



Fahrkartenautomaten abschaffen

Die Älteren unter uns werden sich noch erinnern: Fahrkarten kaufte man früher am Schalter im Bahnhof oder bei größeren Fahrten im Reisebüro. Auch bei U- und S-Bahn gab es an jedem Eingang einen Schalter. In einigen Ausnahmefällen konnten Fahrkarten auch im Zug gelöst werden, zum Teil nur im „Nachlöse-Wagen“.

Mehrfahrtenkarten für den örtlichen Nahverkehr ließen sich auch in vielen Geschäften und Kiosken erwerben. Auf den größeren Bahnhöfen kam man nur auf den Bahnsteig, wenn man an der „Sperr“

seine Fahrkarte vorzeigte und sie dort gelocht wurde. Dies alles war sehr personalintensiv und wurde im Laufe des Wirtschaftswunders zu teuer. Hinzu kam auch, dass nicht mehr ausreichend Personal zur Verfügung stand.

Als Erstes wurden die „Sperr“ in den großen Bahnhöfen abgeschafft – es wurde nun ausschließlich im

Zug kontrolliert. Bei U- und S-Bahnen kamen dann die ersten Automaten auf. Jeder Automat konnte genau eine Preisstufe verkaufen – gegen Münzen. Der Autor erinnert sich noch an die Galerien roter Automaten im Hamburger Verkehrsverbund. Deren Leistungsfähigkeit war allerdings begrenzt – deshalb wurde zum Beispiel während des Hamburger Doms in der Station Feldstraße am Dom-Zugang der alte Fahrkartenschalter geöffnet.

Im Tarifsystem kam es zu deutlichen Veränderungen: Die Zahl der Zeitkarten wuchs stark und auch Tageskarten reduzierten den Bedarf an Verkaufsstellen für die Rückfahrt. Gleichzeitig wurden auch die Automaten komfortabler: Sie konnten alle oder zumindest viele Tickets verkaufen, im Regionalverkehr noch etwas umständlich mit Eingabe der Stationsnummer, die aus einer nebenstehenden Tabelle abgelesen werden musste. An vielen Automaten konnte nun auch mit EC- beziehungsweise Kreditkarte bezahlt werden.

Die eigentliche Revolution kam dann aber Anfang dieses Jahrtausends mit der Möglichkeit, sich seine Fahrkarte über das Internet zu kaufen. Damit ging der Zwang zum Ticketkauf vor Ort zurück – ein Trend, der sich bis heute fortsetzt. Im Nahverkehr nimmt die Anzahl die Zeitkarten weiter zu – Job-Tickets und das Deutschlandticket unterstützen diese Tendenz.

Immer weniger Fahrkarten werden heute an Automaten verkauft. Für komplexe Fernverkehrstickets wird weiterhin der Schalter oder die Agentur genutzt. Die Folge: An den teuren Automaten werden immer weniger und nur niedrigpreisige Tickets verkauft, sodass die Vertriebskosten pro Ticket dramatisch steigen. Damit stellt sich die Frage nach der Zukunft der Automaten: abschaffen oder nicht?

 (kpn)

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Pro

Als vor über 50 Jahren die ersten Billettautomaten im öffentlichen Verkehr in der Schweiz in Betrieb gingen, glich dies einer Revolution. Ohne Anstehen am Schalter und sogar mit Banknoten konnte man selbstständig öV-Billette kaufen. Auch wenn nicht immer intuitiv und einfach bedienbar, beschleunigte und vereinfachte der Billettautomat den Ticketkauf wesentlich. Über mehrere Jahrzehnte setzte er zum Höhenflug an. Noch 2017 wurden über 50 Prozent aller Einzeltickets über Automaten bezogen.

Doch spätestens 2018 begann der kontinuierliche Niedergang des Billettautomaten. Durch digitale Kanäle, namentlich Webshops und vor allem Mobile Apps, war ihm starke Konkurrenz erwachsen. So wurde Ende 2022 gerade noch jedes fünfte Billett am Automaten gelöst. Demgegenüber wurden zwei Drittel aller Fahrausweise digital gekauft.

Digitale Kanäle haben gegenüber Billettautomaten einige wesentliche Vorteile: Sie sind flexibler und können beispielsweise Sparbillette für schwach ausgelastete Verbindungen anbieten. Sie sind intuitiv bedienbar und berücksichtigen hinterlegte persönliche Abonnements. Abgerechnet wird direkt via hinterlegte Zahlungsmittel. Das Billett ist in Sekundenbruchteilen auf dem Smartphone verfügbar. Wer das automatische Ticketing nutzt, muss sich nicht einmal mehr um den Billettkauf kümmern. Einfach einchecken, fahren, aussteigen, auschecken. Den Rest erledigt die App.

Der Vertrieb ist ein wesentlicher Kostenfaktor im öV und macht in der Schweiz jährlich mehrere Hundert Millionen Franken aus. Die Billettautomaten sind dabei der gewichtigste Kostentreiber mit ihren Papierbilletten und insbesondere der Bargeld-Bezahlungsmöglichkeit. Sie sind eigentliche Panzerschranke und müssen einen sehr hohen Sicherheitsstandard erfüllen. Die Automaten sind zudem sehr wartungsintensiv, die Geldbehälter müssen regelmässig geleert und die Münzfächer wieder aufgefüllt werden. Gleichzeitig können sie nicht das gesamte öV-Sortiment anbieten und sind in ihrer Funktionalität eingeschränkt.

Aus all diesen Gründen hat sich der Schweizer öV dazu entschieden, in der Weiterentwicklung des Vertriebs auf die Digitalisierung zu setzen. Ab 2035 sollen Tickets im Normalfall nur noch digital gekauft werden. Billettautomaten werden, wenn sie an ihr Lebensende kommen, nicht mehr oder durch kostengünstige Alternativen (ohne Papierbillett und Bargeldannahme) ersetzt. Gleichzeitig braucht es aber weiterhin Lösungen für jene, die ihr Billett nicht online kaufen können oder wollen. Denn an einem Grundsatz halten wir fest: Der öV Schweiz ist für alle Menschen möglichst hürdenlos zugänglich!

Ab 2035 sollen Tickets im Normalfall [in der Schweiz] nur noch digital gekauft werden.



Helmut Eichhorn
Geschäftsführer
Alliance SwissPass

Contra

Ich kann mir derzeit ein Szenario vorstellen, bei dem keine Fahrkartenautomaten gebraucht werden: Alle Menschen haben die Möglichkeit, ohne Fahrkartenbarrieren den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) zu benutzen. Dies wird in absehbarer Zeit nicht der Fall sein. Daher werden Fahrkartenautomaten aus den folgenden Gründen benötigt:

- Fahrkartenautomaten sind ein Vertriebsweg von Fahrkarten für Menschen, die kein Abo oder eine entsprechende Apps haben. Das sind beispielsweise Touristen, Gelegenheits- oder Erstnutzende oder Menschen ohne Smartphones. Diese werden ohne den Vertriebskanal zu Grau- bzw. Nichtfahrenden. Graufahrende sind Fahrgäste, die eine Fahrkarte erwerben wollen, strukturell aber nicht die Möglichkeit haben, dies zu tun.
- Fahrkartenautomaten sind eine Ergänzung zu Fahrkartenschaltern, die nicht während der Früh- und Spätverkehre und an Wochenenden geöffnet haben und an den meisten Bahnhöfen nicht existieren.
- Menschen zum Umstieg vom MIV auf den ÖPV zu bewegen fällt leichter, wenn weniger Barrieren vorhanden sind. Fahrkarten stellen in sich eine hohe Barriere dar. Fragen nach Gültigkeit oder dem preiswertesten Angebot sind schon schwer genug zu beantworten. Zusätzliche Vertriebsstrukturen, wie sie Fahrkartenautomaten darstellen, können die Barrierewirkung mildern.
- Fahrkartenautomaten geben Papierfahrkarten aus, die für Menschen einen emotionalen Wert haben können. Es gibt auch Menschen, die Fahrkarten sammeln. Für Kinder sind Papierfahrkarten wichtiges Erkennungsmerkmal von Zugfahrten. Leuchtende Augen bei Fahrkartenkontrollen mit der Zange sprechen für sich.
- An Fahrkartenautomaten kann manchmal noch bar bezahlt werden. Das ist wichtig für Menschen, die kein Konto oder keine Kreditkarte haben. Diese Menschen werden durch den Verlust der Bargeldzahlungsfunktion zu Graufahrenden. Sie sind strukturell von einer legalen Nutzung des ÖPV ausgeschlossen.
- Fahrkartenautomaten sind Zeugnisse unseres Mobilitätsverständnisses. Sie sind oftmals der einzige nicht digitale Vertriebsweg für Tickets. Der Erwerb von Fahrscheinen beim Zugbegleitpersonal ist teilweise nicht mehr möglich. Allein beim Versuch des Fahrscheinerwerbs im Zug werden in manchen Verkehrsverbänden 60 Euro fällig. Solange Fahrgäste unter den Generalverdacht des Schwarzfahrens – das Konzept Graufahren ist oftmals nicht bekannt – gestellt werden, müssen Fahrkartenautomaten als ein Mittel der Graufahrtenreduktion angesehen werden und sind als integraler Bestandteil des legalen ÖPV aus Fahrgastsicht nicht wegdenkbar.

Diese [Fahrgäste] werden ohne den Vertriebskanal zu Grau- bzw. Nichtfahrenden.



Max Metzger
Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband
Berlin/Brandenburg