

■ Aktuell

Warme Luft von Tegel nach Schönefeld und zurück

aus SIGNAL 05/1990 (Juli 1990), Seite 9 (Artikel-Nr: 10001252)

IGEB

Seit 1. Juli verkehrt halbstündlich eine von BVG und BVB gemeinsam betriebene Schnellbuslinie zwischen den Flughäfen Tegel und Schönefeld über Bf. Zoo. Weitere Haltestellen gibt es nur noch im Hotelviertel an der Budapester Straße sowie am Rathaus und am S-Bf. Schöneberg. Diese neue Flughafenlinie ersetzt die beiden Linien der Interflug, die bisher vom Flughafen Schönefeld zum U-Bf. Zwickauer Damm bzw. zum ZOB am Funkturm verkehrten.

Die neue Flughafenlinie hat übrigens weder eine Nummer noch einen Buchstaben, sondern man hat die Busse am Lorenzen-Design zu erkennen: weiß-gelbe Lackierung - allerdings noch nicht bei allen Wagen. Neben der einzigartigen Kennzeichnung fallen noch weitere Eigenschaften auf, die erklären, warum auch zwei Wochen nach Inbetriebnahme der Linie viele der Busse noch ohne oder mit nur wenigen Fahrgästen verkehren, so daß inzwischen die E-Wagen vom Flughafen Tegel zum Wittenbergplatz gestrichen wurden: - Die Schnellbuslinie ist trotz der wenigen Haltestellen langsamer als die zum Normaltarif verkehrenden Stadtverbindungen. Zum Vergleich: Zwischen den bei den Flughäfen braucht die neue Buslinie 90 Minuten! Selbst mit (in Richtung Süden dank durchgehender Stadtbahn gar nicht mehr notwendigem) 2-maligem Umsteigen ist man mit Buslinie 9, U-Bahn-Linie 7 und Buslinie E (Rudow - Bf. Schönefeld) in der Regel eine Viertelstunde früher am Ziel.

Die Schnellbuslinie ist teuer: Sie kostet - je nach Fahrtlänge - bis zu 15 DM! (Ob dem durchreisenden Fluggast auf der flexibel einsetzbaren Annax-Anzeige auch ein «bitte passend zahlen» entgegenleuchtet? Die BVG ist ja dank ihrer Beförderungsbestimmungen nicht verpflichtet, Beträge über 10 DM zu wechseln.) Der wichtigste Grund für den Flop der neuen Buslinie ist die Konzeption: Selbst wenn es eines Tages einen Bedarf für eine Direktverbindung zwischen beiden Flughäfen geben sollte, so wird sie - zumindest für diesen Fahrpreis - nicht über die City geführt werden können, denn dieser Umweg führt mindestens zu einer Verdoppelung der ansonsten benötigten Fahrzeit und zu einem unkalkulierbaren, weil verspätungsanfälligen Fahrplan.

Das Ärgerlichste an dieser Linie ist jedoch, daß hier Wagen-Kapazitäten leer durch die Stadt fahren, die an anderer Stelle dringend benötigt werden. Wie groß der Bedarf nach zusätzlichen grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen ist, wurde schon dargestellt. Die Aufmerksamkeit, die dieser Buslinie bis hin zum neuen Design zuteil wurde, hätte man sich zum 1. Juli an so manch anderer Stelle der Stadt gewünscht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001252>.

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