SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Unverantwortliche Preistreiberei

aus SIGNAL 07/1996 (Oktober 1996), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10003487)

IGEB

Berlin im März 1996. (Foto: Marc Heller)

VBB-Tariferhöhungen seit 1994
(ausgewählte Beispiele)

Tarif A = West, Tarif B = Ost		1.1.1994	1.1.1995	1.1.1996	1.10.1996	Jan-Okt 96[1]	1994-96[2]
Umwelt-Jahreskarte (übertragbar, Zahlung für ein Jahr im voraus)	A	700,--	760,--	840,--	890,--	+ 6%/ 8%	+ 27%
	B	600,--	680,--	800,--	890,--	+11%/15%	+ 48%
Seniorenkarte - Jahreskarte[3] (Zahlung für ein Jahr im voraus)	A	650,--	630,--	630,--	665,--	+ 6%/ 7%	+ 2%
	A		760,--	840,--	890,--	+ 6%/ 8%	+ 37%
	B	460,--	630,--	630,--	665,--	+ 6%/ 7%	+ 45%
	B		680,--	800,--	890,--	+11%/15%	+ 93%
Schülerkarte (Monatskarte)	A	38,--	41,--	47,--	50,--	+ 6%/9%	+ 32%
	B	32,--	39,--	45,--	50,--	+11%/15%	+ 56%
Ausbildungskarte (Monatskarte)	A	47,--	51,--	59,--	65,--	+10%/14%	+ 38%
	B	40,--	47,--	57,--	65,--	+14%/18%	+ 63%

[1] Die jeweils erste Prozentzahl bei Jan-Okt 96 gibt die tatsächliche Erhöhung an. Um aber die Prozentzahlen mit den allgemeinen jährlichen Preissteigerungsraten vergleichen zu können, muß eingerechnet werden, daß die Erhöhung schon nach 9 und nicht - wie bisher - nach 12 Monaten erfolgt. Die VBB-Preissteigerungsrate im Jahr 1996 liegt damit bei den Stammkunden zwischen 7% und 19% (jeweils Prozentzahl hinter dem Schrägstrich).

[2] Wenn unverantwortliche Preistreiberei beim öffentlichen Nahverkehr stattfindet, zeigt der Vergleich mit 1994 in der letzten Spalte. Für die Fahrgäste im Westteil Berlins liegen die Steigerungen innerhalb von 2,75 Jahren zwischen 27% und 38 % (einzige Ausnahme sind bedürftige Senioren mit +2%), für die Fahrgäste im Ostteil Berlins und im Land Brandenburg zwischen 48% und 63 %, für einen Teil der Senioren sogar bei sagenhaften 93% (s. auch [3]). Solche Preissteigerungen in so kurzer Zeit gibt es in kaum einem anderen Lebensbereich.

[3] Besonders hart getroffen hat es - neben den Familien mit Kindern in Schule und Ausbildung - die Senioren. Wenn sie nicht so wenig verdienen, daß sie von der Zuzahlung bei Arzneien befreit sind, dann müssen sie seit 1995 die Umweltkarte statt der Seniorenkarte kaufen. Deshalb stehen oben ab 1996 jeweils zwei Preise. Dadurch trifft die Preistreiberei alle Senioren, die nicht das vorstehend genannte Kriterium für "besondere Bedürftigkeit" erfüllen, im Westen mit + 37% und vor allem im Ostteil Berlins sowie in Brandenburg mit + 93% (!) besonders hart.

Erst zu Jahresbeginn sind die Fahrpreise der Verkehrsgemeinschaft Berlin-Brandenburg (VBB) drastisch erhöht worden. Nun wurden sie bereits nach neun Monaten schon wieder angehoben. Und die nächste Erhöhung droht für 1997. Doch die Politiker in Berlin und Brandenburg scheinen weder die Verkehrs- noch die umweltpolitische Dimension und schon gar nicht die sozialen Folgen dieser Fehlentwicklung zu begreifen.

Zunächst hieß es, daß "nur" die Ost-Tarife an die West-Tarife "angepaßt" würden. Schon dieser Schritt war zum jetzigen Zeitpunkt falsch, da die Löhne, Gehälter und Renten im VBB-Raum vielfach noch längst nicht auf" 100-Prozent-Westniveau" sind. Doch zusätzlich wurden die Zeitkarten im West-Tarif verteuert, so daß der Sprung für die "Anpassung" der Ost-Tarife noch größer wurde. Diese Preistreiberei bedeutet für viele Fahrgäste eine hohe finanzielle Belastung, während andererseits die Einkommenssituation der Menschen durch Null-Runden und Leistungskürzungen geprägt wird. Die einen werden nun auf den Luxus einer Bahn- oder Busfahrt verzichten und auf das Auto abwandern, die anderen, die sich kein Auto leisten können, werden in ihrer Bewegungsfreiheit massiv eingeschränkt. Bei vielen Menschen, insbesondere Familien und Senioren, herrscht Wut und Verzweiflung angesichts dieser Preispolitik.

Schon heute gehört die BVG zu den wenigen deutschen Verkehrsbetrieben mit Fahrgast Verlusten. Weitere Verluste werden jetzt mit Sicherheit folgen. Berlins Verkehrspolitik rast mit großer Geschwindigkeit in eine soziale, ökonomische und umweltpolitische Sackgasse. Es ist unbegreiflich, daß die Politiker dieser Stadt diesen Scherbenhaufen nicht sehen und ihn mit der erneuten Erhöhung nun noch vergrößerten.

Um das ganze Ausmaß der unverantwortlichen Preistreiberei zu verdeutlichen, hat der Berliner Fahrgastverband IGEB eine Tabelle der Preisentwicklung bei den Zeitkarten seit 1994 zusammengestellt und ausgewählte Beispiele in den Fußnoten zu der Tabelle näher erläutert. Es wird deutlich, daß gerade die Stammkunden, z.B. die Besitzer einer Umweltkarte und die Auszubildenden, besonders hart getroffen werden.

Erwähnt werden muß auch, daß die von der VBB als Vereinheitlichung angepriesene Änderung beim Kurzstreckentarif den Fahrgästen im Ostteil Berlin seine weitere drastische Preiserhöhung bescherte, da diese mit dem Kurzstreckenfahrschein bisher eine komplette Linie befahren konnten.

Die Tariferhöhung zum l. Oktober war dreist, aber geschickt während der Sommerpause und unter Ausnutzung der Tarifangleichung im öffentlichen Dienst von Berlin eingefädelt worden. Nachdem sie nicht verhindert werden konnte, muß die Aufmerksamkeit vor allem der weiteren Entwicklung gelten. Insbesondere müssen die Begründungen für die Tariferhöhungen mehr denn je hinterfragt werden. Besonders ärgerlich ist hier immer wieder der Verweis auf die Tarifhöhe z.B. in Düsseldorf,

Frankfurt am Main oder München. Verschwiegen wird dabei stets, daß die Menschen dort durchschnittlich sehr viel mehr verdienen als in Berlin und Brandenburg und entsprechend mehr zahlen können. Warum vergleicht niemand die Berliner Tarife mit Leipzig oder Dresden?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003487.

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