

## S-Bahn und BVG unpünktlich – Tariferhöhung pünktlich

Auf den ersten Blick ist alles wie immer: Die Tarife im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg werden erhöht, und die Fahrgäste kritisieren das heftig. Doch es gibt dieses Mal einen wesentlichen Unterschied: S-Bahn und BVG sind weit davon entfernt, einen zuverlässigen Nahverkehr anzubieten. In einer solchen Situation die Fahrpreise zu erhöhen, ist dreist und verärgert die Fahrgäste zusätzlich.

Ein zweiter schwerwiegender Mangel dieser Fahrpreiserhöhung ab 1. Januar 2011 ist ihre Struktur. Zum einen werden die vielen Ungereimtheiten im VBB-Tarif nicht beseitigt. Zum anderen wird eine Zusage gebrochen: Lange Zeit hieß es, dass bei der nächsten Tariferhöhung die Stammkunden, also die Zeitkartenkäufer, verschont werden sollen. 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 die Zeitkarten werden auch 2011 wieder teurer.

Die Defizite in der VBB-Tarifstruktur sind vor allem eine Folge der Entscheidungsstrukturen. „Wie auf dem Bazar“ werden die Tarife ausgehandelt, sagen selbst die Teilnehmer der Verhandlungsrunden. Der

politische Einfluss ist nur begrenzt. Zwar gelang es Verkehrsministerin Ingeborg Junge-Reyer, die Preise der Schülermonatskarten in Berlin niedrig zu halten, aber mit ihrer



berechtigten Forderung nach Wiedereinführung der Rückfahrmöglichkeit innerhalb des Zwei-Stunden-Einzelfahrscheins lassen BVG und S-Bahn die Senatorin seit Jahren gegen eine Wand laufen.

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

Nicht vermittelbar ist die Tariferhöhung auch, weil die S-Bahn auch mit den bisherigen Tarifen einen Gewinn einfahren konnte, bevor sie aufgrund überzogener Einsparungen ins Chaos gestürzt wurde. Auch die BVG könnte ein ausgeglichenes Ergebnis haben, wenn sie nicht mit Zinszahlungen für Schulden auf früheren Jahrzehnten belastet würde, die das Land Berlin mitverantworten hat, und ihre Einsparpotenziale im Bereich der viel zu großen Verwaltung ausgeschöpft hätte.

Verstärkt wird der Ärger der Fahrgäste dadurch, dass die Politiker 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.

Im Übrigen wird bei allen Vergleichen vernachlässigt, dass die Einkommen bzw. die Kaufkraft der Bevölkerung in Berlin und Brandenburg erheblich unter dem Bundesdurchschnitt liegt und weit unter dem Niveau von Hamburg und München, auf deren Tarife die Berliner Politiker so gern verweisen.

## Regionalbahnhof Köpenick mit S-Bahn-Geldern bauen!

Das Planfeststellungsverfahren ist weit vorangeschritten, alles schien geklärt: Im Zentrum von Köpenick soll ein neuer Regionalbahnhof entstehen. 7500 Ein- und Aussteiger pro Tag sind prognostiziert, sobald hier die halbstündlich verkehrenden RE1-Züge Brandenburg (Havel)—Berlin—Frankfurt (Oder) halten (siehe SIGNAL 2/2010). Doch nun will sich der Bund aus der Finanzierung des Bahnhofs zurückziehen, und das Land Berlin schieg dazu – bis der Senat eine Kleine Anfrage beantwortete (Drucksache 16/14789).

Zeitgleich trat das ein, was der Berliner Fahrgastverband IGEB seit Monaten vorhergesagt hatte: Am Ende des Jahres 2010 werden dem Land Berlin einbehaltenen S-Bahn-Gelder in Höhe von rund 50 Millionen Euro zustehen. Das sind 5 Millionen mehr, als der Senat zuletzt erwartet hatte. Für den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick werden rund 3,3 Millionen Euro benötigt.

Was liegt da näher, als den vom Senat selbst als wichtig bewerteten und bei der Bestellung der Verkehrsleistungen berücksichtigten Regionalbahnhof

Köpenick nach dem Rückzug des Bundes jetzt durch das Land Berlin zu finanzieren – und zwar aus den zusätzlichen 5 Millionen Euro der S-Bahn-Gelder für 2010.

Die Stimmung der Fahrgäste in Berlin ist schlecht. Eis und Feuer und die vielen Ausfälle bei S-Bahn und BVG haben ihre Spuren hinterlassen. In dieser Situation werden obendrein Anfang 2011 die Fahrprei-



**Berlin-Köpenick.** Hier soll für den RE1 in den Jahren 2012/13 ein Regionalbahnhof gebaut werden. Da der Bund die Finanzierung inzwischen verweigert, muss das Land Berlin einspringen, was aufgrund der einbehaltenen S-Bahn-Gelder möglich ist. Siehe auch Foto auf Seite 7.

Foto: Christian Schultz

se erhöht. Da wäre es eine große Chance, mithilfe der einbehaltenen S-Bahn-Gelder endlich Zeichen zu setzen gegen das Gefühl der meisten Fahrgäste: „Es wird alles immer schlechter.“

Beim Regionalbahnhof Köpenick bietet sich diese Chance. Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert den Senat auf, sie zu nutzen.