SIGNALARCHIV.DE

Berlin

BVG 2005 plus schnell nachbessern!

aus SIGNAL 02/2005 (April/Mai 2005), Seite 11-15 (Artikel-Nr: 10002697)

IGEB

IGEB erarbeitete Konzept für 15 Sofortmaßnahmen

Am 12. Dezember 2004 gab es mit der Einführung des Konzeptes »BVG 2005 plus" den in der Geschichte der BVG wohl umfassendsten Fahrplanwechsel, über den wir in den letzten SIGNAL-Ausgaben bereits ausführlich berichtet haben. Die bei solch umfangreichen Änderungen zu erwartenden Fahrgastreaktionen blieben nicht aus. Insgesamt rund 20.000 Beschwerden sind inzwischen bei der BVG, bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und beim Berliner Fahrgastverband IGEB eingegangen. Der Berliner Fahrgastverband hat daher im Februar einen 15-Punkte-Plan für Sofortmaßnahmen zur Nachbesserung des BVG-Liniennetzes vorgelegt, um wenigstens die gravierendsten Mängel des neuen Liniennetzes abzubauen.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat eine Überarbeitung des BVG-Liniennetzes im Grundsatz immer begrüßt, weil die Einführung von Straßenbahn- und Buslinien mit klar definierten (Mindest-) Qualitätsstandards sehr sinnvoll ist und sich in anderen Städten bereits bewährt hat. Zudem entsprach das alte Liniennetz oft nicht mehr den veränderten Standorten von Einzelhandel, Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen sowie dem veränderten Schnellbahnnetz. Deshalb halten wir die gelegentlichen Forderungen nach einer Rückkehr zum alten Netz für falsch. Unsere Anregungen und Forderungen zielen nicht auf Beseitigung von »BVG 2005 plus", sondern auf Nachbesserungen.

Metrolinien

Populärste Maßnahme war die Einführung der »Metrolinien" Insgesamt 9 Straßenbahn- und 15 Buslinien hat die BVG zu Metrolinien ernannt, auf denen ein festes Produktversprechen gelten soll: Gemeinsam mit den S- und U-Bahnlinien sollen die Metrolinien durch (mindestens) einen 10-Minuten-Takt am Tag und einen 20-Stunden-Betrieb zwischen 4.30 Uhr und 0.30 Uhr an allen Wochentagen ein Kernnetz bilden, das für die Fahrgäste ein verläßliches Taktangebot darstellt und für das keine Fahrplankenntnisse erforderlich sind.

Die Einführung der Metrolinien hat sich aus Sicht des Berliner Fahrgastverbandes IGEB - trotz einiger Wermutstropfen - bewährt. Die Metrolinien stellen zum Teil längst überfällig gewordene neue Verbindungen (z. B. Omnibuslinie (OL) M 41 aus Neukölln/Kreuzberg zum Potsdamer Platz) her und sind für die Fahrgäste auch ohne Fahrplankenntnisse ein insgesamt gutes und berechenbares Angebot.

Ärgerlich sind die teilweise schlechten Fahrgastinformationen bei den sogenannten Linienflügelungen in den Außenbezirken, die zu vielen Ausnahmeregeln vom eigentlichen Produktversprechen (zum Beispiel 20-Minuten-Takte, früher Betriebsschluß) und die Tatsache, daß ausgerechnet am Sonnabend der attraktive 10-Minuten-Takt abends nur auf sehr wenigen Metrolinien angeboten wird. Für manchen Fahrgast stellte sich die Umstellung seiner Linie auf eine Metrolinie sogar

Als Fehlplanung erwies sich die Ringlinie 343 in Moabit. Ende Februar hat die BVG nachgebessert: Aus dem 343er wurde wieder eine »richtige" Buslinie, aber nur bis 20.30 Uhr. Sie verkehrt jetzt vom U-Bf Turmstraße zum U-Bf Wittenbergplatz (Foto). Dafür gibt es keine Busverbindung mehr zum S-Bf Bellevue. (Foto: Marc Heller)

Bei der M6, hier am Alexanderplatz, gibt es eine der vielen nicht nachvollziehbaren Ausnahmen vom sogenannten Produktversprechen: Statt, wie für Metrolinien versprochen, alle 10 Minuten fährt die M6 nur alle 20 Minuten bis zur Schwartzkopffstraße. Jeder 2. Zug endet bereits am Hackeschen Markt (Foto: Marc Heller)

Trotz der Ausstattung aller Fahrzeuge mit einem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) ist die BVG nicht in der Lage, eine einigermaßen gleichmäßige Fahrzeugfolge auf dem Straßenzug Potsdamer, Haupt- Schloßstraße sicherzustellen. Für die Fahrgäste der einzigen hier verbliebenen Buslinie 148 bedeutet dies seit Einführung des neuen Liniennetzes und Fahrplanes häufig langes Warten auf dann überfüllte Busse (Foto: Marc Heller)

als Nachteil heraus: Vier Buslinien wurden im Zusammenhang mit ihrer »Aufwertung" zur Metrolinie in ihrem Fahrtenangebot zwar nicht verbessert, dafür aber in der Linienführung zum Teil verkürzt, so daß für einige Fahrgäste durch die Umstellung auf Metrolinien neue Umsteigezwänge entstanden sind.

Ergänzungslinien

Gleichzeitig wurden jedoch teilweise drastische (Spar-)Maßnahmen im sogenannten Ergänzungsliniennetz umgesetzt. Im gesamten Stadtgebiet wurden bei vielen Straßenbahn- und Buslinien einzelne Linienabschnitte ganz eingestellt, die Betriebszeiten zum Teil erheblich eingeschränkt und/oder die Taktfolgen gestreckt. Für zahlreiche Fahrgäste hat sich daher die Verkehrsanbindung verschlechtert.

Besonders gravierend sind die negativen Auswirkungen für viele Fahrgäste durch die als Folge von Linienkürzungen entstandenen zusätzlichen Umsteigezwänge. Viele Fahrgäste, die bisher durchgehende Verbindungen hatten, müssen nunmehr auf ihren täglichen Wegen vermehrt umsteigen. Besonders unattraktiv wird die BVG-Benutzung vor allem dann, wenn selbst bei kurzen Wegen, zum Beispiel zum nächsten lokalen Einkaufszentrum, zur Kita oder Schule, Umsteigezwänge entstehen oder sogar ein Umsteigen innerhalb des 20-Minuten-Takt-Netzes erforderlich ist.

Wie drastisch im Ergänzungsliniennetz gespart wurde, machen folgende Zahlen deutlich: Insgesamt werden etwa 100 Haltestellen gar nicht mehr bedient und die Verkehrsleistung der BVG sank insgesamt um cirka 6 Millionen Nutzwagenkilometer pro Jahr, daß sind knapp 5 Prozent der von der BVG laut Unternehmensvertrag zu erbringenden Verkehrsleistung. Der Berliner Fahrgastverband IGEB schätzt, daß aufgrund der zum Teil deutlichen Verlagerung von Verkehrsleistungen in das Metroliniennetz rund 7 bis 9 Prozent der Verkehrsleistung im Ergänzungsliniennetz eingespart wurden.

Kiezlinien

Mit dem neuen BVG-Liniennetzkonzept wurden mehrere sogenannte Kiezlinien (z. B. OL 341, 342, 343, 387) eingeführt, die die gröbsten - durch die drastischen Sparmaßnahmen im Ergänzungsliniennetz entstandenen - Erschließungslücken füllen sollen. Sie werden als Ringlinien im Einrichtungsverkehr mit sehr eingeschränkten Betriebszeiten und generell nur im 20-Minuten-Takt bedient. Ein solches Bedienungskonzept mag für dünn besiedelte Bereiche am Stadtrand, wo die meisten Fahrgastwege auf ein lokales Zentrum oder eine Schnellbahnstation ausgerichtet sind, ein sinnvolles Verkehrsangebot sein. Für dicht bebaute Innenstadtbezirke mit sehr vielfältigen Verkehrsverflechtungen sind Ringlinien im Einrichtungsverkehr mit einer Endstelle »mitten auf der Strecke" kein akzeptables ÖPNV-Angebot. Keine der vier in Kreuzberg (OL 341), Moabit (342, 343) und Friedenau (387) neu eingeführten Ringlinien deckt die tatsächliche Verkehrsnachfrage in akzeptabler Weise ab. Deshalb müssen diese Linien dringend verändert werden. Im Falle des 343ers hat die BVG bereits nachgesteuert (siehe Reaktion der BVG).

Reaktionen der Fahrgäste

Seit Einführung des neuen Metroliniennetzes reißen die Beschwerden der Fahrgäste

nicht ab. Anfangs konzentrierten sie sich auf die völlig fehlgeschlagene Informationskampagne der BVG, in der zwar rechtzeitig und ausführlich die Vorteile der neuen Metrolinien beworben wurden, aber sich kaum ein Fahrgast vor dem Fahrplanwechsel ausreichend über die Linienführungen und Fahrpläne der sonstigen Straßenbahn- und Buslinien informieren konnte.

Nachdem den Fahrgästen aber bewußt wurde, wie weitreichend die Sparmaßnahmen im Ergänzungsliniennetz gehen und welche Nachteile sie durch viele Änderungen erfuhren, häuften sich die Beschwerden über das neue Linienkonzept bei der BVG, bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, in den Medien und auch beim Berliner Fahrgastverband IGEB.

Die meisten berührten dabei die Sparmaßnahmen im Ergänzungsliniennetz: Vermehrte Umsteigezwänge, längere Wartezeiten durch Taktausdünnungen, verkürzte Betriebszeiten in den Morgenstunden, Fahrplanlücken zwischen Tages- und Nachtverkehr, fehlende Schülerfahrten oder tarifliche Nachteile sind die immer wieder benannten Probleme. Während nach BVG-Angaben 37 Prozent der Fahrgäste durch das neue Netz Verbesserungen erfahren und nur 5 Prozent Verschlechterungen in Kauf nehmen sollten, sprechen die Ergebnisse einer Ende Januar durchgeführten emnid-Umfrage im Auftrag der Berliner Morgenpost eine andere Sprache: Danach schätzten 66 Prozent der BVG-Vielfahrer ein, daß sich das neue Verkehrsangebot verschlechtert hat.

Vor allem für ältere Fahrgäste sind durch die Einsparungen auf ihren regelmäßigen Wegen Nachteile in einem Umfang entstanden, wie es kaum zu ahnen war. Einige Fahrgäste müssen so gravierende Nachteile in Kauf nehmen, daß sie angekündigt haben, die BVG nicht mehr oder nicht mehr regelmäßig zu benutzen und daß sie ihre Zeitkartenabonnements kündigen werden. Statt des geplanten Fahrgastzuwachses ist - auch vor dem Hintergrund von erneut beabsichtigten Tarifsteigerungen - wohl eher ein schmerzlicher Fahrgastverlust zu befürchten - zumindest im Ergänzungsnetz.

Reaktion der BVG

Die BVG war auf Kritik vorbereitet und hat auf einige (wenige) der mit dem neuen Fahrplan verbundenen Probleme schnell reagiert. So wurden in den letzten Wochen auf einigen (wenigen) Linien die gestrichenen Schülerfahrten wieder eingeführt, durch ergänzende Einzelfahrten der nach hinten verschobene morgendliche Betriebsbeginn wieder rückgängig gemacht und entstandene Fahrplanlücken zwischen Nacht- und Tagesliniennetz wieder gestopft. Außerdem hat die BVG zum 26. Februar 2005 zwei Liniennetzänderungen durchgeführt: Zum einen wurde die OL343 als Ringlinie aufgelöst und stattdessen vom U-Bahnhof Turmstraße über Gotzkowskystraße, Levetzowstraße, Großer Stern, Urania zum Wittenbergplatz geführt und zum anderen wurde die OL 365 nunmehr vom Treptower Park im Zuge der OL 104 bis zum U-Bahnhof Boddinstraße verlängert und ersetzt damit auf diesem Abschnitt einige Verstärkerfahrten der OL 104.

Alle übrigen benachteiligten Fahrgäste speist die BVG offiziell mit dem Trostpflaster ab, daß das Verkehrskonzept »BVG 2005 plus" in mehreren Schritten »nachjustiert" werden soll, wozu Taktveränderungen, veränderte Linienführungen, veränderte Betriebszeiten und die Anschlussoptimierung gehören sollen. Tatsächlich aber

beabsichtigt man über die beiden benannten Liniennetzmaßnahmen hinaus keine Veränderungen am Liniennetz mehr, sondern weist vielmehr auf die (nach vier Monaten) zurückgehenden Beschwerden hin.

Ein Festhalten am jetzigen Liniennetz hätte aber eine dauerhafte Attraktivitätsminderung des gesamten ÖPNV-Angebotes in Berlin zur Folge und würde vor allem für viele alte Menschen eine dauerhafte Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten. Auch im Hinblick auf die zu erbringenden Verkehrsleistungen nach Auslaufen des aktuellen BVG-Unternehmensvertrages sind derart drastische Einschnitte im ÖPNV-Angebot aus sozialen, verkehrlichen und umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht akzeptabel.

- Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert daher die als Aufgabenträger für den ÖPNV zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf, bei der BVG die notwendigen Nachbesserungen im Liniennetz zu veranlassen, damit Berlin auch künftig wieder für alle Bewohner und Gäste der Stadt ein attraktives öffentliches Verkehrsnetz bieten kann.
Den betroffenen Fahrgästen empfehlen wir, sich mit ihrer Kritik zum neuen Liniennetz an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu verwenden, denn es bahnt sich an, daß die BVG weitere Beschwerden über das reduzierte Verkehrsangebot aus wirtschaftlichen Erwägungen eher ignorieren wird.

IGEB-Konzept für 15 Sofortmaßnahmen

Auf der Grundlage der uns bekannten Probleme hat der Berliner Fahrgastverband IGEB die aus unserer Sicht vordringlichsten Maßnahmen in einem 15-Punkte-Plan zusammenfaßt. Es sind Maßnahmen, die kurzfristig, also spätestens zum sogenannten kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2005, umgesetzt werden können und sollen, wobei von uns die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landes Berlin und der BVG nicht ignoriert werden: Darüber hinaus sind nach Einschätzung der IGEB weitere Veränderungen erforderlich, die jedoch wegen ihrer umfassenderen Auswirkungen auf das gesamte Liniennetz einen ausführlichen Abstimmungs- und Beteiligungsprozeß erfordern und deshalb nicht bis Juni 2005 realisiert werden können.

Allgemeines

1. Fahrpläne
Überarbeitung der Fahrpläne, um entstandene Lücken einerseits zwischen Tages- und Nachtliniennetz und andererseits zwischen Nacht- und Tagesliniennetz zu schließen und entfallende Anschlußpunkte zur Umsteigeoptimierung wieder einzurichten.

2. Kurzstreckentarif
Einführung der Umsteigeberechtigung beim Kurzstreckentarif (auch) bei Straßenbahn- und Buslinien, um durch die Liniennetzänderungen entstandene Härten wenigstens tariflich auszugleichen.

Straßenbahnlinien (SL)

3. SL M6

Ausgerechnet im City-Abschnitt zwischen Hackescher Markt über Oranienburger Straße zur Schwartzkopffstraße verkehrt die Straßenbahn-Metrolinie 6 seit Einführung des Metrolinienkonzeptes ganztägig nur im 20-Minuten-Takt. Aufgrund der Haltestellenlagen am Hackeschen Markt ist daher z.B. die Oranienburger Straße von den beiden wichtigen Metrolinien M 4- und M 5 nur im 20-Minuten-Takt erreichbar. Insbesondere, um Fahrgästen akzeptable Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnlinien M 4, M 5 und M 6 in die Oranienburger-/Chausseestraße zu ermöglichen und weil die Metrolinienstandards nicht im unmittelbaren City-Bereich verletzt werden sollten, sollte auf der SLM 6 die Wiedereinführung des 10-Minuten-Takts auch im Abschnitt bis zur Schwartzkopffstraße erfolgen.

4. Verdichtung der SL 12

Zumindest während der Hauptverkehrszeiten kommt es durch die Taktausdehnung der SL 12 (SL 13 alt) zu Überfüllungen in der Pappelallee. Gleichzeitig hat sich für die Fahrgäste am Pasedagplatz eine dramatische Verschlechterung durch Wegfall der SL 2 (alt) ergeben. Diese Fahrgäste müssen z.B. zum Erreichen der Ringbahn oder des Alexanderplatzes nicht nur einen weiteren Umsteigevorgang, sondern auch noch eine Takthalbierung auf 20 Minuten in Kauf nehmen. Daher sollte zumindest während der Hauptverkehrszeiten die Taktfolge der SL 12 verdichtet werden.

5. SL 27 (alt)

Durch Wegfall der SL 27 (alt) im Bereich der wichtigen innerbezirklichen Übereckverbindung aus der Fennpfuhl-Siedlung/Krankenhaus Herzberge in Richtung Friedrichsfelde/Karlshorst ist für viele Fahrgäste ein zusätzlicher Umsteigezwang an der für Fußgänger sehr ungünstigen Kreuzung Allee der Kosmonauten/Rhinstraße entstanden. Betroffen davon sind unter anderem auch viele Behinderte, die regelmäßig das Krankenhaus Herzberge besuchen. Daher sollte eine durchgehende Übereckverbindung aus dem Bereich Fennpfuhl/Krankenhaus Herzberge in Richtung Rhinstraße/Treskowallee wiedereingeführt werden. Eine solche Maßnahme wäre sogar (annähernd) kostenneutral möglich, wenn die bisher an der Gehrenseestraße endenden Verstärkerfahrten der SL M17 als eigenständige Linie in Richtung Fennpfuhl umgelenkt werden würden, denn in der nördlichen Rhinstraße ist ein 10/5/5-Minuten-Takt selbst in der HVZ völlig ausreichend und auch akzeptabel.

Omnibuslinien (OL)

6. OL 101

Der 20-Minuten-Takt ist in den Hauptverkehrszeiten zwischen S-Bahnhof. Zehlendorf und Sachtlebenstraße völlig unzureichend, so daß es regelmäßig zu überfüllten Fahrzeugen kommt. Verschärft wird dies durch die hohe Verspätungsanfälligkeit der aus der Innenstadt kommenden Busse. Wir regen daher an, den 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten zwischen S-Bahnhof Zehlendorf und Sachtlebenstraße wieder einzuführen.

7. Moabit OL 123,187, 245, 342, 343

Mit der veränderten Linienführung der OL 343 zum Wittenbergplatz bleiben die Probleme der schlechten Anbindung großer Teile Moabits an die Stadtbahn und die deutliche Verschlechterung der Anbindung in Richtung Invalidenstraße/Torstraße unverändert bestehen. Das Netz sollte in folgender Weise verändert werden: - OL 187 über S-Bf Bellevue, Turm-, Beusselstraße bis U-Bf Birkenstraße

OL 123 wie bisher aber über Turm-, Rathenower, Perleberger Straße
OL 342 von S-Bf Beusselstraße über Levetzowstraße, Großer Stern, Paulstraße bis U-Bf Turmstraße
OL 343 kann entfallen, Verkehrsaufgaben werden von OL 187 und 342 übernommen
Neue OL 345: Verknüpfung von der bestehenden Verstärkerfahrten der OL 245 (E) mit bestehender OL240, dadurch tagsüber wieder 10-Minuten-Takt-Angebot im Abschnitt Invalidenstraße--Robert-Koch-Platz (Charite).

8. OL 140

Durch die mit der neuen Endstelle Berlinickeplatz weggefallenen Anbindung an das lokale Einkaufszentrum am Tempelhofer Damm, an die U 6 und an die in Richtung Oberlandstraße verkehrende OL 246 sind die Fahrgastzahlen deutlich zurückgegangen. Da die Busse durch das Wenden im Bereich Alt-Tempelhof/Neue Straße ohnehin - wenn auch ohne verkehrlichen Nutzen für die Fahrgäste - die o.g. Kreuzung fast erreichen, regen wir eine Verlängerung der OL 140 um etwa 100 Meter mit einer Endstelle am U-Bf Alt-Tempelhof an.

9. OL 147

Mit der Neukonzipierung der OL 147 sind eine Vielzahl von Problemen und Einschränkungen verbunden, die für die betroffenen Fahrgäste zu gravierenden Nachteilen führen: - Durch Führung über Französische Straße Wegfall der Anbindung des Ärztehauses in der Jerusalemer Straße (Umsteigealternative an der Fischerinsel in OL 148 ist mit Wegen von bis zu 200 Metern und zum Teil mehreren Straßenquerungen verbunden).
Durch Einstellung des Buslinienverkehrs in der Holzmarktstraße (OL 240 alt) ist eine große Erschließungslücke im Bereich Holzmarkt-/Lichtenberger Straße entstanden.
Drastische Reduzierung der Betriebszeiten im Heinrich-Heine-Viertel führen abends und z.B. auch sonnabends vor 10 Uhr zu sehr langen Fußwegen und mehrfachen Umsteigezwängen bei Fahrten z. B. von der Charite.

Wir regen daher folgende Veränderungen an: - Wiedereinführung der alten Linienführung über Leipziger, Markgrafenstraße, Gendarmenmarkt, um das Ärztehaus in der Jerusalemer Straße anzubinden.
Führung über Michaelkirchbrücke statt Schillingbrücke, um Bereich Holzmarkt-/Lichtenberger Straße wieder anzubinden (OL 240 alt).
Ausweitung der Betriebszeiten auf üblichen 20-Stunden-Betrieb zumindest im Abschnitt zwischen Ostbahnhof und Bundeswehrkrankenhaus in der Kieler Straße.

10. OL 148, 348, 285

Das veränderte Linien- und Fahrplanschema auf dem Straßenzug Schloß-/Rhein-/Haupt-/Potsdamer Straße hat sich nicht bewährt, weil - durch Verkürzung der OL 185 (alt) bzw. M85 (neu) und Wegfall OL348 viele zusätzliche (z.T. mehrfache!) Umsteigezwänge mit langen Wegen entstanden sind,
kein auch nur annähernd regelmäßiger (5-Minuten-)Takt angeboten werden kann,
sondern in der Praxis vielmehr Fahrplanlücken teilweise von mehr als 10 Minuten keine Ausnahme darstellen und insgesamt ein sehr unregelmäßiger Verkehrsablauf

festzustellen ist,
der 10-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Rathaus Steglitz und Zehlendorf nicht ausreichend ist,
der neu eingeführte 10-Minuten-Takt zwischen Potsdamer Platz und Alexanderplatz parallel zur U-Bahnlinie 2 dagegen ein ungewöhnlich üppiges Verkehrsangebot darstellt und
der bereits um 22 Uhr beginnende 20-Minuten- Takt ab Potsdamer Platz nach Kino- , Theater- und Philharmonie-Schluß nicht ausreicht.

Daher sollte die OL 348 in der alten Linienführung zwischen Breitenbachplatz und Alexanderplatz wieder eingerichtet werden, die OL 285 mindestens bis zum Innsbrucker Platz verlängert werden und ein nachfragegerechtes und die betrieblichen Unzulänglichkeiten berücksichtigendes Fahrplanschema für die OL 148 eingerichtet werden.

11. OL 341
Die Einrichtung der neuen Kiezlinie 341 hat sich nicht bewährt, weil sie - wegen ihres 20-Minuten-Takts,
wegen der beschränkten Betriebszeiten,
wegen des Einrichtungsverkehrs,
wegen ihrer fehlenden Netzintegration (Umsteigemöglichkeit zu den OLM 19, 140 und 184 jeweils nur in einer Richtung und fehlende Anbindung an U 1 und M41)

kein akzeptabler Ersatz für die bisher hier verkehrenden OL 119 (für direkte Fahrten in die City-West) und OL 341 (alt) (für direkte Fahrten zum Potsdamer Platz) sein kann.

Wir regen daher die Verlängerung der OL 184 über Marheinickeplatz, Zossener Straße, Gneisenaustraße zum U-Bf Mehringdamm und weiter zum U-Bf Hallesches Tor an, wodurch der Bergmannkiez sowohl akzeptable Anbindungen in das östliche Kreuzberg (U 1), in die City-West (M 19) wie auch zum Potsdamer Platz und später zum Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof (M41) erhaltenwürde. Bei Verlängerung der OL M 19 zum U-Bf Gneisenaustraße wäre alternativ auch eine geradlinige Führung der OL 184 über Zossener Straße zum Halleschen Tor denkbar.

12. OL 167,194, 365
Die veränderte Linienführung der OL 167 hat sich nicht bewährt, da wichtige Verknüpfungen innerhalb des Fusionsbezirkes Treptow-Köpenick nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die im Februar durchgeführte Verlängerung der OL 365 nach Neukölln löst diese Probleme nur teilweise, weil insbesondere die Verbindung von Köpenick in den Norden Treptows nicht berücksichtigt wird und selbst das lokale Einkaufszentrum Schöneweide aus dem Bereich östliche Schnellerund Oberspreestraße nur mit sehr langen und unattraktiven Fußwegen erreicht wird.

Wir schlagen daher die Wiedereinrichtung der OL 167 in der alten Wegführung zwisehen Müggelschlößchenweg und Hermannplatz vor. Die OL 365 sollte entsprechend aus Schöneweide wieder nach Rudow verkehren und die OL 194 sollte zwischen Treptower Park und Rathaus Neukölln wieder die Verstärkerfunktion zur OL 104 übernehmen und weiter über die Karl-Marx-Straße zum Hermannplatz geführt werden.

13. OL 170 (alt), 246, 284
Der Wegfall der Bedienung der nördlichen Manteuffelstraße in Tempelhof und der Wegfall der direkten Verbindung aus der Oberland-/Germaniastraße in Richtung Steglitz hat zu zahlreichen Beschwerden geführt, weil viele Fahrgäste in dieser Relation nun mehrfach umsteigen müssen.

Als Sofortmaßnahme wird die Verknüpfung der OL 246 mit der neu eingerichteten OL 284 vorgeschlagen, so daß eine durchgehende Buslinie aus Neukölln über Oberlandstraße, Berlinickeplatz, Attillaplatz, Lichterfelde Ost nach Lichterfelde Süd entsteht, die zumindest einige der neu entstandenen Probleme kompensiert. Spätestens mit Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Lichterfelde Ost im Mai 2006 ist dann aber eine komplexe Neuordnung des Liniennetzes im Bereich Lichterfelde Süd und Ost geboten, zu der auch die Wiedereinrichtung einer Direktverbindung aus dem Raum Lichterfelde Ost nach Steglitz zählen muß.

14. OL387
Die neue »Kiezlinie" weist gegenüber der alten OL 174 für die Fahrgäste rund um den Grazer Damm eine Reihe von gravierenden Unzulänglichkeiten auf: - Fehlende Anbindung an die S-Bahnlinien S 1, S 2 und S 26,
Anbindung zu den OL X 76, M 76 und 170 wegen des Einrichtungsverkehrs nur in einer Fahrtrichtung,
verspätete Abfahrten von der Endhaltestelle, weil nur ein Wagen im Umlauf ist,
eingeschränkte Betriebszeiten (sonntags gar kein Verkehr),
keine Anbindung an die wichtigste in der Nähe gelegene Einkaufsstraße, die Schloßstraße.

Wir schlagen daher vor, die Linie als Ringlinie aufzulösen und zumindest bis zum S-Bf Priesterweg zu führen (nach Inbetriebnahme des Fernbahnhof Umlegung zum Bahnhof Papestraße) und die Linie zumindest zum oder über Walther-Schreiber-Platz und von dort gegebenenfalls über Schloßstraße (eventuell Verknüpfung mit anderer Buslinie) weiter zu führen.

15. OL197
Die Verkürzung der OL 197 (ehemals OL 159) bis zur Straßenbahn-Endstelle Falkenberg führte nicht nur zu einem zusätzlichen Umsteigezwang für Fahrgäste, die aus dem Bereich Ahrensfelder Chaussee und Dorf Falkenberg kommen und das lokale Einkaufszentrum am Prerower Platz oder die S-Bahnlinie 75, die SL M 5 bzw. die OL X 54, 154, 256, 359 oder 893 erreichen müssen, sondern besonders für viele Schüler des Barnim-Gymnasiums aus dem nördlichen Teil der Großsiedlung Neu-Hohenschönhausen sogar zu einem zweifachen Umsteigezwang. Eine Verlängerung der OL 197 mindestens bis zum Prerower Platz ist daher unverzichtbar.

Hoffen auf Nachbesserung

Von sich aus wird die BVG selbst diese dringenden Nachbesserungsmaßnahmen wohl nicht umsetzen, denn schließlich erfordern die meisten von ihnen Mehrleistungen und verursachen höhere Kosten. Und selbst bei Umsetzung der vorgeschlagenen aufwandsneutralen Veränderungen würde man sich ja Fehler eingestehen, obwohl man ja alles bis zur zweiten Nachkommastelle perfekt berechnet hat. Gefordert ist daher der Aufgabenträger, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die sich an die neue Rolle

als Besteller von ÖPNV-Leistungen erst noch gewöhnen muß.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002697.

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