

■ Berlin

Tag und Nacht dasselbe?

aus SIGNAL 07/2000 (September/Oktober 2000), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001935)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

BVG denkt über neues Nachtangebot nach

Berlin war lange Zeit eine der wenigen deutschen Städte, in denen es auch in den Nachtstunden möglich ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln ans Ziel zu kommen.

Das ist zwar mittlerweile, zumindest was die Wochenenden angeht, nicht mehr so einzigartig, aber immer noch stellt das Berliner Nachtangebot auch im Verhältnis zur Größe der Stadt eines der besten dar.

Auf einer Veranstaltung in der TU im Juli war nun zu hören, daß diesem Angebot möglicherweise drastische Veränderungen bevorstehen. Diese sollen allerdings nicht - man höre und staune - Einsparungen zu Lasten der Kunden bringen, sondern im Gegenteil die Bedingungen für die Nutzer verbessern. Insbesondere soll das Nachtnetz einfacher zu verstehen sein, indem statt separater Nachtlinien eine Auswahl von Linien des Tagesverkehrs rund um die Uhr verkehren.

Überraschung bei der Haushaltsbefragung

Wie kam es zu dieser Idee? Der BVG liegen nach Auswertung der Haushaltsbefragung von 1998 nun neue Daten zur Verkehrsnachfrage vor, die auch zur Bewertung bestehender Angebote verwendet werden. Eine dieser Untersuchungen befaßte sich mit der Nachfrage in den Nachtstunden. Diese wurde einmal durch das heutige Nachtnetz, zum anderen durch ein aus den Tageslinien entwickeltes Angebot bedient. Das - möglicherweise überraschende - Ergebnis war, daß die Bedienungsqualität des letzteren trotz der ganz anderen Konzeptionen etwa gleich gut war. Da ein auf dem Tagesnetz aufbauendes Nachtnetz aber den Vorteil der einfacheren Merkbarkeit hat. Die BVG überlegt nun, ihr Angebot entsprechend umzugestalten.

Erst eine Detailplanung kann zeigen, ob ein am Tagesverkehr orientiertes Liniennetz, das aber mit dem reduzierten Fahrtenangebot des Nachtverkehrs betrieben wird, den Ansprüchen insbesondere an die Qualität der Umsteigebeziehungen gerecht wird. In dieser Hinsicht stellt ein solches Netz ganz andere Anforderungen an die Fahrplangestaltung: Das jetzige Angebot ist auf dem Prinzip relativ weniger Knotenpunkte aufgebaut, an denen sich jeweils viele Linien treffen und viele Anschlüsse einfach eingerichtet und überwacht werden können. In einem »reduzierten Tagesnetz« wären Umsteigepunkte dagegen räumlich weniger konzentriert, sondern eher verteilt auf mehrere kleinere Knoten. Solange eine Detailplanung nicht das Gegenteil beweist - die bisherigen Untersuchungen sind vermutlich noch nicht so weit gegangen -, ist anzunehmen, daß Anschlußbeziehungen dann nur noch zum Teil in der bisherigen Qualität angeboten werden können und ein Teil ganz verloren gehen wird. Immerhin sind die weitaus meisten Nachtnetze wohl auch aus diesem Grund auf den Knotenpunktprinzip aufgebaut.

U-Bahn rund um die Uhr?

Eine solche Neuplanung des Nachtverkehrs bietet auch die Gelegenheit, sich endlich mit einer weiteren Grundfrage der Angebotsgestaltung auseinanderzusetzen: der Rolle des Schnellbahnverkehrs. Das jetzige Angebot aus Bus- und einigen Tramlinien mag an vielen Stellen seinen Zweck erfüllen und sogar seine Vorteile für den Nachtverkehr haben, in manchen Fällen reicht seine Kapazität jedoch einfach nicht mehr aus.

Die IGEB fordert daher, im Rahmen einer Neugestaltung des Nachtverkehrs die U-Bahn für die Wochenendnächte stärker zu nutzen als bisher und die S-Bahn besser in das Nachtnetz zu integrieren als zur Zeit. Dabei soll nicht Ziel sein, das gesamte Netz auch nachts zu bedienen, sondern den Schnellbahnverkehr dort einzusetzen, wo dies aufgrund der Nachfrage und der Zeitvorteile zum Bus sinnvoll ist.

Die IGEB schlägt daher vor, in Wochenend- und Feiertagsnächten das gesamte U-Bahnnetz durchgängig im Halbstundentakt zu bedienen. Innenstadtbereiche sollten auf einen Viertelstundentakt verstärkt werden.

Für die übrigen Nächte sind im Rahmen der Umgestaltung des Nachtnetzes dann auch dort, wo dies zur Zeit noch nicht der Fall ist, Buslinien vorzusehen, die dem Verlauf der U-Bahn soweit möglich folgen, so daß möglichst wenig Anpassungen des übrigen Netzes nötig werden. Mit einem Nachtangebot, das zu den Zeiten starker Nachfrage auch vermehrt auf den Schienenverkehr setzt, werden nicht zuletzt auch die Kapazitäten für ein weiteres Wachstum der Nachfrage in diesem Bereich geschaffen.

Die U-Bahn auch in den übrigen Nächten zu betreiben, findet nicht die Unterstützung der IGEB. Das hat vor allem zwei Gründe. Zum einen kann die U-Bahn die Betriebspausen für notwendige Instandsetzungen nutzen, die sonst zu längeren Betriebsunterbrechungen auch am Tage führen würden. Zum anderen würde in »normalen« Nächten die U-Bahn bei weitem nicht so stark ausgelastet sein, was dann Kosten- und Sicherheitsfragen aufwirft.

Notwendige Ergänzungen im Nachtnetz

Darüber hinaus sollte endlich auch eine Nachtbusverbindung zwischen den Fusionsbezirken Mitte und Tiergarten (Moabit) eingerichtet werden. Während mit den drei Nachtlinien N9, N26 und N27 ein üppiges Angebot zwischen Moabit und der City-West besteht, gibt es nachts nach wie vor keine Verbindung zwischen Moabit und der City-Ost.

Die IGEB schlägt daher die Verlängerungen der Nachtlinie N 58 vom Hackeschen Markt über Oranienburger Straße, Invalidenstraße, Alt-Moabit, Turmstraße und eventuell weiter im Zuge der Nachtlinie N 41 bis zum Luisenplatz vor.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001935>.

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