

Nahverkehr

Kleine Verbesserungen im BVG-Sommerfahrplan

aus SIGNAL 04/1989 (April 1989), Seite 9-10 (Artikel-Nr. 10001103)
IGEB

Wegen der tarifvertraglich festgelegten Arbeitszeitverkürzung im Öffentlichen Dienst zum 1. April trat in diesem Jahr der BVG-Sommerfahrplan schon einen Monat früher als gewohnt in Kraft. Der Fahrplanwechsel wurde von der BVG wieder zum Anlaß für einige kleine Veränderungen im Busnetz genommen, die von der IGEB überwiegend begrüßt werden, zumal ein Teil der Verbesserungen von der IGEB selbst vorgeschlagen worden war. Die wichtigste Verbesserung ist jedoch die seit Jahren von der IGEB geforderte Veröffentlichung der regelmäßigen Einsetzfahrten bei den Bussen, die ursprünglich bereits für den Winterfahrplan 88/89 versprochen worden war und nun endlich realisiert werden konnte.

Das Tagesbusliniennetz wurde nur wenig verändert: So fahren im Berufsverkehr auf der Buslinie 10 einzelne Wagen über den bisherigen Endpunkt Haselhorster Damm hinaus bis ins Industriegebiet Rhenaniastraße. Längst über die Teilung der bisherigen Buslinie 83 in einen Nord- und einen Südast, da durch die überlange Wegführung Verspätungen von bis zu 15 Min. im Berufsverkehr keine Seltenheit waren. Auf dem bisherigen Südast zwischen U-Bf. Kurfürstenstr. und Waldsassener Str. verkehrt nun eine neue Linie 87, während die Linie 83 nur noch den Nordast vom Krematorium Wedding zum U-Bf. Innsbucker Platz befährt, allerdings nicht mehr über Leberstraße/S-Bf. Schöneberg, sondern geradlinig über die Hauptstraße. Damit gibt es keine Verknüpfung mehr zwischen der Buslinie 83 und der Wannseebahn (S1). Dies ist vor allem deshalb unverständlich, weil eine bessere Lösung bequem möglich ewesen wäre, durch Austausch: Statt der Buslinie 87 müßte die Linie 83 über Leberstraße/S-Bf. Schöneberg fahren, während die Linie 87 über die Hauptstraße verkehren sollte, da diese Linie bereits am S-Bf. Friedenau eine Umsteigemöglichkeit zur Wannseebahn bietet.

Einige Veränderungen gab es auch bei den Nachtbussen: Neben einer geringfügigen, fahrzeitbedingten Verkürzung der Linie 20N um eine Haltestelle im Ortsteil Lübars gab es zwei Verbesserungen im Nachtbusnetz, die beide auf Vorschläge der IGEB an die BVG zurückgehen: So hat die Linie 64N am Weddingplatz eine Verknüpfung mit der Linie 83N erhalten, so daß durch direkte Umsteigeanschlüsse Teile des Bezirks Wedding sehr viel schneller aus der City erreicht werden können.

Verbesserungswürdig bleibt jedoch die Lage der Haltestellen am Weddingplatz (insbesondere bei der wegen ein paar Parkplätzen weit entfernt von der Kreuzung liegenden Haltestelle des 83N Richtung Tegel), um die Umsteigewege für die Fahrgäste (auch im Tagesverkehr) zu verkürzen.

Die zweite von der IGEB vorgeschlagene Neuerung im Nachtbusnetz ist die Wegführung der Linie 85N über Kaisereiche, die eine bessere Flächenschließung Friedenaus und gleichzeitig kürzere Umsteigewege am derzeitigen Anschlußpunkt Walther-Schreiber-Platz - besonders auch in Fahrtrichtung City - ermöglicht. Dennoch wären hier, wie auch an einigen anderen Punkten des Nachtbusfahrplans, noch fahrgastfreundlichere Löstmgen denkbar: Das trotz nun verlängerten Fahrtweges immer noch erforderliche Warten des 85N in Richtung Saaleckplatz von 6 Min. (in der

5		Montag - Freitag														5		
		Fahrplanzeit in Minuten																
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
5	IGEB																	
6	IGEB																	
7	IGEB																	
8	IGEB																	
9	IGEB																	
10	IGEB																	
11	IGEB																	
12	IGEB																	
13	IGEB																	
14	IGEB																	
15	IGEB																	
16	IGEB																	
17	IGEB																	
18	IGEB																	
19	IGEB																	
20	IGEB																	
21	IGEB																	
22	IGEB																	
23	IGEB																	
24	IGEB																	
25	IGEB																	
26	IGEB																	
27	IGEB																	
28	IGEB																	
29	IGEB																	
30	IGEB																	
31	IGEB																	

Es ist geschafft. Endlich sind Einsetzwagen in den Fahrplänen der BVG abgedruckt.

Praxis mitunter deutlich länger) auf 48N und 68N sollte erst am Rathaus Steglitz erfolgen, um wenigstens bis dorthin eine zügige Verbindung vom Zoo anzubieten.

Positiv zu vermerken ist, daß es auf einigen Nachtbuslinien wegen des großen Fahrgastandrangs erneut Fahrplanverdichtungen gab. So verkehrt der 48N in der Nacht von Sonnabend auf Sonntag auf dem Abschnitt Zoo-Walther-Schreiber-Platz nun auch von 1.00 bis 2.30 Uhr im 10-Minuten-Takt.

Mit dem Fahrplanwechsel erschienen auch das neue Fahrplanheft, das Nachtfahrplanheft und das Liniennetz. Wichtigste Neuerung im Fahrplanheft und auch bei den Fahrplanaushängen an den Haltestellen ist das von der IGEB seit Jahren geforderte Abdrucken der meisten Einsetzwagen in den Fahrplänen. Positiv zu vermerken ist dabei, daß die E-Wagen in die Fahrpläne der Stammlinien integriert wurden und daher die Informationen über das tatsächliche Angebot für den Fahrgast übersichtlich blieben. Ausgenommen von der Veröffentlichung blieben seltsamerweise die E-Wagen in den Sonntagsfahrplänen: Hier ist für so manche Linie nur der 15- oder gar 20-Minuten-Takt der Stammlinie aufgeführt, obwohl regelmäßige Einsetzwagen verkehren (z.B. Linie 62 oder 91).

Registriert werden sollen auch noch einige Details im neuen Fahrplanheft: Die Seiten mit den S-Bahn-Fahrplänen sind nun endlich nicht mehr blau, wie die U-Bahn-Seiten, sondern S-Bahn-gemäß grün. Und über allen Sonn- und Feiertagsfahrplänen steht nun korrekterweise "Sonn- und Feiertag" und nicht mehr nur "Sonntag". Zu begrüßen ist auch der Abdruck einer Verkleinerung der farbigen Übersichtskarte über das Nachtbusliniennetz im Einband des Fahrplanheftes. Umso unverständlicher ist es, daß diese Karte ausgerechnet im Nachtfahrplanheft und auch beim großen Liniennetz fehlt.

Und noch zwei Bemerkungen zum Liniennetz: Warum ist es der BVG eigentlich nicht möglich, das Liniennetz im selben Format zu falten, in dem das Fahrplanheft erscheint? Es wäre für die Mitnahme in der Jacken- oder Handtasche sehr viel praktischer. Zweite Bemerkung: Schon vor Jahresfrist haben wir an dieser Stelle auf die zahlreichen Fehler bei der Angabe der Haltestellenstandorte im Liniennetz hingewiesen. Obwohl inzwischen einige der schwersten Patzer ausgebügelt worden sind, verbleiben noch immer zahlreiche Fehler und noch vielmehr Ungenauigkeiten, die häufig nur darauf zurückzuführen sind, daß auch Haltestellen, die nur in einer Fahrtrichtung existieren, ebenfalls durch einen vollen Kreis dargestellt werden: Wir fordern deshalb nochmals den Halbkreis!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001103>.

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