

PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Landeshauptstadt München
Herrn Oberbürgermeister Christian Ude
per E-Mail: buero.ob@muenchen.de

**PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.**

Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
E-Mail: oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 17. April 2013

**Gültigkeitsgrenzen von MVV-Fahrscheinen im Eisenbahnverkehr
Ihr Schreiben vom 25.3.2013 mit Zeichen BOB-PE-88-2/221-7/1**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für Ihr Antwortschreiben vom 25. März möchten wir uns herzlich bedanken. Wir freuen uns auch darüber, dass aus Ihrem Schreiben eine Übereinstimmung mit der Intention unserer Vorschläge zum MVV-Tarif hervorgeht.

Es ist sicherlich richtig, dass unser Anliegen auf Erleichterungen für die Fahrgäste abzielt. Was wir bei der Argumentation der Anbieterseite vermissen, ist eine Abwägung der Vorteile für das Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr. Bei Umsetzung unserer Vorschläge sehen wir gleich mehrfach das Potenzial, neue Fahrgäste zu gewinnen:

1. Ein günstigerer Fahrpreis macht es in den betroffenen Relationen attraktiver, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt mit dem PKW zu fahren.
2. Besonders unattraktiv und abschreckend wirkt es, wenn Fahrgäste von außerhalb des Verbundgebiets bei Weiterfahrt im MVV Teilstrecken doppelt zahlen müssen, weil sich die Gültigkeit des MVV-Fahrscheins mit derjenigen der Bahnfahrkarte überlappt. Daran ändert die Zusammenführung zweier Fahrscheine in eine "AboPlusCard" nur scheinbar etwas. Diese abschreckende Wirkung abzuschaffen, ist der Hauptgrund unserer Initiative.
3. Unsere Vorschläge führen dazu, dass komplizierte Regelungen im MVV-Tarif vereinfacht werden. Unterstützt durch Marketing sollte sich diese Tatsache so verkaufen lassen, dass neue Fahrgastpotenziale auch über den Kreis der unmittelbar Betroffenen hinaus erschlossen werden.

Die drei genannten Effekte werden die Erlösminderung durch den Verkauf günstigerer Fahrscheine vielleicht nicht sofort ausgleichen. Sinn der Nettoverträge im Bahnbereich ist aber, Anreize für ein Angebot zu schaffen, bei dem Mehrerlöse über höhere Fahrgastzahlen und damit auch durch einen attraktiven Tarif erzielt werden.

Von politischer Seite sollte nicht nur die betriebswirtschaftliche, sondern auch die volkswirtschaftliche Situation betrachtet werden. Gerade für die Landeshauptstadt München ist die Dämpfung

des Wachstums im Straßenverkehr ein wichtiges Ziel. Ein attraktiver MVV mit einem Fahrscheintarif, der etwas mehr den Erwartungen des gesunden Menschenverstands entspricht, ist dabei einer der Bausteine.

Überdies sehen wir die Notwendigkeit, den MVV-Tarif zukunftssicher zu gestalten. Zurzeit müssen für jede Ausdehnung des Verbundtarifs in teils langwierigen Verhandlungen spezielle Regelungen gefunden werden. Wir erwarten von einer reformierten Einnahmenaufteilung, dass Landkreise, die potenziell bereit sind, beim MVV mitzumachen, von vornherein wissen, was auf sie zukommt. Da sich durch Verbundausweitungen die Schnittstellen zwischen MVV-Tarif und Bahntarif verschieben, ist in den Grenzbereichen eine klare Regelung wie von uns vorgeschlagen notwendig, damit solche Änderungen auch aus Fahrgastsicht beurteilt werden können.

Mit etwas Unverständnis haben wir auf die Aussage reagiert, dass es zu den durch eine Änderung des Tarif zu erwartenden Erlösänderungen keine belastbaren Zahlen gibt. Mit statistischen Methoden auf Basis der Fahrgastzahlen und der verkauften Fahrscheine sollten solche Zahlen zu ermitteln sein. Wir alle haben als MVV-Fahrgäste schon öfters Fahrgastzählungen und -befragungen erlebt. Dieses aufwendige Vorgehen müsste eigentlich die gewünschten Fakten liefern können.

Leider stellen wir immer wieder fest, dass der Öffentliche Verkehr ein Hort der Intransparenz ist. Es ist vielleicht noch verständlich, wenn finanzielle Daten der Unternehmen nicht einsehbar sind. Dass aber statistische Daten wie Fahrgastzahlen, wenn überhaupt, nur in völlig veralteter Form öffentlich vorliegen, ist nicht zeitgemäß. Eine transparentere Handhabung solche Daten würde die Beteiligung von Bürgern und Verbänden an dieser Thematik erleichtern. Wir verweisen dazu auf den Abschnitt "Mitwirkungsrechte" in der Stellungnahme zur Bayerischen Nachhaltigkeitsstrategie (<http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/nachhaltigkeit.pdf>).

Von der Kritik mangelnder Transparenz möchten wir die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) weitgehend ausnehmen. Wir werden als Fahrgastverband von dort meist frühzeitig über Planungen informiert. In den Bereichen der MVV GmbH und der Bahnunternehmen sehen wir dagegen Defizite.

Angesichts der von Ihnen angesprochenen vertraglichen Situation und der Vertragslaufzeiten verwundert uns, dass nicht längst etwas unternommen wurde, das in die gleiche Richtung wie unsere Vorschläge zielt. Wenn die MVV GmbH weiß, dass die momentane, den Fahrgästen kaum verständlich zu machende Regelung nicht kundengerecht ist, warum wurden dann in den Vorjahren die Chancen, dies zu ändern, nicht ergriffen? Stattdessen wurde 2009 die Tarifierung im Übergang zwischen Eisenbahn- und MVV-Tarif sogar noch etwas verschlechtert.

Hingewiesen sei auch auf die seit 2006 unverändert bestehende absurde Tarifsituation zwischen München und Holzkirchen (siehe Artikel http://www.pro-bahn.de/pbz/articles/2007-4-30_33.pdf). Dieses Beispiel zeigt, dass bei Fragen des Fahrscheintarifs die Beharrungskräfte für uns als Fahrgastverband kaum zu überwinden sind. Wir können in diesem Themenbereich immer wieder nur die Unterstützung der Politik erbitten.

Gute, nachhaltig arbeitende Unternehmen zeichnen sich dadurch aus, dass sie auch im Sinne ihrer Kunden tätig werden. Wir als Fahrgastverband wünschen uns im Öffentlichen Verkehr Unternehmen, die ein möglichst positives Bild von Bussen und Bahnen in der Öffentlichkeit etablieren. Nur so sind unseres Erachtens maßgebliche Fahrgastpotenziale über das derzeitige Niveau hinaus zu erschließen.

Die kritisierten Regelungen stehen dem Bestreben eines positiven Bildes entgegen. Die Unternehmen nehmen leichtfertig in Kauf, dass Fahrgäste damit nicht zurechtkommen, und unabsichtlich zum Schwarzfahrer werden. Durch den von den Verkehrsministern angestrebten Anstieg des

Erhöhten Beförderungsentgelts wird diese Drohkulisse weiter verschärft. Der damit verbundene Appell der Minister, Tarife so zu gestalten, dass unbeabsichtigtes Schwarzfahren möglichst vermieden werde, zeigt die Relevanz unserer Vorschläge.

Die Forderung, im Sinne der Fahrgäste tätig zu werden, überträgt sich bei Unternehmen, die sich in öffentlicher Hand befinden, natürlich auf die Politik, die diese Unternehmen im Auftrag der Bürger beaufsichtigt. Die Grenze zwischen der Autonomie eines solchen politisch zu verantwortenden Unternehmens einerseits und dem Primat der Politik andererseits wird aus unserer Sicht als verkehrspolitischer Verband zu sehr zu Gunsten der jeweiligen Unternehmensführung gezogen. Und aus unserer Sicht als Verbraucherverband führt dies viel zu oft zu intransparenten Entscheidungen, die zu Lasten der Kunden von Bus und Bahn gehen.

Wir hoffen, dass unsere Argumente dazu dienen können, entsprechende Änderungen im MVV-Tarif anzustoßen. Eine Kopie dieses Schreibens senden wir an die weiteren Adressaten unseres Vorschlags, Herrn Staatsminister Zeil und Herrn Landrat Karmasin.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Norbert Moy
(Vorsitzender PRO BAHN Oberbayern)

gez. Frank Lipke
(stellv. Sprecher MVV-Fahrgastbeirat)