCard, grundsätzlich für eine Vereinfachung im Tarifsystem.

Trotzdem: Die Fahrgäste klagen immer wieder über das komplizierte Tarifsystem der VAG.

Probst: Lassen Sie mich eines sagen: Ich kenne viele Tarifsysteme. Nürnberg hat vom Sortiment her schon ein klares, reduziertes Angebot! In den Verbänden selbst aber wird das von den Fahrgästen oft nicht so gesehen. Da heißt es dann etwa: „In Berlin ist das viel einfacher.“ Der dortige Verbund für Berlin und Brandenburg weiß nicht einmal, wie viele Tarifzonen er hat. Dort wird immer nur die Schätzung „etwa 1700“ angegeben!

Was ist so schwierig an einer Vereinfachung von Verbund-Tarifen?

Probst: Ein zentraler Punkt ist — und das meine ich jetzt ganz wertfrei: Da ist viel öffentliches Geld im System. Gerade in der politischen Diskussion ist daher der Wunsch nach Tarifgerechtigkeit sehr ausgeprägt. Das führt dazu, dass auch spezielle Bedürfnisse Gehör finden und kleine Märkte bedient werden, die sich so nicht rechnen. Außerdem: Nürnberg, beziehungsweise die VAG, ist Teil des Verkehrsverbunds VGN. Da gibt es viele Mitglieder, aber auch die Vorgabe, den Kompromiss zu suchen



Gerhard Probst hat geholfen, den VAG-Tarif zu reformieren. Foto: privat

und Beschlüsse einstimmig zu fassen.

Wo liegt das Problem speziell beim VAG-Stadttarif?

Probst: Auch in Nürnberg gibt es eben viele unterschiedliche Bedürfnisse, die befriedigt werden wollen. Natürlich spielt auch die Finanzlage der Stadt eine große Rolle. Da sind die Handlungsspielräume für Lösungen sehr eng.

Daher haben Sie und Ihre Kollegen ja vorgeschlagen, die Parkgebühren zu verdoppeln, um mehr Geld für die Tarifreform in die Kasse zu bekommen. Jetzt gibt es nur die kleine Lösung.

Probst: Da muss man ganz klar sagen: Den Mut haben nur wenige Kommunen, den Schritt radikal zu gehen.

Sind in späteren Jahren noch Korrekturen im VAG-Tarifsystem möglich?

Probst: Grundsätzlich gilt: Gewisse Richtungsentscheidungen sollten nicht alle drei Jahre wiederholt werden. Der Markt verträgt nicht zu viele hektische Veränderungen. Man muss aufpassen, dass man die Fahrgäste mit zu viel Änderung nicht verschreckt. Aber einige Vorschläge von uns sind ja noch in der politischen Diskussion. Vielleicht werden sie mit einem Jahr Verzögerung umgesetzt.

Gibt es andere Nahverkehrsverbände mit einem transparenteren und verständlicheren Fahrkartenangebot?

Probst: Die Märkte und die Topographien vieler Städte sind zu unterschiedlich, um sie miteinander vergleichen zu können. Nehmen Sie das hügelige Stuttgart: Da fällt die Konkurrenz durch Fahrräder weg. Das sind andere Rahmenbedingungen als etwa in Nürnberg, Fürth oder Erlangen. Innsbruck hat sein Tarifsystem stark vereinfacht. Da leben aber auch weniger als 150.000 Einwohner. Da kann eine Stadt anders agieren als in einer Halbmillionenmetropole wie Nürnberg. Auch die Schweiz hat attraktive Tarife, da hat ein guter Teil aller Fahrgäste eine Dauerkarte fürs ganze Land. Allerdings hat das Autofahren dort auch einen anderen Stellenwert als etwa in Deutschland. In Freiburg und Umgebung gibt es für Zeitkarten keine Zonierung wie im VGN. Doch der Verbund ist eben viel kleiner.

Wie sähe denn Ihr persönlicher Traumtarif für Busse und Bahnen aus?

Probst: Der VGN ist schon sehr weit! Technisch gibt es in Zukunft sicher noch elektronische Lösungen, die den Zugang zum Nahverkehr für Fahrgäste stark vereinfachen. Erste Schritte dazu werden schon mit den Handy-Tickets gemacht. Eine schnelle Umstellung auf ein elektronisches Ticketing wäre heute allerdings noch zu teuer. Denkbar wäre auch so etwas wie eine Mini-Flatrate: In Münster wird bereits für zwei Euro ein Ticket angeboten, das gilt 90 Minuten in der Stadt. Das ist die einzige Beschränkung. Man kann damit dann, anders als etwa in Nürnberg, auch wieder zurückfahren.

Aber wenn Sie mich nach meinem Traum fragen: Das wäre ein Wechsel von der Nutzer- zur Nutznießer-Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Wenn Verbände ihr Umland erschließen, dann profitieren entlang der Strecken die Landbesitzer und Vermieter, weil die Leute wegen der besseren Erschließung rausziehen. Es steigen die Grundstücks- und Hauspreise.

Den Reibach machen also die Privaten, der Steuerzahler trägt dagegen die hohen Kosten für den Nahverkehr. In Österreich, Frankreich oder auch einigen Städten der USA gibt es bereits solch eine Umlage. Das finde ich viel gerechter und wirtschaftlich nachhaltiger. Dann würden wir nicht nur in Nürnberg eine andere Diskussion zum Thema Tarife und Finanzierung der heutigen Angebotsqualität im Nahverkehr führen.

Interview: ANDREAS FRANKE (Siehe Standpunkt Seite 10)

Suche nach bestem Ticket

Vielzahl der verschiedenen Fahrkarten wirkt verwirrend

15 Fahrkarten hat die Verkehrs-AG in ihrem Sortiment, um möglichst viele Kunden anzusprechen — und Autofahrer zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen. Aber ist der Ticket-Dschungel für den ganz normalen Benutzer überhaupt durchschaubar?

Einzelkarte, Viererkarte, Tages-Ticket, Zehnerkarte, Gruppenkarte, MobiCard, Solo31 oder Abo in etlichen Variationen — da braucht man Zeit und Konzentration, um sich für den sinnvollsten Fahrschein zu entscheiden.

Die VAG meint, dass ihr neues Tarifsystem durchaus verständlich ist. Ingo Gutgesell, Vorstand des Stadtseiniorenrats Nürnberg, hält das Modell dagegen für ziemlich kompliziert. Allerdings schlägt es auf seine Klientel kaum durch. „Für uns Senioren ist die MobiCard optimal, man kann den Partner oder auch Enkel mitnehmen“, meint Gutgesell.

Was ihn allerdings stört: Es gibt keine MobiCard, mit der er mit Begleitung vor neun Uhr herumfahren kann — alleine dagegen schon. Seit über zwei Jahren bemühte sich der Stadtseiniorenrats-Chef um eine Änderung, weil er die Ausschlusszeiten als großes Handicap empfindet. Wenn Senioren einen Arzttermin vor neun Uhr haben und sich dabei von ihrem

Partner begleiten lassen möchten, können sie ihre MobiCard nicht nutzen. Die VAG hat ihm jedoch mitgeteilt, dass ein Weglassen der Ausschlusszeiten für Begleiter aus finanziellen Gründen nicht möglich sei.

Bei der Einführung der neuen Tarifstruktur gab es große Diskussionen im Fahrgastbeirat der VAG, dem elf Mitglieder angehören. Die VAG hatte dem Kundengremium das Sortiment ausführlich erklärt. „Ich finde die

Tarifstruktur ziemlich fair“, meint Katharina Beringer, Mitglied des Fahrgastbeirats, „zumindest für die meisten Fahrgäste. Wer eindeutig schlechter dasteht, ist der Gelegenheitsfahrer.“ Nach den Erläuterungen der VAG konnte Beringer Fragen in ihrer Familie klären: „Das hat für Verständnis gesorgt, aber sicher nicht für Begeisterung.“

Doch würde man auch ohne eine derartige Erklärung zurecht kommen und im Alltag rasch den richtigen Fahrschein finden? „Na ja, als Fremder ohne Berührungspunkt zur VAG hätte man sicher Probleme“, meint Fahrgastbeirats-Kollege Marco Heinkel, „aber grundsätzlich ist es logisch, praktikabel und richtig.“ Mit den unterschiedlichen Tarifen versuche die Verkehrs-AG, möglichst gerecht zu sein und nicht alle Fahrten über nur zwei oder drei Tickets abzurechnen.

HARTMUT VOIGT

Fahrkarten-Automat in der Hosentasche

700.000 Handy-Tickets 2014 verkauft — Alles zu kompliziert? Ein Leserforum zum Tarif

VON CLAUDINE STAUBER

Seit kurzem können endlich alle Smartphone-Besitzer im neuen VGN-Online-Shop Tickets herunterladen. 700.000 Handy-Tickets sind 2014 verkauft worden. Tendenz steigend. Ein Test.

Ich hab's getan. Hab dem Busfahrer mein Handy unter die Nase gehalten und er hat mich durchgewinkt. Eine Kurzstrecke habe ich mir zur Premiere herbeigehtippt, nervös, aber entschlossen. „Vielen Dank für Ihre Bestellung, Herr Stauber“, schreibt mir die VAG anschließend. Das mit dem Herrn bekomme ich auch noch in den Griff.

Den Anstoß zum Testkauf gab eine Mail der VAG, die mitteilte, dass jetzt auch Windows-Phones mit Tickets bedient werden. Da ich ein solches in der Tasche und das ewige Streifenkarten-Kaufen satthabe, mache ich mich auf den (steinigen) Weg zur Anmeldung. Erste Erfahrung: Man sollte das nicht am Handy, sondern am PC erledigen. Sonst kommt zum Gefummel mit Passwörtern, Mail-Adressen und unzähligen anzuklickenden Kästchen noch das kleine Display, das die Orientierung erschwert. Ohne Lesebrille kaum zu bewältigen.



Ein bisschen tippen, dann ist das Ticket am Handy. Doch aller Anfang ist schwer. Foto: Edgar Pfrogner

Nach dem dritten Versuch werden mein Verzicht auf Rechnungen in Schriftform, die Einzugsermächtigung und der BIC- und IBAN-Zahlensalat endlich akzeptiert. Die VGN-App, der „Ticketautomat in der Hosentasche“, wie es der Verbund nennt, ist betriebsbereit. Zumindest theoretisch. Dazu später mehr.

Was haben eigentlich VAG und VGN davon, wenn sich die Kundenschaft digital selbst bedient? „Für uns ist das wirtschaftlich“, sagt Klaus

Dechamps vom VGN. Und die Menschen verlangten danach. Den Verdacht, dass die Ticket-Automaten bald abgeschafft werden könnten, wischt er weg: „Der Automat ist unser wichtigster Vertriebspartner.“ Aber wie die Welt in 20 Jahren aussehen werde, wisse natürlich niemand.

Man kann sein Ticket auch selbst ausdrucken oder es sich schicken lassen — www.shop.vgn.de — Seit 2007 gibt es das Handy-Ticket im VGN, allerdings nur für die meistverkauften iPhone- und Android-Geräte. Jetzt kam das Microsoft-Handy dazu — auch wenn sich manche Fahrplanangaben auf meinem Apparat noch verwirrend übereinanderschoben. Das liege daran, dass ich die Schrift am Display größer eingestellt hätte, heißt es. Alles nicht so einfach...

Schnell merke ich beim Kartenaufkauf, dass es einfacher ist, sich über die Rubrik „Verbindungen“ einzuwählen. Dann stolpert man nicht mehr, wenn nach rätselhaften Preisstufen wie C, D, F oder K gefragt wird. Die App rechnet so nämlich selbst aus, was die Fahrt kostet. Ein Handy-Ticket bekommt übrigens den gleichen Rabatt wie Streifenkarten. Prima, jetzt muss nur noch der „Herr“ aus der Anrede verschwinden.

Ist das Tarifsystem zu kompliziert? Oder kinderleicht zu handhaben? Uns interessiert Ihre Meinung. Bitte schreiben Sie an den Verlag Nürnberger Presse, Marienstraße 9-11, 90402 Nürnberg, eine Mail an nn-leserbriefe@presenetz.de oder kommentieren Sie direkt online auf der Seite www.nordbayern.de/leserforum