

■ Nahverkehr

Zehlendorf - Teltow: Endlich eine direkte Busverbindung!

aus SIGNAL 01/1992 (Februar 1992), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10001463)
PRO BAHN

Regionalverband Potsdam - Teltower Land

Lange hat es gedauert, bis am 20. Dezember 1991 der erste Bus von Berlin-Zehlendorf (Rathaus) auf direktem Wege über die Knesebeckbrücke in die Stadt Teltow und weiter zum Bahnhof fuhr. Bereits im November 1990 hatte unser Regionalverband dem Potsdamer Verkehrsbetrieb ein detailliertes Konzept zur Umgestaltung des ÖPNV in Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf vorgelegt. Um den öffentlichen Verkehr in dem unmittelbar an Berlin angrenzenden Bereich zu attraktivieren und den neuen Verkehrsbeziehungen anzupassen, schlugen wir eine Verflechtung des Ortslinienverkehrs mit dem BVG-Netz vor. Seit Februar 1991 haben wir diesbezüglich auch ständigen Kontakt zur Stadtverwaltung Teltow.

Zum Fahrplanwechsel im Juni 1991 wurden bereits einige Vorschläge übernommen, z.B. die generelle Vertaktung des Ortslinienverkehrs (15/30 Minuten) und eine neue Linie 629, die Stahnsdorf und Kleinmachnow über Zehlendorf-West an das Berliner S- und U-Bahn-Netz anbindet. Die geforderte direkte Verbindung zwischen Teltow und Zehlendorf-Mitte blieb hingegen aus.

Noch schlechter sieht es bei den Verbindungen nach Berlin-Steglitz aus. Mit dem 626er kommt man nur bis knapp hinter die Berliner Stadtgrenze und muß dort umsteigen. Die von uns vorgeschlagenen Direktverbindungen durch Verlängerungen der BVG-Linien 184 bzw. 185 zur Warthestraße oder zum Bahnhof Teltow werden bis heute von den Betrieben abgelehnt. Begründet wird dies mit dem noch fehlenden Verkehrsverbund und den daraus resultierenden Abrechnungsmodalitäten. Wieso aber klappt es woanders?

Die Direktverbindung nach Zehlendorf-Mitte scheiterte dagegen an der Knesebeckbrücke über den Teltowkanal. Diese war zwar schon frühzeitig fertiggestellt, aber blieb zunächst für den Autoverkehr geschlossen, weil die Stadt Teltow den Verkehr aus ihrer beengten Altstadt heraushalten und erst eine Umgehungsstraße errichten wollte. Kurz nach dem Baubeginn dafür mußte man jedoch wegen ungeklärter Eigentumsfragen wieder aufhören. Daher wurde die Brücke am 6. Juli 1991 trotz aller Bedenken für den Autoverkehr geöffnet, aber ohne Buslinie! Denn nach Probefahrten der Verkehrsbetriebe wurden noch einige bauliche Veränderungen gefordert. Unterdessen ging die Linien-Diskussion in der Öffentlichkeit munter weiter. Immer neue Varianten wurden bekannt, so auch ein fragwürdiger Ringverkehr des 117ers von Zehlendorf über Stahnsdorf und die Knesebeckbrücke wieder zurück. Fragwürdig deshalb, weil der größte Teil der Bevölkerung Teltows weiterhin nicht angeschlossen gewesen wäre.

Mit der jetzigen Linienführung des neuen 217ers, der übrigens von BVG und ViP gleichermaßen betrieben wird, wurde letztlich unserem Vorschlag entsprochen. Sowohl der Teltower Stadtkern als auch die dichten Wohnsiedlungen im Südosten werden unmittelbar mit Zehlendorf verbunden. Die Bedienung des Bahnhofs Teltow wird allerdings erst richtig interessant, wenn hier vom kommenden Fahrplanwechsel

an alle zwei Stunden ein Regionalzug abfährt.

Leider gab bzw. gibt es einige Schönheitsfehler: der 217er verkehrte zunächst nur zwischen 7 und 20 Uhr, und das auch nur im Stundentakt, und die von uns vorgesehene Verlängerung über Zehlendorf-Mitte hinaus zum U-Bf.

Oskar-Helene-Heim blieb aus. Auf unsere Kritik hin erklärte die BVG, man wolle zunächst beobachten, wie die Linie angenommen wird und dann zum nächsten Fahrplanwechsel ggf. Änderungen vornehmen. Erfreulicherweise mußten die Fahrgäste gar nicht so lange warten, denn schon zwei Wochen später, am 2. Januar, wurde die Bedienungszeit auf 5 bis 23 Uhr ausgedehnt. So begrüßenswert die Einführung der neuen Linie und die umgehende Erweiterung der Bedienungszeit auch ist, der Stundentakt wird der Bedeutung der Linie nicht gerecht.

Aber auch im übrigen Ortslinien- und Regionalverkehr des ViP liegt noch einiges im argen. So wurden zum 5.10.91 im Spätverkehr und in dünner besiedelten Gebieten wie Stahnsdorf und Dreilinden die Fahrpläne teilweise kräftig ausgedünnt. Neben Einschränkungen der Bedienungszeiten entfiel hier oft jede zweite Fahrt. Der Verkehrsbetrieb in Potsdam verwies auf sinkende Fahrgastzahlen und die desolote Finanzlage. Wie in Berlin wird auch im Land Brandenburg der Geldhahn für die Verkehrsbetriebe immer mehr zugedreht.

Doch inzwischen gibt es ein wenig Licht am Horizont: Die Fahrgastzahlen haben sich stabilisiert, und auch beim ViP öffnet man sich neuen Ideen. So werden - wie in Beelitz und Sacrow - auf der Linie 627 (Stahnsdorf, Waldschänke - Dreilinden) im Abendverkehr Taxen eingesetzt. Wer bis vor die Haustür gefahren werden möchte, muß jedoch im Gegensatz zu den Berliner Taxi-Linien den Umweg extra bezahlen. Die neue Leitlinie des ViP sei, erklärte dessen Leiter, Georg Duckiewicz, mit Angeboten um die Fahrgäste zu werben, anstatt nur zu schauen, wo denn noch Bedarf sei. Man sollte ihn, aber auch die Politiker, die ständig von der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs reden, beim Wort nehmen und immer wieder daran erinnern. Schon der nächste Fahrplanwechsel wird zeigen, in welche Richtung es geht.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001463>.

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