

■ Notizen

Busnetz 91?

aus SIGNAL 06/1990 (August 1990), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10001268)
 Senator für Verkehr

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (AL) über "das neue Busliniennetz«:

1. Zu welchem Zeitpunkt ist nunmehr die Einführung des neuen Busliniennetzes geplant?

Die Einführung des neuen BVG-Busnetzes ist mit Beginn des Sommerfahrplanes 1991 vorgesehen.

2. Welche Gründe führten zu der erneuten Terminverschiebung ?

Für die Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins waren eine Reihe von Gründen ausschlaggebend. So kam es zunächst bei den planerischen Vorarbeiten durch die umfangreichen Kontakte zu bezirklichen Gremien, die wesentlich zeitaufwendiger waren, als anfänglich vermutet, zu Verzögerungen bei der Festlegung des neuen Netzes. Darüber hinaus hat die Öffnung der DDR-Grenzen und der damit verbundene stark gestiegene Arbeitsanfall auch im Verwaltungsbereich der BVG dazu geführt, daß die Arbeiten an der betrieblichen Umsetzung des Konzepts (Fahrzeitfestlegung, Fahr- und Anschlußplanung, Festlegung neuer Haltestellen usw.) nicht innerhalb der erforderlichen Fristen abgeschlossen werden konnten und auch noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden. Um jedoch den Kunden ein zuverlässiges und attraktives Angebot vorlegen zu können, ist eine gründliche Bearbeitung dieser Punkte erforderlich. Die BVG-Geschäftsleitung hat deshalb entschieden, das neue Netz nach entsprechender Vorbereitung im Frühjahr 1991 einzuführen. Die mit dieser Entscheidung gewonnene Zeit soll auch dazu genutzt werden, in enger Abstimmung mit der BVB (Ost) nach weiterer Öffnung von Sektorenübergängen mögliche Linienmaßnahmen zu konzipieren.

3. Mit dem neuen Buslinienrietz kann nach Angaben der BVG die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten pro Monat, die durch das Weiterbetreiben der weniger effizienten, alten Busliniennetzes entstehen.? Auf wie vielen Buslinien wird dadurch die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes zum 1.10.1990 verhindert?

Die Auswirkungen des neuen Busnetzes auf die Wirtschaftlichkeit der BVG können in ihrer Höhe nach Abschluß der betrieblichen Umsetzung des neuen Netzes beantwortet werden. Entsprechend den Ausführungen zu 2. sind hierzu vorläufig keine konkreteren Aussagen möglich. Grundsätzlich ist festzuhalten, daß evtl. Produktivitätseffekte des optimierten Busnetzes nicht zu Einsparungen führen, sondern zur Verbesserung des Angebots dienen sollten. Wegen der erheblichen zusätzlichen Wünsche der Bezirke und der zusätzlichen Aufgaben nach der Grenzöffnung ist in jedem Falle mit einer Kostenausweitung zu rechnen.

4. Ist es generell üblich, daß die Busfahrer vor Einföhrun von Linienänderungen die neu zu befahrenden Strecken abfahren und wenn ja, gilt dies auch für den Fall, daß

Linienäste nur ausgetauscht werden?

Es ist bei der BVG grundsätzlich üblich, im Interesse einer gründlichen Vorbereitung das Fahrpersonal bei Linienänderungen die zu bedienenden Strecken abfahren zu lassen. Dadurch wird sowohl eine zuverlässige Beförderung als auch eine qualifizierte Information der Kunden erleichtert. Dieses Verfahren findet jedoch bei dem Umfang der im Rahmen des neuen Busnetzes vorgesehenen Linienmaßnahmen seine Grenzen. Die BVG entwickelt deshalb derzeit eine veränderte Information und Ausbildung, mit der die dargestellten Ziele in gleicher Weise erreicht werden können. Presseberichte wonach die fehlende Vorbereitungszeit des Personals ausschlaggebend für die Verschiebung des Einführungsstermins gewesen sein soll, sind unzutreffend.

5. Wie beurteilt der Senat die Möglichkeit, wenigstens Teile des neuen Busliniennetzes - wie z.B. die Schnellbuslinien - zum 1.10.1990 in Betrieb nehmen zu können?

Das neue Busnetz ist in seiner Orientierung an der Verkehrsnachfrage und den daraus entwickelten Produktgruppen Schnellbus-, Stadtbus und Ergänzungslinien ein sehr komplexes Gebilde, das grundsätzlich als Einheit zu sehen ist und daher auch nur als Ganzes eingeführt werden kann. Eine vorgezogene Betriebsaufnahme, z.B. der Schnellbuslinien, zusätzlich zum bestehenden Busnetz ist nicht möglich, da die in diesem Fall in erheblichem Umfang erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge und Personals zum 1.10.1990 keinesfalls zur Verfügung stehen. Darüber hinaus würde eine Überstülpung des alten Netzes mit einem dazu nicht passenden Zusatznetz zu einer völlig unorganischen Netzstruktur führen, die weder verständlich noch schlüssig, aber außerordentlich aufwendig wäre.

(LPD vom 14. Juni 1990)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001268>.

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