

■ Berlin

Steter Tropfen - BVG kürzt Busangebote mitten in der Fahrplanperiode

aus SIGNAL 03/2003 (Juni/Juli 2003), Seite 18-19 (Artikel-Nr. 10002454)
IGEB Stadtverkehr

Zum 30. März 2003 gab es bei der BVG wieder einmal einen zwischenzeitlichen Fahrplanwechsel. Aber nicht genug, dass auf einer erheblichen Zahl von Buslinien seitdem ein neuer Fahrplan gilt und dass das gerade erst vor wenigen Wochen erschienene Kursbuch schon wieder überholt ist, gleichzeitig wurden auch noch diverse Liniennetzänderungen durchgeführt, so dass auch die anderen erst im Januar erschienen Fahrgastinformationen bereits wieder überholt sind. Warum die BVG es mit ihren Linienänderungen so eilig hatte und sie nicht wenigstens bis zum kleinen Fahrplanwechsel Mitte Juni warten konnte, bleibt unergründlich.

Positive Darstellungen sind eine Grundregel all derer, die ihr Gedankengut als den einzig richtigen Weg verkaufen möchten. Entsprechend werden Linienänderungen in der BVG-Kundenzeitschrift »BVG-Plus" stets als eine dem Fahrgast dienende Verbesserung dargestellt. Unter der Schnelligkeit suggerierenden Überschrift »Non Stop zur Pfaueninsel" wird die Vereinigung der Ausflugslinie 216 mit der Linie 218 als Vorteil für den Fahrgast herausgestellt, da man nunmehr vom U-Bahnhof Theodor-Heuss-Platz geradlinig über die Heerstraße und die Havelchaussee bis zur Pfaueninsel durchfahren kann und nicht mehr am S-Bahnhof Wannsee umsteigen muss. Schön und gut. Die wesentliche Verschlechterung aber, das »Abhängen" der beliebten Ausflugsziele Moorlake und Nikolskoe, findet man erst weiter unten im Text. Die lapidaren Worte, »die Haltestellen Moorlake, Dachsweg und Nikolskoer Weg werden nicht mehr bedient", lassen die einschneidende Verkürzung der Wegführung als nicht so schlimm erscheinen. Diese Maßnahme ist aber eine wesentlich Verschlechterung des Verkehrsangebotes für Ausflügler.

Angesichts der desolaten Finanzlage, sowohl bei der Stadt Berlin als auch bei der BVG, ist man zwar bereit, ein gewisses Verständnis entgegenzubringen, wenn Einsparungen bei einer Ausflugslinie beginnen, aber hier hätte das Einsparziel auch erreicht werden können, ohne die beliebten Ausflugsziele vom BVG-Netz abzukoppeln. Wenn die Buslinie nicht in ihrem Zielgebiet Moorlake/Nikolskoe gekürzt worden wäre, sondern im Stadtgebiet von der Endstelle U-Bahnhof Theodor-Heuss-Platz - zum S-Bahnhof Pichelsberg zurückgezogen worden wäre, hätte man das Sparziel sehr viel kundenfreundlicher erreicht. Denn bei dieser Variante bliebe die Anbindung zur S-Bahn und zur Omnibuslinie 149 mit Weiterfahrmöglichkeit zum U-Bahnhof Theodor-Heuss-Platz erhalten. Um keinen Zweifel aufkommen zu lassen: Auch diese Maßnahme wäre eine Verschlechterung gegenüber dem vorherigen Zustand, aber die Funktion dieser Linie ist ja die Erschließung der Ausflugsgebiete und nicht der Innenstadt. Hier hat die BVG falsche Prioritäten gesetzt.

Unter dem Titel »Ohne Umweg" wird die verkürzte Wegführung der Linie 221 von der BVG als eine Verbesserung für die Fahrgäste angepriesen. Fuhr der 221er bisher vom Kurt-Schumacher-Platz kommend in einem Schlenker über die Gotthard-, Holländer- und Londoner Straße, nimmt er nun den direkten Weg durch die



Bus 171 zum Flughafen Schönefeld. (Foto: Alexander Frenzel)

Afrikanische und Müllerstraße und spart dadurch nicht unerheblich Fahrzeit. Auf den ersten Blick ist das eine sinnvolle Maßnahme, die neben einem Rationalisierungseffekt für die BVG auch Zeitvorteile für die diesen Bereich durchfahrenden Fahrgäste bietet, zumal der Bereich Holländerstraße auch weiterhin durch die Linie 128 bedient wird.

Nun aber häuften sich im Fahrgastzentrum die Beschwerden von Anwohnern aus dem betroffenen Bereich, die den Wegfall der Linie 221 in der bisherigen Wegführung beklagen. Bei den Beschwerdeführern handelt es sich vor allem um ältere und/oder gehbehinderte Personen, für die zum Beispiel die U-Bahn keine akzeptable Alternative bietet, da der U-Bahnhof Afrikanische Straße nicht behindertenzugänglich ausgebaut ist. Ersatz durch die Linie 128 ist für viele auch nicht sinnvoll, schließlich hat diese Linie eine völlig andere Wegführung, so dass zusätzliche Umsteige- und Wartevorgänge die Folge sind, gerade für ältere und gehbehinderte Menschen ein Problem. Andere beklagten bei unserer Empfehlung zur Benutzung der Linie 128 die kürzeren Betriebszeiten dieser auf die Flughafen-Erschließung ausgelegten Linie. Nach 23.55 Uhr gibt es eben keinen Ersatz für die entfallene Linie, eine knappe Stunde früher als in der alten Fahrplanlage des 221ers. Diese Details sind es, die den wahren Grund auch dieser Maßnahme erkennen lassen: Einsparen von Leistungen, notfalls auch auf Kosten einzelner Fahrgastgruppen.

Lieber Umsteigen statt »Parallelverkehr" ?

Ebenfalls kritisch muss man die Zusammenlegung der bisherigen Linie 141 mit der Linie 171 zu einer neuen Linie 171, mit einer Wegführung vom U-Bahnhof Hermannplatz zum Flughafen Schönefeld, betrachten. Die unter dem positiven Titel »Linienhe nach Schönefeld" hochgejubelte Maßnahme hat als Kern die Verkürzung der Linienführung im dicht bebauten Kreuzberg und Neuköllner Stadtgebiet zum Inhalt. Für Auto fahrende Verkehrspolitikern ist das ein klassischer Fall von Parallelverkehr zwischen Bus und U-Bahn, für zahlreiche täglich in dieser Relation fahrende ÖPNV-Benutzer aus dem Bereich Sonnenallee mit Fahrtzielen im Bereich Kottbusser Damm und Kottbusser Tor bedeutet die Einstellung nun für das letzte Stück der Wegstrecke einen zusätzlichen aufwändigen Umsteigevorgang zur U8 am Hermannplatz und damit eine deutliche Reisezeitverlängerung. Eine weitere Folge ist, dass die Fahrplantreue von der werktäglichen Mittagszeit bis in die Abendstunden verloren ist. Besonders durch die hohe Kfz-Dichte auf der Buschkrugallee/Rudower Straße sind Verspätungen in Richtung Schönefeld von mehr als sechs Minuten praktisch der Regelfall. Der bislang mit der alten relativ kurzen Linie 171 bediente Bereich in der Waltersdorfer Chaussee bekommt nun die Unzuverlässigkeit im Fahrtgefüge durch die lange, stauanfällige Linienführung drastisch zu spüren. Hinzu kommt, dass an der Endstelle Flughafen Schönefeld nur eine Wendezeit von vier Minuten vorgesehen ist. Bei einer Verspätung von sechs Minuten eines ankommenden Busses bedeutet das, dass dieser Wagen die Rückfahrt in Richtung Hermannplatz bereits mit einer Verspätung von zwei Minuten antritt. Und das auch nur, wenn der Fahrer ohne jeden Aufenthalt sofort zurückfährt, was erklärlicherweise nicht immer geschieht. Die Verspätung wird also in die Gegenrichtung mitgenommen und erhöht sich oft im Verlauf der Fahrt, so dass die gesamte Linie über viele Tagesstunden unpünktlich verkehrt. Auch für das Fahrpersonal, dass zum Teil mehrere Stunden ohne Unterbrechung fährt, war die Änderung eine Verschlechterung.

»BVG-Plus" fasst das alles unter dem Titel »Ohne Schnörkel" als eine Verbesserung

zusammen. Die genannten Beispiele lassen aber erkennen: Es geht darum, Geld zu sparen und die Folgen als Verbesserungen für die Fahrgäste zu verkaufen. Natürlich wissen wir, dass die BVG nicht der wirkliche Verursacher der stetigen Verschlechterungen im ÖPNV-Angebot ist. Der Senat von Berlin übt derartigen Druck aus, dass dem mit dem Rücken zur Wand stehenden Unternehmen BVG faktisch nichts anderes übrig bleibt, als Kosten zu senken, wo immer es geht. Die Frage an die verantwortlichen Politiker aller Parteien lautet: Wo soll dieser Weg eigentlich enden? Und wie ist all das mit dem Senatsziel zu vereinbaren, das Verkehrsaufkommen im Berliner Innenstadtbereich auf das Verhältnis von 20:80 zu Gunsten des ÖPNV zu ändern? Politiker wissen darauf bestimmt eine positive Antwort.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002454>.

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