

Aktuell

# BVG-Sommerfahrplan Neuheiten und alte Mängel

aus SIGNAL 03/1990 (April 1990), Seite 5-7 (Artikel-Nr: 10001226)  
IGEB

**Der Fahrplanwechsel zum 1. April, der erste nach dem Fall der Berliner Mauer, war für die BVG eine besondere Herausforderung. Erstmals sollten die BVG-Fahrgäste nicht nur über die Linienführungen und das Fahrplanangebot der BVG selbst, sondern über alle Angebote im Großraum Berlin informiert werden, die mit BVG-Fahrausweisen und -Zeitkarten benutzbar sind. Die BVG hat diese Aufgabe nur zum Teil bewältigt und entgegen einer früheren Ankündigung kein gemeinsames Fahrplanheft mit den BVB und dem Potsdamer Verkehrskombinat herausgebracht.**

## Liniennetz: Immer besser

Im neuen, wesentlich größeren Liniennetz sind zwar neben S- und U-Bahn auch alle BVB-Straßenbahn- und Buslinien eingezeichnet, nicht aber mit Angabe der Haltestellen. Auf der Rückseite des fast einen Quadratmeter großen Planes befindet sich die neugestaltete Schnellbahnnetzspinne, in der erstmals auch alle S-Bahn-Linien der Deutschen Reichsbahn dargestellt sind. Die grafische Gestaltung ist gelungen. Auch der Fernbahnhof Spandau ist endlich in die Netzspinne aufgenommen worden, eine langjährige IGEB-Forderung. Besonders bemerkenswert: Sehr viel mehr Bahnhöfe des Ostnetzes sind mit behindertengerechten Zugängen versehen. Der vergrößerte Innenstadtplan aber bleibt unverständlicher Weise auf den bekannten Ku'damm-Ausschnitt begrenzt. Hier wäre eine Darstellung bis zum Roten Rathaus erforderlich, um das dichte Verkehrsangebot in der Ost-Berliner City besser kenntlich zu machen.

Das Fahrplanbuch weist hingegen eine unverändert unübersichtliche Struktur auf. Zuerst werden die an Fahrplänen interessierten Fahrgäste mit fast 40 Seiten Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen gequält. Dann folgen die S- und U-Bahn-Fahrpläne, allerdings für den Ostteil nur mit Linienbeschreibungen, ohne die eigentlichen Fahrpläne. Neben dem Fahrplan selbst (s.u.) ist auch dessen Darstellung deutlich verbesserungswürdig. Eine Fahrplandarstellung wie die abgebildete trägt keinesfalls zur Fahrgastinformation bei, wenn man erst ausgebildeter Mathematiker sein muß, um sie lesen zu können. Vermissen werden beim U-Bahn-Fahrplan Hinweise auf die während der Sommerferien geplante mehrwöchige Unterbrechung der U-Bahn-Linie 1 wegen Erneuerung der Hochbahnbrücke über den Landwehrkanal und die daraus resultierenden Reisezeitverlängerungen.

## Busfahrplan: Immer unübersichtlicher

Der Busfahrplanteil macht die Verwirrung komplett: Er beginnt - nach einer Beschreibung der Ost-Berliner Bus- und Straßenbahnlinien - mit der Buslinie 75, um dann über die Buslinien 98 und 99 sowie fünf E-Buslinien, die in die DDR führen, beim Fahrplan für die DR-Züge zwischen Wannsee und Potsdam anzukommen. Nach Hinweisen auf das Busangebot «LIFT» in Lichtenrade folgt endlich auf Seite 32 (!) des Busfahrplanes der Fahrplan für die Buslinie 1. Dieses Durcheinander zeigt u.a., daß die Einführung dreistelliger Liniennummern nun dringender denn je erforderlich

Unübersichtlich. Der U-Bahn-Fahrplan im BVG-Fahrplanheft.

ist, insbesondere wenn BVG und BVB wieder ein Verkehrsbetrieb werden. Nicht erwähnt sind im BVG-Fahrplanheft die drei in den Medien schon seit Wochen angekündigten und seit 12. April verkehrenden Buslinien der BVB von Ost- nach West-Berlin. Auch in der April-Ausgabe der Fahrgastinformation «BVG-Aktuell» (Redaktionsschluß: 21. März) findet man leider nur zwei der Linien. Die dritte - vom Ost-Berliner U-Bf. Pankow zum West-Berliner U-Bf. Osloer Straße - wurde vergessen.

### **U-Bahn-Angebot: Unveränderte Mängel**

Im U-Bahn-Bereich stellt man unverständlicherweise fest, daß sich am Fahrplan gegenüber dem BVG-Winterfahrplan vom 1.10.89 fast nichts geändert hat, wenn man vom Wochenend-Nachtverkehr auf der U1 und der U9 einmal absieht. Obwohl sich seit Öffnung der Grenze täglich bis zu 200.000 Fahrgäste mehr in den Wagen drängeln, wird - mit Ausnahme der U2 - kein einziger zusätzlicher Zug eingesetzt. Auf den Linien U3, U4 und U8 bleibt werktags der unattraktive 10-Minuten-Takt bestehen. Insbesondere bei der U8, die seit dem November erheblich mehr Fahrgäste befördert, weil drei geschlossene Bahnhöfe in Ost-Berlin wieder geöffnet wurden, ist dieser Fahrplan ein Affront gegenüber den Fahrgästen. Am Wagenmaterial kann es nicht liegen, denn zu den Spitzenstunden des Berufsverkehrs wird immerhin auf der U4 und der U8 ein 5-Minuten-Takt gefahren. Es bleibt also offen, warum das U-Bahn-Management die verkehrspolitischen Vorgaben der Koalitionsvereinbarung zwischen AL und SPD ignoriert, in der ein 5-Minuten-Takt auf allen U-Bahn-Linien gefordert wird. Auch am Sonnabend -Vormittag, wenn ganz Berlin zum Einkaufen fährt, bietet die BVG zu wenig Züge an. Der 5-Minuten-Takt auf U1, U7 und U9 beginnt erst gegen 12 Uhr - und damit viel zu spät. Die anderen Linien fahren nur alle 7 1/2 Minuten. Überfüllte Bahnen, am Zoo wie in Neukölln, erhebliche Verspätungen und unzufriedene Fahrgäste sind die Folge.

### **Busangebot: Wieder besser**

Positiv dagegen fallen auch im neuen Sommerfahrplan wieder die Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen auf mehreren Buslinien auf. Sie hätten jedoch noch umfangreicher ausfallen können, würde die BVG endlich die auf zahlreichen Buslinien (z.B. 4, 10, 23) für die Abend- und frühen Morgenstunden viel zu lang bemessenen Fahrzeiten verkürzen, um damit nicht nur den Fahrgästen kürzere Reisezeiten zu ermöglichen und zu früh fahrende Busse zu ersparen, sondern auch, um einen wirtschaftlicheren Wagen- und Personaleinsatz zu erreichen.

Verbessert wurde auch das Angebot im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Ost- und West-Berlin: Seit dem 12. April verkehren drei von den BVB betriebene E-Linien: vom Brandenburger Tor über U-Bf. Otto-Grotewohl-Straße und Potsdamer Platz zum U-Bf. Kurfürstenstraße, vom S-Bf. Treptower Park zum U-Bf. Schlesisches Tor und vom U-Bf. Pankow (Vinetastraße) über Bornholmer Straße zum U-Bf. Osloer Straße. Ärgerlich ist die fehlende Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz auf Ost-Berliner Seite (Strecken nach Bernau und Oranienburg bzw. Ostring), so daß für diese wichtigen Relationen ein unnötiger Umsteigezwang erzeugt wird. Mit einer veränderten - übrigens nicht längeren - Wegführung zum S- und U-Bf. Schönhauser Allee wäre bis zur Inbetriebnahme der beiden S-Bahnsteige an der Bornholmer Straße eine wichtige Netzverknüpfung hergestellt.

Betrieben werden diese Buslinien von den BVB mit im Innenraum umgebauten zweiachsigen Ikarusbussen, damit die sonst bei den BVB vom Fahrgastraum abgeschirmten Fahrer die Fahrausweise kontrollieren und entwerfen können - wie bei der BVG. Die Konsequenz ist, auch wenn es von außen Praktisch nicht zu erkennen ist (es gibt lediglich eine winzige Aufschrift auf dem seitlichen Zielschild), daß bei diesen Ikarusbussen in alter BVG-Manier vorne eingestiegen werden muß. Und noch zwei Sachen gilt es zu beachten: Unverständlicherweise ist es nicht möglich beim Fahrer auch zu bezahlen. Wer weder Fahrschein noch Sammelkarte oder Zeitkarte hat, muß zurück-bleiben. Und: Die Buslinien verkehren morgens erst ab 8 Uhr - ganz so, als gäbe es noch keinen Berufsverkehr zwischen Ost- und West-Berlin.

### **Busse ins Umland: Unzureichend**

Bleiben wir bei den grenzüberschreitenden Linien. Etliche der in das Gebiet der DDR fahrenden Regionalbuslinien werden auch im Sommerfahrplan zum Wochenend-Ausflugsverkehr nur im Stundentakt befahren. Ein solches Verkehrsangebot wird natürlich für niemanden einen Anreiz bieten, beim Wochenendausflug das eigene Auto stehen zu lassen und damit den für den Sommer drohenden Verkehrskollaps zu verhindern. Auch am Wochenende müssen daher alle in das Umland fahrenden Linien deutlich häufiger verkehren, als im Sommerfahrplan vorgesehen.

Nicht nur am Wochenende regelmäßig voll war die bisher im 10-Minuten-Takt verkehrende Buslinie 99 nach Potsdam. Völlig unverständlich ist daher, daß diese im Sommerfahrplan nur noch im 20-Minuten-Takt betrieben werden soll.

Aber nicht nur das Fahrplanangebot, auch die Fahrplangestaltung bereiten dem Verbundfahrgast Kopfschmerzen. So verkehrt die eigens mit dem Hinweis auf die bestehenden S-Bahn-Anschlüsse verkürzte Buslinie E (diesmal ist die zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf gemeint) im 30-Minuten-Takt, während die S-Bahn-Strecke nach Oranienburg im 20-Minuten-Takt verkehrt. Gekrönt wird dieser Fahrplan durch so geschickte Abfahrtszeiten der Busse am Bf. Hohen Neuendorf, daß sich Umsteigezeiten von bis zu 31 Minuten ergeben.

### **Nachtbusse: Kein Anschluß mehr**

Wie eingangs schon erwähnt, bietet die BVG seit Anfang April erstmals in den Wochenendnächten von Freitag auf Sonnabend und von Sonnabend auf Sonntag einen besonderen Service: Die U-Bahn-Linien 1 und 9 werden auf ganzer Länge durchgehend im 15-Minuten-Takt betrieben. Zwischen Zoo und Rathaus Steglitz wird daher in diesen Nächten die parallel verkehrende Nachtbuslinie 85N eingestellt.

Einen echten Schildbürgerstreich hat sich die BVG jedoch beim neuen Fahrplan für die Nachtbuslinien geleistet: Während bisher am zentralen Umsteigeknoten Bf. Zoo die dort endenden Nachtbusse kurz vor Abfahrt der Anschlußbusse eintrafen, sieht der neue Fahrplan ein Eintreffen kurz nach deren Abfahrt vor. In vielen Fällen werden die Fahrgäste somit künftig nur noch die Rücklichter ihres Anschlußbusses sehen und sich auf eine Wartezeit von 28 oder 29 Minuten einrichten müssen. Die IGEB fordert daher als Sofortmaßnahme eine Fahrzeitverkürzung der in Richtung Innenstadt häufig nur im Schrittempo fahrenden Nachtbusse, so daß die bisherigen Anschlüsse

wiederhergestellt werden können.

**Fahrplanaushänge: Immer früher**

Viele Fahrgäste meldeten bei der IGEB ihre Kritik an der Praxis der BVG an, die Fahrplanaushänge an den Bushaltestellen bereits mehrere Wochen vor Fahrplanwechsel auszutauschen. Da die Busfahrpläne seit Oktober mehrfach geändert wurden und damit der im Winterfahrplanheft abgedruckte längst ungültig war, konnten z.B. die Fahrgäste der Buslinie 89 drei Wochen lang nur noch raten, wann ihr Bus kommen sollte. Auch solche fahrgastfeindlichen Praktiken muß ein Verehrsbetrieb ändern, wenn er nach seiner eigenen Werbeaussage «immer besser" sein will. Nach Berechnungen der IGEB unter Berücksichtigung der personellen und technischen Ausstattung der BVG müßte diese in der Lage sein, alle Busfahrpläne innerhalb einer Woche auszuwechseln.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001226>.

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