



Foto: IGEB

Berliner Fahrgastverband IGEB

# Anschluss?

## Nee, da kann ja jeder kommen!

### Über den Berliner Unwillen, Anschlüsse zu sichern

Anschlüsse sind immer und überall ein Thema. Umstiege kosten Zeit, sind teils unbequem, weil lange Wege oder große Höhenunterschiede zurückgelegt werden müssen. Deswegen kosten sie Fahrgäste und bilden einen eigenen Faktor in der Berechnung von Fahrgastpotenzialen. Man könnte also meinen, dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einen besonderen Wert darauf legen, Umstiege so komfortabel wie möglich zu gestalten, zum Beispiel durch bahnteilgleiche Anschlüsse und abgestimmte Fahrpläne. Dass das im staugefährdeten Oberflächenverkehr deutlich schwerer ist, als im straßenverkehrsabhängigen Regional- und insbesondere im Stadtschnellbahn-

verkehr, leuchtet ein. Auch dass Züge bei Verspätungen nicht ewig auf den Anschlusszug warten können, versteht der gemeine Fahrgast in den meisten Fällen. Und so ist das Planen und Gewähren von Anschlüssen vielerorts selbstverständlich. Meist klappt es, manchmal geht es eben schief – kein Beinbruch.

In Berlin ist das anders. Zu jeder Lösung gibt es ein passendes Problem. Zunächst wäre da das Zuständigkeitsbingo. Man würde ja gerne, aber zuständig/verantwortlich sind meist andere, die leider gerade nicht anwesend sind. Senat und Bezirke versinken gern im ungeklärten Zuständigkeits-Chaos, wenn es um Haltestellen, Ampeln oder

Busspuren geht. Der oberste Prügelknabe, die auch durch Unterbesetzung überforderte Verkehrslenkung Berlin (scherzhaft Verkehrs lähmung Berlin genannt), wurde inzwischen umbenannt und in die Senatsverkehrsverwaltung reintegriert, ohne dass bisher ein Erfolg der Maßnahme zu erkennen ist. Ähnlich läuft es zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Besonders häufig werden Antworten mit „Der VBB“ eingeleitet, um zu erklären, warum etwas nicht geht. Ist dann aber doch mal jemand tatsächlich zuständig, lässt sich die Argumentation am Ende meist auf zwei Sätze herunterbrechen: „Dit ham wa noch nie so gemacht!“ und „Da könnte ja jeder kommen!“



**Im Fahrplan sind Anschlüsse vorgesehen und beauskunftet, wie hier zwischen S 26 und S 85 an der Bornholmer Straße. Gesichert werden sie tagsüber aber unverständlicherweise nicht. Das muss sich ändern!**  
Fotos: IGEB

Ende der Diskussion – so es denn überhaupt eine war.

Doch egal, wer nun dafür zuständig ist, dass Anschlüsse in Berlin nicht gesichert werden: Das muss sich endlich ändern! Redet nicht über das „ob“, sondern das „wie“. Die technischen Möglichkeiten sind da, wurden teilweise extra entwickelt, um jetzt ungenutzt zu schlummern. Und bitte legt den Irrtum beiseite, bei dichtem Takt wären Anschlüsse egal. Denn das gilt nicht einmal innerhalb der hippen Filterblase S-Bahn-Ring, wo manche Linien auch nur im 20-Minuten-Takt verkehren. Soll es dagegen in Richtung Brandenburg gehen, dann bedeutet ein Anschlussverlust auch schon mal 60 oder gar 120 Minuten Fahrzeitverlängerung. Auch tagsüber, bei einem Start mitten in Berlin. „Fahr doch früher los“, ist dann die häufigste

Antwort. Aber wie viel früher soll es denn sein? Von Lichtenberg nach Neuruppin wären bei zwei Wackelkandidaten (Bornholmer Straße, Hennigsdorf) 30 Minuten zusätzlich einzuplanen. Gegenfrage: Wie weit komme ich in 30 Minuten mit dem Auto? Merkste selba, oda? Attraktiv ist anders!

Die Absurdität bei der Geschichte ist aber: Das „zufällige Zusammentreffen“ von Zügen ist eine Vorgabe an die Fahrplaner, die die Fahrpläne der S-Bahn entsprechend gestaltet haben. An der Bornholmer Straße treffen wie von Zauberhand S 25/S 8 und S 26/S 85 alle 10 Minuten zum Rendezvous zusammen. In Springpfuhl sind es die S 7 und S 75 und in Friedrichsfelde Ost gibt es eine Übereck-Verbindung zwischen S 5 und S 7. In Wannsee trifft die S 1 zeitgleich zur S 7 nach Potsdam ein und fährt ab, nachdem

die S 7 aus Potsdam angekommen ist. Am Treptower Park halten Ringbahn und S 9 zeitgleich, und in Baumschulenweg takten sich die Züge stadtauswärts je nach Ziel neu ein. Richtung Grünau first!

All diese bahnsteiggleichen Anschlüsse sind im Fahrplan vorgesehen und werden von den Verbindungsapps mal mehr und mal weniger fleißig ausgespuckt. Angezeigt werden sie den Triebfahrzeugführern jedoch nicht, so dass die Frustration groß ist, wenn die ausgegebene Verbindung nicht funktioniert, weil sich die Türen direkt vor der Nase schließen und der Anschlusszug punktgenau vor der Nase wegfährt. Glücklicherweise sind viele Lokführer „dufte“ und haben ein Herz für ihre Fahrgäste, kennen die Anschlüsse und warten kurz ab, denn sie wissen, dass sie 1 bis 2 Halte später die minimale Verspätung wieder abgebaut haben. „Da kann man nicht meckern!“

Die Aufnahme der Anschlüsse wäre eine Win-Win-Situation für Fahrer und Fahrgäste, denn die Fahrgäste profitieren von gewährten Anschlüssen und das Betriebspersonal wird sensibilisiert und bekommt zudem angezeigt, ob es lohnt, kurz zu warten, oder ob die Verspätung zu groß und der Anschluss nicht mehr zu halten ist. Hinterlegte Wartezeitvorgaben erleichtern zudem die Entscheidungsfindung. Eine Minute zu warten, ist auch tagsüber in den meisten Fällen dank der Fahrplanreserven problemlos möglich. Ausnahmen mit „0 Minuten“, wie die S 25 Richtung Hennigsdorf oder S 7 nach Potsdam, mag es geben, aber auch dieser Fall sollte dem Tf angezeigt werden, damit er die Zeitlage des anderen Zuges sehen kann.

Also egal, wer da nun auf der Bremse steht, ein Blick nach Hamburg zeigt, dass es geht – zu jeder Tageszeit. Und da kann auch nicht „jeder kommen“, denn diese Anschlüsse gibt der Fahrplan vor. Darum: „Dit wird jetzt jefälligst so gemacht!“ – Ende. ge



**„Schließt sich eine Tür, so öffnet sich eine andere“, lautet ein viel zitierter Kalenderspruch. Im Berliner ÖPNV ist es häufig genau andersherum. Kaum öffnet sich die Tür des eigenen Zuges, schließt sich die Tür des Anschlusszuges am direkt gegenüberliegenden Gleis.**