

Neues BVG-Busliniennetz in der City Ost

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 4/2019
(22. Oktober 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Statt Beschleunigung mehr Umsteigezwänge für Fahrgäste – BVG kapituliert vor unzureichender Bus-Priorisierung

Ein gutes Jahr vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung hat die BVG zum Fahrplanwechsel am 4. August 2019 das Busliniennetz in der östlichen Berliner Innenstadt verändert. Sie reagiert damit auf Missstände, die der Berliner Senat zu verantworten hat. Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert diese Veränderungen scharf, da sie viele Fahrgäste zum zusätzlichen Umsteigen zwingen und das Problem des unzuverlässigen und unregelmäßigen Busverkehrs in der Innenstadt nicht lösen.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert Senat und Bezirke auf, durch bauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen Rahmenbedingungen zu schaffen, die die BVG nicht zur Zurücknahme oder Veränderung nachgefragter Busangebote zwingt, sondern

Während der verkehrliche Nutzen der neuen Buslinie 300 gering ist, soll diese Linie offensichtlich die vom Senat propagierte Verkehrswende hin zur Elektromobilität dokumentieren. Hier werden viele der zurzeit in Auslieferung befindlichen 30 neuen E-Busse eingesetzt. Diese Busse sind sogenannte „Depotlader“, deren Reichweite sich auf maximal 150 km beschränkt – viel zu wenig für den Berliner Buslinienverkehr. Deshalb müssen alle Fahrzeuge nach ca. 6 Stunden Betriebseinsatz wieder zum weit entfernt liegenden BVG-Betriebshof Indira-Gandhi-Straße fahren, mehrere Stunden neu geladen werden und kommen anschließend dann in der zweiten Tageshälfte nochmals in den Betriebseinsatz auf einer der Linien 142, 347 oder eben 300. Ein wirtschaftlicher Fahrzeug- und Personaleinsatz sieht anders aus.

Foto: Bileam Tschepe

im Gegenteil eine Ausweitung ermöglicht. Denn bis der viele Jahre dauernde Ausbau des Schienennetzes Angebotsausweitungen ermöglicht, müssen die steigenden Fahrgastzahlen in der wachsenden Stadt zunächst insbesondere durch zusätzliche und bessere Busangebote bewältigt werden.

Buslinie TXL

Die Flughafenbuslinie TXL wurde am 4. August zum Hauptbahnhof zurückgezogen, weil der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Alexanderplatz die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Linie massiv beeinträchtigt hat.

Aber nicht nur in diesem östlichen Abschnitt befinden sich oftmals Staufallen, auch auf der westlichen Fahrstrecke entstehen häufig Verzögerungen wegen hohen Kraftverkehrs-Aufkommens (Beusselstraße/Seestraße/Auffahrt Stadtautobahn, Turmstraße, Invalidenstraße/Einfahrt Tiergartentunnel/Invalidenpark mit Rückstau bis Rathenower Straße, diverse straßenraumeinschränkende Baustellen sowie Demonstrationen entlang der Fahrstrecke).

Die Linie TXL wurde fast täglich stundenweise auf dem besonders heiklen Abschnitt in der City Ost eingestellt. Die BVG meldete dann: „Die Linie TXL ist wegen erhöhtem Verkehrsaufkommen und zur Aufrechterhaltung eines gleichmäßigen Linientaktes zurzeit zwischen S+U Alexanderplatz und S+U Brandenburger Tor unterbrochen.“ Die Fahrgäste warteten immer wieder vergeblich auf ihren Bus – besonders ärgerlich für Fahrgäste, die ihren Flug erreichen wollten.



Überfüllter Flughafenbus TXL am S-Bahnhof Beusselstraße. Die Verdichtung des Taktes auf 6 Minuten und die Verkürzung des Linienweges führten zu einer leichten, aber noch nicht zufriedenstellenden Stabilisierung des Fahrplanes.

Foto: Florian Müller

Durch die Zurückziehung zum Brandenburger Tor konnte die Fahrstrecke gekürzt und dieselbe Anzahl Fahrzeuge für die verkürzte Route genutzt werden. So konnte der Takt bei längerer Umlaufzeit (Stau) wieder etwas erhöht und der wichtigere Abschnitt Flughafen Tegel—Brandenburger Tor mit leidlicher Bedienqualität erhalten werden, während die Fahrgäste auf dem Abschnitt Brandenburger Tor—Alexanderplatz auf die S-Bahn verwiesen werden.

Bereits vor über drei Jahren hatte die BVG ein Konzept zur Beschleunigung und Stabilisierung des Verkehrs auf der wichtigen Flughafenlinie TXL durch Busspuren, Halteverbote und Vorrangschaltung an Ampeln vorgelegt. Umgesetzt wurde davon mit Ausnahme von wenigen Metern Busspur in der westlichen Invalidenstraße und in der Beusselstraße in Moabit aber nichts.

Deshalb war es aus Sicht der BVG konsequent, die Linie nun erneut dauerhaft zurückzuziehen. Es ist aber auch ein Armutszeugnis für die Verkehrspolitik des Berliner Senats, der die Beschleunigung – eigentlich nur stabile Aufrechterhaltung – des Busverkehrs ignoriert.

Buslinie 245

Nach der Zurückziehung der Linie TXL wird der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Alexanderplatz nun von der verlängerten Buslinie 245 befahren, ohne dass Maßnahmen zur Beschleunigung und Stabilisierung des Busverkehrs realisiert wurden. Schon in den ersten Wochen nach Umsetzung dieser Maßnahme hat sich die Befürchtung bestätigt, dass die Linie 245 – so wie zuvor die Linie TXL – nun noch unregelmäßiger verkehrt als



Da ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen ausgeblieben sind, verkehrt auch die nun zum Alex fahrende Buslinie 245 sehr unregelmäßig, und deren Benutzung bleibt für die Fahrgäste ein Glücksspiel.
Foto: Marc Heller

bisher und Fahrgäste in Moabit und im Bereich des TU-Campus sich noch weniger auf das Busangebot verlassen können. Denn die Verspätungen und Angebotslücken haben sich auf den bisherigen Linienabschnitt des 245ers bis in die City-West ausgedehnt, so dass neue Fahrgäste von den Verspätungen und Angebotslücken betroffen sind.

Von einem Fahrplan kann auf dem 245er schon lange keine Rede mehr sein, es handelt sich in der Praxis eher um eine Folge von zufälligen Abfahrten im Abstand von 2 bis 30 Minuten. Die Abfahrten gegenüber dem veröffentlichten Fahrplan reichen regelmäßig von 2 Minuten zu früh (bei kurz bevorstehendem Fahrerwechsel) bis zu 10 Minuten zu spät oder Ausfall. Hinzu kom-

men schlecht kommunizierte stundenweise Betriebseinstellungen auf einzelnen Abschnitten. Auch die „Echtzeitdaten“ im Fahrinfo auf bvg.de führen häufig in die Irre.

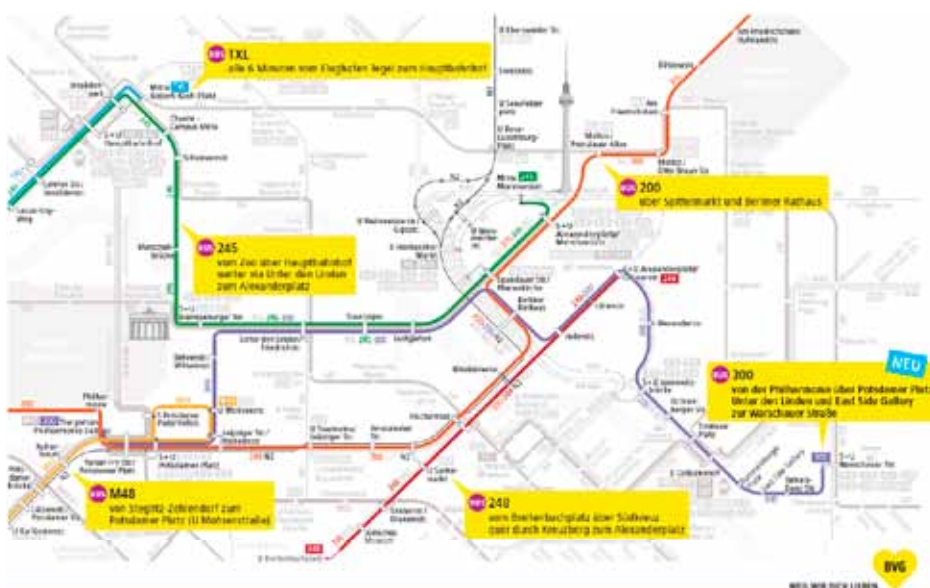
Wie schon beim TXL zuvor wird nun die Linie 245 fast täglich stundenweise zum Hauptbahnhof zurückgezogen. Auf ihrem Linienweg in die City-West passieren die Busse ebenfalls mehrere potenzielle Staufallen (Hardenbergstraße/Zoo, Ernst-Reuter-Platz, Alt-Moabit/Gotzkowskystraße, Invalidenstraße/Einfahrt Tiergartentunnel/Invalidenpark mit Rückstau bis Rathenower Straße wie beim TXL). Auch hier sind endlich Bevorrechtigungsmaßnahmen dringend nötig.

Bis dahin müsste die BVG mit längeren Wendezeiten zum Verspätungsausgleich an den Endstellen und Reservewagen entlang der Strecke dispositive Handlungsspielräume aufbauen, um sich öffnende Bedienungslücken abfedern zu können. Diese Maßnahmen sind natürlich teuer (binden Fahrzeuge und Fahrer) und sind im Falle eines planmäßigen Betriebsablaufes unproduktiv.

Perspektivisch soll Ende 2020 mit Eröffnung der U5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof der 245er wieder zum Hauptbahnhof zurückgezogen werden. Was die Senatsverkehrsverwaltung und die BVG für den 245er nach der Straßenbahneröffnung Hauptbahnhof—U-Bahnhof Turmstraße (Ende 2021 oder im Laufe des Jahres 2022) im Detail plant, ist noch nicht bekannt. Die Staustellen auf dem westlichen Abschnitt werden damit aber nicht entschärft.

Buslinien M 48 und 200

Wie bei der Linie TXL wurde auch bei der Linie M 48 der besonders stau- und stör-



Übersicht über die zum 4. August 2019 von der BVG umgesetzten Buslinienänderungen in der City-Ost.
Grafik: BVG

anfällige östliche Abschnitt aufgegeben. Diese Buslinie wurde zum Potsdamer Platz zurückgezogen. Gleichzeitig übernahm die Buslinie 200 durch eine veränderte Linienführung den stauanfälligen Abschnitt über die Leipziger Straße. Dadurch müssen viele Fahrgäste zusätzlich umsteigen, die Busse aber stehen weiterhin im Stau. Und bei der Buslinie M48 gab es nicht die dringend erforderliche Verdichtung des Taktangebotes auf dem völlig überlasteten Abschnitt in Schöneberg und Steglitz. Hier muss dringend nachgebessert werden!

Buslinie 300

Wenig überzeugend ist die Neueinrichtung der Buslinie 300, die im Zick-Zack-Kurs durch die City-Ost verkehrt und den bisher von der Linie 200 bedienten Abschnitt Wilhelmstraße/Unter den Linden übernahm und dann auf stauanfälligen Umwegen über Molkenmarkt, Alexanderplatz und Ostbahnhof den S- und U-Bahnhof Warschauer Straße erreicht. Die dringend gebotene Spreequerung über die Oberbaumbrücke, mit der z. B. eine Anbindung an die stark frequentierten Buslinien 165 und 265 am Schlesischen Tor erfolgen würde, unterblieb dagegen. Über diese grundsätzlichen Mängel kann auch nicht die Tatsache hinwegtäuschen, dass zu bestimmten Zeiten auf dieser Buslinie E-Busse mit Batterie eingesetzt werden. Diese müssen schon nach einigen Stunden Linieneinsatz wegen unzureichender Batteriekapazität wieder zum Betriebshof Indira-Gandhi-Straße zurückfahren und dann eine mehrstündige Pause einlegen, um die Akkus wieder aufzuladen. Immerhin hält die Batterie durch langsame Fahrt und häufiges Stau stehen zeitlich länger durch als es bei flotter Fahrweise der Fall wäre. Ein schwacher Trost.

Störanfälliger Busverkehr

Seit vielen Monaten ist der BVG-Buslinienverkehr im gesamten Berliner Stadtgebiet durch viele Ausfälle, Verspätungen und große Angebotslücken geprägt. Nicht selten warten Fahrgäste selbst auf Linien, die im dichten Takt verkehren, mehr als 20 Minuten. Die Busse werden immer langsamer und unzuverlässiger, die BVG muss immer mehr Busse einsetzen, um den Betrieb noch halbwegs aufrecht zu erhalten. Damit fehlen Fahrzeuge und Personal dort, wo sie für eine Angebotsausweitung und Taktverdichtung dringend gebraucht werden, um die deutlich wachsende Zahl an Fahrgästen befördern zu können.

Deshalb müssen endlich Vorrangschaltungen an Ampeln, Busspuren und Buskaps eingerichtet werden. Die im Juni erfolgte Ankündigung von Verkehrssenatorin Regine Günther, noch in diesem Jahr rund 20 km neue Busspuren einzurichten, ist ein überfälliger Schritt in die richtige Richtung – aber nicht ausreichend. Alle mehrspurigen Straßen mit Busverkehr müssen schnellstmöglich eine Umweltspur für Busse und Radfahrer bekommen.

Die fehlenden Maßnahmen des Berliner



Typisch Berliner Verkehrspolitik: Um die stauanfälligen Bereiche zwischen Potsdamer Platz und Alexanderplatz zu meiden, endet die Buslinie M48 seit August am Potsdamer Platz / U-Bf Mohrenstraße und zwingt die Fahrgäste, die bisher durchgehend ihre Fahrziele erreichen konnten, zum Umsteigen, ohne deutlich zuverlässiger zu verkehren. Denn auch der verbliebene südwestliche Abschnitt des M48 ist stauanfällig, weil Beschleunigungsmaßnahmen ausgeblieben sind.

Fotos: Bileam Tschepe



Weil die Buslinie M48 von Zehlendorf kommend nunmehr am Potsdamer Platz (bzw. nahe U-Bf Mohrenstraße) endet, müssen Fahrgäste mit Zielen in der östlichen City nochmals Umsteigen: z. B. in die Buslinie 200, die jetzt über die Leipziger Straße, Gertraudenstraße nach Alexanderplatz und weiter Richtung Michelangelostraße verkehrt. Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. weitere Busspuren oder gar eine Vorrangschaltung, sind aber nicht realisiert worden, so dass der 200er so behindert wird wie zuvor der M48.

Senats zur Stabilisierung und Erweiterung des BVG-Busangebotes sind auch deshalb so gravierend, weil vor allem durch Einwohnerzuwachs und mehr Touristen die Fahrgastzahlen in Berlin weiter steigen werden – und nicht zuletzt für den Klimaschutz steigen müssen. Aber der Ausbau des Straßenbahnnetzes und erst recht des S- und U-Bahn-Netzes dauern zu lange, um der Nachfrage in den nächsten Jahren gerecht zu werden. Deshalb müssen – als

Übergangsangebot – das Busnetz und das Busspurnetz schnell und umfassend ausgeweitet werden.

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 4/2019
(22. Oktober 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband