

■ Berlin

BVG sorgt beständig für Negativschlagzeilen

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 21 (Artikel-Nr: 10002228)

IGEB

2002 begann eigentlich gut: Im Zuge der Umstellung von DM auf Euro wurde der Berliner Nahverkehr ein wenig billiger, vor allem für die Barzahler. So führte die Abrundung auf 2,10 Euro bei den Einzelfahrscheinen AB bzw. BC zu einer Verbilligung um 2,3 %. Bei den Ermäßigungsfahrscheinen waren es sogar - 5,4 % (AB) bzw. - 5,7 % (BC). Auch die Zeitkarten wurden preiswerter, wenn auch nur gering. Bei der Umweltkarte AB waren es beispielsweise - 0,4 % (Standard) bzw. - 0,7 % (Premium). Erfreulich auch: DB und S-Bahn GmbH sprachen sich gegen Tariferhöhungen in 2002 aus, und die neue Berliner Koalition aus SPD und PDS plädierte sogar für Fahrpreissenkungen. Jetzt fehlte nur noch eine Werbekampagne »Seit 1. Januar billiger mit Bahn und Bus" - siehe oben. Stattdessen forderte die BVG bereits im Januar 2002 Fahrpreiserhöhungen zum 1. August. Und sie wiederholte diese Forderung so nachdrücklich, dass in den Medien nahezu wöchentlich über höhere BVG-Fahrpreise berichtet wurde. Die Fahrgäste waren verunsichert, und viele glaubten bereits, dass es auch 2002 eine Erhöhung geben wird - wie immer. Zur Erinnerung: Am 6. Januar 2000 hatte der Tagesspiegel noch geschrieben: »Verkehrssenator pfeift die BVG zurück - Strieder spricht Machtwort gegen höhere Fahrpreise - Auch Verkehrsverbund rügt Alleingang". Doch nur neun Tage später lautete die Überschrift: »Bahn- und Busfahren wird wahrscheinlich doch teurer". Und so kam es 2000 auch. Doch im Jahr 2002 wurde die BVG für ihren dreisten Alleingang nicht belohnt. Das ist erfreulich. Aber es bleibt der Ärger, dass die BVG für den Berliner Nahverkehr über Monate Negativschlagzeilen produziert hat. Betrachtet man auch noch die jüngsten BVG-Forderungen nach unverhältnismäßiger Erhöhung der Schwarzfahrerstrafen und die jahrelangen Forderungen nach Zugangssperren bei der U-Bahn und Sperrung der hinteren Bustüren - beides als Wunderwaffen gegen Schwarzfahrer gepriesen, dann wird deutlich, das einige BVGer sich noch immer als Transporteure von Beförderungsfällen und nicht als Dienstleister für Kunden verstehen. Wie sonst sind die wiederholten Strategiefehler seitens des BVG-Vorstands und der BVG-Öffentlichkeitsarbeit zu erklären?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002228>.

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