Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

Berliner Fahrgastverband

IGEB e.V. • S-Bf Lichtenberg • Weitlingstr. 22 • 10317 Berlin

Berlin, 29.12.2010

An
Presse, Funk und Fernsehen

S-Bahn und BVG unpünktlich – Tariferhöhung pünktlich

Fahrgastverband IGEB kritisiert die Erhöhung der VBB-Tarife zum 1. Januar 2011 und fordert umfassende Entschuldigungsregelung von S-Bahn und BVG

Eine Tariferhöhung ist nie populär. Aber die zum 1. Januar 2011 erfolgende Anhebung der meisten Fahrpreise im VBB-Tarif für Berlin und Brandenburg stößt auf so viel Unverständnis wie selten zuvor, denn die Berliner S-Bahn (und das betrifft auch viele Brandenburger Fahrgäste) sowie der BVG-Busverkehr erbringen nicht die vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen. Das war auch schon vor dem heftigen Wintereinbruch der Fall und ist zu einem großen Teil auf Mängel zurückzuführen, die die Politik mit ihren Sparvorgaben und die Verkehrsunternehmen selbst zu verantworten haben.

Aber unabhängig davon, wie viele der aktuell ausfallenden oder verspäteten Fahrten bei Bahnen und Bussen in Berlin und Brandenburg auf vermeidbare Fehler und wie viele das extreme Winterwetter zurückzuführen sind, ist es eine Zumutung für die Fahrgäste, in einer solchen Krisensituation die Fahrpreise anzuheben. Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert dafür nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg, die diese Zumutung mit zu verantworten haben.

Schon vor der im Juni beschlossenen Fahrpreiserhöhung im VBB-Tarif hatte der Berliner Fahrgastverband IGEB gegen diese Absicht heftig protestiert (siehe beigefügten Pressedienst vom 3. Juni). Die damals genannten Gründe haben durch die zwischenzeitliche Entwicklung noch an Bedeutung gewonnen.

Strukturelle Mängel und Ungereimtheiten im VBB-Tarif werden nicht beseitigt, sondern zum Teil noch verschlimmert. Lange Zeit wurde in Aussicht gestellt, dass bei der nächsten Tariferhöhung die Stammkunden, also die Zeitkartenkäufer, verschont werden. Sie waren bei den letzten Tariferhöhungen überdurchschnittlich belastet worden, so dass man in Berlin mehr Einzelfahrkarten kaufen kann, bevor sich eine Monatskarte lohnt, als in jedem anderen deutschen Verbundgebiet. Doch nun werden die Zeitkarten auch 2011 wieder teurer.

Ein besonders eklatantes Beispiel: Die Monatskarte für Berlin (AB) wird von 72 auf 74 Euro verteuert (+2,8%). Der Preis für den Einzelfahrschein beim Kauf einer 4-Fahrten-Karte wird von 2,00 auf 2.05 Euro erhöht (+2,5 %). Das ist also eine geringere Erhöhung als bei der Monatskarte und zementiert das Missverhältnis zwischen beiden Tarifen. Erst, wenn ein Fahrgast im Monat mindestens 37 einzelne Fahrten zu 2.05 Euro macht, lohnt sich der Kauf

einer Monatskarte für 74 Euro. Das ist ein deutschlandweiter Negativrekord (s. beigefügte Tabelle) und steht dem Ziel, durch günstige "Flatrate-Tarife" Kunden zu binden, entgegen.

Ärgerlich und nicht vermittelbar ist die Tariferhöhung 2011 auch deshalb, weil die letzten drei Jahre gezeigt haben, dass S-Bahn und BVG ihre Fahrgeldeinnahmen auch ohne Tariferhöhungen steigern können: allein durch Fahrgastzuwachs.

Die Preisstabilität hat sich positiv auf die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen ausgewirkt und - trotz verschlechtertem S-Bahn-Angebot - zu einer Erhöhung der Fahrgast- und Abonnentenzahlen geführt. So konnte die BVG die Zahl der Zeitkartenabonnenten von 214.000 (2008) über 255.000 (2009) auf 282.000 (2010) steigern. Die Fahrgeldeinnahmen insgesamt stiegen von 492 Mio Euro (2008) über 507 Mio Euro (2009) auf voraussichtlich 523 Mio Euro im Jahr 2010. Angesichts dieser Erfolgsbilanz ist es unbegreiflich, dass nun wieder riskiert wird, durch nicht vermittelbare Preissteigerungen Fahrgäste, insbesondere Stammkunden, zu verlieren.

In diesem Zusammenhang erinnert der Berliner Fahrgastverband IGEB zum wiederholten Mal an eine Äußerung von Berlins Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer: "Wir haben uns heute in offener Atmosphäre mit dem VBB, der S-Bahn, DB-Regio und der BVG über die Tarifstruktur des ÖPNV in Berlin und Brandenburg ausgetauscht. Unter den Teilnehmern konnte Einigkeit erzielt werden, dass wir in Berlin und Brandenburg eine Tarifstruktur benötigen, mit der es gelingt, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und stabile Kundenbeziehungen aufzubauen. Die derzeitige Tarifstruktur wird in den nächsten Monaten von den Verkehrsbetrieben, den beiden Bundesländern und dem VBB überarbeitet", erklärte Berlins Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer am 9. Oktober 2006. Und weiter: "Eine nachvollziehbare transparente Tarifstruktur, die bis zum Jahr 2010 angelegt sein sollte, muss durch Verlässlichkeit und Verbindlichkeit den Kunden gegenüber dauerhaft Fahrgastverluste verhindern."

Seit 2006 kam es weder zur versprochenen Überarbeitung der Tarifstruktur, noch konnte sich die Senatorin mit ihrer in den letzten Jahren wiederholt vorgetragenen berechtigten Forderung durchsetzen, dass der Einzelfahrausweis in Berlin innerhalb der zweistündigen Geltungsdauer wieder wie früher beliebige Fahrten, also auch Hin- und Rückfahrt, ermöglicht.

Verstärkt wird die Verärgerung der Fahrgäste über die Politiker, weil diese immer wieder behaupten, dass die Tarife in Berlin besonders günstig seien. Das trifft jedoch nur auf einzelne Tarife wie bei den Zeitkarten für Schüler und Senioren zu. Die beigefügte Vergleichstabelle mit anderen Großstädten zeigt, dass Berlin bei vielen Tarifen an der Preisspitze steht – insbesondere bei den Monatskarten.

Jede Analyse kann eigentlich nur zu dem Schluss kommen, dass die Tariferhöhung zum 1. Januar 2011 in jeder Hinsicht falsch und nicht vermittelbar ist. Da angesichts des monatelangen Vorlaufs und der technischen Rahmenbedingungen eine Aussetzung leider unrealistisch ist, fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB umso nachdrücklicher:

1. **Zusage einer erneuten umfassenden Entschuldigungsregelung für das Sommerhalbjahr 2011, an der sich neben der S-Bahn dieses Mal auch die BVG finanziell beteiligen muss**
2. **Keine weitere Tariferhöhung 2011 und 2012**
3. **Strukturelle Verbesserungen im VBB-Tarif, insbesondere zugunsten der Stammkunden (Käufer von Monats- und Jahreskarten)**

Christfried Tschepe — *Jens Wieseke*
Vorsitzender — *stv. Vorsitzender*

Vergleich der wichtigsten Verkehrstarife einiger Großstädte

Geltungsbereich ist jeweils das gesamte Stadtgebiet, Beträge in Euro
In Fettdruck: Stadt mit dem jeweils teuersten Tarif

Stadt / Tarif-stand **Tarif**	**Berlin 1/2011**	**Dresden 11/2010**	**München 12/2010**	**Hamburg 1/2011**	**Frankfurt am Main 12/2010**	**Düsseldorf 8/2009**	**Wien 6/2009**
Einzelfahrt	2,30 / 2,05[2]	2,00 / 1,75[2]	2,50[1] / 2,40[2]	**2,75[1]**	2,40[3]	2,30 / 2,00[2]	1,80[13]/ 2,20
Einzelfahrt, ermäßigt	**1,40 / 1,32[2]**	1,40	1,20[4] / 1,20[2,4]	1,00	1,40[3]	1,30 / 1,17[2]	0,90[13]/ 1,10
Tageskarte	**6,30**	5,00	5,40	6,50[5] / 5,40[5,6]	6,20	5,30	5,70[11] / 3,60[2]
Tageskarte, ermäßigt	**4,50**	4,00	2,60[4]	1,90[6]	3,70	s.o.	s.o.
Gruppentages karte (bis 5 Pers)	**15,00**	7,00	9,80[4]	9,20[6]	9,50	11,70	-
Fahrrad (Einzelfahrt)	1,50 / **4,50**	1,40	**2,50[4,7]**	Frei	Frei	Frei[8] / 2,40	0,90
Wochenkarte	**27,20**	19,00	17,60	23,50	22,40	-	14,00
Monatskarte	74,00[9]	49,00[9]	64,20[5]	**89,00[1,9] /** 56,00[10]	76,00[9]	59,05[9]	49,50
Ab wie viel Fahrten rentiert sich Monatskarte ? (Normaltarif)	**32,2 / 36,1[12]**	24,5 / 28,0[12]	25,7 / 26,7[12]	32,3	31,2	25,6 29,5[12]	27,5

Fußnotenerläuterung:

[1] Gültig im erweiterten Stadtgebiet
[2] Sammelkartentarif, Preis pro Fahrt bzw. Tag
[3] Nur außerhalb des Berufsverkehrs
[4] Im gesamten Verbundraum gültig
[5] Mitnahmenmöglichkeit von bis zu 3 Kindern
[6] Gültig erst ab 9 Uhr
[7] Fahrradtageskarte (im gesamten Verbundraum gültig)
[8] frei nur im Zusammenhang mit Monatskarte
[9] Mitnahmemöglichkeit von weiteren Personen abends und an Wochenenden
[10] Gültig nur in 2 Tarifzonen des Stadtgebietes
[11] 24-Stunden-Ticket
[12] Vergleich mit Sammelkartentarif
[13] im Vorverkauf und am Automaten

Berliner Fahrgastverband IGEB
Stand Dezember 2010
Alle Angaben ohne Gewähr

Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

Berliner Fahrgastverband

IGEB e.V. • S-Bf Lichtenberg • Weitlingstr. 22 • 10317 Berlin

An
Presse, Funk und Fernsehen

Berlin, 3.6.2010

Anlage zum IGEB-Pressedienst vom 29.12.2010

IGEB kritisiert beabsichtigte VBB-Tariferhöhung

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert die Absicht des VBB-Aufsichtsrates, heute eine Erhöhung der Nahverkehrstarife auch für Berlin zum Jahresanfang 2011 zu beschließen.

1. Gegen Fahrpreiserhöhungen, solange das Verkehrsangebot eingeschränkt ist

Die Berliner Fahrgäste mussten über viele Monate massive Einschränkungen im Angebot der S-Bahn und auch zahlreiche Ausfälle beim BVG-Busverkehr ertragen, weil es nicht genügend einsetzbare Fahrzeuge gab. Zumindest beim S-Bahn-Verkehr wird sich der Fahrzeugmangel auch noch auf das Verkehrsangebot im Jahr 2011 auswirken. In einer solchen Situation die Fahrpreise zu erhöhen, muss auf das Unverständnis der Fahrgäste stoßen.

2. Gegen Fahrpreiserhöhungen zum Ausgleich der Fehler von Managern und Politikern

S-Bahn GmbH und BVG könnten mit den derzeitigen Fahrgeldeinnahmen und Bestellgeldern ein ausgeglichenes Ergebnis vorweisen, wenn die S-Bahn nicht durch Missmanagement heruntergewirtschaftet worden wäre und die BVG (neben eigenen Fehlern) vor allem politische Fehlentscheidungen zu verkraften hätte. Ein großer Teil des jährlichen BVG-Defizits resultiert aus Zinszahlungen für Altschulden, die die Politiker der 1990er Jahre zu verantworten haben und die eigentlich in den Landeshaushalt gehören. Weitere Schulden drohen, weil das BVG-Management und Finanzsenator Thilo Sarrazin als Aufsichtsratsvorsitzender im Zusammenhang mit dem Cross-Border-Leasing schwere Fehler machten, die den Schuldenberg der BVG nun vermutlich um rund 150 Millionen Euro erhöhen werden. Und schließlich könnte die BVG jährlich über 10 Millionen Euro sparen, wenn die geplanten Beschleunigungsmaßnahmen für Straßenbahn und Bus umgesetzt worden wären. Hier entstehen der BVG vermeidbare Kosten, die deutlich höher sind, als die Erlöse aus der geplanten Tariferhöhung.

3. Gegen Fahrpreiserhöhungen, solange das Tarifniveau in Berlin überdurchschnittlich hoch ist und die Strukturmängel im VBB-Tarif nicht beseitigt werden

Die beigefügte Tabelle veranschaulicht, dass die meisten Fahrpreise in Berlin im überregionalen Vergleich im oberen Bereich liegen. Zugleich liegen die Einkommen in Berlin und Brandenburg deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Deshalb war es auch kein Zufall, dass 2009 mit der Einführung des preiswerten VBB-Seniorentickets mehr Fahrgäste und mehr Fahrgeldeinnahmen erreicht wurden.
Außerdem gibt es strukturelle Defizite. Nirgendwo sonst müssen Fahrgäste monatlich so viele Einzelfahrten machen, bis sich die Anschaffung einer Monatskarte lohnt. Unverständlich sind auch Ungereimtheiten wie zum Beispiel beim Kurzstreckentarif: Warum darf in Berlin mit dem Kurzstreckenfahrschein nur bei S- und U-Bahn, nicht aber bei Straßenbahn und Bus umgestiegen werden?

Es gibt viele Möglichkeiten, die Kosten der Verkehrsunternehmen zu senken und die Einnahmen zu erhöhen – ohne Fahrpreiserhöhungen. Alle Beteiligten müssen zunächst hier ihre "Hausaufgaben" erledigen, bevor sie den Fahrgästen eine Anhebung der schon jetzt hohen VBB-Tarife zumuten.

Christfried Tschepe, Vorsitzender *Matthias Horth, stv. Vorsitzender* *Jens Wieseke, stv. Vorsitzender*

Alle IGEB-Pressedienste und IGEB-Positionen finden Sie unter www.igeb.org