

Tischvorlage für die Sitzung des Stadtrates am 02.07.2008

Antrag des Seniorenrates zur Abschaffung des Vorne-Einstiegs

Aus Sicht der für den ÖPNV in Fürth verantwortlichen infra fürth verkehr gmbh ist die Beibehaltung des kontrollierten Vorne-Einstiegs aus folgenden Gründen unbedingt geboten:

- Der Fahrgaststrom in den Bussen ist durch das Vorneeinsteigen und Hinteraussteigen klar strukturiert. Es wird quasi eine Einbahnstraßensituation geschaffen, die eine gegenseitige Behinderung beim Fahrgastwechsel nahezu ausschließt.
- Ältere Menschen und behinderte Personen (ohne Gehhilfen) gelangen durch die erste Türe wesentlich schneller an die für sie vorgesehenen Plätze, die sich im vorderen Teil des Busses in der Nähe des Fahrers befinden.
- Durch die beim Fahrer erfolgende Sichtkontrolle (die aber nicht mit vollwertigen Fahrscheinprüfungen gleichgesetzt werden kann), wird eine Hemmschwelle für Schwarzfahrer aufgebaut.
- In der Folge ist die Schwarzfahrerquote von 1,6% (1. Halbjahr 2007, vor Einführung Vorneeinstieg) auf zwischenzeitlich 0,4% (aktueller Wert des 1. Quartals 2008) zurückgegangen. Das kann jedem zahlenden Fahrgast nur recht sein, da er subjektiv und teils natürlich auch objektiv über die jährlichen Tarifierungen die Schwarzfahrer mitfinanziert.
- Am 01. Juli führte auch Erlangen, als letztes großes Bus-Verkehrsunternehmen im VGN, den Vorneeinstieg ein.
- Die Einnahmewachse aus dem gestiegenen Absatz im Barverkehr sind direkt auf die Einführung des Vorneeinstiegs zurückzuführen. Aufgrund des oben genannten Rückgangs an Schwarzfahrern von mittlerweile 1,2% bedeutet dies jährliche Mehreinnahmen von ca. 200.000,- €, auf die keinesfalls verzichtet werden kann.
- Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die auch von anderen Städten berichtet wurden, hat sich der Vorneeinstieg bewährt. Mit Ausnahme des Seniorenrats kommt seit Monaten keine Beschwerde zu diesem Thema. Auch die Fahrer werden weiterhin sensibilisiert die Regeln kulant auszulegen, technisch werden sie bei der Umsetzung durch eine Ansage im Bus im Bereich der Innenstadt unterstützt, die die Fahrgäste bei jeder Haltestelle bittet zum Aussteigen die hinteren Türen zu benutzen.
- Es ist zu beachten, dass, für den Fall eines einseitigen Verzichts der infra verkehr auf den Vorneeinstieg eine Ausgleichspflicht gegenüber den anderen Einnahmeverteilungspartnern im VGN entstehen kann. Die Höhe des Ausgleichs könnte den jetzt erzielten zusätzlichen Einnahmen entsprechen.

Zu den vom Seniorenrat vorgetragenen Argumenten ebenfalls noch einige Anmerkungen:

- Von einer Diskriminierung im Zusammenhang mit dem Vorneeinstieg zu sprechen ist nicht sachgerecht. Jeder Fahrgast ist zum Einstieg an der 1. Tür verpflichtet. Die bestehenden Ausnahmen für Mütter mit Kinderwagen, Personen mit schweren Gepäckstücken und/oder für den Fahrer erkennbaren Gesundheitseinschränkungen sind eindeutig geregelt und das Fahrpersonal ist in der Anwendung geschult. Bei hohem Fahrgastaufkommen gibt der Fahrer alle Türen zum Einstieg frei. Sofern dies der Fahrgastandrang erlaubt, gestattet der Fahrer nach seinem Ermessen Senioren das Aussteigen an der vorderen Tür. Der Seniorenrat wurde bereits mehrmals um Verständnis gebeten und darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine Kulanzregelung handelt, die nicht immer und vor allem nicht bei hohen Einsteigerzahlen, anwendbar ist.
- Das angeführte Argument der engen Halbtür ist nicht stichhaltig. Bis auf 2 Busse von ca. 70 (!) haben alle Türen die gleiche Breite. Es ist deshalb nicht richtig, dass der Einstieg an der ersten Türe enger ist.
- Die Erfahrung zeigt, dass gerade Senioren sich Plätze im vorderen Bereich der Busse suchen. Der Vorneeinstieg unterstützt dies. Wie weiter oben bereits angesprochen finden sich im vorderen Bereich der Busse entsprechend gekennzeichnete Sitzgelegenheiten für Senioren und Schwerbehinderte. In Fahrzeugen der neuesten Generation stehen 4 solcher Plätze in der 2. Reihe nach dem Fahrer zur Verfügung.
- Der Vorneeinstieg führt, wie bereits beschrieben, zu einer Reduktion der Schwarzfahrer. Nachdem der Fahrer nur eine Sichtkontrolle durchführt, werden jährlich zusätzlich ca. 3.000 Kontrolleurstunden für Fahrscheinkontrollen in Bussen und U-Bahnen aufgewendet. Es versteht sich von selbst, dass eine Einführung des Vorneeinstiegs bei der U-Bahn nicht möglich ist und hier die Mehrheit der übriggebliebenen Schwarzfahrer zu finden ist. Die Mehreinnahmen im Barverkehr bestätigen zudem die Sinnhaftigkeit und den Erfolg des Vorneeinstiegs.
- Bezüglich der vom Seniorenrat angesprochenen Ablenkung vom Straßenverkehr wurde bereits mehrfach erfolglos von Seiten der infra fürth verkehr gmbh der Versuch unternommen diese falsche Annahme zu entkräften. Während der Sichtkontrolle der Fahrscheine befindet sich der Bus in ruhendem Zustand an der Haltestelle. In dieser Situation ist es nicht die Aufgabe des Fahrers den Straßenverkehr zu beobachten. Der Hinweis auf die Berufsgenossenschaft ist folglich ebenfalls hinfällig.
- Der Bevölkerungszuwachs ist für die von der infra fürth verkehr gmbh nachgewiesenen Mehreinnahmen im Barverkehr nicht verantwortlich, ebenso wenig die gestiegenen Benzinpreise. Wäre dies der Fall, dann hätten im Betrachtungszeitraum (vor und nach Einführung des kontrollierten Einstiegs), alle Absatzwege ähnlich hohe Zuwächse aufzeigen müssen. Dies war nicht der Fall, der Barverkehr nahm deutlich stärker zu.

Fazit: Der Erfolg des kontrollierten Einstiegs ist durch Zahlen im Bereich der Einnahmen und der Schwarzfahrerquote belegbar. Nach anfänglichen, auch aus anderen Städten bekannten Umgewöhnungsproblemen, hat sich das System bei den Fahrgästen und dem Fahrpersonal bewährt.

Fürth, 02. Juli 2008
infra fürth verkehr gmbh