

# 365-Euro-Jahreskarte für Berlin!

## Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller überrascht alle



Mit dem Beginn der Sommerferien beginnt lokalpolitisch oft eine nachrichtenarme Zeit, auch in der aufgeregten Hauptstadt Berlin. Und damit stellt sich jährlich die Frage: Wem gelingt es, dieses Sommerloch mit seiner Meldung zu füllen?

2019 hat hier Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD) gegläntzt. Anfang Juli überraschte er mit der Forderung, in Berlin eine 365-Euro-Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr einzuführen – nach Wiener Vorbild.

Diese Forderung schlug ein und dominierte tagelang die Lokalnachrichten. Allerdings waren die Reaktionen nicht generell so euphorisch, wie sich das Michael Müller sicherlich erhofft hatte.

### Ein Blick in die Koalitionsvereinbarung von 2016

Um das „Revolutionäre“ in der Forderung des Senatschefs zu erkennen, muss man in die 2016 abgeschlossene Koalitionsvereinbarung von SPD, Linken und Grünen sehen. Dort hatten die rot-rot-grünen Politiker im Kapitel „ÖPNV-Tarife sozialverträglich gestalten“ noch sehr vorsichtig formuliert: „Die Koalition gründet eine

Facharbeitsgruppe, die unter Leitung der zuständigen Senatsverwaltung die zukünftige Fahrpreisgestaltung erarbeitet, so lange werden die Fahrpreise eingefroren. Die Koalition prüft, ob und wie durch eine Änderung der Tarifstruktur und eine Senkung der Fahrpreise neue Fahrgäste und damit zusätzliche Einnahmen gewonnen werden können“ (siehe SIGNAL 6/2016).

Zwar wurde diese Facharbeitsgruppe Anfang 2018 gegründet, aber die beauftragten Untersuchungen sind noch in Arbeit. Ergebnisse werden wohl erst 2020 vorliegen. In dieser Situation preschte Michael Müller vor und legte sich auf eine von vielen möglichen Varianten fest. Da wundert es nicht, dass die Koalitionsparteien (auch die SPD) von der Sommerlochmeldung nicht besonders begeistert waren.

Ähnliches gilt für den VBB und das Land Brandenburg. Schon mit dem aus Sicht der Fahrgäste begrüßenswerten und seit 2017 umgesetzten „Einfrieren“ der Tarife gemäß Koalitionsvereinbarung hat das Land Berlin formal gegen die gemeinsamen Festlegungen zur Entwicklung des VBB-Tarif nach festgelegtem Index verstoßen.

Dieser Index wird zu 83 Prozent durch die Entwicklung der Lebenshaltungskosten bestimmt und zu je 8,5 Prozent durch die Entwicklung der Kraftstoff- bzw. Strompreise. Er war erstmals Grundlage für die VBB-Fahrpreiserhöhungen zum 1. Januar 2015, hat allerdings bei genauerer Betrachtung keineswegs zu mehr Trans-

**365 Euro für eine Jahreskarte. Wien hat sie schon, für Berlin soll es sie künftig geben, sagt Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller.** Foto (groß): Bileam Tschepe, Foto (klein): Florian Müller

parenz bei den Tarifierhöhungen geführt (siehe u. a. SIGNAL 6/2014).

Dank der seit 2017 niedrigen Preissteigerungen, die für den Index herangezogen werden, war es möglich, für 2018 und 2019 auf VBB-Tarifierhöhungen zu verzichten, ohne gegen die Vereinbarungen zu verstoßen. Zwar hätte der Index eine kleine VBB-Tarifierhöhung zum 1.1.2019 erlaubt, aber (zum Leidwesen der BVG und der brandenburgischen Nahverkehrsunternehmen) verzichteten beide Bundesländer auf diese Möglichkeit. Berlin konnte so der Koalitionsvereinbarung entsprechen und Brandenburg ersparte sich Diskussionen im Vorfeld anstehender Kommunal- und Landtagswahlen.

Doch nach dieser noch einvernehmlichen Regelung überraschte Berlin Anfang 2019, kurz vor dem 20. Jahrestag der Einführung des VBB-Tarifs am 1. April 1999, den VBB und das Land Brandenburg mit der Ankündigung, zum 1. August 2019 für Berlin AB das kostenlose Schülerticket einführen zu wollen.

Weitere Spannungen gab und gibt es aufgrund der Diskussionen, ob nun gemäß Index-Vereinbarung der VBB-Tarif zum 1. Januar 2020 angehoben werden soll. Eine Entscheidung wurde auf den

aus:  
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 3/2019  
(11. August 2019)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11



September, also nach der Landtagswahl in Brandenburg vertagt.

In dieser Situation hat nun der Regierende Bürgermeister mit seiner Forderung nach einer 365-Euro-Jahreskarte für Berlin den nächsten Alleingang gemacht – ohne Abstimmung mit dem Land Brandenburg und dem VBB, sogar ohne Abstimmung mit seinen Koalitionspartnern.

### Müller weist den Weg: Tarifsenkungen

Aus Fahrgastsicht ist der Vorstoß des Regierenden Bürgermeisters natürlich ausdrücklich zu begrüßen. Michael Müller hat damit der Diskussion um Tarifsenkungen neuen Schwung gegeben. Das ist ihm hoch anzurechnen – egal, welche Motive ihn zu seinem Vorstoß bewogen haben.

Damit nicht alles wieder in Politikverdrossenheit endet (große Versprechungen, nichts umgesetzt), bleibt dem Regierenden die Frage nicht erspart, wie sein Finanzierungskonzept aussieht. Da hätte er natürlich darauf verweisen können, dass die Senatsverkehrsverwaltung – gemäß Koalitionsvereinbarung – derzeit ein Gutachten zu einer umfassenden Finanzierungs- und Tarifstrukturreform erarbeiten lässt, dessen Ergebnisse 2020 vorliegen sollen. Hat er aber nicht.

Untergegangen ist in der ganzen aufgeheizten Sommerlochdebatte auch, dass es um sehr viel mehr geht, als um günstigere Tarife. Genannt seien nur zwei der langjährigen IGEB-Forderungen: Der zwei Stunden geltende Einzelfahrschein muss in dieser Zeit freizügig in alle Richtungen genutzt werden können, sonst kann man auch beim günstigsten Tarif zum „Schwarzfahrer“ werden. Dasselbe gilt für die unverständliche „Anstoßregelung“: Der Fahrgast hat eine Umweltkarte Berlin AB und kauft sich eine Tageskarte für das angrenzende Potsdam – und ist auf der Fahrt dorthin dennoch „Schwarzfahrer“ (siehe u. a. SIGNAL 5/2014).

Unklar blieb bisher auch, was Michael Müller, der bisher eher die Belange der Autofahrer im Blick hatte und beispielsweise die Verlängerung der Stadtautobahn A100 unterstützte, erreichen will. Geht es ihm, wie den Verfassern der Koalitionsvereinbarung, um sozialverträgliche Tarife? Es wäre zu begrüßen! Geht es ihm um Klimaschutz? Auch das wäre zu begrüßen, erzwingt aber ein Gesamtpaket. Tarifsenkungen allein bringen fast keinen Autofahrer zur Nutzung von Bahnen und Bussen. Gleichzeitig muss es Restriktionen für den Autoverkehr geben (z. B. Verteuerung des Parkens) und das ÖV-Angebot muss verbessert werden. So hat es Wien gemacht, das Vorbild des Berliner Bürgermeisters.

### Nicht warten, handeln!

Natürlich gibt es keinen Grund, in Berlin mit der Einführung günstiger Tarife zu

warten, bis die weiteren Maßnahmen umgesetzt sind. Denn alle, die schon jetzt täglich Bahnen und Busse nutzen, hätten dafür kein Verständnis.

Anzuerkennen ist, dass es trotz der Berliner Festlegung auf „Einfrieren“ durchaus Tarifveränderungen gab – nach unten! Neben dem bereits genannten kostenlosen Schülerticket Berlin AB sind das ein ebenfalls zum 1. August 2019 eingeführtes VBB-weites Azubi-Ticket als Jahreskarte für 365 Euro. Und zum 1. September folgt das VBB-Firmenticket. Bereits zum 1. Juli 2017 hatte Berlin die Monatskarte „Berlin-Ticket S“, das sogenannte Sozialticket, von 36,00 auf 27,50 Euro je Monat verbilligt.

Diese Verbesserungen ersetzen natürlich nicht die erforderliche große Finanzierungs- und Tarifstrukturreform, sind aber wichtige Schritte in die richtige Richtung.

Gleichzeitig muss nun jedoch endlich sehr viel mehr für den Ausbau und die Stabilisierung des Verkehrsangebots getan werden. Hier hat der rot-rot-grüne Senat bisher viel zu wenig geleistet. Busse und Straßenbahnen sind zu langsam und oft verspätet, weil Busspuren und Vorrangschaltungen an den Kreuzungen fehlen. Denn in Berlin hat noch immer der Autoverkehr Vorrang.

Auch die Vielzahl der Straßenbauprojekte steht in einem krassen Missverhältnis zum Ausbau des BVG-Schiennetzes. Aktuell wird nur an der Fertigstellung der U5-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof gearbeitet. Alle Straßenbahnprojekte stecken noch in der Planungsphase fest. Obendrein war es Michael Müller persönlich, der sich wiederholt für U-Bahn-Bau eingesetzt hat (siehe u. a. SIGNAL 4/2017, Seite 20), was bekanntermaßen die personellen und finanziellen Ressourcen für den Straßenbahnausbau schmälert.

### Fazit

Der Regierende Bürgermeister hat mit seiner Forderung nach Einführung einer 365-Euro-Jahreskarte eine richtige und wichtige Debatte belebt. Aber sich jetzt auf dieses eine Ziel zu versteifen, bevor das Gutachten vorliegt und vielleicht sogar noch günstigere Tarife möglich sind, wäre falsch.

Unstrittig ist aber, dass der öffentliche Verkehr aus sozialen und umweltpolitischen Gründen für alle, insbesondere aber für die Stammkunden, preiswerter und der Tarif vereinfacht werden muss. „Graufahrer“, also unfreiwillige „Schwarzfahrer“ sind durch allgemein verständliche Regelungen zu vermeiden.

Hilfreich ist der Vorstoß von Michael Müller für die Berliner Fahrgäste auch hinsichtlich der Forderungen nach einer VBB-Tarifierhöhung zum 1. Januar 2020. Für Berlin wäre das nicht nur eine Abkehr von der Koalitionsvereinbarung 2016 (siehe oben),



*Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert nicht nur günstigere Fahrpreise, sondern eine echte Tarifstrukturreform. Heute gilt für Einzelfahrschein: „Gültig für eine Fahrt mit beliebigem Umsteigen in eine Richtung. Rund- und Rückfahrten sind ausgeschlossen.“ Diese Regelung muss abgeschafft werden. Innerhalb der zwei Stunden Gültigkeit müssen Einzelfahrschein ohne „Graufahrer“, also „Schwarzfahrer“ mit Fahrschein. Foto: Florian Müller*

sondern es würde auch die Autorität und Glaubwürdigkeit des Regierenden Bürgermeisters beschädigen.

Zugleich muss natürlich alles unternommen werden, um den Fortbestand des VBB-Tarifs, 20 Jahre nach seiner Einführung, zu gewährleisten. Alles andere wäre für die Entwicklung der Metropolregion Berlin-Brandenburg eine regionalpolitische Katastrophe.

aus:  
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 3/2019  
(11. August 2019)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11

