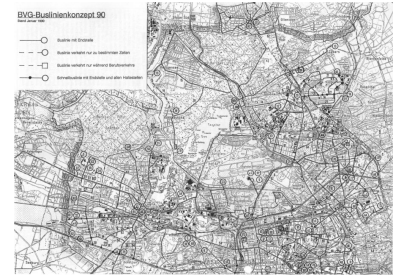


■ Nahverkehr

Busnetz 90 Die Pläne für den Norden

aus SIGNAL 03/1990 (April 1990), Seite 8-10 (Artikel-Nr. 10001228)
IGEB



Wie berichtet, will die BVG das West-Berliner Busnetz grundlegend verändern. In SIGNAL 2/90 hatten wir die Planung für die Südbezirke vorgestellt. In diesem Heft folgt nun die Karte für die Nordbezirke. Ergänzend dazu werden nachstehend wieder die wichtigsten der nach unserer Einschätzung notwendigen Korrekturen und Nachbesserungen erläutert.

Moabit

Deutliche Veränderungen sieht das neue Buslinienkonzept für Moabit vor. Unbefriedigend bleibt jedoch die Anbindung großer Teile Moabits an die durch die Grenzöffnung immer wichtiger werdende Stadtbahn (S3). Während bisher die Buslinie 16 mit einem großen Einzugsgebiet im Osten Moabits einen Zubringer zur S3 darstellt, entfällt durch die Veränderung der Linie 16 für das dicht bebaute Gebiet um die Rathenower und Perleberger Straße zukünftig der Anschluß an die S3. Ein Zubringerverkehr zum Schnellbahnnetz erfolgt aus diesem Gebiet dann nur noch zur U9. Dies bedeutet einerseits einen zusätzlichen Umsteigezwang für Fahrgäste, die zu den Bahnhöfen der S3 westlich des Bahnhofs Zoo wollen, andererseits bedarf der U9-Abschnitt Turmstraße - Zoo dringend einer Entlastung, denn hier ist die Situation in den permanent überfüllten Zügen kaum noch erträglich, und es existieren praktisch keinerlei Kapazitätsreserven. Die S3 könnte gerade hier eine Entlastung bieten.

Unverständlich ist auch die Anbindung der Buslinie 87 zum U-Bf. Turmstraße, denn für den lokalen Verkehr innerhalb Moabits stellt die Führung des 87ers zum U-Bf. Turmstraße keine Verbindung her, die nicht schon durch andere Linien (U9, Bus 90) angeboten würde, und eine Verknüpfung mit der U9 erfolgt am Hansaplatz. Die IGEB schlägt daher ab Wilsnacker Straße für die Buslinie 87 folgende Wegführung vor: Turmstraße - Rathenower Straße - Quitzowstraße - Endstelle an der Perleberger Straße (zurück über Perleberger Straße - Rathenower Straße).

Hermisdorf

Wie notwendig eine Beteiligung der Bürger und insbesondere der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel an Planung und Betrieb ist, wird am Beispiel Hermisdorf deutlich. Lange Jahre forderten Hermisdorfer BVG-Benutzer - und mit ihnen die lokalen Parteien - vergeblich eine bessere Flächenerschließung des Ortsteils. Der ursprüngliche Busliniennetzentwurf vom Sommer letzten Jahres sah nun endlich eine Anbindung der Buslinie 15 an den S-Bf. Hermisdorf sowie die Einrichtung einer den nordöstlichen Teil Hermisdorfs erschließenden (Midi-)Buslinie 27B vor. Aber leider wußte keiner der BVG-Benutzer von den vorgesehenen Netzverbesserungen, denn bis zum heutigen Tage ist das neue BVG-Busliniennetz nicht der breiten Öffentlichkeit vorgestellt worden. Kein Wunder also, daß es einige wenige informierte Anwohner, die um ihren Parkplatz vor der Haustür bangten, leicht hatten, ihre Anliegen durchzusetzen: Es bildete sich schnell eine Reinickendorfer Allparteien-Allianz (einzige Ausnahme: AL) gegen die vorgesehenen Netzverbesserungen, und so sprach sich das Bezirksamt Reinickendorf gegen die attraktive ÖPNV-Erschließung

Hermsdorfs aus! Die Folge ist im aktuellen Netzentwurf ablesbar: Durch die nun (weiterhin) vorgesehene Wegführung der Buslinie 15 am S-Bf. Hermsdorf vorbei und durch den ersatzlosen Wegfall der zunächst geplanten Buslinie 27B bleibt die Bedäutung der S-Bahn für den Ortsteil Hermsdorf auf den fußläufigen Einzugsbereich des Bahnhofs beschränkt, der nur einen Bruchteil der Fläche des Ortsteils abdeckt. Gleichzeitig bleibt die Anbindung des lokalen Einkaufszentrums rund um den Bahnhof an die den Ortsteil erschließenden Buslinien völlig unbefriedigend, so daß das Einkaufszentrum aus der östlichen Hälfte Hermsdorfs weiterhin nicht erreichbar ist und Fußwege von deutlich über 1 km bis zur nächsten BVG-Haltestelle in Hermsdorf keine Ausnahme bleiben.

Doch inzwischen gibt es endlich Widerstand gegen diese ÖPNV-feindliche Position des Reinickendorfer Bezirksamtes: Unterschriften für die ursprüngliche BVG-Konzeption werden vor Ort gesammelt. Wer keine Gelegenheit zum Unterschreiben hatte, sollte seine Kritik bzw. Forderung direkt an den Wirtschaftsausschuß der Reinickendorfer Bezirksverordnetenversammlung (BVV) schicken. Auch die IGEB forerte das Bezirksamt Reinickendorf auf, statt egoistischer Anwohnerinteressen besser die Belange von hunderten von Bürgern, die sich durch BVG-Benutzung umweltfreundlich verhalten, zu vertreten. Das Befahren einer Straße durch Busse steht dabei möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht entgegen. Durch verkehrsregelnde Maßnahmen (z.B. Durchfahrerlaubnis nur für Bus und Anlieger) oder auch technische Einrichtungen (vom Bus zu steuernde Schranken oder nur für PKWs wirksame Schwellen) wären Entlastungs- und geschwindigkeitsmindernde Effekte gerade auch im Ortskern von Hermsdorf zu erreichen. Wir fordern daher die Anbindung der Buslinie 15 an den S-Bf. Hermsdorf und die Beibehaltung der im ursprünglichen BVG-Konzept enthaltenen (Midi-) Buslinie 27B im Zusammenhang mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen für den Ortskern von Hermsdorf.

Buslinie 20

Aber noch an anderer Stelle bringt der vorliegende Netzentwurf gegenüber der Ursprungsfassung Nachteile: War zunächst neben der wie bisher betriebenen HVZ-Linie 26 eine der Nachfrage entsprechende Verbindung zwischen Tegel und Reinickendorf-Ost entlang der stillliegenden Kremmener S-Bahn-Strecke (Conradstr., Breitenbachstr., Waldstr., Lindauer Allee, Paracelsusbad usw.) durch die ganztägig verkehrende Buslinie 20 vorgesehen, so fällt diese durchgehende Verbindung bei der nun vorgesehenen Lösung weg. Die jetzt konzipierte Buslinie 26 würde diese Verbindung nur bruchstückhaft und nur während des Berufsverkehrs anbieten. Sie stellt daher keinen Ersatz dar. Die nun für die Buslinie 20 vorgesehene Wegführung entspricht nicht der Nachfrage und würde, mit Ausnahme des um 200 m verkürzten Fußweges zum Paketamt in der Innungsstraße (= ca. 3 Gehminuten), keinerlei Vorteile bringen. Erwähnt werden muß dabei, daß dieses Paketamt auch für den Ortsteil Reinickendorf zuständig ist, der nun außerhalb des Berufsverkehrs nur noch mit abenteuerlichen Umwegen über Tegel oder Wittenau erreichbar ist.

Auch an dieser Stelle sollte die BVG an der ursprünglich vorgesehenen Wegführung der Buslinie 20 als Verbindung zwischen Tegel und Reinickendorf-Ost und der Buslinie 26 zwischen U-Bf. Holzhauser Straße und S-Bf. Wittenau (Nordbahn) - allerdings als ganztägig befahrene Buslinie - festhalten.

Die Auflistung von noch notwendigen Nachbesserungen im konzipierten Busliniennetz ließe sich an dieser Stelle noch fortsetzen. Vielleicht haben auch Sie noch weitere Anregungen zum neuen Busliniennetz. Wir würden uns freuen, wenn Sie Ihre Verbesserungsvorschläge an uns senden. Wir werden Ihre Anregungen an die BVG weiterleiten und sie ggf. in unseren weiteren Stellungnahmen zum BVG-Busliniennetz berücksichtigen.

Ringlinien

Mehrere Anfragen erreichten uns zum im letzten SIGNAL abgebildeten Busliniennetz, u.a. wegen fehlender Endhaltestellen bei einigen Linien. Dies war jedoch kein Druckfehler: Etliche Buslinien insbesondere des Ergänzungsnetzes, das auch tagsüber nur im 20-Minuten-Takt befahren werden wird, sollen als Ringlinien betrieben werden, obwohl sie prinzipiell als normale Linien mit 2 Endstellen geführt werden könnten. So hat z.B. die Buslinie 69 eine Endstelle nur am S-Bf. Grunewald. Am anderen Ende fahren die Wagen dieser Buslinie nach einer Schleife um den Theodor-Heuss-Platz unmittelbar in der Gegenrichtung weiter. Wir halten die Betriebsform der Ringlinie nur dann für zweckmäßig, wenn dadurch auch tatsächlich eine sinnvolle Streckenführung mit Vorteilen für die Fahrgäste entsteht, etwa durch besonders gute Flächenerschließung oder zusätzliche Direktverbindungen wie z.B. bei den Buslinien 57 und 58. Bei zahlreichen Buslinien gibt es eine Ringführung jedoch ausschließlich aus betrieblichen Gründen, was für die Benutzer Nachteile bringen kann. Verspätungen oder das in Berlin altbekannte, aber offenbar nicht zu lösende Problem der «Verfrühungen» werden unnötigerweise von der einen Fahrtrichtung gleich in die Gegenrichtung übertragen. Der Vorteil der leichteren Fahrplaneinhaltung dieser meist kurzen Buslinien geht verloren. Aber selbst eine genaue Fahrplaneinhaltung vorausgesetzt, bedeutet die Betriebsform der Ringlinie Nachteile bei der Anschlußplanung von und zu den Schnellbahnlinien, da die Fahrplanlage des Busses nur den Anschluß in einer Richtung berücksichtigen kann: Entweder klappt es beim Umsteigen zur Schnellbahn oder von der Schnellbahn, der Anschluß in der jeweiligen Gegenrichtung muß dem Zufall überlassen bleiben. Wir halten daher die betriebliche Führung als Ringlinie bei den Buslinien 37, 39, 67, 69 und 75 für nicht sinnvoll und fordern stattdessen im Interesse der Fahrgäste die Einführung von jeweils zwei Endstellen.

Letzte Meldung

Wie inzwischen aus der Presse zu erfahren war, soll das Busnetz '90 nicht mehr zum Oktober 1990, sondern nun erst 1991 eingeführt werden. Begründet wird diese erneute Terminverlegung mit der - innerhalb eine halben Jahres (!) - angeblich nicht möglichen Einweisung der Fahrer auf den neu zu befahrenden Routen. Für die IGEB, die sich wegen der überwiegend verbesserten Wegführung und der besseren Verknüpfungen der Buslinien mit dem Schnellbahnnetz mehrmals für die schnelle Einführung ausgesprochen hat, ist diese erneute Terminverschiebung nicht hinnehmbar. Die Begründung ist angesichts der in den Novembertagen des letzten Jahres von den Busfahrern auch im Berliner Umland bewiesenen Orientierungsfähigkeiten geradezu lächerlich. Gerade wegen der knappen Kapazitäten im Busbereich wäre die Einführung des neuen Liniennetzes im kommenden Oktober notwendig, denn schließlich verspricht sich die BVG davon ja einen wirtschaftlicheren Personal- und Wageneinsatz.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001228>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten