



## Neuer Fahrplan: BVG macht Metronetz zum Mogelnetz

Die BVG hat mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 zum wiederholten Mal ihr Verkehrsangebot bei Bussen und Bahnen reduziert. Sie unterschreitet damit (noch stärker als bisher) die ihr durch den geltenden Unternehmensvertrag auferlegten Verkehrsleistungen – offensichtlich mit Duldung des Senats. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat dafür kein Verständnis.

Gerade angesichts der finanziellen Lage der BVG ist es der falsche Weg, das Fahrgeld einbringende Verkehrsangebot zu kürzen, während die Kosten für die Verwaltung auf einem viel zu hohen Niveau verbleiben. Somit entfernt sich die BVG immer mehr von einem „durchschnittlich gut geführten Verkehrsunternehmen“. Dieses Kriterium ist aber nach EU-Recht die Voraussetzung dafür, dass die BVG – wie vom rot-roten Senat geplant – ab 2008 weiterhin alle Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Verkehre in Berlin bringen kann.

Paradoxerweise sind von der aktuellen Angebotskürzung insbesondere die Metrolinien betroffen, obwohl diese nach Angaben der BVG stark steigende Fahrgastzahlen aufweisen. Die Folge: längere Wartezeiten und weniger Komfort durch vollere Fahrzeuge.

### BVG kürzt Angebot auf Hauptachsen

Konkret wurden von der BVG zum 10. Dezember auf folgenden vier Hauptachsen Kürzungen vorgenommen:

- Bei der Metrobus-Linie M 32 vom Rathaus Spandau in die Louise-Schröder-Siedlung nach Staaken ist ein Viertel des Angebots montags bis freitags zwischen 9 und 13 Uhr sowie an Sonnabenden entfallen. Gerade angesichts der hohen Einwohnerdichte dieser Hochsiedlung mit über 20 000 Einwohnern und der deutlichen Fahrgastzunahme auf dem M 32, welche durch Taktverdichtungen Ende 2004 auf der Hauptachse Brunsbütteler Damm ausgelöst worden sind (kostenneutral finanziert durch die gleichzeitigen starken Angebotskürzungen auf dem Magistratsweg), hat die IGEB kein Verständnis für die nun erfolgten Einschränkungen des Angebots.
- Bei der Metrobus-Linie M 41, die seit ihrer Verlängerung zum Hauptbahnhof erhebliche Fahr-

gastzuwächse aufweist, hat die BVG das Angebot zwischen dem Halleschen Tor und dem Hermann-

platz in den Vormittagsstunden auf einen 10-Minuten-Takt halbiert. Hier zeigt sich sehr deutlich, dass die Einführung des Metro-Netzes auch ein Marketing-Trick der BVG war, um Angebotskürzungen vor Medien, Politik und Fahrgästen kaschieren zu können. So wurden im ersten Schritt viele im Umkreis der Blücher- und Urbanstraße liegende Ergänzungslinien wie 248 und 341 eingestellt und die Kunden auf die ersatzweise verdichtete Linie M 41 (ehemals 241) verwiesen. Nun folgte der zweite Schritt, bei dem der M 41 wieder weitgehend auf die Fahrtenhäufigkeit vor der Angebotsverbesserung reduziert wurde. Das Ergebnis ist für viele Kunden ernüchternd – längere Wege zur Haltestelle und mehr Umsteigezwänge, weil die Ergänzungslinien alle ersatzlos gestrichen wurden. Und auf der Hauptachse wird auch nicht häufiger gefahren als früher! So wird das Metro-Netz zum Mogel-Netz!

- Gleiches gilt auch für die Metrobus-Linie M 82 vom Rathaus Steglitz nach Marienfelde. Hier reduzierte die BVG den Takt und das Platzangebot im Schüler- und Berufs-



*Mit einem halben Jahr Verspätung wurde nun vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg die Straßenanbindung zum östlichen Zugang des Bahnhofs Berlin Südkreuz hergestellt, so dass auch BVG-Busse hier vorfahren können. Die Buslinien 184 und 248 bieten über die neue Straße namens Ballonfahrerweg wichtige Direktverbindungen zwischen dem Fern-, Regional- und S-Bahnhof sowie den benachbarten Ortsteilen.*



*M 41 am neuen Hauptbahnhof. Seit der Verlängerung zum Hauptbahnhof hat die Metrobuslinie M 41 auch auf ihrem Kreuzberger und Neuköllner Linienabschnitten deutliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen. Die BVG hat dennoch in den Vormittagsstunden das Fahrtenangebot auf dem Kreuzberger Abschnitt halbiert.*  
Fotos (3): Raul Stoll

verkehr durch die Umstellung vom 5 auf den 7 oder 10-Minuten-Takt. Für die IGEB ist diese Maßnahme angesichts der Bedeutung der Linie M 82, welche das Zentrum von Steglitz über Lankwitz Kirche und die Gallwitzallee mit der rund 20 000 Einwohner zählenden Hochsiedlung rund um die Waldsassener Straße in Marienfelde verbindet, völlig unverständlich. Gerade im Schülerverkehr herrscht auf der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung in Steglitz drangvolle Enge, liegen doch fünf große Oberschulen mit zusammen über 5 000 Schülern an der Linie M 82. Auch hier ist der Vergleich mit dem Angebot vor der Einführung des Metronetzes interessant: Die damals auf der Gallwitzallee verkehrenden Linien 182 und 187 hatten ein dichteres Fahrtenangebot als der heutige Metrobus M 82. Neben Kapazitätsproblemen sorgt die Angebotsreduzierung zudem noch für schlechtere Anschlüsse zur S-Bahn – eine logische Folge der unterschiedlichen Grundtakte. So sind im Berufsverkehr bei Fahrten in die Innenstadt teilweise 9 Minuten Umsteigezeit das Ergebnis. Die falschen Angebotskürzungen der BVG werden also auch die S-Bahn treffen.

- Bei der Straßenbahn ist die durch Friedrichshain und Prenzlauer Berg fahrende Metro-Tram M 10 von den Kürzungen betroffen. Auf dieser Linie kommt zwischen 18 und 20 Uhr nur noch alle 7 statt alle 5 Minuten ein Zug. Das hat zur Folge, dass am U-Bahnhof Warschauer Straße alle direkten Umsteigeanschlüsse von und zur im 5-Minuten-Takt fahrenden U-Bahn entfallen.

### Ergänzungsnetz ebenfalls reduziert

Auch abseits der Hauptachsen gab es einige Kürzungen im Verkehrsangebot der BVG. So fährt der Kiezbus in Hermsdorf (Linie 326) nicht mehr an Sonntagen – er hatte wegen seiner bisher auf fünf Stunden beschränkten Einsatzzeit ohnehin nur eine begrenzte Nachfrage.

Der Betrieb auf der Buslinie 347 in den Abendstunden und am Wochenende wur-

de weiter reduziert. Damit schikaniert die BVG die vielen treuen Fahrgäste dieser Linie, die sich hartnäckig gegen alle Vertreibungsversuche der BVG wehren, weiter. Nachdem eine von der BVG geplante Verkürzung der Linie im Jahr 2003 am Widerstand der Anwohner gescheitert ist, hat auch die teilweise Umstellung auf den 30-Minuten-Takt nicht dazu geführt, dass die Busse leerer geworden sind. Kein Wunder, denn kaum ein anderes, so dicht bebautes innerstädtisches Wohnquartier ist so schlecht mit dem ÖPNV erschlossen, wie das von der Linie 347 bediente Quartier um den Rudolfplatz und die Corinthstraße. Insofern hat die IGEB keinerlei Verständnis für die nun erfolgte erneute Angebotskürzung der BVG.

### Auch positive Veränderungen

Allerdings gab es zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember auch positive Veränderungen im Angebot der BVG:

- So wird in Adlershof das Liniennetz aufwandsneutral so verändert, dass die Wissenschaftsstadt WISTA besser über den Groß-Berliner Damm aus Schöne-weide erreichbar ist und zum anderen ein neu entstandenes Gewerbegebiet durch die Buslinie 163 mit dem ÖPNV erschlossen wird. Leider hat sich die Eröffnung dieser Linie um mehr als eine Woche verschoben, weil die zuständige Senatorin erst dann Zeit hatte, den schon lange fertig gestellten neuen Groß-Berliner Damm zu eröffnen. Klare Prioritä-



*Es ist nicht lange her, da plante man noch eine neue Straßenbahnstrecke zwischen Berlin-Schöne-weide und Adlershof und hat dafür eine eigene Trasse (der Sandstreifen rechts) in der Mitte des neuen Groß-Berliner Damms freigehalten. Heute wird die großzügig dimensionierte Straße von der sinnvoll veränderten Buslinie 163 bedient, allerdings nur zu ausgewählten Zeiten. Ausgerechnet zu den Stunden, in denen hier das höchste Verkehrsaufkommen zu erwarten wäre, verkehrt sie nicht. Soll bewiesen werden, dass man die Straßenbahn nicht braucht?*

tensetzung des Senats: Ein paar positive Medienberichte mit einer lächelnden Verkehrssenatorin sind eben wichtiger als ein planmäßiger ÖPNV-Betrieb. Sehr ärgerlich ist zudem, dass die neue Linie 163 zwischen 8 und 14 Uhr den Streckenabschnitt zwischen Schöne-weide und Adlershof nicht bedient, wo dies doch gerade die Hauptreisezeit der Studierenden zur Wissenschaftsstadt ist. Auch wird das Busangebot an der Haltestelle Magnusstraße – dem Zentrum der WISTA – durch diese Maßnahme weiter reduziert. Es wird Zeit, dass der Senat endlich die schon planfestgestell-

te und vorbereitete Straßenbahntrasse vom S-Bahnhof Adlershof zur WISTA baut. Dieser aufstrebende Uni- und Forschungsstandort braucht endlich auch eine gute ÖPNV-Anbindung und nicht nur einen Autobahnanschluss!

- Positiv ist auch, dass die Buslinie 248 nach Fertigstellung einer neuen Straßenverbindung nun endlich direkt den Bahnhof Südkreuz erreicht und damit eine attraktive Verbindung aus Kreuzberg zum neuen Fern- und Regionalbahnhof herstellt. Leider entsprechen aber die neu gebauten Haltestellen am Bahnhof Südkreuz keinem zeitgemäßen ÖPNV-Standard. Dass Linien-

## Neues zum Thema Eisenbahn



### Bahnknoten Berlin

24,80 €

Bernd Kuhlmann:

Die Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes seit 1838. Ausführlicher Tabellenteil mit allen Daten zur Berliner Eisenbahngeschichte.

312 Seiten, 23,5 × 21,5 cm, 289 s/w- und 133 Farbabbildungen, kartoniert ISBN 3-89218-099-7

### Stillgelegt ist schlecht gefahren

3,80 €

André Ackermann:

130 Jahre Eisenbahnstrecke Werdau — Wünschendorf.

28 Seiten, Format A5, 17 Abb. und 1 Karte ISBN 3-89218-130-6



## Berliner Straßenbahnen aus Papier

Baugröße H0, Maßstab 1:87

19 Wagen komplett

### Das Bastelbuch 16,80 €

Berliner Straßenbahnen aus acht Jahrzehnten.

24 Seiten, Format A4

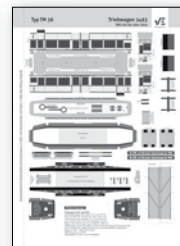
ISBN 3-89218-125-X

oder einzeln als

### Modellbau-Set je 2,90 €

verschiedene Straßenbahnen von 1929 bis 2006

je Set ein Niederflerzug oder 2 bis 4 historische Wagen



Bestellfax: (030) 78 70 55 10

S-Bahnhof Jannowitzbrücke, Berlin-Mitte

Montag bis Freitag, 13 bis 19 Uhr

Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen e.V.

**bahnbuchshop.de**

der Online-Shop der GVE

busse noch in Busbuchten verschwinden, damit der Autoverkehr sie überholen kann, ist Verkehrspolitik der 60er Jahre. Und da ein Kasseler Bord fehlt, ist die Haltestelle auch nicht behindertengerecht.

- Außerdem fährt mit der Buslinie 349 wieder ein Bus in die Siedlung Eichkamp, wobei allerdings das Angebot eines Stundentakts deutlich unter dem erforderlichen Minimalstandard bleibt, so dass der verkehrliche Erfolg dieser Linie wohl ausbleiben wird. Kurios ist der von der BVG durchgeführte Betrieb der Linie 349: Der Bus fährt eine Runde in 25 Minuten und steht danach 35 Minuten am Endpunkt herum – und das jede Stunde. Unwirtschaftlicher kann man ÖPNV nicht betreiben. Daher fordert die IGEB die sofortige Verdichtung des An-

gebots der Linie 349 auf einen 30-Minuten-Takt.

Trotz dieser drei positiven Maßnahmen überwiegen die Angebotsverschlechterungen. Zusammen mit der Fahrpreiserhöhung zum 1. April 2007 (auch wenn diese nur einen Teil der Fahrgäste trifft) wird die BVG so keine neuen Fahrgäste gewinnen. Es bleibt zu hoffen, dass nun auch die politisch Verantwortlichen erkennen, dass die Angebotskürzungen beim Berliner ÖPNV – wie wir sie nun schon seit einem Jahrzehnt erleben – ein Ende haben müssen. Ansonsten wird die Mobilität der Berliner, die ohne eigenes Auto leben (und das sind bemerkenswerte 68% der Einwohner, also fast 2,3 Millionen Menschen) dauerhaft eingeschränkt sein – mit verheerenden sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen.

Berliner Fahrgastverband IGEB

## Immer weniger Busverkehre zwischen Berlin und Umland

**Der im Vergleich zu anderen Großstädten ohnehin schon dürftige Busverkehr zwischen Berlin und seinem Umland wurde zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 weiter reduziert. Von den nur 30 Busverbindungen, die werktags mindestens einen Stundentakt anbieten, waren drei von kräftigen Angebotskürzungen betroffen.**



**Gekürztes Angebot und mangelnde Koordination im Umlandverkehr: Die BVG-Buslinie 118 endet seit Dezember an den Wochenenden wie zu Mauerzeiten in Steinstück. Das große Stern-Einkaufszentrum in Potsdam-Drewitz erreicht man dann nur mit Umsteigen. Hier im Bild die Haltestelle S-Bahnhof Wannsee.** Foto: Raul Stoll

Besonders getroffen hat es die brandenburgische Gemeinde Großziethen im Süden Berlins, deren Buslinie 735 nach Berlin-Rudow und nach Berlin-Lichtenrade (zum S-Bahnhof Schichauweg) ersatzlos und ohne längere Vorankündigung eingestellt worden ist. Die Linie 735 war bisher eine attraktive Verbindung aus Großziethen in die Berliner Innenstadt. So konnte man beispielsweise stündlich aus Großziethen den Potsdamer Platz mit einmaligem Umsteigen in nur 40 Minuten erreichen und war somit

schneller als mit dem Auto. Die Nutzung der Linie 735 war entsprechend gut. Eingestellt wurde sie nicht wegen zu geringer Fahrgastzahlen, sondern nur aus Geldmangel. Gleichzeitig feiert man in Brandenburg den vierspurigen Ausbau diverser Straßen im Umland von Berlin. Das kostet zwar viele Millionen, aber hier gibt es offenbar keinen Geldmangel.

Hat man vor einigen Jahren noch leere Busse gestrichen, entfallen nun auch gut gefüllte Fahrten. Die Einhaltung eines

unteren Mindeststandards beim öffentlichen Nahverkehr (mehr hat Brandenburg ohnehin nicht mehr zu bieten) ist für die Brandenburger Landesregierung bzw. für die für Busbestellungen zuständigen Landkreise anscheinend kein Ziel mehr.

### Fahrgast-Proteste in Großziethen

Erfreulich ist, dass sich in Großziethen inzwischen heftiger Widerstand regt. Eine starke Protestinitiative hat schon 1000 Unterschriften gegen die Streichung

### Positive Tendenzen im Koalitionsvertrag

Erste positive Tendenzen enthält der Koalitionsvertrag, der fordert, dass „mit der BVG ein Verkehrsvertrag abgeschlossen wird, der die im Nahverkehrsplan festgelegten Verkehrsleistungen definiert und deren finanzielle Abgeltung durch das Land regelt.“ Dies würde bedeuten, dass das jetzige Verkehrsangebot – was dem in den Eckpunkten des Nahverkehrsplans festgelegten Umfang weitgehend entspricht – fortbestehen würde. Doch eines ist dafür auch nötig, und daran scheint es der Politik zu fehlen: Der Wille zur ausreichenden Finanzierung der BVG entsprechend ihrer (überdurchschnittlich hohen) Kosten. Denn wenn man die BVG wie im bisherigen Unternehmensvertrag chronisch unterfinanziert, kann die Spirale aus steigendem Schuldenberg und Angebotskürzungen nicht gestoppt werden.

der Buslinie gesammelt und mit mehreren Medienberichten das Thema in die Öffentlichkeit gebracht – und als ersten Teilerfolg erreicht, dass zwei Fahrten im freigestellten Schülerverkehr eingerichtet wurden. Doch das kann nur ein Anfang sein. Angesichts der hohen verkehrlichen Bedeutung ist ein Stundentakt notwendig. Zugleich muss die Forderung nach einer angemessenen ÖPNV-Finanzierung in ganz Brandenburg bekräftigt werden, denn sonst wird der Fall Großziethen längst nicht der letzte Sündenfall in Brandenburg gewesen sein.

### Wie damals: Bus endet an der Mauer

Nicht ganz so radikal, aber dennoch einschneidend gekürzt wurde zum Fahrplanwechsel auch das Busangebot zwischen Berlin-Wannsee und der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam. Hier fährt die BVG-Buslinie 118 aus Wannsee am Wochenende nicht mehr zum Potsdamer Stern-Center, sondern endet wie zu Zeiten der Berliner Mauer in Steinstück. Gerade angesichts des starken Einkaufsverkehrs am Sonnabend und des politisch gewollten Zusammenwachsens von Berlin und Brandenburg ist dies für den Berliner Fahrgastverband IGEB eine unverständliche und inakzeptable Maßnahme. Die Alternative für die Fahrgäste ist dürftig: Man kann zwar in Steinstück mit der Potsdamer Buslinie 694 weiterfahren, aber erst nach 15 Minuten Wartezeit. Angesichts des 20-Minuten-Taktes beider Linien hätte man eine längere Wartezeit auch kaum erreichen können. Wer ein Auto hat, wird auch hier dem öffentlichen Nahverkehr den Rücken kehren.

Angesichts dieser heftigen Kürzungen im Stadt-Umland-Verkehr, den ja der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zu koordinieren hat, fragt man sich, wie dieser reagiert hat – sofern er reagiert hat. Eine öffentliche Reaktion ist jedenfalls ausgeblieben.