SIGNALARCHIV.DE

Berlin

# Nahverkehrsplan bis 2004

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 7-12 (Artikel-Nr: 10002218)

IGEB

**Im Oktober 2001 hat der von SPD und Grünen gebildete Übergangssenat den von Stadtentwicklungssenator Peter Strieder vorgelegten Nahverkehrsplan (NVP) des Landes Berlin für die Jahre 2000/2001 bis 2004 beschlossen, nachdem der vorhergehende CDU/SPD-Senat den Abschluss dieser gesetzlich vorgeschriebenen Planung mehr als zwei Jahre verschleppt hatte. Die jetzige SPD/PDS-Regierung legte sich bereits in der Koalitionsvereinbarung auf den beschlossenen NVP fest: Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV-Verkehrsangebotes in Berlin ist der Nahverkehrsplan mit den darin enthaltenen Vorgaben zum Verkehrsangebot sowie für qualitätssichernde und attraktivitätssteigernde Maßnahmen. Aus Platzgründen können wir nicht den gesamten Plan dokumentieren. Deshalb haben wir für die SIGNAL-Leser die wichtigsten Inhalte zusammengefasst.**

Gemäß der Festlegung im ÖPNV-Gesetz ist das Land Berlin Aufgabenträger für den Eisenbahn-Regionalverkehr, die S-Bahn, die U-Bahn, die Straßenbahn, den Autobus und die im Verkehrs- und Tarifverbund integrierten Fähren in Berlin.

Der NVP beschreibt als Rahmenplan die weitere Entwicklung der Verkehrsangebote, insbesondere Bedienungsstandards und Eckwerte der Betriebsleistungen. Er berücksichtigt die Infrastrukturvorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans zum Ausbau des Schienennetzes.

Die konkrete Ausgestaltung der Verkehre, wie die detaillierte Festlegung der Linien und der Fahrpläne, erfolgt durch das jeweilige Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem »Aufgabenträger".

Das Land Berlin hatte bereits einen ersten Nahverkehrsplan für die Jahre 1998/1999 aufgestellt, der jedoch im Wesentlichen nur eine ausführliche Bestandsanalyse des ÖPNV beinhaltete und den sonstigen (gesetzlichen!) Anforderungen nicht annähernd entsprach. Auf der Grundlage des Berliner ÖPNV-Gesetzes war die Fortschreibung des alten NVP längst überfällig und so hat der neue NVP einen Geltungszeitraum für die Jahre 2000/2001 (!) bis 2004. Auf der Grundlage des NVP erfolgt gemäß Berliner ÖPNV-Gesetz die Bestellung der Verkehrsleistungen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Leistungen der BVG durch den Unternehmensvertrag zwischen Senat und BVG bis zum Ende des Jahres 2007 fest vereinbart sind und bis dahin lediglich die konkrete Ausgestaltung der BVG-Verkehrsleistungen der Abstimmung mit dem Senat bedürfen.

Die Erarbeitung des NVP wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zusammen mit privaten Auftragnehmern vorgenommen. Die Ergebnisse und Festlegungen wurden in einem projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellt, diskutiert und abgestimmt. Teilnehmer waren neben den Fachleuten der Berliner Senatsverwaltung die Vertreter des Landes Brandenburg sowie der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), die DB Regio, die S-Bahn Berlin GmbH und die BVG. Auch die angrenzenden Landkreise und die Stadt Potsdam wurden am Verfahren

Im Nahverkehrsplan werden Vorgaben für den ÖPNV in Berlin festgelegt. (Foto: Alexander Frenzel)

Auch in den nächsten Jahren sollen zahlreiche Bahnhöfe mit Aufzügen ausgestattet werden. Aber wer stellt sicher, dass sie den Fahrgästen wirklich zur Verfügung stehen? (Foto: Matthias Horth)

Im Zusammenhang mit der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke vom Prenzlauer Tor zum Alex gibt es noch keine ausgereiften Pläne zur Neustrukturierung des Innenstadtnetzes. (Foto: Matthias Horth)

beteiligt.

Parallel dazu wurde eine Workshop-Reihe durchgeführt, zu der nationale und internationale Verkehrsexperten geladen waren und von ihren Erfahrungen aus der Praxis und Forschung berichteten. Auch der Berliner Fahrgastverband IGEB hatte hier Gelegenheit, seine Positionen aus Fahrgastsicht darzustellen.

**Plausible Annahmen**

Der NVP ist eingebettet in eine neuorientierte Verkehrspolitik des Landes Berlins, die in der Koalitionsvereinbarung des rot-roten Senats zum Ausdruck kommt (vergleiche SIGNAL 1/2002 ). Die Maßnahmen des NVPs sollen sich daher in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept einfügen, dass sich als Stadtentwicklungsplan Verkehr zur Zeit noch in Aufstellung befindet. Ziel ist die intelligente Organisation einer Stadt- und umweltgerechten Mobilität, die - wie die Berliner Erfahrungen insbesondere der letzten zehn Jahre gezeigt haben - allein mit der Realisierung teurer Infrastrukturausbauten nicht erreicht werden kann.

Dem NVP liegen insgesamt plausible Annahmen zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage zugrunde. Damit wird eine wichtig Voraussetzung für eine realistische Einschätzung des Handlungsrahmens für die nächsten Jahre geschaffen, nachdem in der Nach-Wende-Zeit gerade die Entscheidungen zum Ausbau der Berliner Verkehrsinfrastruktur auf viel zu hohen Wachstumsannahmen hinsichtlich der Einwohner- und Fahrgastzahlen und einer fatalen Überschätzung der finanziellen Möglichkeiten basierten. So wurden immer wieder bei wichtigen Investitionsentscheidungen im Verkehrsbereich die Nutzen-Kosten-Gesichtspunkte vernachlässigt oder auf das gewünschte Ergebnis »hingerechnet". Deshalb verwundert es nicht, dass sich die Fertigstellung vieler begonnener Verkehrsprojekte um Jahre und Jahrzehnte verzögern wird oder ganz auf der Strecke bleibt. Die Anfang der 90er Jahre getroffenen Fehlentscheidungen zugunsten großer Tunnelprojekte (bekanntester Beispiel: die U 5-Verlängerung) und auch langfristig kaum nutzbarer Vorratsbauten (zum Beispiel U 3-Tunnel am Potsdamer Platz) sind irreversibel, doch dadurch wurden die Chancen Berlins, mit den in den 1990er Jahren üppigen Geldern möglichst zeitnah durchgreifende Verbesserungen im Nahverkehrsnetz zu erreichen, weitgehend verspielt.

Insofern ist es zu begrüßen, dass die dem NVP zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere der Einwohnerentwicklung, der Veränderung der Altersstruktur (mit den gravierenden Auswirkungen bei der Entwicklung der Schüler- und Studentenzahlen), der Arbeitsplatzentwicklung, der raumordnerischen Entwicklungen, und der finanziellen Rahmenbedingungen zum erwünschten Ausbau des Schienennetzes jetzt der tatsächlichen Entwicklung Berlins Rechnung tragen. Damit werden erstmals realistische Annahmen für den Berliner Nahverkehr getroffen.

Die Strukturen des ÖPNV befinden sich in Wandlung, an dessen Ende die Einführung von Wettbewerbsstrukturen stehen soll. Und so befindet sich auch das Verhältnis zwischen Senat und Verkehrsunternehmen im Wandel. Angestrebt wird das Besteller-Ersteller-Prinzip mit klarer Rollenverteilung zwischen Aufgabenträger (Land Berlin) und Verkehrsunternehmen. Neben der Vorgabe für die Bestellung von SPNV-Leistungen (Eisenbahn-Regional- und S-Bahn-Verkehr) und der Vorgabe von

Rahmenbedingungen für den innerstädtischen ÖPNV der BVG hat der NVP auch die Aufgabe, Qualitätskriterien zu definieren, die überprüfbar sind und sichergestellt werden können. Berlin sieht in der Umsetzung des EU-Wettbewerbsrechtes mittelfristig die Chance, durch die schrittweise Einführung von Wettbewerbselementen in Richtung eines regulierten Wettbewerbs die Produktivität und Qualität der Verkehrsleistungen zu verbessern und mehr Bewegungsspielraum für eine attraktive Tarifgestaltung zu erzielen.

Die Ergebnisse der Prognoserechnung zeigen, dass sich der ÖPNV aufgrund der sich abzeichnenden soziodemografischen Entwicklung (Änderung der Bevölkerungszahl, -Struktur und -Verteilung) weiter rückläufig entwickeln wird, wenn es nicht gelingt, durch infrastrukturelle und organisatorische sowie durch ordnungs- und preispolitische Maßnahmen diese Entwicklung aufzuhalten und in eine positive Richtung umzukehren. Beabsichtigt ist daher laut NVP, dass das Verkehrsangebot - auf der Grundlage der Verkehrsnachfrage - verbessert wird. Dazu sind unter anderem Bedienungszeiten und Angebotsdichte an die sich verändernden Gewohnheiten und Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten, Verstärkerleistungen nachfragegerecht in leicht merkbaren Takten anzubieten (hierzu sind ggf. an den aus verkehrlicher Sicht notwendigen Stellen Kehrmöglichkeiten herzustellen), das radial ausgerichtete Schnellbahnnetz durch tangential ausgerichtete Schnellbus-Verbindungen zu ergänzen sowie in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage zur Steigerung der Attraktivität verstärkt flexible Bedienungsformen einzuführen.

**Die Standards**

Mit dem NVP werden erstmals Erschließungs-, Angebots- und Qualitätsstandards für den öffentlichen Verkehr in Berlin vorgegeben. Erschließungsstandards Im Berliner Stadtgebiet wird eine ausreichende Erschließung angenommen, wenn der Fußweg zur Haltestelle folgende Luftlinienentfernung nicht übersteigt:

- 600 bis 1.000 Meter zu einem R- oder S-Bahnhof,
400 bis 600 Meter zu einem U-Bahnhof,
350 bis 550 Meter zu einer Straßenbahnhaltestelle,
300 bis 500 Meter zu einer Bushaltestelle.

Die unteren Werte sind in Gebieten mit dichterer Besiedlung bzw. höherer Nutzungsintensität (Innenstadt, Stadtteilzentren, hochverdichtete Wohnsiedlungen) und die oberen in den übrigen Gebieten anzusetzen.

**Bedienungsstandards**

Hinsichtlich der Bedienungszeiträume wird zwischen Tagesverkehr, der sich aufteilt in die Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ), sowie dem Nachtverkehr unterschieden. Dabei wird der Tagesverkehr für die Zeiten montags bis freitags von 4 bis 0.30 Uhr, sonnabends von 5.30 bis 1 Uhr und sonntags von 5.30 bis 0.30 Uhr definiert.

Entscheidend für die Attraktivität des ÖPNV ist die Bedienungshäufigkeit. Um eine leichte Merkbarkeit der Taktfolge zu erreichen und gleichzeitig ein attraktives Angebot zu sichern, wird im NVP im Grundsatz von einer 10-Minuten-Taktfolge

ausgegangen, die als solche oder als Vielfache bzw. halbiert, gedrittelt oder geviertelt angewendet werden kann. Ein Blick auf die Tabelle zeigt jedoch, dass die Vorgaben für die Verkehrsunternehmen durch die breiten Spannen sehr undifferenziert sind und gegenüber dem Ist-Zustand eher geschönt wirken. Welche S-Bahn-Linie fährt in der NVZ schon im 5-Minuten-Takt oder welche Buslinie in der SVZ im 10-Minuten-Takt? Oder plant man ernsthaft gerade in diesen finanziell schwierigen Zeiten derartige Taktverdichtungen?

- Eisenbahn-Regionalverkehr
Grundtakt: 60 Minuten
Taktabstand HVZ: 30 bis 60 Minuten
Taktabstand NVZ: 30 bis 120 Minuten
Taktabstand SVZ: 60 bis 120 Minuten
S-Bahn
Grundtakt: 20 Minuten
Taktabstand HVZ: 5 bis 10 Minuten
Taktabstand NVZ: 5 bis 20 Minuten
Taktabstand SVZ: 10 bis 20 Minuten
U-Bahn
Grundtakt: 10 Minuten
Taktabstand HVZ: 3 bis 10 Minuten
Taktabstand NVZ: 5 bis 10 Minuten
Taktabstand SVZ: 10 Minuten
Straßenbahn
Grundtakt: 20 Minuten
Taktabstand HVZ: 5 bis 20 Minuten
Taktabstand NVZ: 10 bis 20 Minuten
Taktabstand SVZ: 10 bis 20 Minuten
Bus
Grundtakt: 20 Minuten
Taktabstand HVZ: 5 bis 20 Minuten
Taktabstand NVZ: 10 bis 20 Minuten
Taktabstand SVZ: 10 bis 20 Minuten

**Qualitätsstandards**

Konkreter sind die Vorgaben für die Auslastungen der Verkehrsmittel. So sollen die Fahrgäste bei Fahrten, die länger als 15 Minuten im Schienenpersonennahverkehr und länger als zehn Minuten im übrigen ÖPNV dauern, zukünftig einen Sitzplatzanspruch haben. Auch werden die Besetzungsgrade festgelegt: Während der Hauptverkehrszeit darf der maximale Auslastungsgrad in der HVZ 65 Prozent nicht übersteigen.

Und dann kommt die Zahl, von der alle Fahrgäste bisher nur träumen können: Zukünftig müssen 99 Prozent der Fahrten pünktlich sein, wobei mehr als drei Minuten als Verspätung gelten und keine Verfrühung erlaubt ist. Gemeint ist damit sicherlich (und auch das wäre schon bemerkenswert), dass die von den Verkehrsunternehmen zu vertretenden Fahrplanabweichungen nicht mehr als ein Prozent ausmachen dürfen.

Deutlich wird der NVP auch hinsichtlich der Vorgaben zur Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln. Richtigerweise wird nicht nur die Anschlusssicherung

innerhalb des jeweiligen Verkehrssystems gefordert, sondern insbesondere auch zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Dem umsteigegebeutelten Berliner Nahverkehrskunden stellt sich eigentlich nur noch die Frage, wann und wie diese unverzichtbare Vorgabe in die Tat umgesetzt wird. Die BVG zum Beispiel entwickelt für ihre drei Verkehrssysteme gerade technische Insellösungen, wobei nicht nur die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung, zum Beispiel Bus/S-Bahn, auf der Strecke bleibt, sondern noch nicht einmal die Anschlüsse zwischen (BVG-) U-Bahn und (BVG-) Bussen gewährleistet werden können.

Für Haltestellen und Bahnhöfe werden angemessene Mindestausstattungen je nach Bedeutung festgelegt. Und dies gilt auch für die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge: behindertengerecht, leichter Einstieg, angemessenes Sitzplatzangebot, Mitnahmemöglichkeiten für Rollstühle, Kinderwagen und Räder. Problemartiert wird dabei auch der noch auf Jahre hinaus überwiegend behindertenfeindliche Wagenpark bei der Straßenbahn. Erfreulich: Das Zukleben von Fahrzeugfenstern mit Werbegrafik wird zukünftig nicht mehr statthaft sein.

Ausgeweitet werden sollen die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den öffentlichen Verkehrsmitteln. So sollen die bestehenden Sperrzeiten bei der U-Bahn überprüft werden. Die BVG möchte die bisherigen Sperrzeiten bereits ab 16. Juni 2002 im Rahmen eines einjährigen Modellversuchs aufheben. Da bleibt nur zu hoffen, dass sich die Senatsverkehrsverwaltung in ihrer Funktion als Aufsichtsbehörde auch daran erinnert, was sie selbst im NVP gerade gefordert hat.

Besonderes Augenmerk wird auf die Sicherheitsaspekte gelegt. Bedeutsamster Punkt hierbei ist die vorgeschriebene Besetzung aller R-, S- und U-Bahnhöfe mit Personal. Auch die Anforderungen an die Sauberkeit von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen und berücksichtigt. Ebenso werden zeitgemäße Fahrgastinformationen (Beschilderung, dynamische Fahrgastinformationen etc.) von den Verkehrsunternehmen erwartet. Und schließlich werden sich die Verkehrsunternehmen zukünftig stärker dem Störungs- und Baustellenmanagement widmen müssen.

Festzuhalten bleibt, dass im NVP den Verkehrsunternehmen Standards vorgegeben werden, die überwiegend auch aus Fahrgastsicht akzeptabel sind. Doch wird völlig offen gelassen, vom wem und wie die Einhaltung dieser Standards überprüft wird und welche Sanktionen die Verkehrsunternehmen bei Vertragsverstößen befürchten müssen.

**Tarife**

Positiv zu bewerten sind ebenfalls die Zielvorgaben für die Entwicklung der künftigen Tarif Struktur. Wichtig und richtig, vor allem vor dem Hintergrund der technischen Möglichkeiten eines elektronischen Ticketsystems, ist die Forderung verständlicher und für den Fahrgast nachvollziehbarer Tarife. Vorgabe für die Verkehrsunternehmen sind ferner zielgruppenorientierte Tarife, wie zum Beispiel preiswerte Tarife für sozial Schwache, oder gezielte Maßnahmen zur Kundenbindung bei Schülern und Studenten. Und schließlich soll die Einführung eines über den bisherigen ABC-Bereich hinausgehenden Flächentarifs im VBB geprüft werden!

Negativ zu bewerten ist allerdings, dass im NVP keine Aussagen über die Tarifhöhe

und die weitere Tarifentwicklung getroffen werden. Formalrechtlich steht die Festlegung der Tarife tatsächlich ja auch den Verkehrsunternehmen zu. Aber gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion wäre es sehr sinnvoll, wenn sich das Land Berlin als Eigentümer und Gewährsträger der BVG auch dazu im NVP positionieren würde.

**Was wird bestellt?**

**Eisenbahn-Regionalverkehr**

Grundlage der Bestellung sind im Wesentlichen die bisher von Berlin und Brandenburg bestellten Verkehrsleistungen mit dem bisher angebotenen Linien- und Betriebskonzept.

Die Verkehrsleistungen sollen durch die im Folgenden benannten Maßnahmen bis zum Jahr 2004 leicht ansteigen. Für den Geltungszeitraum des NVP werden in Berlin zwei fahrgastwirksame Infrastrukturausbauten erwartet, die zu Angebotsverbesserungen im Eisenbahn-Regionalverkehr führen:

- Der Lückenschluss zwischen Teltow und Lichterfelde Ost führt zur Einrichtung der RB 32, die im Stundentakt zwischen Ludwigsfelde und Lichterfelde Ost verkehren soll.
Die Verbindung zwischen den S-Bahn- und Fernbahngleisen westlich des S-Bahnsteigs im Bahnhof Karow wird die Durchbindung der Heidekrautbahn (RB 27) von Karow bis Lichtenberg ermöglichen.

Positiv zu bewerten ist, dass das Land Berlin an der Forderung festhält, alle Regionalexpress-Linien  auch in den Bahnhöfen Charlottenburg und Karlshorst halten zu lassen.

**S-Bahn**

Grundlage für die beabsichtigten Bestellungen im S-Bahn-Verkehr ist im Wesentlichen das bisher bestellte Linien- und Betriebskonzept. Bis 2004 werden bei der S-Bahn umfangreiche Netzergänzungen verkehrlich wirksam. Im NVP werden folgende Maßnahmen erwartet:

- Schließung Nordring/Fertigstellung Nordkreuz,
Bau des S-Bahnhofs Kolonnenstraße,
Bau des S-Bahnhofs Buch-Süd,
Verlängerung der S 25 nach Teltow Stadt,
Zweigleisiger Ausbau der Strecke Schönholz - Tegel mit Ausweitung des 10-Minuten-Taktes bis Tegel,
Neubau eines S-Bahnhofs Borsigwalde.

Durch die vorgesehenen Streckeneröffnungen und die Bestellung zusätzlicher Berufsverkehrsverstärkungen auf der S 1 und S 5 soll die Betriebsleistung bei der S-Bahn bis 2004 um ca. sechs Prozent steigen.

Durch den Lückenschluss des S-Bahn-Ringes im Bereich Gesundbrunnen wird eine

neue attraktive und schnelle Ost-West-Verbindung mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten am Nordrand der Berliner Innenstadt geschaffen, die zu erheblichen Verlagerungen von Verkehrsströmen führen wird. Für den nördlichen Bereich des S-Bahn-Ringes zwischen Prenzlauer Allee und Jungfernheide sind hohe Fahrgastzahlen zu erwarten. Zugleich wird auf der Stadtbahn ein Rückgang der Fahrgastzahlen erwartet, insbesondere zwischen Friedrichstraße und Westkreuz, aber auch im östlichen Abschnitt. Ein weiterer Rückgang der Belastung wird zwischen den Bahnhöfen Ostkreuz und Friedrichsfelde Ost prognostiziert. Hauptursache hierfür sei der Bevölkerungsrückgang in Hohenschönhausen, Marzahn, Hellersdorf und Lichtenberg.

Für den Zielhorizont 2004 werden daher Modifikationen in der Angebotsplanung erwogen, zu denen u.a. ein deutlich ausgeweitetes Angebot auf dem Nordring zulasten der S 3 (verkürzt auf die Strecke Erkner - Ostbahnhof) und der S 6 (Einstellung!) gehören. Einen Vorgeschmack bekommen die Fahrgäste schon mit dem Fahrplanwechsel am 16Juni 2002: Die S 6 wird im Zusammenhang mit dem »provisorischen Ringkonzept" eingestellt und zunächst noch durch eine zweite Zuggruppe der S 9 zumindest teilweise ersetzt. Ab Oktober dann soll jedoch auch diese zweite Zuggruppe der S 9 (wieder) entfallen und die Verbindung vom Treptower Park zur Warschauer Straße ganztägig nur noch im 20-Minuten-Takt bedient werden.

Insbesondere aber die erwogene dauerhafte Rücknahme der stark frequentierten S 3 würde eine empfindliche Attraktivitätseinschränkung und vermehrte Umsteigezwänge für viele Fahrgäste dieser Strecke bedeuten. Die anzustrebende bessere Auslastung der Züge würde man schließlich auch durch den - aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens zu Zeiten schwacher Nachfrage ohnehin gebotenen - Einsatz kürzerer Züge erreichen.

Nur am Rande behandelt wird im NVP der Aspekt der Beschleunigung der S-Bahn. Das erhebliche Beschleunigungspotenzial durch den in Kürze komplett erneuerten Wagenpark der S-Bahn ermöglicht positive Auswirkungen auf die Reisezeitverhältnisse zwischen Öffentlichem und Individual-Verkehr in der Gesamtstadt und auch auf die Wirtschaftlichkeit des S-Bahn-Verkehrs. Der Aufgabenträger sollte im systemreinen Berliner S-Bahn-Netz auf einen deutlichen Abbau der übertriebenen Fahrzeitreserven drängen, zumal die geplante Fahrerselbstabfertigung weitere Beschleunigungspotenziale enthält.

**U-Bahn**

Vor dem Hintergrund der Korrektur der Anfang der 90er Jahre unterstellten zu optimistischen Entwicklungserwartungen hinsichtlich der Bevölkerungsprognose und der Annahmen zum Wachstum in der historischen Stadtmitte ist die Verlängerung der U 5 vom Alexanderplatz zum Lehrter Bahnhof im ÖPNV-Investitionsprogramm verschoben worden. Daher stehen bei der U-Bahn bis zum Jahr 2004 keine Netzveränderungen an. Der NVP sieht entsprechend dem BVG-Unternehmensvertrag die Erbringung von jährlich ca. 22 Millionen Euro Nutzzugkilometern vor. Grundlage ist hierbei das bisher angebotene Linien- und Fahrbahnkonzept, bei dem es nur eine kleine Modifikation gehen soll: Vorgesehen ist eine Taktausdünnung auf dem seit Einführung alternativer Schnellbahn-Verbindungen nach Spandau nur noch schwach ausgelasteten Ast der U 2 zwischen Theodor-Heuss-Platz und Ruhleben in der NVZ

auf zehn Minuten und in der HVZ auf sechs bis sieben Minuten. Aus Fahrgastsicht scheint diese Maßnahme vertretbar, vor allem weil die zu verlagernden Verkehrsleistungen mehr als ausreichend wären, um endlich das gesamte Berliner U-Bahn-Netz in den Wochenendnächten durchgehend zu befahren.

**Straßenbahn**

Der NVP sieht bis zum Jahr 2004 entsprechend dem BVG-Unternehmensvertrag ein jährliches Ansteigen der Verkehrsleistungen bei der Straßenbahn um ca. 200.000 Millionen Nutzzugkilometern auf 22,2 Millionen im Jahr 2004 im Wesentlichen auf der Basis des bisherigen Linien- und Fahrplankonzepts vor. Grundlage für die vorgesehene Steigerung der Verkehrsleistung sind die ursprünglich bis 2004 vorgesehenen Streckenverlängerungen:

- S-Bahnhof Adlershof - Wissenschaftsstadt - Sterndamm (Linien 27 und 60),
Eberswalder Straße - S-Bahnhof Nordbahnhof (Linie 20),
Prenzlauer Tor - Bahnhof Alexanderplatz (Linien 1 und 53).

Ob diese ohnehin sehr bescheidenen Ausbauziele aber bis 2004 tatsächlich erreicht werden, scheint inzwischen mehr als fraglich. Nicht zu Ende gedacht ist die im Zusammenhang mit der »Verkürzung" der Linie 1 zum Alexanderplatz (und der gleichzeitigen Verlegung der Linie 53 vom Hackeschen Markt über Prenzlauer Allee zum Alexanderplatz) vorgesehene Neuordnung des Straßenbahn-Liniennetzes im Citybereich. Die Linie 50, die als einzige Linie in der Schönhauser Allee verbleiben soll, soll künftig über Hackeschen Markt zum Kupfergraben geführt werden und die Linie 13 über Invalidenstraße zur Schwartzkopffstraße. Die Fahrgäste aus dem Einzugsbereich der Linie 13 würden damit nicht nur die direkte Anbindung in die City, sondern auch noch die Umsteigemöglichkeit zu den auf der Stadtbahn verkehrenden S-Bahn-Linien sowie zur U 8 verlieren. Unberücksichtigt bleibt im NVP auch die vom Berliner Fahrgastverband IGEB bereits mehrfach vorgeschlagene Führung der Linie 8 über Alexanderplatz (bei gleichzeitiger Führung der Linien 15 und 27 zur Schwartzkopffstraße) zum Hackeschen Markt.

**Bus**

Der NVP sieht bis zum Jahr 2004 entsprechend dem BVG-Unternehmensvertrag die konstante Erbringung von jährlich ca. 94 Millionen Nutzwagenkilometern vor. Im Gegensatz zu den Schienenverkehrsmitteln erfolgen beim Busnetz keine (weder auf einzelne Linien noch auf bestimmte Strecken oder Netzteile bezogene) rahmensetzenden Vorgaben für die Bedienungsstandards. So fehlen auch konkretisierende Aussagen zu den gebotenen Anpassungen im alten »West-Berliner" Busliniennetz wie zum Beispiel bei der Linie 148, die noch immer auf fast zwölf Kilometer Länge ohne direkte Umsteigemöglichkeit neben der S-Bahn-Linie 1 verkehrt, oder der Linie 341, die sich auf einem regelrechten Zickzack-Kurs entlang der ehemaligen Mauer um den Potsdamer Platz bewegt, ihn aber nicht erreicht.

Für den Zielhorizont 2004 werden im Zusammenhang mit den bis dahin zu erwartenden Erweiterungen im Schienennetz allgemeine Auswirkungen auf das Busnetz benannt, die überwiegend plausibel und nachvollziehbar sind. Dazu gehört zum Beispiel, dass »nach Schließung des S-Bahn- Ringes ... das parallel verlaufende

Busnetz auf die Erschließungsfunktion ausgerichtet wird. Die Buslinien in Tiergarten, Wedding, Prenzlauer Berg und Mitte werden neu geordnet." Aber weder der Aufgabenträger noch die BVG scheinen bis zur Inbetriebnahme im Juni diesen Jahres diesbezüglich irgendwelche Aktivitäten zu entwickeln.

**Expressbus-Linien**

Die Einführung der Expressbus-Linien bei der BVG kann als großer Erfolg gewertet werden, da sie immerhin zehn Prozent ihrer Fahrgäste vom Autoverkehr gewinnen konnten. Die »X-Linien" bedienen nachfragestarke (häufig tangentiale) Verkehrsbeziehungen, die nicht vom Schienennetz oder nur mit mehrfachen Umsteigezwängen abgedeckt werden. Der Erfolg verführte die BVG zwischenzeitlich allerdings dazu, eine deutliche Ausweitung der Expressbus-Linien zu planen, zum Beispiel auch unmittelbar parallel zu bestehenden Schnellbahn-Linien wie auf den Relationen Zoo - Spandau (X 45) oder Alexanderplatz - Rathaus Steglitz (X48). Es überraschte nicht, dass nicht nur die S-Bahn GmbH dagegen aufbegehrte, sondern auch der Aufgabenträger seine Zustimmung verweigerte. Doch leider wurden in diesem Zusammenhang auch Expressbus- Pläne zu den Akten gelegt, von denen die Fahrgäste durch Reduzierung der Gesamtreisezeit und durch Vermeidung mehrfacher Umsteigezwänge deutliche Vorteile gehabt hätten. So fehlen im NVP beispielsweise der X 46 (Zoologischer Garten - Martin-Luther-Straße - Alt-Tempelhof - Buckower Damm - Gropiusstadt) und der X 67 (Potsdamer Platz - Hallesches Tor - Sonnenallee - Schöneweide).

**Kiezbusse**

Mit Kiezbussen, die flexible Bedienungsformen wie zum Beispiel Haustürservice ermöglichen, sollen festgestellte Bedienungsmängel insbesondere hinsichtlich der Erschließungsqualität behoben werden. Im NVP sind folgende Siedlungsgebiete aufgeführt, die durch Kiezbusse besser erschlossen werden sollen:

Blankenburg/Siedlungsgebiet nördlich S-Bahnhof Blankenburg,
Hermsdorf Ost/östlich Waldseepark,
Bohnsdorf/westlich A 113, Siedlung Hubertus,
Späthsfelde/Johannisthaler Chaussee beiderseits des Teltowkanals,
Köpenick/Ludwigshöhe,
Köpenick/Siedlung Schönhorst südlich der Müggelspree,
Mahlsdorf-Süd/westlich und östlich der Straßenbahn-Linie 62.

Offen bleibt, ob die Verkehrsleistungen für diese zusätzlichen Verkehrsangebote aus dem vereinbarten Leistungsvolumen der BVG erbracht werden sollen. In diesem Fall hätte die Erschließung dieser überwiegend äußerst dünn besiedelten Bereiche Angebotskürzungen in den dichter besiedelten Stadtgebieten zur Folge. Verkehrspolitisch wäre dies kontra produktiv. Deshalb müssen diese Verkehrsleistungen zusätzlich zu den bisher mit der BVG vereinbarten Verkehrleistungen ausgeschrieben bzw. beauftragt werden.

**Umlandverkehre**

Außer einer Auflistung der zurzeit zwischen Berlin und seinen Umlandkreisen

bestehenden Buslinien trifft der NVP keine inhaltlichen Vorgaben zu den dringend erforderlichen Verbesserungen im Umlandbusverkehr. Es wird lediglich auf ein durch den VBB zu erarbeitendes Konzept verwiesen, das nach entsprechenden Abstimmungen zwischen Berlin und den benachbarten Landkreisen Bestandteil des Berliner Nahverkehrsplanes werden soll.

**Nachtverkehr**

Der Aufgabenträger legt die Ausgestaltung des Nachtverkehrs weitestgehend in die Hand der Verkehrsunternehmen. Dass dies so nicht funktioniert, wäre letztes Jahr um ein Haar unter Beweis gestellt worden. Die BVG beabsichtigte doch tatsächlich eine Auflösung des bestehenden, mit durchdachten Umsteige- und Anschlussknoten überwiegend gut funktionierenden Nachtbussystems zugunsten einer am Tagesnetz orientierten, völlig dispersen Netzstruktur, bei der Anschlüsse im Grunde wie im Tagesnetz nur noch »zufällig" funktionieren können. Inzwischen scheint man sich aber auch bei der BVG schrittweise vom Kapitel »24-Stunden-Netz" zu verabschieden.

Deutlich wird daran, dass die einzige klare Vorgabe zur Gestaltung des Nachtverkehrs im NVP, wonach alle U-Bahn-Linien mit Ausnahme der U 4 und U 15 in den Wochenendnächten durchgehend im 30- bzw. im Innenstadtbereich im 15-Minuten-Takt verkehren sollen, nicht ausreicht. Es fehlen mindestens Vorgaben zu Erschließungsstandards und zu den Grundstrukturen des anzubietenden nächtlichen S- und U-Bahn-, Straßenbahn- und Busangebotes

**Attraktivitätssteigernde Maßnahmen durch verbesserte Infrastruktur**

Eine dringliche Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung stellt die Beschleunigung des ÖPNV dar. Festgestellt wurde, dass zur Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr selbst bei der Erreichbarkeit der Zentrumsbereiche Mitte und Zoologischer Garten sowie der übrigen Haupt- und Mittelzentren noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. So liegen die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten bei S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus noch immer deutlich unter dem Durchschnitt anderer Städte in Deutschland. Um die Gesamtreisezeit im ÖPNV zu verkürzen, sollen daher Straßenbahnen und Busse durch Vorrangschaltungen, eigene Trassen und sonstige flankierenden Maßnahmen beschleunigt werden. Hier fehlt allerdings eine Vorgabe des Aufgabenträgers, dass auf parallel bedienten Streckenabschnitten zumindest im Regelfall auch Busse die Straßenbahn-Trasse mitbenutzen können und gemeinsame Haltestellen eingerichtet werden. Und bei den Schnellbahnen sind laut NVP »die Fahrzeiten entsprechend den fahrzeugtechnischen Möglichkeiten anzupassen".

Sehr wichtig zur Verkürzung der Gesamtreisezeit im ÖPNV sind natürlich auch Verbesserungen der Umsteigepunkte - gerade zwischen den Schnellbahnen und den Bussen. Im NVP ist dazu eine lange Liste von überwiegend schon lange diskutierten Maßnahmen abgedruckt. Man darf gespannt sein, ob wenigstens die als kurzfristig realisierbar eingeschätzten Maßnahmen bis zum Jahr 2004 in die Tat umgesetzt werden.

Der Attraktivitätssteigerung dient auajft der Bau von zusätzlichen Zugängen rJW zahlreichen S- und einigen U-Bahnhöfen zu. Außerdem ist der Bau von ganz neuen

Bahnhöfen bei der DB AG bestellt worden: Die neuen S-Bahnhöfe Borsigwalde, Buch-Süd und Kolonnenstraße sowie der Regionalbahnhof Köpenick sollen bis 2004 realisiert werden (was der Bahn nach jüngsten Schreckensmeldungen in keinem einzigen Fall gelingt). Darüber hinaus sollen in den nächsten Jahren zahlreiche S- und U-Bahnhöfe mit Aufzügen nachgerüstet werden.

**Fazit**

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt trotz der beschriebenen Mängel im Wesentlichen eine solide Grundlage für die auszuschreibenden bzw. zu bestellenden Verkehrsleistungen dar. Bei Beachtung bzw. Beseitigung dieser Mängel kann die Qualität des OPNV in Berlin sogar deutlich verbessert werden. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass die im NVP benannten Inhalte und Ziele auch (vertraglich) umgesetzt und gesichert sowie geeignete Instrumente zur Durchsetzung und Einhaltung der Standards gefunden werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002218.

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