

Tarife

VBB-Fahrpreisanhebung zum 1. Januar 2015 Erstmals Orientierung an einem Index

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003642)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Am 9. Oktober 2014 hat der VBB-Aufsichtsrat die nächste Tarifierhöhung für Bahnen und Busse in Berlin und Brandenburg zum 1. Januar 2015 beschlossen. Sie wird auf der Grundlage eines Indexes bei durchschnittlich 2,3 Prozent liegen. Doch die Erhöhung ist eine verkehrs- und umweltpolitische Fehlentscheidung, das anscheinend transparente Verfahren ist intransparent.

Die VBB-Fahrpreise sind schon heute zu hoch. Der VBB und die Verkehrsunternehmen rechtfertigen alle Erhöhungen seit Jahren mit vergleichbar hohen oder gar höheren Tarifen in anderen Verbundräumen, z. B. Hamburg, Frankfurt am Main oder München. Unterschlagen wird dabei, dass in diesen Regionen die Kaufkraft viel höher ist. Die Berliner und Brandenburger müssen also mehr arbeiten, um sich einen Fahrschein oder eine Umweltkarte leisten zu können als beispielsweise die Hamburger, Wiesbadener oder Rosenheimer.

Kaufkraftbereinigt sind VBB-Fahrpreise überdurchschnittlich hoch

Beim 3. Forum Nahverkehr Berlin am 15. September 2014 in der Senatsverkehrsverwaltung bestätigte der ehemalige Abteilungsleiter Verkehr, Herr Dr. Friedemann Kunst, die IGEB-Kritik: „Die kaufkraftbereinigten Fahrpreise liegen in Berlin bei den Umweltkarten im oberen Drittel vergleichbarer Städte.“

Die hohen Fahrpreise führen dazu, dass in Berlin weniger Bahn und Bus gefahren wird als in anderen Metropolen. Dazu Friedemann Kunst beim Forum Nahverkehr: „Im Großstadtvergleich hat Berlin relativ wenige Fahrgastfahrten je Einwohner, in Wien liegt der Wert doppelt so hoch.“

Die hohen Fahrpreise begrenzen außerdem die Zuwachsraten bei den Fahrgastzahlen. Friedemann Kunst: „Berlin hatte in den letzten Jahren nur einen beschränkten Fahrgastzuwachs, der unter dem VDV-Durchschnittswert lag.“

Wenn der VBB nun auf dem zu hohen Tarifniveau ab jetzt die Fahrpreise gemäß Index regelmäßig um die allgemeine Preissteigerungsrate erhöht, werden Bahnen und Busse - bezogen auf die Kaufkraft der Bevölkerung - in Berlin und Brandenburg dauerhaft zu teuer sein.

Index für Fahrpreiserhöhung ist eine Mogelpackung

Grundlage für die Fahrpreiserhöhung zum 1. Januar 2015 wird beim VBB-Tarif erstmals ein Index sein. Positiv sind die zu seiner Ermittlung vereinbarten Kriterien. Er wird zu 83 Prozent durch die Entwicklung der Lebenshaltungskosten bestimmt und zu je 8,5 Prozent durch die Entwicklung der Kraftstoff- bzw. Strompreise.

In anderen Verbänden gibt es beispielsweise eine Koppelung an die Preisentwicklung der Verkehrsunternehmen, die maßgeblich durch die Lohnkostenentwicklung



Einnahmesteigerungen durch Fahrpreiserhöhungen sind in Berlin die Regel, Einsparungen durch Busbeschleunigung leider die Ausnahme. Lieber legt die Politik sich mit den Fahrgästen als mit den Autofahrern an. (Foto: Angelo Januschew)

Tarifbeispiele Berlin	Preis seit 1.8.2013	Preis ab 1.1.2015	Veränderung
Kurzstrecke	1,50 Euro	1,60 Euro	+6,7%
4-Fahrten-Karte Kurzstrecke	5,60 Euro	5,60 Euro	0,0%
Berlin AB	2,60 Euro	2,70 Euro	+3,8%
4-Fahrten-Karte Berlin AB	8,80 Euro	9,00 Euro	+2,3%
Berlin ABC	3,20 Euro	3,30 Euro	+3,1%
Tageskarte AB	6,70 Euro	6,90 Euro	+3,0%
Kleingruppen-Tageskarte AB	16,20 Euro	16,90 Euro	+4,3%
Monatskarte AB	78,00 Euro	79,50 Euro	+1,9%
Monatskarte ABC	97,00 Euro	98,50 Euro	+1,5%
Abo AB (inkl. Abbuchung)	722,00 Euro	740,00 Euro	+2,5%
Abo AB (jährliche Abbuchung)	690,00 Euro	707,00 Euro	+2,5%
Jahreskarte AB (Barzahlung)	722,00 Euro	740,00 Euro	+2,5%
Schillericket AB	28,50 Euro	29,00 Euro	+1,8%
Abo Schillericket AB	265,00 Euro	270,00 Euro	+1,9%
Geschwisterkarte AB	17,30 Euro	17,50 Euro	+1,2%
Abo Geschwisterkarte AB	163,00 Euro	166,00 Euro	+1,8%
Azubi AB	55,00 Euro	56,00 Euro	+1,8%
Abo Azubi AB	511,00 Euro	524,00 Euro	+2,5%
Monatskarte Fahrrad AB	10,00 Euro	10,20 Euro	+2,0%

Diese Tarifierhöhungen entsprechen angeblich einer durchschnittlichen Tarifierhöhung von 2,3 Prozent. Alle Werte nach Angaben des VBB.



Das waren noch Zeiten. Für den 1. Oktober 1989 kündigte die BVG die Einführung der übertragbaren Umweltkarte als Gesamtnetzkarte (für West-Berlin) und damit verbunden eine Preisreduzierung auf 580 DM im Jahr an. Heute ist eine sogenannte VBB-Tarifanpassung immer eine Tarifierhöhung. Vielleicht ist das ja auch der Grund, warum die BVG nicht das 25-jährige Bestehen der Umweltkarte feiern wollte. Ein solches Jubiläum zu übergehen und die Stammkunden nicht zu würdigen, zeugt allerdings von schlechtem Marketing.

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