SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Der Winter-Fahrplanwechsel bei der BVG: Mehr Bahnen und Busse, aber langsamer

aus SIGNAL 01/2009 (März 2009), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10000375)
IGEB Stadtverkehr

Ärgerlich: Weil Ampelvorrangschaltungen abgeschaltet wurden, werden die Berliner Straßenbahnen immer langsamer. Zum Fahrplanwechsel musste jetzt die Fahrzeit auf 20 Berliner Straßenbahnlinien zum Teil um bis zu 3 Minuten verlängert werden. Selbst Metro-Straßenbahnlinien wie die M 13 blieben davon nicht verschont. (Foto: Marc Heller)

Erfreulich: Wegen steigender Fahrgastzahlen verkehrt die Buslinie TXL seit Anfang 2009 zwischen Alexanderplatz und Flughafen Tegel tagsüber im 7,5-Minuten-Takt statt bisher im 10-Minuten-Takt. Abends wurde der 10-Minuten-Takt bis gegen 23 Uhr ausgedehnt. (Foto: Marc Heller)

Die von der Verkehrslenkung Berlin durchgesetzte Autovorrangschaltung sorgt für längere Fahrtzeiten beim Öffentlichen Nahverkehr...

Der Jahresfahrplanwechsel im Dezember war für die Berliner Fahrgäste eine Ausnahmeerscheinung, denn es gab bei der BVG keinerlei Linienveränderungen - noch nicht einmal im so flexiblen Busliniennetz. Dafür gab es viele Fahrplanänderungen, sowohl Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen auf diversen Straßenbahn- und Buslinien, als auch gravierende Verschlechterungen, weil in Berlin an zahlreichen Stellen von der Verkehrslenkung Berlin bestehende Vorrangschaltungen an Ampeln außer Betrieb gesetzt wurden. Deshalb musste auf nicht weniger als 20 Straßenbahnlinien die Fahrzeit zum Teil deutlich verlängert werden. Außerdem fahren jetzt mehr als 30 Buslinien vor allem in den Abendstunden langsamer.

Erfolgreich: BVG-Vertragscontrolling

Auf der Basis des seit Anfang 2008 bestehenden BVG-Verkehrsvertrages, dessen Einhaltung insbesondere hinsichtlich des vereinbarten Leistungsvolumens von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nun offenbar auch wirksam kontrolliert wird, ergaben sich (in begrenztem Umfang) Spielräume für Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen in allen Unternehmensbereichen der BVG. Außerdem wirkt sich positiv aus, dass zwischen der Senatsverwaltung und der BVG eine Vereinbarung geschlossen wurde, dass die BVG die durch den langen Streik im Frühjahr 2008 nicht erbrachten Leistungen innerhalb der Laufzeit des BVG-Vertrags »nachträglich« zu erbringen hat.

Bei der U-Bahn wurde auf vielen Linien der verdichtete 5-Minuten-Takt an Sonnabenden um eine Stunde nach hinten verschoben und damit bis gegen 19 Uhr verlängert. Dies entspricht zwar der deutlich verstärkten Nachfrage durch die verlängerten Ladenöffnungszeiten, bedeutet aber auch, dass auf diesen Linien sonnabends bis ca. 11 Uhr nur ein 10-Minuten-Takt angeboten wird. Eine echte Angebotsausweitung gab es aber auf der U 5, wo wochentags der 5-Minuten-Takt bis etwa 20 Uhr verlängert wurde.

Bewiesen: Mehr Fahrgäste durch dichtere Takte

Im Straßenbahnverkehr gab es ja bereits im September eine deutliche Angebotsausweitung auf der Straßenbahnlinie M 2, was aber kaum zu leereren Zügen geführt hat. Im Gegenteil: Die Taktverdichtung hat offenbar insbesondere auf dem Neubauabschnitt zum Alexanderplatz zu einem erneuten Nachfrageschub geführt. Die Erfolgsstory der Straßenbahn-Neubaustrecken in Berlin wird damit um ein weiteres Kapitel erweitert.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde nun auch die Straßenbahnlinie 12

verdichtet, die das frühere BVG-Vorstandsmitglied Thomas Necker noch vor kurzem auf der Stilllegungsliste führte, weil in der Pappelallee Gleiserneuerungen anstehen. Die SL 12 verkehrt statt im 20-Minuten-Takt nun tagsüber an den Wochentagen im 15-Minuten-Takt -eine bedeutsame und erfreuliche Verbesserung für die häufig nicht nur wegen der vielen Kinderwagen überfüllten Züge. Aber als Direktverbindung von den dicht besiedelten Quartieren in Prenzlauer Berg zur City wird mit dieser Taktfolge das für den ÖV mögliche Fahrgastpotenzial noch längst nicht gehoben. Eine Taktverdichtung auf 10 Minuten bleibt für diese nachfragestarke Linie weiterhin sinnvoll.

Auch im BVG-Buslinienverkehr gab es punktuell Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen oder Verlängerung von Betriebszeiten. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählt die deutliche Ausweitung der abendlichen Betriebszeiten auf der Express- Buslinie X 33. Damit wird der Fernbahnhof Spandau für viele Nord-Berliner auch in den Abendstunden erreichbar, was durch den Wegfall der Fernbahnhalte im Bahnhof Zoo besonders wichtig ist.

Wie richtig und wichtig diese Maßnahme war, zeigte sich überraschend schnell. Die neuen Fahrten in den Abendstunden waren bereits kurz nach ihrer Einführung gut frequentiert, obwohl längere Betriebszeiten häufig erst allmählich von den Fahrgästen wahrgenommen werden.

Auch von einer weiteren Maßnahme profitieren die Fahrgäste im Bezirk Reinickendorf: Die OL 125 verkehrt jetzt wochentags auch im Abschnitt zwischen Holzhauser Straße und Kurt-Schumacher-Platz ganztägig im 10-Minuten-Takt.

Wegen steigender Fluggastzahlen verkehrt die Buslinie TXL seit Anfang Januar zwischen Alexanderplatz und Flughafen Tegel tagsüber nicht mehr im 10-Minuten-Takt, sondern alle 7,5-Minuten. Abends wurde der 10-Minuten- Takt bis gegen 23 Uhr ausgedehnt.

Unglaublich: 20 Straßenbahnlinien langsamer

Neben diesen überwiegend positiven Veränderungen gab es zum Fahrplanwechsel aber auch gravierende Verschlechterungen. Während in anderen Städten Straßenbahnen durch Ampel-Vorrangschaltungen beschleunigt werden, passiert in Berlin das Gegenteil. Auf fast allen (!) Straßenbahnlinien wurden die Fahrzeiten vor allem während des normalen Tagesverkehrs zum Teil sogar deutlich verlängert.

So wurde z. B. die Fahrzeit der SL 63 zwischen Köpenick und Johannisthal um nicht weniger als 3 Minuten (= 12 %) verlängert. Und auch die stark frequentierten und vermeintlich schnellen Metrolinien blieben nicht verschont. Hintergrund ist die Tatsache, dass die »Verkehrslenkung Berlin«, eine für die Ampelanlagen zuständige, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nachgeordnete Behörde, die Beschleunigung nicht in den Griff bekommt. Im Gegenteil: Selbst mit Fördergeldern zwecks Straßenbahnbeschleunigung neu eingerichtete Ampelschaltungen mit Straßenbahnvorrang werden bewusst abgeschaltet und lassen die Straßenbahn und ihre Fahrgäste warten.

Nach IGEB-Erhebungen wurden aber auch auf über 30 Buslinien die Fahrzeiten zum

Teil deutlich verlängert. Der Schwerpunkt lag hier vor allem in den Schwachverkehrszeiten, u. a. sind auch mehrere Nachtlinien von Fahrzeitverlängerungen betroffen.

Ursache für die Fahrzeitverlängerungen beim Bus ist laut BVG oft die Einführung von aus Lärmschutzgründen eingeführten nächtlichen Tempo-30-Regelungen in einigen Straßenzügen. Im Einzelnen sind die Fahrzeitverlängerungen beträchtlich und kaum nachvollziehbar: So benötigt die Buslinie 101 im Abschnitt zwischen Helmholtzstraße und Breitenbachplatz statt bisher 20 nun 24 Minuten. Da ist zu befürchten, dass das bei der BVG noch immer nicht abgestellte Problem des »Zufrühfahrens« neue Dimensionen erreicht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000375.

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