SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Fahrplanwechsel bei der BVG

aus SIGNAL 07/2001 (November 2001), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10002067)

IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Bei der BVG fand der diesjährige Haupt-Fahrplanwechsel am 16. September statt. Er fiel sehr viel bescheidener aus als ursprünglich geplant - sollte doch zu diesem Termin ursprünglich ein völlig verändertes Nachtangebot und eine deutliche Erweiterung des Expreßbus-Netzes eingeführt werden.

Schon seit längerer Zeit gab es bei der BVG Planungen, das Expreßbus-Netz erheblich auszuweiten und zum jetzigen Fahrplanwechsel einzuführen. Nach langen Planungs- und Abstimmungsphasen wurden anstelle von sieben geplanten Linien nur zwei realisiert, wobei der X 10 bereits anläßlich der S1-Unterbrechung zum 28. Mai 2001 eingeführt worden war. Während zwei der zunächst geplanten Expreßbus-Linien (X45 Zoo - Spandau, X48 Alex - Steglitz - Lichterfelde) wegen des gravierenden Parallelverkehrs zu bestehenden Schnellbahn-Linien von der IGEB in vorangegangen Informationsgespächen abgelehnt wurden, fanden alle anderen unseren Zuspruch. Es ist bedauerlich, daß ehemals geplante Linien wie der X46 vom Zoo nach Buckow und der X67 vom Potsdamer Platz nach Schöneweide einer zwischenzeitlich offensichtlich veränderten Planungsphilosophie der BVG zum Opfer gefallen sind - obwohl gerade diese Linien vielen Fahrgästen spürbare Fahrzeitgewinne und eine deutliche Reduzierung der Umsteigezwänge gebracht hätten.

So wurde zum Fahrplanwechsel im September lediglich die tangentiale Expreßbus-Linie X33 vom Bahnhof Spandau über Märkisches Viertel nach Niederschönhausen, Ossietzkyplatz neu eingeführt. Ab Wilhelmsruher Damm ersetzt der X33 die bisherige Linie 153 mit Bedienung aller Haltestellen und den bisherigen eingeschränkten Betriebszeiten. Da das Leistungsangebot der BVG im Unternehmensvertrag festgelegt ist, führt jede neue Expreßbus-Linie gleichzeitig zu Angebotseinschränkungen auf »parallel" laufenden Linien. So werden als Kompensation für die Einführung des X33 die Einsetzer des 133ers von Tegel kommend nur noch bis Neheimer Straße geführt, die Berufsverkehrs-Verstärkung auf dem X21 entfällt und die Linie 125 wird bis zum Rathaus Reinickendorf zurückgezogen, angestrebt ist sogar eine Verkürzung zum S-Bahnhof Eichborndamm. Die Rücknahme des 125ers bringt für einige Fahrgäste zusätzliche Umsteigezwänge: Denn die neu eingerichtete Schleifenlinie 325 verkehrt erst ab S/U-Bahnhof Wittenau in Richtung Eichhorster Weg/Wittenauer Straße. Der Sinn dieser Maßnahme scheint fraglich, da man dann fast mit gleichem Aufwand auch den alten 125er hätte beibehalten können. Dumm dran sind vor allem die Borsigwalder, die außerhalb der Betriebszeiten der Linie X33 ins Märkische Viertel wollen, hier ist dann zum Teil zweimaliges Umsteigen angesagt.

Ärgerlich, aber irgendwie typisch für Berlin ist der Standort der Haltestelle des X33 am U-Bahnhof Holzhauser Straße in Fahrtrichtung Norden: Hier reaktivierte man eine alte Betriebshaltestelle mit dem Ergebnis, daß die von und zur U-Bahn umsteigenden Fahrgäste die stark befahrene Seidelstraße überqueren müssen. Der erforderliche Aufwand, um die Haltestelle unmittelbar vor dem Bahnhofseingang zu verlagern, hält sich in Grenzen; muß doch nur ein ohnehin überflüssiges »Fußgängerschutzgitter" abgeschraubt werden.

Eine neue Tangential-Direktverbindung von Pankow nach Spandau stellt die Expreßbus-Linie X33 dar. (Foto: Alexander Frenzel, September 2001)

Alle Wagen der Linie 129 tragen dieses Kombi-Linienschild, obwohl nur ein Teil der Wagen auf die Linie 219 übergeht. Eine verwertbare Information für die Fahrgäste ist damit nicht vorhanden. (Foto: Alexander Frenzel, Oktober 2000)

(Foto: Alexander Frenzel, Oktober 2001)

Als zweite Expreßbus-Maßnahme wurde der bereits am 28. Mai wegen der baubedingten Wannseebahn-Stillegung vorzeitig eingeführte X10 entsprechend dem Vorschlag der IGEB als Ersatz für den 217er bis nach Teltow verlängert, wodurch eine stündliche Direktverbindung von dort in die westliche Innenstadt besteht. Allerdings gilt das nicht für die Zeiten außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten: Dann verkehrt der X10 (wie der alte 217er) nur zwischen Teltow und Rathaus Zehlendorf.

BVG verärgert Tauentzien-Kunden

Die »Folgen" der bereits im Mai eingeführten Expreßbus-Linie X10 bekommen die Fahrgäste allerdings erst jetzt zu spüren. So wird die Linie 219 auf dem Kudamm vom S-Bahnhof Grunewald (Eichkamp) kommend zum Wittenbergplatz zurückgezogen und mit der bisherigen Linie 129E gekoppelt. In der Praxis bedeutet dies, daß ein Bus in Eichkamp als 219er mit Ziel Wittenbergplatz losfährt und am Rathenauplatz auf 129 mit Ziel Hermannplatz umschildert. In der Gegenrichtung wird dann schon am Wittenbergplatz von 129 auf 219 umgeschildert. Das ganze soll RBL-gestützt und damit »vollautomatisch" erfolgen (vgl. SIGNAL 4/2001).

So ungewöhnlich aber vertretbar diese Sparmaßnahme auf dem Kudamm wegen des hier zusätzlich verkehrenden X10 sein mag, so gravierend und unakzeptabel sind die Auswirkungen auf den stark ausgelasteten östlichen Streckenabschnitten des 129ers und vor allem des 119ers, wo kein Fahrgast von irgendeinem zusätzlichen Angebot profitiert. Für den 119er-Abschnitt zwischen Wittenbergplatz und Mehringdamm bedeutet der ersatzlose Wegfall des 219ers tagsüber eine Platzreduzierung um ein Drittel - selbst im Berufsverkehr. Schon bisher haben die zum Teil völlig überfüllten Wagen in den Spitzenzeiten des Einkaufsverkehrs zu massiven Verärgerungen der Fahrgäste geführt. Und auch der abendliche 20-Minuten-Takt dürfte an den Wochenend-Abenden kaum ausreichen. Auch beim 129er wurde (wenig aber) »wirkungsvoll" gespart: Die bisher am Bahnhof Zoo einsetzenden Verstärkerfahrten setzen nunmehr erst am U-Bahnhof Wittenbergplatz ein und befahren damit nicht mehr den am stärksten benutzten Abschnitt der Linien 119/129 zwischen Joachimstaler Straße und U-Bahnhof Wittenbergplatz.

Neuordnungen in der Mitte

Unabhängig von den Expreßbus-Maßnahmen gibt es umfangreiche Neuordnungen im Bezirk Mitte. Die Linien 157 und 328 fallen weg. Dafür entsteht unter anderem die neue Linie 143 vom U-Bahnhof Hallesches Tor zum U-Bahnhof Leopoldplatz. Die Wegführung ist eine Kombination der bisherigen Linien 240, 157 und 328 und stellt eine bislang nicht befahrene Direktverbindung vom Halleschen Tor zum Alexanderplatz her und bietet auch innerhalb des Bezirkes Mitte sinnvolle direkte Fahrmöglichkeiten. Geworben wurde unter anderem auch mit der durch die Linie 143 erstmalig hergestellten Direktverbindung zwischen Amerikagedenkbibliothek und der Berliner Stadtbibliothek. Leider vergaß die BVG allerdings eine zusätzliche Haltestelle an der Fischerinsel Ecke Mühlendamm einzurichten. Desweiteren wird durch die Linie 143 der bislang zeitlich eingeschränkt bediente Bereich über Metzer-, Schwedter und Rheinsberger Straße nun durchgehend befahren und nach Gesundbrunnen durchgebunden, was der steigenden Bedeutung dieses Bahnhofs entspricht. Der verbleibende Streckenteil zum U-Bahnhof Leopoldplatz beschränkt seine Betriebszeit allerdings wie bisher die Linie 328 auf die Geschäftsöffnungszeiten.

So positiv diese neue Linie auch ist, so führt doch die in diesem Zusammenhang erfolgte Fahrplanänderung auf der Linie 240 zu einem Novum: Als einzige Linie in der Berliner Innenstadt fährt der 240er zwischen Märkisches Museum und Hallesches Tor nur während des Berufsverkehrs! Die Durchbindung der Einsetzer des 143ers bis Hallesches Tor hätten den Fahrgästen wohl ein besseres und übersichtliches Angebot geschaffen.

Drei Haltestellen fehlen zum Straßenbahnanschluß

Desweiteren wurde die bestehende Linie 147 verlängert und übernimmt nördlich des Bahnhofs Friedrichstraße die Linienführung des bisherigen 157ers zum Bundeswehrkrankenhaus und weiter zum S/U-Bahnhof Gesundbrunnen. Darüberhinaus wurde diese Linie mit dem Nordast der bisherigen Linie 245 gekoppelt und übernimmt die Streckenführung bis zum S-Bahnhof Nordbahnhof, während der 245er vom Bahnhof Zoo kommend abrupt am U-Bahnhof Bernauer Straße endet.

Besser wäre, wenn die an sich schlüssige Linienführung des 147ers am S- und U-Bahnhof Gesundbrunnen enden würde. Die anschließende Kiezbedienung im Raum Gartenplatz und S-Bahnhof Nordbahnhof sollte einer in der Wegführung noch zu definierenden Kiezlinie übertragen werden. Der recht lange Linienweg der Linie 147 durch etliche staugefährdete Straßen (zum Beispiel Friedrichstraße) wird zwangsläufig zu einer nicht kalkulierbaren Fahrplantreue (die Taktfolge wurde ganztägig auf nur noch 20 Minuten erweitert!) führen, so daß eine solche Linie nicht auch noch zur kleinräumigen Kiezerschließung herangezogen werden sollte.

Völlig unverständlich ist es, die in ihrer Linienführung für einen Vorlaufbetrieb der Straßenbahnlinie 20 (die ja 2003 bis Nordbahnhof verlängert werden soll) geänderte Linie 245 nun am U-Bahnhof Bernauer Straße enden zu lassen, also kurz vor dem Anschluß an die Straßenbahn. Lediglich drei Haltestellen fehlen und die Verbindung zur Straßenbahn-Linie 20 an der Eberswalder Straße wäre hergestellt. Stattdessen müssen Fahrgäste für diesen kurzen Abschnitt nochmals in die Linie 120 umsteigen, wodurch eine solche Reisewegführung völlig unattraktiv ist und keinen Vorlaufverkehr zur Straßenbahn-Linie 20 darstellt.

Parallelverkehr zur Straßenbahn-Linie 52

Nicht zufriedenstellend sind auch die Veränderungen in Pankow. Nachdem die BVG am 10. Juni 2001 auf die U-Bahn-Verlängerung zum S/U-Bahnhof Pankow mit der Begradigung der Linie 155 durch die Granitzstraße, reagiert hatte, hagelte es Beschwerden aus dem Gebiet Neumannstraße/Elsa-Brandström-Straße, in denen das ausgedünnte Fahrtenangebot durch die nunmehr dort verkehrende Linie 250 sowie die verlorengegangenen Direktverbindungen in die Breite Straße, nach Wilhelmsruh und nach Weißensee kritisiert wurden. Begrüßenswert ist, daß die BVG darauf reagiert, nur das Ergebnis ist nicht unproblematisch. Die Buslinie 250 wurde erneut verändert und erhält eine neue Endstelle am S-Bahnhof Wollankstraße. Von dort wird über Florastraße, weiter gegenläufig der bisherigen Route über U-Bahnhof Vinetastraße - Elsa-Brandström-Straße- Neumannstraße zum S/U-Bahnhof Pankow und weiter über die Breite Straße gefahren. Die weitere Wegführung bleibt unverändert. Dadurch wird wieder eine Direktverbindung aus dem Beschwerdegebiet in die Pankower Breite Straße angeboten und sogar eine neue S-Bahn-Anbindung an der Wollankstraße

erreicht. Um im Tagesverkehr wieder den 10-Minuten-Takt im Beschwerdegebiet zu erreichen, werden nun außerhalb der Hauptverkehrszeit (in dieser Zeit fährt auch der 250er alle 10 Minuten) die Wagen der Linie 155E nunmehr im Zuge der Linie 250 vom S/U-Bahnhof Pankow bis U-Bahnhof Vinetastraße. weitergeführt. Dabei wird planmäßig auf die technischen Möglichkeiten der wechselnden Zielbeschilderung zurückgegriffen. Analog dem oben beim 129er/219er beschriebenen Prinzips fahren diese Wagen in Wilhelmsruh als Linie 155 mit dem Ziel S/U-Bahnhof Pankow ab und schildern beim Erreichen der Linienvereinigung mit der Linie 250 auf dessen Linienbezeichnung mit der Zielangabe U-Bahnhof Vinetastraße um.

Problematisch an dieser Busliniennetzkonzeption ist allerdings die Tatsache, daß mit der neu konzipierten Linie 250 neben dem 107er nun eine zweite Parallel-Buslinie zur Straßenbahn-Linie 53 zwischen Nordend/Niederschönhausen und S-/U-Bahnhof Pankow eingerichtet wurde. Da der 250er auch im Nordabschnitt zeitweilig im 10-Minuten-Takt und auch im Einzugsgebiet der Neubausiedlungen in Nordend verkehrt, dürfte die Straßenbahn hier einen nicht unerheblichen Fahrgastverlust hinzunehmen haben. Dies gießt Wasser auf die Mühlen derer, die gerade diesen Pankower Straßenbahnast schon lange im (Stillegungs-)»Visier" haben. Es ist schon sehr erstaunlich, daß innerhalb der BVG die Einrichtung eines solchen Doppelangebotes möglich ist, wird doch an anderen Stellen geknausert ohne Ende.

Gebremster Expreßbus X54

Und noch eine problematische Folge der neuen Pankower Linienordnung ist festzuhalten: Die Granitz- und Rothenbachstraße, bis Heinersdorf weist mit den Stammwagen der Linie 155 außerhalb der Hauptverkehrszeit nur noch einen 20-Minuten-Takt auf. Um auch hier einen sinnvollen 10-Minuten-Takt anbieten zu können, halten jetzt einfach alle Wagen der Expreßbus-Linie X54 in der Granitzstraße an jeder Haltestelle, anstatt wie bisher diese Straße bis zur Kreuzung Prenzlauer Promenade ohne Halt zu durchfahren. Hier setzt eine Entwicklung ein, die letztlich aus Expreßlinien völlig normale Linien ohne nennenswerten Fahrzeitgewinn mehr macht. Sind derartige »kleine" Veränderungen im Expreßbus-System erst einmal eingerissen, werden die Begehrlichkeiten der auf Kostensenkung bedachten BVG-Verantwortlichen schnell unersättlich. Im Fall der Linie X54 bedeutet diese Maßnahme, daß zwischen Pankow und Rathaus Weißensee gegenüber der Linie 155 lediglich zwei Haltestellen ausgelassen werden, ein nahezu nicht mehr meßbarer Fahrtzeitgewinn. Hier muß eine andere Lösung gefunden werden, um den notwendigen 10-Minuten-Takt nach Heinersdorf zu realisieren.

Nachts: Kleine Änderungen vor dem großen Wurf?

Im Nachtbusnetz wird der bisher von der Nachtbus-Linie N61 bediente Bereich in Rahnsdorf, Hessenwinkel und Wilhelmshagen ab Rahnsdorf/Waldschänke durch eine neue Linie N64 im Taxi-Einsatz mit Haustürservice bedient. Gleichfalls verändert wird der Müggelheimer Ast der Linie N69. Zwischen Alt-Müggelheim und Odernheimer Straße wird ein Rufbus-System eingeführt. Fahrgäste aus diesem Bereich in Fahrtrichtung Innenstadt, müssen ihren nächtlichen Fahrtenwunsch mindestens 30 Minuten vorher telefonisch anmelden, sonst kommt kein Bus. Die sinnvolle Maßnahme zur Vermeidung von Geisterbussen ist nur akzeptabel, wenn eine umfangreiche Information der dort lebenden Bevölkerung, am besten wären

Hauswurfsendungen, erfolgt. Darüberhinaus sollte eine grundsätzliche Problematik im Rufbus-System nicht verschwiegen werden, auch wenn diese Frage im hier behandelten Fall von Müggelheim sicher von untergeordneter Bedeutung sein dürfte: Eine Beförderung im Binnenverkehr der Rufbus-Strecke ist faktisch nicht möglich, ein Bus kommt nur dann, wenn man den Bereich in Richtung Innenstadt verlassen will.

Abschließend gilt es, eine gering erscheinende Veränderung in der Linienführung des N10 in Zehlendorf kritisch zu hinterfragen. Aus Erwägungen der Linienangleichung an das Tagesnetz wird diese Nachtlinie künftig wie der Tagesbus 110 von der Domäne Dahlem seinen Laufweg am U-Bahnhof Thielplatz vorbei zum U-Bahnhof Oskar-Helene-Heim nehmen. Die bisherige Linienführung über die Königin-Luise-Straße und der Clayallee wird aufgegeben, dieser Bereich ist somit ohne Nachtbus-Anschluß. Wenn man aber im Raum Zehlendorf überhaupt so etwas wie Nachtleben antrifft, ist McDonalds in der Clayallee diese Adresse, keinesfalls aber das nachts ausgestorbene Uni-Viertel in Dahlem. Insofern erscheint es zweifelhaft, ob diese Linienänderung sinnvoll ist, belegt es doch die Tatsache, daß nachts eben häufig andere Kriterien als im Tagesverkehr in der Netzplanung sinnvoll sind.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002067.

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