SIGNALARCHIV.DE

IGEB fordert:

# Eine neue Tarifstruktur für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

aus SIGNAL 03/2007 (Juni/Juli 2007), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10000132)

Berliner Fahrgastverband IGEB

**2006 erklärte die Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer, man wolle eine neue attraktive Tarifstruktur für den Öffentlichen Nahverkehr schaffen. Doch außer weiteren Preiserhöhungen ist nichts passiert. Der Berliner Fahrgastverband hat jedoch einige Vorschläge...**

Am 1. April 1999 wurde in den Ländern Berlin und Brandenburg ein flächendeckender Verbundtarif eingeführt. Für Berlin und die nähere Umgebung wurde das bereits im März 1997 eingeführte ABC-Schema übernommen. Seitdem wurde die Grundstruktur des Verbundtarifs nicht verändert, aber im Detail viel experimentiert. Als Beispiele seien Standard- und Premiumkarte, Berlin-Ticket, Freizeitkarte, Seniorenkarte, mehrfache Veränderungen für die Fahrradmitnahme oder die Aufhebung der Rückfahrmöglichkeit bei Einzelfahrscheinen genannt. Im Ergebnis führte aber jede Tarifänderung zu einer Tariferhöhung, so dass die Tarife in Berlin inzwischen zu den höchsten in Deutschland gehören. Im Herbst 2006 begehrten die Verkehrsunternehmen insbesondere für Berlin eine erneute drastische Tariferhöhung. Dies war Anlass für die Berliner Verkehrssenatorin Junge-Reyer, eine grundlegende Überarbeitung der VBB-Tarifstruktur zu fordern.

## Strukturreform

Trotz der Verpflichtung zur Strukturreform verständigte man sich für den 1. April 2007 auf eine Tariferhöhung in der noch unveränderten Struktur. Diese fiel zwar zumindest für die meisten Berliner Fahrgäste moderat aus, war aber strukturell ein erneuter Rückschritt, weil insbesondere Monatskarten deutlich teurer wurden und mit der Einführung eines separaten Fahrradtarifs, der nicht mehr wie bisher mit dem Ermäßigungstarif gekoppelt ist, neue Verkomplizierungen eingeführt wurden (vgl. SIGNAL 2/2007).

## Berliner Fahrpreisniveau besonders hoch

Aus der Vergleichstabelle für Fahrten innerhalb des (gesamten) Stadtgebietes wird deutlich, dass die Berliner Nahverkehrstarife inzwischen zu den höchsten in Deutschland gehören. Lediglich in Hamburg sind die Kosten für Fahrten im gesamten Stadtgebiet noch höher. Dabei ist aber zu beachten, dass das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen je Einwohner deutlich höher liegt als in Berlin und dass infolge des hohen Tarifniveaus deutlich weniger ÖPNV-Fahrten je Einwohner durchgeführt werden als in Berlin (Berlin: 267 Fahrten je Einwohner und Jahr, Hamburg: 206). Aber selbst im teuren Hamburg gibt es eine Reihe von günstigen Tarifangeboten für bestimmte Fahrgastgruppen, z. B. die günstigen Tageskarten, die 2-Zonen-Monatskarten oder die sehr günstigen Gruppentageskarten und Ermäßigungstarife.

Berlin kann dagegen nur mit zwei Trümpfen aufwarten: sehr preiswerte Schülermonatskarten und preiswerte »Durchmesserfahrten«. Wer von Spandau nach

Vergleich der wichtigsten Verkehrstarife einiger Großstädte. Geltungsbereich ist jeweils das gesamte Stadtgebiet, Beträge in Euro, in Fettdruck: teuerster Tarif

| Stadt | Berlin | Dresden | München | Hamburg | Frankfurt/M | Düsseldorf | Wien |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tarifstand | 4/2007 | 11/2006 | 4/2007 | 4/2006 | 12/2005 | 8/2006 | 1/2006 |
| Einzelfahrt | 2,10 | 1,80 / 1,62 [1] | 2,10 [1] | **2,50** [1] | 1,90 [2] / 2,10 | 2,10 / 1,82 [2] | 1,50 |
| Einzelfahrt, ermäßigt | 1,40 | 1,30 / 1,12 [1] | 1,00 [1] | 0,90 | 1,15 [2] / 1,25 | 1,20 / 1,10 [2] | 0,75 |
| Tageskarte | 6,10 | 4,50 | 5,00 | 5,80 [3] / 4,90 [3,5] | 4,90 | 4,90 / 4,40 [2] | 5,00 / 3,00 [2] |
| Tageskarte, ermäßigt | 4,40 | 3,00 | 2,40 | 1,70 [4] | 2,95 | s.o. | 3,00 |
| Gruppentageskarte (bis 5 Personen) | 15,40 | 6,00 | 9,00 | 8,10 | 8,00 | 10,60 | – |
| Fahrrad (Einzelfahrt) | 1,50 / **4,40** [2] | 1,30 / 1,12 [1] | **2,10 / 2,50** [2] | frei | frei | frei [6] / 2,00 | 0,75 |
| Wochenkarte | 25,40 | 17,00 | 15,80 | 22,00 | 19,00 | – | 12,50 |
| Monatskarte | 70,00 [4] | 44,00 [4] | 57,70 [4] | 79,00 [3] / 51,00 [3,5] | 65,40 [4] | 51,80 | 45,00 [4] |

Fußnotenerläuterung:
[1] Gültig im erweiterten Stadtgebiet
[2] Sammelkartentarif, Preis pro Fahrt bzw. Tag
[3] Nur außerhalb des Berufsverkehrs
[4] Im gesamten Verbundraum gültig
[5] Mitnahmemöglichkeit 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

signalarchiv.de Tabelle: IGEB

Vergleich der wichtigsten Verkehrstarife einiger Großstädte. (Tabelle: IGEB)

Am 9. Oktober 2006 erklärte die Senatorin für Stadtentwicklung 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. Die Gespräche koordiniert der VBB, zu einer ersten Gesprächsrunde wird in Kürze eingeladen. Eine nahvollziehbare transparente Tarifstruktur, die bis zum Jahr 2010 angelegt sein sollte, muss durch Verlässlichkeit und Verbindlichkeit den Kunden gegenüber dauerhaft Fahrgastverluste verhindern.«

Bislang hat sich insbesondere die BVG gegen die Einführung einer Umsteigeberechtigung im Straßenbahn- und Busnetz beim Kurzstreckenfahrschein gewehrt. Hauptargument: Für ihre Kontrolleure wäre die Zustiegshaltestelle nicht erkennbar. Tatsächlich aber ist sowohl beim Fahrschein wie auch beim Entwerterstempel (hier als Zahlenkombination) die Zustiegshaltestelle ablesbar.

Köpenick oder von Frohnau nach Wannsee fährt, der fährt sehr preiswert. Nur ist die Zahl der »Durchmesserfahrgäste« verschwindend gering - die durchschnittliche Reiselänge innerhalb Berlins liegt aufgrund der polyzentrischen Struktur der Stadt bei rund vier Kilometern!

Für die Normalfahrgäste ist das Tarifniveau sehr hoch, auch weil es keine Rabattanreize wie Mehrfahrtenkarten gibt und sich die Anschaffung einer Monatskarte erst bei mehr als 35 Fahrten im Monat lohnt. Sehr teuer sind auch die Ermäßigungstarife, ausgenommen die bereits genannten, aber nur im Berliner Stadtgebiet gültigen Schülermonatskarten bzw. Geschwisterkarten. Geradezu absurd hoch sind die Preise für Gruppenfahrkarten. Bei einem Fahrpreis von 15,40 Euro sollten Familien auf einigen Distanzen besser ein Taxi nehmen.

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

**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 vom Senat aufgefordert wurden, bis Mitte 2007 eine neue Tarifstruktur für Berlin vorzuschlagen.

Nachdem insbesondere die BVG in einem langen und teueren Lernprozess erkannt hat, dass die Einführung eines flächendeckenden Electronic-Ticketing-Systems, mit dem man einen entfernungsabhängigen Tarif einführen wollte, technisch und vor allem finanziell in absehbarer Zeit nicht möglich ist, wurden vor dem Hintergrund des hohen Einstiegstarifs mehrfach Vorschläge in den Medien platziert, welche aus Fahrgastsicht zu sehr problematischen Lösungen führen würden.

Dazu gehören 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.

**Warum kein Fahrschein für das Tarifgebiet »Berlin A«?**

Die Einführung von Fahrscheinen und Monatskarten, die nur im A- oder B-Bereich gültig wären, wäre mit erheblichen Auswirkungen verbunden. Dazu gehören: - 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 Tarifsystem 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 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 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 und
weil die Kunden dann 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 ABCStruktur unter der Perspektive der Rückgewinnung verlorener Fahrgäste und der Vereinfachung und fahrgastfreundlichen Handhabung aus.

**Vorschläge für Berlin**

Für den Berliner ABC-Bereich werden im Einzelnen folgende Maßnahmen vorgeschlagen: - Modifizierter Kurzstreckentarif unter Beibehaltung der 3-Bahnhofs- bzw. 6-Haltestellen- Regel: Einführung der Umsteigeberechtigung auch bei Benutzung von Straßenbahn- und Buslinien (wie z. B. 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 der für Familien relevanten Kleingruppentageskarten auf das Preisniveau anderer Tarifverbünde
Einführung von Abos und Jahreskarten auch bei 10-Uhr-Karten und Fahrradkarten mit den üblichen Rabattierungen
Einführung 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 der jetzt bei Monatskarten gewährten Zusatznutzen (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 teueren Ermäßigungstarife bei Einzelfahrscheinen und Tageskarten zu kompensieren
Bereinigung bei den Touristenfahrkarten: CityTourTicket, Welcome-Card, Welcome-Card Premium, deren unterschiedliche Regelungen nirgends nachvollziehbar erläutert sind
Ermöglichung eines lückenlosen Aneinanderstoßens von Tarifgebieten (z. B. Berlin AB und Potsdam AB), um Doppeltarifierungen zu vermeiden; alternativ: Verschiebung der Tarifgrenzen auf Bahnhöfe/Haltestellen (»Grenzbahnhöfe« sollten jeweils in 2 Tarifgebieten liegen).
Korrektur der mit der Tarifänderung zum 1. April 2007 eingeführten Verkomplizierungen und Widersprüchlichkeiten:
- Wiedereinführung der Regelung Fahrradtarif = Ermäßigungstarif (erspart die neu eingeführte »Tarifreihe Fahrrad«),
Wiederherstellung einer sachgerechten Preisrelation Einzelfahrschein zu Monatskarte,
Korrektur des überteuerten Tarifs der Tageskarte Ermäßigungstarif, die sich - abweichend von allen anderen Tageskarten - erst nach vier Fahrten rechnet.

**Vorschläge für Brandenburg**

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. Kinderfahrschein 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«)
Modifizierung der Schülerfahrtenregelungen in Brandenburg mit dem Ziel der Einführung einer flächenbezogenen bzw. verbundweit gültigen Monatskarte zur frühzeitigen Kundenbindung (Beispiel »Schokoticket« im VRR)
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
Kappung der Preisstufen bei weiten Entfernungen

**Fazit**

- Weil die Berliner Nahverkehrstarife zu den höchsten in Deutschland gehören und ein weiteres Drehen an der Preisschraube zu Fahrgastverlusten führen würde, muss das Tarifniveau eingefroren werden. Das muss im neuen BVG-Verkehrsvertrag berücksichtigt werden.
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.
Notwendig ist eine Reform der VBB-Tarifstruktur. Hierbei sind eine Vereinfachung und eine fahrgastfreundliche Gestaltung anzustreben.
Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000132.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten