

■ Nahverkehr

BVG mit zwei Gesichtern

aus SIGNAL 04/1994 (Mai 1994), Seite 16-17 (Artikel-Nr. 10003290)
IGEB

Unverändert gibt es erhebliche Qualitätsunterschiede zwischen der Kundenzeitschrift "BVG aktuell" und der Mitarbeiterzeitschrift "BVG Signal". Während "BVG aktuell" oft wie eine BVG-Werbezeitschrift wirkt, die weniger der Kundeninformation als vielmehr der beschönigenden BVG-Selbstdarstellung dient, ist "BVG Signal" überwiegend informativ, oft kritisch, auch selbstkritisch, und vermeidet Füllseiten, die nichts mit dem Thema BVG oder dem öffentlichen Verkehr in Berlin zu tun haben. Als "Qualitätsnachweis" dokumentieren wir drei kurze Auszüge aus Artikeln in der Ausgabe 6/1994 des zweimal im Monat erscheinenden "BVG Signal".

Die Öffnung der mittleren Tür für den Einstieg der Fahrgäste gehört zu jenen sensiblen Themen, die die Gemüter der Omnibusfahrer - zumindest im Bereich der Alt-BVG - seit Jahren erregen. Vielen noch in schlechter Erinnerung - der 1988 gescheiterte Versuch, eine solche Mitteleinstiegsregelung auch in Berlin durchzusetzen. Doch auch nach dem Abbruch des Experiments sah sich die BVG einem permanenten Druck von Politikern und Fahrgastverbänden ausgesetzt, die mit dem Verweis auf anderslautende Regelungen in Westdeutschland und vielen anderen europäischen Städten die Berliner Einstiegsvariante als "Reglementierung des mündigen Bürgers" kritisierten. Unter anderen Voraussetzungen als beim 88er Versuch fuhr die BVG zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1994 den Mitteleinstieg wieder ein.

*

Montag, 28. Februar 1994 - der bereits seit einigen Wochen angekündigte Besuch [auf dem Busbetriebshof Lichtenberg] von Herrn Haase, Senator für Verkehr und Betriebe und Aufsichtsratsvorsitzender der BVG in Personalunion, fand ... statt.... Wann hat man schon mal die Gelegenheit, dem großen Verkehrskonzeptzäuderer und Busspurbehinderer persönlich die Meinung über ein funktionierendes Nahverkehrskonzept zu unterbreiten. Eine erfrischende Diskussion kam da auf. Solch harsche Kritik an der immer wieder Probleme bereitenden Technik unserer Fahrzeuge und das glasklar ausgedrückte Unverständnis gegenüber der in Berlin vollzogenen Verkehrsplanung mit ihren Linieneinstellungen und Taktausdünnungen hatte wohl keiner erwartet.... Daß erst ein gutes Linienangebot Bedarf bei der Bevölkerung weckt, schien bei unserem Gast augenscheinlich keine Wirkung zu erzielen. Auf einen Einwand, wie wichtig es für die BVG wäre, wenn endlich die seit Jahr und Tag angekündigten Busspuren eingerichtet würden, entfuhr es Herrn Haase: "Jetzt fängt der auch noch mit seinen Busspuren an."

*

Hallenser schneller als die BVG: Kurz vor Weihnachten 1993 trafen die ersten modernisierten Tatra-Wagen bei der BVG ein. Inzwischen verfügt Berlin über 9 Wagen (nur T6 bzw. B6 aus Mittenwalde, die KT4D stehen immer noch in Bautzen), und seit dem 31. Januar 1994 befinden sich zeitweise 2 Wagen auf der Linie 50 im

Fahrgastbetrieb. Ganz anders zeigt sich die Situation bei der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG). Dort konnte im Februar 1994 die Rekonstruktion der Tatrawagen (Typen T4D und B4D) abgeschlossen werden! Seit 1991 wurden 41 Großzüge (d.h. 82 T4D und 41 B4D, also 123 Wagen) durch die "Mittenwalder Gerätebau GmbH" modernisiert. Das entspricht etwa 35 Prozent des Tatra-Wagenparks. Ähnlich wie in Berlin vorgesehen, soll der restliche Park (192 T4D, 39 B4D) durch Neubaufahrzeuge ersetzt werden. Inzwischen traf bereits der zweite Niederflurtriebwagen vom Typ MGT6D in Halle ein, eine Serie von 12 derartigen Wagen wird 1995 in Dienst gestellt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003290>.

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