

■ Berlin

Beschreibung für BVG-Fahrgäste

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 21-22 (Artikel-Nr: 10000819)
IGEB Stadtverkehr

Fahrplanwechsel im Dezember mit Angebotsverbesserungen

Während man sich als Fahrgast der Berliner S-Bahn mit immer neuen Einschränkungen und Unregelmäßigkeiten auseinandersetzen muss, ergeht es BVG-Kunden neuerdings etwas besser. Nachdem in der Laufzeit des alten BVG-Unternehmensvertrags bis 2007 wiederholt Angebotsreduzierungen beklagt werden mussten, konnte mit dem neuen Verkehrsvertrag das Angebot nicht nur stabilisiert werden, sondern es gab zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 insbesondere für U-Bahn-Fahrgäste kleine, aber wichtige Angebotsausweitungen.

U-Bahn fährt länger im 5-Minuten Takt

Als Kompensationsleistung für die im Streikjahr 2008 ausgefallenen BVG-Verkehrsleistungen wurde zum Fahrplanwechsel auf den U-Bahn-Linien 1, 2, 5, 6, 7 und 8 der abendliche 5-Minuten-Takt an Werktagen um etwa ½ Stunde bis ca. 20.30 Uhr ausgedehnt. Auch sonnabends fahren die genannten U-Bahn-Linien sowie die U 9 länger im 5-Minuten-Takt: bisher von 11 bis 19 Uhr, nun von 10 bis ca. 20.30 Uhr. Damit reagierte die BVG auf die veränderten Geschäftsöffnungszeiten und die deutlich stärkere Nachfrage in den frühen Abendstunden. Auch auf der Straßenbahnlinie M10 gab es aufgrund der hohen Nachfrage eine Angebotsverbesserung: Freitags und sonnabends wird nun der 5-Minuten-Takt zwischen Eberswalder Straße und S+U-Bf Warschauer Straße wegen der großen Nachfrage bis gegen 22 Uhr angeboten.

Trotz zahlreicher Änderungen im Busliniennetz gab es zum großen Fahrplanwechsel nicht einmal ein aktuelles Kursbuch oder Liniennetz. Begründet wurde das damit, dass im Frühjahr 2010 - also mitten in der nächsten Fahrplanperiode - das Busnetz erneut umfangreich verändert werden soll, vor allem in der östlichen Innenstadt.

Obwohl die meisten der im Dezember umgesetzten Maßnahmen positiv zu bewerten sind und deshalb Gelegenheit für ein »positives Marketing« boten, fehlten angemessene Informationen der Fahrgäste. Es wäre wohl nicht zu viel verlangt, wenn z. B. einige Tage vor dem Fahrplanwechsel wenigstens an den zentralen Umsteigehaltstellen auf die bevorstehenden Änderungen hingewiesen worden wäre. Außerdem hätte die BVG, wie bei anderen Verkehrsbetrieben üblich, in den betroffenen Linien kostenlose Fahrplanflyer mit einem aktualisierten Liniennetz ausschnitt verteilen müssen. Stattdessen blieben auch interessierte Fahrgäste weitgehend uninformiert, denn selbst im schnellen Medium Internet sind bis heute (zwei Monate nach dem Fahrplanwechsel) nur Liniennetz ausschnitte mit den alten Linienführungen herunterzuladen.

Fehler der Netzreform 2005 endlich behoben

Gut fünf Jahre hat es gedauert, bis die mit dem »BVG 2005 plus«-Liniennetz durch Veränderung des damaligen 240ers gerissene Erschließungslücke in der



Auf der stark frequentierten Buslinie X83 ist das (Sitz-)Platzangebot seit dem Fahrplanwechsel im Dezember durch den zumindest teilweisen Einsatz der neuen Doppeldecker ausgeweitet worden. Durch Einstieg an allen Türen wirken die Fahrgäste bei der ansonsten noch ausstehenden Beschleunigung der Linie mit. (Foto: Marc Heller)



BVG-Bus 325 am S- und U-Bahnhof Wittenau. Nach der Neuvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen werden auf schwach ausgelasteten Buslinien künftig auch von privaten Betreibern solche Midibusse eingesetzt. (Foto: Marc Heller)



Erst der Umzug der BVG-Hauptverwaltung bewirkte bei der BVG ein Umdenken: Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember wird die Holzmarktstraße durch Verlängerung des 248ers wieder von einer Buslinie erschlossen. (Foto: Marc Heller)

Holzmarktstraße wieder geschlossen wurde. Erst der Umzug der BVG-Zentrale in das Trias-Gebäude führte dazu, dass nun endlich wieder eine Buslinie durch die Holzmarktstraße fährt.

Der 248er wird jetzt über die Grunerstraße zum Alexanderplatz und vorbei am neuen Einkaufstempel Alexa weiter über Alexander- und Holzmarktstraße zum Ostbahnhof geführt. Sehr negativ ist dabei aber die Umsteigesituation am Alexanderplatz zu bewerten: In Richtung Ostbahnhof liegt der Haltestellenstandort statt in der Grunerstraße direkt an der Einmündung Alexanderstraße weit hinter der Einmündung in der Alexanderstraße, so dass umsteigende Fahrgäste - insbesondere zu den S-, U-Bahn und Straßenbahnlinien - sehr weite Umsteigewege zurückzulegen haben.

Im Kreuzberger Linienabschnitt des 248ers erfolgte eine Begradigung. Der U-Bahnhof Mehringdamm wird durch die geradlinige Linienführung über die Zossener Straße nicht mehr bedient. Dadurch entfällt leider auch die Verknüpfung zum M19. Die U-Bahn-Linie 1 wird demgegenüber durch eine zumindest im Berufsverkehr zeitaufwändige Stichfahrt von der Zossener Brücke zum Halleschen Tor weiterhin bedient.

Durch den Wegfall des 248ers an der Endstelle Alexanderplatz/Karl-Liebknecht-Straße entstand Platz für die Buslinie TXL, die nun von der Prenzlauer Allee bis dahin zurückgezogen wurde. Das ist durch die gute Umsteigesituation von und zur Straßenbahnlinie M2 eine durchaus akzeptable Lösung. Die Buslinien M48 und 100 haben ihre Endstellen vertauscht.

Eine neue Linienführung erhielt die Buslinie 108, die nicht mehr am S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost, sondern am Bahnhof Lichtenberg endet bzw. beginnt. Auch damit wurde eine vor einigen Jahren im Zuge von »BVG 2005 Plus« entstandene Erschließungslücke im Wohngebiet rund um den Rosenfelder Ring endlich wieder geschlossen. Ärgerlich ist hier, dass die vorgesehene »oberirdische« Linienführung über die Kreuzung Alt-Friedrichsfelde/ Rhinstraße noch nicht möglich ist, da die für die Ampelprogrammierung zuständige Behörde »Verkehrslenkung Berlin« trotz über einem Jahr Vorlaufzeit nicht in der Lage war, die Ampeln rechtzeitig umzuprogrammieren. Vorgesehen ist das nunmehr in den nächsten Monaten. Bis dahin fahren die Buslinien 108 und N5 ohne Umsteigemöglichkeit zu den Straßenbahnlinien M17, 27 und 37 weiterhin durch den Tunnel.

Licht und Schatten gibt es auch bei der Buslinie 163. Sie verkehrt seit 13. Dezember nun zwar auch in den Vormittagsstunden bis zum Bahnhof Schöneweide, aber außerhalb der Hauptverkehrszeiten fährt sie auf ganzer Länge (mit Ausnahme des von den Linien 163 und 363 parallel bedienten Abschnitts) nur noch im Halbstundentakt. Das widerspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Verlagert wurden die Verkehrsleistungen auf die neu eingerichtete Buslinie 363, die vom S-Bahnhof Grünau zum Krankenhaus Hedwigshöhe ebenfalls im 30-Minuten-Takt verkehrt, aber mit ihren eingeschränkten Betriebszeiten wohl nur für Patienten und Besucher, nicht aber das dort tätige Krankenhauspersonal akzeptabel ist.

Dichtere Takte für Steglitzer Einkäufer

Auch im Fahrplanangebot gab es zum Dezember auf einigen Buslinien kleine Angebotsverbesserungen, die gewürdigt werden sollen: So wird im Sonnabend-Fahrplan der 10-Minuten-Takt auf den Buslinien X83 und 186 jetzt nicht nur bis 18 Uhr, sondern bis ca. 20 Uhr angeboten. Die Buslinie 187 wurde sonnabends von ca. 11 bis 19 Uhr zwischen Innsbrucker Platz und Lankwitz Kirche auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und die Buslinie 118 fährt jetzt in der Schulzeit nachmittags schon ab 12 statt 13 Uhr im 10-Minuten-Takt.

Deutlich verbessert wurde auch die Anbindung des Krankenhauses Kaulsdorf, das jetzt montags bis freitags durchgehend und neu auch sonnabends und sonntags durch die Buslinie 195 aus Hellersdorf direkt erreicht wird. Gespeist wird diese zusätzliche Verkehrsleistung aus einer Takterweiterung der Buslinie 195 vom bisherigen 5-Minuten-Takt auf einen wohl auch noch ausreichenden 7/7/6-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten.

Für die Fahrgäste der Linie 277 in Marienfelde gab es eine deutliche Angebotsverbesserung im Berufsverkehr. Die Verstärkerfahrten enden nicht schon an der Daimlerstraße, sondern wurden zum S-Bahnhof Buckower Chaussee verlängert. Damit werden die Wohn- und Gewerbegebiete entlang des Richard-Tauber-Damms in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt an die S-Bahn angebunden.

Neuordnung der privat befahrenen BVG-Buslinien

Zum 13. Dezember hatte die BVG außerdem sämtliche Aufträge an Subunternehmer für die nächsten acht Jahre mit Option für weitere vier Jahre neu vergeben. Grundlage der Vergabe ist die Regelung im BVG-Verkehrsvertrag, wonach weiterhin 8 Prozent der Busverkehrsleistungen an private Subunternehmen zu vergeben sind. Durch die Neuvergabe sind nun im BVG-Netz auch alle von privaten Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge behindertengerecht und verfügen zur Anschlussicherung über die notwendige RBL-Ausstattung.

Zugleich wurden die privat befahrenen Linien neu geordnet: Als wichtige Neuerung wechselte die stark frequentierte Buslinie X83 wieder zur BVG, so dass hier nun endlich der teilweise Einsatz von viel zu kleinen und heruntergewirtschafteten 12-m-Eindeckern der Vergangenheit angehört und stattdessen zumindest teilweise die neuen BVG-Doppeldecker eingesetzt werden. Ärgerlich ist allerdings, dass in den letzten Wochen in zunehmendem Maße auch hier wieder kleinere Fahrzeuge verkehrten.

Aber auch das Platzangebot auf den bisherigen Taxi-Nachtlinien wird künftig größer. Eingesetzt werden jetzt Mercedes-Sprinter, die 10 Sitzplätze und in einem Multifunktionsabteil Platz für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen bzw. 12 Stehplätze anbieten. Auch auf einigen Tageslinien, z. B. 168 und 334, kommen diese Kleinbusse zum Einsatz. Und schließlich werden insgesamt 77 »normale« 12-m-Eindecker auf einem guten Dutzend sonstiger Buslinien im gesamten Stadtgebiet von den privaten Betreibern eingesetzt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000819>.

