

■ Aktuell

## Acht Forderungen für 1998 IGEB-Jahrespressekonferenz

aus SIGNAL 02/1998 (März 1998), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10003688)  
IGEB

**Am 11. Februar 1998 legte die IGEB auf ihrer Jahrespressekonferenz der Öffentlichkeit ihre Bewertung der Verkehrspolitik des vergangenen Jahres vor. Mit diesem Rückblick wurden acht Forderungen aus Fahrgastsicht für 1998 verbunden, die wir hier im Auszug wiedergeben. Der komplette Text ist auf der IGEB-Homepage »<http://www.igeb.org&#8220>; hinterlegt.**

### **ÖPNV-Bedarfsplan und Nahverkehrsplan: Der Verkehrssenator wird mit seinen Hausaufgaben nicht fertig.**

Im Bedarfsplan müssen die Prioritäten zugunsten der Straßenbahn verändert werden. Für dasselbe Geld ist ein sehr viel größerer Nutzen erzielbar als beim U-Bahn-Bau. Obgleich im ÖPNV-Gesetz ausdrücklich die Hinzuziehung und Mitwirkung Dritter bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes erwähnt wird (in anderen Bundesländern durch Nahverkehrsbeiräte üblich), erfolgte die Erarbeitung in Berlin als »geheime Kommandosache«. Nicht einmal eine öffentliche Diskussion fand im Vorfeld des Senatsbeschlusses statt. Daher verwundert es kaum, daß der verabschiedete Berliner Nahverkehrsplan nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen entspricht:

- Hinsichtlich der vom Land Berlin zu bestellenden Verkehrsleistungen stellt der Nahverkehrsplan nur eine unverbindliche Absichtserklärung dar, da die tatsächliche Bestellung vom Vorhandensein ausreichender Finanzmittel abhängig gemacht wird. Weder die Kosten und Finanzierbarkeit der einzelnen geplanten Investitionsmaßnahmen sind sachgerecht und transparent, noch sind für die zahlreichen vorgeschlagenen Maßnahmen Prioritäten unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten gesetzt.

Es ist typisch für die kurzatmige, von der Tagespolitik bestimmte Verkehrspolitik, daß im vom Senat beschlossenen Nahverkehrsplan der Baubeginn der U5-Verlängerung ab 1999 vorgesehen ist, aber Senator Jürgen Klemann den Bau des U-Bahnhofs »Unter den Linden« kaum 14 Tage später für 1998 ankündigt - ohne Planungsrecht und gesicherte Finanzierung.

In der vorliegenden Form ist der Nahverkehrsplan eine unverbindliche Absichtserklärung. Angesichts der Finanzsituation muß die Politik, anstatt kostenträchtige U-Bahn-Projekte zu favorisieren, zugunsten des effizienteren Ausbaus der Straßenbahn radikal verändert werden. Für alle Investitionsmaßnahmen müssen eine vergleichende Kosten-Nutzen-Untersuchung durchgeführt werden (und daraus abgeleitet) im Nahverkehrsplan eindeutige Prioritäten zugunsten der finanziell realisierbaren Projekte gesetzt werden!

### **BVG im Sinkflug: katastrophale Finanzsituation**



U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz. (Foto: Marc Heller (Dezember 1997))

Das Land Berlin haftet als Gewährsträger allein und uneingeschränkt und hat noch dazu durch das Eigenbetriebsreformgesetz eine gesetzliche Weiterbeschäftigungsverpflichtung für die ca. 16 000 BVG-Mitarbeiter. Deshalb muß der Senat endlich dafür sorgen, daß Beschleunigungsmaßnahmen sofort umgesetzt werden. Nur so kann ein effizienter Betrieb und gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden.

Die BVG ist von infrastrukturbedingten Mehraufwendungen zu entlasten. Das Eigenkapital ist wieder auf eine wirtschaftlich vertretbare Basis zu erhöhen.

### **Schöne Worte, dreiste Argumente: Fortgesetzte Preistreiberei im öffentlichen Nahverkehr durch »Tarifanpassungen«**

Die IGEB fordert ein Umschwenken zu preiswerten Umweltkarten, die Senkung der Sozialtarife und eine mindestens zweijährige Stabilität bei den anderen Tarifen.

### **Chaotische Pläne für den Verbundtarif: Weder Fachleute noch Fahrgäste verstehen, was die Verbundgesellschaft nach jahrelanger Arbeit vorgelegt hat**

Die bis zur geplanten Einführung des Verbundtarifes Berlin-Brandenburg zur Verfügung stehende Zeit soll genutzt werden, bisher Versäumtes nachzuholen und das Tarifmodell nochmals in Ruhe zu überarbeiten und mit allen Beteiligten abzustimmen. Eine mögliche Lösung dafür wäre z. B. das für die Zeitkarten vorgesehene Tarifsystem, das von allen Verkehrsunternehmen auch ohne nennenswerten finanziellen Aufwand umsetzbar ist, auch für Einzelfahrkarten zugrunde zu legen.

### **Viele Worte - wenig Taten: Beschleunigung von Straßenbahn und Omnibus**

Die Verkehrsverwaltung muß endlich mit einer umfassenden Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen beginnen, damit der öffentliche Nahverkehr schneller, pünktlicher und billiger wird. **Bauarbeiten: Zu viele Leiden für attraktiveres Fahren in ferner Zukunft**

Die IGEB fordert - bei allen Baumaßnahmen die Belastbarkeit der Fahrgäste zu berücksichtigen, Arbeiten auch zu strecken oder zu verschieben, bei der Straßenbahn das Arbeiten »unter dem rollenden Rad« auszuweiten, die Fahrgastinformation bei Veränderungen durch Bauarbeiten zu verbessern, insbesondere durch mehr und qualifizierteres Personal.

### **Auch für die Straßenbahn: Behindertengerechte Verkehrsmittel sind erforderlich!**

Die IGEB fordert die BVG zum wiederholten Male auf, für die modernisierten Tatra-Straßenbahnen vom Typ KT4D Niederflurmittelteile zu beschaffen. Mit dieser kostengünstigen Maßnahme könnte ein großer Teil des Straßenbahnnetzes behindertengerecht werden.

**Die Verkehrsunternehmen sind fahrgastfreundlicher geworden; doch es bleibt noch viel zu tun!**

Alle Verkehrsunternehmen müssen dauerhaft Garantieverprechen abgeben, wie es bei der BVG probeweise geschieht. Die Verbundgesellschaft soll die Koordination und Bearbeitung der Garantieforderungen zentral durchführen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003688>.

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