

Die Fahrt

HERAUSGEGEBEN VON DER
BERLINER VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

NUMMER 8

BERLIN, DEN 15. APRIL

JAHRGANG 1930

www.berliner-verkehrsseiten.de



Aus dem Archiv der
Berliner Verkehrsseiten

Der Omnibus im Berliner Vorortverkehr

Durch das Gesetz vom 27. April 1920 über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin wurden Berlin, seine 7 Nachbarstädte und 87 Landgemeinden nebst Gutsbezirken zu einer Einheitsgemeinde zusammengefasst, die sich über einen Flächenraum von 878 Quadratkilometer erstreckt und damit New York, Paris und London übertrifft.

Es ist verständlich, dass eine der dringlichsten Aufgaben für die Stadtverwaltung die Herstellung von Verkehrsverbindungen mit den neuen eingemeindeten Ortsteilen war. Bei den zum Teil recht erheblichen Entfernungen hätte der Strassenbahn- oder Schnellbahnbau ganz gewaltige Anlagekosten verursacht, die der Wiederherstellung der durch den Krieg arg in Mitleidenschaft gezogenen Verkehrseinrichtungen im Stadttinnern hätten vorenthalten werden müssen. Die geringe Bevölkerungsdichte in den Aussenbezirken konnte aber auch auf Jahre hinaus nicht die Benutzung der neuen Verkehrsanlagen bringen, die den Betrieb wirtschaftlich macht, und schliesslich hätte eine Entwicklung einzelner Ortsteile in anderer als der bei dem Bahnbau erwarteten Richtung umfangreiche und kostspielige Anlagen wertlos machen können. Aus diesen Erwägungen wurde der Omnibus zur Bedienung der Aussenbezirke gewählt.

Der erste Versuch wurde bereits 1921 im Bezirk Tempelhof gemacht. Die Stadt veranlasste die „Aboag“ zur Einrichtung der Linie Mariendorf (Dorfstrasse)—Lichtenrade. Den am 1. April eröffneten Betrieb brachte die Inflation schon am 22. Oktober 1922 wieder zum Erliegen, und er konnte erst nach der Markstabilisierung, am 17. Mai 1924, wieder aufgenommen werden.

Inzwischen hatten auch andere Bezirke ihre Wünsche angemeldet. Im Bezirk Zehlendorf fehlte eine Verbindung des Ortsteils Wannsee mit dem Bahnhof Wannsee und eine Zubringerlinie zum U-Bahnhof Thielplatz; im Bezirk Köpenick war Müggelheim ohne jedes Verkehrsmittel und Hessenwinkel bedurfte einer Verbindung mit dem Bahnhof Friedrichshagen (10-Minuten-Verkehr nach der Stadtbahn).

Während die Linie Mariendorf—Lichtenrade vom Betriebshof Baruther Strasse aus mit normalen Decksitz-Stadtomnibussen befahren werden konnte, war für den Betrieb der vorgenannten vier Linien die Einrichtung von Stützpunkten in Köpenick, Wannsee und Zehlendorf nötig, um ausserordentlich weite Leerfahrten zu vermeiden; und da der Verkehr auf lange Zeit hinaus sich in mässigem Umfange halten würde, sollte zur Beschränkung der Betriebskosten ein Versuch mit kleinen Wagen (Eindeckern) mit Einmannbedienung gemacht werden. Die Abfertigung der Fahrgäste wurde dadurch beschleunigt, dass neben Einzelfahrscheinen zum Grundfahrpreise noch Fahrscheinblocks für Werktagsfahrten zu ermässigten Preisen ausgegeben wurden, die übertragbar und in der Geltungsdauer nicht beschränkt waren: mit diesen Blockfahrscheinen konnte die Mehrzahl der Fahrgäste „bargeldlos“ zahlen. — Sonntags wurden die Eindeckwagen mit Schaffnern besetzt. — Die Erfahrung ergab, dass diese Eindeckwagen von leichter Bauart mit geringem Fassungsvermögen den Anforderungen nicht genügten; sie wurden später durch grössere Eindeckwagen mit normalem Stadtomnibusfahrgestell (mit Luftreifen) ersetzt.

Um der „Aboag“ die Last, die die Einrichtung solcher auf Jahre hinaus unwirtschaftlichen Linien für den erst im Wiederaufbau begriffenen Omnibus bedeutete, zu erleichtern, übernahm die Stadt für die vier Linien zunächst eine Garantie für die Deckung der Betriebskosten, während sich die Gesellschaft zu gewissen Mindestleistungen verpflichtete. Die Vereinbarung wurde aufgehoben, nachdem mehrere Stadtlinien mit gutem Ergebnis wieder aufgenommen worden waren, jedoch blieb es für die Vorortlinien bei den höheren Tarifen.

Der Betrieb auf der Linie Bahnhof Wannsee — Stölpchensee wurde am 1. Juni, auf der Linie Thielplatz — Bahnhof Zehlendorf-M. am 1. August 1924 eröffnet; am 1. Oktober kamen die Linien Müggelheim — Bahnhof Köpenick und Hessenwinkel — Bahnhof Friedrichshagen hinzu.

Am 8. Februar 1925 wurde im Bezirk Spandau die vorher von der Reichspost betriebene Linie Spandau (Hauptpost) — Cladow übernommen. Für die Unterbringung der Doppeldeckwagen und des Personals musste ein Stützpunkt in Cladow eingerichtet werden. Auch auf dieser Linie wurden Blockfahrtscheine zu ermäßigtem Preise ausgegeben.

Mit der am 1. April 1920 im Bezirk Reinickendorf eröffneten Linie Bahnhof Tegel — Bahnhof Hermsdorf — Glienicke (Nordbahn) wurde zum ersten Male die Gross-Berliner Grenze überschritten. Für diese Linie wie für die im nächsten Jahre hinzugekommenen Linien Spandau (Hafenplatz) — Gartenstadt Staaken (1. April), Bahnhof Steglitz — Lankwitz (9. Mai) und Zehlendorf-Mitte — Glienicker Brücke (26. Mai) wurden ebenfalls noch Sondertarife festgesetzt, die über denen der Stadtlinien lagen.

Die Sondertarife für die Vorortlinien wurden auch bei Einführung des Einheits-Umsteigetarifs am 15. März 1927 beibehalten, nur die mit Nummern bezeichneten Omnibuslinien wurden in den Einheitstarif einbezogen. Seiner Anwendung auf die Vorortlinien stand auch entgegen, dass die Aufsichtsbehörde das Uebersteigen von Strassenbahn- und U-Bahn-Fahrgästen auf Omnibusse so lange nicht gestattete, bis die zur Aufnahme dieses Verkehrs erforderliche Vermehrung des Wagenparks der „Aboag“ erfolgt sein würde. Mit Wirkung vom 1. Januar 1928 wurde diese behördliche Anordnung aufgehoben, und mit dem gleichen Tage erhielten die Linien Spandau — Staaken, Steglitz — Lankwitz — Marienfelde und Mariendorf — Lichtenrade unter den Nummern 31, 32 und 33 den Einheitstarif. Den Forderungen der Bezirke um Ausdehnung der Umsteigeberechtigung auf die übrigen Vorortlinien wurde dadurch entsprochen, dass die in Blocks ausgegebenen Werktagfahrtscheine vom 1. August 1928 ab zum Umsteigen zwischen der jeweiligen Vorortlinie und den Stadtlinien (Omnibus, Strassenbahn, U-Bahn) benutzt werden durften.

Für den weiteren Ausbau des Vorortlinien-netzes war von der Stadt ein Plan aufgestellt wor-

den, nach dem im Jahre 1928 folgende Linien eingerichtet wurden:

Spandau, Betckestrasse — Friedhof am 15. März,
Lübars — Bahnhof Tegel am 1. Juli,
Bohnsdorf — Bahnhof Grünau am 21. Juli,
Friedrichsfelde — Marzahn am 1. August,
Bahnhof Weissensee — Malchow am 15. August,
Friedrichsfelde — Kaulsdorf am 1. Oktober.

Nach dem Grundsatz, dass auf Linien, die ganz im Stadtgebiet von Gross-Berlin liegen, von vornherein der Einheitstarif Anwendung finden sollte, erhielten diese Linien die Nummern 34 bis 39.

Für die im Bezirk Köpenick betriebenen Linien wurde August 1928 ein Hilfsbetriebshof eingerichtet; Oktober 1929 konnte für den Bezirk Spandau die gleiche Betriebserleichterung geschaffen werden,

Die Vorortlinie Thielplatz — Zehlendorf-Mitte war bereits am 15. Oktober 1927 eingestellt worden, als die Strecke von der Omnibuslinie 7 befahren wurde. Die Linie 33, Mariendorf — Lichtenrade, hatte ihre Mission erfüllt, als am 18. Oktober 1928 die Strassenbahn nach Lichtenrade in Betrieb genommen werden konnte; am gleichen Tage wurden die Omnibusse zurückgezogen.

Die Wahl der Betriebsmittel für die Vorortlinien erfolgte nach dem Grundsatz, dass da, wo die Strassenbahnverhältnisse es zuließen und der Verkehrsumfang es rechtfertigte, Doppeldeck-Stadtomnibusse verwendet wurden, Eindecker mit Luftbereifung nur dort, wo Pflasterbeschaffenheit, Brückenhöhe und Fahrgeschwindigkeit es bedingten. Hiernach wurde auch bei der Aufstellung des Programms für 1929 verfahren und zur Erleichterung des Wagenaustauschs eine grössere Anzahl von Eindeckwagen angeschafft — dem technischen Fortschritt entsprechend Dreiachswagen mit einem Fassungsvermögen (52 Personen), das dem der Zweiachs-Doppeldecker (54 Personen) gleichkommt.

Im Jahre 1929 kamen folgende Linien in Betrieb:

15, Seestrasse — Hermsdorf am 27. April,
41, Hohenschönhausen — Landsberger Chaussee am 13. Mai,
27, Köpenick — Kaulsdorf am 23. Mai,
S, Pankow — Schildow am 24. Juni,
26, Bahnhof Wittenau Nordbahn — Bahnhof Tegel am 8. Juli,
23, Lichtenfelde-Ost (Kaiserplatz) — Grunewald (Roseneck) am 2. September,



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten

- 40, Weissensee — Falkenberg am 28. Oktober,
 42, Prenzlauer Promenade — Buch am 15. November,
 F, Spandau — Falkensee am 1. Dezember.

Von diesen führen die Linien S und F über das Gross-Berliner Gebiet hinaus. Bei beiden ist ein neuer Tarifgrundsatz angewendet worden: innerhalb Berliner Gebiet gilt der Einheitsfahrchein mit Umsteigeberechtigung, ausserhalb Berlins ohne Umsteigeberechtigung. Für die Gesamtstrecke ist der Fahrpreis über den Einheitssatz erhöht, aber Umsteigeberechtigung gewährt. Dieser Grundsatz ist im Zusammenhange mit der Tarifänderung am 2. Januar 1930 auch auf die Linie G, Bahnhof Tegel — Gliencke, ausgedehnt worden, auf der die Blockfahrcheine wegfielen; gleichzeitig wurden die Linien:

- C, Cladow — Spandau unter Nr. 3 (jetzt A 34),
 W, Bahnhof Wannsee — Stölpchensee unter Nr. 17,
 M, Müggelheim — Bahnhof Köpenick unter Nr. 43

in den Einheitstarif einbezogen.

Auf der Linie Hessenwinkel — Bahnhof Friedrichshagen war der Streckenabschnitt Bahnhof Friedrichshagen — Rahnsdorf am 7. Oktober 1929 durch die Strassenbahn übernommen worden; die Omnibuslinie Rahnsdorf — Hessenwinkel erhielt die Nr. 22 (Einheitstarif).

Ende 1929 betrug die Gesamtstreckenlänge der 23 mit Omnibussen befahrenen Vorortlinien rund 170 Kilometer.

Die Bedeutung dieses Betriebsteils der BVG für die Vororte mag aus der nachstehenden Uebersicht entnommen werden:

	Linien	geleistete Kilometer	beförderte Personen
1924	5	198 423	668 778
1925	6	627 690	2 052 367
1926	7	755 432	2 541 012
1927	10	1 122 855	3 884 460
1928	15	1 960 058	8 073 087
1929	23	4 131 662	18 132 962

Für das Jahr 1930 dürfte die Leistung 5 Millionen Kilometer und die Beförderungsziffer 20 Millionen wesentlich überschreiten.

Die Belastung des Betriebes durch diese Vorortlinien drückt sich darin aus, dass 1929 die Einnahme je Fahrgast dieser Linien 4,75 Pfennig unter den Selbstkosten lag; der Zuschuss stieg von 30 000 Mark für das Jahr 1924 auf rund 865 000 Mark für das Jahr 1929.

Hätten 170 Kilometer Strassenbahngleise gebaut werden sollen, so hätte dies bei der billigsten Bauweise einen Aufwand von über 40 Millionen Mark bedeutet. Allein der Zinsendienst für dieses Kapital würde jetzt etwa 3 Millionen Mark jährlich erfordern, und zu den Betriebskosten für den einzelnen auf den Vorortlinien beförderten Fahrgast einen Mehraufwand von etwa 11 Pfennig verursachen.

Demgegenüber hat die Anschaffung der für die Vorortlinien benötigten rund 80 Omnibusse lediglich eine Ausgabe von 2,5 Millionen Mark erfordert.

Damit ist die Einrichtung des Omnibusbetriebes auf den Vorortlinien betriebswirtschaftlich gerechtfertigt.



Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten