

■ Tarife

BVG will VBB-Tarifsteigerungen automatisieren

aus SIGNAL 01/2014 (Februar 2014), Seite 24 (Artikel-Nr: 10003245)
IGEB Stadtverkehr

Die Berliner Nahverkehrstarife kennen seit Einführung des VBB-Verbundtarifes vor 15 Jahren nur eine Richtung: nach oben. Fast jedes Jahr gibt es eine Erhöhungsrunde, oder es werden schlicht die Leistungen eines Tickets verschlechtert. Die Unternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zeigen da - anders als beim Ausbau von Verkehrsangeboten und Fahrgastinformationen - sehr viel Erfüllungsreichtum. Natürlich gehen die Unternehmen nicht aus Boshaftigkeit so vor, sondern weil sie von der Politik bzw. ihren Eigentümern entsprechende wirtschaftliche Vorgaben erhalten. Längst geht es nicht mehr darum, möglichst hohe Fahrgastzahlen zu erreichen, sondern die Tarifergiebigkeit zu optimieren.

Da die Debatte um Tarifierhöhungen stets aufs Neue die Öffentlichkeit und die Medien aufschreckt - und manchmal auch die Politik -, setzt sich die BVG seit einiger Zeit für eine Tarifindexierung ein. Im BVG-Vorstand und Teilen der Politik von Berlin und Brandenburg stellt man sich das so vor: Die Entwicklung der VBB-Tarife wird einfach an die Entwicklung eines - aus Unternehmenssicht möglichst vorteilhaft gewählten - Preisindexes gekoppelt. Bewegt sich dieser nach oben - und davon gehen die Befürworter des Modells natürlich aus -, so wird automatisch auch der Berliner Nahverkehr ab einem Stichtag entsprechend teurer. Beschlüsse für Tarifierhöhungen wären nicht mehr nötig. Das erspart den Unternehmen die lästige Debatte im Verbund und in der Berliner Öffentlichkeit, weil man bequem mit den Achseln zucken und auf den gestiegenen Index verweisen kann. Dass das Anheben einzelner Tarife in einem Indexkorb den Index selber wieder ansteigen lässt (siehe Mietpreisentwicklung unter Berücksichtigung des Mietspiegels), wird ebenso verschwiegen wie die Tatsache, dass ein abstrakter Index nichts mit der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen oder gar der Zahlungsfähigkeit der Kunden zu tun hat.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB lehnt derartige Fluchten der Politik aus ihrer Verantwortung ab und sieht wesentliche Fragen ungeklärt. So müsste beantwortet werden, auf welcher Grundlage ein derartiger Index gebildet wird. Sollen die allgemeinen Lebenshaltungskosten herangezogen werden? Da würden die indiziert erhöhten Nahverkehrspreise gleich für weitere Steigerungen des Index sorgen. Oder will man sich an den Energiekosten orientieren? Das kann schiefgehen, da diese mit weiter voranschreitender Energiewende wieder sinken können.

Die Einkommensentwicklung in Berlin mitsamt den zahllosen Minijobbern, Dauerpraktikanten und prekär Beschäftigten wäre eine gute Kenngröße, aber das würde den Verkehrsunternehmen natürlich weit weniger gefallen, denn da müssten die Preise sinken.

Diskutiert wird, »vergleichbare« Verbünde als Bezugsgrößen heranzuziehen. Aber aus welcher Region sollen die Vergleichszahlen kommen? Aus Sicht der Unternehmen wäre wohl ein ÖPNV-Premium-Index ideal, zusammengesetzt aus den Hocheinkommens-Tarifregionen München, Stuttgart und Rhein-Main.

Auch ist völlig unklar, welche der zahllosen Tarifpositionen dann gemäß dem



gestiegenen Index erhöht werden sollen, welche weniger, und welche mehr? Immerhin besteht gegenwärtig bei den jährlich annoncierten Erhöhungen »um durchschnittlich 2,x %« noch die Möglichkeit, mit der unterschiedlich starken Anhebung einzelner Tarifpositionen gewisse verkehrspolitische Ziele zu verfolgen, also etwa Stammkunden weniger zu belasten oder Gelegenheitsfahrgästen den Umstieg auf den ÖV schmackhafter zu machen.

Diese Gestaltungsmacht würde die Politik bei einer generellen Indexlösung aus der Hand geben. Wenn der von den Unternehmen gewählte Index um x % nach oben ginge, dann würde das z. B. für Berlin ABC automatisch heißen: alle Tickets von der ermäßigten Kurzstrecke AB über Geschwister und Sozialkarte bis hin zur Jahreskarte ABC werden ebenfalls um x % erhöht - wenn auch auf irgendeinen Betrag gerundet. Oder der Index würde, was noch wahrscheinlicher ist, zum Maßstab für eine »durchschnittliche VBB-Tariferhöhung« gemacht. Mit diesem Durchschnittswert, dessen Zustandekommen kein Politiker überprüfen will und kein Fahrgast nachvollziehen kann, werden die Tariferhöhungen schon heute so »hingerechnet«, dass sie politisch durchsetzbar sind.

Eine VBB-Tariferhöhung nach Index könnte auch zum Sprengsatz für den gesamten Verbundtarif werden, da sich die wirtschaftliche Leistungskraft Berlins und der berlinfernen Regionen seit Jahren immer weiter auseinanderentwickeln.

Nicht ohne Grund warnen Mietervereine die Wohnungssuchenden vor dem Abschluss von Indexmietverträgen, während Immobilieneigentümerverbände sie stets über den grünen Klee als »transparent, einfach und gerecht« loben. Das macht zu recht misstrauisch.

Auch für die VBB-Fahrpreise ist eine Indexierung abzulehnen. Die Politik darf die Gestaltungsmacht für die Tarife nicht einfach aus der Hand geben. Für Tarifentlegungen im Bereich der Daseinsvorsorge müssen gewählte Politiker dauerhaft die Verantwortung übernehmen. Politik und Verkehrsunternehmen müssen stets aufs neue gezwungen werden zu begründen, warum sie welche Tarife in welchem Umfang erhöhen. Wie schwer ihnen das fällt, zeigt das gelegentliche Aussetzen von Tariferhöhungen in Wahljahren.

2014 ist es wieder so weit. In Brandenburg wird ein neuer Landtag gewählt. Deshalb ist zu erwarten, dass die nächste VBB-Tariferhöhung erst zum 1. Januar 2015 erfolgen wird. Das wird die BVG allerdings anstacheln, jetzt noch intensiver um eine regelmäßige Fahrpreiserhöhung per Index zu kämpfen. Denn Leistungssteigerungen oder nennenswerte Qualitätsverbesserungen, mit denen sich eine Tariferhöhung gegenüber den Fahrgästen bzw. in der Öffentlichkeit am ehesten begründen ließe, gibt es schon lange nicht mehr - weder bei der BVG noch bei der Berliner S-Bahn. (mg)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003245>.

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