

An ihren Taten sollt ihr sie erkennen

Fahrgast-Sprechtag BVG – was die Fahrgäste erwarten

Zunächst die gute Nachricht: Auch 2025 bleibt das Verhältnis der BVG zum Berliner Fahrgastverband IGEB entspannt. Die Verkehrsbetriebe stellten mit dem Bus- und Straßenbahn-Betriebshof Lichtenberg wieder den Veranstaltungsort und boten den Interessierten die Möglichkeit, die kommende neue Straßenbahngeneration noch einmal vorab zu erkunden. Dafür gebührt ihnen unser Dank. Selbstverständlich war die Präsentation des „Urbanliners“ auch für die BVG eine gute Gelegenheit, ein Feedback zu bekommen. Inhaltlich warf dieser Termin aber Fragen auf. Drei Beispiele sollen herausgegriffen werden, um die Tiefe der Probleme zu verdeutlichen.

Bauen und Umsteigen

Erstens die Bauplanung für die Sperrung des Kleinprofilknotens Nollendorfplatz von Mitte Januar bis (mindestens) Mitte Mai 2026. Trotz des langen Zeitraums wird keine Bauweiche das Kehren der U3 am Wittenbergplatz ermöglichen, sondern die Fahrgäste müssen schon Spichernstraße in die U9 umsteigen, um dann am Bahnhof Zoo ein zweites Mal in die U2 umzusteigen, um dann am Gleisdreieck ein drittes Mal in die U1 umzusteigen. Das ist keine kundenorientierte Planung, und auch die Nutzer der U9 werden sich „freuen“, dass sie sich auf einem der am stärksten belasteten Abschnitte den Platz mit den Reisenden einer weitere Linie teilen müssen. Auf Nachfrage wurde die Verdichtung der U2 im Bauzeitraum auf

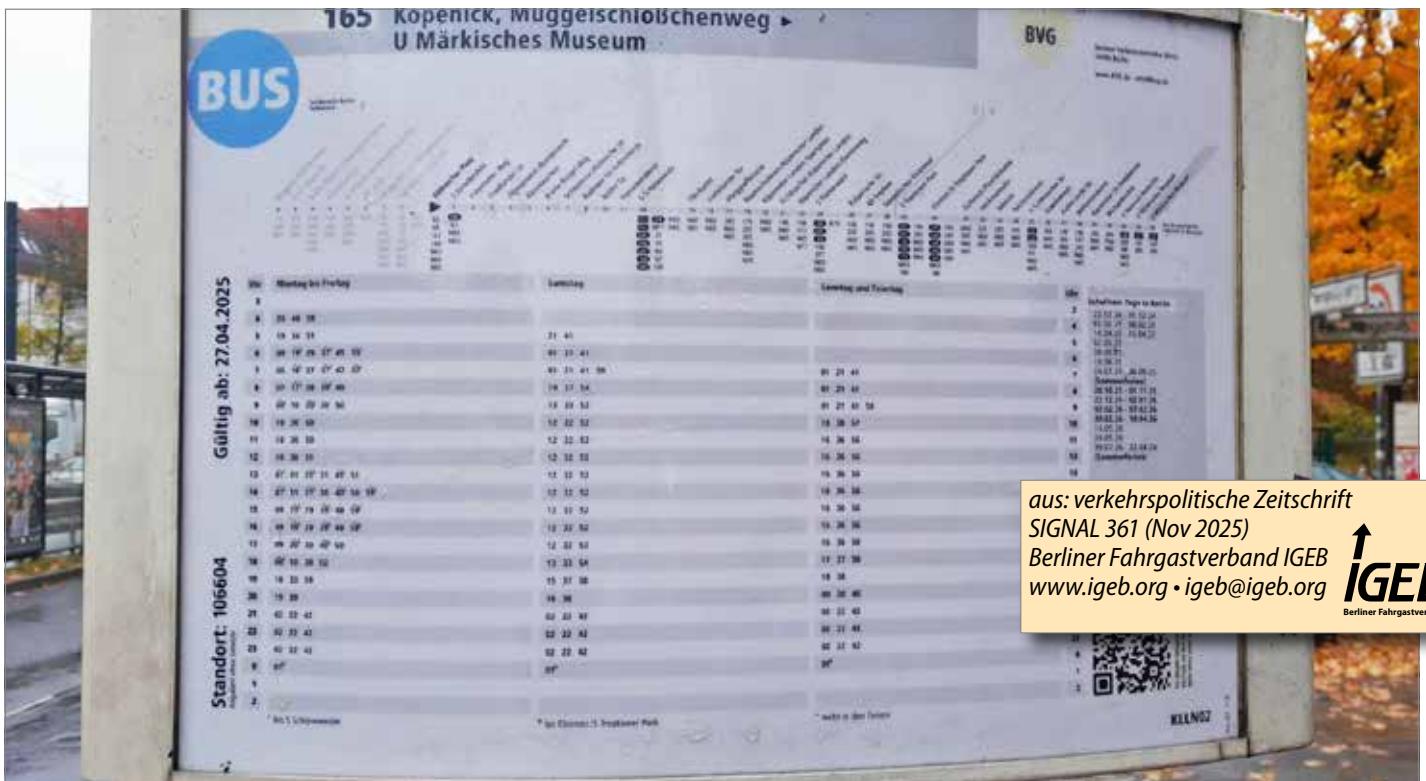
einen 4- statt 5-Minuten-Takt als Kompensation angegeben – aber was nutzt dem zahlenden Kunden das Mehrangebot zwischen Pankow und Theodor-Heuss-Platz, wenn er bis zu dreimal seinen Anschluss verpasst und eventuell auf der U9 nicht mehr mitkommt? Ganz abgesehen davon, dass ein 4-Minuten-Takt auf der U2 kein „verdichtetes“ Angebot ist, da bis vor wenigen Jahren ein 3-4 Minuten-Takt auf dieser (und anderen) Linien noch der Normalfall war, woran sich auch viele Besucher des Abends noch erinnern konnten. Die Antwort der BVG auf den Vorschlag, die U3 zusätzlich zur U2 mindestens bis zur Kehranlage Spittelmarkt zu führen, war „zwei Linien in diesem Takt (gemeint sind 5 min) mit dem Abzweig dazwischen gefährden die Betriebsstabilität“.

U-Bahn-Krise

Damit sind wir beim zweiten Punkt, der Performance der BVG. Als die IGEB in den vergangenen Jahren ein paar mal das Wort U-Bahn-Krise benutzte, wurde sie von deren Leitung der Skandalisierung gezielt. Doch wie soll man es nennen, wenn über ein Jahr nach dem Beginn der Stabilisierungsoffensive die U-Bahn von allen drei Verkehrsmitteln immer noch die schlechteste Zuverlässigkeit aufweist, obwohl sie im Gegensatz zu den Oberflächenverkehrsmitteln nicht im Stau steht oder durch Falschparker behindert wird?

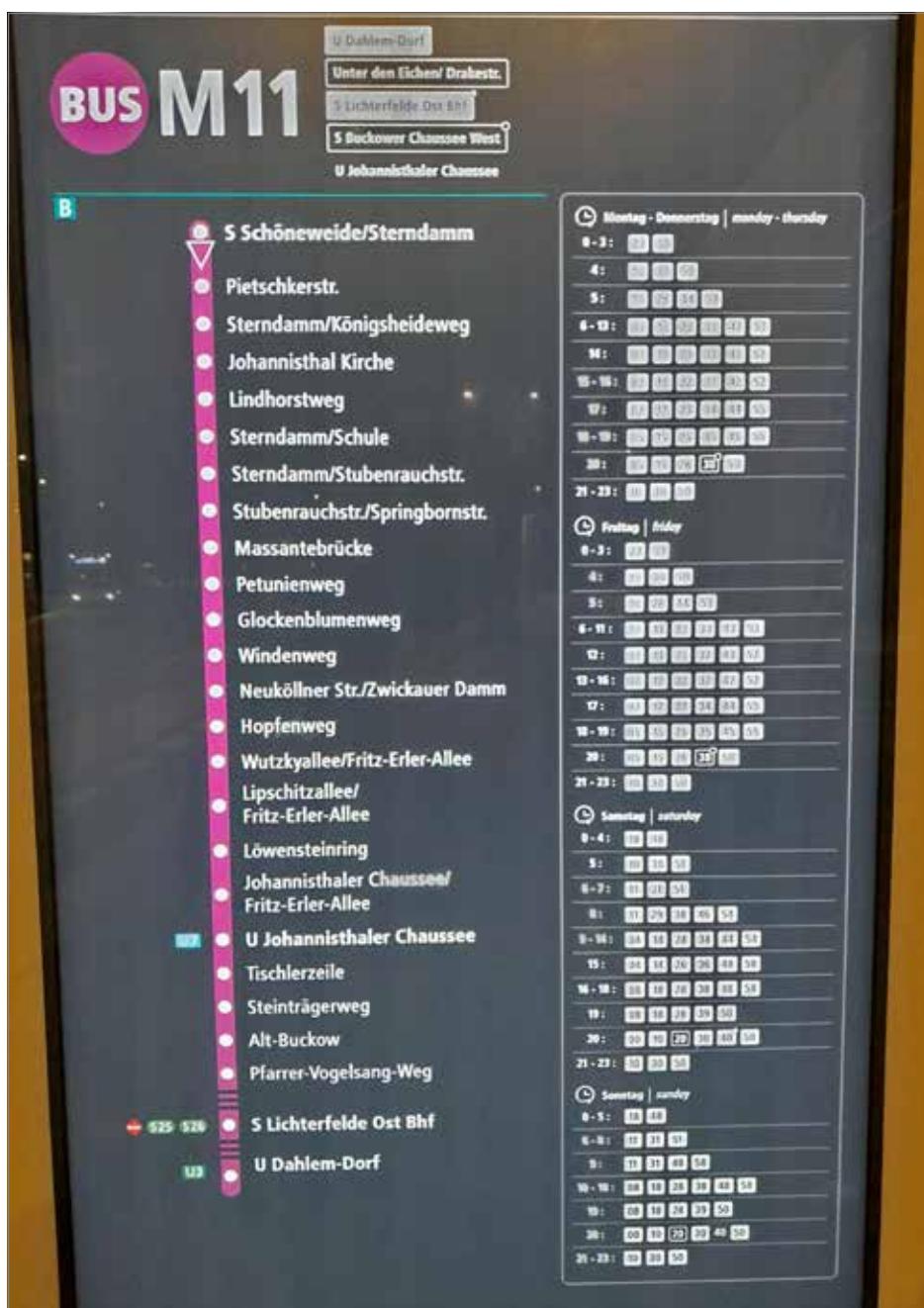
Fahrgastinfo modern und abgespeckt

Wenn sich daran also nichts so schnell ändert, muss wenigstens die Fahrgastinformation überdurchschnittlich sein, was der dritte Punkt in dieser unvollständigen Liste der Probleme ist. Schließlich sollen die Fahrgäste gerade auch bei Störungen immer alle verfügbaren Alternativen in leicht verständlicher Form abrufen können. Und viele Fahrgäste schöpfen Hoffnung aus der Tatsache, dass gerade dieses Feld das Lieblingsthema des BVG-Chefs Henrik Falk ist. Hier muss auch der Fahrgastverband anerkennen, dass sich gerade die dynamische Information weiterentwickelt hat. Der von der BVG versprochene Ausbau neuartiger Anzeigemonitore und die voraussichtlich bessere Verknüpfung derselben mit genaueren Echtzeitdaten aus der nächsten Generation des Betriebsleitsystems lassen für die Zukunft hoffen.



Der klassische gedruckte Fahrplanaushang ist ein Multitalent: Er zeigt an der Perlschnur 1. alle Haltestellen im Linienverlauf, 2. zu jeder Haltestelle die Umsteigemöglichkeiten in andere Linien, 3. die ungefähre Fahrzeit bis zum Ziel, des Weiteren im Fahrplanfeld 4. das gesamte Angebot der Linie auf einen Blick (man weiß also vorher, ob man die Oma lieber am Sonntag oder Samstag besucht, je nachdem, wann alle 10 Minuten gefahren wird, man weiß auch, wann die ersten und letzten Fahrten stattfinden!), 5. die Information, wann Schulferien sind, also bestimmte Fahrten nicht angeboten werden und 6. die Nummern und Adressen, unter denen man weitere Fragen stellen kann. Im Vergleich dazu die elektronische Anzeige auf dem Foto auf der folgenden Seite.

Foto: Köllnischer Platz, 23. Oktober 2025, Artur Frenzel



Der elektronische Fahrplanaushang kann nur halb so viel: Umsteigemöglichkeiten zu anderen Bus- und Straßenbahnlinien fehlen ganz, die ungefähren Fahrzeiten fehlen auch, es sind nicht alle Haltestellen abgebildet und als Krönung werden im Fahrplan Zwischenendstellen angegeben, die auf der Perlschnur fehlen, in diesem Fall zwei der fünf angegebenen Endstellen! Der weiter fahrende Kunde weiß also nicht, ob seine Zielhaltestelle überhaupt auf dieser Linie liegt und, wenn der Bus nicht die gesamte Strecke fährt, wo er endet. Da auf dieser Linie keine Schulfahrten stattfinden, ist die BVG in dieser Kritik fein raus, die fehlende Ferienübersicht spielt hier keine Rolle. Ist das der Fortschritt?

Foto: Umsteigeknoten Bahnhof Schöneeweide, 7. Oktober 2025, af

Aber die Versprechen der Softwareindustrie halten erstens nicht immer und zweitens hat jeder Informationskanal, ob Papieraushang, Smartphone, Haltestellenmonitor oder Internet seine speziellen Stärken sowie Schwächen. Das zu erkennen und diese Medien dann situationsgerecht einzusetzen, müsste die Aufgabe der Betriebsleitung sein. Stattdessen kam vom Vorstand Henrik Falk die Bemerkung, er möchte den Fahrplanaushang ganz los werden – mit der „Begründung“, dass dieser bei dichtem Takt sowieso nicht gelesen werde und die kommenden

Generationen der dynamischen Fahrgästinfo so gut werden, dass das Papier überflüssig wird. Genauso möchte er sich auch vom BVG-Atlas trennen.

Die Zuschauer konnten es nicht fassen: Wenige Minuten vorher hatte derselbe Mann verkündet, dass es diesen dichten Takt in absehbarer Zukunft nicht geben wird, weil die nächsten drei Jahre das Motto „Stabilität vor Wachstum“ gilt, nicht lange danach erklärte ein anderer BVG-Vertreter zum oben genannten Punkt eins, dass die U-Bahn nicht in der Lage ist, diesen dichten Takt zu fahren und deshalb selbst Dauerbaustellen nicht fahrgästfreundlich geplant werden können und außerdem wohnen viele der Anwesenden nicht an Schnellbahnen oder Metrolinien, sondern in den Außenbezirken, wo mindestens sonntags, oft aber auch in der Woche der 20-min-Takt die Regel ist (und es wegen des Stabilitätskurses auch bleibt).

Ein zwiespältiger Eindruck

Es ist genau diese herablassende Art, mit der sich die BVG ihre Sympathien verspielt. Sicher ist der Atlas nicht mehr der Verkaufsschlager wie früher und ob nur wegen der Tradition gerade die BVG der Herausgeber bleiben muss, kann diskutiert werden – die IGEB sieht hier auch den Verkehrsverbund in der Pflicht. Aber dann das Kind mit dem Bade auszuschütten und sämtliche gedruckten Informationen abzuschaffen, kann nur als Provokation gewertet werden. Die Fahrgäste können heilfroh sein, dass die gegenwärtige Gesetzeslage solche Fantasien noch unmöglich macht und an den Haltestellen den Aushang des gültigen Fahrplans fordert. Aber nach diesen Statements sind wir sicher, dass die BVG mit ihren Beziehungen zum Senat versuchen wird, auch in diesem Fall die Gesetze zu ihren Gunsten zu ändern; bei der Abschaffung der Barzahlung in den Bussen hat das ja schon einmal funktioniert. Zum Vergleich Fahrplanaushang / Bildschirmanzeige siehe auch die beiden Bilder.

Das waren nur drei willkürlich herausgegriffene Punkte, viele mehr wie beispielsweise die Säuberung und Instandhaltung der Haltestellen an der Oberfläche (gerade im Zusammenhang mit elektronischen Anzeigen), das Freihalten von Bahnkörpern, Busspuren und Haltestellen, die Resilienz der Infrastruktur gegen extreme Wetterereignisse könnten noch vertieft werden. Insgesamt ist das Bild also auch für die Zukunft nicht so rosig, wie es der BVG-Vorstand wohl selber glaubt und jeder, der mit offenen Augen die sonstige deutsche und europäische Nahverkehrslandschaft bereist, kann zu den Problemen, vor denen wir hier in Berlin stehen, Lösungen in anderen Städten finden, die es wert sind, nachgeahmt zu werden. Der Berliner Fahrgästerverband IGEB meint daher: Diese Stadt ist längst kein Vorreiter mehr und auch kein Verkehrskompetenzzentrum, wie es noch vor wenigen Jahren gehofft wurde.

Artur Frenzel

aus: verkehrspolitische Zeitschrift

SIGNAL 361 (Nov 2025)

Berliner Fahrgästerverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org

