



Kreisverband Stuttgart e.V.  
Rotebühlstraße 86/1  
70178 Stuttgart  
Fon 0711/46 90 92-79  
Fax 0711/46 90 92-60  
info@vcd-stuttgart.de  
www.vcd-stuttgart.de

Stuttgart, 2. 11. 2011

## Auswertung der Umfrage zum Vordereinstieg in Bussen und Stellungnahme des VCD KV Stuttgart e.V.

Seit Februar 2011 besteht auf allen Bussen der SSB die Pflicht, ganztägig an der vorderen Fahrertür einzusteigen und die Fahrkarte vorzuzeigen. Der VCD Kreisverband Stuttgart e.V. - Umwelt- und Fahrgastverband zugleich - stand dieser Maßnahme von Anfang an skeptisch gegenüber, wollte aber die Akzeptanz und die Argumentation nach der Umstellung überprüfen. Durch eine Befragung von Fahrgästen und VCD-Mitgliedern gut ein halbes Jahr nach der Umstellung haben wir nach den Erfahrungen und Einstellung zu diesem Thema nachgefragt. Die Ergebnisse werden nachstehend dokumentiert und mit einer Stellungnahme aus unserer Sicht versehen.

Von den uns eingegangenen Fragebögen und freien Antworten haben nur 15 % den Vordereinstieg mit Fahrscheinkontrolle befürwortet, 7 % der Antworten waren unentschieden, aber mehr als drei Viertel (78 %) sehen in der Neuregelung überwiegend oder ausschließlich Nachteile.

Bei den Befürwortern des Vordereinstiegs gibt es hauptsächlich zwei Argumente:

- Vorne einsteigen und hinten aussteigen funktioniert gut, da es keine gegenläufigen Bewegungen gibt.
- Die Fahrscheinkontrolle vermindert das Schwarzfahren und führt somit zu Mehreinnahmen und einer gerechteren Kostenverteilung.

Ansonsten wird öfters aufgeführt, dass man sich an die Umstellung gewöhnen wird. Aber auch die Befürworter sehen Nachteile für weniger mobile Menschen, für Leute mit Gepäck in beiden Händen oder auch die Überlastung der Busfahrer.

Die Unentschiedenen erwähnen sowohl die genannten Nachteile, setzen aber das Argument mit dem verminderten Schwarzfahren und den damit verbundenen zusätzlichen Einnahmen entgegen.

Bei den überwiegenden Ablehnern des Vordereinstiegs in die Busse werden vor allem folgende Argumente aufgeführt:

- Buseinstieg dauert viel zu lange, insbesondere bei Gelenkbussen und in der Spitzenzeit. Es gibt häufig Verspätungen (bis zu 10 Minuten), die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wird nicht gewährleistet. Ausdrücklich genannt werden hier die Busse, in denen viele Schüler und Studenten mitfahren und die Innenstadtlinien (Linien 42, 43 und 44)
- Die teuren Busbeschleunigungsmaßnahmen werden durch den langen Aufenthalt an Bushaltestellen wieder aufgeessen. Die Verlängerung der Fahrtzeiten kann dazu führen, dass mehr Busse eingesetzt werden müssen. Auch Pkw hinter den Bussen an Haltestellen sind oft gezwungen länger zu warten.
- Dann gibt es vor allem die Klage von Fahrgästen mit Gepäck, Musikinstrumenten oder einfach auch älteren Menschen, die nicht mehr ganz so sicher zu Fuß sind: Zum Vorzeigen der Fahrkarte muss man die Hände frei haben, sich Festhalten, zum Sitzplatz nach hinten durchgehen, wenn der Bus anfährt. Oft gibt es vorne ein Gedränge, hinten sind Sitzplätze noch frei. Es ist eine „wackelige Sache“, zum Sitzplatz zu kommen, schreibt ein Fahrgast. Zudem ist der Stempelautomat oft nicht erreichbar, weil der Zugang durch Fahrgäste versperrt ist.
- Unklar ist auch, wer sich nicht an den Vordereinstieg halten muss: Eine Person mit Gehstock, mit Rollator, mit einem Cello?
- Die Fahrscheinkontrolle wird grundsätzlich als Farce bzw. „Scheinkontrolle“ kritisiert. Die Fahrer seien vollkommen überfordert, wenn sie neben Fahren, Fahrkartenverkauf auch noch die Fahrscheinkontrolle übernehmen müssen. Von daher ist das Täuschen mit ungültiger Fahrkarte leicht möglich. Zudem wird angeführt, dass ja die Fahrpreise gesenkt werden könnten, wenn es weniger Schwarzfahrer gäbe.
- Vor allem die Besitzer von Monats- oder Jahreskarten finden das manchmal mehrfache tägliche Vorzeigen des Fahrscheines ärgerlich, belästigend oder auch schikanös. Der Fahrgast fühlt sich gegängelt. Hingewiesen wird auf die Verlustgefahr, da der Fahrausweis dauernd greifbar sein muss. Dies alles führt dazu, dass manche Fahrgäste wieder auf das Auto umsteigen.

Ein Fahrgast fasst das Ergebnis zusammen: Der Vordereinstieg „erschwert das Busfahren, vor allem mit vollen Händen und für Behinderte“. Ein anderer fordert dazu auf, sich der Regelung einfach zu widersetzen. Gut nachvollziehbar ist auch folgende Rückmeldung eines Fahrgasts: „Ich trage ein großes und schweres Musikinstrument und finde es sehr umständlich, die Monatskarte zeigen zu müssen.“ Insofern hat die Werbung, die der VVS derzeit mit einer Musikerin mit großem Musikinstrument macht, etwas Ironisches, zumal darin auch die Pünktlichkeit des ÖPNV gepriesen wird.



Der VCD sieht in den Erhebungsergebnissen insgesamt eine deutliche Ablehnung der Regelung mit Vordereinstieg und Fahrgastkontrolle. Die wichtigsten Kritikpunkte sind durch die Regelung erzeugte Verspätungen und Unpünktlichkeit, Probleme beim Vorzeigen des Fahrscheines und der Sitzplatzsuche. Diese sieht der VCD ebenfalls als entscheidende Nachteile. Dazu kommt das Gefühl der Gängelei: Der Fahrgast möchte möglichst einfach Ein- und Umsteigen, das Anstehen vor der Fahrtür, das Warten und die Kontrolle machen den Kunden nicht zum König, nein, er muss erst einmal Nachweisen, dass er zur Fahrt berechtigt ist.

Sicher ist, dass es je nach Fahrgastaufkommen mehr oder weniger große Verspätungen gibt. Die Rückmeldung, dass der Fahrgastwechsel mit „vorne einsteigen, hinten aussteigen“ gut funktioniert, trifft sicher auf die gering frequentierter Bushaltestellen zu. Umso negativer wirken sich aber stark frequentierte Haltestellen auf die Wartezeiten aus: Wir haben Wartezeiten von einer Minute und mehr gemessen, wo ein Fahrgastwechsel in weniger als 20 Sekunden möglich gewesen wäre. Wenn sich mehrere solche Haltestellen hintereinander befinden, addieren sich die Verzögerungen zu mehreren Minuten und dann zu nicht erreichten Anschlüssen und somit zu langen Reisezeiten.

Wir haben den begründeten Verdacht, dass gerade auf den stark frequentierten Innenstadtlinien die Fahrzeiten deutlich länger geworden sind und diese möglicherweise im neuen Fahrplan entsprechend angepasst werden müssen. Wir selbst haben auf einzelnen Buslinien mehrfach längere Fahrzeiten um die 4 bis 7 Minuten festgestellt. Von den SSB wurde zum Vordereinstieg eine Vorher-Nachher-Untersuchung angekündigt: Wir haben dazu bisher nichts gehört. Uns interessiert insbesondere, was bei dieser Untersuchung hinsichtlich der Fahrtzeitverlängerung herausgekommen ist.

Das Thema Verlängerung der Fahrzeiten bzw. Verspätungen ist ja auch ein ökonomisches: Längere Umlaufzeiten machen mehr Busse und mehr Fahrer erforderlich. Um die Umlaufzeiten zu minimieren, werden millionschwere Programme zur Busbeschleunigung aufgelegt; diese werden durch die zeitaufwendige Fahrausweiskontrolle geradezu konterkariert.

Würde man für die Zeit der Fahrgäste einen Stundenlohn von 20 Euro ansetzen und für die 200 000 Stuttgarter Busfahrgäste täglich nur zwei Minuten Fahrtzeitverlängerung durch die Ausweiskontrolle berechnen, so entstünden jährlich Kosten in Höhe von knapp 50 Millionen Euro.

Folgt man den Angaben der SSB, dass durch die Fahrscheinkontrolle der Anteil der Schwarzfahrer von 4 bis 5 Prozent auf etwa die Hälfte gesunken ist und setzt man pro Einzelfahrt 2 Euro an, so ergeben sich mit obiger Vergleichsrechnung Mehreinnahmen von rund 4 Millionen Euro pro Jahr.

Ohne die höheren Betriebskosten der SSB durch die Fahrtzeitverlängerung anzusetzen, zeigt allein dieser Vergleich, dass die geringen Mehreinnahmen, die die SSB durch die



Ausweiskontrolle angeblich hat, in keinem Verhältnis stehen zu „Mehrleistungen“ (angesetzte Fahrtkosten) der Fahrgäste.

Darüber hinaus ist die abschreckende Wirkung für Schwarzfahrer grundsätzlich anzuzweifeln: Wie auch aus unserer Erhebung zu entnehmen, wird die Fahrausweiskontrolle als „Scheinkontrolle“ wahrgenommen. Genaue Daten der Gültigkeit sind bei der Sichtkontrolle vom Busfahrer nicht erkennbar, Mehrfahrkarten werden erst nach der Kontrolle abgestempelt, das Täuschen wird einem Schwarzfahrer leicht gemacht. So ist damit zu rechnen, dass der angeblich festgestellte Rückgang des Schwarzfahrens nur ein kurzfristiger Einführungseffekt war und langfristig sich die Schwarzfahrerquote nicht ändern wird. Die oben genannten Mehreinnahmen sind dann nicht oder nur zu einem geringen Anteil zu realisieren.

Umgekehrt zeigen Erfahrungen, dass viele Schüler, die ihr School-Ticket vergessen haben, jetzt zur Kasse gebeten werden. Sie müssen doppelt bezahlen. So geben inzwischen viele Eltern ihren Kindern zur Sicherheit das Fahrgeld oder eine Mehrfahrkarte mit. Wie die Presse mitteilte, hat sich die Zahl der im Bus verlorenen Zeitkarten seit Einführung der Sichtkontrolle um ein Vielfaches erhöht: Nach dem Vorzeigen bleiben sie auf den Sitzen liegen oder werden im Bus verloren.

Neben der festgestellten Fahrtzeitverlängerung ist ein Ablehnungsgrund die empfundene geringe Wertschätzung, welche die Fahrgäste erfahren. Die Fahrscheinkontrolle wird nicht als Kundenbindung oder Förderung des Vertrauens zum Fahrer empfunden, sondern als Gängelei und Schikane. Dazu kommen die Probleme bei der Sitzplatzsuche, beim Verstauen des Fahrausweises und beim Festhalten während des Anfahrens.

Angemerkt wurde, dass viele Busfahrer rücksichtsvoll sind, teilweise auch warten, bis Fahrgäste einen Sitzplatz gefunden haben. Aber auch dies erfordert Zeit. Und wenn während der Fahrt noch Fahrscheine verkauft werden, so geht dies ganz sicher auf Kosten der Sicherheit.

Wir sind der Meinung, dass die Busfahrer nicht zusätzlich belastet werden dürfen, sondern entlastet werden müssen und sich auf die Sicherheit und das Fahren konzentrieren müssen. Auch der Fahrscheinverkauf im Bus sollte langfristig ganz entfallen.

Der Tübinger Stadtverkehr hat beispielsweise Fahrkartenautomaten im Bus und keinen Fahrscheinverkauf durch Busfahrer. Zudem hat dort der Gelenkbus („Capacity“), der auch in Stuttgart eingesetzt wird, 4 statt 3 Türen, der Fahrgastwechsel benötigt einen Bruchteil der Zeit wie hier.



Der Vordereinstieg mit Fahrausweiskontrolle hat sich unserer Meinung als Fahrgastunfreundlich erwiesen. Die Fahrgäste empfinden die Regelung überwiegend als Schikane; positive Effekte wie größere Kundenbindung oder Unterbinden des Schwarzfahrens werden nicht gesehen. Der größte Nachteil ist die Verlängerung der Fahrt- bzw. Aufenthaltszeit.

Die SSB haben mit der Einführung des Vordereinstiegs eine Vorher-Nachher-Betrachtung angekündigt, die bis heute nicht vorgelegt wurde. Der VCD erwartet in dieser Untersuchung insbesondere einen Fahrtzeitenvergleich und einen ganzheitlichen, nicht nur betriebswirtschaftlichen Kostenvergleich. Und wir erwarten eine Aussage zur angeblichen größeren Kundenbindung durch die Ausweiskontrolle.

Unsere Erhebungen deuten darauf hin, dass die Mehrheit der rund 200 000 Busfahrgäste in Stuttgart die Regelung mit dem ganztägigen Vordereinstieg und Fahrscheinkontrolle ablehnen. Der VCD ist der Meinung, dass man dem Fahrgast grundsätzlich vertrauen und die Entscheidung, wo er einsteigt, überlassen sollte. Dies trägt mehr zur Kundenbindung bei als die eingeführte Kontrolle. Sie sollte deshalb wieder abgeschafft werden.

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

### **Bei Rückfragen - Kontakt:**

Christoph Link

1. Vorsitzender

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

Telefon (07 11) 699 37 56

[link@vcd-stuttgart.de](mailto:link@vcd-stuttgart.de)