

BVG zockt ab

Schon wieder neue Tarifpläne / Sollen Stammkunden marode BVG sanieren? / Kostenberechnungen nicht publiziert [2]

VON KARL-HEINZ DITTBERNER

BERLIN – 24.11.2003 (khd). Bereits zum 1. April 2004 planen BVG [6] und S-Bahn [7] die nächste Tarifanpassung. Die letzte Preiserhöhung gab es erst zum 1. August.

Hinweis

Auf dieser Seite sind einige Artikel zu Ungereimtheiten bei der Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) zusammengestellt, die von mir über die Jahre im Internet publiziert wurden.

Die neuen Tarifpläne seien derzeit in der Abstimmung mit Verkehrssenator Peter Strieder (SPD), berichtete der Tagespiegel [5].

Danach soll u. a. der Einzelfahrschein statt bisher 2,20 Euro zwar nur noch 2,00 Euro kosten, aber es entfällt künftig die 2-Stunden-Gültigkeit für beliebig viele Fahrten (auch der Rückfahrt). Der Einzelfahrschein gilt dann nur noch für eine direkte Fahrt zum Ziel – ohne Umwege.

Damit verteuert sich allein das Fahren zu einem Ziel und zurück um 81 % – bei einem Zwischenziel um 173 % und bei zwei Zwischenstopps sogar um 264 % (8,00 Euro).

Viele Nutzer werden künftig beim Fahren zum Einkaufen viel mehr bezahlen und bei Kontrollen dann noch (halbgebildeten) Privat-Kontrolluren beweisen müssen, daß sie sich gerade auf dem kürzesten Weg zum Ziel befänden.

Die Monatskarte vom Typ AB (gesamtes Stadtgebiet) wird von 58,50 auf 64,00 Euro um 9,4 % verteuert. Was künftig die übertragbare Jahresnetzkarte – eingeführt im Oktober 1989 als „Umweltkarte“ – kosten wird, ist derzeit noch nicht bekannt. Allerdings hatten bereits BVG und Senat hier in den letzten Jahren sehr kräftig zugehakt, wie die Darstellung des Preis-Anstiegs seit 1989 im Vergleich zum amtlichen [8] Verbraucher-Preisindex (Gesamtlebenshaltung Berlin umgerechnet auf Basis November 1989) deutlich macht.

Aus der Grafik geht hervor, daß die Stammkunden bereits seit 1994 mit steigender Tendenz abgezockt wurden. Im Jahr 2000 war bereits das Preisniveau (blaue Linie mit 970,00 DM/a = 495,95 Euro/a) von vor der Einführung der verbilligten „Umweltkarte“ wieder erreicht. Offensichtlich sollen die treuen Stammkunden die marode BVG (rund 1 Milliarde Euro Schulden) sanieren, heißt es in Experten-Kreisen.

Der Umweltaspekt mit dem Wechsel vom Auto auf Bus und Bahn spiele politisch schon längst keine Rolle mehr. Schließlich regiere ja nun Rot-Rot, heißt es bei den Grünen.

Weder die Kosten- noch die Simulations-Berechnungen, mit denen die BVG die Tarifänderungen begründet, hat bislang die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) im Internet [6] veröffentlicht. Nun wird gerätselt: Sollten darin massive Ungereimtheiten enthalten sein?

„BVG 2005 plus“

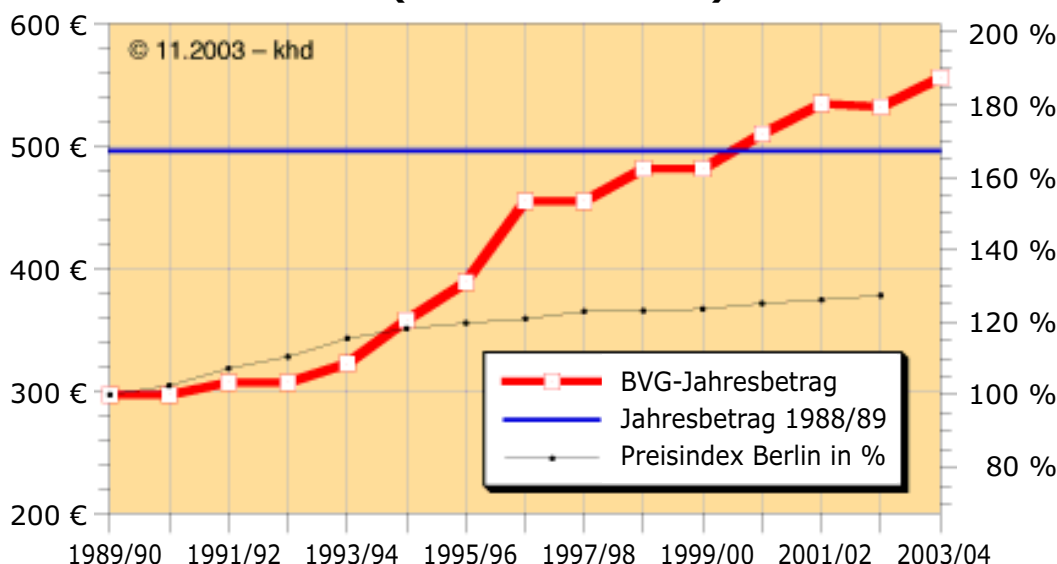
24 Metro-Linien sollen nun 18 Millionen neue Kunden bringen / 55 km Buslinien fallen weg [1]

BERLIN – 28.6.2004 (khd/ddp). Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) [6] wollen erneut das Bus- und Tram-Netz total umkrempeln [Ed: im Juni 1991 brachten sie das Chaos in die bewährte Numerierung der Linien – alle Nummern wurden mit fadenscheiniger Begründung kundenfeindlich geändert]. Ihr neues Konzept „BVG 2005 plus“ sieht nun 24 Metro-Linien [9] bei Bus und Tram vor. Diese sollen an allen Tagen fast rund um die Uhr im Einsatz sein und auf wichtigen Verkehrsachsen fahren, auf denen weder S- noch U-Bahnen verkehren. Die Verknüpfung zwischen U- und S-Bahnen sowie Bussen soll dabei verbessert werden. Die Linien verkehren mindestens alle 10 Minuten.

Die BVG [6] erhofft sich durch die Umstrukturierung nach eigenen Berechnungen 18 Millionen neue Fahrgäste pro Jahr und eine Verbesserung der Auslastung bei Bussen und Bahnen um durchschnittlich 6 % sowie einen Gewinn von rund 17 Millionen Euro pro Jahr. Deshalb trage das Vorhaben zur Sanierung der hoch verschuldeten BVG bei, heißt es. An eine Preissenkung zur Gewinnung neuer Kunden und damit besseren Auslastung ihrer Linien denkt die BVG derzeit nicht.

Um das Metro-Netz zu finanzieren müssen allerdings BVG-

Preis-Anstieg bei der übertragbaren Umweltkarte (Jahresnetzkarte) seit 1989



Nutzer in den Außenbezirken auf wenig frequentierte Bus-Linien künftig verzichten. Dies sei aus Kostengründen unvermeidbar gewesen, sagt die BVG. So sind nach BVG-Angaben 0,1 % aller Fahrgäste von kürzeren Betriebszeiten und 3,9 % von längeren Taktzeiten einzelner Linien betroffen. Die Pläne müssen noch vom Senat genehmigt werden und sollen nach dem Willen der BVG zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 realisiert werden.

Nur Augenwischerei – BVG verar.... die Berliner

10.7.2004 (khd). Hört sich doch gut an? Aber bei Lichte besehen ist das ein Riesen-Sparplan zu Lasten ihrer Kunden, den die BVG hier den Berlinern präsentiert und nicht mit der S-Bahn [7] abgestimmt hat. Denn die BVG [6] muß riesige Summen einsparen, um ihr jahrelanges und vom Senat geduldetes Mismanagement zu kompensieren. Auch hat die BVG bislang nicht mitgeteilt, welche Linien künftig wegfallen sollen.

Es spricht nichts gegen ein gutes Schnelllinien-Netz in einer Metropole. Aber sollte die eine oder andere Metro-Linie nicht so reüssieren, dann wird dort ganz fix ein Takt von mehr als 10 Minuten eingeführt werden, wie die BVG es schon seit Jahren bei „einfachen“ Linien immer wieder praktizierte.

Und der Takt wird auch an den Stadträndern die Musike machen. Hinter vorgehaltener Hand ist zu hören, daß hier ab Dezember 2004 einige normale Bus-Linien durchaus mit einem Takt von 40 oder sogar 60 Minuten fahren könnten. Die BVG würde hiermit dann zwar das ICE-Niveau der Deutschen Bahn erreichen. Immerhin. Aber ein kundenfreundlicher Öffentlicher Nahverkehr ist das dann nicht mehr. Man darf den Bus nicht mehr verpassen, sonst muß man in der Metropole-2005 1 Stunde warten. Oder sich doch noch ein Auto kaufen – solange es noch keine City-Maut gibt...

Berliner BVG trumpft auf

Endlich übertragbare Jahresnetzkarte [4]

BERLIN – 15.4.1986 (khd). Die landeseigene Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) [6] nennt es selbst einen „BVG-Trumpf“: Zum 1. Mai 1986 wird auch in Berlin eine preisgünstige Jahresnetzkarte fürs Fahren mit Bus und U-Bahn eingeführt. Darauf haben die Berliner lange warten müssen. Die persönliche Karte (mit Foto) kostet 900,00 DM, die Übertragbare (ohne Foto) 990,00 DM. Ein normaler Fahrschein mit Umsteigeberechtigung kostet ab 1. Mai 2,20 DM, die Sammelkarte mit 5 Fahrten mit Umsteigeberechtigung 6,00 DM und die 24-Stunden-Karte fürs Gesamtnetz 7,50 DM.

Bislang gab es in Berlin nur persönliche Gesamtnetz-Monatskarten zu 155,00 DM, was im Jahr auf stolze 1860,00 DM kam. Dennoch eine richtige Umweltkarte,

die die Leute vom Auto hin zur BVG strömen läßt, ist die neue Jahresnetzkarte noch nicht. Denn dazu ist sie noch zu teuer. Aber auch das wird Senat und BVG noch lernen.

Erst Rot-Grün brachte die Umweltkarte

12.7.1989 (khd). Über 3 Jahre mußten die Berliner noch warten. Und es mußte auch erst Rot-Grün in der Stadt regieren, bis jetzt von der BVG (aktueller Werbespruch: „Immer besser. BVG“) zum 1. Oktober 1989 eine richtige Umweltkarte eingeführt wird. Diese neue übertragbare Gesamtnetzkarte wird bei Einmalzahlung nur noch 580,00 DM/Jahr kosten.

Berliner BVG kreativ

...und fördert damit die Schwarzfahrerei [3]

BERLIN – 1.7.1994 (khd). Berlins Verkehrsgesellschaft BVG [6] hatte eine verrückte Idee. Um den „Fahrgastfluß in den Bussen zu beschleunigen“, so heißt es jedenfalls, dürfen seit Ende Mai die Fahrgäste, die bereits einen Fahrschein oder Monatskarte haben, bis 20 Uhr an allen Türen einsteigen. Das bislang erforderliche Vorzeigen der Fahrausweise beim Fahrer entfällt.

BVG fördert Schwarzfahrerei

1.10.1994 (khd). Es ist völlig klar: Damit fördert die BVG nicht den Fahrgastfluß sondern die Schwarzfahrerei. Entsprechend hoch werden ihre Einnahmeausfälle sein. Und beim Aus- und Einsteigen an den hinteren Bustüren werden sich die Fahrgäste gegenseitig behindern. Es wird sicher der Tag kommen, an dem die BVG diesen Unfug wieder „cancelled“.

Keine freie Türwahl mehr – und das ist gut so

5.4.2004 (khd). Es dauerte fast 10 Jahre, bis die BVG [6] endlich verstanden hatte, daß sie wohl mit der freien Türwahl einen schweren Fehler machte. Von heute an hat der Verkehrsbetrieb den Einstieg an den mittleren und hinteren Bustüren abgeschafft. Alle Fahrgäste müssen jetzt wieder dem Fahrer ihren Fahrschein zeigen oder einen bei ihm kaufen. So will die BVG die Zahl der Schwarzfahrer senken und Mehreinnahmen „in Millionenhöhe“ kassieren.

Der aktuelle Artikel [1] wurde zum 4. Juli 2004 in der 333. Edition der privaten Homepage von Dipl.-Ing. Karl-Heinz Dittberner im Internet publiziert (Erscheinungsort: San José, USA). Die Publikation des Artikels [2] erfolgte zum 30. November 2003 in der 248. Edition dieser Homepage. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind in den Originalen im Internet mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen. Die Homepage ist zu erreichen unter dem Pfad/URL (Adresse): <http://earth.prohosting.com/khdit/>.

Einige wichtige Verweise: khd = [http://earth.prohosting.com/khdit/...](http://earth.prohosting.com/khdit/)

[1] [28.06.2004: „BVG 2005 plus“] – <http://earth.prohosting.com/khdit/Welcome/News09.html#8>

[2] [24.11.2003: BVG zockt ab] – <http://earth.prohosting.com/khdit/Welcome/News06.html#7>

[3] [01.07.1994: Berliner BVG kreativ] – <http://earth.prohosting.com/khdit/Welcome/News00.html#8>

[4] [15.04.1986: Berliner BVG trumpft auf] – <http://earth.prohosting.com/khdit/Welcome/News00.html#3>

[5] <http://www.tagesspiegel.de/archiv/21.11.2003/849959.asp> [10]

[6] <http://www.bvg.de/> [8] <http://www.statistik-berlin.de/> [11]

[7] <http://www.s-bahn-berlin.de/> [9] khd/My_Lisa/Berlin2.html#Metro [12]