

■ Berlin

BVG-Fahrplanwechsel: Keine Beschleunigung - nirgends!

aus SIGNAL 03/2011 (August 2011), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000716)
IGEB Stadtverkehr

Positiv: sonntags mehr U-Bahn-Fahrten

Der Jahresfahrplanwechsel bei der BVG und in Berlin-Brandenburg insgesamt fand nicht im letzten Dezember, sondern zum 1. Mai 2011 statt. Ähnlich wird es auch 2012 aufgrund der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg sein. Geplant für den 3. Juni soll es dann aber sehr viel umfangreichere Änderungen vor allem im Regionalbahn- und BVG-Busverkehr geben.

Für die Fahrgäste der Berliner U-Bahn war 2011 ein durchaus erfreulicher Fahrplanwechsel. Statt des bisherigen sonntäglichen 10-Minuten-Takts auf fast allen U-Bahn-Linien wird nunmehr sonntags von ca. 12.30 bis 19 Uhr auf den wichtigsten U-Bahn-Strecken ein 5-Minuten-Takt angeboten. Seit den mit Einführung des BVG-Metroliniennetz umgesetzten Sparmaßnahmen fuhren mit Ausnahme der U 9 alle sonstigen U-Bahn-Linien sonntags ganztägig nur noch im 10-Minuten-Takt, was vor allem auf den Innenstadstrecken häufig zu sehr vollen Zügen führte. Die Benutzung des U-Bahn-Netzes wird durch diese Maßnahme für viele Fahrgäste an Sonntagen wieder deutlich attraktiver, weil sich die durchschnittliche Wartezeit halbiert. Die BVG rechnet durch die Taktverdichtung mit einem Zuwachs von ca. 2,5 Mio Fahrgästen pro Jahr.

Sonntags mehr U-Bahn und weniger Bus

So positiv die Angebotsverbesserung für die U-Bahn-Fahrgäste ist, so negativ wirkt sie sich auf die Busfahrgäste aus. Denn letztendlich sind die von der BVG zu erbringenden Verkehrsleistungen durch den zwischen dem Senat und der BVG geschlossenen Verkehrsvertrag gedeckelt. Und so wurden für das bessere Sonntagsangebot vor allem Verkehrsleistungen vom Bus zur U-Bahn verschoben. Die Folge ist eine Ausdünnung auf einigen Metrobuslinien sonntags in den frühen Morgenstunden von ca. 5.30 und 7.00 Uhr vom bisherigen 15- auf einen 30-Minuten-Takt sowie ein z.T. deutlich nach hinten verschobener Betriebsbeginn montags bis freitags auf mehr als 40 Buslinien im gesamten Stadtgebiet. Sicherlich profitieren sehr viel mehr Fahrgäste von der U-Bahn-Taktverdichtung an Sonntagen, weil die ersten Fahrten am frühen Morgen auch wochentags naturgemäß schlecht ausgelastet sind, aber dass durch den z.T. deutlich späteren Betriebsbeginn einzelne Fahrgäste auf ihrem morgendlichen Weg zur Arbeit nun sehr viel längere Fußwege bis zur nächsten Haltestelle oder zusätzliche Umsteigezwänge in Kauf nehmen müssen, ist die Kehrseite der sonntäglichen U-Bahn-Taktverdichtung. Ebenso wurde sonntags der bisher nur auf der U 9 bereits gegen 11 Uhr beginnende 5-Minuten-Takt auf 12.30 verschoben.

Neben diesen Angebotsverschiebungen gab es auch einige kleinteilige Änderungen im Busliniennetz. Gleich zwei Änderungen in ihrem regulären Streckenverlauf hat die Buslinie 347 erfahren. Durch eine modifizierte Linienführung über die Stralauer Allee und Modersohnstraße wird die sich entwickelnde Mediastadt am Osthafen etwas



U 5 zum Alexanderplatz. Seit Mai fährt die U-Bahn sonntags auch auf den Linien 2, 5, 6, 7 und 8 mittags bis abends im 5- statt 10-Minuten-Takt. Zuvor gab es das nur auf der U 9. (Foto: Marc Heller)



An der Kreuzung Rhinstraße/Pyramidenring/Zufahrt IKEA wurde eine neue Lichtsignalanlage installiert. Die Straßenbahnzüge der hier verkehrenden Linien M 17 und 27 haben jedoch keine Vorrangschaltung und werden in beiden Richtungen regelmäßig ausgebremst. In Fahrtrichtung Norden wird dadurch fast immer die Grünphase an der gleich anschließenden Kreuzung Rhinstraße/Landsberger Allee verpasst, so dass eine Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten entsteht. (Foto: Matthias Horth)



Die Buslinie 347 wird jetzt dauerhaft über den S-Bahnhof Ostkreuz geführt, allerdings nach wie vor mit eingeschränkten Betriebszeiten. Und sehr mangelhaft ist auch der Standort der Bushaltestelle für die Busse in Richtung Stralau: viel zu weit weg und nicht einsehbar vom Bahnhofszugang. (Foto: Matthias Horth)

besser angebunden. Außerdem wird die seit einem Jahr wegen des Neubaus der S-Bahn-Brücke Alt-Stralau befahrene Umleitung über den S-Bahnhof Ostkreuz als dauerhafte Linienführung beibehalten. Die Betriebszeiten der Linie 347 werden zwar geringfügig erweitert, aber in den Tagesrandzeiten z. B. ab 22 Uhr ist die Stralauer Halbinsel vom wichtigen S- und künftigen Regionalbahnhof Ostkreuz aus weiterhin nicht erreichbar.

Von morgens 4.30 Uhr bis nach Mitternacht fährt stattdessen weiterhin die Buslinie 104 auf die Stralauer Halbinsel, obwohl diese vom S-Bahnhof Treptower Park kommende Linie wohl bestenfalls während der Geschäftsöffnungszeiten verkehrlich unverzichtbar ist. Insgesamt scheint das Verkehrsangebot mit dem ganztägigen 10-Minuten-Takt für die gerade mal 2500 Einwohner auf der Stralauer Halbinsel durchaus großzügig, insbesondere wenn man dies mit den z.T. kargen Angeboten in den dicht bebauten benachbarten Ortsteilen Treptow oder Friedrichsfelde vergleicht, wo voll besetzte Busse in den Vormittagsstunden häufig nur im 20-Minuten-Takt verkehren und selbst ältere Fahrgäste keine Sitzplätze finden.

Neuordnung der Buslinien in Buch

Veränderte Linienführungen, Takte, Betriebszeiten und Haltestellenstandorte gibt es im Bereich Französisch Buchholz und Buch. Die Aufteilung der Linie 351 in zwei eigenständige Linien 351 und 353 macht das Verkehrsangebot deutlich übersichtlicher und gewährleistet durch die betriebliche Verknüpfung der Linien einen wirtschaftlichen Fahrzeug- und Personaleinsatz.

Die Aufgaben der Querverbindung zwischen Französisch Buchholz und S-Bahnhof Buch übernimmt künftig die verlängerte Buslinie 259 von der bisher hier verkehrenden Buslinie 251. Damit verbunden ist eine deutliche Taktausdünnung auf diesem Abschnitt von einem bisherigen 20- (HVZ) bzw. 40-Minuten-Takt auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt. Zwar wird wenigstens die Betriebszeit abends um ca. 2 Stunden etwas ausgedehnt, am Wochenende aber ruht der Betrieb weiterhin, obwohl dieser Linie zumindest im Sommerhalbjahr durchaus eine Funktion als Ausflugslinie und zur Erschließung von diversen Kleingartenkolonien zukommen könnte.

Ein etwas verbessertes Angebot ergibt sich durch die Linienänderung für die Bereiche rund um den Pillnitzweg und die Wiltbergstraße, wo jetzt wenigstens wochentags zwischen ca. 6.00 und 19.30 Uhr ein durchgehender 20-Minuten-Takt durch die Schleifenfahrt der neu konzipierten Linie 251 angeboten wird. Aber auch hier gibt es weiterhin sonabends und sonntags gar kein Verkehrsangebot. Eine wirkliche verkehrliche Integration der nach Buch fahrenden Buslinien aus dem Landkreis Barnim wurde mit dieser Liniennetzneuordnung versäumt.

Übersichtlichere Liniennummern in Spandau

In Spandau wurde das Bedienungskonzept der sehr unübersichtlichen Metrolinie M 37, die bisher an beiden Enden jeweils zwei unterschiedliche Endstellen bediente, modifiziert und übersichtlicher gestaltet. Im Ergebnis fährt die Linie M 37 nun zwischen Hahneberg über Sandstraße bis Im Spektefeld/Schulzentrum oder weiter bis Waldkrankenhaus. Der Streckenabschnitt zwischen Reimerweg und Freudstraße über

Maulbeerallee wird nun unter der Liniennummer 137 bedient. Unbefriedigend bleibt allerdings, dass durch den nicht harmonisierten Grundtakt der »Falkenseelinie« 337 auf dem westlichen Abschnitt der Falkenseer Chaussee vormittags jetzt z.T. 20-Minuten-Taktlücken entstehen und zu diesen Zeiten der 30-Minuten-Takt im Hohenzollernring unverändert bleibt.

In den östlichen Außenbezirken gibt es zwei Änderungen. So erhält die Linie 294 im Industriegebiet Marzahner Straße eine erweiterte Wegführung, um durch eine bessere Flächenerschließung u. a. auch eine Behindertenwerkstatt besser anzubinden. Aber auch hier führt die geringfügig erweiterte Linienführung sofort zu einer Kompensation durch verkürzte Betriebszeiten. An den Wochenendtagen, zu denen die Linie 294 ohnehin nur auf einem sehr verkürzten Teilabschnitt verkehrt, endet die Betriebszeit nunmehr schon um 16 Uhr!

Ersatzlos gestrichen wurde der Abschnitt der Linie 192 zwischen S-Bahnhof Marzahn und S-Bahnhof Ahrensfelde. Die Fahrgäste werden hier auf die parallel verlaufende S-Bahn-Linie verwiesen, was aber im Einzelfall mit zusätzlichen Wegen und zusätzlichen Umsteigezwängen verbunden ist.

ÖPNV-Beschleunigung findet nach wie vor nicht statt

Dass es bei der BVG Angebotskürzungen zum Ausgleich für Mehrleistungen gibt, müsste nicht sein, wenn die politisch versprochenen Beschleunigungsmaßnahmen bei Bus und Straßenbahn endlich realisiert würden. Dann könnten durch die entsprechenden Fahrzeitverkürzungen Personal und Fahrzeuge sehr viel effizienter eingesetzt werden. Und es würde auf der Grundlage des bestehenden BVG-Verkehrsvertrages sogar die Chance für die an vielen Stellen dringend gebotenen Taktverdichtungen bestehen. Aber entgegen den regelmäßigen Ankündigungen der Verkehrssenatorin findet Beschleunigung im Berliner ÖPNV nicht statt. Die Freihaltung von Busspuren wird durch fehlende Überwachung nicht gewährleistet, an eine Ausweitung ist schon gar nicht zu denken, und die Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen erfolgen nur sehr schleppend und halbherzig.

Keine einzige Buslinie, noch nicht mal die Buslinie M 21 auf der im letzten Jahr (angeblich) die Beschleunigungsmaßnahmen abgeschlossen worden sind, weist im neuen Fahrplan eine Verkürzung der Fahrzeit auf. Selbst neu installierte Ampeln im Zuge von (angeblich) beschleunigten Straßenbahn-Metrolinien sehen keine Vorrangschaltungen vor. Und schließlich wird der neue Nahverkehrsplan, der die Einrichtung von Musterlinien zur Beschleunigung vorsieht, vom Finanz(!)-Senator nicht mitgezeichnet, weil er die finanziellen Chance der ÖPNV-Beschleunigung offenbar nicht versteht.

Dabei sind Angebotsverbesserungen an vielen Stellen dringend geboten. Die Metrolinien M 2, M 6 und M 10 platzen zu bestimmten Zeiten aus allen Nähten und der demografische Wandel führt im Zusammenhang mit dem überaus erfolgreichen Senienticket gerade in den Vormittagsstunden, wo viele Buslinien nur im 20-Minuten-Takt verkehren, zu übvollen Bussen. Da die Fahrgastzahlen bei der BVG in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind, muss auch angebotsseitig darauf reagiert werden. Zusätzliche Verkehrsleistungen werden außerdem benötigt, um die

von der IGEB im Zusammenhang mit dem neuen Nahverkehrsplan geforderte dringende Verbesserung der Busanbindung neuer Einkaufsstandorte (z. B. Borsighallen in Tegel) fahren zu können.

Vor dem Hintergrund der prekären Berliner Haushaltssituation gibt es für Mehrleistungen nur einen realistischen Weg: Die konsequente Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen durch eigene Trassen und durch wirkliche Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen. Es bleibt zu hoffen, dass die neuen Senatsmitglieder nach den Abgeordnetenhauswahlen diesen Zusammenhang endlich begreifen und vor allem die autoorientierte Berliner Verwaltung zur Umsetzung einer offensiven ÖPNV-Politik anhalten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000716>.

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