SIGNALARCHIV.DE

Berlin

VBB-Tariferhöhung »Modell Berlin”: Wer am wenigsten in der Tasche hat, der muss am meisten drauflegen

aus SIGNAL 02/2004 (April/Mai 2004), Seite 8-10 (Artikel-Nr: 10003067)
IGEB

Es ist leider kein April-Scherz. Seit 1. April 2004 kostet das Fahren mit Bahnen und Bussen in Berlin und Brandenburg sehr viel mehr als bisher. Das trifft vor allem die Stammkunden, also die »normalen” Zeitkartenkäufer, und in Berlin ganz besonders die bisherigen Käufer ermäßigter Monatskarten. Deshalb wird über diese »Tarifanpassung” diskutiert und gegen sie protestiert, wie schon lange nicht mehr. Dabei tritt - verständlicherweise - in den Hintergrund, dass es auch eine ganze Reihe struktureller Verbesserungen beim VBB-Tarif gibt.

Anlass für Ärger gab und gibt es reichlich. Das beginnt schon beim Termin. In den letzten Jahren fanden die Tarifänderungen, die bekanntlich überwiegend Tariferhöhungen waren, in der Regel zum 1. August statt, so auch 2003. In diesem Jahr wurden sie nun auf den 1 .April vorgezogen, offiziell begründet mit der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmen im VBB. Die inoffizielle Version lautet, dass die brandenburgische Landesregierung das Vorziehen gewünscht habe, um den Abstand zur Landtagswahl am 19. September zu vergrößern. Doch den Fahrgästen ist die Ursache letztlich egal, denn es ändert nichts am Ärger über die Verteuerung. Als »Trostpflaster" bleibt ihnen lediglich die Ankündigung von Landrat Peer Giesecke, Vorsitzender des VBB-Aufsichtsrates, dass es 2004 keinesfalls eine weitere Erhöhung geben werde und dass die Landkreise wegen des Schuljahres künftig zum Termin 1. August zurückkehren wollten.

Die 3,3 Prozent Mogelpackung

»Die Fahrpreise beim VBB bleiben moderat und werden durchschnittlich nur um 3,3 Prozent angehoben." Diese erstmals nach der Tarifentscheidung am 17. Dezember 2003 verbreitete und in letzter Zeit regelmäßig wiederholte Behauptung des VBB ist nicht nur falsch, sondern zynisch. Die Mehrzahl der Fahrgäste fahren bekanntlich mit Zeitkarten. Diese kosten zum Beispiel für bisherige AB-Standard-Kunden in Berlin 64,00 statt 58,50 Euro, also + 9,4 Prozent. In Potsdam und Frankfurt sind es + 6,9 Prozent und in Brandenburg an der Havel sowie Cottbus sogar + 10,2 Prozent. Demgegenüber wird der Einzelfahrausweis für zwei Stunden in Berlin von 2,20 auf 2,00 Euro verbilligt und deshalb in der VBB-Statistik mit - 9,1 Prozent berechnet. Dass in den zwei Stunden nur noch in eine Richtung gefahren werden darf und somit für nicht wenige Fahrgäste eine Verteuerung von 2,20 auf 4,00 Euro (+ 82 Prozent) eintrat, wurde nicht berücksichtigt. Ebenfalls vernachlässigt wurde, dass Käufer der jetzt abgeschafften preiswerten Berlin-Karte statt des bisher 1,50 Euro teuren ermäßigten Einzelfahrscheins nun einen Normalfahrschein zu 2,00 Euro erwerben müssen (+ 33 Prozent).

Geradezu dramatisch sind die Verteuerungen in Berlin für bisherige Nutzer von ermäßigten Zeitkarten. Wer bisher berechtigt war, mit der Sozialkarte für 20,40 Euro, der Arbeitslosenkarte für 23,50 Euro oder der Seniorenkarte für 39,50 Euro zu fahren, muss nun 64,00 Euro zahlen, also +214 Prozent, + 172 Prozent bzw. + 62 Prozent.

Selbst bei einer Gegenüberstellung zur neuen 10-Uhr-Karte für 49,50 Euro betragen die Preiserhöhungen + 143 Prozent, + 111 Prozent bzw. + 25 Prozent. Angesichts solch extremer, aber rechnerisch nicht berücksichtigter Verteuerungen ist es unlauter und eine Verhöhnung der Betroffenen, von »durchschnittlich nur 3,3 Prozent" Fahrpreiserhöhung zu sprechen.

Der Streit um die Sozialkarte

Als Folge dieser unsozialen Tarifpolitik werden sich viele Berliner Fahrgäste eine Monatskarte nicht mehr leisten können und in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt. Zugleich könnte es dennoch für das Land Berlin teurer werden, weil ein Teil der Betroffenen berechtigt ist, sich eine teure Monatskarte zu kaufen und von den Sozialämtern erstatten zu lassen. Dass eine solche Entwicklung auch bei den Regierungsfraktionen für möglich gehalten wird, zeigt der nachfolgend abgedruckte (geringfügig gekürzte) Beitrag der Abgeordneten Jutta Matuschek (PDS), verteilt auf einem Verkehrsforum ihrer Fraktion. Demnach, so ihre Argumentation, sei es dem SPD/PDS-Senat aus finanzrechtlichen Gründen nicht möglich, wie bisher Zuschüsse des Landes Berlin direkt an BVG und S-Bahn zu zahlen, damit diese eine preiswerte Sozialkarte anbieten. Das mag sein, ändert aber nichts an der Grundsatzposition des Berliner Fahrgastverbandes, dass die Verantwortung für diese unsoziale Berliner Fahrpreispolitik nicht bei den Verkehrsbetrieben liegt, sondern allein beim Berliner Senat bzw. beim Abgeordnetenhaus.

Der Senat zwingt S-Bahn und BVG mit verminderten Zahlungen dazu, einerseits alle Einsparpotenziale und andererseits alle Einnahmepotenziale auszuschöpfen. Somit sind beide Unternehmen gezwungen, ihr Handeln vor allem anderen an der Wirtschaftlichkeit auszurichten, so dass sie verständlicherweise zumindest nicht freiwillig ermäßigte Sozialtarife anbieten werden. Natürlich fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB preiswerte VBB-Tarife, damit aus sozialen, verkehrlichen und umweltpolitischen Gründen möglichst viele Menschen Bahnen und Busse nutzen, aber dafür muss die Politik sorgen, indem die Länder als Besteller des ÖPNV mit den Verkehrsunternehmen attraktive und sozial gerechte Tarife aushandeln - und auch bezahlen!

Es ist ein Armutszeugnis für die Berliner Politik und ein Schlag ins Gesicht der betroffenen Fahrgäste, dass es erst ab 1. Januar 2005 einen Ersatz für die zum 1. Januar 2004 abgeschaffte Sozialkarte geben soll. Hinzu kommt, dass selbst das Datum 1. Januar 2005 noch ungewiss ist, da der Senat auf seiner Position beharrt, dass die Verkehrsbetriebe ein solches Angebot selbst finanzieren müssten - ohne jeden Zuschuss des Landes. Warum aber sollten BVG und S-Bahn das tun, nachdem sie vom Finanzsenator weniger Geld bekommen und deshalb 2004 kein ausgeglichenes Ergebnis schaffen werden?

Sollte der Senat jedoch vorhaben, S-Bahn und BVG (wie auch immer) zum Angebot einer Sozialkarte ohne zusätzliche Zahlungen des Landes Berlin zu zwingen, dann bleiben den Verkehrsunternehmen im Wesentlichen nur zwei Möglichkeiten: Einsparungen durch Angebotsabbau bei Bahnen und Bussen oder Mehreinnahmen durch noch höhere Tarife für die »Normalzahler". Beides würde die Abwärtsspirale für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin beschleunigen.

Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB nachdrücklich, dass das Angebot sozialer Tarife nicht allein von den ÖPNV-Kunden, sondern von allen Berlinerinnen und Berlinern, auch den Auto fahrenden, finanziert wird, also aus dem Landeshaushalt.

Konfliktpotenzial Einzelfahrschein

Aus Sicht der Verkehrsbetriebe ist es verständlich, dass sie aus dem Einzelfahrschein mit zweistündiger uneingeschränkter Benutzbarkeit einen Fahrschein »für eine Fahrt in Richtung auf das Fahrtziel" gemacht haben. So konnten sie den Fahrpreis senken (siehe oben) und dürfen dennoch auf Mehreinnahmen hoffen. Zugleich konnten sie darauf verweisen, dass diese Handhabung auch in anderen Städten üblich sei (»Harmonisierung" der Nahverkehrstarife in Deutschland). Und schließlich sieht Berlin beim Tarifvergleich mit anderen Städten nicht mehr ganz so schlecht aus. Ein echter Coup also, aber zu Lasten der Fahrgäste. Denn das Berliner Nahverkehrsnetz ist so komplex, dass es hier häufiger als in anderen Städten mehrere Fahrmöglichkeiten zwischen zwei Orten gibt, so dass Streitfälle vorprogrammiert sind, ob der Fahrgast eine den Tarifbestimmungen entsprechende Route gewählt hat.

Hinzu kommt, dass in Berlin, vor allem bei der BVG, die Schwarzfahrer-Kontrollen längst nicht mehr unter den Vorzeichen von Erziehung bzw. Abschreckung durchgeführt werden, sondern vorrangig zur Erzielung zusätzlicher Einnahmen. Kulanz seitens der Kontrolleure ist deshalb kaum noch zu erwarten, weil sie ihre Fall-Zahlen sonst nicht erreichen bzw. dafür länger arbeiten müssen (siehe Artikel Seite 11 in diesem Heft). Flankiert wird das von einer Öffentlichkeitsarbeit, die den Eindruck erweckt, dass jeder Schwarzfahrer ein Kleinkrimineller ist, der sich die Beförderungsleistung auf dem Rücken ehrlicher Fahrgäste erschleicht. Dass viele der Schwarzfahrer zum Beispiel versehentlich einen falschen Fahrausweis gelöst, versehentlich die Zeitkarte nicht eingesteckt oder versehentlich die neue Marke noch nicht aufgeklebt haben, wird unterschlagen. In solch einem Klima Tarifangebote wie den neuen Einzelfahrausweis einzuführen, bei denen es Interpretationsspielraum gibt, ist falsch und kundenfeindlich.

Preiswertere Fahrradmitnahme

Nicht alles wurde zum 1. April schlechter. So bewertet der Berliner Fahrgastverband IGEB die Zusammenlegung von Standardkarte und Premiumkarte zur einstigen Umweltkarte als Verbesserung. Die Reduzierung des Angebotes auf nur noch eine Monatskarte bzw. Jahreskarte macht das Angebot attraktiver und übersichtlicher. Und immerhin kann man jetzt mit einer normalen Monatskarte abends ab 20 Uhr und am Wochenende einen weiteren Erwachsenen und bis zu drei Kinder kostenlos mitnehmen. Dass Zeitkarteninhaber nun eine Zusatzmarke erwerben müssen, um ihr Fahrrad weiterhin mitnehmen zu können, ist zumutbar, da sie für Berlin AB nur 5 Euro und für den gesamten VBB-Verbundraum nur 9 Euro im Monat bezahlen müssen. Erfreulich auch, dass auf den Zeitkarten für Schüler, Auszubildende und Studenten das Rad weiterhin kostenlos mitgenommen werden kann. Und die neue Regelung, dass Fahrgäste ohne eine solche Zeitkarte für ein mitgeführtes Fahrrad künftig einen Ermäßigungsfahrschein (bisher Normalfahrschein) erwerben müssen, ist ebenfalls eine Verbesserung.

Zu teure 10-Uhr-Karte

Ein Fortschritt ist auch die Einführung einer Berliner 10-Uhr-Monatskarte. Mit dieser Karte, die montags bis freitags erst ab 10 Uhr sowie am Wochenende ganztägig gilt, wird eine jahrelange IGEB-Forderung erfüllt. Die 10-Uhr-Karte ist insbesondere auch ein gutes Angebot für Senioren, die in Berlin bisher nur bei sehr geringem Einkommen eine verbilligte Monatskarte bekamen. Allerdings ist das neue Angebot mit 49,50 für Berlin AB erheblich zu teuer, zumal es nicht einmal die Sparmöglichkeit durch Kauf einer Jahreskarte gibt. Außerdem müssen sich die Verantwortlichen fragen lassen, warum das Ziel einerTarif-Harmonisierung nur für den Einzelfahrausweis galt, nicht aber für diese Karte? Denn bundesweit und auch in den brandenburgischen Städten gibt es die allgemein übliche 9-Uhr-Karte, nur Berlin hat jetzt eine 10-Uhr-Karte.

Fazit

Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt, dass bei der Tariferhöhung 2004 wichtige strukturelle Verbesserungen im VBB-Tarif vorgenommen wurden, insbesondere in Berlin. Richtig sind die Einführung einer 10-Uhr-Monatskarte, die Zusammenlegung von Premium- und Standardkarte bei den Monats- bzw. Jahreskarten, aber auch die Preissenkung beim Einzelfahrschein. Scharf zu kritisieren ist jedoch, dass die Tariferhöhung für die meisten Fahrgäste erneut deutlich über der Inflationsrate und der allgemeinen Einkommensentwicklung liegt. Mit der Abschaffung aller Sozialtarife bei den Berliner Monatskarten traf es gerade die ärmeren Fahrgäste in beispielloser und unverantwortlicher Weise. Ausgerechnet die SPD und die PDS, die das Wort »sozial" in ihren Parteinamen führen, entfernen sich in Berlin mit großen Schritten von einer sozial gerechten Verkehrspolitik.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert ferner, dass den ständigen überdurchschnittlichen Tariferhöhungen für die Fahrgäste bei gleichzeitigem Abbau des Verkehrsangebotes, insbesondere beim BVG-Busverkehr, keine entsprechenden Einsparmaßnahmen bei den Verkehrsbetrieben gegenüberstehen und dass viele Einsparpotenziale durch die Verkehrspolitik verhindert werden. Dass kurz vor der Tariferhöhung ein Bericht des Berliner Rechnungshofes bekanntwurde, in dem die Gehälter der BVG-Führungsebenen als viel zu hoch bewertet wurden, hat das Klima in der Stadt erheblich vergiftet. Ob zurecht oder nicht zurecht hatten nun jedenfalls viele Fahrgäste, insbesondere die Nutzer der bisherigen Sozialtarife, das Gefühl, »bei uns wird abkassiert, damit die da oben ihre dicken Gehälter behalten können".

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich jeglicher Kommentierung, welches Gehalt um wie viel zu hoch sein könnte, enthalten. Aber äußerst verwerflich ist das Ausmaß von persönlichen Dienstwagen für leitende BVG-Mitarbeiter, nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern vor allem wegen der Außendarstellung. Das ist etwa so, als ob alle Vorstandsmitglieder des Nichtraucherbundes auf Kosten ihres Verbandes Zigaretten bekämen und öffentlich rauchten. Dass man es besser machen kann, zeigen DB Regio und S-Bahn. So gibt es bei der S-Bahn nur drei persönliche Dienstwagen. Und fast alle Führungskräfte trifft man immer wieder in ihren eigenen Bahnen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003067.

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