



**Widerspruch.** Unterwegs, hier U-Bf Kaiserdamm, zeigte die BVG „Pankow“ an. Die Züge endeten aber in Wittenbergplatz, wo der Fahrgast erfuhr „Kein Zugverkehr Richtung Pankow“. Fotos: Heller

**U-Bf Eberswalder Straße.** Am Zugzielanzeiger wurden die tatsächlich angefahrenen Endbahnhöfe angezeigt, am Zug aber „Ruhleben“, was durch gleich zwei Baustellen abgehängt war.

halten. Besonders verwirrend ist es, wenn die BVG, wie jetzt bei der U 2, das Prinzip teilweise beibehält und teilweise aufgibt. Die Fotos zeigen das anschaulich. Zusätz-

liche Verwirrung entsteht, wenn das Ziel am Bahnsteiganzeiger nicht dem am Zug entspricht. Deshalb bekräftigt der Berliner Fahrgastverband IGEB seine Forderung,

dass die BVG im Zeitalter der Echtzeitinformationen endlich auch „Echtzielinformationen“ anbieten muss – wie es bei der Berliner S-Bahn üblich ist.

Berliner Fahrgastverband IGEB

## Touch&Travel 0.2

### Handyticket nicht zu empfehlen

Am 14. Juli 2011 stellte die BVG auf einer Pressekonferenz ihr neues Handyticket vor, das gar nicht so neu war. Bereits 2007 wurde das von der Deutschen Bahn entwickelte System unter dem Namen „Touch&Travel“ auf der Cebit in Hannover erstmals der Öffentlichkeit präsentiert (siehe SIGNAL 2/2007). Dabei muss man sich jeweils vor und nach der Fahrt in einem Programm auf seinem Handy ein- und auschecken – damals jedoch erst auf ausgewählten Strecken im Nah- und Fernverkehr.

Doch jetzt soll es im Berliner und Potsdamer Stadtgebiet flächendeckend verfügbar sein. Auch die Technik wurde erweitert. Musste man zunächst ein ganz spezielles Handy mit derzeit noch seltener NFC-Technologie besitzen, ist heute fast jedes Apple- oder Android-Smartphone geeignet. Dabei kann der Ein- und Auscheckvorgang nun über drei Wege stattfinden: Herkömmlich über die Touchpoints mit NFC, über die Handycamera und den abfotografierten QR-Codes oder direkt über die Handytourung.

Derzeit ist der Nutzerkreis jedoch noch auf Smartphone-Nutzer von T-Mobile und Vodafone beschränkt. E-Plus und o2 sollen jedoch bald folgen.

Auf der Pressekonferenz gaben sich alle sehr viel Mühe, das System als eine Erleichterung für den Kunden zu präsentieren, der sich jetzt nicht mehr um einen komplizierten Tarif kümmern müsse.

Seltsamerweise liest sich das in den Teilnahmebedingungen ganz anders. Hier nach sind die vollen 40 Euro fällig, falls das Handy zur Kontrolle nicht betriebsbereit sein sollte, beispielsweise weil der Akku aufgebraucht ist oder eine der vielen Apps das Telefon zum Absturz bringt. Doch es kommt noch besser: Einerseits wurde auf der Pressekonferenz von der Einfachheit



**Touch&Travel Teilnahmebedingungen für den Pilotbetrieb für Smartphones, veröffentlicht von DB Mobility Logistics AG mit Stand 1. Juli 2011. Wer alles sorgfältig gelesen hat, wird sich noch einmal überlegen, ob er wirklich mitmacht.** Abb: DB AG

der automatischen Best-Preis-Ermittlung geschwärmt, wonach das System automatisch Kurzstrecken, Einzeltickets und Tageskarten zugunsten des Kunden ermitteln soll, ohne dass dieser sich noch um komplizierte Tarifsonderfälle kümmern müsse. Doch andererseits ist in den Teilnahmebedingungen festgeschrieben, dass man ebenfalls die vollen 40 Euro zu zahlen hat, wenn man eine Rück- oder Rundfahrt durchführt.

#### Zitat §3 – 13b Teilnahmebedingungen Touch&Travel, Seite 5:

*Der Teilnehmer hat [...] zur Zahlung eines erhöhten Fahrpreises [...] bzw. eines erhöhten Beförderungsentgelts [...] verpflichtet, wenn er [...] eine Rück- oder Rundfahrt durchführt. Rückfahrten sind Fahrten in Richtung auf den Ausgangspunkt auf derselben Strecke wie bei der Hinfahrt ohne eine zwischenzeitliche Ab- und erneute Anmeldung. Rundfahrten sind Fahrten, die auf einem anderen Weg als bei der Hinfahrt*

- zum Ausgangspunkt,
- zu einem diesem nahe liegenden Punkt,
- zu einem Fahrtziel, das mit der Hinfahrt hätte erreicht werden können,

*führen, ohne eine zwischenzeitliche Ab- und erneute Anmeldung durchgeführt zu haben.*

Auch ist es mitnichten so, dass das Ticket im gesamten Berliner AB-Gebiet gilt. Zahlreiche nach Berlin einbrechende Umlandbuslinien und sogar eine Straßenbahnlinie fehlen. Die teilnehmenden Verkehrsunternehmen sind: BVG, ViP, S-Bahn Berlin, DB Regio, Märkische Regio-bahn (OLA), Havelbus, ODEG sowie die Prignitzer Eisenbahn (PEG).

Nachteilig ist ebenfalls, dass man bei der Nutzung des Handytickets bereits vor dem Einsteigen eingeticket sein muss. Ein klarer Nachteil, denn Papiertickets kann man bei Bus und Straßenbahn noch im Fahrzeug lösen. Nutzer von Touch&Travel müssen nun, um sich anzumelden, gegebenenfalls den Bus oder Zug fahren lassen, den sie sonst vielleicht noch erreicht hätten. Bei der U-Bahn soll man sich sogar nur an der Oberfläche an- und abmelden.

Der Gipfel ist schließlich, dass kein Teilnehmer öffentlich über seine unangenehmen Erfahrungen mit Touch&Travel ohne vorherige Erlaubnis der Bahn berichten darf. Die Meinungsfreiheit wurde bereits über die Teilnahmebedingungen eingeschränkt.

#### § 13 Geheimhaltungsverpflichtung

*Der Teilnehmer verpflichtet sich – unabhängig von einer eventuellen vorzeitigen Vertragskündigung – über die gesamte Laufzeit des Piloten nach § 8 bis einschließlich 6 Monate nach Pilotende, schriftliche Veröffentlichungen oder anderweitige öffentliche Stellungnahmen über die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse zum Verfahren Touch&Travel ausschließlich nach Rücksprache und mit Einverständnis der DB zu tätigen. Ausgenommen hiervon ist eine Kommentierung der Smartphone Applikationen, jedoch nicht über das Verfahren selbst, im Apple App Store bzw. im Google Android Market.*

Zusammengefasst kann man dem Fahrgast derzeit nur raten, unbedingt die Finger vom Handyticket zu lassen, bis bei den Teilnahmebedingungen nachgebessert wurde. Mit dem derzeitigen Vertragswerk steht der Kunde jedenfalls mit einem Bein fast im Gefängnis. hm