

■ Nahverkehr

Bus und Tram bleiben die Stiefkinder der BVG

aus SIGNAL 05/1992 (Juli 1992), Seite 11-13 (Artikel-Nr: 10000884)
IGEB

Am 31. Mai war es wieder soweit: Fahrplanwechsel. Erfahrungsgemäß liegen dann bei den Bus- und Tramfahrern der BVG Freud und Leid dicht beieinander. So war es auch 1992. Den Verbesserungen, u.a. im «grenzüberschreitenden» Verkehr, stehen zahlreiche Verschlechterungen gegenüber. Geteilt bleibt Berlin vor allem bei der Qualität des Busangebotes. Was den Fahrern im Ostteil der Stadt geboten wird, ist teilweise eine Unverschämtheit.

Die Not wird zum Normalzustand

Geändert wurden beim Bus sowohl Linienführungen als auch Fahrpläne. Die einschneidendste Maßnahme: Der im März eingeführte, sogenannte Notfahrplan auf über 40 Buslinien wurde zum Normalfahrplan. Die seinerzeit als nur vorübergehend bezeichneten, z.T. drastischen Taktausdünnungen sind stillschweigend zum Normalangebot geworden. Damit gibt es kaum noch eine Ost--Beliner Buslinie, die häufiger als im 20-Minuten-Takt verkehrt, selbst im Berufsverkehr. Zusammen mit den völlig realitätsfremden Fahrzeitbemessungen und den daraus resultierenden Fahrplanabweichungen einerseits und den im Berufsverkehr auftretenden Staus mit entsprechenden unkalkulierbaren Fahrzeitverlängerungen andererseits ist den Fahrern das Verkehrsmittel Bus im Ostteil Berlins kaum noch zumutbar. Linienänderungen in der City-Ost

Die vom Wittenbergplatz kommende Buslinie 142 fährt nun zum Alexanderplatz und dann - die alte Streckenführung umkehrend - weiter über Hans--Beimler-Straße, Mollstraße, Landsberger Allee, Frieden-, Friedrichsberger und Andreasstraße zum Hauptbahnhof. Durch die Führung über Alexanderplatz und Mollknoten wird die Erschließung des Ost--Berliner Zentrums aus West--Berlin verbessert und gleichzeitig eine Verknüpfung auf kürzestem Wege mit dem Tramnetz erreicht. Die Linie 147 ersetzt in der Holzmarktstraße- den dort wegfallenden 142er und entfällt damit im nördlichen, parallel zur U-Bahn- Linie 8 verlaufenden Abschnitt von Jannowitzbrücke bis Arkonaplatz. Der Arkonaplatz wird zukünftig durch einen Schwenk der Buslinie 328 angebunden, die während der Geschäftszeiten vom Nordbahnhof bis zum Gartenplatz verlängert wird.

Tempo 7 beim Bus

Neu eingerichtet wurde die West--Ost-Linie 348 zwischen dem Innsbrucker Platz und dem Straßenbahnknoten Hackescher Markt über Haupt-, Potsdamer, Leipziger, Toleranzstraße, Unter den Linden, Karl-Libknecht- und Spandauer Straße. Aber selbst eine solch wichtige innerstädtische Verbindung zwischen den beiden Stadthälften verkehrt nur im 20-Minuten-Takt und ist damit für Fahrern völlig unattraktiv. Außerdem gibt es dank der Anti--Busspur--Politik von Senator Haase Reisegeschwindigkeiten, die fast schon von Fußgängern erreicht werden. So benötigen die Busse für die ca. 1 km lange Strecke zwischen Lützowstraße und S-Bf. Potsdamer Platz werktags fahrplanmäßig sage und schreibe 8 Minuten. Das entspricht einer



Fahrgastverwirrspiel der BVG. Der 142er mit Zielschild "Hauptbahnhof" hält am Hauptbahnhof. Fahrgäste, die zur Endstelle Torellstraße möchte, trauen sich oft gar nicht einzusteigen, weil sie denken, daß der Bus hier aussetzt. Die Busfahrer haben dann die dankbare Aufgabe, den Fahrgästen zu erklären, daß der Bus noch fünf Haltestellen weiter fährt, als ausgeschildert ist. (Foto: G. Radke)



Überfüllte Busse im Schienenersatzverkehr. Durch die Verkehrspolitik des Senates drohen solche Mißstände zum Dauerzustand zu werden. (Foto: F. Brunner)

Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 7 km/h! Wieder Spontiaktion der BVG

Bereits in [SIGNAL 3/92](#) hatten wir die Änderungen im Raum Treptow/Neukölln thematisiert und Alternativvorschläge zu der fahrgastfeindlichen Kappung der Direktverbindung Köpenick - Neukölln vorgelegt. Statt sich eines besseren zu besinnen, sattelte die BVG noch eins drauf: Sie läßt nun entgegen ihren eigenen Ankündigungen in Kursbuch, Liniennetz und an den Haltestellen die Buslinie 104 nicht über Rathaus Treptow verkehren. Bis zum heutigen Tage sind die Fahrgäste über die verkürzte Wegführung nicht informiert worden! Die nur noch von der Karl-Kunger-Straße zum Müggelschloßchenweg fahrende Buslinie 167 bedient den Abschnitt Schöneweide - Köpenick nun auch im morgendlichen Berufsverkehr sowie an Sonnabendvormittagen. Zu den Hauptverkehrszeiten werden Einsetzer vom dicht besiedelten Wohngebiet Karl--Kunger-Straße bis zum Bf. Schöneweide gefahren die sogar im Kursbuch nachzulesen sind. Entfallen ist allerdings die Buslinie 165 zwischen Karl--Kunger-Straße und Bf. Schöneweide, wodurch das Fahrplanangebot auf dieser Relation weiter reduziert wurde. Die Busse der Linie 165 werden jetzt von Oberspree kommend über Johannisthal-Süd und die neu gebaute Massantebrücke zum U-Bf. Zwickauer Damm geführt, ein wichtiger Lückenschluß zwischen Rudow und Schöneweide im 20-Minuten-Takt.

Nicht nur im 20-Minuten-Takt, es geht auch seltener

Auch die neue Buslinie 270 vom Baumschulenweg zum U-Bf. Ullsteinstraße schließt ein Jahr nach Fertigstellung der Späthbrücke die bisherige Lücke von Ost nach West zwischen Sonnenallee und Schönefeld. Neue Maßstäbe für städtische Buslinien setzt die BVG mit dem 30-MinutenTakt(!), der selbst werktags außerhalb des Berufsverkehrs angeboten wird, und mit der Betriebsdauer bis 19.30 Uhr. Der 20_Minuten-Takt muß für eine städtische Buslinie das Minimalangebot darstellen. Der 30-Minuten-Takt paßt nicht in das Taktsystem in der gesamten Berliner Verkehrsregion und gehört daher schleunigst abgeschafft. Bezeichnend ist, daß der 20-Minuten-Takt am Wochenende, wenn die Buslinie nur zwischen Gradenstraße und Baumschulenweg verkehrt, sogar ohne zusätzlichen Fahrzeugund Personaleinsatz möglich wäre. Bei einer Umlaufzeit von 26 Minuten haben die Busse eine Standzeit von 34 Minuten (!) an den Endstellen. Auf dem bisher mit der Buslinie 260 gemeinsam bedienten Abschnitt von Rudower Chaussee bis Altglienicke, Kirche ist die Buslinie 160 nunmehr gänzlich entfallen, was auch hier eine Angebotsreduzierung auf den 20-Minuten-Takt bedeutet. Der 160er wurde von seiner Endstelle Falkenhöhe bis zur Schönefelder Chaussee verlängert. Nach Angaben der BVG fährt die Linie nur noch wegen fehlender Wendemöglichkeit z.Z. bis zum Flughafen Schönefeld weiter.

Verbesserungen in Hohenschönhausen

Überwiegend positive Veränderungen gab es im Raum Weißensee / Hohenschönhausen durch Neuordnung der Buslinien 154, 159, 197, 359 und 459. Wichtigste Verbesserungen sind die Neuansbindung der Wohnsiedlung in der südlichen HansasträÙe (Buslinie 359) und der Darßer StraÙe (Buslinie 159). Mehr als ärgerlich ist jedoch die unverändert schlechte Anbindung der Großsiedlung Hohenschönhausen im Bereich Erich-Correns--StraÙe, wo der 359er die Fahrgäste nur tagsüber und nur auf Umwegen zu den Hauptzielgebieten bringt ([s. SIGNAL 3/ 91](#)). Die einzige Buslinie von Weißensee nach Buch heißt jetzt wieder 158. Ergab sich noch vor einem

Jahr von Weißensee/Spitze bis Alt-Buch durch die damals parallel geführte Buslinie 258 an allen Tagen immer ein der im Berufsverkehr auf 7 bis 8 Minuten verdichtet wurde, so wird den Fahrgästen jetzt ein 20-MinutenTakt zugemutet. Geschlossen wurde endlich die Angebotslücke zwischen dem Märkischen Viertel und Rosenthal: Mit der Buslinie 124 wurde allerdings gerade die Buslinie verlängert, die auch acht Jahre nach der Wiederinbetriebnahme der Nordbahn noch immer keine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn bietet.

Verbesserungen in Spandau und Dahlem

Positiv zu vermerken ist die Schaffung der neuen Spandauer Buslinie 434, die die bisherige Buslinie 235 ablöst. Damit werden im Straßenzug Kladower Damm, Alt-Gatower Straße zu den Hauptverkehrszeiten wieder Direktverbindungen zum U-Bf. Ruhleben angeboten. Begradigte Linienführungen gibt es jetzt im Raum Dahlem mit der der Buslinie 101 durch die Altensteinstraße, des 110ers über Thielallee und Saarsgemünder Straße und des 111ers geradlinig über Garystraße sowie über die FU--Rostlaube. Durch die Erschließung der Altensteinstraße und durch die längst überfällige Veränderung der Buslinie 111 im FU--Bereich ist kostenneutral eine wesentliche Angebotsverbesserung möglich geworden. Die verschlechterte Anbindung der Schulen in der Königin-Luise-Straße in Richtung Zehlendorf--Mitte wird durch im Kursbuch nicht aufgeführte verlängerte Einzelfahrten des 180ers bis Rathaus Zehlendorf aufgefangen. Umfangreiche Änderungen gab es auch im Raum Lankwitz/Marienfelde, auf die wir noch gesondert eingehen werden.

Änderungen auch bei der Tram

Unverändert blieb das Berliner Straßenbahnnetz zum Fahrplanwechsel. Allerdings werden ab 1. Juli wegen der Sanierung der Weidendammer Brücke die zum Kupfergraben fahrenden Tramlinien 22, 46, 70 und 71 sämtlich zum U-Bf. Schwartzkopffstraße geführt. Weil der Platz in der dortigen Kehranlage nicht ausreicht, wird derweil die Linie 24 zum Hackeschen Markt zurückgezogen. Durchgehende Züge von der Greifswalder Straße über den Hackeschen Markt hinaus in die Innenstadt wird es dann nicht mehr geben. Den offiziellen Verlautbarungen des Berliner Senats zufolge sind diese Maßnahmen nur vorübergehender Natur: Die Weidendammer Brücke soll ihre Straßenbahnlinien nach erfolgter Sanierung wiederbekommen, und die vom Senat angestrebte Beseitigung der Tram in der Friedrichstraße erst nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken über Invalidenstraße und Leipziger Straße erfolgen.

«Auf allen Linien (außer 3, 25 und 26) wird ein besonderer Freitagsfahrplan eingeführt, der am Nachmittag den verlängerten Berufsverkehr berücksichtigt», ist Nr. 5/92 von «BVG-aktuell» zu entnehmen. So elegant kann man also Taktausdünnungen beschreiben. Denn bei den Tramlinien 15, 17, 46, 63, 81, 82 und 85 wurde der Freitagsfahrplan dazu genutzt, nachmittägliche Verstärkerfahrten ausfallen zu lassen bzw. die Betriebszeiten zu verkürzen. Bei der Linie 17 ging die BVG sogar generell vom 12-Minuten- auf den 20-Minuten-Takt über. Positiv zu bewerten sind die Angebotsausweitungen auf der Linie 4. Auf dem Abschnitt bis zum Rathaus Friedrichshain ergibt sich mit der parallel fahrenden Linie 13 an Wochentagen tagsüber ein 6/7-MinutenTakt, der im Berufsverkehr auf 5 Minuten verdichtet wird, was sich auf dieser Linie mit einem hohen Anteil umsteigender Fahrgäste besonders

positiv bemerkbar macht. Kleinere Angebotsverbesserungen gab es auch auf der Linie 3, leider aber blieb hier zeitweilig der anachronistische 12-Minuten-Takt erhalten.

Fazit

Trotz Verbesserung einzelner Linienführungen und trotz wichtiger Lückenschlüsse zwischen den beiden im wesentlichen noch immer geteilten Verkehrsnetzen überwiegen auch bei diesem Fahrplanwechsel die Rückschritte: Verantwortlich dafür ist die Verkehrspolitik des Senats, der einerseits die BVG zu teilweise drastischen Angebotskürzungen zwingt und andererseits die Kosten für die BVG immer mehr in die Höhe treibt, weil er z.B. Busspuren verweigert bzw. abbaut. Umso ärgerlicher ist, daß die BVG nicht wenigstens alles daran setzt, ihr Verkehrsangebot im Rahmen der ihr verbleibenden Möglichkeiten der Nachfrage anzupassen. Noch immer sind wesentliche Teile vom für die Fahrgäste zahlreiche Verbesserungen bringenden «Busnetz 90» nicht umgesetzt, obwohl dies kostenneutral möglich wäre. Noch immer fahren Busse an Bahnhöfen in großem Bogen vorbei, fahren Busse im Zickzack-Kurs entlang der inzwischen imaginären Mauer, obwohl Straßen schon längst existieren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000884>.

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