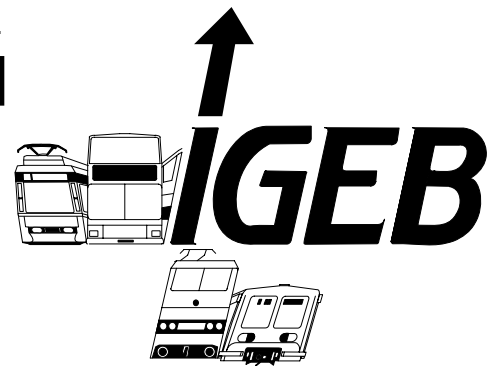


Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

# Berliner Fahrgastverband

IGEB e. V. - S-Bahnhof Jannowitzbrücke - G 9 - 10179 Berlin



22.3.2007

## Jahrespressekonferenz des Berliner Fahrgastverbandes IGEB

### Weichenstellungen für den öffentlichen Verkehr in Berlin Forderungen und Vorschläge aus Fahrgastsicht

#### Einleitung

1. **Neuer Nahverkehrsplan – ohne Abstriche endlich beschließen**
2. **Zukunft der BVG**
  - 2.1 **Neuer BVG-Vertrag – 12 Anforderungen aus Fahrgastsicht**
  - 2.2 **Finanzierung der BVG sichern**
3. **Entwicklung des VBB-Tarifs**
  - 3.1 **Verkehrstarife für Berlin – teurer geht nicht**
  - 3.2 **Tarifierhöhung am 1. April 2007**
  - 3.3 **Neue VBB-Tarifstruktur – Anforderungen aus Fahrgastsicht**

Christfried Tschepe  
Vorsitzender

Matthias Horth  
Stellv. Vorsitzender

Artur Frenzel  
Abt. Stadtverkehr

Gegründet am 03.07.1980  
Eingetragen VR 6373 Nz  
(AG Charlottenburg)  
Steuer-Nr: 27/668/52530  
FinA Körperschaften I

Vorstand: Christfried Tschepe (Vors.),  
Matthias Horth (stv. Vors.),  
Jens Wieseke (stv. Vors.),  
Klaus Kotzur, Florian Müller,  
Artur Frenzel, Christian Schultz

Tel (030) 78 70 55 11  
Fax (030) 78 70 55 10  
www.IGEB.org  
IGEB@IGEB.org

Konto 13 76 330  
Sparda-Bank Berlin eG  
BLZ 120 965 97  
Die IGEB ist gemeinnützig  
und förderungswürdig.

Die IGEB ist Mitglied im  
Deutschen Bahnkunden-  
Verband und in der  
Deutschen Gesellschaft  
für Eisenbahngeschichte.

Fahrverbindungen:  
S- und U-Bahnhof  
Jannowitzbrücke,

## Einleitung

Vier für die Fahrgäste wichtige Weichenstellungen zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Berlin stehen 2007 an:

1. der überfällige Senatsbeschluss zum Berliner Nahverkehrsplan 2005 bis 2009,
2. der Abschluss des Verkehrsvertrages mit der BVG für die Jahre 2008 bis 2020,
3. die Verständigung auf eine strukturelle Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ab 2008,
4. die Positionierung Berlins zur Planung und Finanzierung des Regionalbahnverkehrs in der Region im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Landesnahverkehrsplans 2008 bis 2012 im Land Brandenburg.

Darüber hinaus hält es der Berliner Fahrgastverband IGEB für erforderlich, dass die Infrastruktur für S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus nicht nur saniert wird, sondern

5. Konzepte zum Ausbau der Infrastruktur erarbeitet werden, um neue Fahrgastpotenziale zu erschließen und die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen.

### Zu 1

legen wir nachfolgend dar, warum die Fertigstellung des Nahverkehrsplans wichtig ist. Wir begrüßen, dass sich Senatorin Ingeborg Junge-Reyer gestern zum Nahverkehrsplan bekannt hat, vermissen aber eine Aussage, wann er denn nun endlich beschlossen wird.

### Zu 2

haben wir für die bevorstehenden Verhandlungen des Vertrages zwischen Land Berlin und BVG nachstehend 12 Anforderungen aus Fahrgastsicht formuliert. Außerdem bekräftigen wir unsere bereits mehrfach vorgetragene Forderung, dass die BVG entschuldete werden und künftig angemessen finanziert werden muss.

### Zu 3

verdeutlichen wir unsere Kritik am bisherigen Tarifniveau, gehen noch einmal auf die zum 1. April bevorstehende Tarifierhöhung ein und formulieren unsere Anforderungen an die künftige Struktur des VBB-Tarifs in Berlin sowie im gesamten Verbundraum.

### Zu 4. und 5.

werden wir uns in naher Zukunft gesondert äußern. Welche Potenziale eine über die reine Sanierung hinausgehende Entwicklung der Infrastruktur bietet, hat Frau Junge-Reyer gerade gestern deutlich gemacht mit der Vorstellung der Untersuchungsergebnisse zur Straßenbahnlinie M1. Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt, dass die Senatorin den anhaltenden Spekulationen um Streckenstilllegungen bei der Straßenbahn ein klares Bekenntnis zum Erhalt der "U-Bahn des Ostens" entgegengesetzt hat und am Beispiel der M1 aufgezeigt hat, dass auf einer hinsichtlich ihrer derzeitigen Fahrgastzahlen nicht "straßenbahnwürdigen" Trasse durch Ausbau die Fahrgastzahlen künftig verdoppelt werden können.

## 1. Neuer Nahverkehrsplan – ohne Abstriche endlich beschließen

Nach Berliner ÖPNV-Gesetz ist ein Nahverkehrsplan aufzustellen und darin sind „die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, ..., Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Taktfolgen und Anschlussbeziehungen festzulegen“. Dazu gehören auch „Aussagen über die Struktur und Fortentwicklung der Beförderungsentgelte“.

Schon wegen des zwischen Land Berlin und Verdi im Jahr 2005 abgeschlossenen Tarifvertrages für BVG-Mitarbeiter (siehe nächste Seite) mit seinen nachhaltigen Bindungen bis in das Jahr 2020 kommt dem nächsten Berliner Nahverkehrsplan 2005 – 2009 (NVP) eine besondere Bedeutung und Wirkung weit über den eigentlichen Geltungszeitraum zu. Deshalb wird der ab Anfang 2008 geltende neue BVG-Verkehrsvertrag „zwangsläufig“ eine extrem lange Laufzeit bis zum Jahr 2020 haben.

Im ersten Halbjahr 2006, rechtzeitig vor den Abgeordnetenhauswahlen, wurden die so genannten „Eckpunkte zum Nahverkehrsplan“ von Senat und Abgeordnetenhaus beschlossen. Schon dieser Beschluss sah Einschränkungen bei den BVG-Verkehrsleistungen vor:

<i>in Mio. Zug/Bus-km</i>	Nahverkehrsplan 2000 – 2004 / “alter” BVG-Vertrag für 2007	Nahverkehrsplan 2005-2009 (Eckpunktepapier)
U-Bahn	22,4	20,3
Straßenbahn	23,1	20,0
Bus	94,0	88,7

Wie die Tabelle zeigt, liegen die nach Eckpunktepapier zum NVP zu erbringenden Verkehrsleistungen deutlich unter den Vorgaben des NVP 2000 – 2004 und unter denen des zurzeit gültigen BVG-Vertrages. Nun drängt jedoch Finanzsenator Sarrazin darauf, dass die BVG-Verkehrsleistungen nochmals um mindestens 10% reduziert werden sollen.

Geplant war, nach dem Beschluss der Eckpunkte durch das Abgeordnetenhaus noch vor den Wahlen auch den Nahverkehrsplan durch den Senat beschließen zu lassen. Finanzsenator Sarrazin hat dies damals und bis heute verhindert, weil er als Finanzsenator ebenso wie als BVG-Aufsichtsratsvorsitzender die Festschreibung von Angebots- und Qualitätsstandards auf einem hohen Niveau wegen der Kosten ablehnt. Das ist dreist, da der Nahverkehrsplan rechtlich vorgeschrieben ist, bereits jetzt zwei Jahre im Verzug ist und (richtigerweise) ab April Grundlage für den mit der BVG auszuhandelnden Verkehrsvertrag werden soll. Letzteres hat Senatorin Junge-Reyer gestern nochmals bestätigt, doch wann der NVP beschlossen wird, hat sie offen gelassen.

### **IGEB-Forderungen zum Nahverkehrsplan:**

- 1. Der Nahverkehrsplan ist mit seinen angemessenen Angebots- und Qualitätsstandards kurzfristig und ohne Abstriche vom Senat zu beschließen.**
- 2. Die im Eckpunktepapier zum Nahverkehrsplan von Senat und Abgeordnetenhaus beschlossenen Verkehrsleistungen sind als Grundlage für den NVP verbindlich. Eine weitere Reduzierung des Verkehrsvolumens ist auszuschließen.**
- 3. Das vom Senat und Abgeordnetenhaus beschlossene Eckpunktepapier und der eigentliche Nahverkehrsplan sind mit den definierten Angebots- und Qualitätsstandards ohne Abstriche zur Grundlage des zu schließenden BVG-Verkehrsvertrags zu machen.**

## **2. Zukunft der BVG**

### **2.1 Neuer Verkehrsvertrag mit der BVG – 12 Anforderungen aus Fahrgastsicht**

Ende 2007 läuft der aktuelle Unternehmensvertrag zwischen dem Land Berlin und der BVG aus. Der Mitte 2005 zwischen Land Berlin und Verdi geschlossene Tarifvertrag für die BVG-Mitarbeiter, der weit mehr regelt, als in Tarifverträgen üblich ist, bindet das Land Berlin mit seinen Regelungen bis zum Jahr 2020 umfassend. Im Gegenzug zu den vereinbarten Gehaltskürzungen hat das Land Berlin allen BVG-Mitarbeitern u.a. eine Beschäftigungsgarantie ausgesprochen und sich gleichzeitig verpflichtet, bis zum Jahr 2020 ausschließlich die BVG mit Leistungen im städtischen Nahverkehr in Berlin als sog. „integriertes Verkehrsunternehmen“ zu beauftragen.

Voraussetzung dafür ist nach EU-Recht aber, dass die BVG zu den Kosten eines „durchschnittlich gut geführtes Unternehmen“ produziert. Die Bedeutung des abzuschließenden BVG-Verkehrsvertrags für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin kann also gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

**Der Berliner Fahrgastverband hat deshalb einen 12-Punkte-Forderungskatalog für den neuen BVG-Verkehrsvertrag zusammengestellt:**

- 1. Festschreibung des bisher beauftragten Verkehrsvolumens in Nutzwagenkilometern (unter Berücksichtigung der geplanten Erweiterungen des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes).**
- 2. Festschreibung und Überprüfung von anspruchsvollen Qualitätsstandards (s. NVP), die bei Nichteinhaltung sanktioniert werden müssen (z.B. durch erfolgsabhängige Bezahlung der 1. und 2. Führungsebene der BVG).**
- 3. Erhebliche Produktivitätssteigerung durch deutlichen Abbau im Verwaltungsbereich (Kriterium: „durchschnittlich gut geführtes Verkehrsunternehmen“).**
- 4. Erfolgsbezogene Vergütungen der 1. und 2. Führungsebene der BVG (Kriterium: Statt bisher Geschäftsergebnis zukünftig Entwicklung der Fahrgastzahlen).**
- 5. Die Finanzierungslücke darf nicht auf dem Rücken der Fahrgäste durch weitere Tarifsteigerungen ausgetragen werden. Es sind verbindliche Vorgaben für das Fahrpreisniveau (z.B. Koppelung an Lebenshaltungskostenindex) festzuschreiben.**
- 6. Vertraglich sind eine dauerhafte Sicherung des Sozialtickets sowie der günstigen Tarife für Schülermonatskarten zu sichern sowie günstige Tarifangebote für Kinder, Familien bzw. Gruppen einzuführen.**
- 7. Auskömmliche Zuschusszahlungen an die BVG ohne weitere Verschuldung bzw. Entschuldung der BVG (siehe auch nachfolgendes Kapitel 2.2).**
- 8. Vereinbarung eines Sicherheitskonzepts (Videoüberwachung in Fahrzeugen und auf Bahnsteigen, Schwerpunkt Personaleinsatz in Abendstunden, präventive Einsätze der Polizei).**
- 9. Verpflichtung der BVG zur konstruktiven Mitwirkung an der von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgesehenen Schlichtungsstelle Nahverkehr Berlin.**
- 10. Ausstiegsklauseln aus dem Verkehrsvertrag für die Leistungen, die dauerhaft schlecht oder gar nicht erbracht werden.**
- 11. Kritische und wirkungsvollere Kontrolle der BVG durch qualifiziertere Besetzung des BVG-Aufsichtsrates (um zukünftig kostenträchtige Fehlschläge wie „E-ticketing“ oder „Berliner Fenster“ zu vermeiden).**

## **12. Im Gegenzug: Zusicherung von optimalen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für den ÖPNV durch den Senat (z.B. Fortführung des Beschleunigungsprogramms).**

### **2.2 Finanzierung der BVG sichern**

Die künftige Finanzlage der BVG hängt von vier Entwicklungen ab:

1. Höhe und Struktur des Tarifs
2. Zahl der Fahrgäste
3. Einsparungen
4. Zahlungen des Landes Berlin

#### **Höhe und Struktur des Tarifs**

In der Vergangenheit gab es wiederholt Fehleinschätzungen über die Mehreinnahmen durch Tarifierhöhungen. So wurden bei der Tarifierhöhung 2005 die Fahrpreise zum 1. August nach den Angaben des VBB um durchschnittlich 3,8% erhöht, aber die Fahrgelderlöse der BVG sind in den nachfolgenden zwölf Monaten nur um rund 1,5% gestiegen - und das trotz des positiven Fußball-WM-Effekts im Juni 2006.

Viele BVG-Fahrgäste können oder wollen die hohen Fahrpreise nicht mehr bezahlen. Die Mehrzahl von den "Abwanderern" haben das Fahrrad genutzt oder sind gelaufen. Von solchen Entwicklungen war die S-Bahn kaum betroffen, weil hier die durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste doppelt so hoch wie bei der BVG ist, so dass Laufen fast immer ausscheidet und Radfahren nur teilweise möglich ist.

Außerdem ist es durch die überdurchschnittlichen Verteuerungen der Monats- und Jahreskarten für alle weniger als fünf Tage arbeitende Fahrgäste interessant geworden, über einen Umstieg auf Einzelfahrscheine nachzudenken.

#### **Zahl der Fahrgäste**

Die Fahrgastentwicklung der BVG bleibt seit Jahren hinter der der S-Bahn und der meisten anderen deutschen Verkehrsbetriebe zurück. Wenn die BVG für 2006 eine Zunahme von 907 auf 914 Millionen Fahrgäste (+0,8%) meldet, ist das kein Erfolg, denn durch die wachsende Bedeutung der Touristen in Berlin, 2006 verstärkt durch die Fußball-WM, hätte der Zuwachs sehr viel deutlicher ausfallen müssen. Aber offensichtlich hat die BVG weitere Stammfahrgäste verloren. Demgegenüber konnte die S-Bahn Berlin GmbH ihre Fahrgastzahlen 2006 von 357 auf 376 Millionen steigern (+5,4%).

#### **Einsparungen**

Durch Rationalisierungen und Lohnabsenkungen hat die BVG ihre Ausgaben deutlich senken können. Aber sie kürzte auch ihre Angebote und verlor damit Fahrgäste, insbesondere im Ergänzungsnetz des Busses. Demgegenüber hat die BVG immer noch einen viel zu großen Verwaltungsapparat. Mit 3.000 Verwaltungsmitarbeitern sind nach Expertenschätzung bei der BVG-Verwaltung rund 1.200 mehr tätig, als bei einem durchschnittlich gut geführten Unternehmen.

Dass die BVG im Betrieb nicht noch sehr viel mehr einsparen konnte, ohne Fahrgäste zu verlieren, liegt auch an der Senatsverkehrspolitik. Durch Beschleunigungsmaßnahmen für Straßenbahn und Bus könnte die BVG jährlich rund 25 Mio € sparen. Hinzu kämen Einsparungen beim Fahrzeugkauf, da auf den beschleunigten Linien weniger Fahrzeugumläufe erforderlich wären.

### Zahlungen des Landes Berlin

Die Zahlungen des Landes an die BVG setzen sich aus vielen Positionen zusammen. Nach Angaben der BVG waren das für 2005

- Verpflichtungen des Landes Berlin für Altersvorsorge/Ruhegelder	73,0 Mio €
- Erstattung für den Unterhalt der dem Land gehörenden Verkehrsinfrastruktur	175,4 Mio €
- Zuschüsse für Investitionen	101,2 Mio €
- Erstattungen für Ausbildungsverkehr, Schwerbehinderte, Sozialticket	89,6 Mio €
- Sogenannte Umstrukturierungsbeihilfe	164,1 Mio €

Diese Umstrukturierungsbeihilfe wurde 2006 und 2007 bereits um jeweils rund 100 Mio € gekürzt und soll ab 2008 vollständig wegfallen. Der Finanzsenator plant, der BVG ab 2008 nur noch 250 Mio € jährlich zu zahlen, die sich aus der Summe von Verpflichtungen des Landes Berlin für Altersvorsorge/Ruhegelder und Erstattung Infrastruktur ergeben. Somit wäre ab 2008 die Erstattungszahlung für Ausbildungsverkehr, Schwerbehinderte, Sozialticket der einzige Zuschuss des Landes zum Betrieb der BVG. Alle anderen Betriebskosten müssten aus den Fahrgeldeinnahmen Erlöst werden.

Dass diese Finanzplanung zum Scheitern verurteilt ist, müsste auch für den Finanzsenator erkennbar sein, zumal die BVG noch für ihre Altschulden von derzeit fast 800 Mio € (die ganz überwiegend von den Politikern der einstigen Großen Koalition und nicht von der BVG zu verantworten sind) jährlich 40 bis 50 Mio € Zinsen zahlt. Da alle großen Einnahmen durch Verkäufe (Wohnungen, Werbetochter) ausgeschöpft sind, wird die BVG für die Zinszahlungen künftig neue Schulden machen müssen, die den Altschuldenberg weiter erhöhen, was wiederum die Zinszahlungen erhöht – ein Teufelskreis ohne Ende und ein finanzpolitisch unverantwortlicher Schattenhaushalt des Landes Berlin.

Hoffnung machte gestern Senatorin Junge-Reyer, die betonte, dass in der 250-Mio-Zahlung des Landes Berlin 2008 nur die Erstattung für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur und nicht die Erstattung für Altersvorsorge/Ruhegelder enthalten sei. Damit bekäme die BVG immerhin 75 Mio € als Betriebskostenzuschuss. Doch auch damit wird das Altschuldenproblem keineswegs gelöst.

**Wenn das Land Berlin sein Unternehmen BVG, für das es am Ende ohnehin "geradestehen" muss, nicht weiter in die Verschuldungsfalle treiben will, muss es die BVG im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag entschulden.**

### 3. Entwicklung des VBB-Tarifs

#### 3.1 Verkehrstarife für Berlin – teurer geht nicht

Die Berliner Nahverkehrstarife gehören inzwischen zu den höchsten in Deutschland wie die Vergleichstabelle für Fahrten innerhalb des (gesamten) Stadtgebietes zeigt. Lediglich in Hamburg, wo allerdings das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen je Einwohner deutlich höher liegt als in Berlin und wo im Ergebnis des hohen Tarifniveaus deutlich weniger ÖPNV-Fahrten je Einwohner durchgeführt werden als in Berlin (Berlin: 267 Fahrten/Einwohner pro Jahr; Hamburg: 206 Fahrten/Einwohner pro Jahr), sind die Kosten für Fahrten im gesamten Stadtgebiet noch höher.

<b>Vergleich der wichtigsten Verkehrstarife einiger Großstädte</b>							
Geltungsbereich ist jeweils das gesamte Stadtgebiet, Beträge in Euro							
In Fettdruck: Stadt mit dem teuersten Tarif							
Stadt / Tarifstand	Berlin 4/07	Dresden 11/06	München 4/07	Hamburg 4/06	Frankfurt/M 12/05	Düsseldorf 8/06	Wien 1/06
<b>Tarif</b>							
<b>Einzelfahrt</b>	2,10	1,80 / 1,62 <sup>2</sup>	2,10 <sup>1</sup>	<b>2,50<sup>1</sup></b>	1,90 <sup>3</sup> / 2,10	2,10 / 1,82 <sup>2</sup>	1,50
<b>Einzelfahrt, ermäßigt</b>	<b>1,40</b>	1,30 / 1,12 <sup>2</sup>	1,00 <sup>4</sup>	0,90	1,15 <sup>3</sup> / 1,25	1,20 / 1,10 <sup>2</sup>	0,75
<b>Tageskarte</b>	<b>6,10</b>	4,50	5,00	5,80 <sup>5</sup> / 4,90 <sup>5,6</sup>	4,90	4,90 / 4,40 <sup>2</sup>	5,00 / 3,00 <sup>2</sup>
<b>Tageskarte, ermäßigt</b>	<b>4,40</b>	3,00	2,40	1,70 <sup>6</sup>	2,95	s.o.	3,00
<b>Gruppentageskarte (bis 5 Pers)</b>	<b>15,40</b>	6,00	9,00	8,10	8,00	10,60	-
<b>Fahrrad (Einzelfahrt)</b>	1,50 <b>4,40<sup>7</sup></b>	1,30 / 1,12 <sup>2</sup>	<b>2,10 / 2,50<sup>7</sup></b>	Frei	Frei	Frei <sup>8</sup> / 2,00	0,75
<b>Wochenkarte</b>	<b>25,40</b>	17,00	15,10	22,00	19,00	-	12,50
<b>Monatskarte</b>	<b>70,00<sup>9</sup></b>	44,00 <sup>9</sup>	57,70 <sup>9</sup>	<b>79,00<sup>1,9</sup> / 53,00<sup>10</sup></b>	65,40 <sup>9</sup>	51,80 <sup>9</sup>	45,00 <sup>9</sup>
Fußnotenerläuterung:				<sup>6</sup> Gültig erst ab 9 Uhr <sup>7</sup> Fahrradtagskarte (im gesamten Verbundraum gültig) <sup>8</sup> Frei nur im Zusammenhang mit Monatskarte <sup>9</sup> Mitnahmemöglichkeit von weiteren Personen abends und an Wochenenden <sup>10</sup> Gültig nur in 2 Tarifzonen des Stadtgebietes			
<sup>1</sup> Gültig im erweiterten Stadtgebiet							
<sup>2</sup> Sammelkartentarif, Preis pro Fahrt bzw. Tag							
<sup>3</sup> Nur außerhalb des Berufsverkehrs							
<sup>4</sup> Im gesamten Verbundraum gültig							
<sup>5</sup> Mitnahmemöglichkeit von bis zu 3 Kindern							

Im Rahmen der Untersuchungen zum Berliner Nahverkehrsplan ist festgestellt worden, dass schon das jetzige Tarifniveau dazu führt, dass viele Berliner die öffentlichen Verkehrsmittel aus Kostengründen nicht mehr benutzen. Auch der VBB kam in einer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Preiselastizitäten ausgereizt sind und das weitere Tarifsteigerungen zu weiteren Fahrgastverlusten führen werden.

#### IGEB-Forderung zur Höhe der Tarife:

**Berlin gehört inzwischen zu den Städten mit dem höchsten Tarifniveau im öffentlichen Nahverkehr. Weitere Fahrpreissteigerungen hätten deutliche negative Auswirkungen auf den Modal-Split und würden insgesamt die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen verschlechtern. Das Ende der Tarifspirale ist erreicht: Die Fahrpreise dürfen in Berlin nicht weiter steigen. Dies ist im neuen BVG-Verkehrsvertrag zu berücksichtigen.**

## 3.2 Tariferhöhung am 1. April 2007

**Es ist kein April-Scherz. Zum 1. April werden viele Nahverkehrstarife in Berlin und Brandenburg erhöht. Positiv ist, dass es 2006 keine Erhöhung gab und auch jetzt ein erheblicher Teil der Tarife in Berlin stabil bleibt, auch bei den preiswerten Schülermonatskarten und bei der Sozialkarte. Negativ ist, dass viele Tarife in Brandenburg und einige in Berlin überdurchschnittlich angehoben werden. Negativ ist außerdem, dass die meisten Tarife im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg weiterhin zu den höchsten in Deutschland gehören, während die Kaufkraft in Berlin und Brandenburg deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegt.**

### Tageskarte

Während der Einzelfahrschein in Berlin im Preis stabil bleibt, wird die Tageskarte von 5,80 auf 6,10 € verteuert. +5,2% Dabei war lange Zeit diskutiert worden, sie im Preis zu senken.

### Monatskarte

Die einzeln gekaufte Monatskarte in Berlin wird von 67 auf 70 € verteuert. +4,5%. Man muss also 34 Mal im Monat einen Einzelfahrschein kaufen, damit sich der Kauf einer Monatskarte lohnt. In Potsdam lohnt sich das beispielsweise bereits ab 21 Fahrten, in München ab 27.

### Jahreskarte

Man wolle die Stammkunden bei dieser Tarifrunde besonders belohnen, hieß es. Für Berliner Fahrgäste mit Jahreskarte trifft das auch zu, sie zahlen ab 1.4. nicht mehr. Brandenburger Fahrgäste müssen demgegenüber für ihre Jahreskarte z.B. für einen Landkreis +3,4% mehr bezahlen.

Wer es als Berliner oder Brandenburger aber wagt, regelmäßig in beiden Ländern zu fahren, muss dafür besonders teuer bezahlen. Die Jahreskarte Berlin ABC + 1 Landkreis wird um +6,5% und die Jahreskarte VBB-Gesamtnetz um +6,8% verteuert. Offensichtlich hatte diese Fahrgastgruppe keine Lobby, weder in der Berliner noch in der Brandenburger Politik.

### Fahrradkarte

Während die Berliner Freizeitkarte 2005 u.a. mit der Begründung abgeschafft wurde, man wolle die Vertriebskosten durch zu viele verschiedene Angebote senken, werden mit der Abkoppelung der Fahrradmitnahme vom Ermäßigungstarif in Berlin nun acht neue Positionen "Fahrradtarif" eingeführt. Diese sind überwiegend teurer als der bisherige Ermäßigungstarif, was statistisch aber keine Erhöhung ist, weil es als Neuangebot gewertet wird. So kostet die Fahrradmitnahme für eine Fahrt in Berlin jetzt 1,50 statt 1,40 €. +7,1%

### Sozialkarte (Berlin-Ticket S)

Zu dieser Monatskarte gibt es seit gestern nun endlich eine erfreuliche Festlegung. Zum einen bleibt sie im Preis stabil bei 33,50 €. Das ist zwar für viele der Betroffenen immer noch ein hoher oder gar zu hoher Preis, aber die Zahl von inzwischen monatlich rund 130.000 verkauften Tickets zeigt, wie viele von dieser Preisstabilität profitieren. Zum anderen werden die Nutzungsmöglichkeiten in wichtigen Punkten denen des VBB-Tarifs für die Umweltkarte AB angepasst, also

- Gültigkeit des Sozialtickets auch auf Regionalzügen,
- Möglichkeit zur Nutzung eines Anschlussfahrscheins für den C-Bereich.

Damit haben SPD und Linkspartei.PDS ihre Koalitionsvereinbarung vom Oktober 2006 an dieser Stelle erfolgreich umgesetzt.



## Fazit

Selten ist bei einer Tarifierhöhung die Differenz zwischen "Gewinnern" und "Verlierern" so groß gewesen. VBB und Verkehrsbetrieben sei geraten, die "Verlierer" mit Tarifierhöhungen zwischen 4 und 7 Prozent nicht noch durch Verweis auf den statistischen Durchschnittswert von unter 3 Prozent Preissteigerung zusätzlich zu verärgern.

**Die beachtliche Zahl stabiler Fahrpreise in Berlin ist ohne Frage ein Erfolg. Aber die unbegründete überdurchschnittliche Erhöhung einzelner Tarifposten und die zunehmende Zahl struktureller Ungereimtheiten in der Tarifstruktur unterstreichen die Dringlichkeit der Forderung von Berlins Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer, die bereits am 9. Oktober 2006 eine grundlegende Tarifstrukturreform angemahnt hatte.**

## 3.3 Neue VBB-Tarifstruktur – Anforderungen aus Fahrgastsicht

Die gültige VBB-Tarifstruktur weist eine Vielzahl von komplizierten Regelungen und Widersprüchlichkeiten auf. Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt daher ausdrücklich, dass die Verkehrsunternehmen und der VBB im Oktober 2006 von Senatorin Junge-Reyer aufgefordert wurden, bis Mitte 2007 eine neue Tarifstruktur für Berlin vorzuschlagen.

Insbesondere die Forderung nach Einführung von nur in den Tarifbereichen A oder B gültigen Fahrscheinen und Monatskarten oder die Einführung von zeitlich eng befristeten Einzelfahrscheinen (z.B. 30-Minuten-Ticket) als Alternative zum Kurzstreckentarif wird dabei immer wieder thematisiert.

### Warum kein Fahrschein für das Tarifgebiet „A“ ?

Die Einführung von Fahrscheinen und Monatskarten, die nur im A- oder B-Bereich gültig sind, wäre mit erheblichen negativen Auswirkungen verbunden. Dazu gehören u.a.

- Aufhebung des einfachen und auch für Gelegenheitsfahrgäste nachvollziehbaren Berliner Tarifsystems mit dem „Einheitstarif“ für das Berliner Stadtgebiet. Vor jedem Fahrtantritt müssten sich vor allem Gelegenheitsfahrgäste und Seltennutzer mit dem Tarifsysteem auseinandersetzen, was die Schwelle für die ÖPNV-Nutzung unnötig erhöhen würde.
- Deutliche Tarifsteigerung bei innerstädtischen Fahrten schon bei mittleren Entfernungen, wodurch Berlin dann wohl auch Hamburg tariflich weit hinter sich lassen würde. Gleichzeitig würde der Preis für Tarif „A“ oder „B“ nur geringfügig unter dem jetzigen „AB“-Tarif liegen.
- Neue Ungerechtigkeiten im Kurzstreckenverkehr insbesondere an den Tarifgrenzen: Fahrten von Wedding nach Moabit oder von Friedrichshain nach Lichtenberg würden dann tariflich zu Langstreckenfahrten und damit weit überproportional teurer als bisher.
- Die Kosten für den Informationsbedarf der Fahrgäste und die deutlich höheren Vertriebskosten wären erheblich.

### Warum kein 30-Minuten-Ticket ?

Auch die diskutierte Einführung von zeitlich eng befristeten Einzelfahrscheinen (als Alternative zum bisherigen Kurzstreckentarif) kann aus Fahrgastsicht nicht befriedigen,

- weil die Beförderungsgeschwindigkeiten (z.B. zwischen S-Bahn und Bus) zu unterschiedlich sind
- die Kunden das „Anschluss- und Verspätungsrisiko“ übernehmen würden.

**Das Berliner ABC-Tarifschema hat sich als einfach und für die Fahrgäste nachvollziehbar bewährt. Grundsätzliche Veränderungen beim Berliner ABC-Tarifschema – insbesondere die Einführung von separaten A- oder B-Fahrscheinen sowie die Einführung von zeitlich eng befristeten Einzelfahrscheinen - werden deshalb vom Berliner Fahrgastverband als kontraproduktiv**

**abgelehnt. Das Problem des relativ hohen „Einstiegstarifs“ kann durch die unten aufgelisteten Maßnahmen kompensiert werden.**

**Dies schließt aber nicht die Notwendigkeit zur Weiterentwicklung der Berliner ABC-Struktur unter der Perspektive der Rückgewinnung verlorener Fahrgäste und der Vereinfachung und fahrgastfreundlichen Handhabung aus, zu denen wir nachfolgend Anregungen aus Fahrgastsicht geben.**

## **Für den Berliner ABC-Bereich werden vom Berliner Fahrgastverband IGEB im Einzelnen folgende Maßnahmen vorgeschlagen:**

- Modifizierter Kurzstreckentarif: Einführung der Umsteigeberechtigung auch bei Benutzung von Straßenbahn- und Buslinien (wie z.B. heute schon in Potsdam)
- Wiedereinführung von Mehrfahrten- oder Sammelkarten mit mindestens 10%iger Rabattierung, um die hohen Vertriebs- und Folgekosten (z.B. Haltestellenaufenthaltszeiten) des Einzelfahrscheins zu reduzieren und Gelegenheitsfahrgäste stärker zu binden.
- Wiedereinführung einer Freizeitkarte (nur abends und am Wochenende gültige Monatskarte, während der übrigen Zeiten gilt der Ermäßigungstarif) als „Einstiegsangebot“.
- Deutliche Reduzierung der Tarife für Familien-relevante Kleingruppentageskarten auf das Preisniveau anderer Tarifverbände.
- Einführung von Abos und Jahreskarten auch bei 10-Uhr-Karten und Fahrradkarten mit den üblichen Rabattierungen.
- Dauerhafte Etablierung des Sozialtickets S als „normaler“ Bestandteil des Verbundtarifs.
- Vereinfachte Regelungen für das Geschwisterticket.
- Anerkennung des Citytickets der DB AG im gesamten Berliner Stadtgebiet („AB“), wie in allen anderen deutschen Städten auch.
- Beibehaltung des jetzt bei Monatskarten gewährten Zusatznutzens (Übertragbarkeit, Mitnahmeregelung von weiteren Personen in den Schwachverkehrszeiten) ohne Zusatzkosten.
- Beibehaltung der „gleitenden“ Monatskarte ohne Zusatzkosten.
- Beibehaltung der günstigen Tarife für Schülermonatskarten, um die sehr teuren Ermäßigungstarife bei Einzelfahrscheinen und Tageskarten zu kompensieren.
- Vereinheitlichung der Touristenfahrkarten: CityTourTicket, Welcome-Card, WelcomeCard Premium, deren unterschiedliche Regelungen nirgends nachvollziehbar erläutert sind.
- Verschiebung der Tarifgrenzen auf Bahnhöfe/Haltestellen, um Doppeltarifierungen zu vermeiden („Grenzbahnhöfe“ sollten jeweils in 2 Tarifgebieten liegen).
- Korrektur der mit der Tarifänderung zum 1.4.2007 eingeführten Verkomplizierungen und Widersprüchlichkeiten wie z.B.
  - Wiedereinführung der Regelung Fahrradtarif = Ermäßigungstarif (erspart die neu eingeführte „Tariffreie Fahrrad“),
  - Wiederherstellung einer sachgerechten Preisrelation Einzelfahrschein zu Monatskarte,
  - Korrektur des überteuerten Tarifs der Tageskarte Ermäßigungstarif, die sich - abweichend von allen anderen Tageskarten - erst nach 4 Fahrten rechnet.

## **Für den übrigen VBB-Tarif (außerhalb der Berliner ABC-Gebietes) werden folgende Veränderungen vorgeschlagen:**

- Integration aller unternehmensbezogenen Tarifangebote in den Verbundtarif: z.B. Mehrtages-Fahrradkarte.
- Reduzierung der viel zu teuren Kindertarife im VBB.
- Anerkennung der BahnCards im VBB-Tarif auch für Kinder (z.B. Kinderfahrtschein mit BahnCard gilt automatisch als Tageskarte).
- Anerkennung aller BahnCards – auch der Jugend-BahnCard – im VBB.
- Modifizierung des viel zu kleinteiligen VBB-Wabentarifs, der schon bei mittleren Entfernungen zu unnötigen Verkomplizierungen führt („Umwegtarife“).
- Für den Berliner Umlandverkehr: Einführung eines zusätzlichen Tarifbereichs „D“, um den großen tariflichen Sprung bei Monatskarten zwischen „Berlin ABC“ und „Berlin + 1 Landkreis“ zu kompensieren.

## **Fazit**

**Aus Fahrgastsicht bestehen folgende Anforderungen an die Berliner Nahverkehrstarife**

- 1. Weil die Berliner Nahverkehrstarife zu den höchsten in Deutschland gehören und ein weiteres Drehen an der Preisschraube zu Fahrgastverlusten vor allem bei der BVG führen würde, muss das Tarifniveau eingefroren werden.**
- 2. Das Tarifsystem ist zumindest für den Berliner ABC-Bereich einfach und nachvollziehbar. Grundlegende Veränderungen zu einem stärker entfernungsabhängigen Tarif würden unweigerlich zu einem deutlich höheren Tarifniveau für mittlere und längere Fahrten und zu neuen tariflichen Ungerechtigkeiten führen.**
- 3. Notwendig ist aber eine Reformierung der VBB-Tarifstruktur unter dem Gesichtspunkten Vereinfachung und fahrgastfreundliche Gestaltung. Nur ein einfacher, für alle schnell verständlicher Tarif ist auch ein gerechter Tarif.**