



bestimmt wird. Die Lohnkosten aber werden in den nächsten Jahren wahrscheinlich deutlich stärker steigen als die allgemeinen Lebenshaltungskosten.

Während der Index für die VBB-Fahrpreise also anhand nachvollziehbarer Kriterien ermittelt wird, entzieht sich seine Umrechnung auf die einzelnen Fahrpreise jeder Überprüfung. Wie werden die einzelnen Tarife gewichtet, um am Ende auf einen Durchschnittswert von 2,3 Prozent zu kommen? Welche Annahmen werden der Berechnung zugrunde gelegt hinsichtlich erhöhter oder verminderter Nachfrage nach einem Tarifangebot? Inwieweit werden erhöhte Erlöse durch mehr Fahrgäste berücksichtigt? All das wird verschwiegen.

Jeder Mathematiker weiß, dass man die für die Verkehrsunternehmen ergiebigsten Tarife überdurchschnittlich erhöhen kann und dann mit den richtigen Annahmen und Wichtungen am Ende doch auf einen Durchschnittswert von 2,3 Prozent kommt. Verdeutlicht werden kann das anhand der für Berlin geplanten Tarifierhöhung (siehe Tabelle).

Fast alle in Berlin gut genutzten Tarife werden mit Ausnahme der Schülertickets um mehr als 2,3 Prozent erhöht. Dennoch gelang es offensichtlich, mithilfe der richtigen Annahmen am Ende den durch den Index vorgegebenen Durchschnittswert zu erreichen.

### **Fahrgeldmehrerlöse auch ohne Tarifierhöhung**

Im Jahr 2013 konnte die BVG ihre Fahrgeldeinnahmen um 5,8 Prozent steigern. Laut Geschäftsbericht »konnte der BVG-Konzern die für das Geschäftsjahr geplanten Fahrgelderträge (587,5 Mio. EUR) deutlich mit zusätzlichen 15,0 Mio. EUR übertreffen. ... Die (periodengerechten) Konzernfahrgelderträge konnten gegenüber 2013 um 32,9 Mio. EUR auf insgesamt 602,5 Mio. EUR (...) erhöht werden. Dies entspricht einer Steigerung von 5,8 % (...). Die Erhöhung der Fahrgelderträge ist unter anderem auf die zum 1. August 2013 durchgeführte Tarifierhöhung im VBB zurückzuführen.«

Das Beispiel verdeutlicht zum einen, dass Annahmen falsch sein können. Die BVG erwartete 2012 für 2013 um 3,1 Prozent erhöhte Fahrgeldeinnahmen, erreichte aber +5,8 Prozent. Zum anderen waren offensichtlich andere Effekte wichtiger als die Fahrpreiserhöhung, denn diese erfasste ja nur 5 der 12 Monate und lag laut VBB-Durchschnittswert angeblich nur bei 2,8 Prozent.

Die Umrechnung des transparent ermittelten Indexes auf die einzelnen Fahrpreise ist also eine für Dritte höchst intransparente Angelegenheit.

Im Übrigen entlässt der Index die Politik aus der Verantwortung, die Rechtfertigung einer Fahrpreiserhöhung zu überprüfen und die Verkehrsunternehmen von vermeidbaren Kosten zu entlasten, indem beispielsweise mehr Busspuren geschaffen und Ampeln mit Vorrangschaltungen für Bus und Straßenbahn ausgestattet werden.

### **Wieder kaum strukturelle Verbesserungen**

Während die Verkehrsunternehmen im VBB sich stets auf eine Fahrpreiserhöhung

einigen können, gelingt es seit Jahren nicht, Ungereimtheiten und Ungerechtigkeiten im VBB-Tarif zu beseitigen. Fahrgastwünsche beispielsweise nach einer vollwertigen Umsteigeberechtigung für den Kurzstreckentarif in Berlin oder beliebigen Fahrtmöglichkeiten innerhalb des 2-Stunden-Fahrscheins werden ignoriert, obwohl die Fahrgäste in Berlin mit ihren Tickets immerhin 2/3 des Etats der Verkehrsunternehmen finanzieren.

Besonders gravierend ist, dass die unverständliche »Anstoßregelung« bei den Tarifgebieten nicht geändert wird (siehe ausführlichen Bericht in [SIGNAL 5/2014](#)).

Wie praxisfremd und schwer verständlich diese Regelung ist, zeigt sich immer wieder im Alltag. So wurde am 22. Oktober ein Fahrgast im RE 1 als »Schwarzfahrer« notiert, weil ihm für seine Fahrt von Berlin nach Bad Saarow in Berlin nach Vorzeigen seiner Umweltkarte AB im personalbedienten Verkauf eine Tageskarte Erkner--Bad Saarow verkauft worden war. Richtigerweise hätte er jedoch zwei Anschlussfahrtscheine für den C-Bereich und eine Tageskarte Fangschleuse--Bad Saarow kaufen müssen - oder mit der Buslinie 161 bis an die Landesgrenze fahren und aussteigen müssen, um nach einem Fußweg über die Grenze an der nächsten Haltestelle in Erkner wieder einsteigen zu dürfen. Absurd.

Absurd ist auch, dass einerseits die Tarifstruktur noch immer zu solchen unabsichtlichen »Schwarzfahrten« führt, dass andererseits aber das sogenannte »erhöhte Beförderungsentgelt« im Frühjahr 2015 von 40 Euro auf 60 Euro angehoben werden soll.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003642>.

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