

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Schwanthalerstr. 74, 80336 München

An die
Damen und Herren
der Presse

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 12. Juni 2001

Pressemitteilung

Debatte über MVV-Tarif

Sehr geehrte Damen und Herren,

„die derzeit laufende Debatte über den MVV-Tarif zeigt, daß die sogenannte Strukturreform 1998 die wirklichen Probleme nicht gelöst hat“ so Andreas Barth, Sprecher des bundesweiten Fahrgastverbandes PRO BAHN in Oberbayern. Die Neuregelungen damals haben viele der grundlegenden Probleme noch nicht einmal angepackt, wie die leidige Frage der Kombination von Kurzstrecken mit anderen Bartarifangeboten. Bei einer anderen Tarifstruktur würde sich laut PRO BAHN dieses Problem aber gar nicht stellen. Darüber hinaus setzt der Tarif die Kunden des MVV sachlich nicht nötigen Ungerechtigkeiten aus. „An vielen Stellen des Verbundgebietes werden die Bürger dadurch von einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs abgeschreckt“, warnt Andreas Barth, denn „trotz eines guten MVV-Leistungsangebots werden zahlreiche Wege mit dem PKW zurückgelegt“.

„Man sollte jetzt die Gelegenheit wahrnehmen, die grundlegenden Probleme zu lösen“ fordert Andreas Barth. Dabei weist er auf die unerfüllten Forderungen zur Tarifreform 1998 hin, die beinhaltet haben:

- Tarifsprünge von 100% oder mehr dürfen in einem Tarif für öffentliche Verkehrsmittel nicht vorkommen. Tarifgrenzen dürfen nicht zu so starken Barrieren werden, daß sie das Verkehrsverhalten maßgeblich beeinflussen. Die psychologische Wirkung solcher Regelungen wirkt sich negativ auf das Gesamtbild des öffentlichen Verkehrs aus.
- Der Kurzstreckentarif muß in sich logischer werden. Es darf nicht sein, daß der Fahrpreis unterschiedlich ist, wenn eine Linie zu verschiedenen Zeiten verschiedene Wege fährt. Es darf ebenfalls nicht sein, daß für eine bestimmte Strecke auf dem Hinweg ein anderer Preis zu bezahlen ist als auf dem Rückweg.
- Die vielen verschiedenen Fahrscheine sorgen häufig für Verwirrung. Hier kann eine Reduzierung die Übersichtlichkeit erhöhen. So sind zum Beispiel Einzelfahrscheine unnötig, die genauso viel kosten wie eine Tageskarte für das gesamte Verbundgebiet.
- Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit ist eine Reduzierung der Preisstufen im Bartarif notwendig.

- Zusammen mit der Deutschen Bahn AG sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Tarifsprünge an der MVV-Außengrenze abzumildern. Viele Fernpendler fahren trotz guter Anbindung durch den regionalen Schienenverkehr aus finanziellen Gründen mit dem PKW zu einer S-Bahn-Station im MVV-Gebiet. Dadurch werden Ortschaften am Rand des MVV-Gebiets unnötig mit Autoverkehr belastet.
- Die Einteilung der Tarifzonen muß in vielen Bereichen korrigiert werden. Sie sollte sich stärker an tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen und Siedlungsstrukturen orientieren. Sinnvolle Linienführungen dürfen nicht durch Tarifgrenzen behindert werden. Eine stärkere Anlehnung an politische Strukturen ist sinnvoll. Als Konsequenz erwarten wir unter anderem, daß die Gemeinden stärker motiviert sind, sich politisch und finanziell für den öffentlichen Verkehr einzusetzen.
- Änderungen in der Tarifstruktur dürfen keine verdeckten Tarifierhöhungen sein. In der Vergangenheit wurden beispielsweise die beliebten 24-Stunden-Karten in Tageskarten umgewandelt. Dies war de facto eine Tarifierhöhung, die einseitig zu Lasten der Fahrgäste ging.
- Die Grüne Karte muß genau wie die anderen Zeitkarten in einem verbilligten Jahresabonnement erhältlich sein.
- Alle Wochen- und Monatskarten - auch die Grüne Karte - sollten nicht mehr an Kalenderwoche oder Kalendermonat gebunden sein. Wer zum Beispiel von einer Reise an einem Dienstag zurückkehrt, muß auch für den Zeitraum von Dienstag bis Montag eine Wochenkarte erstehen können.
- Die Tageskarten müssen wieder in 24-Stunden-Karten umgewandelt werden. Dies erlaubt eine flexiblere Handhabung und ist kundenfreundlicher.
- Eine zumindest teilweise Anerkennung der Bahncard in Verbundverkehrsmitteln ist sinnvoll und notwendig. Dadurch werden Nahverkehr und Fernverkehr stärker miteinander verzahnt. Das Fahren von Tür zu Tür muß auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfach möglich sein. Besitzer der Bahncard dürfen nicht dadurch bestraft werden, daß die Deutsche Bahn bestimmte Leistungen innerhalb von Verkehrsverbänden erbringt.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,
<aba@muenchen.pro-bahn.de>