SIGNALARCHIV.DE

Planung

BVG: Absage an die Kartoffelsack-Ideologie

aus SIGNAL 02/1991 (März 1991), Seite 10-12 (Artikel-Nr: 10001337)

Thomas Knauf Freier Jornalist

nach dem Ermäßigungstarif eine Sammelkartenfahrt zu entwerten oder ein Fahrschein zu lösen. Die Mitnahme von Fahrrädern ist nur im Bahnbetrieb gestattet, bei der U-Bahn jedoch nicht montags-freitags bis 9.00 Uhr und zwischen 14.00 und 17.30 Uhr.

3.2 Inhaber von gültigen Berlin-Tickets und Zeitkarten sind zur unentgeltlichen Mitnahme eines Fahrrades, Gepäckstückes oder Hundes berechtigt.

3.3 Unentgeltlich werden befördert
- Kinderwagen, sofern sie nicht zweckentfremdet benutzt werden,
- ein Paar Ski oder ein Rodelschlitten je Fahrgast,
- Handgepäck und sonstige kleinere Sachen, die auch ein sitzender Fahrgast bei vollbesetztem Wagen ohne Belästigung Mitreisender bequem halten kann,
- kleine Hunde sowie andere kleine Tiere in Behältern, sofern nicht der Behälter fahrgeldpflichtig ist.

3.4 Mitgeführtes Gepäck (auch Krankenfahrstühle, soweit die Beschaffenheit des Fahrzeuges die Mitnahme zuläßt) und Hunde von Schwerbehinderten mit einem zur Freifahrt berechtigenden Ausweis werden frei befördert.

4. Einzelfahrausweise für die Kurzstrecke

4.1 Die zulässige Fahrtenlänge mit einem Kurzstrecken-fahrschein bzw. einem Fahrtenfeld der Kurzstrecken-sammelkarte beträgt in der Regel drei Stationen U- bzw. S-Bahn oder sechs Omnibus-Haltestellen. Innerhalb der Bahnlinien ist zweimaliges, zwischen Omnibus und Bahn bzw. Omnibussen nur einmaliges Umsteigen gestattet.

Beim Umsteigen gilt eine Bahnstation entspricht zwei Omnibus-Haltestellen.

4.2 Der Kurzstreckenfahrausweis berechtigt zum Erreichen des zulässigen Reisezieles auf dem kürzesten Wege und in kürzester Zeit. Fahrtunterbrechungen und Rückfahrten sind nicht zulässig. Nach Erreichen des Reisezieles ist der Kurzstreckenfahrausweis ungültig.

4.3 Bei Fahrtantritt im Omnibus muß der Fahrgast den Kurzstreckenfahrausweis unverzüglich entwerten, desgleichen bei U- und S-Bahn beim Eintritt in den Bahnhofsbereich. Aus Fahrausweisautomaten erworbene Kurzstreckenfahrscheine sind bereits entwertet.

4.4 Kurzstreckenfahrausweise gelten nicht
- für die Schiffsverbindung Wannsee—Kladow,
- auf der Omnibus-Flughafenlinie 8 (auf dem Streckenabschnitt vom U-Bhf. Kurt-Schumacher-Platz bis Flughafen Tegel).

4.5 Auf Omnibussen, welche im Straßenzug Kurfürstendamm/Tauentzienstraße zwischen Wittenbergplatz und Rathenauplatz verkehren, besteht für diesen Streckenabschnitt die Möglichkeit, besondere Fahrscheine ohne Umsteigeberechtigung (Ku'damm-Tickets) zu erwerben.

5. Einzelfahrausweise für Omnibus-Ausflugslinien (△-Linien)

5.1 Auf Omnibus-Ausflugslinien gilt ein Sondertarif ohne Umsteigeberechtigung.

5.2 Gültige Zeitkarten berechtigen zur unentgeltlichen Mitbenutzung der Omnibus-Ausflugslinien.

Auszug aus den BVG-Tarifbestimmungen. Den komplizierten Kurzstrecken-Tarif soll es nach dem Willen der BVG-Planer nicht mehr lange geben.

Der Aufwand spricht für sich. Die Volkswagen AG, der größte deutsche Automobilhersteller, hat allein über 6.600 Fachleute in Lohn und Brot, um der Deutschen liebstes Kind unablässig weiterzuentwickeln. Beim größten deutschen Nahverkehrsunternehmen, der BVG, sind es momentan gerade mal 35 Bedienstete, die am konkurrierenden Produkt Öffentlicher Personennahverkehr herumplanen dürfen. Den Konzeptmachern in der BVG-Direktionsabteilung Verkehrsplanung fehlt es gleichwohl nicht an Ideen für ein attraktiveres Bahn- und Busangebot in der neuen Hauptstadt Berlin. Die selbstgestellte Gretchenfrage: Was will der Fahrgast wirklich?

Für die Planer der BVG schlug die Stunde der Wahrheit eigentlich schon ein paar Monate vor der Maueröffnung. Man schrieb den Frühsommer 1989, als aus Ost-Berlin Überlegungen herüberdrangen, zur Verbesserung des ost-halbstädtischen Nahverkehrs die im Bezirk Mitte gelegenen Bahnhöfe der U-Bahn-Linie 6 selbst zu nutzen. Ein Ersatz für das "Herzstück" der von täglich rund 80.000 Fahrgästen genutzten Untergrundverbindung mußte also schnell gefunden werden. «Damals hatten wir schon den Ansatz 'Was wäre, wenn ...' und haben erstmals unsere neue Software angeworfen", berichtet Abteilungsleiter Hartmut Schmidt. Weil niemand auf die wichtige Nord-Süd-Strecke verzichten wollte, erarbeiteten die Planer in Windeseile die Variante eines Paralleltunnels. Wie bei anderen Problemlösungsvorschlgen hatten sie dabei zugleich langfristige Verkehrsbedürfnisse im Blick. Schmidt: «Wir hatten uns daran erinnert, daß Großstädte wie New York und Paris für ihre Rapid-U-Bahnen durchaus auch viergleisige Tunnel haben. Angedacht war, bei einer Wiedervereinigung, die damals noch als Utopie galt, auf einer solchen leistungsfähigen Trasse ebenfalls Schnellzüge fahren zu lassen. Glücklicherweise", so Schmidt, mußte es auf Grund der politischen Zeitläufe zu dem auf etwa 600 Millionen DM veranschlagten Tunnelneubau nicht mehr kommen. «Das hatte ja bedeutet, daß innerhalb der Stadthälften eine Trennung zementiert worden wäre."

Von der Maueröffnung waren die Planer im 6. Stock der BVG-Hauptverwaltung an der Potsdamer Straße in Schöneberg zunächst genauso überrascht wie die Politiker und Bürger. Angesichts der gewaltigen neuen «Verkehrsströme" der Besucher aus Ost-Berlin und der DDR entstand der spontane Eindruck, daß nun alle bisher entwickelten Konzepte plötzlich zur Makulatur geworden waren. Freilich habe dieses Gefühl der Unsicherheit nur in den ersten 14 Tagen überwogen, sagt Hartmut Schmidt. Wesentliche planerische Vorgaben des damaligen rot-grünen Senats wie zum Beispiel der schnelle Ausbau des Schienennetzes der Stadt, die Neuordnung des Busnetzes mit zahlreichen neuen Busspuren oder die Fragen einer Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt hätten sich auch unter den neuen Verhältnissen als goldrichtig erwiesen. Diese Vorgaben zugunsten eines öffentlichen Nahverkehrs umzusetzen, sei nach dem 9. November 1989 nur noch "viel dringlicher« geworden.

Verschoben werden muBte erst einmal das angekündigte «Busnetz '90". In den Randbereichen des ehemaligen West-Berlin zum Umland und zum Ostteil der Stadt

waren bei dem Konzept natürlich Korrekturen fällig. Notwendig wurde eine Verknüpfung der Umsteigemöglichkeiten zum Schienenverkehr. Im Zuge der Einführung neuer dreistelliger Liniennummern müssen auch erst alle Anzeigesysteme, Entwerter und Automaten umgestellt werden. Jetzt, so Schmidt, soll ein Teil der Maßnahmen zum Fahrplanwechsel am 2. Juni realisiert werden, der restliche Teil ein Jahr darauf. Erst 1992/93 werde es möglich sein, Buslinien im ehemaligen Grenzbereich zu Ost-Berlin so richtig zu verknüpfen. Das liege daran, daß Straßen, Brücken und Kehrmöglichkeiten zum Teil noch nicht früher zur Verfügung stünden. Aber: «Ende 1993 gibt es dann ein Busnetz, das von der Netzqualität her in sich schlüssig ist."

Auf der Basis von aktuellen Verkehrszählungen flexibel an der Streckenführung von Buslinien herumzutüfteln und dabei neue Busspuren oder Haltestellenkaps zu konzipieren, ist eine nicht unwichtige Aufgabe der BVG-Planungsabteilung. Schließlich gibt es die lautstärksten Kundenproteste, wenn an der BVG-"Oberfläche" Chaos herrscht. Schon durch die Lawine von Bauvorhaben der letzten Jahre nimmt aber der Schienenverkehr zum überwiegenden Teil die Kapazitäten der Planer in Anspruch. Auch wenn die Reichsbahn jetzt der größere Partner ist, fühlt man sich vor allem nach wie vor zuständig für die S-Bahn. Schmidt zufolg: begleitet die Abteilung, primär aus verkehrlicher Sicht sowohl die Vorbereitung als auch die Durchführung jedes Strecken- und Bahnhofsbauvorhabens im S- und U-Bahn-Bereich. «Bis hin zu jedem einzelnen Raum" werde die Gestaltung von Bahnhöfen mit der Senatsbauverwaltung abgestimmt - beispielsweise auf dem Südring oder der S6. Zu den traditionellen Aufgaben der BVG-Planer gehört es in dem Zusammenhang auch, sich speziell um die sogenannten "kleinräumigen" Verkehrsströme zu kümmern. Die immer wieder aufgeworfene Frage der Planer: Wie kann der Fahrgast von der Bushaltestelle auf möglichst kurzem Weg möglichst wenig schweißtreibend zu den Zügen gelangen? Über Fahrtreppen und Aufzüge, lautet mittleweile die Standardantwort. Als am kompliziertesten beschreibt Schmidt die Optimierung von Umsteigebeziehungen zur U-Bahn auf dem ersten Buabschnitt des Südringes, Um hier eine Verknüpfung mit der U-Bahn zu erreichen, müßten die Bahnsteige der Bahnhöfe Wilmersdorf und Schmargendorf «verschoben" werden.

Worauf Abteilungsleiter Schmidt nicht wenig stolz ist: Die Arbeiten zur beschlossenen "Durchbindung" der U-Bahn-Linie 2 werden die BVG-Planer sogar koordinierend begleiten. Der Chefplaner: «Wir sind also diejenigen, die die einzelnen Gewerke unserer Elektro- und Bautechniker sowie unserer Betriebsleute zu einem Konzept zusammenfassen. Die Bauplanungsunterlagen sind soweit fertig, liegen prüffähig beim Bund."

Ärger mit dem «Neben-Verkehrssenator»

Generell einzufügen haben sich die Verkehrsexperten der BVG in die gesamtheitliche Verkehrsplanung des Landes Berlin, so wie sie vom jeweiligen Senat und vom Parlament beschlossen wurde. Mit dieser Einschränkung ihrer Kompetenzen können und wollen sie leben. Was das planerische Geschäft aber enorm erschwert, ist, daß außer der Senatverkehrverwaltung auch noch andere Senatsressorts jeweils Teilzuständigkeiten in Fragen der Planung beanspruchen. Wenn diese Ressorts - wie in Berlin seit jeher üblich - auch noch politischen Parteien zugeordnet sind, gibt es jedoch «Reibungspunkte", wie sich Schmidt im Gespräch zurückhaltend ausdrückt.

Zwar sei man «nicht unzufrieden" mit der augenblicklichen Verteilung der Zuständigkeiten, idealer wäre aber sicherlich eine Zusammenfassung der Planungskompetenzen unter dem Dach einer einheitlichen Verwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr. Ein unausgesprochener Reibungspunkt waren in der Vergangenheit die Versuche des ehrgeizigen Bausenators Wolfgang Nagel (SPD), sich quasi zum «Neben-Verkehrssenator" aufzuschwingen und hinsichtlich der Prioritäten beim Bahnbau eigene Akzente zu setzen. Das Votum seiner Fraktion im Rücken plädierte Nagel für eine beschleunigte Fortsetzung des U-Bahn-Baus ins Märkische Viertel. Demgegenüber sprach sich die BVG, die bei den zu erwartenden geringen Fahrgastzahlen auf dem Verlängerungsabschnitt die enormen Kosten für nicht gerechtfertig hielt, für den Vorrang beim S-Bahn-Ausbau aus.

Daß dieser S-Bahn-Ausbau durch die Schuld Nagels nur im «Schneckentempo" vorrangeht, kritisert seit langem auch der AL-Abgeordnete Michael Cramer. Er riet den BVG-Planern jetzt, auf einen harten «Konfliktkurs" zur immer noch von dem Senator gelenkten Bauverwaltung zu gehen. Sonst werde die S-Bahn "noch im nächsten Jahrtausend" nicht auf allen Strecken fahren, befürchtet der Abgeordnete.

Manchmal liegen die Planer des Eigenbetriebes auch mit der eigenen Geschäftsleitung über Kreuz. Das war beispielsweise im Sommer letzten Jahres, als Direktor Lorenzen laut darüber nachdenken ließ, den durchgehenden Wochenend-Nachtverkehr auf den U-Bahn-Linien 1 und 9 kurz nach dem Start wieder einzustellen. Da hatte der Senat gerade Etatkürzungen von 70 Millionen DM verfügt. Unterdes sind die hauseigenen Fachplaner immer noch davon überzeugt, daß auch ein attraktiver Nachtverkehr auf den Bahnen insgesamt die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen steigen lasse. Durchaus nicht unumstritten blieb auch die von Lorenzen zum Thema Straßenbahn-Ausbau vertretene Auffassung, erst bei 20.000 Fahrgästen täglich sei eine Strecke «stadtbahnwürdig«.

Sind Plane und Konzepte in der BVG-Bürokratie Konsens, dann bleiben noch die Hürden der allseits hochgehaltenen demokratischen "Planungskultur«. Jedes BVG-Konzept muß zunächst nach gut demokratischer Sitte den Verkehrsausschüsslern im Abgeordnetenhaus vorgetragen werden und bedarf, wie schon erwähnt, der Zustimmung der Abgeordneten. Als besonders aufwendiges Unterfangen erwies es sich, in der Stadt ein paar Kilometer neue Busspuren vom Papier in die Realität umzusetzen. Die Vorschläge wanderten erst zur Senatsverkehrsverwaltung, dann zum Abgeordnetenhaus, wurden in den teils widerspenstigen Bezirken und beim Polizeipräsidenten noch und noch gedreht und gewendet, bis sie letztendlich mit vielen Änderungen oder Abstrichen verwirklicht werden konnten. Nun ist der mit allen Beteiligten gefundene Generalkonsens wider in Frage gestellt, weil die mittlerweile schwarz-rote Senatskoalition vereinbarte, die selbst auf einer Länge von gerade mal 39 Kilometern existierenden Sonderfahrstreifen zu "überprüfen". Damit dürfte das Stück aus dem Tollhaus der West-Berliner Verkehrspolitik garantiert seine ungute Forsetzung finden.

Am Anfang eine Mini-Abteilung

Zur Gründung einer eigenen Planungsabteilung konnten sich die BVG-Oberen überhaupt erst im Jahre 1969 durchringen. Sie war zunächst der damaligen Direktionsabteilung Verkehrsgestaltung zugeordnet, die heute längst nicht mehr

existiert, und beschränkte sich streng auf Grundsatzfragen. Mit der Gründung war die BVG «spät dran", so Abteilungsleiter Schmidt. Verkehrsunternehmen großer westdeuscher Städte wie Hamburg und München, aber auch Bremen und Hannover hätten eigentlich immer schon derartige Fachabteilungen gehabt. «Am Anfang bestand die Abteilung aus zwei Personen, dann kam eine Schreibdame dazu, da waren's drei", berichtet schmunzelnd der 49-jährige, der seit sieben Jahren Chef von nunmehr insgesamt 35 Mitarbeitern ist.

Nach den Angaben Schmidts werden heute rund 40% der Planungsaufträge an Ingenieur- und Beratungsfirmen sowie wissenschaftliche Institute vergeben. Partner in Berlin sind unter anderem die Studiengesellschaft Nahverkehr (SNV) oder die Gesellschaft für Informationsverarbeitung, Verkehrsberatung und angewandte Unternehmensforschung (IVU). Die IVU konzipierte so im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Wannseebahn eine rechnergestüzte Buslinienplanung. Ebenfalls von der IVU entwickelt ist die Software für die über 20 Persortalcomputer, die inzwischen von den BVG-Verkehrsplanern selbst genutzt werden. Um den städtischen Nahverkehr in Zukunft in Griff zu behalten, soll die EDV-Technik im Hause allerdings weiter "aufgerüstet" werden. Die BVG-Verkehrsplaner sind, wie im SIGNAL bereits berichtet, feste dabei, ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zur Fahr- und Dienstplangestaltung aufzubauen. Es soll stufenweise in vier bis fünf Jahren eingeführt werden.

Datenloch im Osten

Bei allen langristigen Verkehrsprojekten in der Region Berlin setzen sich die Planer im übrigen einen Zeithorizont, der maximal bis zum Jahre 2010 reicht. Nur für die Spanne von längstens 20 Jahren gebe es nämlich eine gesicherte Datenbasis, auf der sich einigermaßen verläßliche Prognosen anstellen ließen, führt Schmidt aus.

Bei der Zusammenfügung der BVG-Linien mit denen der BVB und der Nahverkehrsunternehmen im Umland stellen fehlende Daten dennoch ein großes planerisches Problem dar. Soweit dies das Gebiet des ehemaligen West-Berlin betreffe, könne das Statistische Landesamt, so Schmidt, immerhin für jeden Block differenziert nach Geschlecht, Lebensalter und Berufen detailierte Angaben über die Bevölkerungsstruktur liefern. Dazu gebe es Daten über das Gewerbe und die Anzahl der Arbeitsplätze. Ergänzend stünden die Ergebnisse einer eigenen großen Haushaltsbefragung von 1986 mit sogenannten Quelle-Ziel-Erhebungen zur Verfügung.

Anders die Situation im ehemaligen Ost-Berlin und auf dem Gebiet der Ex-DDR: Aus welchen Gründen auch immer hätten die Statistiker dort nicht einmal ermittelt, wieviel Beschäftigte an den verstreuten Produktionsstandorten großer Kombinatsbetriebe arbeiten. Schmidt zufolge registrierte man die Arbeitsplätze unsinnigerweise am jeweiligen Sitz der Kombinatsleitungen, vielleicht aus Geheimhaltungsgründen. «Eine Tragödie", meint der Planer Schmidt sarkastisch: «Die eigentliche Planwirtschaft haben interessanterweise wir."

Neue Planungsmaxime:
Der Fahrgast als "sinnliches" Wesen

Die weiter brachliegenden Nahverkehrsverbindungen sind laut dem Abteilungsleiter nur ein Faktor, der viele Autofahrer davon abhält, auf Bahnen und Busse umzusteigen. Eine Rolle spielt neben vielen anderen Dingen sicherlich auch das von der BVG vor Jahren verhängte Rauchverbot auf Bahnhöfen und in Fahrzeugen, sagt Schmidt. Als vorrangige Aufgabe einer neuen Verkehrsplanung bezeichnet er deshalb die Beanwortung der Gretchenfrage: «Was will der Fahrgast wirklich?" Etwa bei den Fahrzeugen: Unter anderem gebe es den Wunsch, in neuen Nahverkehrszügen auf der Suche nach freien Sitzplätzen von einem Waggon in den anderen wechseln könne. In Zukunft möchten die BVG-Planer jedenfalls hier die Fahrgastwünsche stärker berücksichtigen. Schon bevor man Firmen mit der Entwicklung neuer Wagenbaureihen beauftrage, sollten bezüglich der Raumgestaltung umfangreiche Anforderungskataloge erstellt werden, erklärt Schmidt. Noch bei der Konzeption der neuen S-Bahn-Baureihe 480 sei es demgegenüber im Grunde nur um die in einem Lastenheft beschriebenen technischen Kriterien gegangen; beispielweise wie breit und hoch ein Wagen sein darf und welche Stufenhöhe er haben muß.

Was die "Sinne" des Fahrgastes anspreche, müsse weiter erforscht werden, denn die BVG habe mit dem "Luxus des Individualverkehrs" zu konkurrieren. Schmidt macht indirekt deutlich, daß den Planern die Kritik in den Knochen steckt, die BVG behandele die Fahrgäste so wie Kartoffelsäcke, also als anspruchsloses Transportgut. Der Vorwurf der «Kartoffelsackideologie« war von der IGEB geäußert worden, als der vormalige Verkehrssenatnr Horst Wagner sich anhand von BVG-Angaben zur rechnerisch möglichen "Auslastung" eines S- bzw. U-Bahn-Zuges äußerte und behausptete, Fahrgäste wollten selbst bei freien Sitzen in der U-Bahn lieber stehen.

Daß in der Vergangenheit in Einzelfällen an den Interessen der BVG-Kunden vorbeigeplant wurde, räumen die Planer durchaus ein. Alles andere als eine optimale Lösung sei vor allem der derzeitige Kurzstreckentarif, gab Schmidt zu. Man denke über eine Änderung nach. Das komplizierte System sei zu unübersichtlich, führe zu permanenten Mißverständnissen zwischen den Buschauffeuren und den Fahrgästen. In der Folge gäbe es in den Bussen einen erheblichen teil von "Graufahrern» - Leuten, die nicht kapierten, daß die Kurzstrecke in der Regel an der dritten Bahn- oder sechsten Ommnibus-Haltestelle endet. Vorschlag zur Abhilfe vom AL-Abgeordneten Cramer: Einführung eines neuen Kurzstreckentarifs mit lediglich einer zeitlichen Begrenzung auf eine Stunde. Ob sich das rechnet, will die BVG jetzt immerhin prüfen.

Wie Schmidt bestätigt, hat die BVG sich inzwischen zu einer anderen Neuerung entschlossen: Ab dem 2. Juni wird es nur noch einmal im Jahr zu einem grundlegenden Fahrplanwechsel kommen, und zwar Jeweils zum Sommer, Zum Oktober sollten Änderungen des Fahrplans nur noch eingeschränkt erfolgen, sagt der BVG-Planungchef. Es reiche, die Fahrpläne alle zwölf Monate dem Bedarf anzupassen, da es heute saisonale Schwankungen der Fahrgastströme nur noch in Stadtrandbereiche gebe und diese gegebenenfalls mit E-Wagen aufgefangen werden könnten. Einleuchtender Leitgedanke der BVG-Planer ist, ein relativ großes Bus-Grundnetz einheitlich im Zehn-Minuten-Takt zu bedienen, weil dies am ehesten die Anschlüsse garantiert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001337.

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