



Berlin, 28. Juni 2024

Wo steht der ÖPNV in Berlin?

Anmerkungen zur Berliner Verkehrspolitik anlässlich des heutigen Kongresses von Bündnis 90/Die Grünen „Jwd adé – Gut versorgt in Berlin und Brandenburg“

„Allerdings fehlt es in vielen Gegenden, gerade am Stadtrand von Berlin und auch jenseits der Landesgrenze in Brandenburg, an zuverlässigen Mobilitätsangeboten“, heißt es in der Einladung. Das ist leider richtig! Und wie kann das verändert werden?

Ohne den Ergebnissen des Kongresses vorgreifen zu wollen, will der Berliner Fahrgastverband IGEB ein paar Anstöße geben – für besseren Nahverkehr jwd und auch sonst in Berlin.

Sparen! Koste es, was es wolle

Manche Städte geben heute Geld aus, um morgen zu sparen, zum Beispiel durch Ampelvorrang für Bus und Bahn – Berlin zählt nicht dazu.

Manche Städte sparen heute Geld und müssen morgen die Mehrkosten finanzieren, zum Beispiel, indem stark belastete Buslinien nicht auf Straßenbahn umgestellt werden – Berlin zählt dazu.

Wenn Berliner Finanzpolitikern wieder nichts Besseres als der Rotstift einfällt, dann ist der öffentliche Nahverkehr, Rückgrat der Mobilität hunderttausender Berlinerinnen und Berliner rund um die Uhr, eines ihrer ersten Opfer. Dabei beklagen selbst die Vertreter der Autofahrerlobby den schlechten Zustand des ÖPNV und fordern mehr Nahverkehr, um die Stadt vor dem Dauerstau zu retten.

Die BVG könnte Teil verkehrlicher Lösungen sein, aber sie ist Teil des Problems.

Schiefelage der BVG

Aktuelles Beispiel (unter vielen) ist der BVG-Verkehr zur Fußball-EM: Eigentlich sollten Veranstaltungsverkehre zum Olympiastadion etwas völlig Normales sein, schließlich spielt Hertha BSC dort alle zwei Wochen und von Mai bis September füllen auch noch die Stadionbands dieser Welt die Arena.

Doch für die BVG ist dieser Veranstaltungsverkehr eine offensichtlich kaum noch zu leistende Aufgabe. Um zusätzliche Züge nach Westen schicken zu können, muss sie zu jedem EM-Spiel einen Streckenast komplett stilllegen und eine U-Bahn-Linie um mehr als die Hälfte in ihrem Angebot reduzieren. Nur durch die zweitweise Stilllegung der Strecke unter dem Kurfürstendamm und die Beschränkung der U4 auf einen 20-Minuten-Takt am helllichten Tag kann die BVG ausreichend Wagen und Fahrer für die Züge zum Olympiastadion freimachen. Reserven? Über Jahre kaputtgespart.

Die Schiefelage der BVG zeigt sich auch bei der Fahrgastinformation. So werden beispielsweise die oben geschilderten Angebotsverschlechterungen in den digitalen Informationsmedien kaum oder gar nicht kommuniziert. Von Information mit Aushängen oder Flyern ganz zu schweigen. Entweder greift auch hier längst der Fachkräftemangel um sich und der Landesbetrieb ist nicht mehr in der Lage, Mitarbeiter zu werben und zu halten, die sich mit Kommunikation und IT auskennen, oder die Prioritätensetzung ist BVG-intern entglitten.

Mobilitätsgesetz behindert Mobilität

Berlin hat ein Mobilitätsgesetz. Wenigstens dort müsste der ÖPNV gut berücksichtigt werden, müsste qua Gesetzestext klar sein, was Politik, Verwaltung und Landesbetrieb in Sachen Nahverkehr Berlins Bürgern abzuliefern haben. Aber im Mobilitätsgesetz wird der Neubau von Verkehrsanlagen für Individualverkehrsmittel wie Fahrräder de facto höher gewichtet wird als die Massentransportmittel des ÖPNV.

Auch hierzu lassen sich die Folgen wieder exemplarisch im Alltag studieren: Schienenersatzverkehr. Die Deutsche Bahn baut viel, die BVG ebenfalls. Es vergeht in Berlin kein Tag, an dem nicht irgendwo Busse statt S-, U- oder Straßenbahnen auf die Strecke geschickt werden. Doch SEV-Busse brauchen Platz und vor allem feste Haltestellen in direkter Nähe der baubedingt bahnfreien Bahnhöfe und Haltepunkte.

Wenn die Deutsche Bahn das nächste Mal der S-Bahn auf dem nördlichen Ring Bagger in den Weg stellt, werden Fahrgäste im Wedding die SEV-Haltestelle lange suchen müssen, denn am S-Bahnhof Wedding wurde der dafür nötige Platz einer permanenten und mit Pollern gesicherten Radspur zugeschlagen. Gleiche Problematik auch am S-Bahnhof Johannisthal in Treptow. Und nicht nur dort.

Die Falle Köpenick

Bleibt das Mobilitätsgesetz in seiner jetzigen Fassung bestehen, droht auch in Köpenicks Bahnhofstraße der Wegfall der hart erkämpften ÖPNV-Kombispur, denn das Gesetz schreibt enorm raumgreifende Mindestmaße für Fahrradanlagen vor. Käme gemäß aktuellem Gesetzestext der unbestreitbar überfällige Neubau von Radwegen in der Bahnhofsstraße, dann würde der Flächenbedarf zwangsläufig zum Ende der Kombispur für Tram und Bus führen.

Der Nahverkehr säße erneut in der Staufalle und die Meldungen der BVG zu stundenlangen Einstellungen des Betriebs wären wieder Alltag. Mit verlässlichem und attraktivem Nahverkehr hätte das nichts zu tun.

Ähnliches droht an vielen Hauptstraßen Berlins. Das kann nicht das Ziel der Väter und Mütter des Mobilitätsgesetzes gewesen sein. Oder doch? Berlin, die fahrradgerechte Stadt um jeden Preis? Die von Fahrrad-Fans gern zitierten niederländischen Verhältnisse? Die Niederlande haben übrigens keinen vorbildlichen Nahverkehr.

Berlin ist nicht Utrecht

Es steht außer Frage, dass das Individualverkehrsmittel Pkw Platz abgeben muss. Nur ist nichts gewonnen für Berlin, wenn dann lediglich ein anderes Individualverkehrsmittel diesen Platz bekommt. Berlin ist nicht Utrecht.

Der Platz auf Berlins Straßen ist endlich. Die Weiterentwicklung des Mobilitätsgesetzes muss daher zwingend den Flächenbedarf des Verkehrsmittels der Solidarität und Inklusion in den Fokus rücken – ÖPNV.

Finanziert durch (fast) alle und nutzbar durch (wirklich) alle ist der Nahverkehr das Rückgrat der Mobilität dieser Stadt. Es ist kein Orchideenverkehrsmittel der vermeintlich Armen und der Schüler, es ist der Schlüssel zum Broterwerb, der Weg zur Familienfreizeit, der Möglichmacher von Teilhabe für enorm große Teile der Berliner Stadtgesellschaft. Entsprechend hohe Priorität muss der ÖPNV im Handeln von Politik und Verwaltung genießen und diese Priorisierung muss sich im Mobilitätsgesetz unmissverständlich niederschlagen.

Das Geldproblem

Ein Gesetz ohne Unterfütterung mit einem leistungsfähigen Haushaltstitel ist das Papier nicht wert, auf dem es steht. Insofern beobachten wir die noch sehr zarten Überlegungen der neuen CDU-Verkehrssenatorin Ute Bonde in Sachen ÖPNV-Finanzierung mit Interesse.

Denn es stimmt schon, ein Nahverkehr an der Kette der Finanzpolitik, das lehren die Sarrazin-Jahre niederschmetternd eindrucksvoll (deren Folgen Fahrgäste bis heute jeden Tag spüren) und das bestätigen manche Finanzpolitiker der aktuellen Senatskoalition, kann kein Rückgrat für das Funktionieren der Stadt sein. Und Berlin wieder zum Funktionieren zu bringen, mit diesem Ziel ist die Koalition doch angetreten.

Es ist deshalb nur folgerichtig, die Finanzierung des ÖPNV von den vermeintlichen Nöten der Haushaltspolitik zu emanzipieren. Ein Berliner Mobilitätsfonds, der sich dynamisch aus diversen Quellen speist (bspw. Mautgelder, Tourismusabgaben, Ticketgelder, Haushaltsgelder, Fördergelder etc. pp.) und aus dem die Nahverkehrsleistungen und der Nahverkehrsausbau finanziert werden, könnte beispielsweise ein wirklich großer Schritt zu einem besseren, zu einem wirklich funktionierenden ÖPNV für Berlin sein.

Die Reaktionen auf Frau Bondes Äußerungen zeigen derweil, dass nicht wenige in der Berliner Landespolitik finanz- und verkehrspolitisch aktuell noch ziemlich „jwd“ sind.