SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Verkehrsverbund Spree-Havel: Fahrgastinteressen im Aufwind?

aus SIGNAL 05/1993 (Juli 1993), Seite 7 (Artikel-Nr: 10001621)

IGEB

In letzter Minute konnte der von Verkehrssenator Herwig Haase gegen alle Vernunft immer wieder versuchte Unternehmensverbund (Zusammenschluß der beteiligten Verkehrsbetriebe) für den Verkehrsverbund Spree-Havel abgewendet werden. Maßgeblichen Anteil daran hatte der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen, der den Bedenken des Berliner Fahrgastverbandes IGEB folgte (vgl. Signal 3/93) und richtigerweise die sofortige Gründung eines Kommunalverbundes fordert. Dieser hat den Vorteil, daß die Kommunen als Besteller der Leistungen des Öffentlichen Personenverkehrs auftreten und somit unter mehreren Anbietern das günstigste Angebot auswählen können. Ungeklärt ist allerdings immer noch die dringend erforderliche Beteiligung der Bundesregierung am künftigen Verkehrsverbund.

Auch in einer anderen Frage scheinen sich die Interessen der Fahrgäste durchzusetzen. In einer BVG-Vorlage für die Senatsverkehrsverwaltung wird als Verbundtarif ein Zeitzonentarif vorgeschlagen, der sich stark am IGEB-Konzept orientiert. Sollte es gelingen, den von Bonn favorisierten Entfernungszonentarif abzuwenden, bliebe die bisherige Berliner Tarifstruktur fast unverändert erhalten. Veränderungen gäbe es dann nur bei der Geltungsdauer der Fahrausweise: das übersichtliche Gesamtangebot würde nur unwesentlich erweitert. Im Gespräch sind ein 90-Minuten- und ein Drei-Stunden-Fahrschein. Der bisherige Einzelfahrschein mit 120 Minuten Geltungsdauer im Gesamtnetz entfällt dann.

Insbesondere aus CDU-Kreisen gibt es allerdings starken Druck, die BVG-Preise kräftiger zu erhöhen. In ersten Etatberatungen für 1994 wurde von Mehreinnahmen um 250 Mio. DM durch höhere BVG-Tarife ausgegangen. Zum Vergleich: Die letzte Erhöhung brachte gerade einmal 30 Mio. DM mehr in die BVG-Kassen. Setzen sich diese Pläne durch, wird die Umweltkarte zukünftig weit über 100 DM. der Einzelfahrschein mehr als 4.50 DM und eine Jahreskarte nahezu 1000 DM kosten. Da gleichzeitig nach wie vor mehr Busspuren abgebaut als neu geschaffen werden und sich der Ausbau aller Schienenverkehrsmittel weiter verzögert, treibt der Berliner Senat mit solchen Plänen die Fahrgäste in Scharen auf das Auto - und damit in den Stau. "Wir lösen den Stau auf. versprach die Berliner CDU im Wahlkampf 1990 und praktiziert jetzt das Gegenteil.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001621.

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