

■ Nahverkehr

BVG ohne Fahrplan

aus SIGNAL 04-05/1998 (Juni 1998), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003765)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Wie in SIGNAL 3/98 dargestellt, beantragte die BVG bei der Aufsichtsbehörde neben den Änderungen im Busliniennetz einen veränderten U-Bahn-Fahrplan. Als Reaktion auf die reduzierten Ausgleichszahlungen des Senats sollte ab 24. Mai 1998 bei der U-Bahn eine Verkürzung der Betriebszeiten und Takterweiterungen während der Hauptverkehrszeiten erfolgen.

Für die U-Bahnen war der Betriebsbeginn sonnabends eine Stunde später (ca. 5.30 Uhr), sonntags zwei Stunden später (ca. 6.30 Uhr) als bisher vorgesehen. Das Straßenbahn- und Buslinien-(Tages-)Netz sollte entsprechend später einsetzen und das lediglich im Halbstundentakt und sehr viel "dünnere" Nachtliniennetz länger betrieben werden. Die Züge auf den U-Bahnlinien 2, 5, 7 und 9 sollten in der Hauptverkehrszeit statt 3 und 3 1/2 nur alle vier Minuten fahren.

Bei allem Verständnis für die angesichts der Senatspolitik "gebeutelten" BVG waren diese vorgesehenen Angebotseinschränkungen völlig unüberlegt. Der spätere Betriebsbeginn wäre ein erster Schritt in Richtung auf den von einigen U-Bahnern aus betrieblichen Gründen favorisierten "Zweischichtbetrieb". Er hätte aber kaum Einsparungen gebracht: zu diesen Zeiten fahren alle U-Bahnen ohnehin im 20-Minuten-Takt. U12 und U9 sollten wegen des durchgehenden Wochenendnachtsbetriebes davon ausgenommen bleiben.

Effektvoller wären die Auswirkungen für die Fahrgäste gewesen. Was für die BVG-Verwaltungskräfte offenbar nicht vorstellbar ist: Am Samstag- und Sonntagmorgen gibt es nicht nur Gelegenheitsfahrgäste, sondern auch einen erheblichen Anteil von regelmäßigen Berufspendlern. Für sie ist das Nachtnetz eine unzureichende Alternative.

Volle Züge in der City - heiße Luft in Ruhleben

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht wirkungsvoller wäre die ursprünglich vorgesehene - und seit dem 5. Mai 1998 als "Ferienfahrplan" bereits praktizierte - Takterweiterung im Berufsverkehr auf vier Minuten gewesen. 5 Kleinprofil- und 13 Großprofilzüge wären eingesparbar. Inakzeptabel ist, daß diese einschneidenden Platzreduzierungen mal wieder völlig undifferenziert und ungeachtet der Nachfrage auf einzelnen Abschnitten erfolgen sollten. So wird zum Beispiel der westliche Abschnitt der U2 zwischen Theodor-Heuss-Platz und Ruhleben nach wie vor mit der gleichen dichten Taktfolge befahren der Cityabschnitt. Während die Züge im City-bereich trotz 3 und 3 1/2-Min-Takt teilweise überfüllt sind, wird am westlichen Ende im wesentlichen nur heiße Luft transportiert. Kurios sollte das Angebot auf dem westlichen Außenast der U7 werden: Nach wie vor in der Hauptverkehrszeit jeder dritte (!) Zug bis Rohrdamm, was aber nunmehr eine wechselnde Taktfolge von 4- und 8-(!) Minuten zur Folge hätte. Wenn ein 8-Minuten-Takt im Berufsverkehr ausreichend ist, dann wäre auch der intervallartige 4-Minuten-Abstand entbehrlich.

"Sparfahrplan" nicht genehmigt



Die BVG wie sie leibt und lebt: Zum Fahrplanwechsel wurde die Bedienung von Teilabschnitten der Buslinie 204 ersatzlos eingestellt. So wird diese Haltestelle am Birger-Forell-Platz in der Wilmersdorfer Hildegardstraße seit dem 24. Mai 1998 nicht mehr angefahren. Dies hinderte die BVG aber nicht daran, zwei Wochen vor Betriebseinstellung die seit Jahren vermißte Warthalle aufzustellen. (Foto: Matthias Horth)



Kritikwürdig ist die mit dem Einsatz der GT6 (bisheriger KT4D-Doppeltraktionen) verbundene Reduzierung des Platzangebotes. Positiv der verlässliche Einsatz von Niederflurwagen auf einigen Linien. Regelmäßig fahren jetzt auf der Tramlinie 5 Niederflurwagen. Unentschuldig ist jedoch, daß beim durch die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr durchgeführten Umbau der Konrad-Wolf-Straße (vollständig finanziert mit ÖPNV-Finanzien!) an einigen Haltestellen (z. B. Sandinostraße stadteinwärts) die Bordsteinabsenkungen vergessen wurde. Rollstuhlfahrer können die Straßenbahnen trotz Lift ohne fremde Hilfe nicht benutzen. (Foto: IGEB-Archiv)

Was kaum ein Fahrgast hoffte, trat dann ein. Die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr der BVG versagte die Genehmigung drei Wochen vor dem Fahrplanwechsel. Dieser "Sparfahrplan" ignorierte den Anfang 1998 vom Senat verabschiedeten Nahverkehrsplan. Er sieht für das Tagesliniennetz eine Betriebszeit von 4.00 Uhr bis 0.30 Uhr mit einer Taktfolge von mindestens 20 Minuten vor. Es spricht nicht für eine hohe Sensibilität im Umgang mit den veränderten gesetzlichen Bedingungen, daß die BVG die mit dem reformierten Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich vorgesehene Möglichkeit der Versagung (wenn die beantragten Verkehre nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan stehenn) ignorierte.

So mußte die BVG den letzten genehmigten U-Bahn-Fahrplan vom 9. Dezember 1997 in Kraft lassen und alle Vorbereitungen zum Kursbuch und den elektronischen Medien stoppen. Herausgeber dieser Fahrgastinformationen ist in diesem Jahr erstmalig der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und so ging wohl ein Aufatmen durch die Reihen des VBB, hatte man nun doch eine plausible Begründung dafür, daß zum Fahrplanwechsel keine Fahrplaninformation zur Verfügung gestellt wurde.

Sparrunde nur verschoben

Sicherlich zum kommenden Fahrplanwechsel werden Sparmaßnahmen mit anderen Inhalten eingeführt. Die gleiche Senatsverwaltung, die die Genehmigung versagte, hatte Wochen zuvor mit der BVG eine Angebotskürzung um 5 % der vertraglich vereinbarten Nutzwagenkilometer vereinbart. Einen Vorgeschmack auf die Kürzungen bieten die in SIGNAL3/98 kommentierten Fahrplanänderungen. Beispielhaft sei auf die Betriebszeit der hinsichtlich ihrer Linienführung durchaus positiv zu bewertenden neuen Buslinie 210 verwiesen. Sie ersetzt im Bereich der Krankenhäuser an der Pulsstraße die bisher hier ganztägig verkehrende Buslinie 110. Für die Mitarbeiter der Krankenhäuser ist die neue Linie nur eingeschränkt nutzbar: Zum abendlichen Schichtwechsel um 22.30 Uhr fährt längst kein Bus mehr. Und samstags/sonntags kommt der erste Bus in die Pulsstraße, wenn der Früh-Schichtwechsel vorbei ist!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003765>.

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