

■ Nahverkehr

BVG-Änderungen im Herbst 1995

aus SIGNAL 08/1995 (Dezember 1995), Seite 17-18 (Artikel-Nr. 10001000)
IGEB

Zum kleinen Fahrplanwechsel, wegen der U- und Straßenbahn-Wiederinbetriebnahme dieses Jahr erst am 15. Oktober, gab es im gesamten VBB-Bereich auf ca. 25 Linien Änderungen im Linienvverlauf und auf ca 120 (!) Linien Fahrplanänderungen, wobei baustellenbedingte Umleitungsfahrpläne nicht mitgerechnet sind. Für die VBB war dies Anlaß genug, einen neuen Liniennetzplan, einen überarbeiteten Atlas und neue Fahrinfo-Disketten herauszugeben. Ein neues Kursbuch hielt man leider nicht für erforderlich. Für den computerunlustigen Fahrgast gibt es lediglich eine Ergänzung zum Kursbuch, aus der man sich dann jeweils im Abgleich mit dem alten Kursbuch den jeweils gültigen Fahrplan herausuchen kann.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahn über die Bomholmer Straße bis zum Louise-Schroeder-Platz wurden der X26 zum S-Bf Bornholmer Straße und die Omnibuslinie 126 zum U-Bf Osloer Straße zurückgezogen.

Somit verbleibt auf dem Abschnitt zwischen Björnsonstraße und Louise-Schroeder-Platz eine parallel zur Straßenbahn verkehrende Express-Buslinie. Dieser von vielen kritisierte Zustand vermeidet allerdings für viele von den S-Bahn Linien 1, 2, 25, 8 und 10 kommenden Fahrgäste weitere Umsteigezwänge auf dem Weg Richtung Seestraße bzw. entlang des fehlenden S-Bahn- Nordringes. Die weiterhin starke Frequentierung dieser Buslinie unterstreicht die dringende Notwendigkeit zur kurzfristigen Verlängerung der Straßenbahn zum Eckernförder Platz und zur Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Nordringes.

Die sonstigen Änderungen standen nicht im Zusammenhang mit Erweiterungen des Schienenverkehrsnetzes. So wurde im Raum Marienfelde die Omnibuslinie 277 über den bisher nicht bedienten Lichterfelder Ring bis in die Thermometer-Siedlung nach Lichterfelde-Süd verlängert. Trotz der Beschränkung auf den Tagesverkehr während der Geschäftsöffnungszeiten ist diese Maßnahme sehr zu begrüßen.

Radikale Kürzungen in Hellersdorf/Marzahn teilweise korrigiert

Eine Reihe von Maßnahmen sind als Nachbesserungen der umfangreichen Linien- und Fahrplanänderungen zum letzten Fahrplanwechsel im Mai zu sehen. Damals wurden insbesondere im Raum Marzahn und Hellersdorf erhebliche Reduzierungen im Busangebot vorgenommen, die die BVG bereits durch Taktverdichtungen auf zahlreichen Buslinien im August und z.T. im Oktober korrigieren mußte. So wurden die Verstärkungsfahrten der OL 194 im Berufsverkehr bis zum S-Bf Nöldnerplatz (bisher Friedrichsfelde Ost) verlängert sowie Verstärkungen der Taktfolgen im Berufsverkehr bei den Omnibuslinien 190, 192, 195 und 197 vorgenommen. Auch soll noch eine gänzlich neue Buslinie hinzukommen, um den Wohnbereich Cecilienstraße direkt mit dem Geschäftszentrum Helene-Weigel-Platz zu verbinden. Diese OL 491 wird allerdings erst nach Beendigung von Straßenbauarbeiten in der Elisabethstraße in Betrieb genommen.



Abends verkehrt die Omnibuslinie 181 nicht mehr ab Friedrich-Wilhelm-Platz sondern erst ab S-Bf Lankwitz. Durch einen dilettantischen Fahrplan entstehen den Fahrgästen maximale Nachteile, während der Spareffekt minimal ist. (Foto: I. Schmidt)



Eine Verbesserung stellt die Verlängerung der Buslinie 277 über den bisher nicht bedienten Abschnitt des Lichterfelders Ringes dar. (Foto: I. Schmidt)

Die Verlängerung der OL 198 durch das Gewerbegebiet Pilgramer Straße in der Hauptverkehrszeit erschließt bisher nicht bediente Gebiete. Den nicht mehr bedienten Streckenast zum Krankenhaus Kaulsdorf übernimmt die neu konzipierte Linie 298 in einer Art Ringverkehr.

Ebenfalls positiv ist die Ausweitung der Betriebszeit auf der Reinickendorfer OL 322, die bislang ausschließlich als Berufsverkehrslinie verkehrte . und nach der Linienumstellung im Mai tagsüber eine gravierende Erschließungslücke im Bereich Hermsdorfer Straße/Cité Foch hinterließ.

Lob verdient der Untemehmensbereich Omnibus auch für seine schnelle Reaktion auf die Hinweise des Berliner Fahrgastverbandes zu Mißständen auf dem N27. Nach dem 1994 erfolgten drastischen Vorziehen des Betriebsschlusses bei der U-Bahn hatten die für den Betrieb im Untergrund zuständigen BVGer als Reaktion auf die Kritik aussetzende Züge in den Fahrplan aufgenommen. Seither endet um 0.40 Uhr ein U9-Zug von Rathaus Steglitz in Zoologischer Garten, ohne daß eine Weiterfahrt mit der U-Bahn möglich wäre. Entsprechend groß wurde der Andrang auf den N27 um 1.00 Uhr Richtung U-Bf Osloer Straße als "U9-Ersatzverkehr". Infolgedessen war dieser häufig überfüllt. Insbesondere in der Nacht von Donnerstag auf Freitag kamen regelmäßig nicht alle Fahrgäste mit, was im Nachtverkehr mit seinem 30-Minuten-Takt ein vollkommen unakzeptabler Zustand ist. Seit dem 15. Oktober gibt nun es um 0.50 Uhr einen Verstärker, der den Fahrgästen aus der U9 ein schnelleres Fortkommen sichert und die Überfüllung um 1.00 Uhr vermeiden hilft.

So erfreulich die sachgerechte Reaktion des Untemehmensbereiches Omnibus ist, so zeigt dieser Einzelfall aber auch, wie wenig sich der Untemehmensbereich U-Bahn bei seiner Fahrplangestaltung abstimmt, und vor allem, wie dringlich eine Verbesserung des U-Bahn-Angebotes im Spätverkehr ist. Der Berliner Fahrgastverband IGEB ist unverändert der Meinung, daß der derzeitige U-Bahn-Betriebsschluß kurz nach Mitternacht fahrgastfeindlich und für eine Stadt wie Berlin geradezu blamabel ist.

181er verkürzt - Minimaler Spareffekt, maximale Nachteile

Neben vielen Verbesserungen brachte der "kleine Fahrplanwechsel" leider auch einige Verschlechterungen, besonders einschneidend für abendliche Fahrgäste der OL 181. Diese Linie fährt auf dem Abschnitt zwischen Alt-Mariendorf und Britz in der Schwachverkehrszeit bis gegen 23 Uhr (also immer noch abweichend vom üblichen Betriebsschluß des Tagesverkehrs) nun zwar generell im 20-Minuten-Takt (bisher 40-Minuten-Takt), gleichzeitig jedoch wurde die OL 181 abends ab 20 Uhr an ihrem anderen Ende rigoros gekappt. Statt am U-Bf Friedrich-Wilhelm-Platz enden die Wagen nun am S-Bf Lankwitz. Der verbleibende Linienweg nach Steglitz wird dadurch nur noch von der in diesem Bereich parallel verlaufenden OL 182 im 20-Minuten-Takt bedient.

Der dadurch entstandene Nachteil des zusätzlichen Umsteigezwanges wird durch eine nicht bestehende Anschlußsicherung noch verschlimmert. In Fahrtrichtung Steglitz sind bei der Ankunft am S-Bf Lankwitz 10 Minuten Wartezeit bis zur Weiterfahrt mit der OL 182 einzukalkulieren. In der Gegenrichtung ist es ebenfalls problematisch: Die Weiterfahrt mit der OL 181 Richtung Britz erfolgt zur gleichen Minute wie die

Ankunft des 182ers aus Steglitz, Aufgrund der häufig verspätet am Walther--Schreiber-Platz ankommenden U9 hat auch der 182er am S-Bf Lankwitz häufig ein wenig Verspätung, so daß viele Umsteiger gerade noch die Rücklichter ihres 181ers sehen werden. Außerdem gibt es Fahrgäste, die am S-Bf Feuerbachstraße von der S1 umsteigen wollen. Sie müssen nun abends dank des Wegfalles der OL 181 sage und schreibe 18 Minuten auf ihren Anschlußbus warten! Fazit: Selbst vor dem Hintergrund der politischen Sparvorgaben kann man wohl nur noch von einem Schildbürgerstreich der BVG sprechen: Minimale Einspareffekte bei maximalem Nachteilen für die Fahrgäste.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001000>.

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