

■ Aktuell

Ist Berlins rot-rote Verkehrspolitik fahrgastfreundlicher?

aus SIGNAL 02/2002 (April/Mai 2002), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10002178)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Der Anspruch wird immer wieder formuliert. Aber bisher ist noch nicht zu erkennen, was für die Fahrgäste durch den Wechsel vom CDU/SPD- zum SPD/PDS-Senat grundlegend besser wird. Im Rahmen der diesjährigen Jahrespressekonferenz hat der Berliner Fahrgastverband das anhand einzelner Themenbereich dargestellt.

Berliner Fahrgastverband IGEB - wer wir sind und was wir tun

Der Berliner Fahrgastverband IGEB engagiert sich seit 1980 für attraktiven und bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB wurde 1980 gegründet und hat über 200 Mitglieder. Er analysiert das Angebot bei Bahnen und Bussen ebenso wie alle Planungen, wertet diese aus Fahrgastsicht und macht eigene Verbesserungsvorschläge. gibt es mit den Verwaltungen und Verkehrsbetrieben direkte Gespräche, doch die Öffentlichkeitsarbeit hat in der Arbeit des Verbandes einen unverändert hohen Stellenwert - zum einen über Pressedienste und Pressekonferenzen, zum anderen über die Zeitschrift SIGNAL. In diversen Beiräten sitzen IGEB-Mitglieder, so im BVG-Beirat und im SPNV-Beirat der Länder Berlin und Brandenburg.

Auch 2001 konnte der Einfluss des Fahrgastverbands genutzt und ausgebaut werden, um konkrete Verbesserungen für die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. So resultieren aus der Mitarbeit in den bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angesiedelten Arbeitsgruppen »Plattform Umsteigen" und »Koordination S- und U-Bahn-Bau" einige wichtige Veränderungen, die für tausende Fahrgäste Erleichterungen mit sich bringen.

Beispielsweise gelang es, nach mehr als fünf Jahren Einsatz am S-Bahnhof Tegel (Linie S 25) endlich eine Haltestelle für die Buslinie 133 zu bekommen und bei der Rekonstruktion des Busbahnhofs "Steglitzer Kreisel" am S- und U-Bahnhof Rathaus Steglitz wichtige Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Traditionell ist die Sammlung und Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden ein zentraler Punkt in der Arbeit des Verbandes. Im Jahr 2001 erreichten uns insgesamt 528 Einzelbeschwerden. Davon betrafen - 370 (70 %) Bus, Straßenbahn und U-Bahn der BVG,
 95 (18%) die S-Bahn Berlin,
 49 (9 %) den Regionalverkehr der DB AG.

Schwerpunkte zur BVG bildeten Unpünktlichkeit, Informationsmängel und - bedingt durch den Fahrzeugmangel beim Bus - der Einsatz von zu kleinen bzw. nicht



Der ehrwürdige Lehrter Stadtbahnhof muß schon bald dem Neubau weichen. (Foto: Alexander Frenzel)

VBB-Kritiker sehen sich bestätigt

Der Ende 2002 auslaufende Vertrag von VBB-Chef Uwe Stindt soll nach dem Willen des Landes Berlin nicht verlängert werden. Eine gute Entscheidung! Aber das größte Problem des Verbundes ist nicht die (falsche) Personalpolitik, sondern es sind die falsche Struktur des Verbundes, die zu große Verbundgesellschaft und der zu kleinteilige und unübersichtliche Bar-Tarif. Hier sind Änderungen dringend geboten. Andernfalls scheitert auch der nächste Verbund-Chef.

Tabelle 1
 Verkehrspolitisch kurzfristig ist die extreme Verteuerung fast aller Gruppenfahrtscheine im VBB

	alter Preis	neuer Preis
Welcome-Card (72 Stunden)	16,36 €/22 DM	18 €
Schönes-Wochenende-Ticket ab 1. April 2002	20,45 €/40 DM	21 €
Kleingruppenkarte (AB)	10,74 €/21 DM	28 €
Kleingruppenkarte (ABC)	12,78 €/25 DM	15 € (ab 1.8.02) 16 € (ab 1.8.02)



Ob die gesamte Bahnsteiglänge jemals überdacht wird, steht in den Sternen. (Foto: DB AG)



Überflüssige Untersuchungen hat der rot-rote Senat für anstehende Straßenbahn-Verlängerungen in Auftrag gegeben. Denn solche Untersuchungen gibt es schon! (Foto: Alexander Frenzel)

Fusionskritiker sehen sich bestätigt

Dach zu kurz, Verschwenkung zu früh. Am Lehrter Bahnhof demonstriert Bahnchef Hartmut Mehdorn, wie wenig ihn die Fahrgastbelange interessieren. Ein sol-

behindertengerechten Fahrzeugen.

Im Zusammenhang mit der S-Bahn wurden vor allem genannt: Verspätungen, Änderungen im Fahrplanangebot, unfreundliches Personal.

Beschwerden zum Regionalverkehr betrafen neben Platzmangel in den Zügen vor allem die Art und Weise, wie die DB AG bei Betriebsstörungen und Bauarbeiten mit ihren Kunden umgeht. Unzureichende Information, ungenügender Ersatzverkehr und unflexible Betriebsführung waren hierbei die »Renner«.

Für 2002 planen wir die Neuauflage unserer altbewährten »Kummerkarte«. Das ist eine Postkarte, auf der Beschwerden/Anregungen schnell und übersichtlich eingetragen werden können.

Bahnchef Mehdorn: mächtig auf Abwegen

Hartmut Mehdorn hat gezeigt, wie mächtig er ist: Die Sperrung der Stadtbahn an der Baustelle Lehrter Bahnhof erfolgt noch vor den Sommerferien und während der Sperrung des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn. Dass dabei die Belange seiner Kunden - der Fahrgäste - auf der Strecke bleiben, interessiert ihn offensichtlich nicht.

Anfang der 90er Jahre träumte Berlin davon, im Jahr 2000 die Olympischen Spiele auszurichten und im selben Jahr den neuen zentralen Lehrter Bahnhof in Betrieb zu nehmen. Über Olympische Spiele wird nicht mehr gesprochen, über den Lehrter Bahnhof umso mehr. Bahnchef Hartmut Mehdorn ist fest entschlossen, den neuen Bahnhof zur Fußballweltmeisterschaft 2006 zu eröffnen. Verkehrlich gibt es dafür keine Begründung, denn zahlreiche andere Großereignisse stellen das Berliner Verkehrsnetz vor sehr viel größere Herausforderungen als zwei oder drei Fußballspiele. Es geht also um das Prestige der DB AG. Und dafür ist Herr Mehdorn offensichtlich kein Preis zu hoch: Gegen allen fachlichen Rat aus den eigenen Reihen hat der Bahnchef entschieden, dass am Lehrter Bahnhof die Verschwenkung der Gleise von der alten auf die neue Trasse im Juni erfolgen muss. Deshalb werden im Zeitraum vom 16. Juni bis 4. Juli 2002 zunächst der Fern- und Regionalverkehr und anschließend der S-Bahn-Verkehr unterbrochen - eine unbegreifliche Entscheidung mit fatalen Konsequenzen für die Fahrgäste:

- Bis zu diesem Zeitpunkt kann das Bahnsteigdach nicht in voller Länge realisiert werden. Damit wird künftig ein Teil der m Reisenden im wahrsten Sinn des Wortes im Regen stehen - oder über vereiste Bahnsteige rutschen. Selbst eine Treppe wird möglicherweise nicht überdacht - ein Skandal.

Die Stadtbahn, wichtigste Strecke Berlins, wird durch Mehdorns Drängen zu einem Zeitpunkt unterbrochen, zu dem die Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Sperrung des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn erheblich beeinträchtigt ist.

Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB, die Verschwenkung der Gleise am Lehrter Bahnhof um einen Monat zu verschieben. Somit stünde mehr Zeit für den Bau des Daches zur Verfügung. Und die Zahl der von den vielen Unterbrechungen betroffenen Fahrgäste wäre deutlich geringer, weil die Unterbrechung der Stadtbahn dann mitten in den Sommerferien läge. Und Herr Mehdorn wird wohl nicht ernsthaft behaupten können, dass eine Verschiebung um einen einzigen Monat seinen

Baufahrplan der nächsten vier Jahre aus den Gleisen kippt.

Welchen Stellenwert für Herrn Mehdorn die Kunden haben, kann er nicht nur durch Korrektur der Zeitplanung für die Verschwenkung beweisen, sondern auch durch Einsatz für die Erreichbarkeit »seines" schönen neuen Bahnhofes. Denn als Folge des Berliner »Sparens um jeden Preis" muss ernsthaft damit gerechnet werden, dass zum Jahr 2006 weder eine Straßenbahn noch die S 21 zum Lehrter Bahnhof fahren. Bei der S-Bahn droht ein Jahre dauernder Streit, wer diesen Bau finanziert: der Bund oder das Land Berlin - und deshalb wurde noch nicht einmal mit dem Planfeststellungsverfahren für die S-Bahn begonnen.

VBB-Tarife 2002 stabil: Das ist erfreulich, aber nicht ausreichend

Die S-Bahn Berlin GmbH scheint sich mit ihrer Forderung »Keine Tariferhöhung in 2002" durchzusetzen. Das freut die Fahrgäste. Aber gleichzeitig muss der VBB eine grundlegende Reform des Tarifsystems vorbereiten.

»Tarifstrukturanpassungen" zum 1. April 2000 hatte der VBB-Aufsichtsrat 1999 beschlossen, Erhöhungen sollte es im Jahr 2000 nicht geben. Dennoch wurden die Fahrpreise zum 1. August 2000 erhöht.

2001 hatten sich der damalige Regierende Bürgermeister, Diepgen, und die Senatoren Strieder (Verkehr) und Branoner (Wirtschaft) gegen Tariferhöhungen ausgesprochen. Dennoch wurden die Fahrpreise zum 1. August 2001 erhöht.

Auf der Strecke blieben die Glaubwürdigkeit der Politik - und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Ein erheblicher Teil der VBB-Tarife liegt inzwischen auf der Höhe oder sogar noch über den Tarifen in den alten Bundesländern, obwohl die Arbeitnehmer in Berlin und Brandenburg 10 bis 30 % niedrigere Einkommen haben als die in Hamburg, Düsseldorf oder München.

2002 schien sich alles zu wiederholen. Obwohl sich sowohl der rot-grüne wie auch der nachfolgende rot-rote Senat gegen weitere Tariferhöhungen und sogar für Tarifsenkungen aussprachen, forderte die BVG, auch 2002 die Tarife um durchschnittlich 3 % zu erhöhen - wieder zum 1. August. Und wieder wäre die Politik machtlos gewesen. Aber erstmals scherte die S-Bahn Berlin GmbH aus dem Bündnis der Preistreiber aus. Und so besteht die Chance, dass 2002 die VBB-Tarife stabil bleiben. Fast. Zum einen wurden einige Tickets mit der Umstellung von DM auf Euro geringfügig billiger. Zum anderen gab es ausgerechnet bei den Gruppentarifen drastische Verteuerungen (siehe Tabelle 1).

So erfreulich es ist, dass der IGEB-Forderung nach Wiedereinführung der Kleingruppenkarte (endlich!!) entsprochen werden soll, so unverständlich ist die Verteuerung: 15 EUR bzw. 16 EUR sind zu viel!

Es bleibt festzuhalten: Der Berliner Fahrgastverband IGEB unterstützt mit großem Nachdruck die Position der S-Bahn, die VBB-Tarife im Jahr 2002 nicht zu erhöhen. Gleichzeitig fordern wir, die gewonnene Zeit für die Vorbereitung grundlegender Veränderungen zu nutzen:

- Erhebliche Vereinfachung des Tarifsystems durch Zusammenfassung der kleinteiligen Waben im Land Brandenburg, gerade vor dem Hintergrund der Erweiterung des VBB-Gebietes auf die Lausitz,
Verbilligung der Monatskarten für das Tarifgebiet AB (Berlin),
Verbilligung der Ermäßigungsfahrscheine (Kindertarif) im Land Brandenburg.

Straßenbahnausbau im Schneckentempo

Kein Schienenverkehrsmittel kann so schnell und preiswert ausgebaut werden, wie die Straßenbahn. Andere Städte haben das vielfach bewiesen. Nur in Berlin kommt der Ausbau noch immer nicht voran - offensichtlich auch nicht bei SPD und PDS.

Seit der Wiedervereinigung Berlins hat sich die Stadt nur sehr langsam auf die Qualitäten der Straßenbahn besonnen. War anfangs sogar die Einstellung der Straßenbahn im Gespräch, so begann Mitte der 90er Jahre die umfassende Sanierung des bestehenden Netzes - und eine allerdings äußerst bescheidene Netzerweiterung. Hierbei gab es bisher nur eine einzige Streckenverlängerung in den Westteil. Dies ist im Jahre 2002 eine beschämende Bilanz.

Verantwortlich dafür ist die mehr als 10 Jahre regierende Koalition aus CDU und SPD. Doch wer nun geglaubt hatte, dass der neue SPD/PDS-Senat beim Straßenbahnbau auf das Tempo drückt, wurde bereits bei der Koalitionsvereinbarung enttäuscht. Dort steht: Vorrangige Netzergänzungen bei der Straßenbahn sind, soweit ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird:

- Alexanderplatz - Potsdamer Platz - Kulturforum
Eberswalder Straße - Bernauer Straße - Nordbahnhof - Lehrter Bahnhof
Eckernförder Platz - Beusselstraße - Moabit (Turmstraße) - Lehrter Bahnhof
Adlershof - Wissenschaftsstadt - Sterndamm.

»Soweit ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wird" - was soll diese Einschränkung? Für die genannten vier und für viele andere Berliner Straßenbahn-Bauvorhaben gibt es bereits Untersuchungen, zum Teil sogar mehrere. Und bei den meisten der Straßenbahn-Neubaustrecken wurden Nutzen-Kosten-Faktoren errechnet, die bei der U-Bahn wegen der extrem hohen Tunnelbaukosten unerreichbar sind. Warum wollen SPD und PDS nun nochmals Geld für Untersuchungen ausgeben, anstatt endlich mit den Planfeststellungsverfahren bzw. mit den Bauarbeiten zu beginnen? In Adlershof könnte sofort weitergebaut werden. Doch lieber riskiert der rot-rote Senat, dass die Berlin vom Bund jährlich zustehenden GVFG-Gelder auch 2002, wie so oft, nicht oder nicht sinnvoll ausgegeben werden können. Oder schlimmer noch: Um den Landesanteil von einigen Millionen EUR einzusparen, wird auf die dreifache Summe an Bundeszuschüssen verzichtet! Würde diese jüngste Sparüberlegung vom SPD/PDS-Senat umgesetzt, wäre das eine für die Berliner Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltpolitik, aber auch für die Arbeitsmarktpolitik fatale Fehlentscheidung. (Auch Sparen sollte mit Verstand erfolgen.)

Der Berliner Fahrgastverband IGEB appelliert deshalb eindringlich an SPD und PDS: Fangt endlich an mit den ausstehenden Planungen und mit den planungsrechtlich bereits möglichen Bauarbeiten.

U-Bahn-Nachtverkehr: Wie zu Zeiten der Berliner Mauer

Am Wochenende fährt die Berliner U-Bahn nachts durch. Aber nur auf zwei Linien und nur im Westteil Berlins. Das BVG-Nachtliniennetz muss deshalb dringend geändert werden.

Die Berliner U-Bahn muss endlich an allen Wochenenden und vor Feiertagen die ganze Nacht hindurch verkehren - wie es auch bei der S-Bahn üblich ist. Die jetzige Situation ist für eine Stadt, die mit nicht vorhandener Polizeistunde um Gäste wirbt, peinlich und ärgerlich. Zwar gibt es zwei in diesen Nächten verkehrende U-Bahn-Linien (U 9 und U 12), aber zum einen werden Fahrgäste mit dem vom Tagesverkehr abweichenden Angebot der U 12 eher verwirrt als geworben, zum anderen ist damit der Ostteil Berlins vom U-Bahn-Nachtverkehr weitgehend abgeschnitten. Zwölf Jahre nach dem Mauerfall muss die U-Bahn nachts neben Kreuzberg endlich auch Mitte und Prenzlauer Berg erschließen.

In den Nächten außerhalb der Wochenenden, in denen das Verkehrsaufkommen geringer ist und schon aus Gründen der Sicherheit der Fahrgäste ein U-Bahn-Betrieb nicht sinnvoll wäre, sind parallel zu den U-Bahn-Linien entsprechende Nachtbuslinien einzurichten. Gleichzeitig muss auch das Nachtbusnetz angepasst werden. Die Beibehaltung des bisherigen Anschlusses Knotensystems ist dabei sicherzustellen.

Rekordhalter VBB: Deutschlands größter und schlechtester Verkehrsverbund

Der VBB kostet die Steuerzahler viel und bringt den Fahrgästen wenig. Deshalb steht in der Koalitionsvereinbarung von SPD und PDS: »Die Koalition setzt sich für eine Optimierung des VBB ein«. Der Berliner Fahrgastverband IGEB wird hierbei helfen.

So schwierig es war, den VBB auf die Beine zu stellen, so wackelig steht er auf diesen. Die Koalitionsparteien wollen den VBB nun reformieren und reorganisieren. Nachdem sich die Länder Berlin und Brandenburg die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonen-Nahverkehr selbst vorbehalten, will die Politik für den VBB Aufgaben finden. Anders als in zahlreichen Verbänden im In- und Ausland gibt es seitens der Fahrgäste keine erkennbare Beziehung zum VBB. Die Identifikation mit dem Öffentlichen Nahverkehr definiert sich in Berlin und Brandenburg ausschließlich über die Verkehrsunternehmen. Dass der VBB durch die Fahrgäste nicht wahrgenommen wird, wirft Fragen zu dessen Arbeit, ja sogar zu dessen Notwendigkeit auf.

Ein Verkehrs- und Tarifverbund in der Region Berlin ist unverzichtbar. Nach der Wende und noch bevor es den VBB gab stieß damals seinerzeit freiwillige »Tarifgemeinschaft Berlin und Umgebung« (TBU) auf große Akzeptanz. Dies haben zuvor bereits die Väter des Einigungsvertrages so eingeschätzt, in dem Sie einen Verkehrsverbund im Ballungsraum Berlin vorgaben.

Der Verbundraum ist viel zu groß und geht über die tatsächlichen räumlichen Verflechtungen hinaus. Viele Probleme resultieren aus der Gebietsgröße des VBB. Der Verbund ist nicht nur im Tarifbereich »Berlin ABC« sondern auch in Brandenburg erforderlich. Im Gebiet des VBB gibt es unterschiedliche Verflechtungsräume, die zum Teil nur marginal korrespondieren. Anstelle der zwanghaften Eingliederung des Lausitzer Verbundes ZÖLS in den Verkehrsverbund (zum 1. August 2002) hätte

besser ein Überlappungstarif zweier benachbarter Verbände stehen sollen. Auch die Einbindung der Uckermark oder der Prignitz in einen Verbund mit dem Großraum Berlin produziert einen erheblichen Aufwand an Verwaltung und Technik, erfasst jedoch die Bedürfnisse in diesen Räumen kaum.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, statt einer Reform des VBB nunmehr eine Reorganisation des Verbund- und Tarifsystems in und um Berlin einerseits und in den verschiedenen Regionen Brandenburgs andererseits umzusetzen. Diese möglichen selbstständigen kleineren Verbände in Brandenburg sowie den angrenzenden Ländern müssen selbstverständlich durch Anschluss- und Übergangstarife miteinander verknüpft werden, wie zum Beispiel zwischen VRR im Ruhrgebiet und VRS im Rheinland.

Der VBB, genauer: die Verbundgesellschaft ist ganz offensichtlich überfordert, was sich durch weitgehend mangelhafte Arbeitsergebnisse darstellt. Bisher war der VBB nicht in der Lage, zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen zu moderieren. VBB und Verkehrsunternehmen wurden eher zu Kontrahenten statt zu Partnern. Arbeitslücken des VBB, wie zum Beispiel die Fahrgastinformation, wurden meist durch die Verkehrsunternehmen geschlossen. Die Umsetzung des politischen Auftrags nach einer Tarifvereinfachung ist ebenso überfällig wie die Integration der Bahncard in den VBB-Tarif sowie die Wiedereinführung des Kleingruppenfahr Scheins. Trotz eines überdimensionierten Verwaltungsapparats vergibt der VBB wesentliche Teile seiner eigentlichen Aufgaben an externe Institutionen. Unsummen werden aus den ohnehin immer knapper werdenden Regionalisierungsmitteln durch Deckung eigener Arbeitsdefizite ausgegeben - Gelder, mit deren zweckgemäßem Einsatz manche Nahverkehrsleistung beispielsweise in der Fläche ermöglicht werden könnte. Damit wird deutlich, dass es im VBB kaum eigene Kreativität zur Gestaltung des Nahverkehrs gibt.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, die Aufgabenstellung des VBB auf wesentliche Kernaufgaben festzulegen, Mehrfachkompetenz zwischen Ländern, Verbund und Verkehrsunternehmen klar zu definieren sowie zugunsten von Mehrleistungen im Nahverkehr den aufgeblähten Apparat des VBB auf das erforderliche Minimum zu reduzieren.

Der VBB wird nicht qualifiziert und kompetent beaufsichtigt. Der Aufsichtsrat ist ungleich gewichtet. So stellt Berlin ganze vier von 26 Aufsichtsratsmitgliedern. Die Belange der Hauptstadt liegen damit fast nur in den Händen brandenburgischer Landräte. Durch die ausschließlich politische Besetzung des Aufsichtsrats fehlt es für die fachlichen Entscheidungen an der zwingend notwendigen Fachkompetenz.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, die an der Anzahl von Gebietskörperschaften orientierte Proporzbesetzung des Aufsichtsrats abzuschaffen und neben der Berufung einer geringen Anzahl von Politikern die übrigen Aufsichtsratsmitglieder nach paritätischen und fachlichen Kriterien zu bestellen. Selbstverständlich gehören die Fahrgastverbände Berlins und Brandenburg in dieses Aufsichtsorgan.

Der VBB lässt sich nicht mehr beraten.

Nicht nur die Beaufsichtigung des VBB ist kritikwürdig. Seit der Abschaffung des

Fahrgastbeirats durch den früheren VBB-Geschäftsführer Lorenzen verzichtet der VBB darauf, sein Ohr am Kunden zu haben, obgleich er den politischen Auftrag der Organisation des Dialogs mit den Verbänden hat. Der VBB hingegen lehnt diese Zusammenarbeit ab und verweigert den Fahrgastverbänden jegliche Informationen, selbst Pressedienste.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, umgehend den Fahrgastbeirat beim VBB wieder einzuführen und diesem klare Kompetenzen zu übertragen.

Die Pressedienste des Berliner Fahrgastverbandes im Internet: www.igeb.org

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002178>.

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