

■ Berlin

Alle reden vom Sparen. Wir auch.

aus SIGNAL 02/2003 (April/Mai 2003), Seite 10-13 (Artikel-Nr: 10002396)
IGEB

Sparen bzw. sparsam zu sein, ist keine hinnehmbare Entschuldigung für die aktuelle Berliner Verkehrspolitik. Der Berliner Nahverkehr muss und kann attraktiver werden, ohne vom Berliner Finanzsenator oder vom Bundesfinanzminister zusätzliche Gelder fordern zu müssen.

Strukturelle Änderungen: Dringend erforderlich und ohne Mehrausgaben möglich

Seit Jahren wird in Berlin über einige wesentliche Reformen im Nahverkehr diskutiert, deren Umsetzung nicht am fehlenden Geld, sondern am fehlenden Durchsetzungswillen bzw. Durchsetzungsvermögen scheitert. Drei Beispiele.

»Rekordhalter VBB: Deutschlands größter und schlechtester Verkehrsverbund« kritisierte der Berliner Fahrgastverband IGEB auf seiner Jahrespressekonferenz 2002 und schrieb: »Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (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.'« Versucht haben sie es, SPD, PDS und vor allem Senator Peter Strieder, aber bisher ohne Erfolg.

Seit der Einführung des VBB-Tarifes vor inzwischen vier Jahren kritisiert der Berliner Fahrgastverband IGEB diesen Tarif als in Teilen zu kompliziert. Das sehen auch viele Abgeordnete in Berlin und Brandenburg so. SPD und PDS in Berlin schrieben das Ziel der Tarifvereinfachung 2002 sogar in ihre Koalitionsvereinbarung. Als 2002 dann auch noch die jährliche Erhöhung des VBB-Tarifes ausgesetzt wurde, waren die Voraussetzungen günstig, bis zur nächsten Tarifierhebung im Jahr 2003 endlich eine Reform der gesamten Tarifstruktur mit Vereinfachungen vorzunehmen. Doch die Chance wurde vertan. Zum 1. August 2003 werden mit wenigen Ausnahmen alle VBB-Tarife angehoben - wieder deutlich über der Inflationsrate und wieder ohne Strukturreform.

»U-Bahn-Nachtverkehr - wie zu Zeiten der Berliner Mauer« kritisiert der Berliner Fahrgastverband IGEB seit Jahren. Bisher vergeblich. Am Wochenende fährt die Berliner U-Bahn zwar nachts durch, aber nur auf zwei Linien und nur im Westteil Berlins. Das BVG-Nachtliniennetz muss deshalb dringend geändert werden.

Straßenbahn-Ausbau: Nichts geht mehr. Und das liegt nicht an fehlendem Geld

Kein Schienenverkehrsmittel kann so schnell und preiswert ausgebaut werden, haben das vielfach bewiesen. Nur in Berlin kommt der Straßenbahn-Ausbau noch immer nicht voran - 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



Straßenbahn am S-Bahnhof Landsberger Allee.
(Foto: Alexander Frenzel)



Geldsparen unerwünscht: Alex II, das wichtigste Berliner Straßenbahnprojekt, wurde auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. (Foto: Alexander Frenzel)



Die alten Zugzielanzeiger (links), auf denen nur der Zielbahnhof angezeigt werden kann, wurden hier bis heute nicht durch neue ersetzt. Begründung der DB: kein Geld. Aber für den Ersatz intakter, informativer Bahnhofsschilder zugunsten der neuen dunkelblauen Schilder war plötzlich Geld da. Selten wurden die Fahrgastinteressen so einseitig den Konzerninteressen der Bahn untergeordnet. (Foto: Alexander Frenzel)

des bestehenden Netzes - und eine allerdings äußerst bescheidene Netzerweiterung. Hierbei gab es bisher nur eine einzige Streckenverlängerung in den Westteil. Dies ist nach gut zwölf Jahren eine beschämende Bilanz.

Verantwortlich dafür war die mehr als zehn Jahre regierende Koalition aus CDU und SPD. Doch wer nun geglaubt hatte, dass der neue SPD/PDS-Senat beim Straßenbahn-Ausbau auf das Tempo drückt, wurde enttäuscht. Statt dessen gibt es ständig neue Prioritäten- und Zeitpläne, mal aus dem Hause des Senators, mal aus einer der Regierungsfraktionen. Es wird viel diskutiert, aber es geschieht nichts.

Dass das Planungsdurcheinander immer noch steigerbar ist, zeigen die jüngsten Nachrichten aus dem Haus des Verkehrssenators und aus den Regierungsfraktionen:

- Alex II (Karl-Liebknecht-Straße - Dircksenstraße- Rathausstraße): Gestrichen.
Eberswalder Straße-Bernauer Straße - Nordbahnhof - Lehrter Bahnhof: Nicht vor 2006.

Alexanderplatz - Leipziger Straße - Potsdamer Platz - Kulturforum: Nicht vor 2008.
Adlershof - Wissenschaftsstadt - Sterndamm: Ohne Datum, aber Planfeststellung 2002 abgeschlossen, Baubeginn innerhalb von fünf Jahren erforderlich, sonst verfällt die Planfeststellung.

Unfassbar

Mit »Alex II " wurde das wichtigste Straßenbahn-Projekt quasi über Nacht nach einem immerhin fast zehnjährigen Abstimmungs- und Planungsprozess gestoppt, obwohl das Planfeststellungsverfahren unmittelbar vor dem Abschluss steht und sogar schon Baumaßnahmen für ca. vier Millionen Euro durchgeführt worden sind und obwohl bei keiner anderen der geplanten Neubaumaßnahmen im Berliner S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahn-Netz der Nutzen so offensichtlich ist:

- Der Neubauabschnitt ermöglicht die Führung der Straßenbahn-Linie 1 zum Alexanderplatz, womit für täglich ca. 20.000 Fahrgäste erstmals eine Umsteigemöglichkeit zu den Regionalexpress-Linien auf der Stadtbahn und zur U 5 sowie ein Umsteigen zur S-Bahn (Stadtbahn) und zu den U-Bahn-Linien U 2 und U 8 ohne Umwegfahrt über die Torstraße angeboten werden kann. Und schließlich würde der Alexanderplatz, der durch Neubauten für immer mehr Fahrgäste ein Fahrziel ist bzw. wird, endlich auch aus der Prenzlauer Allee direkt erreichbar sein. Wie wichtig die Direktanbindung zum Alexanderplatz ist, zeigen die großen Fahrgastzuwächse auf den seit Ende 1998 wieder aus der Greifswalder Straße und der Landsberger Allee zum Alexanderplatz verkehrenden Linien.

Nach der Fertigstellung der Straßenbahn-Verlängerung zum Alex wird es eine Neustrukturierung des Straßenbahn-Liniennetzes im Citybereich insgesamt geben, so dass für die BVG nicht nur zusätzliche Einnahmen aufgrund zusätzlicher Fahrgäste erzielbar sind, sondern zugleich können die Ausgaben der BVG aufgrund einer deutlichen Reduzierung des betrieblichen Aufwandes gesenkt (!) werden.

Die Finanzierung der Neubaustrecke erfolgt aus Geldern des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Das heißt: 80 Prozent der Mittel stellt der Bund zur Verfügung. Die Überlegungen zur Umschichtung der Mittel in die Sanierung des West-Berliner U-Bahn-Netzes werfen zum einen rechtliche Fragen zur Zulässigkeit eines solchen nur in den neuen Bundesländern gestatteten Mitteleinsatzes

auf, zum anderen ist die technische Umsetzbarkeit zumindest 2003 wegen diverser anderer Bauvorhaben im U-Bahn-Netz fraglich.

Auch die anderen Überlegungen, die Gelder zugunsten des Straßenbahn-Wiederaufbaus in der Bernauer Straße einzusetzen, würden 2003 zwangsläufig zum Verlust der Gelder führen, da das zunächst erforderliche Planfeststellungsverfahren in keinem Fall mehr in diesem Jahr abgeschlossen werden kann.

Unverständlich ist ferner die Zurückstellung ohne Termin für die Straßenbahn in die Wissenschaftsstadt Adlershof. Man kann nicht einen großen neuen Stadtteil mit vielen tausend Arbeitsplätzen, Hochschulplätzen und Einwohnern aufbauen und dann die ÖPNV-Erschließung entfallen lassen.

S-Bahn-Ausbau: Fehlentscheidungen des Stadtentwicklungssenators und nicht fehlendes Geld.

Planung und Bau eines neuen S-Bahnhofes Perleberger Brücke? Vollständige Überdachung der neuen S-Bahnsteige in Charlottenburg? Kein Problem, sagt die Bahn - wenn der Berliner Senat bestellt. Kein Geld, sagt der Senator für Stadtentwicklung - und das stimmt nicht.

Wenn 2006 der Lehrter Bahnhof als so genannter Hauptbahnhof in Betrieb genommen werden soll, wird er von Norden und Süden her nur schlecht erreichbar sein. Deshalb soll eine zweite Nord-Süd-S-Bahn-Strecke, genannt S 21, gebaut werden, für deren nördlichen Abschnitt zwischen Nordring und Lehrter Bahnhof derzeit das Planfeststellungsverfahren läuft. Alle bisherigen Planungen von Bahn und Senat sehen vor, an dieser neuen Strecke an der Perleberger Brücke auch einen neuen S-Bahnhof zu bauen. Zum einen gibt es dort im Nordosten von Moabit eine sehr dichte Bebauung, deren Bewohner in zumutbarer Entfernung weder einen S- noch einen U-Bahnhof zu Fuß erreichen können. Zum anderen verkehren dort viele Buslinien, so dass ein attraktiver Umsteigepunkt entstünde.

Doch zu unserer Verwunderung wird dieser wichtige S-Bahnhof im aktuellen Planfeststellungsverfahren nur berücksichtigt, nicht aber geplant, genauer: nicht planfestgestellt. Das ist angesichts der bisher unstrittigen verkehrlichen Bedeutung unbegreiflich. Die Bahn lehnt sich zurück und verweist (zurecht) auf die Zuständigkeit des Berliner Senats. Beim Stadtentwicklungssenator entschuldigt man sich: Berlin habe kein Geld. Das ist falsch.

Mit demselben Argument »kein Geld" lehnen Bahn und Senat es ab, den geplanten neuen S-Bahnhof Charlottenburg vollständig zu überdachen. Die beiden Bahnsteige, auf denen der Senat nach der Verlagerung künftig 48.000 tägliche Fahrgäste erwartet, sollen nur zur Hälfte überdacht werden. Das ist eine Frechheit gegenüber den Fahrgästen und angesichts von Geldverschwendung an anderer Stelle. Denn die Bahn leistet sich am künftigen Fern-, Regional- und S-Bahnhof Papestraße den Luxus, die Bahnsteige statt mit normalen Dächern mit gigantischen Betondecken zu überdachen, auf denen später einmal große Parkhäuser mit fast 3.000 Stellplätzen errichtet werden sollen, wofür es nach Auffassung selbst von Bahnmitarbeitern keinen Bedarf geben wird, weshalb der für die Parkhäuser erhoffte private Investor auch nicht kommen wird. Für mögliche Stellplätze hat die Bahn also Millionen übrig, für fahrgastfreundliche Dächer nicht einmal eine halbe Million. Statt dessen verweist sie

auf den Berliner Senat, der solle die Dächer bestellen und bezahlen. Und der Stadtentwicklungssenator sagt auch hier: Berlin hat kein Geld. Falsch.

Seit Jahren »parkt" der Stadtentwicklungssenator 12 Millionen Euro für die geplanten S-Bahnhof Kolonnenstraße und Buch Süd und 40 Millionen Euro für die Verlegung der Dresdener Bahn in Lichtenrade in einen Tunnel. Das sind Gelder aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG). Da die Notwendigkeit für den S-Bahnhof Buch Süd und für den Tunnel zweifelhaft sind, wären diese Gelder auf den S-Bahnhof Perleberger Brücke und Charlottenburg sinnvoller eingesetzt. Alternativ könnten die noch nicht verplanten Mittel aus der begonnenen dritten BSchwAG-Förderperiode eingesetzt werden. Doch Berlin scheint all diese Gelder offensichtlich lieber verfallen zu lassen. Das ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch arbeitsmarktpolitisch ungeheuerlich.

S-Bahn-Ausbau: Fehlentscheidungen der Bahn und nicht fehlendes Geld.

Die Bahn hat Geld, nicht genug, aber genug, um wichtige Projekte im Berliner S-Bahn-Netz zu realisieren. Dementsprechend schreiten Wiederaufbau und Modernisierung des S-Bahn-Netzes voran. Aber wenn die Bahn etwas nicht will, dann entzieht sie sich der Diskussion mit dem Argument »kein Geld".

Seit 17. Februar ist die Wannseebahn endlich wieder vollständig befahrbar. Als Trostpflaster für die langwierigen umfassenden Bauarbeiten hatte die S-Bahn GmbH ihren Kunden eine Taktverdichtung von zehn auf fünf Minuten zwischen Schöneberg und Zehlendorf in Aussicht gestellt. Voraussetzung dafür ist der Bau einer Kehrmöglichkeit nördlich des S-Bahnhofs Schöneberg. Diese wurde von der DB Netz AG während der Bauarbeiten plötzlich gestrichen. Deshalb müssen die geplanten zusätzlichen Züge nun über Schöneberg hinaus bis zum Potsdamer Platz verlängert werden, um sie dort zu kehren. Da die Kapazität dieses Bahnhofs aber begrenzt ist, kann es nur einen 5/5/10-Minuten-Takt geben. Das ist für die Fahrgäste ein deutlicher Attraktivitätsverlust. Hinzu kommt die Gefahr, dass mit dem Kehren in Potsdamer Platz alle durch den Nord-Süd-Tunnel fahrenden Linien in ihrer Pünktlichkeit beeinträchtigt werden können. Eine kleine Einsparung für die Bahn - ein großer Verlust für die Fahrgäste.

Auf einigen Berliner S-Bahnhöfen gibt es noch immer Zugzielanzeiger, die weder Liniennummer noch Laufweg anzeigen. Das ist auf Bahnhöfen wie Schöneweide und Baumschulenweg besonders ärgerlich, weil die Züge von hier auf den Ring fahren, entweder über Ostkreuz oder über Schöneberg/Westkreuz. IGEB und S-Bahn GmbH haben sich schon seit Jahren um Ersatz dieser alten Zugzielanzeiger bemüht. Die Antwort der DB Station & Service AG: Kein Geld. Dass diese Antwort falsch war, hat die DB jetzt selbst bewiesen. Auf Stationen wie Savignyplatz und Sonnenallee, erst vor wenigen Jahren mit neuen Bahnhofsschildern ausgestattet, wurden diese herausgerissen und durch neue im neuen DB-Look (weiße Schrift auf dunkelblauem Grund) ersetzt. Als Gipfel der Frechheit geschah das nun auch in Schöneweide, wo die DB nicht bereit war und ist, die alten Zugzielanzeiger zu ersetzen. Diese Geldverschwendung ist außerdem deshalb besonders ärgerlich, weil das neue System für den Fernverkehr entwickelt wurde und bei Übertragung auf die Berliner S-Bahn eine deutliche Verschlechterung der Fahrgastinformation darstellt. Deshalb konnten S-Bahn und IGEB vor einigen Jahren einen ersten Vorstoß zur

Einführung des neuen Systems noch abwehren, doch nun werden offensichtlich nach und nach selbst neueste und im Informationsgehalt bessere Bahnhofsbeschilderungen ausgetauscht. Wenn die DB etwas durchsetzen will, und sei es noch so fragwürdig, scheint die Finanzierung plötzlich kein Problem mehr zu sein.

Sparen, koste es, was es wolle.

So schien das Motto von Bahnchef Hartmut Mehdorn beim Lehrter Bahnhof zu sein. Das Dach wurde deutlich verkürzt, vor allem auf der Westseite. S-Bahn-Fahrgäste sind hiervon zwar nicht betroffen, aber so mancher Fernreisende wird im Regen stehen gelassen. Inzwischen steht fest, dass das Dach mit der Verkürzung teurer wurde. Und es könnte noch teurer werden, wenn das Land Berlin die Klage wegen des reduzierten Schallschutzes gewinnt, der auch eine Folge der Dachverkürzung ist.

EU-Regelungen setzen Umdenken voraus und bieten Chance zum Sparen.

Die noch bis zur Jahresmitte zu erwartende Entscheidung des EU-Gerichtshofes im »Magdeburger Vergabeverfahren" und die zu erwartenden Richtlinien der EU-Kommission werden die Aufgabenträger im ÖPNV zu einem grundlegenden Umdenken zwingen: Öffentlich finanzierte ÖPNV-Leistungen werden mit großer Wahrscheinlichkeit schon kurzfristig öffentlich ausgeschrieben werden müssen.

Bis Mitte dieses Jahres ist eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) im Fall des »Magdeburger Vergabeverfahrens" zu erwarten. Es zeichnet sich ab, dass im Ergebnis dieses Urteils und der danach zu erwartenden Richtlinien der EU-Kommission öffentlich subventionierte Nahverkehrsleistungen schon bald generell ausgeschrieben werden müssen. Derartige Ausschreibungen von Verkehrsleistungen erfordern jedoch eine sehr sorgfältige mehrjährige Vorarbeit. Eine Vielzahl von Fragen sind zu klären und entsprechende organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies betrifft zum Beispiel:

- die Einrichtung einer »Regie- und Bestellebene" für den ÖPNV in Berlin, die Frage der Zuordnung der öffentlichen Infrastruktur, die Klärung, welche Aufgaben beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) verbleiben.

Es ist daher dringend geboten, dass sich der Berliner Senat auf die zu erwartenden grundlegenden Veränderungen im ÖPNV vorbereitet und dass eine politische Diskussion über die zukünftige Aufgabenverteilung im Berliner ÖPNV geführt wird.

Das alles ist mühsam, aber es bietet - neben einigen Risiken - auch die Chance, bei guter Vorbereitung und Durchführung Kosten zu sparen. Nach den Erfahrungen in Skandinavien kann das Einsparpotenzial bei gleichen Verkehrsleistungen eine Größenordnung von 20 bis 30 Prozent erreichen.

Schlussbemerkung

Der Senator für Stadtentwicklung ist in letzter Zeit, wenn es um den öffentlichen Nahverkehr ging, immer öfter zum Senator für Stagnation oder gar zum Senator für Abwicklung mutiert. Wer das kritisiert, dem hält er schnell die Finanzlage Berlins vor.

Die gezeigten Beispiele verdeutlichen aber, dass eine Reihe von Verbesserungen auch ohne Mehrkosten möglich ist, dass teilweise erhebliche Mittel für unsinnige Projekte verloren gehen und dass zur Verfügung stehende Gelder teilweise gar nicht ausgegeben wurden. Dass einen Teil der Missstände nicht der Berliner Senat, sondern die DB AG zu verantworten hat, soll nicht unerwähnt bleiben, macht das Ergebnis für die Fahrgäste aber nicht besser.

Ein zweites Gegenargument von Senator Peter Strieder ist in solcher Debatte neuerdings ein angeblich fehlender Bedarf zum Ausbau der Berliner Verkehrsinfrastruktur. Deshalb sei dem Senator abschließend ein Blick in den Stadtentwicklungsplan Verkehr seines Hauses empfohlen. Der beginnt mit der Feststellung: »Alle Zeichen deuten daraufhin, dass in den nächsten 10 bis 15 Jahren der allgemeine Trend des Verkehrswachstums auch in Berlin trotz stagnierender Bevölkerung anhalten wird. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die sich weiter verändernden Mobilitätsbedürfnisse der Stadtbevölkerung zugleich wirtschaftlich effizient, gesellschaftlich gerecht und umweltverträglich zu befriedigen.«

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002396>.

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