

Check-in, Tarif: out

Im Februar suchte die BVG 1000 Tester, die eine neue App für den Fahrkartenkauf testen sollen. Wir stellen die App und ihre Möglichkeiten vor

Alle heute verfügbaren Ticketapps funktionieren nach einem ähnlichen Prinzip wie ein Fahrkartenautomat: Der Fahrgast gibt ein, welche Fahrkarte er wünscht und bezahlt diese sofort. Dies setzt zum einen Wissen über den Tarif voraus, zum anderen muss er sich festlegen, ob er beispielsweise vorab Einzelfahrten oder Tageskarten kauft.

Die nun den 1000 Testern zur Verfügung gestellte App funktioniert anders: Der Kunde beginnt eine Fahrt und „aktiviert“ eine Fahrtberechtigung. Eine Vorwahl eines Tickets entfällt hierbei. Nun führt er das Smartphone bis zum Schluss seiner Fahrt (einschließlich Umstiege) mit. Bei Kontrollen zeigt er einen Code vor, der mittels Scanner ausgelesen werden kann. Beendet der Fahrgast die Fahrt, so kann er sich entweder selbst auschecken oder dies der App überlassen.

Nach dem Check-Out wertet die App den Fahrtverlauf aus und versucht die exakt gefahrenen Strecke einschließlich der durchfahrenen Haltestellen zu ermitteln. Mit diesen Daten wird das Ticket ermittelt. Dabei sollen Besonderheiten erkannt werden können:

- Erkennung einer Kurzstrecke
- Erkennung, wenn es erlaubt ist, mehrere kurze Fahrten zu einem Einzelfahrausweis zusammen zu fügen
- Erkennen, dass mehrere Einzelfahrten zu einer 24-Stunden-Karte zusammengeführt werden können

Die Tests liefen mal überraschend gut, mal wurden jedoch einfachste Fälle wie eine Kurzstrecke nicht erkannt.

Zukünftig soll die App nicht nur die günstigste Variante aus Einzelfahrten und Tageskarten ermitteln, sondern auch noch ob sich bereits eine Monatskarte lohnt. Dies hätte dann einen echten Mehrwert für Kunden. Voraussetzung ist jedoch, dass auch 4-Fahrten-Karten jedweder verfügbaren Tarifstufe korrekt mit integriert werden. Hier liegen für den Algorithmus enorme Herausforderungen, aus der Vielzahl an Kombinationen aus 4er Karten, Tageskarten, Wochenkarten und Monatskarten die wirklich objektiv preiswerteste Option zu

18:51

19:00 S Baumschulenweg (Berlin)

19:03 S Schönevide Bhf (Berlin)

19:06

Standardreisepreis EUR 2,00

Verrechneter Preis EUR 0,00 Vollpreis

Wurde die Reise richtig berechnet?

Die App erkennt den Tarif der Kurzstrecke für 2€. Da am selben Tag bereits der Preis der 24h Karten erreicht wurde, werden jedoch keine weiteren Kosten berechnet.

Screenshot aus BVG-App

finden. Zumal Monats- und Wochenkarten auch gleitend (also mit Start zu jedem Datum) verkauft werden.

Noch komplexer wird es, wenn beispielsweise der Berliner Kunde dann gelegentlich ins Tarifgebiet C fährt. Ermittelt die App dann wirklich die beste Kombination aus einer AB Monatskarte und Anschlussfahrtscheinen? Noch komplexer wird es unter Einbeziehung des gesamten VBB Tarifes. Kann der Kunde hinterlegen, dass er beispielsweise bereits eine Monatskarte Berlin ABC hat und die App bucht ab der letzten Station in C? Kann er ebenfalls hinterlegen, wenn er im Besitz einer Bahncard ist, um den ermäßigten Tarif kaufen zu können?

Und wie steht es um die 10-Uhr-Monatskarten, oder das aktuell pilotierte Flexticket (acht 24 Stundenkarten innerhalb 30 Tage einsetzbar). Die Aufzählung an Ausnahmen kann fast beliebig weiter fortgesetzt werden und zeigt einfach nur auf, dass auch eine App nicht lösen kann, was das eigentlich Problem des VBB Tarifes ist: Eine Sammlung voller Ausnahmen, Sternchenklauseln und Fallstricke.

Und von Mitnahmeregeln für Kinder, Hunde und anderen Erwachsenen haben wir noch gar nicht gesprochen. Dabei hat die Vergangenheit gezeigt, dass den Ausnahmen immer nur noch weitere hinzugefügt werden, um noch einen und noch einen Spezialfall des im Grunde etwas zu teuren Grundtarifes auszugleichen. Und es erscheint, als ob das Interesse nicht in die Richtung geht, einen einfachen und günstigen Normaltarif zu schaffen, sondern vielmehr mittels solch einer App dem Algorithmus das Ausknobeln zu überlassen.

Doch während beispielsweise im Mobilfunk erkannt wurde, dass der Kunde wahlweise nur eine Flatrate will oder einen einheitlich Preis für Minuten und SMS und Datenpakete, befinden wir uns im ÖPNV noch in der Phase der immer weiter ausufernden Komplexität.

Die Umschiffung dieser Komplexität mit einer App, in der der Kunde einfach nur ein- und auscheckt, eröffnet nebenbei den Weg für etwas, das in mehreren Interviews der BVG Chefin immer wieder angedeutet wurde: Die Einführung eines entfernungsabhängigen Tarifs. Hierdurch würden kurze Fahrten, die etwas länger als Kurzstrecken sind, wahrscheinlich etwas günstiger sein als heute das Einzelticket. Da die Verkehrsunternehmen jedoch nichts zu verschenken haben, kann es nur die Schlussfolgerung geben, dass die klassische Fahrt beispielsweise vom Außenbezirk in die Innenstadt teurer wird als der heutige Tarif. Einen solchen Tarif lehnt die IGEB ab, da er unsolidarisch ist. Er bevorteilt die Personengruppen, die es sich leisten können, in der Nähe ihrer Arbeit zu wohnen und benachteiligt weggentrifizierte Arbeiter.

Fazit: Eine Vereinfachung des Ticketkaufes mittels Check-In-and-Out ist als zusätzliche Option zum Ticketkauf eine interessante Idee, besonders wenn der beste Preis innerhalb eines größtmöglichen Zeitraumes ermitteln werden kann (zum Beispiel bezogen auf einen Monat). Er kann jedoch nicht darüber hinweghelfen, dass der Tarif grundsätzlich überarbeitet und vereinfacht werden muss. Zugleich darf die App nicht dazu führen, dass entfernungsabhängige Tarife eingeführt werden, die das Fahren über längere Strecken deutlich gegenüber heute verteuern.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 343 (Dez. 2022)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11

