

■ Tarife

Angebotsmängel und Fahrpreiserhöhungen

aus SIGNAL 04/2015 (September 2015), Seite 15 (Artikel-Nr: 10003870)
Berliner Fahrgastverband IGEB

VBB rechtfertigt sich mit Index

Bahn- und Busfahren soll nach den Vorstellungen des VBB und der berlin-brandenburgischen Verkehrsunternehmen zum 1. Januar 2016 bereits wieder teurer werden. Grundlage soll, wie auch schon bei der Erhöhung zum 1. Januar 2015, ein Index sein.

Ermittelt wird dieser erneut aus der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, gewichtet mit 83 Prozent, und der Entwicklung der Kraftstoff- bzw. Strompreise, gewichtet mit jeweils 8,5 Prozent. Betrachtet wird ein Zeitraum über 5 Jahre, so dass ein für die Unternehmen positiver Index garantiert ist.

Während dieser Index also anhand nachvollziehbarer Kriterien ermittelt wird, entzieht sich seine Umrechnung auf die einzelnen VBB-Fahrpreise jeder Überprüfung. Wie werden die einzelnen Tarife gewichtet, um am Ende auf einen dem Index entsprechenden Durchschnittswert 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 wie schon 2014 verschwiegen.

Falsch ist die Tarifierhöhung auch, weil die Leistungen der beiden größten Unternehmen im VBB - BVG und S-Bahn Berlin GmbH - seit Monaten mangelhaft ist.

Durch den Streik der Lokführer im Frühjahr und den monatelangen Fahrzeugmangel, aber auch ständige Signalstörungen werden die Qualitätskennziffern der S-Bahn, z. B. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, 2015 unter denen von 2014 liegen.

Kaum besser sieht es bei der BVG aus. Immer wieder gab es Fahrzeugknappheit bei der U-Bahn, und ein Ende ist nicht absehbar. Spürbarer für die Fahrgäste ist aber der Personalmangel bei der Straßenbahn. Durch Missmanagement fehlen seit Monaten Fahrer, so dass immer mehr planmäßige Fahrten gestrichen werden mussten.

Höhepunkt des Trauerspiels war, dass zum Ende der Sommerferien die höchst erfreuliche Verlängerung der Straßenbahnlinien M 8 und M 10 vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof von zahlreichen Angebotseinschränkungen u. a. auf den Linien M 4, M 6, M 8 und M 10 überschattet wurde.

Die S-Bahn-Krise mit dem Tiefpunkt im Jahr 2009 ist in der Erinnerung noch so gegenwärtig, dass die BVG hätte gewarnt sein müssen. Doch während sich die S-Bahn, zugegebenermaßen nach langem Beschönigen und Beschwichtigen, mit Schuldeingeständnissen und Entschuldigungsleistungen um die Wiedergewinnung des Vertrauens ihrer Fahrgäste bemühte, ist die BVG noch nicht bereit, die Straßenbahnkrise einzugestehen.



(Foto: IGEB)

Ausgerechnet in solch einer Situation Fahrpreiserhöhungen anzukündigen, ist der falsche Weg.

Aber zum Glück für die Verkehrsunternehmen ist nach außen hin allein der VBB für die Fahrpreise zuständig. Und zum Glück für die Politiker gibt es jetzt ja den Index für eine jährliche Fahrpreiserhöhung, so dass Senatoren, Minister und Abgeordnete an der ungerechtfertigten Fahrpreiserhöhung zu ihrem größten Bedauern leider überhaupt nichts ändern können - selbst wenn sie es wollten.

Ein weiteres Ärgernis ist, dass es dem VBB in den letzten Jahren nur in wenigen Fällen gelang, den Tarif einfacher und verständlicher zu gestalten. Die Liste erforderlicher struktureller Verbesserungen im VBB-Tarif ist lang und hat in den letzten Jahren schon viele SIGNAL-Seiten gefüllt.

Der VBB verweist auf die Widerstände der Verkehrsunternehmen. Und die Verkehrsunternehmen bzw. der VDV kritisieren den VBB, wie er mit ihren Wünschen und Forderungen umgeht. Schuld sind also immer die anderen - oder die Politiker. Aber die wollen ja mit Fahrpreiserhöhungen überhaupt nicht in Verbindung gebracht werden. Früher wurden deshalb in Wahljahren VBB-Fahrpreiserhöhungen ausgesetzt, heute muss es der vermeintlich objektive Index richten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003870>.

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