

■ Nahverkehr

BVG: Zum Winter besser

aus SIGNAL 09/1989 (Oktober 1989), Seite 8-10 (Artikel-Nr. 10001193)
IGEB

Wieviele Jahre mag es nun schon her sein, daß ein neuer BVG-Fahrplan nicht mit Verschlechterungen wie Linienkürzungen oder Taktausdünnungen verbunden war, sondern, ganz im Gegenteil, durch Linienverlängerungen und Taktverdichtungen wirkliche Verbesserungen für die Fahrgäste brachte? Der Winterfahrplan 1989/90 jedenfalls ist nach langer Durststrecke der erste, der solche Verbesserungen statt Ausdünnungen bringt. Doch der 1. Oktober 1989 markierte auch noch in anderer Hinsicht eine Trendwende bei der BVG, eine Wende hin zu einem erheblich attraktiveren Verkehrsangebot. Denn gleichzeitig traten auch die deutlich verbilligten Tarife für Monats- und Jahreskarten in Kraft, wurde durch Abschaffung der Tarifgebiete das Tarifsysteem überschaubarer. Schließlich markiert dieses Datum auch den Beginn der Einrichtung eines 100 km langen Busspurnetzes zur Beschleunigung der vom Autoverkehr immer mehr behinderten Busse, auch wenn der Einstieg mit ca. 12,5 km zunächst bescheidener als erhofft ausfällt.

Buslinienänderungen

Schon seit der Einrichtung der neuen Busschleuse vor einigen Wochen verkehren die Buslinien 2 und 81 am Walther-Schreiber-Platz geradlinig von der Bundesallee in die Schöneberger Straße. Durch diese Maßnahme entfiel die bisherige unnötige Umwegfahrt über die Schloß- und die enge Feuerbachstraße. Verbessert werden muß jedoch die Haltestellenlage am Walther-Schreiber-Platz: Die Haltestelle müßte unmittelbar an die Haltelinie verlegt werden, da sonst weiterhin Auto- oder Radfahrer während der Grünphase der Busschleuse das Abfahren des Busses verhindern können.

Ab 1. Oktober wird die Buslinie 3 nur noch zwischen Oberhofer Platz und S-Bf. Wannsee verkehren. Auf dem verbleibenden Abschnitt zwischen S-Bf. Wannsee und Heckeshorn wird eine neue Ringlinie 67 verkehren. Damit verkürzen sich für viele Fahrgäste die Umsteigewege am S-Bf. Wannsee, auch wenn für einige Fahrgäste, die bisher auf dem Weg nach Heckeshorn durchgehend die Buslinie 3 benutzen konnten, ein zusätzliches Umsteigen erforderlich wird.

Während der Geschäftszeiten wird die Buslinie 16 vom Franz-Neumann-Platz über Residenz- und Emmentaler Straße bis zur Klemkestraße verlängert, wodurch eine gravierende Lücke in der Erschließung des Einkaufsgebiets Residenzstraße geschlossen wird.

Weiterhin verkehrt die Buslinie 26 nur im Berufsverkehr, zukünftig jedoch über ihren bisherigen Endpunkt U-Bf. Holzhauser Straße hinaus über Witte-, Waldstraße und Lindauer Allee bis U-Bf. Paracelsusbad.

Eine neue Wegführung als Ringlinie erhält die Buslinie 37 in Kladow. Sie verkehrt dann ab Kladow-Dorfplatz über Krampnitzer Weg, Lanzendorfer Weg, Seniorenheim Hottengrund, Lanzendorfer Weg, Selbitzer Straße und Ritterfelddamm zurück zum Dorfplatz.



Bus 50 am U-Bf. Güntzelstraße: Um den von der U9 zur Buslinie 50 umsteigenden Fahrgästen auch abends einen Anschluß zu sichern, ist eine zusätzliche Haltestelle vor dem ADAC-Haus unverzichtbar. (Foto: J. Ziegler)



S-Bf. Westkreuz, vormittags Endstation für jeden 2. S-Bahn-Zug. Ab November soll der 10-Minuten-Takt auf der S3 endlich bis Wannsee verlängert werden. Die IGEB hatte dies kürzlich noch einmal mit Nachdruck gefordert. (Foto: T. Staeck)

Schon seit einigen Wochen fährt die Buslinie 50 eine neue Schleife am Endpunkt U-Bf. Güntzelstraße über Trautenaustraße, Bundesallee und Güntzelstraße. Betrieblich wirkt sich diese Änderung positiv aus, entfällt doch der zeitaufwendige Wendevorgang auf der Kreuzung Bundesallee/Hohenzollerndamm. Die Fahrgäste profitieren jedoch nur von einem Teil der möglichen Verbesserungen, solange ihnen nicht beim Umsteigen von und zur U9 das Überqueren der Trautenaustraße erspart bleibt.

Da laut Fahrplan - unverständlicherweise - die Fahrzeit verlängert wurde, ergeben sich für die Buslinie 50 frühere Abfahrtszeiten und spätere Ankunftszeiten, so daß z.B. bisher bestehende Umsteigeanschlüsse von und zur U9 im abendlichen 20-Minuten-Takt nicht mehr bestehen. So verbleiben dem sprintstarken Fahrgast demnächst vom fahrplanmäßigen (?) Eintreffen der U9 aus der City auf dem U-Bf. Güntzelstraße bis zur Abfahrt der Buslinie 50 ganze 90 Sekunden. Um den Anschluß doch noch zu gewährleisten, sollte daher eine zusätzliche Haltestelle in der Güntzelstraße Ecke Bundesallee (vor dem ADAC-Haus) eingerichtet werden, denn diese Haltestelle würde generell die kürzesten Umsteigewege und Reisezeiten ermöglichen.

Neu eingerichtet wird die Ringlinie 51, die vom U-Bf. Ullsteinstraße über Ordensmeister-, Komtur-, Schätzelberg- und Ullsteinstraße das Industriegebiet besser erschließen soll. Ob das mit den sehr eingeschränkten Betriebszeiten und einem Takt von 30 Minuten befriedigend gelingt, darf bezweifelt werden.

Im Nachtbusnetz gab es nur eine Veränderung: Die Buslinie 68N wird ab Berlinickeplatz im Zuge der (Tages-) Buslinie 96 bis zum Platz der Luftbrücke verlängert, so daß das Gebiet der Tempelhofer Vorstadt sehr viel besser an das Nachtbusnetz angeschlossen wird. Diese deutliche Verbesserung läßt sich übrigens ohne zusätzlichen Wagenlauf realisieren und ist damit für die BVG fast kostenneutral und bietet somit ein Beispiel, wie durch eine effektivere Betriebsführung das Angebot ohne Mehrkosten verbessert werden kann.

Kürzere Takte

Wie eingangs erwähnt, bringt der neue BVG-Winterfahrplan teilweise ein deutlich verbessertes Angebot durch kürzere Takte im Busnetz. Da entsprechend der verkehrspolitischen Zielsetzung des neuen Senats tagsüber auf allen Buslinien ein Mindesttakt von 10 Minuten angestrebt wird, sind die jetzt durchgeführten Maßnahmen erst als Anfang für weitere Taktverdichtungen zu sehen, denn das in den letzten Jahren regelmäßig ausgedünnte Angebot kann wegen des beschränkten Personal- und Fahrzeugbestandes nur sukzessive verbessert werden.

So wurden zum 1. Oktober folgende Buslinien montags-freitags zwischen 6 und 19 Uhr auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet, der teilweise im Berufsverkehr auf einzelnen Abschnitten noch weiter verkürzt wird: 3, 8, 11, 15, 22, 30, 32, 33, 48 (alle 7,5 Min.), 60, 62, 67, 68, 70, 72, 88 (leider bleibt der abendliche 30-Minuten-Takt mit dem frühen Betriebsschluß bestehen), 89 und 96. Für einige Buslinien bedeutet dies eine Verdoppelung des Angebots, d.h. die Busse fahren doppelt so häufig wie bisher (z.B. die Buslinie 60 Taktverdichtungen erfuhren außerdem die Buslinien 23, 75 und 93. Positiv ist ferner festzustellen, daß auf zahlreichen Buslinien der Takt auch

sonnabends (9 bis 14 Uhr) und sonntags (12 bis 18 Uhr) verdichtet wurde, wenn auch teilweise zunächst nur auf einen 15-Minuten-Takt.

Diese Taktverdichtungen auf zahlreichen Linien lassen im Zusammenhang mit den Beschleunigungseffekten durch die geplanten Busspuren das Busnetz und damit auch das gesamte Angebot der BVG deutlich attraktiver werden, denn auf den betroffenen Linien muß der Fahrgast zumindest tagsüber nun nicht mehr mit überlangen und unkaIkulierbaren Warte- und Umsteigezeiten rechnen. Die BVG- Benutzung wird attraktiver!

Keine vergleichbaren Verbesserungen gibt es bis er bei S- und U-Bahn. In den Koalitionsvereinbarungen von SPD und AL wird für alle S-Bahn-Linien ganztägig ein 10-Minuten-Takt und für alle U-Bahn-Linien sogar ein 5-Minuten-Takt gefordert. Das vorliegende Fahrplanheft sieht jedoch bei den Schnellbahnen keine einzige Taktverdichtung vor. Erst nachdem die IGEB nachgewiesen hatte, daß es keine Gründe gibt, die S3 nicht auch ganztägig im 10-Minuten-Takt zu befahren (s. auch Medienecho), kündigte die BVG an, daß ab 1. November der 10-Minuten-Takt auf der gesamten Linie eingeführt wird. Damit gibt es im Tagesverkehr nur noch auf der S2 auf dem Abschnitt zwischen Marienfelde und Lichtenrade keinen 10-Minuten-Takt. Dieser soll durch den 2-gleisigen Ausbau der Strecke ab dem Sommerfahrplan 1990 möglich sein. Dann muß der 10-Minuten-Takt bei allen S-Bahn-Linien endlich auch auf die Abendstunden erweitert werden, was nach Auskunft der BVG derzeit aus Mangel an Fahrern noch nicht möglich sei.

Unverständlich bleibt auch, daß es im gesamten U-Bahn-Netz keine Taktverdichtungen gab, obwohl es hier unproblematisch wäre, das Angebot auf den U-Bahn-Linien 3, 4 und 8 tagsüber auf einen 5-Minuten-Takt zu verkürzen, da mit Ausnahme der U3 die Linien im Berufsverkehr alle 5 Minuten befahren werden. Der benötigte Wagenpark ist also vorhanden, und auch betrieblich gäbe es keine Probleme. Umso erstaunlicher ist, daß es zwar für den Busbetrieb gelang, den Personalbestand deutlich aufzustocken, im U-Bahn-Betrieb jedoch kein einziger zusätzlicher Zug verkehrt. Es bleibt zu hoffen, daß die Ankündigung in der letzten BVG-Fahrgastinformation realisiert wird, wonach doch noch 1989 auch im U-Bahn-Bereich eine Angebotsverbesserung erfolgen soll. Taktverdichtungen sind auch hier für eine Attraktivierung notwendig, und zwar auf fast allen Linien. Denn auf zahlreichen Abschnitten insbesondere der U1, U7 und U9 wagt man auch außerhalb der Berufsverkehrs an einen Sitzplatz kaum zu denken. Und den sollte man dem Autofahrer, der auf die BVG umsteigen soll, und denen, die schon heute die BVG benutzen, anbieten. Im Auto muß auch keiner stehen

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001193>.

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