

■ Aktuell

# 1997 wird Schicksalsjahr für den öffentlichen Nahverkehr in Berlin

aus SIGNAL 02/1997 (März 1997), Seite 4-7 (Artikel-Nr: 10003583)  
IGEB

**1997 droht zum Schicksalsjahr für den ÖPNV in Berlin zu werden, da eine Reihe von wichtigen Weichenstellungen anstehen. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat deshalb für 1997 einen Handlungskatalog mit 10 Forderungen erarbeitet und auf seiner Jahrespressekonferenz am 17. Februar der Öffentlichkeit vorgestellt.**

## 1. Sinnvoll investieren

Aufgrund der erheblichen Reduzierung der für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stehenden Investitions- und Sanierungsgelder (nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) wird ein effizienter Mitteleinsatz immer wichtiger! Neben der dringend erforderlichen Sanierung des S-, U- und Straßennetzes müssen daher die unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten besonders effektiven Straßenbahnverlängerungen Vorrang erhalten.

Aber wider alle Vernunft beabsichtigt der Senat die Verlängerung der U2 von Vinetastraße nach Pankow (BVG: "Verkehrlich geringe Bedeutung") und bereitet den Baubeginn der U5-Verlängerung ab 1999 mit noch höheren Baukosten (Schildvortrieb) vor, obwohl keine der geplanten U-Bahn-Verlängerungen auch nur annähernd den Nutzen-Kosten-Effekt erreichen, der für die vom Berliner Fahrgastverband bereits seit 1991 geforderten Straßenbahn-Streckenverlängerungen errechnet wurde.

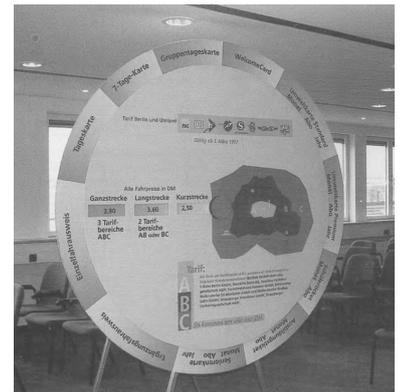
Aber selbst die wenigen vom Senat geplanten Straßenbahnverlängerungen drohen - wie schon in der letzten Legislaturperiode - an den Straßenbahnverhinderern in Senat und Verwaltung zu scheitern. So ist die beabsichtigte Eröffnung der besonders wichtigen Straßenbahnverlängerung zum Alexanderplatz bis Ende 1998 nicht mehr einzuhalten, weil den Planern plötzlich aufgefallen ist, daß ein Umbau der Karl-Liebknecht-Straße nun doch nicht erforderlich ist. Andere geplante Verlängerungen, z.B. in die Wissenschaftsstadt Adlershof, werden immer wieder grundsätzlich in Frage gestellt, und an der Bernauer Straße glauben die Verkehrsplaner noch immer, den Mauerpark mittels der Straßenbahn in (Straßen-) Verkehrsflächen umwandeln zu können.

IGEB-Forderung: Bis auf weiteres keinen weiteren U-Bahn-Ausbau, stattdessen Konzentration der Finanzmittel auf Sanierung und Ausbau des Straßennetzes!

## 2. Nahverkehrsplan aufstellen

Das 1993 reformierte Personenbeförderungsgesetz schreibt den Aufgabenträgern (Ländern, Kreisen, Kommunen) die Aufstellung von Nahverkehrsplänen vor. Der Nahverkehrsplan soll den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung des ÖPNV bilden.

Im Berliner ÖPNV-Gesetz von 1995 wird dies dahingehend konkretisiert, daß die



Am 1. März wurden die Tarife erneut nach oben geschraubt. Diese überdimensionale Drehscheibe, präsentiert am 14. Februar auf der Pressekonferenz der Verkehrsbetriebe, war ferner ein Symbol für vermeidbare Kosten, denn es hätte auch gereicht, die durchaus nützliche Taschenversion zu verteilen. (Foto: Marc Heller)



Einer der wenigen Lichtblicke ist die preiswerte Tageskarte. Zugleich ist sie Ausdruck einer fatalen Tarifpolitik, die die Stammkunden mit ihren Zeitkarten verstärkt zur Kasse bittet und zugleich die Gelegenheitsfahrgäste entlastet. Damit wird in Berlin der schleichende Abschied vom sogenannten Baseler Modell fortgesetzt. (Foto: Marc Heller)



Die Signale für die Tram-Beschleunigung stehen noch immer auf Halt. Dabei sind die Maßnahmen überfällig - zugunsten der Fahrgäste und zur Entlastung der BVG von vermeidbaren Betriebskosten. (Foto: 199702\_schicksal\_03.jpg)



Die Fahrgäste in Berlin leiden seit Jahren unter massiven Einschränkungen durch Bauarbeiten.

zuständige Senatsverwaltung unter Beachtung des verkehrlichen Bedarfs und der Ziele der Stadtentwicklungs- und Regionalplanung einen Nahverkehrsplan zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV aufzustellen hat, der Rahmenvorgaben für das Leistungsangebot (Mindestanforderungen), Aussagen über Struktur und Fortentwicklung der Tarife sowie Planungen über den Ausbau der Schieneninfrastruktur und den daraus resultierenden Finanzbedarf vorgibt.

Trotz dieser eindeutigen Rechtslage kommt der Senat dieser gesetzlichen Verpflichtung nicht nach. Ergebnis dessen ist u.a., daß insbesondere bezüglich der ÖPNV-Investitionsplanung in Berlin das reinste Chaos herrscht. Es gibt keinerlei Prioritätensetzung für die einzelnen Neubauvorhaben im Straßenbahn- und U-Bahn-Bereich. Unklar ist und bleibt, in welchem Umfang Gelder für dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen bei U- und Straßenbahn zur Verfügung stehen; und immer wieder werden mangelnde abgestimmter Planungen und Prioritäten Gelder, die eigentlich zum Ausbau des ÖPNV zur Verfügung gestellt wurden, zum Bau von Straßen oder sogar Turnhallen verwendet oder verfallen gelassen.

IGEB-Forderung: Der Senat muß endlich den gesetzlich vorgeschriebenen Nahverkehrsplan mit eindeutigen Ausbauprioritäten erarbeiten, öffentlich diskutieren und beschließen, damit das anhaltende Chaos in der ÖPNV-Investitionsplanung beendet wird.

### **3. Geld sparen durch Beschleunigung von Straßenbahn und Bussen**

Nach dem Scheitern des zwischen Senat und BVG beabsichtigten "Beschleunigungsvertrages" für die Tram drohen der BVG vermeidbare Mehrkosten: 150 Mio DM müßten für zusätzliche Straßenbahnwagen investiert werden, wenn nicht endlich die Tram an den Ampeln Vorrang erhält. Die BVG hat ermittelt, daß einschließlich der bereits ausgearbeiteten Maßnahmen für den Busverkehr durch die Beschleunigung insgesamt ein Einsparvolumen von 56 Mio DM pro Jahr durch geringere Betriebskosten besteht.

Das Vorteilhafte daran: Es läßt sich nicht nur viel Geld sparen, sondern die Benutzung von Straßenbahnen und Bussen wird dadurch auch noch sehr viel attraktiver!

IGEB-Forderung: Kurzfristige Umsetzung der Straßenbahnbeschleunigung - zugunsten der Fahrgäste und zur Entlastung der BVG-Kasse.

### **4. BVG-Unternehmensvertrag muß eingehalten werden**

Durch den Unternehmensvertrag werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der BVG bis zum Jahr 2000 definiert: Er schreibt einerseits der BVG einen rigiden innerbetrieblichen Sparkurs vor, gleicht andererseits einen Großteil des jährlichen BVG-Zuschußbedarfes aus und verpflichtet die BVG zur Erbringung von Verkehrsleistungen etwa im heutigen Umfang. Aber selbst wenn die dem Vertrag zugrundeliegenden Rahmenbedingungen eingehalten werden, wird die BVG im Jahr 2000 eine Schuldenlast von über 750 Mio DM haben - und muß dann mit dieser Last in Konkurrenz zu privaten Anbietern treten!

Doch jetzt soll es noch schlimmer kommen: Der neue Haushaltsentwurf des Senats

für 1997 sieht vor, selbst an diesem perspektivisch unbefriedigenden Vertrag zu sägen: 48 Mio DM sollen der BVG jährlich gestrichen werden. Sollte das Parlament dies absegnen, hätte das sowohl weitere Angebotskürzungen bei der BVG wie auch eine dramatische Verschlechterung der BVG-Finanzsituation im Jahr 2000 zur Folge. Zugleich würde der Berliner Senat mit diesem Vertragsbruch in jeder Hinsicht an Glaubwürdigkeit verlieren.

IGEB-Forderung: Der zwischen Senat und BVG geschlossene Unternehmensvertrag ist einzuhalten und darf nicht einseitig durch den Senat unterlaufen werden!

### **5. Weitere Fahrpreiserhöhungen nicht mehr akzeptabel**

Durch die bisherige Senatspolitik sind weitere Tariferhöhungen, besonders für Familien, Rentner, sozial Schwache, Schüler und Studenten, nicht mehr zu verkraften. Für diese Fahrgastgruppen gab es in den letzten drei Jahren Fahrpreissteigerungen um bis zu 100%! Aber auch bei allen anderen Fahrgastgruppen mußte die BVG zuletzt erhebliche Fahrgastverluste hinnehmen. So hat die BVG seit Jahren zurückgehende Fahrgastzahlen - im letzten Jahr um fast 5% (während fast alle anderen deutschen Verkehrsunternehmen Zuwächse aufweisen). Entsprechend den bisherigen Senatsvorgaben sieht der Wirtschaftsplan der BVG bis zum Jahr 2000 weitere Tariferhöhungen um jährlich (!) 7% vor, die jedoch bei weiter zurückgehenden Fahrgastzahlen noch höher ausfallen werden.

IGEB-Forderung: Der Teufelskreis: "höhere Tarife - weniger Fahrgäste - schlechteres Angebot - höhere Tarife" muß durchbrochen werden mit Beschleunigungsmaßnahmen, Angebotsverbesserungen, Ausbau des Straßenbahnnetzes und attraktiven Tarifangeboten zur Zurückgewinnung der verlorenen Fahrgäste.

### **6. Verbundtarif darf nicht zu Nachteilen führen**

Die Schaffung eines gemeinsamen Tarifverbundes in Berlin und Brandenburg ist sinnvoll und notwendig. Dies darf aber nicht Anlaß zur Einführung eines hochkomplizierten Tarifsystems sein, bei dem z.B. innerhalb des Berliner Stadtgebietes neue Tarifmauern entstehen (wie z.B. bei dem zwischenzeitlich diskutierten VBB-Tarifmodell mit kleinteiligen Waben). Ein undurchschaubares Tarifsystem würde mehr Fahrgäste abschrecken, als jemals durch eventuell etwas "gerechtere" Fahrpreise zu gewinnen wären.

Selbstverständlich darf auch der neue Verkehrsverbund nicht zu weiteren Preissteigerungen für die Fahrgäste führen. So war die Gründung von großen Verkehrsverbänden (z.B. Rhein-Main-Verkehrsverbund) häufig verbunden mit deutlichen Tariferhöhungen für die Stadtverkehre, was z.T. zu einem erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen führte.

IGEB-Forderung: Das jetzt für Berlin und das angrenzende Umland eingeführte Tarifzonenmodell, das für das Berliner Stadtgebiet weiterhin den fahrgastfreundlichen "Einheitstarif" ermöglicht, sollte die Grundlage auch für das zukünftige VBB-Tarifsystem bilden (muß in vielen Details aber noch verbessert werden).

## **7. Die Verkehrsunternehmen müssen fahrgastfreundlicher werden**

In den letzten Jahren hat sich bei den Berliner Verkehrsunternehmen (BVG, S-Bahn GmbH, DB AG) viel in punkto Kundenorientierung verbessert, aber noch immer liegt viel im Argen. Noch immer gehen beim Berliner Fahrgastverband reihenweise Kummerkarten ein, aus denen deutlich wird, daß alle in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen noch sehr viel verändern müssen.

So ist nicht akzeptabel, daß z.B. - fahrplanmäßige Regionalbahnlinien stundenlang ausfallen, weil zu Repräsentationszwecken der Fahrzeugindustrie Sonderfahrten zugelassen werden (geschehen während der Messe InnoTrans), tagsüber S-Bahn-Linien nur alle 40 Minuten verkehren, weil Erprobungsfahrten nicht ausschließlich während der Betriebspause durchgeführt werden (geschehen auf der S10), Aufzüge wochenlang nicht benutzt werden können, weil die Abstimmung, wer für die Reparaturen zuständig ist, zwischen den diversen Geschäftsbereichen der DB AG nicht funktioniert (im gesamten S-Bahn-Netz zu beobachten), U-Bahn-Fahrpläne so verändert werden, daß selbst im abendlichen 20-Min.-Takt Anschlüsse nicht mehr abgewartet werden (siehe U7), Straßenbahnfahrgäste bei Betriebsunterbrechungen regelmäßig unwissend im Regen stehen bleiben, weil aus Kostengründen nur noch im Ausnahmefall ein Schienenersatzverkehr eingerichtet wird (wiederholte Erfahrung), Busse vor ihrer fahrplanmäßigen Abfahrtszeit losfahren und damit ihre Benutzung für den Fahrgast völlig unkalkulierbar wird (im ganzen Netz).

IGEB-Forderung: Der Umbau der Verkehrsbetriebe (BVG, S-Bahn GmbH, DB AG) von Verwaltungsapparaten zu Dienstleistungsbetrieben hat bisher viel zu wenig gefruchtet. Die Bemühungen um kundenorientiertes Denken und Handeln müssen bei allen Unternehmen noch wesentlich verstärkt werden.

## **8. Bauarbeiten müssen besser koordiniert werden**

Nach wie vor besteht ein großer Sanierungsbedarf bei allen Schienenverkehrsmitteln. Daß Sanierungsarbeiten nicht ganz ohne Nachteile für die Fahrgäste durchgeführt werden können, ist einsichtig. Aber was vor allem S-Bahn- und Straßenbahnfahrgästen aufgrund von Gedankenlosigkeit oder fehlender Koordination zugemutet wird, ist nicht länger hinnehmbar, weil damit die Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel für die Fahrgäste endgültig verloren geht.

Festgestellt werden muß auch, daß die Verkehrsunternehmen (BVG, S-Bahn GmbH) nur in den wenigsten Fällen (allein) verantwortlich für die vermeidbaren Beeinträchtigungen sind:

- Fehlende Abstimmung zwischen Leitungsbetrieben, Straßenbaulastträgern und BVG werden immer wieder auf dem Rücken der (Straßenbahn-Fahrgäste) ausgetragen.

Im Bereich der S-Bahn ist die DB AG, u.a. die Geschäftsbereiche Netz und Personenbahnhöfe, verantwortlich für die Unzulänglichkeiten. Sie orientieren sich

stets an den Erfordernissen des Bauablaufs und wollen alles ungestört und billig realisieren, vergessen dabei aber die Fahrgäste und deren Anspruch auf zuverlässigen S-Bahn-Verkehr.

Einige haarsträubende Beispiele der letzten Zeit: - Seit fast 2 Jahren stehen am S-Bf Schönhauser Allee nur ein halber Bahnsteig und ein Gleis für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung, weil man erst nach Beginn der Abrißarbeiten mit der Planung begonnen hatte. Ergebnis: Seit 2 Jahren längere Fahrzeiten für die S-Bahn-Linien 8 und 10, eingeschränktes Verkehrsangebot auf dem Ostring und eine unzumutbare Umsteigesituation zur U-Bahn-Linie 2.

Am S-Bf Landsberger Allee sollten die Bauarbeiten zur Anlage eines neuen Zuganges zu den Sporthallen nur 6 Wochen dauern. Nach 6 Wochen erfolgte aber gerade erst die Ausschreibung der Arbeiten im Amtsblatt. Jetzt - nach 6 Monaten - sind die Abrißarbeiten des südlichen Bahnsteigteils zwar in vollem Gange, aber die Fertigstellung ist noch lange nicht in Sicht. Ergebnis: Täglich zehntausende Fahrgäste, die bisher direkt zur Straßenbahn umsteigen konnten, müssen jetzt riesige Umwege über die Storkower Straße in Kauf nehmen.

Im letzten Jahr war die Straßenbahnlinie 1 in Summe mehr als 3 Monate auf dem Abschnitt Oranienburger Straße - Friedrichstraße - Kupfergraben unterbrochen, weil die Gleise im Bereich Kupfergraben erneuert wurden. 1997 wird diese Straßenbahnstrecke wieder über 3 Monate stillgelegt werden, dieses Mal, weil die Gleise in der Friedrichstraße und der Oranienburger Straße erneuert werden! Ergebnis: Gleichgültigkeit gegenüber den Fahrgästen und mangelnde Baukoordination bei BVG und Verwaltung, die in anderen Städten undenkbar wäre, verjagt die Fahrgäste.

Immer wieder erfolgen Wartungs- oder Fahrleitungsarbeiten tagsüber, obwohl diese Arbeiten auch während der Betriebspause oder während der abendlichen Schwachverkehrszeiten durchgeführt werden können. Im Januar waren die Fahrgäste der Straßenbahnlinie 8 wegen Fahrleitungsarbeiten im Bereich Krankenhaus Herzberge von solchen vermeidbaren Betriebseinschränkungen betroffen.

IGEB-Forderung: Bau- und Wartungsarbeiten sind auf den kürzest möglichen Zeitraum zu begrenzen. Sie müssen so weit wie möglich während der Betriebspause oder in den abendlichen Schwachverkehrszeiten oder am Wochenende durchgeführt werden.

## **9. (Subjektives) Sicherheitsgefühl der Fahrgäste muß verbessert werden**

Die objektiven Zahlen weisen aus, daß die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auch nachts relativ "sicher" ist. Aber das subjektive Sicherheitsempfinden ist ein anderes. Viele Fahrgäste, insbesondere Frauen, trauen sich schon lange nicht mehr nachts in die S-Bahn. Der nicht unerhebliche Einsatz von privaten Sicherheitskräften erfolgt aber allzu oft mit falscher Schwerpunktsetzung: Nicht auf Innenstadtstrecken und nicht im morgendlichen Berufsverkehr sind die Hauptdefizite im subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste.

Zugesprühte Wände und Sitze, zerkratzte Scheiben, innen und außen ungereinigte Fahrzeuge, überfüllte Müllbehälter, Bahnhöfe und Zugänge mit

Schummerbeleuchtung - all dies vermittelt bei BVG und S-Bahn zunehmend ein Bild der Verwahrlosung, das auch Auswirkungen auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste hat. Die neuen personalfreien U-Bahnhöfe sind hier mit Sicherheit ein Schritt in die falsche Richtung.

IGEB-Forderung: Private und öffentliche Sicherheitskräfte müssen insbesondere in den Nachtstunden und auf den Außenstrecken im S- und U-Bahn-Netz präsent sein. Bahnhöfe und Fahrzeuge müssen häufiger gereinigt werden.

## **10. Die Fahrgäste haben kein Verständnis mehr für unnötigen Luxus**

In Zeiten zunehmender Arbeitslosigkeit, hoher Mieten und vielfach stagnierender oder gar gesunkener Löhne und Gehälter erhält das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel mehr und mehr wieder eine soziale Bedeutung. Bahnen und Busse müssen alle Stadtteile erschließen, regelmäßig fahren und bezahlbar bleiben. Deshalb darf sich die Ausstattung der Bahnhöfe und Fahrzeuge nicht länger am hohen Standard des Autos und dessen verwöhnten Fahrern orientieren. Die 1. Klasse bei der S-Bahn ist ebenso unsinnig wie die Klimaanlage beim Bus und so manche Fahrtreppenorgie bei neuen U-Bahnhöfen, zu besichtigen z.B. bei der U8 in Reinickendorf.

IGEB-Forderung: Der Standard bei Bahnhöfen und Fahrzeugen muß dringend überprüft werden mit dem Ziel: Weniger Luxus und dafür häufigere Fahrten zu bezahlbaren Preisen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003583>.

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