SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Mängel im U-Bahn-Alltag

aus SIGNAL 02/1997 (März 1997), Seite 11 (Artikel-Nr: 10003589)

IGEB

Die BVG schränkt ihren Service immer weiter ein. Dazu bräuchte man nicht die IGEB-Kummerkarten auszuwerten, sondern das spüren alle Fahrgäste. Was jedoch zunehmend zu Verärgerung führt, ist der Versuch der BVG, die Verschlechterungen nicht nur zu beschönigen, sondern als Gewinn für die Fahrgäste darzustellen. Jüngstes Beispiel ist die verlogene Werbekampagne zur aktuellen Tariferhöhung, die uns als „Fairpreise“ verkauft werden.

Zwei weitere Beispiele für unsensible Öffentlichkeitsarbeit sind im U-Bahn-Bereich zu finden. Wo noch vor wenigen Jahren an jedem x-beliebigen U-Bahn-Eingang ein Mitarbeiter saß und Fahrkarten oder Liniennetze verkaufte, allgemeine Informationen zu Fahrverbindungen gab oder einfach nur aufmerksam das Geschehen verfolgte, erwartet heute ein Automat den Fahrgast - aus BVG-Sicht ein Gewinn für die Fahrgäste, denn sie schreibt anläßlich der Tarifstrukturreform:"... und die ständige Bereitschaft der 11.600 Automaten, Fahrausweisdrucker und Entwerter stehen für wachsenden Service...".

Und auch der neueste Coup, in der Öffentlichkeit als "Versuch" umschrieben, verheißt nichts Gutes: die personalfreien U-Bahnhöfe als Folge der schon auf mehreren U-Bahn-Linien eingeführten Fahrerselbstabfertigung. Wie bekannt wurde, plant die BVG ferner, alle derzeit noch mit Personal besetzten Fahrkartenausgaben zu schließen. Ein weiterer kundenunfreundlicher Schritt. Gleichzeitig versucht die BVG, mit ihrer Plakatierung "ganz aus dem Häuschen" den Abzug sämtlichen Personals von fast allen U-Bahnhöfen als Verbesserung für den Kunden darzustellen - peinlich, peinlich.

Wenn die U-Bahnhöfe personalfrei sind, müssen dafür adäquate Sicherheits-, Informations- und Auskunftsmöglichkeiten geschaffen werden. Der Aushang von bunten Plakaten, das Aufstellen von zwei Notrufsäulen pro Bahnsteig und die Installation von Kameras zur Überwachung nur der Notrufsäule (nicht etwas des Bahnsteigs!) reichen überhaupt nicht aus. Die Fahrgäste wollen betreut, informiert und ernst genommen werden.

Weiterhin haben der IGEB-Abteilung Fahrgastbelange in den zurückliegenden Monaten viele Fahrgäste über die ständigen Probleme auf den U-Bahn-Linien 1, 6, 7 und 9 geschrieben. Züge fahren regelmäßig zu spät (auch wenn es nur eine Minute ist, so kann der Anschluß doch gerade weg sein) oder zu früh, bis zu drei (!) Minuten. Ohne erkennbares Konzept werden in den Abendstunden die Zuglängen gekürzt, und die Fahrgäste beispielsweise der U9 fühlen sich spät abends zuweilen wie im Berufsverkehr. Allerdings ist zu befürchten, daß dieses Problem nicht durch längere Züge, sondern durch die Fahrpreiserhöhung gelöst wird, da zum 1. März die Möglichkeit gestrichen wurde, auf der Umweltkarte (Standard) abends eine zweite Person mitzunehmen, was nach unseren ersten Beobachtungen so manche Abendbummler dazu veranlaßt, wieder auf das Auto umzusteigen.

Noch nicht gelöst scheinen auf der U9 die "technischen Störungen" zu sein. Obwohl

die BVG der IGEB gegenüber versicherte, daß diese inzwischen beseitigt wurden, gibt es im Berufsverkehr immer noch plötzliche Wartezeiten von sechs und mehr Minuten auf den nächsten Zug, bevor dann fast im Minutenabstand weitere Züge folgen.

Ein keineswegs unwichtiges Detail: Die Bereitschaft des Fahrpersonals, die Bandansagen in den Zügen zu bedienen, läßt nach, und auch die Bedienung der Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen bereitet offensichtlich immer wieder Schwierigkeiten. Insbesondere auf der Linie 7 kam es laut Fahrgastbeschwerden in der Vergangenheit vor, daß Züge in Richtung Rathaus Spandau mit diesem Ziel auf den Bahnsteigen angekündigt wurden, am Zug selber Rohrdamm stand und bereits am U-Bahnhof Richard-Wagner-Platz Endstation war. Ärgerlich ist auch, daß auf dem als Zugang zur U9 geöffneten und beleuchteten U15-Bahnsteig in Kurfürstendamm als Zugziel "Uhlandstraße" angezeigt wird - Stunden bevor überhaupt der erste Zug verkehrt. Wer sich hier morgens z.B. gegen 5 Uhr, vielleicht noch etwas verschlafen, auf die Bank setzt, um auf seinen angezeigten Zug zu warten, darf bis 6.04 Uhr sitzen bleiben.

Wir erinnern uns: In Berlin warschon immer alles etwas komplizierter - auch und gerade bei den einfachen Dingen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003589.

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