

■ Berlin

U 7 nach Berlin-Spandau. Hier tickt die BVG ganz komisch

aus SIGNAL 04/2002 (September/Oktober 2002), Seite 17 (Artikel-Nr. 10002262)
DBV Havelland

Um rund 25 Prozent hat die BVG den U-Bahn Verkehr am U7-Endpunkt Spandau in der Hauptverkehrszeit (HVZ) ausgedünnt. Offensichtlich hängt das mit der Sperrung der Berliner Nord-Süd-S-Bahn un der Taktverdichtung auf der U-Bahn-Linie 6 zusammen, da dieser Fahrplan genau während dieser Zeit gilt.

Als Ersatz für die gesperrte S-Bahn-Strecke hat die S-Bahn-Berlin GmbH bei den Berliner Verkehrs-Betrieben (BVG) die Verstärkung der U 6 bestellt. Dass, frei nach dem Motto »bestellter Verkehr ist lukrativer als eigenwirtschaftliche Leistung«, wieder einmal die Spandauer Fahrgäste dran glauben müssen, ist für den Bahnkunden-Verband skandalös. Scheinbar als Freizeit-Bahn beurteilt die BVG die Spandauer U-Bahn, wenn im Berufsverkehr weniger angeboten wird als im sonstigen Tagesverkehr. Bisher war Spandau den Verkehrsunternehmen nie zu schade, wenn aufgrund von Umleitungen oder Ersatzverkehren gespart werden musste.

Statt zwölf Züge pro Stunde verkehren im Berufsverkehr etwa zwischen 5.30 Uhr und 8 Uhr sowie 13 Uhr bis ca. 18 Uhr nur neun Züge in einem Vier-Plus-Acht-Minuten-Takt. Zusätzliche Züge füllen von Rudow bis Rohrdamm die Acht-Minuten-Lücke auf einen Vier-Minuten-Takt. Diese Regelung gilt bis 11. Oktober 2002. Nach dem 13. Oktober, dem letzten Sperrtag der Berliner Nord-Süd-S-Bahn, verkehren die Züge der Hauptverkehrszeit wieder im Vier-Plus-Sechs-Minuten-Takt von und nach Spandau, was zwölf Zügen pro Stunde entspricht. Immer gleichviel Züge verkehren in der Nebenverkehrszeit, allerdings dann im Fünf Minuten Abstand.

Betrieblich lässt sich eine Menge erklären, Verständnis müssen die betroffenen Fahrgäste dafür aber nicht haben. Es ist schlichtweg nicht ihr Problem, wenn das Verkehrsunternehmen Aufträge annimmt, ohne den Fuhrpark dafür zu haben. Und wenn die Taktausdünnung verkehrlich begründet werden sollte, begeben sich die Verantwortlichen auf glattes Parkett: Mit der schrittweisen Inbetriebnahme der Bahnverbindungen ins havelländische Umland und der Spandauer S-Bahn sind die Fahrgastzahlen auf der U-Bahn nicht gefallen, sondern neue stark frequentierte Verkehrsverbindungen entstanden. Der Lückenschluss des Berliner Nord-ringes schafft jetzt weitere Fahrmöglichkeiten über die U7 von und nach Spandau.

Im Übrigen wurde 1984 mit der Eröffnung der Spandauer U 7 das gesamte Busnetz sternförmig auf den Knoten Rathaus Spandau ausgerichtet, um die Fahrgäste auf die U-Bahn zu leiten. Eine schon damals umstrittene Maßnahme, fielen doch nach Einstellung (im Jahr 1980) des bis heute nicht wieder aufgenommenen Staakener S-Bahn-Verkehrs weitere direkte Fahrmöglichkeiten mit dem Bus vor allem aus dem Raum Staaken weg und musste mehr als einmal umgestiegen werden. Schon damals fuhr die U-Bahn alle drei Minuten mit Lücken.

Spandau ist nach wie vor der stärkste Busknoten in Berlin. Im Durchschnitt alle 30 Sekunden fährt hier während der Hauptverkehrszeit ein Bus ab. Während die Linien zu

den Großsiedlungen in relativ dichten Takten verkehren, fahren andere nur im 15-Minuten-Abstand und die Umland-Busse noch seltener. Weil die Takte von U-Bahn und Bus nicht synchron laufen, sind Fahrzeiten von irgendwo aus Berlin in beliebige Spandauer Gebiete nicht einfach zu kalkulieren. Ein Übriges macht die Realität des Straßen- und damit des Busverkehrs aus.

Ein fahrgastfreundliches Verkehrsnetz berücksichtigt die erzwungenen Umsteigebeziehungen am Rathaus Spandau.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002262>.

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