SIGNALARCHIV.DE

10 Jahre IGEB

10 Jahre Fahrgastvertretung in Berlin

aus SIGNAL 10/1990 (Dezember 1990/Januar 1991), Seite 12-14 (Artikel-Nr: 10001315)
IGEB

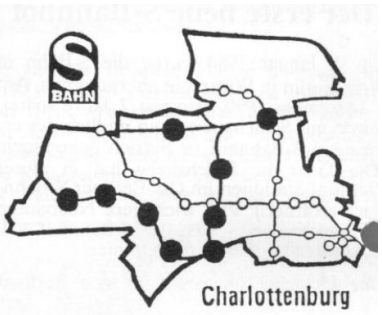
Im Juli 1990 wurde die IGEB zehn Jahre alt. Solch ein Jubiläum bietet traditionell einen Anlaß für Rückblick und Ausblick. Doch die turbulenten Ereignisse dieses Jahres ließen dafür weder Zeit noch Raum. Jetzt, in der Zeit zwischen den Jahren und zwischen der Abwahl des bisherigen Senates und der für den 11. Januar geplanten Wahl eines neuen, wollen wir die Bilanz nachholen. Denn: 10 Jahre Fahrgastvertretung sind keine Selbstverständlichkeit, sondern das Ergebnis einer große Teile der Freizeit beansprechenden Tätigkeit engagierter Fahrgäste, die so manchen Erfolg vorweisen können, die sich aber auch immer wieder unbeliebt machten, weil sie die Politiker-Bekenntnisse zum Öffentlichen Verkehr ernst nahmen und einforderten.

Anlaß für die Gründung der IGEB im Juli 1980 war der Wunsch, etwas gegen den ständigen Bedeutungsverlust der Eisenbahn in Berlin zu untemehmen. Nur wenige Wochen später wurde durch den Streik der Reichsbahner in Berlin (West) und die damit verbundene Stillegung der wichtigsten Strecken der Berliner S-Bahn die Aufmerksamkeit in eine andere Richtung gelenkt. Die Integration der S-Bahn in das West-Berliner Nahverkehrsnetz und ihre Erneuerung als Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrspolitik wurde zum wichtigsten Ziel der IGEB-Arbeit für die nächsten Jahre.

Die Arbeit war nicht leicht. Es galt, die Öffentlichkeit für das Thema zu interessieren, Gehör bei Politikern, Verwaltung und Presse zu finden. Mindestens am Anfang war immer wieder die Unterstellung spürbar, "die IGEB sei vom Osten finanziert und gesteuert". Denn wer sich in Berlin (West) für die S-Bahn als Verkehrsmittel einsetzte, den traf auch noch Anfang der 80er Jahre das Mißtrauen und die - hilflose - Wut aus der Zeit des S-Bahn-Boykotts nach dem 13. August 1961. Diese Emotionen, unter denen auch der übrige von der Deutschen Reichsbahn betriebene Eisenbahnverkehr zu leiden hatte, ersetzten bisweilen jegliches Sachargument für den Bahnverkehr in Berlin (West). Hinzu kam, daß sich viele nicht vorstellen konnten, woher die IGEB das Geld für ihre Arbeit hatte (und hat), da sie von der «Öffentlichen Hand" ja nicht unterstützt wurde - im Gegensatz zu vielen anderen gemeinnutützigen Vereinen. Deshalb war die IGEB stets auf relativ hohe Mitgliedsbeiträge und zahlreiche private Spenden angewiesen. Man stelle sich vor: In der IGEB arbeiten seit 10 Jahren Fahrgäste z.T. viele Stunden pro Woche für einen nur bedingt ihnen selber, vor allem aber der Allgemeinheit dienenden Zweck, einem besseren ÖV; sie zahlen dafür auch noch monatlich 10 DM Mitgliedsbeitrag und spenden darüber hinaus Sachen und Geld für die Vereinsarbeit. Eben dieses überstieg das Vorstellungsvermögen so mancher Kritiker, die deshalb dunkle Geldquellen im Osten vermuteten.

Zurück zur S-Bahn: Die Herausgabe der Zeitschrift SIGNAL und zahlreicher Presseerklärungen, die Einführung des jährlichen S-Bahn-Tages, die öffentliche Auseinandersetzung mit auftretenden Problemen und Planungen auf Diskussionsveranstaltungen, das Gespräch mit Politikern, Bürgern und Verwaltungen sowie das Entwickeln eigener Lösungsvorschläge und Konzepte waren wichtige

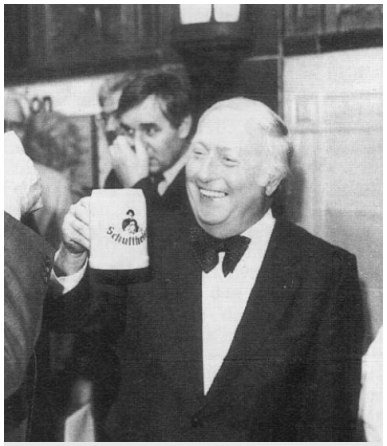
8.1.84: 10.000e protestierten auf Sterfahrten gegen die Stillegung der S-Bahn durch den Senat. (Foto: H. Friedly)



Mit diesem Signet warb die IGEB für das Bürgerbegehren im Juni 1988.

Stillgelegter S-Bf. Beusselstraße. Hier wurde 1984 von der IGEB das erste Fahrgastzentrum in Deutschland eingerichtet. (Foto: IGEB-Archiv)

Spitzengespräch. Im Januar 1988 erörterte der IGEB-Vorstand mit der BVG-Chefetage (links) Möglichkeiten zur Zusammenarbeit von Betreiber und Fahrgastverband. (Foto: T. Staeck)


Klarer Fall: IGEB (Der ehemalige BVG-Direktor Joachim Piefke ist seit 1986 Ehrenmitglied.) (Foto: IGEB-Archiv)

Schritte, das Thema S-Bahn gegen alle Widerstände auf der Tagesordnung zu halten und seit 1981 stets zum Wahlkampfthema zu machen.

Grundlage der Arbeit war und ist die Sachkenntnis der in der IGEB organisierten Bürger, seien sie Fachleute, die sich beruflich mit dem Verkehr beschäftigen oder Laien, die aber die tägliche Benutzung von Bussen und Bahnen zu Experten gemacht hat. Die Zusammenarbeit mit anderen Vereinen, Bürgerinitiativen und -gruppen sowie einzelnen Politikern verbreiterte die Wirkungsmöglichkeiten im Interesse gleicher Ziele.

Rückblickend sind in zehn Jahren des Bestehens der IGEB eine ganze Reihe von Erfolgen kleinerer und größerer Art, natürlich auch von Mißerfolgen, zu verbuchen. Sie umfassen nicht nur das eingangs genannte Thema der S-Bahn-Integration sondern auch die anderen Felder des Nahverkehrs, sowie des Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin. Einige sollen hier kurz in Erinnerung gerufen werden.

Größter Erfolg der für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin (West) tätigen Verkehrsinitiativen waren die Verhinderung der Stillegung der S-Bahn. Ohne ihren beständigen ruck in der Öffentlichkeit wäre es wohl nicht zur Übemahme der S-Bahn in die Verantwortung der BVG und damit zu deren Erhaltung gekommen. Daß die Schrumpfbahn-Konzepte des CDU/F.D.P.-Senats vom Frühjahr 1983 für ein S-Bahn-Einstiegsnetz von nur 40 km Länge nicht Wirklichkeit wurden, sondern bereits im Februar 1985 zumindest die Hälfte des ursprünglichen S-Bahn-Netzes wieder betrieben wurde ("71 km-Netz"), ist nur tausenden von Bürgern zu verdanken, die, dem Aufruf der Verkehrsinitiativen folgend, zur Jahreswende 1983/84 den Politikern auf mehreren Sternfahrten deutlich machten, was sie von dieser Politik hielten. Die in den Jahren 1986 und 1988 von der IGEB und anderen Gruppen durchgeführten Bürgerbegehren für die Wiederinbetriebnahme der Anhalter Bahn bzw. der Ringbahn und der Vorortstrecke nach Spandau erreichten zwar nicht unmittelbar ihr Ziel, die erfolgreichen Unterschriftensammlungen zeigten aber, daß das Interesse an der S-Bahn nicht erlahmte. Und das Vorziehen der vom CDU-Senator Wronski geplanten Wiederinbetriebnahmetermine für die Ringbahn durch den 1989 gebildeten SPD/AL-Senat war sicher auch eine Reaktion auf den amtlich bekundeten Bürgerwillen.

Viele Verbesserungen konnten auch bei der U-Bahn und beim Bus erreicht werden. Die Rücknahme der Taktverlängerung bei der U-Bahn in den Abendstunden von 10 auf 12 Minuten, die zu massiven Verschlechterungen bei den Umsteigeverbindungen mit den Bussen geführt hatte, die Übernahme von zahlreichen Einzelvorschlägen der IGEB zum Busnetz oder auch kleine, aber für den einzelnen Fahrgast doch so wichtige Maßnahmen wie die Verlegung von Haltestellen zur Verbesserung der Umsteigesituation, z.B. am U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße, sind Beispiele für die Arbeit der IGEB.

Im Bereich Fernbahn konnte die IGEB ihren ersten - wenn auch kleinen - Erfolg schon bald nach Gründung des Fahrgastverbandes feiern: Die Installierung von öffentlichen Fernsprechern auf den Fernbahnsteigen des Bahnhofs Zoo; wichtig zur privaten Verständigung bei den - leider viel zu häufigen - Verspätungen. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Zugverbindung nach München im Jahre 1988 war ein Erfolg der IGEB-Arbeit. Mit dem Konzept "Berlin im Takt» wurden 1987 Vorschläge

entwickelt, wie der Personenfernverkehr wirksam zu verbessern sei. So manche Idee wurde - wenn auch teilweise erst nach der Revolution in der DDR - umgesetzt.

Das 100-jährige Bestehen des Fernbahnhofs Zoologischer Garten bot 1984 die Möglichkeit, durch eine Ausstellung im südlichen S-Bahn-Zugang, die mehr als 10.000 Besucher hatte, auch das Interesse für die Fernbahn zu beleben und die Deutsche Reichsbahn zu einer erweiterten Öffentlichkeitsarbeit zu bewegen. Das im folgenden Jahr von der IGEB erarbeitete Konzept für eine bauliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofs Zoo wurde zwar von offizieller Seite zunächst als "Wolkenkuckucksheim» abgetan, war dann aber nur wenige Monate später Grundlage für die zwischen Senat und DR vereinbarte Sanierung des Bahnhofes anläßlich der 750-Jahr-Feier Berlins. Daß die Zukunft der Eisenbahn in Berlin wieder zu einem öffentlichen Diskussionsthema wurde, ist ganz wesentlich auf die Bemühungen der IGEB zurückzuführen.

Natürlich wurden in den zehn Jahren auch viele Ziele nicht erreicht, oder Entwicklungen verliefen anders als von der IGEB gewünscht. so erfolgt der Ausbau der S-Bahn nach Ansicht der IGEB weiterhin nicht mit der gebotenen Geschwindigkeit und dem notwendigen Umfang, und es werden z.T. falsche Prioritäten gesetzt, Der aufwendige, nur langsam vorangehende Neubau der stillgelegten S-Bahn-Strecken, der Streit um die Einführung der neuen Signaltechnik EZS 800, um deretwillen die vorhandene Zugsicherungstechnik abgebaut oder zumindest nicht ergänzt wurde, obwohl es die EZS 800 bis heute nur in den Köpfen der Techniker gibt, oder die Weiterführung des kostenträchtigen Baus der U-Bahn-Linie 8 ins Märkische Viertel zu Lasten der S-Bahn-Reaktivierung und gegen das Votum der Bundesregierung waren und sind Felder der Auseinandersetzurig mit für die Fahrgäste unbefriedigenden Ergebnissen.

Alltäglich sind Konflikte um nicht eingehaltene Fahrpläne, fehlende Anschlüsse oder mangelhafte bzw. fehlende Information der Fahrgäste. Dabei wurde Einiges für die Fahrgäste erreicht, aber vergeblich war z.B. der Einsatz für die Beibehaltung des Mitteleinstiegs beim Bus. Auch eine grundsätzliche Verbesserung des Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin (West) konnte in den zehn Jahren noch nicht erreicht werden. Unter Vorschiebung des Kostenargumentes wurden Streckenausbauten und Elektrifizierung verhindert und der Komfort auf einigen Strecken reduziert. Ein Güterverkehrskonzept zugunsten der Bahn scheiterte am Einfluß der Kraftverkehrslobby in Wirtschaft und Politik.

Ein ständiges Auf und Ab gab es im Verhältnis zu den Betreibern der Verkehrsmittel, BVG, DR und DB, sowie zu den Politikern und den Berliner Verwaltungen. Zwar wurden Anregungen häufig aufgenommen, Kritik wurde aber oft auch als «Einmischung in innere Angelegenheiten« angesehen, ohne zu begreifen, daß der Wunsch nach Verbesserungen bzw. die Kritik an Mängeln auch im Interesse der Betreiber selbst liegt. Daß bei mancher Kritik auch über das Ziel hinausgeschossen oder der Falsche kritisiert wurde, sei hier selbstkritisch angemerkt. Nach langer zäher Arbeit gelang es, mit den «Kummerkarten" für die Fahrgäste eine Form der Beschwerdeäußerung zu schaffen, die von der BVG und den anderen Verkehrsträgem ernstgenommen wird.

Die Tendenz, Verkehrsplanung als «Staatsgeheimnis» zu betreiben, konnte an einigen

teilen erfolgeich durchbrochen werden, um negative Folgen wenigstens für die Zukunft zu vermeiden. So scheiterten l982 die Senatspläne, die S-Bahn nach einer Übernahme von der Deutschen Reichsbahn jahrelang stillzulegen, um sie erst ab 1991 schrittweise, möglicherweise als M-Bahn, wieder in Betrieb zu nehmen, nachdem unter anderem die IGEB diese Pläne an die Öffentlichkeit gebracht hatte. Ende 1987 wurde das Versagen der Bauverwaltung aufgedeckt, ausreichend Projekte zum Ausbau der S-Bahn vorzubereiten, so daß bis zu 30 Millionen DM Bundesmittel für den ÖPNV in Berlin verlorengingen. Diese zwei Beispiele zeigen die Dringlichkeit der Transparenz öffentlicher Planungen.

Ein anderer wichtiger Meilenstein in der Arbeit der IGEB war 1984 die Eröffnung des ersten deutschen Fahrgastzentrums, einer Anlaufstelle für die Fahrgäste. Darüber hinaus bietet das Fahrgastzentrum, damals im S-Bf. Beusselstraße und seit Anfang 1989 im S-Bf. Wedding, Arbeitsmöglichkeiten für den Vorstand und die einzelnen Abteilungen.

Doch trotz dieser «Institutionalisierung" der IGEB-Arbeit und trotz der nicht wenigen Erfolge in Berlin wurde immer wieder deutlich, daß bestimmte Fragen und Probleme nicht in Berlin allein oder gar nicht hier, sondern nur bundesweit bzw. in Bonn gelöst werden können. Deshalb organisierte die IGEB im Juni 1989 den 1. Bundeskongreß der Fahrgastverbände, um eine abgestimmte, bundesweite Zusammenarbeit der organisierten Fahrgäste und eine institutionalisierte Mitwirkung bei der Angebotsgestaltung des ÖV zu erreichen. Letzteres ist noch nicht geschafft, doch mit dem - unter maßgeblicher Beteiligung der IGEB erfolgten - Ausbau von PRO BAHN zu einem Dachverband, in dem z.Zt. über 6.000 Fahrgäste organisiert sind, wurde eine bundesweite Organisation für die Zusammenarbeit verschiedgener lokaler Gruppen und Vereine geschaffen, die als kompetenter Ansprechpartner für die verschiedenen Betreiber auftreten kann.

Diese «Rückendeckung" kann die IGEB gerade jetzt gut gebrauchen, denn die Herausforderungen, die als Folge des 9. November 1989 von der Stadt Berlin und dem Umland sowie den hier tätigen Verkehrsbetrieben und Fahrgastverbänden zu bewältigen sind, dürften die der letzten 10 Jahre noch um einiges übertreffen. So muß endlich das S-Bahn-Netz im bisherigen West-Berlin wieder vollständig in Betrieb genommen und vor allem mit dem Umland verknüpft werden, das Netz im bisherigen Ost-Berlin muß an vielen Stellen generalüberholt werden. Der Eisenbahnverkehr ist völlig neu zu organisieren. Die Entscheidung über den zukünftgigen Betreiber der S-Bahn darf nicht bis 1993 hinausgeschoben werden, unverzeihliche Verzögerungen beim Ausbau der S-Bahn könnten die Folge sein. Die Busnetze müssen sinnvoll verknüpft und die Straßenbahn modernisiert und erweitert werden. Das Verkehrsangebot muß attraktiv gestaltet sein. Dazu gehören günstige Tarife, dichte Fahrpläne, eine gute Information der Fahrgäste und eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben des Umlandes. Nur so kann die Autowelle gestoppt werden, die zukünftige Entwicklung Berlins umweltverträglich und lebenswert für seine Einwohner verlaufen.

Eine bessere Beteiligung der Fahrgäste und ihrer Verbände bei Verkehrsplanung und -betrieb ist angesichts der großen Herausforderungen nötiger denn je. Beispiele für mögliche Modelle gibt es im In- und Ausland. So ist es in Großbritannien seit Jahren (rechtlich abgesichert) Praxis, Fahrgäste in die Entscheidungen über das Angebot des

ÖPNV einzubeziehen. Hierdurch können nicht nur zusätzliche Anregungen eingebracht und eine breitere Akzeptanz von Maßnahmen erreicht werden, sondern die Beteiligung der Bürger ist auch ein wesentliches Element einer offenen Gesellschaft. Nur wenn Betreiber und Fahrgäste zusammenarbeiten, besteht die Möglichkeit, daß sich der ÖV gegen den ständig steigenden Druck durch den Straßenverkehr behauptet. Die Verwirklichung der institutionaliserten Beteiligung der Fahrgastverbände auch in Deutschland ist ein wesentliches Ziel für die nächste Zeit. Ein guter Anfang konnte in dieser Hinsicht durch die seit kurzem funktionierende Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn gemacht werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001315.

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