

# Verkehr in Berlin:

Ausgabe 86-2009-11-25

|                              |                                                                                                                                                                            |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>S-Bahn</b>                | S-Bahn vom Land übernehmen<br>Leistungen für den Regional- und S-Bahnverkehr<br>Fahrtrichtungsanzeiger                                                                     |
| <b>Bahn</b>                  | S-Bahn-Ersatzangebot der Heidekrautbahn verstetigen?                                                                                                                       |
| <b>BVG</b>                   | Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung<br>Vertrag mit dem Vorstandsvorsitzenden<br>Tarife<br>Sanierung Tunnel<br>Barrierefreiheit bei der Busflotte |
| <b>ÖPNV</b>                  | Wer ist Aufgabenträger im Nahverkehr?<br>Verbesserung Umsteigebeziehungen<br>Elektronisches Ticketing<br>Mehr für Sicherheit                                               |
| <b>Umwelt</b>                | Gegen A 100 Ausbau<br>Festhalten an der Umweltzone                                                                                                                         |
| <b>Pankow</b>                | Der S-Bahnhof Karow erhält einen Aufzug                                                                                                                                    |
| <b>Schöneberg Zehlendorf</b> | Pläne für Dresdner Bahn liegen aus                                                                                                                                         |
| <b>Lichtenberg</b>           | Wartehäuschen den veränderten Verlauf der Buslinie anpassen<br>Veränderung der Verkehrsregelung in der Pfarrstraße<br>(in unechte Einbahnstraße)                           |

## **EU prüft finanzielle Hilfen für die S-Bahn**

29.10.09. Morgenpost. Die EU-Kommission prüft, ob die Berliner S-Bahn zu Unrecht finanzielle Hilfen in Millionenhöhe bekommen hat. Die Grünen hatten eine Beschwerde eingereicht.

Eine Direktvergabe ist zulässig, wenn der Auftrag an ein Unternehmen geht, über das die Landesbehörde "eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht". Gemeint sind vor allem kommunale oder landeseigene Unternehmen wie die BVG. Linken-Verkehrsexpertin Matuschek wirbt deshalb bereits für die Übernahme der S-Bahn durch das Land. Dass die Kosten enorm wären, räumt sie ein. "Aber: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg."

## Leistungen für den Regional- und S-Bahnverkehr

12.10.09 Verkehrsausschuss. Leistungen für den Regional- und S-Bahnverkehr geplant:

2010: 288,7 Mio. € 2011: 295,0 Mio. €

Ablehnung des Antrags von Bündnis 90/ Die Grünen den Ansatz um 70,8 Mio. € abzusenken durch Linksfraktion und SPD.

## Qualität bei Kundeninformation wird deutlich gesteigert

09.11.09. Auf dem S-Bahnhof Köllnische Heide informieren sich Fahrgäste nun auch anhand neuer LCD-Zugzielanzeiger wie sie schon auf vielen Ring-Bahnhöfen und entlang der Stadtbahn installiert sind. Auf einen Blick ist zu sehen, welcher Zug wann und mit welcher Länge einfährt. Denn die Informationstafeln der neuen Generation zeigen Liniennummer, Zielbahnhof, die Abfahrt in Minuten, die Länge des Zuges und sogar nachfolgende Züge an.

Durch den Austausch der Fallblattanzeiger kommt es vorübergehend zu Beeinträchtigungen. Die Ausstattung des Bahnhofs Köllnische Heide, wo kürzlich alte Fallblattanzeiger gegen neue LCD-Zugzielanzeiger ausgetauscht wurden, ist Auftakt einer Qualitätsoffensive der Deutschen Bahn AG, in deren Rahmen bis 2011 durch DB Station&Service AG zusätzliche 278 LCD-Zugzielanzeiger installiert werden.

Damit wird deren Zahl verdoppelt: Ende 2011 wird es im Netz der S-Bahn Berlin dann 577 LCD-Zugzielanzeiger geben. Ein Großteil der neuen Anzeiger ist bereits beschafft und wird seit Anfang diesen Monats sukzessive auf verschiedenen Bahnhöfen installiert.

Dazu zählen die Stationen Pichelsberg, Heerstraße, Olympiastadion, Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Blankenburg, Karow und Pankow. Insgesamt werden 87 weitere Stationen ausgerüstet.

Wie Dr. Dominik Schäfer, Projektleitung BIS, mitteilt, kann es durch die Austauscharbeiten vorübergehend zu Beeinträchtigungen kommen, weil die Übertragungstechnik nicht sofort zur Verfügung steht.

Diese zeitweisen Einschränkungen bittet die S-Bahn zu entschuldigen. Mit dem weiteren Austausch der Zugzielanzeiger und der Erneuerung der Informationsflächen auf zahlreichen Bahnhöfen hält der Bahnkonzern sein Versprechen, die Qualität der S-Bahn Berlin deutlich zu steigern.

*Initiativen der Linksfraktion siehe unter anderem Rundbrief 69*

## S-Bahn-Ersatzangebot der Heidekrautbahn verstetigen?

Antwort auf Anfrage von Jutta Matuschek vom 22.10.09 (Drucksache 16/13754)

Frage 1: Wie wurde nach Erkenntnissen des Senats das S-Bahn-Ersatzangebot der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) angenommen, die sogenannte Heidekrautbahn vom 21. Juli bis 28. August 2009 und erneut seit 10. September 2009 zusätzlich zum regulären Verkehrsangebot morgens und abends mit jeweils drei Hin- und Rückfahrten von und nach Berlin-Gesundbrunnen zu führen?

Antwort zu 1.: Das S-Bahn-Ersatzangebot der Niederbarnimer Eisenbahn wurde aufgrund der Einschränkungen bei der S2 in der jeweiligen Lastrichtung gut angenommen. Eine genaue Quantifizierung ist nicht möglich. Es handelte sich dabei nahezu ausschließlich um Stammkunden der Niederbarnimer Eisenbahn, die sonst ab Karow die S-Bahn genutzt hätten. Der gewünschte Effekt zur Entlastung der stark eingeschränkten S2 durch eine geringere Zahl von Umsteigern der Heidekrautbahn konnte somit erzielt werden.

Frage 2: Ist seitens des Landes Berlin ggf. an eine Verstetigung dieses oder eines modifizierten Angebots von und nach Berlin-Gesundbrunnen gedacht?

Antwort zu 2.: Eine Verstetigung dieses Angebotes ist zurzeit nicht vorgesehen. Der angebotene Notfahrplan mit Umsteigezeiten von 15 Minuten in Basdorf oder Schönerlinde war während der Einschränkungen bei der S2 akzeptabel, da in dieser Zeit auch in Karow kein direkter Anschluss zur S2 bestand. Mit Wiederherstellung der Anschlüsse in Karow wird die S-Bahn-Verbindung auf vielen Relationen wieder deutlich attraktiver. Die Verstetigung des Angebotes würde die Beschaffung eines zusätzlichen Fahrzeuges und die Finanzierung dieses parallelen Angebotes erfordern. Eine langfristige Perspektive zur Einbindung der Heidekrautbahn mit attraktiven Direktverbindungen auch von den Stationen nördlich von Basdorf ist nur mit Anpassungen der Schieneninfrastruktur möglich. Die Länder Berlin und Brandenburg lassen dafür zurzeit mehrere Varianten untersuchen.

Frage 3: Wäre ggf. eine alternierende Anfahrt der Bahnhöfe Berlin-Karow und Berlin-Gesundbrunnen im Berufsverkehr denkbar?

Frage 4: Wenn nicht, was spricht gegen eine Anfahrt des Bahnhofs Berlin-Gesundbrunnen zum gegenwärtigen Zeitpunkt?

Antwort zu 3. und 4.: Bei einer alternierenden Anbindung der Bahnhöfe Karow und Gesundbrunnen würde sich für die Fahrgäste von/nach Buch, Karow und Pankow das Angebot verschlechtern, da Karow nur noch stündlich und nur noch von einem Ast der Heidekrautbahn bedient werden würde. Bei einer halbstündlichen Bedienung von Karow können dagegen beide Zielbahnhöfe halbstündlich erreicht werden, da im Normalfall am Bahnsteig gegenüber direkt in die S-Bahn nach Gesundbrunnen und darüber hinaus nach Friedrichstraße und Potsdamer Platz umgestiegen werden kann. Diese Lösung würde ebenfalls den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erfordern. Die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Einbindungen über Karow nach Berlin werden derzeit ebenfalls im Rahmen der laufenden Untersuchung betrachtet.

Frage 5.: Hat der Senat bereits Erkenntnisse über Ergebnisse der von Berlin und Brandenburg in Auftrag gegebenen Nutzen-Kosten-Untersuchung einer Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn bzw. einer Weiterführung nach Berlin-Gesundbrunnen?

Antwort zu 5.: Ja, erste Erkenntnisse liegen vor. Eine Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn rechnet sich aus volkswirtschaftlicher Sicht nur, wenn auf einen Turmbahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle und damit auf das Umsteigen zwischen der Regionalbahn im Zuge des Berliner Außenringes und der Heidekrautbahn verzichtet wird. Sowohl über die Stammstrecke (ohne Turmbahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle) als auch über Karow ergeben sich bei Weiterführung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen die größten verkehrlichen Effekte. Bei den beiden in einer Voruntersuchung als Vorzugsvarianten ermittelten Varianten über Wilhelmsruh nach Gesundbrunnen zeichnet sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis  $>1$  ab. Für die beiden als Vorzugsvarianten ermittelten Varianten über Karow konnte wegen geringer Investitionskosten auf eine Nutzen-Kosten-Rechnung verzichtet werden. Die noch durchzuführende Folgekostenrechnung für die vier Vorzugsvarianten wird Rückschlüsse auf die Variante erlauben, die aus verkehrswirtschaftlicher Sicht zur Umsetzung zu empfehlen ist.

## Neu- und Umbau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Beschleunigung

14.10.09 Hauptausschuss. Antrag Linke beschlossen:

SenStadt wird gebeten, dem Hauptausschuss rechtzeitig zur 2. Lesung des Einzelplans 12 am 11. November 2009 darzustellen, inwieweit die getätigten Investitionen zu einer Beschleunigung des Busverkehrs geführt haben und welche Einsparungen bei der BVG damit erzielt werden konnten.

Aus dem Bericht des Senats vom 03.11.09 Hauptausschuss Rote Nummer 1848 A

Die Umsetzung des Programms zur Busbeschleunigung erfolgt seit dem Jahr 2001. Bis zum Jahr 2007 konnte im Busnetz eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von 17,76 km/h auf 19,47 km/h erreicht werden. Neuere Ergebnisse für die Jahre 2008 und 2009 werden derzeit ermittelt und werden erst mit dem Nahverkehrsplan (NVP) 2010-2014 voraussichtlich im Frühjahr 2010 vorliegen.

Hinsichtlich der Kostenersparnis hat die BVG mitgeteilt, dass beim Bus durch die beschleunigten Streckenabschnitte im laufenden Projekt 23 Fahrzeuge weniger eingesetzt werden und die Personalkosten für umgerechnet 47 Mitarbeiter reduziert wurden. Insgesamt führte dies zu einer Einsparung bei der BVG von rd. 3 Mio. € p.a.. Die ab dem Jahr 2008 durch die Beschleunigungsmaßnahmen erzielten Einsparungen verwendet die BVG in Abstimmung mit dem Aufgabenträger (SenStadt) zur Verbesserung ihres Verkehrsangebotes. Nicht zu vernachlässigen ist die Qualitätsverbesserung (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit) für die Fahrgäste, die ebenfalls durch die Beschleunigungsmaßnahmen erzielt werden. Teile der Beschleunigungseffekte spiegeln sich also nicht direkt in Kostenreduzierungen wider, sind aber für die Kundenzufriedenheit von enormer Bedeutung und somit zur Sicherung der Einnahmen der BVG notwendig.

Als gegenläufige Einflussfaktoren sind dabei insbesondere zu nennen:

- die Anordnung von Tempo-30 zum Schutz vor Verkehrslärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Busspuren mit Fahrradmitbenutzung
- Kreuzungen mit attraktiven Querungszeiten für Fußgänger
- zunehmende Nutzungsdichte in der Innenstadt
- z. T. unbefriedigende Freihaltung von Busspuren und Haltestellen

Bei vielen der genannten Punkte handelt es sich um Zielkonflikte mit anderen berechtigten Interessen. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist z.B. ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung und Instrument zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt. Dies gilt ebenso für den Lärmschutz, die Verbesserung der Luftqualität und die Verkehrssicherheit. Eine nachhaltige Verbesserung der Bedingungen und dauerhafte Umsetzung dieser Ziele ist nur erreichbar, wenn der Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs zurück geht. Dafür ist ein attraktiver und effizienter ÖPNV erforderlich.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit des ÖPNV, aufgrund anderer öffentlich relevanter Interessen, ist daher kein Indiz für eine ineffiziente Beschleunigung. Es ist vielmehr Ausdruck dafür, dass eine Systembeschleunigung des ÖPNV umso gewichtiger ist, um den Ressourcenverbrauch für den ÖPNV zu reduzieren und den Fahrgästen ein attraktiveres Angebot unterbreiten zu können.

Gesamte Drucksache:

<http://www.parlament-berlin.de/ados/16/Haupt/vorgang/h16-1848.A-v.pdf>

## Vertrag mit dem Vorstandsvorsitzender der BVG

Der Vertrag von BVG-Chef Andreas Sturmowski läuft 2010 aus und soll nicht verlängert werden.

30.10.09. Morgenpost: „Im Vordergrund steht natürlich die Qualifikation. Aber es wäre sehr schön, wenn es eine Frau wird“, gibt Jutta Matuschek, Vizefraktionsvorsitzende der Linken die Richtung vor.

28.10.09. BZ „Ein Chef muss auch die Folgen tragen, wenn er sich auf Spekulationen einlässt, die schief gehen“, betonte gestern Linke-Verkehrsexpertin Jutta Matuschek. Es geht um angebliches Missmanagement und mögliche Verschwendung bei der BVG. So hatte z.B. der Landesrechnungshof gerügt, dass der BVG-Umzug von Schöneberg in die Trias-Tower in Mitte sehr viel weniger Geld einspart, als zuvor angegeben.

Hauptauslöser für Nußbaums Vorstoß sollen aber umstrittene Cross-Border-Leasing-Geschäft sein, ist aus BVG-Aufsichtsratskreisen zu hören. Die BVG hatte 937 Fahrzeuge an eine US-Gesellschaft verkauft und zurückgeleast. Zur Absicherung des Risikos musste die BVG voriges Jahr 156 Millionen Euro zurückstellen, wodurch die BVG 2008 ein Defizit von 247 Millionen Euro machte.

„Ein Chef muss auch die Folgen tragen, wenn er sich auf Spekulationen einlässt, die schief gehen“, betonte gestern Linke-Verkehrsexpertin Jutta Matuschek. Es geht um angebliches Missmanagement und mögliche Verschwendung bei der BVG. So hatte z.B. der Landesrechnungshof gerügt, dass der BVG-Umzug von Schöneberg in die Trias-Tower in Mitte sehr viel weniger Geld einspart, als zuvor angegeben.

Hauptauslöser für Nußbaums Vorstoß sollen aber umstrittene Cross-Border-Leasing-Geschäft sein, ist aus BVG-Aufsichtsratskreisen zu hören. Die BVG hatte 937 Fahrzeuge an eine US-Gesellschaft verkauft und zurückgeleast. Zur Absicherung des Risikos musste die BVG voriges Jahr 156 Millionen Euro zurückstellen, wodurch die BVG 2008 ein Defizit von 247 Millionen Euro machte.

Verbot weiterer Cross-Border-Leasing-Geschäfte auf Initiative der Fraktion DIE LINKE  
Drucksache 16/2478 vom 11.06.2009

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 02.04.2009 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass künftig weder von den un-mittelbaren noch den mittelbaren Verwaltungen noch von Unternehmen privaten Rechts, an denen das Land Berlin mehrheitlich beteiligt ist, noch von mittelbaren Beteiligungen solcher Unternehmen, an denen das Land mehrheitlich beteiligt ist, noch von den Anstalten öffentlichen Rechts des Landes Sale-and-Lease-Back-Verträge abgeschlossen werden.

Darüber hinaus soll der Senat Sorge tragen, dass keine Vertreterinnen und Vertreter des Landes Berlin in Aufsichtsgremien von Unternehmen, an denen das Land un-mittelbar oder mittelbar beteiligt ist, dem Abschluss von Sale-and-Lease-Back-Verträgen zustimmen.“

Hierzu wird berichtet:

### Landesverwaltung

Das Land Berlin hat selbst bisher keine Sale-and-Lease-Back-Verträge abgeschlossen. Gem. § 63 Landeshaushaltsordnung (LHO) wäre für das Land Berlin aber eine Veräußerung von Grundstücken mit dem Ziel der weiteren langfristigen Eigennutzung im Einzelfall zulässig, wenn dies ausschließlich der wirtschaftlichen Sanierung dieser Grundstücke dient und die Möglichkeit eines Rückerwerbs gewährleistet ist. Ein Sale-and-Lease-Back-Geschäft im Zusammenhang mit einer Sanierung von Gebäuden wäre dementsprechend gem. § 63 LHO möglich.

In Ziffer 4 der Verfahrensregelungen zu Sonderfinanzierungen (Anlage 2 AV zu § 7 LHO) ist allerdings vorgegeben, dass diese Geschäfte nur mit Zustimmung des Hauptausschusses des

Abgeordnetenhaus zuzulassen sind. Der Hauptausschuss hat dadurch jederzeit die Möglichkeit, ein Sale-and-Lease-Back-Geschäft zu untersagen. Der Senat beabsichtigt nicht, Sale-and-Lease-Back-Geschäfte abzuschließen.

#### Beteiligungsunternehmen

Sale-and-Lease-Back-Geschäfte wurden von einzelnen Beteiligungsunternehmen des Landes Berlin eingegangen. Hierüber wird halbjährlich dem Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und -controlling berichtet. In den letzten Jahren waren Sale-and-Lease-Back-Geschäfte für die Beteiligungsunternehmen nicht mehr relevant. Der letzte Sale-and-Lease-Back-Vertrag eines Beteiligungsunternehmens wurde im Jahr 2003 von der degewo abgeschlossen.

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat den Beteiligungsunternehmen und den vom Land Berlin entsandten Vertretern in den Aufsichtsgremien der Unternehmen den Inhalt des am 02.04.2009 gefassten Abgeordnetenhausbeschlusses mit Schreiben vom 30.04.2009 mitgeteilt und um dessen Beachtung gebeten.

### **Keine Tariferhöhungen**

10.11.09. Tagesspiegel. Vor einer Tariferhöhung müsse die BVG nachweisen, dass die Fahrgäste auch bei höheren Preisen in unverminderter Zahl weiter mit Bahnen und Bussen fahren; Kundenbindung genannt. Zudem sollten die Preise nicht stärker klettern als die Inflationsrate. Diese liege derzeit aber bei null oder darunter. Einen Grund, die Tarife zu ändern, sehe sie deshalb derzeit nicht, sagte Junge-Reyer weiter, die von der Linken-Abgeordneten Jutta Matuschek zu ihrer Haltung gefragt worden war.

### **U-Bahnhof Mehringdamm bekommt Gewölbe zurück**

06.11.09. Morgenpost. Von Markus Falkner: Im Untergrund bröckelt der Beton. Lange Risse ziehen sich durch die Decke des U-Bahnhofs Mehringdamm. Tiefe Löcher geben den Blick frei auf rostbraune Moniereisen. Arbeiter der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) haben die feuchten und schadhafte Stellen, die Löcher und Risse mit rosa Farbe markiert. Die verdutzten Fahrgäste stehen unter einem Patchwork-Muster aus grauem, bröseligen Baustoff und pinkfarbenen Linien. Es ist viel Pink zu sehen.

Vor vier Wochen hat die BVG begonnen, im Rahmen der Tunnelsanierung unter dem Mehringdamm die Zwischendecke aus den 60er-Jahren zu entfernen. Was zu Tage kam, war weit mehr als die marode Bausubstanz. Jetzt, wo die Deckenverkleidung entfernt ist, erzählt der Tunnel die Geschichte des Bahnhofs. Rundgewölbe aus den 20er-Jahren und die gerade Deckenkonstruktion aus den 60er-Jahren liegen frei. Für U-Bahn-Bauchef Uwe Kutscher ist die Station in Kreuzberg deshalb Sorgenkind und Lieblingsprojekt in einem.

#### HISTORISCHE FORM

Wenn Ende 2010 die Sanierung abgeschlossen ist, soll der Bahnhof nämlich nicht nur sicher und wasserdicht, sondern auch komplett umgestaltet sein. Kutscher will die vom legendären U-Bahn-Baumeister Alfred Grenander gestalteten Gewölbe ebenso erhalten und in historischer Form wiederherstellen, wie die Decke des Erweiterungsbaus aus den 60er-Jahren. Die rotbraunen Klinkersteine an den Wänden sollen verschwinden und durch helle Fliesen im Stil der historischen U-Bahnhöfe ersetzt werden. Noch im November sollen die Arbeiten beginnen.

Was unter der Wandverkleidung noch von der ursprünglichen Architektur erhalten ist, kann auch Kutscher nur mutmaßen. Als Vorbild für die Neugestaltung nennt er die Station Platz der Luftbrücke. Hell und hoch soll auch der Bahnhof Mehringdamm auf die Fahrgäste wirken.



Kutscher erhofft sich "ein völlig neues Raumgefühl". Drei Millionen Euro will die BVG für die notwendige Sanierung und die Umgestaltung der Station ausgeben. Etwas billiger ginge es, wenn der U-Bahnverkehr (U 6/7) zeitweise unterbrochen würde, sagt der Bauchef. Doch die Fahrgäste sollen möglichst nicht unter den Arbeiten leiden. Deshalb wird der größte Teil der Arbeiten in den nächtlichen Betriebspausen erledigt.

Dass der marode Tunnel einen Meter unter der Fahrbahn des Mehringdamms saniert wird, werden im kommenden Jahr aber die Autofahrer merken. Wenn der schadhafte Beton, der rostige Stahl im Untergrund erneuert sind, beginnt die BVG mit der Tunnelabdichtung von außen. Voraussichtlich vom Sommer 2010 an wird es deshalb Einschränkungen für den Autoverkehr geben.

#### VIELE BAUSTELLEN IM JAHR 2010

Was das bedeutet, erleben derzeit die Autofahrer auf der Karl-Marx-Allee, am Kaiserdamm und am Wittenbergplatz. Auch dort dichten die Verkehrsbetriebe ihre maroden Tunnel ab. Und ein Ende der Baustellen an U-Bahntunneln ist nicht abzusehen. 60 Kilometer sogenannte Altbaustrecken gibt es im U-Bahnnetz der BVG. Über Jahrzehnte wurden die historischen Tunnel und Viadukte vernachlässigt. Rost nagt an Stahlträgern der Hochbahn. Sickerwasser und Streusalz lassen den unterirdischen Beton bröckeln. Was Generationen zuvor scheuten, nahmen die Verkehrsbetriebe vor fünf bis sechs Jahren in Angriff: die Grundsanierung der alten Bauwerke.

400 Millionen Euro stehen dafür bis 2025 zur Verfügung. Zum Jahresende 2009 soll etwa ein Viertel der Mammutaufgabe geschafft sein. 30 Millionen Euro verbaut die BVG allein in diesem Jahr. Neben der Tunnelsanierung fließt der Löwenanteil in die Viadukterneuerung an der Schönhauser Allee und am Gleisdreieck.

Dort wird auch 2010 weiter kräftig gebaut. An der Linie U 2 in Prenzlauer Berg werden die Viadukte südlich des Bahnhofs Schönhauser Allee saniert. Am Gleisdreieck stehen fast das gesamte Jahr über Arbeiten an den Hochbahnbauwerken der U 1 und der U 2 an.

Kutscher spricht von einem "ambitionierten Programm" - ohne Alternative. Denn es wurde über Jahre gepfuscht. Dies belegen jetzt freigelegte, provisorisch montierte Regenrinnen und Fallrohre am Bahnhof Mehringdamm. Weil sich niemand an das Millionenprojekt Abdichtung wagte, wurde das Wasser früher abgeleitet. "Wenn wir so weitermachen würden, hätten wir in 20 Jahren keine Tunnel mehr", sagt Uwe Kutscher.

**I** *Initiativen DIE LINKE siehe Rundbrief 53*

### **100 Prozent Barrierefreiheit bei der BVG Busflotte**

BVG: Der Begriff Omnibus kommt aus dem Lateinischen und heißt "für alle".

Ab 13. Dezember gewinnt dieser Begriff in Berlin eine ganz neue Bedeutung, denn dann sind BVG-Busse tatsächlich für alle da. Nachdem die letzten Fahrzeuge mit hohem Wagenboden in den Ruhestand geschickt wurden, ist die Busflotte der BVG zu 100 Prozent niederflurig unterwegs und damit benutzbar für alle mobilitätsbehinderten Fahrgäste - ein Meilenstein in der Geschichte des Berliner ÖPNV.

Die BVG ist das erste deutsche Nahverkehrsunternehmen dieser Größenordnung mit einer 100 Prozent barrierefreien Busflotte.

Heute nutzen viele Rollstuhlfahrer ganz selbstverständlich die großen Gelben - vor 25 Jahren noch undenkbar. Mit der Beschaffung der ersten 65 Doppeldecker vom Typ MAN D88 begann 1988 die Entwicklung zur barrierefreien Flotte. Sie galten mit ihrer vergrößerten Plattform gegenüber der Mitteltür und einem zweiten Kinderwagenstellplatz immerhin schon als behindertenfreundlich. Wenig später kamen die ersten "echten" behindertengerechten Busse - sieben Niederflur-Eindecker von Neoplan mit Hublift oder Rampe an der ersten Tür.

Ab 1991 verstärkten 27 MAN-Eindecker die Busflotte, die über Hublift (an der ersten Tür) und eine elektrische Rampe (an der zweiten Tür) verfügten. Im selben Jahr beförderte die BVG insgesamt 1.100-mal Rollstuhlfahrer auf 19 behindertenfreundlichen und 20 behindertengerechten Buslinien. Ein Jahr später konnten sich mobilitätsbehinderte Fahrgäste über die ersten barrierefreien Gelenkbusse freuen, und 1995 feierte Berlin sogar eine Weltpremiere: den ersten Niederflur-Doppeldecker mit behindertengerechter Ausstattung.

Da sich die Hublifte (nicht nur im Doppeldecker) als relativ störanfällig erwiesen, ersetzten nach und nach einfache, aber gut funktionierende mechanische Klapprampen die Hightech-Lifte - erstmals eingesetzt 1996 in den neuen Mercedes-Gelenkbussen vom Typ GN96. Seit 2000 sind alle Neufahrzeuge ausschließlich mit mechanischen Klapprampen ausgestattet.

Einen weiteren Qualitätssprung in Sachen Barrierefreiheit brachte das Jahr 2005. Für alle mobilitätseingeschränkten Fahrgäste - und das sind nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern auch Gehbehinderte, Eltern mit Kinderwagen oder "Kofferträger" - verstärkten die ersten Fahrzeuge mit zwei Multifunktionsabteilen den Omnibus-Fuhrpark.

In 2009 erledigten in den ersten neun Monaten mehr als 100.000 Passagiere im Rollstuhl ihre Wege mit barrierefreien Bussen. Wenn ab 13. Dezember nicht nur alle 1.300 BVG-Busse, sondern auch die Fahrzeuge der Subunternehmer im Auftrag der BVG zu 100 Prozent barrierefrei unterwegs sind, gehören busfahrende Rollstuhlfahrer endgültig zum Alltag.

Eine Ausnahme allerdings gibt es: auf der Linie 218 verkehrt, neben den modernen Bussen, auch künftig ein historischer Bus der AG Traditionsbus aus den 60er oder 70er Jahren. Er ist dann wirklich der allerletzte nichtbarrierefreie Bus, der für die BVG im Einsatz ist.

### **Wieder "Blauer Engel" für BVG-Busse**

Außerdem erhalten jetzt auch die neuen MAN-Doppeldecker der BVG den "Blauen Engel". Ein Gütesiegel, welches besonders umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen kennzeichnet. Die Doppeldecker ab der Wagennummer 3340 (4. Lieferlos= 104 Busse) sind mit einem Motor nach der EEV-Norm, also der aktuell höchsten Abgasklassifizierung, passend zum Blauen Umweltengel, ausgerüstet.

Um den "Blauen Engel" zu erhalten, müssen auch die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

- Motorabgaswerte entsprechen EEV-Normen
- niedrige Geräuschemission innen und außen
- keine Verwendung von ozonschädigenden Stoffen
- geringes Treibhauspotential bei Kältemitteln und Lackierung
- frei von Schwermetallen und weniger als 130 Gramm Lösemittel pro Quadratmeter lackierter Fläche

Im Rahmen der 100 % barrierefreien Busflotte wird der Traditionsbus GmbH Berlin der letzte 1992 an die BVG ausgelieferte Bus vom Typ SD 202 (3967) zur weiteren Vervollständigung ihrer Bussammlung übergeben.

Zeitgleich wurde der letzte Doppeldecker aus der BVG-Eigenproduktion gefertigt. Begonnen wurde die Endfertigung bei der BVG im Dezember 2005. Der erste fertig montierte NEO-MAN-Doppeldecker verließ den Busbetriebshof Siegfriedstraße am 27. Januar 2006. Insgesamt wurden 175 Doppeldecker in Lichtenberg gefertigt.

■ Initiativen der Linksfraktion siehe unter anderem Drucksache 15/20427:

<http://www.parlament-berlin.de:8080/starweb/adis/citat/VT/15/NichtbehMdlAn/n15-05916.pdf>



## Wer ist Aufgabenträger im Nahverkehr?

Antwort auf Anfrage von Jutta Matuschek vom 12.11.09 (Drucksache 16/20495)

Frage 1: Wer ist nach dem ÖPNV-Gesetz in Berlin Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr?

Antwort zu 1.: Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Berliner ÖPNV Gesetzes (ÖPNVG) aus dem Jahr 1995 ist das Land Berlin Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr. Zur Erfüllung seiner Aufgaben soll sich das Land gem. § 3 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG Dritter bedienen. Der Verkehrsverbund ist dabei in § 4 des ÖPNV-Gesetzes ausdrücklich als eine zu gründende Organisation benannt, die das Land Berlin als Dienstleister bei den Aufgaben der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des Nahverkehrs unterstützen soll.

Frage 2: Warum tritt der VBB und sein Geschäftsführer bundesweit und international in entsprechenden Gremien als Aufgabenträger des ÖPNV Berlins auf und in welcher Weise sind die vom VBB dort vertretenen Positionen durch den eigentlichen Aufgabenträger sanktioniert?

Antwort zu 2.: Der VBB ist Mitglied in bundesweiten und europäischen Organisationen, in denen sich sowohl Aufgabenträger als auch Aufgabenträgerverbände, die lediglich als Dienstleister die jeweiligen Aufgabenträger unterstützen, zusammengeschlossen haben, um gemeinsame Interessen zu vertreten. Es trifft allerdings zu, dass die Organisationen in ihrer Selbstdarstellung nicht immer hinreichend zwischen den unterschiedlichen rechtlichen Kompetenzen differenzieren. So ist der VBB Mitglied der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehr (BAGSPNV), die sich selbst dann durchaus korrekt als Dachverband der Bestellerorganisationen bezeichnet. Sie weist auf ihrer Internetseite dann auch zutreffend darauf hin, dass zum

Teil die Länder selbst, zum Teil Verbände die Aufgabenträgerfunktion wahrnehmen. Zu den Mitgliedern zählen traditionell sowohl „echte“ Aufgabenträger als auch reine Dienstleister wie der VBB, der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder der Verkehrsverbund Oberelbe GmbH.

Darüber hinaus ist der VBB auch Mitglied bei der Vereinigung European Metropolitan Transport Authorities (EMTA). Auch hier gilt wie bei der BAG, dass zu den Mitgliedern nicht nur „echte“ Aufgabenträger zählen, sondern z.B. mit dem HVV oder den Bestellorganisationen in Helsinki und Turin wiederum auch reine Dienstleister. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Begriff „transport authority“ im Englischen kein fest definierter Rechtsbegriff ist wie der deutsche „Aufgabenträger“ und darunter im Sprachgebrauch der internationalen Nahverkehrsbranche alle Akteure fallen können, die gesetzliche oder administrative Zuständigkeiten bei der Finanzierung, Planung oder Durchführung des Nahverkehrs haben. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird den VBB jedoch auffordern, auf der Website der EMTA eine klarstellende Beschreibung der Funktion des VBB einzustellen, so wie sie z.B. der HVV bereits vorgenommen hat ([www.emta.com/article.php3?id\\_article=66](http://www.emta.com/article.php3?id_article=66)).

Soweit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in der Vergangenheit im Rahmen von internationalen Veranstaltungen missverständliche Formulierungen zur Funktion des VBB bekannt geworden sind, wurde der VBB zur Korrektur aufgefordert.

Der Aufgabenträger hält eine Mitwirkung des VBB in den o.g. Interessenverbänden, so wie sie auch bei anderen deutschen Verkehrsverbänden üblich ist, für sinnvoll, um den Aufgabenträgerinteressen gegenüber den sehr gut organisierten Unternehmensinteressen mehr Gewicht zu verleihen. Der Senat geht davon aus, dass der VBB in den o.g. Gremien die Position seiner Gesellschafter, d.h. der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Brandenburger Landkreise und kreisfreien Städte vertritt. Der Aufgabenträger wird die Anfrage allerdings

zum Anlass nehmen, den VBB aufzufordern, künftig seine Positionen auch bei weiteren wichtigen Themen noch intensiver vorab mit den Ländern abzustimmen.

## **Verbesserung der Umsteigebeziehungen im ÖPNV**

14.10.09 Hauptausschuss Mittel 2009: 250.000 €

Die Mittel wurden den Bezirken zur Bewirtschaftung übertragen.

Auf Anfrage von Jutta Matuschek wird mitgeteilt: 2010/2011 sind geplant:

- in Alt-Friedrichsfelde: Schaffung eines ÖPNV-Knotens durch Neubau eines Bushaltestellenpaares in der Brehmstraße,
- in Lichtenberg: Verbesserung der Umsteigebeziehung an der Omnibusendhaltestelle Falkenberger Chaussee/Malchower Weg,
- in Lichtenberg: Verlegung und barrierefreie Ausgestaltung eines Bushaltestellenpaares am U-Bahnhof Friedrichsfelde,
- in Charlottenburg-Wilmersdorf: Verlegung und barrierefreie Ausgestaltung eines Bushaltestellenpaares auf der Ostpreußenbrücke am S-Bahnhof Messe Nord/ICC,
- in Tempelhof-Schöneberg: Verlegung von verschiedenen Bushaltestellen an den Knotenpunkten Potsdamer Straße und Bülowstraße am U-Bahnhof Bülowstraße.

## **Elektronisches Ticketing im Nahverkehr (II)**

Antwort auf Anfrage von Jutta Matuschek vom 06.11.09 (Drucksache 16/13764)

Frage 1: Welchen Sachstand hat die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Ticketings im Berliner Nahverkehr erreicht seit der Kleinen Anfrage 16/10312?

Antwort zu 1.: Das Land Berlin und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sind an keinem Projekt beteiligt, das darauf ausgerichtet ist, elektronisches Ticketing im Sinne einer vollständigen Umstellung der Tarifierung auf elektronische Medien einzuführen. Wie in der Beantwortung der Kleinen Anfrage Nr. 16/10312 angekündigt, konzentrieren sich die Aktivitäten des Landes Berlin, des VBB und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zunächst auf die Einführung eines elektronischen Fahrscheins für Zeitkarteninhaber (Projekt INNOS). Das Bundesverkehrsministerium hat zur Unterstützung derartiger Entwicklungen ein Förderprogramm aufgelegt, zu dem der VBB nach der Zustimmung seines Aufsichtsrats einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gestellt hat, der am 08.12.2008 bewilligt wurde.

In der ersten Stufe sollen die Tarifbereiche Berlin ABC, Potsdam ABC, Brandenburg an der Havel ABC und Frankfurt/Oder AB mit Vertriebs- und Kontrolltechnik für das elektronische Ticket ausgerüstet werden. Zunächst erhalten die Besitzer von Jahres-, Abonnement- und Firmenticketkarten den elektronischen Fahrausweis, der zum 01.04.2011 eingeführt werden soll.

Für Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste sind mit der Einführung der elektronischen Zeitkarte folgende Vorteile verbunden:

schnelle Sperrung der Chipkarte und damit schneller Ersatz der Zeitkarte bei Verlust oder Diebstahl,

Verringerung der Rücklastschriften durch Möglichkeit zur sofortigen Sperrung,

Ersatz des z.T. erforderlichen Nachweises der Fahrtberechtigung mit mehreren Dokumenten - wie z.B. bisher beim Schülerticket - durch eine Chipkarte,

deutliche Verringerung von Missbrauch (Fälschung, Postverlust, Weitergabe etc.) durch hohen VDV-Kernapplikations-Sicherheitsstandard,

Vermeidung unbeabsichtigten Schwarzfahrens, da Wertmarkentausch zum Monatsanfang entfällt,

Einsparungen beim Versand der Tickets durch 5-jährige Nutzungsdauer der Chipkarten.

Der VBB teilt zur Umsetzung des Projektes Folgendes mit: „Bisher wurde eine Ist-Analyse der vorhandenen Technik durchgeführt, das Systemkonzept erstellt und ein Rahmenlastenheft erarbeitet, auf dessen Grundlage die spezifischen Anforderungen der Verkehrsunternehmen definiert werden sollen. Dies steht im 4. Quartal 2009 an. 2010 erfolgt die Um- bzw. Aufrüstung der Vertriebstechnik und im 1. Quartal 2011 der Testbetrieb der Systeme. Das Projekt befindet sich im Zeitplan.“

Ab dem Jahr 2011 soll in einer zweiten Migrationsstufe die Ausrüstung der gesamten Region Berlin-Brandenburg erfolgen, für die der VBB ebenfalls beabsichtigt, Fördermittel beim Bundesverkehrsministerium zu beantragen. Welche weiteren Schritte sich dann ggf. anschließen könnten, werden die Aufgabenträger der Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen entscheiden, wenn die Erfahrungen aus der flächendeckenden Einführung des elektronischen Fahrscheins für Zeitkarteninhaber vorliegen. Dabei wird das Land Berlin die Voraussetzungen und Zielsetzungen für die Weiterentwicklung elektronischer Fahrscheine wie bisher über den Nahverkehrsplan definieren.

Die BVG hat hierzu Folgendes übermittelt:

„BVG und VBB beteiligen sich an der Förderinitiative „e-Ticket Deutschland“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Auf der Grundlage dieser Initiative haben sowohl BVG als auch VBB abgestimmt jeweils eigene Zuwendungsanträge für die Einführung von Elektronischen Fahrscheinen (EFS) für Vertragskunden (Abonnement und Firmenticket) eingereicht. Der BVG liegt seit dem 08.12.2008 ein Zuwendungsbescheid des BMVBS vor. Demnach erhält die BVG bis zum Jahr 2011 für Ihre Ausgaben im Zusammenhang mit der EFS-Einführung für BVG-Vertragskunden eine Zuwendung in Höhe von 25 Prozent.“

Sämtliche Aktivitäten zur Einführung von Elektronischen Fahrscheinen in der Region Berlin-Brandenburg erfolgen in enger Abstimmung zwischen der BVG und dem VBB. Dazu haben BVG und VBB im Juni 2008 eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.“

Frage 2: Welche finanziellen, personellen oder sonstigen Aufwendungen sind seitdem bei der BVG dafür entstanden?

Antwort zu 2.: Die BVG hat hierzu Folgendes übermittelt:

„Für die Weiterentwicklung der Konzeption, die Abstimmung der gemeinsamen Vorgehensweise mit den Partnern im VBB sowie die Beantragung von Fördermitteln beim BMVBS sind in den Jahren 2007, 2008 und 2009 (Ist-Erwartung) bei der BVG Personalaufwendungen in Höhe von ca. 0,5 Mio. EUR entstanden. Weitere Aufwendungen zum Thema Elektronisches Ticketing bei der BVG sind seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Nr. 16/10312 nicht angefallen.“

Frage 3: Welche Rolle spielt der VBB bei der Implementation eines elektronischen Ticketings?

Antwort zu 3.: Der VBB koordiniert satzungsgemäß die Einführung der elektronischen Zeitkarte und der damit verbundenen notwendigen Kontroll- und Vertriebstechik bei allen Verkehrsunternehmen in der Region Berlin-Brandenburg mit Ausnahme der BVG. Die BVG hat einen eigenen Projektantrag gestellt.

Der VBB teilt dazu mit:

„Die BVG setzt ihr Projekt in enger Abstimmung mit dem VBB um. Dazu wurde zwischen dem VBB und BVG eine Kooperationsvereinbarung geschlossen.

Selbstverständlich sind die beiden Projektteile zueinander kompatibel und aufgrund der Anwendung des einheitlichen VDV-Kernapplikationsstandards interoperabel, also Deutschlandweit nutzbar, sobald die Voraussetzung für eine Verbund übergreifende Nutzung geschaffen ist.“

Frage 4: Welche finanziellen, personellen oder sonstigen Aufwendungen dafür sind beim VBB entstanden und woraus wurden sie gedeckt?

Frage 5: Welche Kofinanzierungen aus welchen Bundes-, Landes- oder EU-Programmen wurden bisher für die Entwicklung eines elektronischen Ticketings in der Region durch den VBB abgerufen?

Antwort zu 4. und 5.: Der VBB hat dem Senat dazu Folgendes mitgeteilt:

„Das Projekt besteht aus zwei unterschiedlich finanzierten Komponenten, der Entwicklung des unternehmensübergreifenden Hintergrundsystems (INNOS-HGS) und der Einführung der Vertriebs- und Kontrolltechnik bei den Unternehmen (INNOS-Start-VBB-1). Die Kosten des Projektes INNOS HGS belaufen sich für den VBB auf 2,4 Mio. € und für INNOS-Start-VBB-1 auf 2,914 Mio. €.

Die dafür erforderlichen Projektmittel, aus denen auch ein für die Projektlaufzeit eingestellter Mitarbeiter beim VBB finanziert wird, werden nicht aus den regulären Gesellschafterbeiträgen bereitgestellt. An INNOS-HGS beteiligt sich das Bundesverkehrsministerium mit Fördermitteln in Höhe von 50 %, die Länder leisten die Komplementärfinanzierung zu je 25 %, d.h. der Beitrag des Landes Berlin beträgt 0,6 Mio. €. Bei INNOS-Start-VBB-1 werden 43 % der Kosten aus dem Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums bereitgestellt. Die Komplementärfinanzierung wird vom Land Brandenburg geleistet.“

Frage 6: Welche Stellung nimmt der Senat gegenüber den unterschiedlichen technischen Entwicklungen der verschiedenen Pilotprojekte (z.B. Touch & Travel, Chipkarte oder VDV-Kernapplikation) ein?

Antwort zu 6.: Maßstab der Beurteilung aller neuen Tarif- und Vertriebsentwicklungen sind die Aussagen im geltenden Nahverkehrsplan (Kapitel III 7.6). Danach ist die Einführung elektronischer Fahrscheine unter den Gesichtspunkten Kundenbindung, Transparenz und Aufwandsreduktion zu bewerten. Die entsprechenden positiven Effekte der Umsetzung des Projektes INNOS wurden bereits in der Antwort zu 1. dargestellt.

Die VDV-Kernapplikation sollte aus Gründen der Aufwandsreduktion und der Transparenz die einheitliche Grundlage aller elektronischen Fahrscheinsysteme im deutschen öffentlichen Nah- und Fernverkehr sein. Nur so ist eine kostengünstige, systemoffene und deutschlandweite interoperable Weiterentwicklung elektronischer Fahrscheinsysteme möglich, die die Abhängigkeit der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger von einem einzigen kommerziellen Anbieter vermeidet. Daher ist die Anwendung der VDV-Kernapplikation auch zu

Recht Voraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln durch das Bundesverkehrsministerium.

Der VDV-Kernapplikationsstandard ist bereits Grundlage aller aktuellen eTicket-Entwicklungen zu elektronischen Fahrscheinen (e-Tickets) in der Region Berlin und Brandenburg, so dass grundsätzlich alle eTicket-Projekte untereinander kompatibel sind.

Da auch Touch&Travel (T&T) auf der Kernapplikation aufbaut, ist eine systemübergreifende Nutzung von elektronischen Chipkarten und Touch&Travel-Handys denkbar, allerdings mit einer entscheidenden Einschränkung: T&T-Nutzermedien (also NFC-Handys) können zwar an den Terminals z. B. von INNOS genutzt werden. Die Chipkarten von INNOS sind jedoch an einem Touchpoint nicht funktionsfähig, da es sich sowohl bei der Chipkarte als auch beim Touchpoint um stromlose, passive Chips handelt, die keinen Datenaustausch ermöglichen. Das Problem wurde von der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG erkannt; nach Lösungen wird gesucht.

Die BVG hat hierzu Folgendes übermittelt:

„Die Einführung der Chipkarte für Stammkunden der BVG ist kein Pilotprojekt. Die Umsetzung ab April 2011 ist in Vorbereitung. Darüber hinaus testet die BVG als Partner der DB AG im Pilotprojekt Touch&Travel ein Handyticketsystem hinsichtlich der technischen Machbarkeit, der Kundenakzeptanz und der Wirtschaftlichkeit. Aktivitäten des VDV zum Handyticket werden verfolgt und geprüft. Entscheidungen über die Einführung eines Handyticketsystems werden erst nach Evaluierung laufender Pilotprojekte getroffen.“

*Die Antwort auf die Anfrage von 2007 finden sie im Rundbrief 43*

### **S-Bahn-Millionen für mehr Service und Sicherheit**

10.11.09. Morgenpost. Von Markus Falkner. Seit Monaten fährt die Berliner S-Bahn nur eingeschränkt. Deshalb kürzt der Senat die Zuschüsse. Bis zu 50 Millionen Euro könnten so frei werden und in den Nahverkehr investiert werden -für höheren Brandschutz und den Ausbau der Straßenbahn.

Das eingesparte Geld soll nach Angaben der zuständigen Senatsverwaltung merkliche Verbesserungen für die Nutzer der S-Bahn bringen.

Die seit mehr als vier Monaten andauernde Krise bei der S-Bahn weckt nun Begehrlichkeiten. Weil der Senat seine Zahlungen an das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn in diesem Jahr wegen nicht erbrachter Leistungen erheblich kürzt, steht in den kommenden Jahren ein hoher zweistelliger Millionenbetrag für zusätzliche Investitionen im Nahverkehr zur Verfügung. Nach Schätzungen des Fahrgastverbandes Igeb wird das Land 40 bis 50 Millionen Euro weniger an die S-Bahn überweisen.

Seit Ende Juni fährt jene nur stark eingeschränkt, weil ein Großteil der Züge wegen Problemen an den Rädern und Wartungsmängeln bei den Bremsen in den Werkstätten steht. Geplant war für 2009 ein Landeszuschuss von 232 Millionen Euro. Allein die bisherigen Kürzungen belaufen sich auf 28 Millionen Euro, wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bestätigt. Die Endabrechnung steht im April 2010 an.

Der Senat darf und will nicht mit den S-Bahn-Millionen an anderer Stelle Haushaltslöcher stopfen. Das bekräftigte Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer (SPD) bereits mehrfach. Weil die S-Bahn-Zuschüsse aus sogenannten Regionalisierungsmitteln des Bundes stammen, sind sie "zweckgebunden". Im Klartext: Das eingesparte Geld muss wieder in den Nahverkehr fließen. Die Senatorin will damit "merkbare Verbesserungen für die Nutzer" schaffen. Die Liste der möglichen Investitionen ist nach Angaben ihrer Sprecherin Petra Rohland lang. Zu-

sätzliche Aufzüge und Rolltreppen - vor allem in den U-Bahnhöfen der BVG, Verbesserungen beim Brandschutz und bei der Sicherheit, etwa durch den Einbau weiterer Videokameras, neue Fahrradabstellplätze an sogenannten Bike&Ride-Stationen. Das ist nur ein kleiner Teil der Ideen.

Nach Angaben der Senatsverwaltung werden die Maßnahmen "möglichst zeitnah" umgesetzt. Planungen und Vorbereitungen sollen unmittelbar beginnen, wenn im April feststeht, wie viel Geld zur Verfügung steht. Das Ziel der Verkehrsverwaltung: 2011 sollen die Nahverkehrsnutzer die Verbesserungen direkt spüren können.

Aus dem Bericht des Senats vom 03.11.09 Hauptausschuss Rote Nummer 1848 A

Die von der S-Bahn Berlin GmbH aufgrund von Minderleistungen einbehaltenen Mittel sollen dem ÖPNV-Netz Berlin zugute kommen.

Die genaue Höhe der Mittel aus dem Jahr 2009 wird erst nach Vorliegen der geprüften Schlussrechnung in 2010 bekannt sein. Gegenwärtig wurden bisher für im Jahr 2009 nicht erbrachte Verkehrsleistungen der S-Bahn Berlin GmbH 28 Mio. € nicht ausbezahlt.

Darüber hinaus wurde gemäß der Schlussrechnung 2008 aufgrund der Malusregelung ein Betrag von 5 Mio. € einbehalten.

Die insgesamt einbehaltenen Mittel sollen für Infrastruktur-Maßnahmen im Verkehrsbereich verwendet werden. Insbesondere soll sichergestellt sein, dass die Kunden des ÖPNV zeitnah von den mit diesen Mitteln finanzierten vorgezogenen Maßnahmen profitieren. Ferner ist angestrebt, durch den Mitteleinsatz im Wesentlichen in den Bereichen U-Bahn, Straßenbahn und Omnibus die Wirtschaftlichkeit - z. B. durch Erneuerung von Anlagenteilen (Fahrtreppenerneuerung, Vorziehen von Sanierungen der U-Bahnhöfe im Westnetz) - zu verbessern. Auch der weitere barrierefreie Ausbau des ÖPNV genießt eine hohe Priorität. Dazu zählen neben der Intensivierung des Aufzugsprogramms für U-Bahnhöfe auch der barrierefreie Ausbau von Straßenbahn- und Omnibushaltestellen (z. B. Haltestellenkaps, Bordsteinabsenkungen).

Ausgehend von diesen Prämissen wurde die BVG mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen beauftragt:

|    | Maßnahme                                                                                                         | Kosten       |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1. | Bordabsenkungen bei 76 Straßenbahn-Haltestellen                                                                  | } 7,5 Mio. € |
| 2. | Barrierefreier Ausbau von 33 Omnibus-Haltestellen                                                                |              |
| 3. | Aufzüge an 5 U-Bahnhöfen<br>(Uhlandstraße, Kaiserin-Augusta-Straße, Britz Süd,<br>Scharnweberstraße, Otisstraße) |              |

Diese Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

Ergänzend werden weitere mögliche und dringliche Maßnahmen geprüft, die dazu beitragen, die Zugänglichkeit zum ÖPNV, die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen/an Haltestellen zu verbessern, und somit ebenfalls einen direkten Nutzen für die ÖPNV-Kunden darstellen. Die Maßnahmen werden zur Zeit mit der BVG abgestimmt. Dabei werden durch die BVG vereinfachte Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen angestellt. Die Liste der Maßnahmen soll noch im November 2009 vorliegen. Die Umsetzung der Maßnahmen soll in den Jahren 2010 und 2011 erfolgen.

Gesamte Drucksache:

<http://www.parlament-berlin.de/ados/16/Haupt/vorgang/h16-1848.A-v.pdf>



## Gegen A 100 Ausbau

24.11.09 Tagesspiegel. Der Weiterbau des Autobahn-Stadtrings A 100 vom Dreieck Neukölln bis zum Treptower Park steht auf der Kippe. Die Koalitionsfraktionen SPD und Linke haben sich geeinigt, die weiteren Planungsmittel in Höhe von 3,1 Millionen Euro zu sperren. Das laufende Genehmigungsverfahren für den mit Kosten in Höhe von 420 Millionen Euro veranschlagten Autobahnabschnitt, den bisher teuersten in Deutschland, soll aber zu Ende geführt werden. Ob dann gebaut wird, ist ungewiss. Die Entscheidung könnte 2011 nach den Wahlen ein neuer Senat treffen. Die Baukosten würde der Bund tragen.

SPD und Linke wollen das jetzt gesperrte Geld frühestens dann freigeben, wenn die Stadtentwicklungsverwaltung neue Zahlen zur Auswirkung des Autobahnbaus in diesem Bereich vorgelegt hat, sagte die verkehrspolitische Sprecherin der Linken, Jutta Matuschek. Die neue Analyse innerhalb des Stadtentwicklungsplans Verkehr, der derzeit erstellt wird, müsse zeigen, wie sich der Verkehr mit und ohne A-100-Verlängerung entwickle. Die bisherigen Zahlen reichten nicht aus, sagte Matuschek. Durch die neue Analyse komme man zu einem „geordneten Entscheidungsprozess“, sagte der Verkehrsexperte der SPD, Christian Gaebler. Auf Parteitag haben sich SPD und Linke gegen den Bau ausgesprochen.

Nach dem Vorliegen der neuen Zahlen werde man „nachdenken“, ob mit dem Bau begonnen wird, sagte Matuschek. Ein Planfeststellungsbeschluss biete nur die Möglichkeit dazu, schreibe das Bauen aber nicht vor, ergänzte Gaebler. Martin Schlegel vom BUND erwartet, dass bei einem Beschluss zum Weiterbau die neuen Zahlen im Planverfahren berücksichtigt werden. Die Arbeiten sollten 2011 beginnen und 2017 abgeschlossen werden. Für die Verlängerung sind die CDU und die FDP sowie im Senat vor allem Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer. Die Grünen lehnen den Bau ab, die Linke will ihn auch nicht, und eine knappe Mehrheit der SPD-Mitglieder ist laut Parteitagsbeschluss ebenfalls dagegen. Mit dem Einfrieren der Planungsgelder haben die Koalitionsfraktionen jetzt immerhin Zeit gewonnen. Die Freigabe von Mitteln muss die Verwaltung jetzt jeweils beantragen.

17.11.09. ND. Die Verkehrsexpertin der Linkspartei, Jutta Matuschek, glaubt, dass vor Gericht gute Chancen bestehen, das Projekt zu Fall zu bringen: »Der Bedarf einer Autobahn ist nicht nachgewiesen.«

13.11.09 Tagesspiegel. Auf der Demo der Gegner äußert sich auch Jutta Matuschek, die als Verkehrsexpertin der Linken eigentlich auf der anderen, der Senatsseite stehen müsste: Sie warnt vor Millionenkosten, die das Land eines Tages aufwenden müsste, um die vom Verkehrslärm geplagten Kieze vor dem sozialen Verfall zu retten. Dass der Autobahnbau im rot-roten Koalitionsvertrag verankert ist, sei die Schuld der SPD.

12.11.09. rbb: Der Weiterbau ist zwar im rotroten Koalitionsvertrag vereinbart, dennoch sind die Linken gegen das Projekt. Deren verkehrspolitische Sprecherin im Abgeordnetenhaus,

Jutta Matuschek, sagte im rbb Inforadio am Donnerstag, der Ausbau werde die Verkehrssituation etwa in Treptow nicht verbessern.

Die Hoffnung, dass es nach einem Bau der Strecke weniger Verkehr gebe, sei ein «Trugschluss». Die Autobahn werde «noch sehr viel mehr Verkehr» bringen sowie mehr Lärm und mehr Schadstoffausstoß.

12.11.09. Tagesspiegel. Von Dieter Hoffmann-Axthelm

Der Weiterbau der Berliner Autobahn A 100 ist überflüssig und gestrig.

Die A-100-Debatte leidet bislang darunter, dass sich eher Bekenntnisse gegenüberstehen. Die Befürworter sagen, der Ring muss weitergebaut werden, um die Innenstadt zu entlasten. Die Gegner weisen auf Häuser, Bäume, Schäden durch Lärm und Stau hin. Zu tatsächlicher Diskussion kommt es so erst gar nicht: Die Fortführung des Stadtautobahnringes mag, nach den Erfahrungen, die man mit dem westlichen Stadtring gemacht hat, plausibel sein, ob er wirklich nötig ist, ist damit noch nicht gesagt. Der Abriss einiger Häuser und der Verlust von Bäumen mag beklagenswert sein – wenn er im Interesse der Gesamtstadt wirklich nötig wäre, müsste man das nicht doch hinnehmen?

Die entscheidende Frage ist also, ob das Projekt dort, wo es seinen Nutzen erbringen soll: im Südosten Berlins zwischen Neukölln und Treptow, tatsächlich verkehrstechnisch nötig und sinnvoll ist. Dass es dort massive Verkehrsprobleme gibt, ist nicht zu leugnen. Heute umrundet der Stadtring die gesamte westliche Innenstadt und entlastet die hoch verdichteten Stadtviertel massiv. Durch die Verlängerung bis zur Grenzallee erreicht der Stadtring auch im Südosten den entscheidenden Zielpunkt: die Anbindung an die A 113 und damit an den künftigen Großflughafen BBI und an den südlichen Berliner Ring.

Die ganze Frage ist nun, ob ein Weiterbau jenseits dieses Sollpunktes noch einen entscheidenden Vorteil bringt, einen Vorteil, der so groß ist, dass er die Eingriffe im Ortsteil Treptow (und die konkurrenzlosen Kosten) rechtfertigt. Im Westen folgt der Stadtring weitgehend dem Verlauf des S-Bahn-Rings. Das ist sinnvoll, denn dort hat die Entwicklung seit langem durch Grunewald und Havel ihre Grenze gefunden. Im Osten liegen die Dinge genau umgekehrt: Der S-Bahnring verläuft vergleichsweise zentrumsnah, und jenseits seiner, also östlich der geplanten Verlängerung der A 100, hat die gesamte Stadtentwicklung der DDR-Zeit stattgefunden. Dem entsprechen die vielen stark frequentierten Ausfallstraßen nach Osten und Südosten, deren Belastung vor allem außerhalb des Ringes ein Problem ist. Eine quer dazu, in Nord-Süd-Richtung, verlaufende Stadtautobahn-Fortsetzung würde diese Magistralen zusätzlich belasten.

Nun wird immer gesagt, der Osten müsse auch an die Autobahn so gut angeschlossen sein wie der Westteil. Dieses Argument übersieht, wie weit sich die Stadt jenseits des Rings nach Osten und Südosten ausgedehnt hat. Hohenschönhausener, Hellersdorfer, Marzahner, Friedrichsfelder Fahrer müssten, sollen sie auf den Stadtring abgeleitet werden, erst einmal nach Westen an den Innenstadtrand gebracht werden. Vor der Tür haben sie aber, da die DDR-Planer ja nicht geschlafen haben, eine eigene Osttangente: Rhinstraße/Am Tierpark/Treskowallee. Diese müsste im Süden nur besser an die A 113 angeschlossen werden.

Würde der Abschnitt 16 von Grenzallee bis zum Treptower Park die Innenstadt entlasten? Neukölln ist bereits durch den vorhandenen Ausbaustand entlastet, nur für Kreuzberg würde sich der Zugang leicht verkürzen. Dies allerdings um den Preis einer erheblichen zusätzlichen Belastung, vor allem im Ortsteil Alt Treptow. Am Knoten Elsenstraße/Am Treptower Park würde der Umschlag von der Autobahn in den normalen Stadtverkehr erfolgen. Dies unmittelbar im Wohngebiet westlich der S-Bahntrasse.

Dies würde nun aber das zentrale Treptower Verkehrsproblem, den ohnehin überlasteten Engpass Elsenbrücke, noch zusätzlich belasten, weil hier der Zentrumsverkehr von und nach Südosten vom Stralauer Ufer nördlich der Spree den Versatz zur Achse südlich der Spree zu bewältigen hat. An diesem Knotenpunkt würde mit extrem hohem Aufwand sehenden Auges eine Falle gebaut.

Das wissen die Verkehrsplaner im Senat natürlich auch. Anders gesagt, der 16. Bauabschnitt ist sinnlos, wenn nicht die Fortsetzung nach Norden mindestens bis zur Frankfurter Allee hinkommt. Nun steht der Weiterbau nach Norden, vom Treptower Park bis zur Frankfurter Allee, aber in den Sternen – dort, nördlich der Spree, multiplizieren sich noch die Schwierigkeiten.

So bleibt nur fragen, wie zeitgemäß eigentlich die Planung ist. Das Ringsystem ist eine Idee der fünfziger und sechziger Jahre. Dass die Verkehrsplaner in der Senatsverwaltung daran hängen, ist verständlich. Aber die Politik sollte etwas weiter blicken und fragen, ob das System noch in die heutige Zeit passt. Autobesitz und Autogebrauch nehmen in Berlin statistisch ab: hier wird bald nur noch ein Drittel der Bevölkerung Auto fahren. Und dass die Entwicklung der Berliner Wirtschaft von der A100 abhängt, dieses Märchen sollte unter Erwachsenen nicht mehr erzählt werden dürfen.

Der Autor ist Stadtplaner und Publizist.

## **Berliner Luft**

11.11.09- Morgenpost. Um die strengen Werte mittelfristig einzuhalten, reichen verschärfte Fahrverbote nicht aus. Was also tun gegen das schädliche Gas in der Berliner Luft? Senatorin Katrin Lompscher (Linke) forderte bereits im April härtere Auflagen für die Autohersteller, um den Schadstoffausstoß zu senken

## **Rütteln an der Umweltzone**

Bundesregierung will Regelungen lockern, der Senat an ihnen festhalten

03.11.09. ND. Von Bernd Kammer

Der Senat will standhaft bleiben, auch wenn die neue Bundesregierung eine Lockerung der Regelungen für die Umweltzone betreibt. »Dies wird der Senat nicht zulassen«, antwortete Umweltstaatssekretär Benjamin Hoff (LINKE) auf eine parlamentarische Anfrage.

Schwarz-Gelb hat angekündigt, die Einfahrverbote in die Umweltzone dort zu lockern, »wo die Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Feinstaubreduzierung stehen«. Bei der Einrichtung der Zonen müsse auf Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit geachtet werden. Laut Hoff erfüllt die Umweltzone diesen »selbstverständlichen Grundsatz«, weshalb auch Klagen gegen sie keinen Erfolg gehabt hätten. Zudem wies er darauf hin, dass neben der Feinstaubreduzierung auch eine Minderung der Stickstoffdioxidbelastung notwendig ist. Ab 2010 sind dafür die strengen Grenzwerte der EU einzuhalten, die in Deutschland noch massiv überschritten werden. Somit wäre »jede Lockerung der Umweltzonenregelung ein klarer Verstoß gegen die EU-weiten Umweltvorgaben«.

Der Staatssekretär erinnerte zudem daran, dass die Einführung von Umweltzonen den Ländern und Kommunen obliegt. Die beabsichtigte Änderung bundesweiter Vorschriften konterkariere diese Arbeitsteilung und widerspreche den selbst formulierten Zielen der schwarz-gelben Koalition, das Selbstverwaltungsrecht der Kommunen nicht einzuschränken. Hoff kündigte den Widerstand des Senats im Bundestag gegen eine »Verwässerung der geltenden Vorschriften« an.

## **Pankow**

### **Aufzug S-Bahnhof Karow**

06.11.09. Der S-Bahnhof Karow erhält einen Aufzug und einen zweiten Ausgang. Die Fertigstellung ist für April 2010 geplant.

*Initiative DIE LINKE dazu siehe Rundbrief 50*

## Schöneberg Zehlendorf

### **Pläne für Dresdner Bahn liegen aus**

04.11.09. Morgenpost. Mit jahrelanger Verzögerung nimmt der Ausbau der Dresdner Bahn nun wieder Fahrt auf. Zumindest die Pläne für den ersten Bauabschnitt der Bahnverbindung, über die später auch der Flughafen-Express zum Hauptstadt-Airport BBI rollen soll, liegen jetzt vor.

Vom 9. November bis 8. Dezember können sie im Rathaus Schöneberg am John-F.-Kennedy-Platz und im Rathaus Zehlendorf an der Kirchstraße 1-3 eingesehen werden. Die Pläne mussten in den vergangenen Jahren wegen neuer Vorschriften für den Lärm- und Erschütterungsschutz mehrfach geändert werden. Schon 1997/1998 lagen die Unterlagen erstmals öffentlich aus.

Wie damals werden auch nun zunächst die Pläne für den ersten Bauabschnitt zwischen den S-Bahnhöfen Attilastraße und Schichauweg veröffentlicht. Wann auch der weitaus umstrittenere Abschnitt durch Lichtenrade in Angriff genommen wird, ist nach wie vor offen. Anwohner fordern eine Tunnellösung. Die Lichtenrader Bürgerinitiative kündigt Klagen an, sollte die Bahn sich der auch vom Senat unterstützten unterirdischen Lösung weiter verschließen. *fal*

## Berlin-Lichtenberg

### **Wartehäuschen dem veränderten Verlauf der Bus-Linie anpassen**

Für den 26.11.09. In gemeinsamen Gesprächen mit der BVG und der Wall AG soll das Bezirksamt versuchen, die Umsetzung der Wartehäuschen der ehemaligen Linie 396 sowie des Wartehäuschens am U-Bahnhof Tierpark an die jetzige Haltestelle der Linie 296 in Richtung Karlshorst zu erreichen. Unsere Fraktion erhebt diese Forderung im Antrag DS 1496/VI an die nächste BVV-Tagung, weil infolge veränderter Linienführungen besonders Ältere und Menschen mit Behinderungen Schwierigkeiten haben, rechtzeitig vom Standort des Wartehäuschens zur Busabfahrtsstelle zu kommen.

Vollständiger Antrag:

<http://www.die-linke-lichtenberg.de/fileadmin/libg/bvv/Doku/Drucksachen/ds1496.pdf>

### **Veränderung der Verkehrsregelung in der Pfarrstraße**

Für 26.11.09. BVV Lichtenberg Antrag Linksfraktion

Die Bezirksverordnetenversammlung wolle beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht gegenüber den Bewohnern der Viktoriastadt in geeigneter Weise (Aushang, Nutzung örtlicher Akteure, Presse, Informationsveranstaltung) den Vorschlag zu unterbereiten, das nördliche und/oder das südliche Ende der Pfarrstraße durch Aufstellen des Verkehrszeichens 267 (Verbot der Einfahrt) zu einer „unechten Einbahnstraße“ zu machen, um den Durchgangsverkehr wirksam zu unterbinden.

Begründung:

Eine solche erste Maßnahme zur Lösung von Verkehrsproblemen ist bereits mit einigen Anwohnern mit folgendem Tenor diskutiert:

- Sie könnte zur Problemlösung beitragen ohne den Verkehr in der Straße selbst und für die Anwohner massiv zu behindern.
- Diese Maßnahme ist mit einem relativ geringen Aufwand und auch zeitnah umsetzbar und könnte später leicht im Rahmen eines Gesamtkonzeptes modifiziert werden.
- Sie würde weder das geplante und angekündigte Verkehrskonzept überflüssig machen noch die Suche nach weiteren Verbesserungen für die verkehrliche Situation in der Viktoriastadt beenden.

Unstrittig muss jedoch zuvor eine breitere Information und ggf. Diskussion erfolgen, um zumindest Mehrheitsinteressen zu genügen.

E-Mail: [matuschek@linksfraktion-berlin.de](mailto:matuschek@linksfraktion-berlin.de)

Jutta Matuschek, MdA, Niederkirchnerstraße 5 10111 Berlin;

Fax: (030) 2325-2515, Tel.: (030) 2325-2591 S + U-Bahn Potsdamer Platz

Für die nicht mit Jutta Matuschek gekennzeichneten Beiträge liegt die Verantwortung bei den Autoren.

Internet

Verkehrsforen

[http://www.die-linke-berlin.de/partei/strukturen/lag\\_und\\_ig\\_plattformen/ig\\_nahverkehr/](http://www.die-linke-berlin.de/partei/strukturen/lag_und_ig_plattformen/ig_nahverkehr/)

Rundbriefe und Übersicht Initiativen (auf der Seite unten):

[http://www.linksfraktion-berlin.de/fraktion/abgeordnete/jutta\\_matuschek/rundbriefe](http://www.linksfraktion-berlin.de/fraktion/abgeordnete/jutta_matuschek/rundbriefe)