SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Preistreiberei ohne Ende?

aus SIGNAL 06/2000 (August 2000), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001920)

IGEB

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert die erneute Erhöhung der Nahverkehrstarife in Berlin und Brandenburg und fordert zugleich strukturelle Veränderungen beim Verbund

Am 1. August 2000 werden Busse und Bahnen ein weiteres Mal teurer. Das ist ein verheerender Fehler:

- verkehrspolitisch (es wird niemals genug Straßen und Stellplätze für alle Autos geben)
umweltpolitisch (Lärm und Abgase der Autos belasten die Menschen inzwischen viel mehr als die Industrie)
sozialpolitisch (wer sich kein Auto leisten kann oder will, muß attraktive und bezahlbare Alternativen haben)
finanzpolitisch (höhere Tarife - weniger Fahrgäste - weniger Einnahmen - höhere Tarife

Verheerend sind die Auswirkungen vor allem deshalb, weil in Berlin und Brandenburg die Erhöhung der Nahverkehrstarife seit Jahren weit über der Inflationsrate liegt. Angesichts solcher anscheinend durch keinen Protest und kein vernünftiges Argument aufzuhaltenden Preistreiberei sind viele Fahrgäste wütend oder verbittert. Um allen noch einmal vor Augen zu führen, wie weit die Verteuerung der Berliner Nahverkehstarife über der allgemeinen Preissteigerung liegt, hat der Berliner Fahrgastverband die nachfolgende Übersicht zusammengestellt: (siehe Bild)

Preisindex für die Lebenshaltung in Berlin im Juni 2000 (1995 = 100) laut Amtsblatt vom 21. Juli 2000

	Berlin(Ost)	Berlin (West)	Berlin insges.
Nahrungsmittel und alkoholfreie Getränke	97	99	99
Bekleidung und Schuhe	95	93	93
Verkehr	115	113	113
Bildungswesen	126	111	114
Gesamtlebenshaltung	108	104	104

Preisindex für die Berliner Nahverkehrstarife ab 1. August 2000 (1995 = 100)

	Berlin (Ost)	Berlin (West)	Berlin insges.
Einzelfahrschein AB	108	108	108
Betrag 1995/2000 in DM	3,70/4,00	3,70/4,00	
Einzelfahrschein AB per Sammelkarte	128	128	128
Betrag 1995/2000 in DM	3,13/4,00	3,13/4,00	
Schülermonatskarte AB	154	146	146 - 154
Betrag 1995/2000 in DM	39,00/60,00	41,00/60,00	
Schülermonatskarte ABC	251	239	239 - 251
Betrag 1995/2000 in DM	39,00/98,00	41,00/98,00	
Umweltmonatskarte AB Standard	131	118	118 - 131
Betrag 1995/2000 in DM	80,00/105,00	89,00/105,00	
Umweltmonatskarte AB Premium	150	135	135 - 150
Betrag 1995/2000 in DM	80,00/120,00	89,00/120,00	
Umweltjahreskarte ABC Standard	182	163	163 - 182
Betrag 1995/2000 in DM	680,00/1.235,00	760,00/1.235,00	
Umweltjahreskarte ABC Premium	210	188	188 - 210
Betrag 1995/2000 in DM	680,00/1.425,00	760,00/1.425,00	
Berliner Nahverkehrstarife insgesamt			ca. 130

	Berlin (VBB)	München (MVV)	Düsseldorf (VRR)
Einzelfahrschein	4,00	3,80	3,20
Fahrschein auf Sammelkarte	–	3,20	2,50
Einzelfahrschein Kind	2,70	1,60	2,00
Kind auf Sammelkarte	–	1,30	1,55
Monatskarte	105,00	91,00	86,00
Monatskarte Schüler	60,00	44,00/60,00	59,50
Monatskarte Azubi	78,00	60,00	64,50

Der BVG haben in den letzten zehn Jahren dramatisch viele Stammkunden den Rücken gekerht. (Foto: Marc Heller, Juli 1998)

Auch im Vergleich zu den angeblich so viel teueren Verbundräumen in den Altbundesländern schneidet Berlin schlecht ab, wie die nachfolgende Tarifübersicht (Angaben in DM) zeigt (Tarife jeweils für das Stadtgebiet): (siehe Bild)Berücksichtigt man jetzt noch, daß das durchschnittliche Einkommen in München und Düsseldorf erheblich höher ist als in Berlin und erst recht höher als in Brandenburg, dann wird deutlich, wie überhöht die Fahrpreise hierzulande sind.

Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB für die Zukunft grundlegende Veränderungen in Berlin und Brandenburg:

1. Für die Tarifpolitik müssen wieder allein die Politiker zuständig sein!

Im Vorfeld der Tariferhöhung gab es monatelange Auseinandersetzungen zwischen den Verkehrsbetrieben, der Verbundgesellschaft, dem Berliner Senat, dem VBB-Aufsichtsrat usw. - jeder gegen jeden. Das kostet Zeit, Kraft und vor allem Geld. Die Mehreinnahmen der Tariferhöhung sind durch die Vorlauf- und die Umstellungskosten längst verbraucht. So darf es nicht weitergehen. Über die Tarifhöhe muss einzig und allein die Politik entscheiden. Ein Politiker muss sich der Öffentlichkeit stellen und kann von den Fahrgästen gegebenenfalls abgewählt werden

- ein Vorstand (leider) nicht.

2. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der BVG durch Beschleunigung von Bus und Tram

Seit Jahren ist bekannt, daß die BVG jährlich viele Millionen DM einsparen könnte, wenn ihre Busse und Bahnen weniger Zeit in Autostaus und vor roten Ampeln verbrächten. Anhand erster Beschleunigungsmaßnahmen auf den Straßenbahn-Linien 6 und 8 können jetzt auch Bedenkenträger erkennen, daß ÖPNV-Vorrangschaltungen keineswegs zwangsläufig ein Autochaos nach sich ziehen. Nun muss endlich in der gesamten Stadt der öffentliche Verkehr durch eigene Trassen und Vorrangschaltungen beschleunigt werden. Die bisherigen Pläne von Senator Strieder und seiner Verkehrs-Staatssekretärin Krautzberger gehen in die richtige Richtung, doch die Umsetzung erfolgt viel zu zögerlich.

3. Sofortiger Verzicht auf den Einbau von Zugangssperren bei der U-Bahn

Die BVG muß sofort das Projekt »Zugangssperren bei U-Bahnhöfen" aufgeben. Wer von den Fahrgästen mehr Geld fordert und zugleich Geld ohne Ende für ein fahrgastfeindliches Projekt ausgibt, beraubt sich jeder Glaubwürdigkeit. Ein paar Zahlen: Die mechanischen Zugangssperren würden nach Angaben der BVG eine Investition von 125 Mio. DM erfordern, die in diesem Zusammenhang notwendige Einführung des elektronischen Tickets würde nach vorläufigen Schätzungen weitere rund 400 Mio. DM kosten. Legt man eine zehnjährige Abschreibungsfrist zu Grunde, wäre das eine zusätzliche jährliche Belastung von 50 Mio. DM. Hinzu kämen jährlich Millionenbeträge für Betrieb und Wartung der Anlagen sowie zusätzliches Personal. Zum Vergleich: Von der jetzigen Tariferhöhung erwartet die BVG im besten Fall jährliche Mehreinnahmen von 25 Mio. DM. Mit den Zugangssperren würde also die Preistreiberei bei den Tarifen nochmals angeheizt. Außerdem würde die U-Bahn durch den erschwerten Zugang sicher nicht attraktiver.

4. Stammkundenrabatt muß wieder größer werden!

Die erste Tabelle zeigt, daß in den letzten Jahren insbesondere die Stammkunden, also die Inhaber von Monats- und Jahreskarten, und die Schüler (und damit die Familien) von den drastischen Erhöhungen betroffen sind. Eine Folge war, daß viele Umweltkarteninhaber, die nicht täglich mit Bahn und Bus fahren (Teilzeitkräfte, Senioren u.a.) mit Einzelfahrscheinen oder Tageskarten insgesamt günstiger fahren und damit der BVG als Stammkunden verloren gingen. Denn diese Fahrgäste überlegen vor jeder Fahrt neu, ob sie per Fuß, Fahrrad oder Auto nicht vielleicht preiswerter oder bequemer an das gewünschte Ziel gelangen. Eine andere Folge war, daß Eltern immer öfter Fahrgemeinschaften organisiert haben, um ihre Kinder mit Autos zur Schule zu bringen. So darf es nicht weitergehen. Bei der nächsten Tarifänderung müssen vor allem die Jahreskarten und die Schülermonatskarten preiswerter und rabattierte Familien- oder Haushaltsabos eingeführt werden.

5. VBB-Tarifstruktur muß einfacher werden!

Alle Fachleute bestätigen, daß der Verbundtarif in Berlin und Brandenburg einer der kompliziertesten in Deutschland ist und viele Fahrgäste überfordert sind. Daran ändert

auch die neue Darstellung des brandenburgischen Verbundraumes in Form von Ringen um Berlin nichts. Vielmehr fragt man sich, warum der VBB erst jetzt eine solche Lesehilfe anbietet? 16 Monate nach Einführung des VBB-Tarifes liegen nun genügend Erfahrungen vor, um mit der Planung für eine grundlegende Vereinfachung zu beginnen.

Zusammenfassung

Die durchschnittlichen Lebenshaltungskosten stiegen in Berlin in den letzten fünf Jahren um rund 4 Prozent, während die Fahrten mit Bussen und Bahnen im Durchschnitt um rund 30 Prozent, zum Teil aber sogar um mehr als 100 Prozent teurer wurden. Am härtesten traf es Familien. Diese Preistreiberei ist falsch und ungerecht. Angesichts vielfach stagnierender Einkommen wird das Nahverkehrsticket immer mehr zum Luxusartikel. Dennoch wächst das jährliche Defizit der BVG. So darf es nicht weitergehen. Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert Berlins Verkehrssenator Strieder auf, sich für eine grundlegende Reform des Verbundtarifes in Berlin und Brandenburg einzusetzen und in seiner Verkehrspolitik dem öffentlichen Nahverkehr nicht nur wortreich, sondern auch in der Praxis deutlich bessere Bedingungen zu verschaffen.

Übrigens

Da die Tariferhöhung mitten in den Sommerferien erfolgt, - muß sichergestellt sein, daß es am Ende der Ferien Ende August/Anfang September überall noch ausreichend Informationsmaterial zur Erhöhung des VBB-Tarifes gibt
muß der Umtausch alter Fahrscheine (mit Zuzahlung des Differenzbetrages) auch nach den Ferien im September noch an allen Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen möglich sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001920.

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