

■ Nahverkehr

BVG/BVB-Busverkehr seit dem 2. Juni

aus SIGNAL 07/1991 (September 1991), Seite 6-9 (Artikel-Nr. 10001419)
IGEB

Seit dem 2. Juni gilt auch im Berliner Nahverkehr ein neuer Fahrplan. Obwohl die Änderungen nicht annähernd so spektakulär waren, wie im Eisenbahnreiseverkehr, so gab es doch vor allem bei den Bussen von BVG und BVB eine Reihe von Neuerungen. Etwas später, als es die SIGNAL-Leser gewohnt sind, folgt nachstehend der nun schon traditionelle kommentierende Rückblick zum Fahrplanwechsel.

Bedeutsamste Änderung zum 2. Juni 1991 war die Einführung eines einheitlichen Nummernschemas für das gesamte Nahverkehrsnetz der Region Berlin/Potsdam. Auswirkungen hatte dies vor allem auf die Buslinien, die alle eine neue, dreistellige Nummer erhielten. Als Nachteil hat sich erwiesen, daß als Kennzeichen für die räumliche Zuordnung innerhalb Berlins nicht die erste, sondern die zweite Ziffer genutzt wurde. Diese Systematik ist nur schwer zu erkennen und wird von den meisten Fahrgästen gar nicht als solche wahrgenommen. Besser wäre es gewesen, wenn entsprechend der Regelung im Berliner Umland (z.B. 600er Ziffern für den Raum Potsdam) auch innerhalb Berlins die erste Ziffer zur Kennzeichnung des Verkehrsgebietes einer Linie genutzt worden wäre. Aber solche grundsätzlichen Verbesserungsvorschläge dürften in den nächsten Jahren wenn nicht Jahrzehnten keine Chance auf Realisierung haben.

Die zweite wichtige Neuerung zum 2. Juni war die Herausgabe eines gemeinsamen Kursbuches für BVB, BVG, ViP sowie den S-Bahn- und Regionalverkehr der DR und die Vorort-Straßenbahnlinien. Daß ein derartiges Erstlingswerk nicht von Anfang an perfekt sein kann, dürfte jedem klar sein. Die IGEB hat bereits mit der BVG über Verbesserungen diskutiert. Viel schwerer wiegt die Tatsache, daß dieses Kursbuch trotz der auch zukünftig zu erwartenden Vielzahl der Fahrplanänderungen erst in einem Jahr überarbeitet wird. Mehr zu diesem Thema finden Sie in der auf Seite 9/10 abgedruckten Antwort des Verkehrssenators auf eine parlamentarische Anfrage.

Auf wackligen Beinen Herrn Haases Position steht, zeigt die Tatsache, daß er die Nr. 3 dieser Anfrage einfach falsch beantwortete. Gefragt war nach einem Vergleich Sommerfahrplan 1990/Realität Mai 1991. Dies entspräche der Situation mit Jahresfahrplan. Offensichtlich hätte es eine derartig lange Liste von Abweichungen gegeben, daß er Haase nicht noch selbst die Argumente gegen den Jahresfahrplan liefern wollte. Außerdem rechnete er zur Beschönigung der Bilanz die 34 Nachtbuslinien dazu, deren Fahrpläne sich nicht geändert hatten. Wären nur die Tagesbuslinien zugrundegelegt worden, hätte die Bilanz noch negativer ausgesehen: Gerade mal ein Viertel der (Tages-)Busfahrpläne war nach einem halben Jahr noch gültig! Offensichtlich bleibt den Fahrgästen in den meisten Fällen zukünftig nur noch die Möglichkeit, zur Haltestelle zu gehen - falls der Aushang nicht bereits privatisiert wurde.

Und noch einen Rückschritt gibt es zu vermelden. In den im neuen Kursbuch veröffentlichten Busfahrplänen sind die E-Wagen durchgängig nicht mehr enthalten.



(Foto: J. Ziegler)



Überfällige Ost-West-Verknüpfung. Die neue Buslinie 167 zwischen Treptow und Neukölln ist trotz katastrophaler Umsteigebedingungen am S-Bf. Treptower Park und trotz des unzureichenden Fahrplanangebotes (20-Minuten-Takt) gut frequentiert (Bild oben). Fast leer sind dagegen die Busse der Linie 142, weil sie nur bis zur Philharmonie und nicht bis zum U-Bf. Kurfürstenstraße verkehren. (Foto: M. Horth)



Buslinie 249 (ex 60). U.a. wegen der Staus in der Umlandstraße wurde sie in die Joaimgasse verlegt. Das Ergebnis: Wieder Staus, aber wegen des geringeren Fahrgastpotenziales auf dieser Route zurückgehende Fahrgastzahlen und damit Fahrplanausdünnung, voraussichtlich schon zum Herbst. (Foto: M. Horth)

Ein Novum war die mit dem neuen Fahrplan eingeführte stärkere Differenzierung der Fahrzeitbemessungen. Dies führte - z.T. nicht nur bei den auf einigen Buslinien neu eingeführten Berufsverkehrsfahrzeiten - in der Regel zu einer Verlängerung der Fahrzeiten. Daß Staus und damit Behinderungen für den ÖPNV in den meisten Fällen nicht kalkulierbar sind, auch nicht für einen noch so erfahrenen Fahrplangestalter der BVG, erleben nun viele Fahrgäste tagtäglich: Trödelnde oder zu früh fahrende Busse, bisher nur aus den Schwachverkehrszeiten bekannt, gibt es jetzt sogar tagsüber.

Positiv zu erwähnen sind die, allerdings meistens nur gering ausgefallenen, Fahrzeitverkürzungen während der Schwachverkehrszeiten.

Zu wenig «Mauerdurchbrüche»

Zum 2. Juni wurden aber auch eine Reihe von Buslinienänderungen durchgeführt: Als wichtigste Maßnahme konnte durch die Verlängerung der Linie 167 "schon" 20 Monate nach dem Fall der Mauer die erste öffentliche Verkehrsverbindung zwischen den beiden Nachbarbezirken Neukölln und Treptow gefeiert werden. Der gewählte Endpunkt Boddinstraße dürfte allerdings kaum dem Fahrziel der Mehrzahl der Fahrgäste entsprechen, denn der Hermannplatz bleibt damit aus großen Teilen Ost-Berlins auch weiterhin nur mit mehreren Umsteigevorgängen erreichbar. Die Linie 167 sollte daher vom Rathaus Neukölln geradlinig über die Karl-Marx-Straße zum Hermannplatz geführt werden, was übrigens auch der Bewohnern des Gebietes um die Harzer Straße sehr nützen würde.

Und gleich noch eine Verbindung gab es zwischen den beiden Bezirken zu feiern: Über die Sonnenallee wurde die Buslinie 170 (ex 68) bis zum S-Bf. Baumschulenweg verlängert. Im westlichen Abschnitt wurde diese Linie bis zum Rathaus Steglitz verkürzt. Den Abschnitt nach Lichterfelde, Lindenstraße übernimmt die Buslinie 283 (ex 32). Im Norden Berlins ist die Verlängerung der Linie 128 (ex 8) nach Wilhelmsruh zu begrüßen.

Aber nicht überall wuchsen die Netze zusammen. In einem Fall wurde eine «grenzüberschreitende» Buslinie sogar abgeschafft: Wenn auch die E-Linie zwischen Brandenburger Tor und U-Bf. Kurfürstenstraße nicht übermäßig genutzt wurde, so ist die Führung der «Ersatzlinie» 142 zur Philharmonie der blanke Hohn. Ersatzlos weggefallen ist damit der Vorlaufbetrieb zur U2, und dies wiegt Jetzt nach der Stilllegung des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels natürlich doppelt schwer. Die Linie 142 sollte daher unverzüglich auf BVG-Seite einen Anschluß an das U-Bahn-Netz erhalten.

Damit wären die netzverknüpfenden Maßnahmen zwischen den beiden Stadthälften auch schon aufgezählt. Keinerlei Verbesserungen gab es hinsichtlich der Verknüpfung zwischen dem BVG-Netz und dem Umland. Beim öffentlichen Nahverkehrsnetz, ob Bus oder Schiene, gibt es unverändert West-Berlin sowie Ost-Berlin und das Berliner Umland. Und nicht immer können fehlende Brücken oder Straßen als Argumente herhalten. So gibt es in beiden Teilen der Stadt Busendstellen im ehemaligen Mauerbereich, obwohl schon mit einer kurzen Verlängerung eine Netzverknüpfung erreichbar wäre (z.B. 106, 127, 148, 164/165/166, 245). Oder es fahren Buslinien (inzwischen oft ohne Fahrgäste) in gesichertem Abstand «immer an der Wand entlang», vermeiden aber jeglichen Kontakt mit dem Verkehrsnetz der anderen

Stadhälfte (z.B. 247, 341). Daß hierfür nicht allein die BVG die Verantwortung trägt, sondern auch der Senat, muß deutlich gesagt werden. Doch dieser scheint das Zusammenfügen der Stadt vor allem als Auftrag zum Straßenbau mißzuverstehen.

Überarbeitetes BVG-Netz

Eine Reihe von Linienänderungen gab es im Westteil Berlins. Diese Änderungen sind häufig Teile des seinerzeit für West-Berlin erarbeiteten Busliniennetzes, welches ja im SIGNAL schon ausgiebig diskutiert wurde. Hierzu zählen u.a. die Linienänderungen im Bereich Tempelhof. Durch die Führung der Buslinien 184 und 284 über den Tempelhofer Damm ist aus beiden Richtungen das Einkaufs- und Verwaltungszentrum des Bezirks besser zu erreichen. Auch der U-Bahn-Anschluß dieser Linien ist dadurch deutlich verbessert worden. Daß die Haltestelle Ringbahnstraße aufgegeben wurde, führte zu heftigen Bürgerprotesten, und selbst der Verkehrssenator schaltete sich in die Debatte ein. Nun soll ab 5. Oktober die Buslinie 247 über Berlinickeplatz zum U-Bf. Alt-Tempelhof statt über Hoepfnerstraße zum U-Bf. Tempelhof geführt werden. Bis zur Wiederinbetriebnahme der Ringbahn haben alle Beteiligten ja noch ausgiebig Zeit, darüber nachzudenken, wie denn die Buslinie 247 zukünftig den dann unverzichtbaren Anschluß an die S-Bahn erhält.

Weniger in's Zeug legte sich Senator Haase aber für die Fahrgäste, die wegen der Verkürzung der Buslinie 105 auf den Abschnitt U-Bf. Seestraße - U-Bf. Tempelhof nun vom 170er aus Neukölln kommend zum 105er Richtung Seestraße umsteigen wollen. Eine gemeinsame Haltestelle gibt es nicht, und wegen der üblichen katastrophalen Fahrplanabstimmung sehen die Fahrgäste in dieser vormals durchgehenden Verbindung in den Abendstunden regelmäßig die Rücklichter vom 105er.

Eine weitere Änderung im Bezirk Tempelhof ist die Führung der Linie 376 über die Ullsteinstraße statt über die Rixdorfer Straße, über den die Vorgängerlinie 81 fuhr. Diese Führung entspricht sehr viel besser den Bedürfnissen, da hier ein großes Industriegebiet durch die alte Linie 51 nur sehr unzureichend bedient wurde. Zu kritisieren sind die weiten Haltestellenabstände in diesem Bereich. Eine zusätzliche Haltestelle an der Schätzelbergstraße wäre ebenso erforderlich wie eine Haltestelle im Bereich der Autobahneinmündung Gradestraße. Nachdenken sollte die BVG, ob diese Linie nicht über die Rathausstraße statt über den Mariendorfer Damm geführt werden sollte. Neben einer damit verbundenen zusätzlichen Bedienung eines Wohngebietes würde das Fahren über den oft zugestauten Mariendorfer Damm vermieden. Busspuren, die hier erforderlich wären, sind z.Z. sicher nicht durchsetzbar, da es nur maximal vier Busse pro Stunde und Richtung gibt.

Das Aufgehen der alten Buslinie 93 in der neuen Linie 181 bringt echte Vorteile für die Bewohner entlang Mohriner Allee - Britzer Straße. Jedoch ist der Takt mit 30 Minuten am Sonnabend-Nachmittag und 40 Minuten im Abendverkehr nicht ausreichend. Auch wenn die Fahrgastzahlen zu diesen Zeiten relativ gering sind, so sollten doch der für Stadtlinien (noch ?) übliche 20-Minuten-Takt und der übliche Betriebsschluß gegen Mitternacht angeboten werden. Diese Linie ist nicht als Überlandlinie zu sehen, sondern bedient nur bewohnte Gebiete, deren Fahrgastpotential durch starke Bautätigkeit ständig wächst.

BVG-Sponti-Aktion

Am östlichen Ende der Buslinie 247 überraschte die BVG mit einer spontanen Linienverkürzung: Keine zwei Wochen nach Einführung des neuen Fahrplanes wurde die Buslinie vom Heckmannufer zum U-Bf. Schlesisches Tor zurückgezogen, da die Busse wegen des starken Autoverkehrs in der Schlesischen Straße plötzlich Schwierigkeiten beim Wenden bekamen. Ähnliche Sponti-Aktionen wünschte man sich eher hinsichtlich von Linienverlängerungen - Vorschläge siehe oben.

Heftige Wogen erzeugte die Verkürzung der alten Buslinie 71 (jetzt 327) zum Bf. Gesundbrunnen und der damit wegfallende Abschnitt bis zum Gartenplatz im Kontext mit einem neuen Erschließungskonzept für den Wedding (Tausch der Äste der Buslinien 120 und 328). Die jetzt gefundene «Lösung», daß die Einsetzwagen der Linie 120 nicht mehr zur Eberswalder Straße fahren, sondern schon am Gartenplatz enden, bewirkt zwar, daß die (End-) Haltestelle Gartenplatz zumindest tagsüber wieder angefahren wird, reduziert aber das Angebot auf dem mittlerweile stark frequentierten Abschnitt Gartenplatz - Eberswalder Straße auf einen 20-Minuten-Takt.

In der West-City ist die Umlegung der Linie 249 von der Uhlandstraße in die Joachimstaler Straße unverständlich. Im Zusammenhang mit der sinnvollen Verlegung der Buslinie 219 (ex 69) aus der Lietzenburger Straße in den Ku'damm (Busspur!) wurde zur Aufrechterhaltung der schwach frequentierten Haltestelle am Rankeplatz die Buslinie 269 (ex 60) auf die Lietzenburger und Joachimstaler Straße verlegt. Daß damit nicht nur der Einzugsbereich Savignyplatz von dieser Nord-Süd-City-Linie nicht mehr erschlossen wird sondern auch die bisher am stärksten frequentierte Haltestelle Uhlandstraße/Ku'damm nicht mehr angefahren wird, ist der BVG erst bei der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage aufgefallen. Daher mußte als Argument die gaewagte These aufgestellt werden, daß die Kaufhäuser am U-Bf. Kurfürstendamm von der bisherigen Wegführung (immerhin: Haltestelle Kant-/Joachimstaler Straße) nicht erschlossen waren. Als weiteres Argument hatte die BVG wiederholt die Verkehrsprobleme in der Uhlandstraße angeführt. Nun stehen die Wagen der Buslinie 249 also in der Joachimstaler Straße im Stau, welch Fortschritt.

Keine Provisorien für Spandau

Eine Neuordnung der Buslinien gab es im südlichen Spandau. So gibt es nun endlich eine durchgehende Buslinie 135 von Kladow zum Rathaus Spandau über die Potsdamer Chaussee. Dadurch konnte die Buslinie 113 (ex 13) zum Rathaus Spandau zurückgezogen werden, und zwischen Heer-/Gatower Straße und U-Bf. Ruhleben wurde die Buslinie 235 eingerichtet. Kleine Episode am Rande: Zur Bedienung des Friedhofes in der Maximilian-Kolbe-Straße, in der ja bisher die Endstelle der Buslinie 13 lag, hatte die BVG vergessen, neue Haltestellen in der Potsdamer Chaussee einzurichten. Die logische(?) Folge: Bis zur Errichtung eines vorschriftsmäßigen Haltestellenpaares wurde eine Ersatz-Buslinie (!) zwischen Weinmeisterhornweg und Maximilian-Kolbe-Straße im 30-Minuten-Takt eingerichtet. Eine provisorische Haltestelle ließ sich offenbar in ganz Spandau nicht auftreiben. Aber vielleicht hätte man ja bei den Potsdamer Kollegen mal nachfragen sollen, die in solchen Dingen wohl etwas flexibler sind.

Weitere Änderungen: Wegen der Einführung eines Taktfahrplanes auf der Regionalbahnstrecke 5 wurde die Buslinie 39 (jetzt 669) bis zur Stadtgrenze am Nennhauser Damm zurückgezogen. Kleine Linienänderungen gab es darüber hinaus auf den Buslinien 104 im Bereich U-Bf. Berliner Straße (wegen fehlender Busschleuse ist es immer noch nicht gelungen, die Haltestelle in Richtung Brixplatz vor den U-Bahn-Eingang zu legen), 115 (einzelne Fahrten zum Schulbegin und -schluß bis Lindenthaler Allee), 227 (Schwenk über Quitzowstraße als Ersatz für den hier weggefallenen 71er) und Buslinie 327 (ex 71), die endlich direkt an den U-Bf. Birkenstraße angebunden wurde.

Trotz des hier schon mehrfach aufgeführten dringenden Überarbeitungsbedarfs im BVB Busliniennetz gab es - mit Ausnahme der «grenzüberschreitenden» Linien - in Ost-Berlin keine Veränderungen.

Nächtliche Verkehrsprobleme

Nur zögerlich geht übrigens auch das Zusammenwachsen der Nachtbusnetze über die Bühne. Als einzige neue Verknüpfung fährt nun die Linie N6 (ex 61N bzw. 83N) durch die Friedrich- statt über die Entlastungsstraße. Außerdem wurden im Norden die Äste zwischen den beiden ehemaligen Linien 61N und 83N (jetzt N6 und N26) wegen der dem Tagesnetz eher entsprechenden Wegführung vertauscht. Reichlich originell, aber wenig fahrgastfreundlich ist die Idee, mit der neuen Nachtlinie N65 zwischen Fernbahnhof und Flughafen Schönefeld über Adlergestell zum "Wochenend"-Umsteigeknoten am U-Bf. Schlesisches Tor zu fahren. In den anderen fünf Nächten, in denen die U-Bahn-Linie 1 nicht verkehrt, bestehen keine Anschlüsse zur Buslinie N29 (Umsteigezeit z.B. Richtung Zoo: 24 Minuten). Sehr viel sinnvoller wäre daher eine Anbindung an den Neuköllner Umsteigeknoten Hermannplatz, wo sich die Buslinie N65 entsprechend ihrer Fahrplanlage auch gut in die Anschlüsse integrieren ließe. Im Zusammenhang mit der neuen Nachtbuslinie N65 wurde die Buslinie N1 auf den Abschnitt Allee der Kosmonauten - Bf. Schöneweide reduziert.

Erfreulich ist dagegen die Einrichtung einer Nachtbuslinie (N16) zwischen dem S-Bf. Nikolassee und dem Potsdamer "Platz der Einheit" im Stundentakt durch die ViP. Die bisherige BVG-Taxi-Linie 18N nach Stolpensee wurde eingestellt. Unbefriedigend ist allerdings der abseits gelegene Umsteigepunkt am S-Bf. Nikolassee. Die Buslinie N48 sollte bis zum Bf. Wannsee verlängert werden, u.a. weil sich hier auch ein Taxistand befindet.

Ausblick

Trotz mancher Verbesserungen gibt es noch einen erheblichen Handlungsbedarf zur Neuordnung der Busliniennetze. Für das BVG-Netz Sollten die in den Schubladen liegenden Pläne für das «Busnetz 90» endlich in die Tat umgesetzt werden. Der ganz überwiegende Teil der Konzeption ist durch den Fall der Mauer nicht berührt. Es geht nicht an, daß ausgearbeitete Konzepte für ein wirtschaftlicheres und auch (in der Regel) fahrgastfreundlicheres Angebot nicht oder nur bruchstückhaft realisiert werden. Im «Grenzbereich» müssen zügig die Verknüpfungen der Netze erfolgen, und für das BVB-Netz ist eine grundsätzliche Neukonzeption im Interesse eines attraktiveren Angebotes zu erarbeiten. Daß letzteres nicht über das Knie zu brechen ist, leuchtet ein. Dennoch gibt es in einigen Bereichen kurzfristigen Handlungsbedarf

für Netzergänzungen bzw. -veränderungen (Vgl. [SIGNAL 2/91](#) und [3/91](#)). Über weite Strecken parallel zur U-Bahn verlaufende Buslinien, wie etwa der östliche Abschnitt der Buslinien 147 bzw. 347, können dagegen zugunsten der Netzverknüpfungen zwischen Ost und West eingestellt werden.

Klar aber ist, daß mit den jüngsten finanzpolitischen Entscheidungen des Berliner Senats, die für 1992 einschneidende Zuschußkürzungen für die Verkehrsbetriebe vorsehen, Verbesserungen im ÖPNV-Angebot kaum noch zu realisieren sind. Der regelmäßig beschworene Vorrang für den ÖPNV entpuppt sich mal wieder als pures Lippenbekenntnisse, dem kein entsprechendes Handeln folgt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001419>.

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