

■ Berlin

## BVG plant Neugestaltung ihres Angebots

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 20 (Artikel-Nr: 10003122)

BVG

Heinz Krafft-Neuhäuser, BVG-Projektleiter

**Zu dem Projekt Angebotsoptimierung, dessen Analyse-Ergebnisse im Signal 2/2004 abgedruckt waren, wurden der Öffentlichkeit inzwischen strategische Leitlinien der Angebotsneuplanung vorgestellt. Die BVG präsentierte im April 2004 ihre gemeinsam mit dem Senat erarbeitete Strategie (eine der letzten Amtshandlungen Senator Strieders gab das Plazet für das nunmehr »BVG 2005 plus« genannte Vorhaben) im Verkehrsausschuss des Abgeordnetenhauses, im Rat der Bürgermeister und nicht zuletzt auf den Schienenverkehrswochen der IGEB sowie vor der Presse. Das Echo ist positiv.**

### Strategische Netzplanung

Die Analyse-Ergebnisse hatten der BVG - räumlich gesehen - Handlungsbedarf außerhalb des S-Bahn-Ringes gezeigt. Auch die auf der ersten Stelle der Kunden-Prioritäten hinsichtlich Verkehrsmittel-Wahlentscheid gelandete Forderung nach dichten Takten gab die Richtung zu einem »Kernnetz« an. Bisher werden in Berlin U- und S-Bahnen als Kernnetz verstanden. Damit ist der Kern des Nahverkehrs-Angebots für schnelle und weite Wege jedoch in etlichen Teilgebieten der Stadt überhaupt nicht oder nur mit einer radialen Linie vorhanden. Künftig will die BVG das Kernnetz als schnelle, übersichtliche und immer präzise Linien definieren - unabhängig ob Schiene oder Gummibereifung. Das Kernnetz der Schnellbahnen, auch flächenmäßig erweitert um »MetroTram« und »MetroBus«, soll dem Kunden wettbewerbsfähige Reisezeiten im Vergleich zum Pkw bieten. Seine Linien bilden die großen Verkehrsströme Berlins ab. Für Metrolinien wird ein Produktversprechen gegeben, d.h. eine Qualität geboten, die insbesondere die zeitliche Verfügbarkeit betrifft. Metrolinien sind ein »immer-da-Angebot« an allen Tagen, ca. 20 Stunden (also den gesamten Tagesverkehr) und tagsüber mindestens im 10-Minuten-Takt. Auch an den Wochenenden und Feiertagen wird von ca. 9 bis 20 Uhr ein 10-Minuten-Takt geboten.

Bus- und Straßenbahn-Linien des Ergänzungsnetzes werden für notwendige Zubringerdienste sorgen und die Flächenerschließung nach den Standards des Nahverkehrsplans weiterhin sicherstellen. Mit dieser Kernnetz-Strategie realisiert die BVG nichts geringeres als die vom Senat im Stadtentwicklungsplan Verkehr anvisierte Vorstellung, dass künftige Verkehrspolitik nicht mehr Infrastrukturausbau, sondern Um- oder Neuorganisation des Verkehrs ist.

Weniger visionäre Vorstellungen entwickelten sich entlang altbekannter Fragestellungen. Gehören die ExpressBus-Linien zum Kernnetz oder nicht? Bedingt durch die vom Senat getragenen unternehmenspolitischen Vorstellungen der S-Bahn GmbH, aber auch vom Ziel einer klareren Produkt-Definition als der heutigen, fiel die Entscheidung, dass ExpressBusse nicht zum Kernnetz gehören. Sie sind ein auf Nachfrage-Spitzen zielendes Produkt, das nicht an allen Wochentagen und nicht zu allen Verkehrszeiten angeboten wird. Insgesamt wird das von den Kunden (und der IGEB) gut bewertete Produkt ExpressBus weitgehend beibehalten. Untypische

X-Busse wie zum Beispiel der X 83 können in anderen Produkten aufgehen.

Fahren Metrolinien nur tangential oder auch radial? Hier verbietet die an der Nachfrage orientierte Planung ein apodiktisches Vorgehen: Wo starke Verkehrsströme sind, aber kein Schnellbahn-Angebot existiert, können Metrolinien auftreten - unabhängig vom radialen oder tangentialen Verlauf. Weniger logisch herzuleiten ist ein Verlauf von zwei oder gar mehreren Metrolinien auf dem gleichen Streckenabschnitt. Dies kann im Zulauf auf einen Aufkommensschwerpunkt vorkommen oder auch auf längeren Straßenbahn-Streckenabschnitten. Insgesamt ist es das Ziel der BVG, aus Gründen der Verständlichkeit eher »linienrein" zu fahren und weniger Linienbündel anzubieten, die sich in ihrem weiteren Verlauf verzweigen oder Über-Eck-Verbindungen herstellen.

Parallelverkehre werden überprüft, unerwünschte Parallelverkehre werden vermieden bzw. in Zubringerverkehre zur Schiene umgewandelt.

### **Metrobusse in anderen Großstädten**

Mit der Strategie von Kern- und Ergänzungsnetz bzw. der Herausbildung von klaren Produkten orientiert sich die BVG an europäischen und deutschen Vorbildern. London hat bereits ein BusPlus-Netz, mit ca. 30 Linien, sein Ausbau ist vorgesehen; Kopenhagen hat sein Busnetz in drei Linien-Arten gegliedert. Hamburg hat im Jahr 2001 22 Metro-Bus-Linien eingeführt, die sich an bereits bestehenden nachfragestarken Buslinien orientierten. Dabei wurde in Folge des Produktversprechens die angebotene Betriebsleistung (in Nutzwagenkilometern) um ca. 3 % erhöht. Die ermittelten Kundenzahlen stiegen im Hamburger MetroBus-Netz, das ca. die Hälfte aller Busfahrgäste befördert, um rd. 6 %, im anderen Netz um ca. 1 %.

München plant ebenfalls Metro-Bus-Linien einzuführen, zielt dabei aber stark auf Einsparung von Betriebsleistung. Es sollen ca. 6 % der gesamten Omnisbusleistung eingespart werden, in den Spitzenstunden sogar bis zu 10 %. Angebotsverbesserungen finden nur in geringem Ausmaß auf wenigen, gezielt ausgewählten Linien statt und sollen in Summe aller Maßnahmen 1 % mehr Fahrgäste erbringen.

Die BVG wird zwischen diesen beiden Polen liegen. Es ist Ziel des BVG-Projektes, 3 % mehr Fahrgäste zu gewinnen und einen zweistelligen Millionen-Betrag bei den Betriebskosten einzusparen.

### **Planung von Netz- und Fahrplanangebot**

Dies ist der originale Titel des Arbeitspaketes, in dem sich das Projekt derzeit befindet. Berlin wird in sechs Teilgebieten überplant, die sich aus den Schwerpunkten ergaben, wo Handlungsbedarf zur Gewinnung neuer Nachfrage ermittelt wurde. Dabei erfolgen mehrere Iterationsschleifen, insbesondere auch mit der Beteiligung der Senatsverwaltung und der Bezirke. Mit dem Kundendialog betritt die BVG Neuland. Die Kunden erhalten Gelegenheit, ihre Präferenzen für verschiedene Planungsvarianten zu äußern. Dabei sind verschiedene Wege möglich: An zahlreichen Infoständen, Infomobilen vor Ort, über das Internet und bei Befragungen auf betroffenen Linien.

Damit hat die BVG das alte Verfahren der Erarbeitung ihrer Angebotsplanung verlassen. Dieses war charakterisiert durch intensive Planungsarbeiten im Haus, nach denen die BVG die Ergebnisse der Öffentlichkeit quasi mitteilte, jedoch kaum noch Änderungsmöglichkeiten bestanden. Dann wurde die Planung umgesetzt oder geriet »unter Beschuss«. Im zahlenmäßig geringen letzteren Fall hat die BVG dann eine Planung entweder »durchgestanden« oder sie »kippte«. Mit dem Kundendialog, vor allem aber mit der Einbeziehung der Bezirke geht die BVG neue Wege. Den Bezirksämtern und den Verkehrsausschüssen der Bezirksverordnetenversammlungen werden das Konzept und sämtliche Maßnahmen detailliert vorgestellt und entsprechendes Material überreicht. Dann haben die Bezirke Zeit zum Nachdenken und zur Rückmeldung. Parallel wird die Diskussion der Maßnahmen mit Aufgabenträger, S-Bahn, VBB und Verbänden durchgeführt. Danach muss noch einmal eine Gesamtüberarbeitung auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in den Bürgerdialog gegebenen Varianten erfolgen.

Wie leicht zu erkennen ist, stellen Zeitbedarf und Iterationsschleifen eine Schwäche des neuen Verfahrens dar. Eine regelrechte Gefahr besteht in der Vorstellung, die umfangreiche Beteiligung könne letztendlich bei allen Beteiligten Konsens über alle Maßnahmen herstellen. Dass dies nicht der Fall sein kann, ist bei näherem Nachdenken klar und wohl auch unumstritten. Aber nicht bei jeder konkreten Sparmaßnahme vor Ort wird letztlich ein Kompromiss oder gar ein Konsens gefunden werden können. Die BVG ist dennoch entschlossen, den Kundendialog und die umfassende Beteiligung insbesondere der Bezirke an der Angebotsplanung dauerhaft zu institutionalisieren. Es herrscht Spannung über die noch zu machenden Erfahrungen, sie werden dazu dienen, am Ende eine gute Form der öffentlichen Beteiligung an Angebotsplanungen zu finden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003122>.

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