

■ Berlin

Die Visionen der BVG

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 23 (Artikel-Nr: 10002560)
Jan Gympel

Wer Visionen hat, sollte zum Psychiater gehen! - Warum nur fällt einem diese, Altkanzler Schmidt zugeschriebene Empfehlung ein, wenn man an das denkt, was die BVG gerade als ihre Vision für die Tarifgestaltung ab 2006 in Umlauf gebracht hat?

»Einfacher und gerechter" soll es bei den Preisen für Busse und Bahnen zugehen, wie Tom Reinhold, »Direktor Angebot und Vertrieb der BVG", in der August-Ausgabe von »BVG plus" erklärt. Und Preiserhöhungen »nicht so hoch ausfallen, dass wir damit überproportional Stammkunden verlieren".

Unterproportional darf das aber wohl schon geschehen. Nach der Abschaffung der Sammelkarte ist die Beseitigung von Monats- und Jahreskarten auch nur der logische nächste Schritt. Der übernächste wäre dann: Je häufiger man es wagt, die BVG mit einem Wunsch nach Beförderung zu belästigen, desto teurer wird die einzelne Tour. Doch nein, auch künftig soll es Rabatte geben, etwa wenn man lieber mal in verkehrsschwachen Zeiten ein wenig herumfährt, statt in der Rush hour das Leben in vollen Zügen und sitzplatzarmen Eindeckomnibussen zu genießen. Da aber jede Fahrt einzeln berechnet werden soll und die überwundene Distanz auf Basis der Luftlinie, geht derlei natürlich nur, wenn endlich »elektronisches Ticketing" (das heißt wirklich so) eingeführt wird.

Ein solches System könnte, so Reinhold, »automatisch den für den Kunden jeweils günstigsten Tarif bzw. den entsprechenden Rabatt berechnen" - wie gut sowas klappt, weiß man ja von der Software der Deutschen Bahn. Und an deren grandios erfolgreicher Tarifreform scheint sich nun auch die BVG orientiert zu haben. Nach dem Motto: Wenn man zu viert unterwegs ist und gerade noch der Vollmond scheint und es sich um den Todestag von Omas erstem Mann handelt, dann gibt es vielleicht zehneinhalb Prozent Ermäßigung, aber nur zwischen 11.17 Uhr und 12.44 Uhr in den Bereichen der Großbezirke Pankow und Charlottenburg-Wilmersdorf. Wie gesagt: Es wird alles viel einfacher. Niemand käme auch nur auf die Idee, zu befürchten, übers Ohr gehauen oder Opfer einer mangelhaften Technik zu werden - die womöglich, wie manches dieser neuen Mammutstellwerke, gleich den Geist aufgibt, weil mal für eine Zehntelsekunde der Strom ausfällt.

Statt dessen brächten die Tarifphantasien der BVG unschätzbare Vorteile. Die Menschen kämen zusammen: Daheim, wenn sie erstmal eine halbe Stunde lang ausrechnen, wann wie wohin zu fahren denn am günstigsten ist. An den Geräten, wo die - entgegen den Erfahrungen andernorts selbstverständlich absolut fälschungssicheren - Ticketing-Tickets eingelesen werden müssen. Oder wenn man statt dessen womöglich im Vorbeigehen registriert wird (Umweltschützer oder Träger von Herzschrittmachern sollten sich wegen dem bißchen Elektromog nicht so haben) und hinterher angeregte Diskussionen mit Kontrolleuren führen kann, die behaupten, man habe gar nicht ticketing-mäßig eingechekkt. Freilich könnte man diese Herrschaften auch noch wegrationalisieren, würde an den Zugängen eine Art elektrischer Schleier eingerichtet, der jedem, der nicht im Besitz eines Fahrausweises

Berlin fährt ab ins neue Jahrtausend!

Auf in die Zukunft – tick.et testen!

Noch Fragen zum tick.et oder zum Feldversuch?
tick.et-Hotline: (030) 25 62 38 88
tick.et-online: www.tick-et.de

tick.et ein tick-et-Partner BVG S Spendenkonto

Werbeblatt der BVG für den Vorgänger des elektronischen Fahrscheins.

ist, einen bösen Stromschlag versetzt. Eine weitere Innovation, um Berlins Stellung als »Verkehrskompetenzzentrum" zu stärken!

Mag auch manch einer abgeschreckt werden oder sich die Benutzung des ÖPNV kaum mehr leisten können - dies dürften bald all die anderen ausgleichen, die auch gern mal noch zwei Stationen weiter fahren und dann gleich wieder zurück, weil genau diese achthundertzweiundfünfzig Meter Luftlinie ihnen noch fehlen, um die nächsthöhere Rabattstufe zu erklimmen. Und dann erst die Freude, wenn man auf Grundlage seines Einzelverbindungs nachweises eine Monatsrechnung über 12.000 Euro bekommt - bei der davon ausgegangen wird, man sei vom ersten bis zum letzten Tag des Monats rund um die Uhr mit Bussen und Bahnen unterwegs gewesen. Die BVG kann sich da sicher einige Anregungen von der Telekom holen.

Deshalb sollten uns weder hohe Investitionskosten oder ein ausuferndes Abrechnungswesen schrecken, noch die Aussicht auf bockige Software oder Gerichte, welche die BVG dazu verdonnern, ihre Forderungen gegen einzelne Kunden doch bitte mal juristisch wasserfest zu belegen. Denn hier geht es nicht nur darum, ganz nebenbei künftig exakt nachverfolgen zu können, wer wann wohin gefahren ist - zur Bekämpfung der allgegenwärtigen Terroristen kann man Grundrechte und Datenschutz ja gar nicht genügend aushöhlen. »Hier geht es um Gerechtigkeit", wie Peter Strieder als zuständiger Senator erklärt hat. Und wo wäre das Lieblingsargument jeder deutschen Diskussion angebrachter als hier: Wer aufs bequemere, schnellere, gemütlichere Auto verzichtet und konsequent Busse und Bahnen nutzt, soll doch gefälligst selbst die Kosten begleichen, die er damit verursacht, und zwar bis zum allerletzten Cent. Erst recht, wenn er zum Erreichen seines Arbeitsplatzes einen langen Weg in Kauf nimmt. Wo kämen wir denn bei soviel Flexibilität und Leistungsbereitschaft hin?

Allerdings sollte der Herr Senator, der sich in Umfragen mittlerweile zum unbeliebtesten Politiker Berlins hochgearbeitet hat, darauf achten, dass die Visionen der BVG doch erst 2007 Wirklichkeit werden. Denn im Herbst 2006 stehen die nächsten Wahlen zum Abgeordnetenhaus an.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002560>.

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