SIGNALARCHIV.DE

Berlin

Eckpunkte des Berliner Nahverkehrsplans beschlossen

aus SIGNAL 05/2006 (Oktober/November 2006), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10002958)

Berliner Fahrgastverband IGEB

Eckwerte der zu erbringenden Verkehrsleistungen			
Zug-/Bus-km in Mio.	NVP 2000-2004	BVG-Vertrag bis 2007	NVP 2005-2009
U-Bahn	21,8	22,4	20,3
Straßenbahn	21,3	23,1	20,0
Bus	94,0	94,0	88,7

Im Januar 2006 beschloss der Berliner Senat und im Juni dann das Abgeordnetenhaus die Eckpunkte für den Nahverkehrsplan (NVP) 2005 bis 2009. Mit dem NVP als gesetzlich vorgeschriebenem Instrument definiert der Aufgabenträger, also hier das Land Berlin, welches Niveau das Verkehrsangebot in den nächsten fünf Jahren haben soll. Der NVP setzt für ganz Berlin Standards und Vorgaben für den Umfang und die Qualität des Angebots im Regionalbahnverkehr sowie bei S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus und den Fähren.

Würde der Berliner NVP - wie in anderen Städten üblich - konsequent umgesetzt werden, wäre er das wichtigste Planungsinstrument für den öffentlichen Nahverkehr. Jedoch hat sich in der Vergangenheit beispielsweise beim Thema »personalbesetzte Bahnhöfe" gezeigt, dass sich Politik und Verwaltung in ihrem Handeln oftmals nicht nach ihren eigenen NVP-Beschlüssen richten, sondern für einen vermeintlich eingesparten Euro die grundlegenden Weichenstellungen des NVP vorsätzlich missachten.

Aus Fahrgastsicht sind am Eckpunkte-Beschluss des NVP insbesondere die Kapitel »Rahmenbedingungen für die Angebotsentwicklung", »Rahmenvorgaben und Angebotsstandards" sowie die »Anforderungen an Produkte und Tarif/Vertrieb" bedeutsam.

Die Rahmenbedingungen für die Angebotsentwicklung sehen vor, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen insbesondere für den BVG-Verkehr dem Unternehmensvertrag entsprechend deutlich verschlechtern, indem statt 420 Millionen Euro im Jahr 2005 in den Jahren 2006 und 2007 jeweils nur noch 318 Millionen Euro an die BVG überwiesen werden, was die finanziellen Probleme der BVG ja bekanntermaßen weiter verschärft. Aussagen für den Zeitraum ab 2008 fehlen leider, so dass das vom Finanzsenator Sarrazin angestrebte Schreckensszenario mit vollkommen unzureichenden 250 Millionen Euro ab 2008 weiterhin möglich ist.

Bei den infrastrukturellen Rahmenbedingungen wird nochmals das Schneckentempo des Berliner Straßenbahnausbaus deutlich. Nur je ein Kilometer Neubaustrecke pro Jahr sind geplant, wobei durch die Zeitverschiebung bei der Strecke vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof der Schnitt noch weiter sinken wird. Mit diesem Ausbautempo bleibt Berlin beispielsweise deutlich hinter Mittelstädten wie Gera und Karlsruhe zurück - letztere Stadt hat allein im Mai 2006 zehn Kilometer neue Strecken eröffnet.

Fährt die BVG künftig noch weniger?

Die Eckwerte der zu erbringenden Verkehrsleistungen liegen insbesondere bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus deutlich unter den Vorgaben des NVP für die Jahre 2000 bis 2004 und unter denen des zurzeit gültigen BVG-Vertrages.

Es ist aus IGEB-Sicht daher unbedingt erforderlich, durch den neuen NVP und den Verkehrsvertrag sicherzustellen, dass eine weitere Reduzierung der Verkehrsleistungen ausgeschlossen wird, weil sonst nicht nur die bestehenden ÖV-Defizite nicht abgebaut werden, sondern sogar neue Defizite mit negativen Auswirkungen auf den ÖV-Anteil am Modal Split zu erwarten sind.

Die Angebotsstandards

Bei den Angebotsstandards sind aus Kundensicht die Vorgaben zur Erschließung und Bedienung von besonderem Interesse. Bei den Erschließungsstandards wird als Zielwert eine Luftlinienentfernung von 300 bis 400 m zur nächsten OPNV-Haltestelle Eckwerte der zu erbringenden Verkehrsleistungen verlangt und als maximal zulässiger Grenzwert werden 400 bis 500 m toleriert, wobei der untere Wert in Bereichen mit höherer Nutzungs7Siedlungsdichte gilt. Dieses neue Verfahren ist aus Fahrgastsicht positiv zu bewerten, weil die bisherigen Erschließungsstandards bei S-Bahnhöfen (1000 m) für ältere und gehbehinderte Menschen unzumutbar waren.

Leider wird der BVG durch prozentuale Vorgaben gestattet, in erheblichem Umfang Einwohner von diesen Erschließungsstandards auszunehmen. So dürfen ca. 660 000 Einwohner (20% der Berliner) in Bezug auf den Zielwert und ca. 133 000 Einwohner (4% der Berliner) hinsichtlich des Toleranzwertes unerschlossen bleiben.

Bei den Bedienungsstandards wird festgelegt, dass der Tagesverkehr um 4.30 Uhr beginnt (sonnabends 5.30 Uhr, sonntags 7.00 Uhr) und bis 0.30 Uhr geht, vor Wochenendnächten bis 1.00 Uhr. Die Hauptverkehrszeit wird zeitlich nach hinten verschoben, beginnt früh über eine Stunde später und geht dafür abends bis 19.00 Uhr. Hier passt sich der Nahverkehrsplan gut an das veränderte Verkehrsaufkommen an. Zu kritisieren ist jedoch, dass am Wochenende die Schwachverkehrszeit schon um 18.00 Uhr einsetzt; wer sonnabends um 20.00 Uhr auf der Tauentzienstraße, der Schloßstraße oder am Potsdamer Platz unterwegs ist, wird merken, dass Politik und Verwaltung hier die aktuelle Entwicklung verschlafen.

Bei den Abfahrtshäufigkeiten wird erfreulicherweise der 20-Minuten-Grundtakt auch beim Bus nicht unterschritten. Leider fehlt an diesem Punkt eine Definition, ab welchem Fahrgastpotenzial dichtere Takte zwingend notwendig sind.

Die Verbindungsstandards sind für die Erreichbarkeit der zentralen Bereiche Mitte oder Zoo gut formuliert, weisen jedoch Defizite für lokale Verkehre auf. Hier ist es laut NVP ausreichend, wenn Krankenhäuser und andere Nachfrageschwerpunkte im jeweiligen Einzugsbereich mit zwei Umsteigevorgängen erreichbar sind. Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, dass für diese lokalen Verbindungen maximal ein Umsteigevorgang zulässig ist. Kriterien, unter welchen Bedingungen Direktverbindungen zwischen bestimmten besonderen Orten der Stadt angeboten werden müssen, fehlen leider völlig.

Die Qualitätsstandards mit Aussagen zu den Punkten Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Sicherheit, Ausstattung, Schadensfreiheit, Sauberkeit, Barrierefreiheit, Information und Kommunikation entsprechen weitgehend den Erwartungen der IGEB. Es bleiben jedoch erhebliche Zweifel am Umsetzungswillen des hierzu getätigten Abgeordnetenhausbeschlusses. So fordern die NVP-Eckpunkte »keine Behinderung

der Fahrgastinformation durch Werbung". Doch die BVG und die im Aufsichtsrat sitzenden Politiker sichern nicht einmal drei Monate später beim Verkauf der BVG-Werbetochter VVR-Berek dem neuen Investor vertraglich zu, dass dieser bis weit ins nächste Jahrzehnt über 30% der Fensterflächen von jedem Bus und jeder Straßenbahn mit Werbung zukleben darf. Die eigenständige Orientierung der Fahrgäste als wichtigste Form der Fahrgastinformation bleibt dabei auf der Strecke.

Interessant ist hierbei auch, wie mit zweierlei Maß zwischen landeseigenem und nicht-landeseigenen Unternehmen gemessen wird: Die BVG darf ihre Fahrgäste mit Werbung auf den Scheiben traktieren, bei DB Regio, S-Bahn, ODEG und NEB ist dies glücklicherweise vertraglich verboten.

Keine Aussage zur Fahrpreisentwicklung

Bei der Weiterentwicklung der Produkte setzt der NVP stark auf Quartierslinien und Anrufbusse bzw. Anrufsammeitaxen. Die IGEB mahnt hier aber angesichts des Flops der Kiezlinien bei »BVG 2005 plus" zur Vorsicht, insbesondere wenn solche Planungen zu Lasten bestehender Angebote gehen würden. Die IGEB schätzt die Einsparungspotenziale bei der Umstellung schwach genutzter Buslinien auf Rufbusse oder Anrufsammeitaxen gering ein, während die Qualitätseinbußen für die Kunden aufgrund der erforderlichen Voranmeldung gravierend sind. Was sich in Prignitz und Uckermark mit 40 Einwohnern pro Quadratkilometer bewährt, ist noch lange nicht in Berlin bei 4000 Einwohnern pro Quadratkilometer tauglich.

Aus Kundensicht wenig erfreulich sind die Aussagen zur Weiterentwicklung des Tarifs. Hier fehlen detaillierte quantitative Aussagen über die künftige Tarifentwicklung (z.B. Kopplung an Lebenshaltungsindex). Stattdessen geht es um hohe Einnahmen und das Ziel maximaler Tarifergiebigkeit unter Beachtung der Preiselastizität der Nachfrage. Die Auswirkungen des inzwischen erreichten hohen Tarifniveaus unterstreicht das Ergebnis einer zum NVP durchgeführten Befragung, wonach ein Viertel der Nutzer und ein Drittel der Selten- oder Nichtnutzer bei niedrigeren Tarifen öffentliche Verkehrsmittel häufiger benutzen würden.

Positives Fazit

Trotz der benannten Defizite fällt das Gesamtfazit zu den Eckpunkten des Nahverkehrsplans positiv aus, weil mit den Eckpunkten beabsichtigt ist, dass jetzige Verkehrsvolumen in etwa auch künftig zu beauftragen. Mit großer Sorge sieht der Berliner Fahrgastverband IGEB jedoch die aktuelle Entwicklung zum erforderlichen Senatsbeschluss für die Verabschiedung der Langfassung des Nahverkehrsplans.

Dieser längst überfällige Beschluss wurde vom Finanzsenator blockiert, weil er sich nicht auf Standards und vor allem nicht hinsichtlich des zu beauftragenden Verkehrsvolumens beim Nahverkehr festlegen will. Es muss deshalb befürchtet werden, dass der Finanzsenator durch Änderungen in der Langfassung des NVP nachträglich den Willen der Abgeordneten, dokumentiert mit dem Eckpunkte-Beschluss, zu Lasten der Fahrgäste umgehen will.

Die 29-seitigen Eckpunkte zum Nahverkehrsplan für Berlin gibt es im Internet unter:
www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/nahverkehrsplan/

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002958.

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