

■ Aktuell

Die Stadt, der Verkehr und der Juli 1990

aus SIGNAL 05/1990 (Juli 1990), Seite 4-9 (Artikel-Nr: 10001250)
IGEB

Der Regierungswechsel im März und die Maueröffnung im November 1989 brachten für den Berliner Nahverkehr eine solche Fülle von einschneidenden Veränderungen, daß in fast jedem Monat ein historisches Ereignis zu feiern war. Da fällt es schwer, den tatsächlichen Stellenwert der Veränderungen zum 1. bzw. 2. Juli schon heute angemessen und zutreffend zu würdigen. Auf jeden Fall hat mit dem Fortfall der Grenzkontrollen als Folge der Wirtschafts- und Währungsunion eine neue Epoche im Berliner Nahverkehr begonnen, was mit der Öffnung von Geisterbahnhöfen auf der U6 und U8 und mit dem durchgehenden Verkehr auf der Stadtbahn im wörtlichen Sinne erfahrbar ist. Getrübt wurde die Freude allerdings durch Angebotseinschränkungen und so manche Fehlleistungen, besonders der BVG, die mehr waren als nur ein Schönheitsfehler und die nur teilweise mit baulichen Problemen und einer aktuellen Überlastung erklärt werden können.

S-Bahn

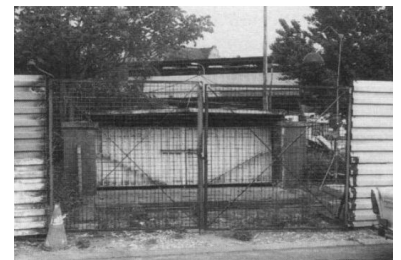
Die aus Sicht der Fahrgäste wie der Betreiber bedeutsamste Veränderung gab es auf der Stadtbahn. Die von der BVG betriebene S-Bahn-Linie 3 von Wannsee nach Friedrichstraße wurde mit den von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Zuggruppen B, C/F und H nach Erkner, Schönefeld und Königs Wusterhausen verknüpft. Mit Betriebsbeginn in den frühen Morgenstunden des 2. Juli wurde der durchgehende Betrieb aufgenommen. Viele waren noch oder schon auf den Beinen, um dieses denkwürdige Ereignis mitzuerleben (Die IGEB hätte im ersten Zug eine beschlußfähige Mitgliederversammlung abhalten können). Doch auch Tage danach noch reisten die Fotografen beispielsweise nach Königs Wusterhausen, um dort einen 275er der BVG zu fotografieren, und nach Wannsee, um einen 277er der DR bildlich festzuhalten. Noch immer empfinden es viele Fahrgäste, insbesondere aus Ost-Berlin, wie einen Traum, daß sich im Berufsverkehr 9 von 18 Zügen in der Stunde in Richtung Westen in Bewegung setzen, dorthin, wo 29 Jahre lang das Ende der Welt zu sein schien. Nun plötzlich "schweben" diese vertrauten Züge mit den unvertrauten Zielschildern Wannsee oder Charlottenburg über die bedeutungslosen, aber noch gut sichtbaren Grenzanlagen hinweg.

Daß dieser Traum zum 2. Juli Realität wurde, ist vor allem das Verdienst der Reichsbahn. Sie hatte die Initiative ergriffen; und wie sie es schaffte, in nur wenigen Wochen die durchgehende Verbindung wiederherzustellen und eine Lösung zu finden, um an einem Bahnsteig 9 Züge pro Stunde ohne Kehrgleis enden zu lassen und weitere 9 je Richtung durchzuführen, das nötigt allergrößten Respekt ab. Angesichts dieses Mutes und Engagements verbietet es sich zu kritisieren, daß es bisher noch einige Probleme gibt und der Fahrplan im Berufsverkehr oft noch nicht eingehalten werden kann.

Auch die Potsdamer und Wannseer mußten für die Neuerung einen Preis zahlen, denn sie büßten den zuverlässigen 10-Minuten-Takt zugunsten eines 12/8-Minuten-Taktes mit noch einigen Störungen ein. Doch die Verbesserungen überwiegen, nicht nur, weil



Am 2. Juli morgens auf dem Lehrter Stadtbahnhof. (Foto: Ch. Tschepe)



(Foto: U. Alexander)



(Foto: U. Alexander)



Bf. Friedrichstraße. Zugänge zum Nord-Süd-Bahnsteig, wo die Züge der BVG-Linie S1 abfahren, vor und am 1. Juli. Neue Hinweise wurden erforderlich, alte - Zur Grenzübergangsstelle - entbehrlich. (Foto: Ch. Tschepe)



die Züge auf der Stadtbahn nun durchfahren. Auf dem wichtigsten S-Bahn-Abschnitt in West-Berlin, dem zwischen Friedrichstraße und Charlottenburg, verkehren tagsüber jetzt 9 statt bisher 6 Züge pro Stunde. Und durch den ausschließlichen Einsatz von Voll- statt zuletzt 3/4-Zügen konnte das Sitzplatzangebot sogar verdoppelt werden.

Dennoch wird es zeitweise eng in den Zügen, weshalb die IGEB fordert, auch die Züge von Strausberg über Friedrichstraße hinaus nach Westen zu führen. Damit könnten sowohl ein ungefährer 5-Minuten-Takt auf der Stadtbahn (West) als auch eine direkte Anbindung von West-Berlin an den eigentlichen Hauptbahnhof von Ost-Berlin, den Bf Lichtenberg, geschaffen werden.

Eng, zu eng, ist es zeitweise auch auf den Bahnhöfen Zoo und Charlottenburg. Selbst wenn man berücksichtigt, daß ein Teil der Fahrgäste von der derzeit unterbrochenen U-Bahn-Linie 1 Mitte September wieder von der Stadtbahn zur U1 zurückwandern wird, so muß doch insbesondere beim Bf. Charlottenburg auch weiterhin mit einem Großandrang wegen des nahen Einkaufszentrums Wilmersdorfer Straße gerechnet werden. Deshalb müssen u.a. der Mittelausgang schnellstmöglich wiederhergestellt und - eine Forderung an das Tiefbauamt Charlottenburg - der extrem schmale Gehweg zur Wilmersdorfer Straße zulasten einiger Stellplätze verbreitert werden. Doch auch das Projekt der «S-Bahnhofs-Umklappung» zur Wilmersdorfer Straße wurde mit dem 2. Juli erheblich wichtiger und dringlicher.

Verbesserungen brachte der 2. Juli für den innerstädtischen Stadlbahnabschnitt (West) nicht nur tagsüber, sondern auch abends. Bis fast 1 Uhr verkehren zwischen Friedrichstraße und Charlottenburg nun 6 statt 3 Züge pro Stunde, und in den Nächten zu Sonnabend und Sonntag wird etwa alle 30 Minuten durchgefahren, allerdings mit einem einstündigen «Fahrplanloch». Doch um dies alles zu erfassen, sollte man schon das oft zitierte Fahrstabilitur haben. Denn die Aushangfahrpläne der BVG auf den Bahnhöfen sind denkbar unübersichtlich. Deshalb und weil es über die Aushänge hinaus keine Fahrplaninformationen gibt, hat die IGEB den Versuch unternommen, den SIGNAL-Lesern einen lesbaren und beim Erscheinen dieses Heftes hoffentlich noch gültigen Fahrplan zu präsentieren (siehe Seite 18 bis 21).

Auch bei BVB und Reichsbahn gibt es noch Mängel in der Fahrgastinformation, So fehlen am Bf. Friedrichstraße Hinweise von der U-Bahn zur Stadtbahn (bzw. umgekehrt) vollständig, oder sie sind kaum zu sehen. Lob verdient die Reichsbahn dagegen für ihre Fahrgastinformation zum S-Bahn-Ersatzverkehr vor dem 2. Juli:

Achtung Reisende!

Vorn 06.1990 (Sa) 09.00 Uhr durchgehend bis zum 02.07.1990 (Mo) 03.30 Uhr wird der S-Bahn-Zugbetrieb der BVG zwischen Bln Friedrichstraße - Lehrter Stadtbahnhof wegen der Vorbereitungsarbeiten zum durchgehenden S-Bahn-Verkehr unterbrochen. Zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahnhof fahren Busse im Ersatzverkehr. Rechnen Sie bitte eine verlängerte Reisezeit bereits vor Antritt der Fahrt ein. Beachten Sie bitte folgende Ausweichmöglichkeiten: [es folgte eine genaue Beschreibung, unterschieden nach 30.6. (mit U1) und 1.7. - ohne U1] Die Deutsche Reichsbahn und die Berliner Verkehrsbetriebe bitten um Ihr Verständnis.

Die BVG informiert ihre Fahrgäste demgegenüber nur mit folgendem Text:

Informationen für unsere Fahrgäste

Der Zugverkehr der Linie S3 wird vom 30.06.1990 9.00 Uhr bis 01.07.1990 Betriebsschluß wegen Gleisbauarbeiten der Deutschen Reichsbahn im Bahnhof Friedrichstraße zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahnhof eingestellt.

Zugverkehr:

Wannsee - Lehrter Stadtbahnhof (Regelbetrieb), Lehrter Stadtbahnhof - Friedrichstraße (kein Zugbetrieb),

Lehrter Stadtbahnhof - Anhalter Bahnhof (Schienenersatzverkehr). Fahrzeiten unverändert nach den gültigen Aushangfahrplänen!

Ein haushoher Punktsieg für die DR, da ihr Aushang in fast jedem Punkt informativer, genauer und verständlicher und damit fahrgastfreundlicher ist.

Gratulieren darf man der DR auch, weil es mit ihrem Engagement für den durchgehenden S-Bahn-Verkehr gelungen ist, das BVG-Prinzip des linienreinen Verkehrs zu durchbrechen. Daß damit einige Bahnhofsaufsichten der BVG zunächst überfordert waren und weder die Durchsagen noch die Zugzielanzeiger funktionierten, sollte man nicht als Unfähigkeit werten. Deutlich wurde dabei aber der Nachholbedarf nach langjährigem Dornröschenschlaf der West-Berliner S-Bahn.

Unfähigkeit muß man dagegen bei der S2-Süd unterstellen, wo es dem Trio von Senatsbauverwaltung, BVG und Siemens nicht gelang, den zweigleisigen Ausbau, und damit die Aufnahme des 10-Minuten-Taktes zwischen Marienfelde und Lichtenrade, zum 1. Juli abzuschließen. Der Grund dafür ist wieder einmal die Zugsicherungstechnik. Die BVG träumte auch auf dieser Strecke zu lange von der bis heute nicht gelungenen (und jetzt aufs Abstellgleis verbannten) Entwicklung einer neuen Technik namens EZS 800, die Senatsbauverwaltung entschied sich zu spät, den Irrweg zur EZS 800 zu verlassen, und die Firma Siemens kam nach dem Ende des Traumes nicht schnell genug auf die Beine.

U-Bahn

Auch bei der U-Bahn ist es den Ost-Berlinern, in diesem Fall der BVB zu verdanken, daß der 1. Juli mit den Bahnhofsöffnungen Anlaß zum Feiern bot, während die BVG mit der Unterbrechung der U1 für negative Schlagzeilen sorgte. Dabei kann und soll hier gar nicht bestritten werden, daß es erforderlich ist, die Hochbahnbrücke über den Landwehrkanal auszuwechseln, und daß die Sommerferienzeit dafür am besten geeignet ist. Doch das «Wie» verdient Kritik. Loben kann man lediglich die Zusammenarbeit mit den BVB, die den Einsatz mehrerer Gelenkbusse ermöglichte, welche wegen ihrer vier Türen für Schienenersatzverkehr sehr viel besser als die zweitürigen BVG-Busse geeignet sind, sowie die gute BVG-Sonderinformation für die Fahrgäste. Das Faltblatt zeigt anschaulich den U-Bahn-Ersatzverkehr zwischen Hallesches Tor und Gleisdreieck und den veränderten Fahrplan auf der U1. Es fehlt darin allerdings ein Hinweis zum ausfallenden Nachtverkehr.

Unverständlich ist aber, warum die Fahrgäste schon im U-Bf. Hallesches Tor statt Möckernbrücke die Züge verlassen müssen. Ab U-Bahnhof Möckernbrücke hätte man die U7 als geeigneten Ersatz erreicht. Genau das aber sollte nach Informationen aus der BVG verhindert werden. Doch wenn die BVG Angst vor einer Überlastung der U7 hatte, ist es umso unbegreiflicher, warum sie auf dieser zugegebenermaßen

hochbelasteten Strecke ausgerechnet am 2. Juli (!) schon den Ferienfahrplan mit Taktausdünnungen im Berufsverkehr einführte. Unbegreiflich ist ferner, warum die Unterbrechung der U1 schon am 1. Juli und nicht, wie früher angekündigt, am 2. Juli passierte. Denn die Stadtbahn als parallele Ost-West-Verbindung stand ja erst ab 2. Juli als Ausweichmöglichkeit zur Verfügung.

Von besonderem Geschick der BVG zeugt es auch nicht gerade, wenn sie wenige Tage nach der Unterbrechung die verärgerten Fahrgäste per Presse wissen läßt, daß es wohl in den nächsten Jahren auf der U1 weitere Unterbrechungen geben werde. Alle Jahre wieder zur Sommerzeit? Die BVG sollte sich gut überlegen, wieviel sie den Fahrgästen noch zumuten will. Die IGEB erwartet deshalb, daß die BVG weitere Stilllegungen verschiebt, bis die U-Bahn-Linie Krumme Lanke - Pankow als Ausweichstrecke zur Verfügung steht. Falls dies unmöglich ist, müssen weitere Totalerneuerungen zusammengefaßt und der Ersatzverkehr noch besser gestaltet werden (z.B. Busspuren auf voller Länge des Ersatzverkehrs).

Zurück zu U6 und U8: Beide von der BVG betriebenen Linien durchfahren den Ost-Berliner Bezirk Mitte. Mit Ausnahme des Bahnhofs Friedrichstraße (Umsteigemöglichkeit zu den nach West-Berlin fahrenden S-Bahn-Zügen und Zugang zum Grenzübergang) durchfahren beide Linien die auf Ost-Berliner Gebiet gelegenen Stationen seit 1961 ohne Halt. Nach dem 9. November waren als erste die Stationen Jannowitzbrücke und Rosenthaler Platz auf der U8 wiedereröffnet und mit Grenzübergangsstellen ausgerüstet worden. Im April folgte Bernauer Straße mit einem Zugang nur nach West-Berlin, um den Aufwand für eine Grenzübergangsstelle zu sparen. Solche Gedanken mußte man sich bei den Bahnhofsöffnungen am 1. Juli nicht mehr machen. Zum Betriebsbeginn wurden fünf "Geisterbahnhöfe" auf der U6 geöffnet, um 11 Uhr folgten die letzten drei der U8. Hier wollten die Bürgermeister Ost und West, Schwierzina und Momper, selbst den ersten Abfahrtsauftrag erteilen, ohne deswegen allzu früh aufstehen zu müssen. Das Ganze spielte sich dann natürlich - symbolträchtig und medienwirksam - am Alexanderplatz ab.

Die Wiederherstellung der U-Bahnhöfe in so kurzer Zeit unter sehr schwierigen Bedingungen war eine große Leistung der BVB, die zu Recht groß gefeiert wurde. Schade war, daß die Schwester aus dem Westen einen unerfreulichen Akzent setzte. Die BVG hatte auf dem Alexanderplatz einen «Info-Bus» aufgefahren und verkaufte dort auch ihr Sommerfahrplanheft. Doch darin stimmen viele Fahrpläne nicht mehr, schon gar nicht die von U6 und U8. Die DDR-Bürger bezahlten also von ihrem ersten Westgeld einen für sie mit DM 2,50 relativ teuren Fahrplan (BVB-Fahrplan: 65 Pfennig), der das Papier nicht wert ist, auf dem er steht (siehe auch Artikel S. 9 und Hinweise S. 21).

Bus

Während der Bus nach dem 9. November dank zahlreicher und schneller Linienverlängerungen und -neueinrichtungen zu einem Symbol der Grenzüberwindung und der Verknüpfung West-Berlins mit seinem Umland wurde, ab es zum 1. Juli nur geringfügige Verbesserungen - und kurz zuvor sogar heimliche Verschlechterungen!

Während es bei S- und U-Bahn - wie geschildert - wenigstens einige herausragende

Ereignisse zu feiern gab, tat sich beim Bus fast nichts. Neben der an anderer Stelle beschriebenen Flughafen-Buslinie wurde nur eine neue Buslinie, bezeichnet als 38er, eingerichtet. Sie verkehrt im Stundentakt zwischen Rathaus Spandau und Potsdam, Bassinplatz über Potsdamer Chaussee und Groß-Glienicke. Ab 21. Juli soll ferner die Buslinie 63 zum Bf. Albrechtshof verlängert werden.

Während die erforderlichen Verbesserungen also weitgehend ausblieben, hatte es im Juni - zum heimlichen Fahrplanwechsel am 9. des Monats - sogar Taktausdünnungen auf einigen der grenzüberschreitenden Buslinien und z.T. sogar einen späteren Betriebsbeginn in den Morgenstunden gegeben. Auch die neue Linie 38 verkehrt erst ab 9.00 Uhr von Potsdam nach Spandau.

Diese Angebotsentwicklung ist für die IGEB nicht akzeptabel, denn wegen der Probleme auf dem DDR-Arbeitsmarkt ist mit schnell wachsenden Berufspendlerströmen nach West-Berlin zu rechnen. Hier droht für viele der Zwang zum eigenen Pkw, wenn es für den täglichen Weg zur Arbeit praktisch keine ÖPNV-Verbindung aus den Umlandgemeinden nach West-Berlin gibt. Alle "grenzüberschreitenden" Buslinien müssen daher ganztägig, also insbesondere auch schon während des morgendlichen Berufsverkehrs, fahren.

Bis zur Erarbeitung einer Gesamt-Berliner Busnetzkonzeption (einschließlich Regional- und Nachtbusnetz) sind die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen erforderlich, um für die zu erwartenden Verflechtungen zwischen Ost- und West-Berlin sowie zwischen dem Umland und West-Berlin kurzfristig ein akzeptables ÖPNV-Angebot zu schaffen. Insgesamt schlägt die IGEB bei 25 Buslinien kurzfristige Verlängerungen, Verbesserungen die Einrichtung neuer Verbindungen vor (10 im innerstädtischen, 8 im Regional- und 7 im Nachtbusverkehr), die z.T. als Vorlaufbetrieb für wieder in Betrieb zu nehmende Schnellbahnstrecken eingerichtet werden sollen. Der zusätzliche Wagenbedarf kann durch die vor dem 2. Juli auf Ost-Berliner Gebiet parallel zu den U-Bahn-Linien 6 und 8 verkehrenden BVB-Buslinien 59 und 78E, durch den geringeren Wagenbedarf bei den besten grenzüberschreitenden Buslinien wegen des Wegfalls der Grenzaufenthaltszeiten und durch die nachfolgend mitaufgeführten Maßnahmen bei bestehenden Buslinien gedeckt werden.

Zur besseren Orientierung der Fahrgäste sollten - bis zur Erarbeitung eines neuen Nummernschemas - für alle E-Buslinien die betriebintern üblichen dreistelligen Liniennummern eingeführt werden, die wir im folgenden bereits dargestellt haben.

Liniennetzmaßnahmen zwischen West- und Ost-Berlin (von Nord nach Süd)

Die innerstädtischen grenzüberschreitenden Buslinien sollten an allen Haltestellen zum Ein- und Aussteigen halten.

7 (BVB) Nach Errichtung eines provisorischen Straßenübergangs (ggf. nur für den Busverkehr) sollte die BVB-Buslinie 7 von Glienicke über Leninstr., Berliner Str., Hermsdorfer Damm zum S-Bf. Hermsdorf verlängert werden.

62 (BVG) Nach Errichtung eines provisorischen Straßenübergangs (ggf. nur für den Busverkehr) sollte die BVG-Buslinie 62 über Wilhelmsruher Damm, Hauptstr. nach

Rosenthal verlängert werden.

8 (BVG) Die BVG-Buslinie 8 sollte über Kopenhagener Str., Hauptstr. nach Wilhelmsruh, Fontanestr. verlängert werden.

134 (BVB) Einrichtung einer neuen Buslinie 134 zwischen U-Bf. Osloer Str. über Wollankstr. zum S-Bf. Pankow

89 (BVG) Die BVG-Buslinie 89 sollte über Bornholmer Str., Schönhauser Allee zum S- und U-Bf. Schönhauser Allee geführt werden, da somit eine bisher nicht existierende wichtige Verbindung zur Ringbahn hergestellt wäre und gleichzeitig kürzere Umsteigewege zur U-Bahn-Linie A ermöglicht würden. Die bisher verkehrende Buslinie E zwischen U-Bf. Osloer Str. und U-Bf. Pankow kann dann eingestellt werden.

30 (BVB) Die BVB-Buslinie 30 sollte nach Wiederherstellung der Sandkrugbrücke bis zur Einrichtung einer Straßenbahnverbindung über Invalidenstr., Alt-Moabit bis zum U-Bf. Turmstr. verlängert werden.

131 (BVB) Die derzeitige E-Buslinie (= 131) zwischen U-Bf. Kurfürstenstr. und Unter den Linden sollte über Neustädtische Kirchstr., Georgenstr. wegen der besseren Verknüpfung mit dem übrigen Netz zum Bf. Friedrichstr. verlängert werden (zurück: Friedrichstr., Unter den Linden).

47 (BVB) Die BVB-Buslinie 47 sollte von Eichenstr. über Puschkinallee, Schlesische Str., Köpenicker Str., Brückenstr. zum S- und U-Bf. Jannowitzbrücke verlängert werden, Die bisher verkehrende Buslinie E zwischen U-Bf. Schlesisches Tor und S-Bf. Treptower Park kann dann eingestellt werden.

67 (BVB) Die BVB-Buslinie 67 sollte über Elsenstr., Wildenbruchstr., Karl-Marx-Str. zum Hermannplatz verlängert werden.

95 (BVG) Die BVG-Buslinie 95 sollte über Sonnenallee, Baumschulenstr. zum S-Bf. Baumschulenweg verlängert werden. (Wenden über Kiefholzstr., Mosischstr, Ekkehardstr.)

Liniennetzmaßnahmen zwischen West-Berlin und dem Umland (im Uhrzeigersinn)

Die kurzfristige Einrichtung dieser grenzüberschreitenden Verbindungen scheint besonders dringlich, insbesondere für die zu erwartenden Pendler zwischen West-Berlin und den Umlandgemeinden. Die Regionalbuslinien sollten innerhalb West-Berliner Stadtgebiets nur an den wichtigsten Haltestellen - stadtauswärts nur zum Zusteigen, stadteinwärts nur zum Aussteigen - halten.

D-20 Verlängerung der vom Verkehrskombinat Potsdam betriebenen Buslinie D-20 von der Gartenstadt Groß-Ziethen über Karl-Marx-Str., Buckower Damm, zum U-Bf. Johannisthaler Chaussee.

527 Einrichtung einer neuen Regionalbuslinie 527 mit Anschluß an die

DR-Kursbuchstrecke 122 zwischen Bf. Großbeeren und S-Bf. Marienfelde.

528 Einrichtung einer neuen Regionalbuslinie 528 zwischen S-Bf. Lichterfelde West über Drakestr., Goerzallee, Wismarer Str., Ostpreußendamm, Philip-Müller-Allee, Ernst-Thälmann Str. zum Bf. Teltow. Alternativ dazu könnte auch die BVG-Buslinie 85 über ihren jetzigen Endpunkt Holzheimer Weg zum Bf. Teltow verlängert werden. Ggf. ist die Verlängerung der beiden Teltower Stadtverkehrslinien A und B bis nach West-Berlin zu prüfen. In allen Fällen kann die bisherige Buslinie E zwischen Lichterfelde, Lindenstr. und Stahnsdorf Waldschänke eingestellt werden.

18 Die bis Kohlhasenbrück fahrenden Wagen der BVG-Buslinie 18 sollten über Neue Kreisstr., Rudolf-Breitscheid-Str. bis zur Potsdamer Straßenbahndstelle Fontanestr. verlängert werden.

521 Nach Errichtung eines provisorischen Straßenübergangs (ggf. nur für den Busverkehr) sollte die bestehende Regionalbuslinie E (= 521) zwischen U-Bf. Rathaus Spandau und Bf. Nauen den kürzesten Weg über Heerstr., Nennhauser Damm, Brunsbütteler Damm zum Rathaus Spandau fahren.

525 Nach Errichtung eines provisorischen Straßenübergangs (ggf. nur für den Busverkehr) sollte eine neue Regionalbuslinie 525 zwischen U-Bf. Rathaus Spandau und Schönwalde über die Schönwalder Allee eingerichtet werden.

526 Nach Errichtung eines provisorischen Straßenübergangs (ggf. nur für den Busverkehr) sollte eine neue Regionalbuslinie 526 zwischen U-Bf. Rathaus Spandau über Nieder-Neuendorf zum Bf. Hennigsdorf eingerichtet werden.

98 Die BVG-Buslinie 98 sollte über den Straßenübergang Ruppiner Chaussee (ggf. nur für den Busverkehr) auf kürzestem Wege zwischen Tegel und Hennigsdorf verkehren.

Maßnahmen im Nachtbusnetz

Auch im Nachtbusnetz sind kurzfristig Maßnahmen notwendig, insbesondere auch um die Ost-Berliner Fernbahnhöfe an das von der BVG betriebene übersichtliche West-Berliner Nachtbusnetz anzuschließen.

4N Verlängerung der BVG-Nachtbuslinie 4N über bisherigen Endpunkt Harzer Str. über Elsenstr., Markgrafendamm (z.Z. Abbiegeverbot, andernfalls über Stralauer Allee, Rockowstr., Corinthstr.), Hauptstr., Schlichtallee, Nöldnerstr., Lückstr., Weitlirigstr. zum Bf. Lichtenberg, um von den auch nachts ankommenden Fernzügen eine Verbindung zum West-Berliner Nachtbusnetz herzustellen.

16N Veränderte Wegführung der BVG-Nachtbuslinie 16N ab Bösebrücke über Bornholmer Str., Schönhauser Allee, Eberswalder Str., Bernauer Str. und weiter zum Betriebshof Usedomer Str.

19N Verlängerung der BVG-Nachtbuslinie 19N über ihren derzeitigen Endpunkt Peter-Anders-Str. über Sonnenallee, Baumschulenstr., zum S-Bf. Baumschulenweg (Wenden über Kiefholistr. Mosischstr., Ekkehardstr.).

48N Verlängerung der BVG-Nachtbuslinie 48N über bisherigen Endpunkt S-Bf. Nikolassee über Kronprinzessinnenweg, Königtr., Chausseesir., Kuhlhasenbrücker Str., Neue Kreisstr., Rudolf-Breitscheid-Str. bis zur Straßenbahndstelle Fontanestr. Dort Anschluß an Potsdamer Straßenbahn-Nachtverkehr der Linie 5.

73N Verlängerung der BVG-Nachtbuslinie 73N zum Bf. Schönefeld, um von den auch nachts ankommenden Fernzügen eine Verbindung zum West-Berliner Nachtbusnetz herzustellen.

83N Neue Wegführung ab Potsdamer Brücke über Potsdamer Platz, Leipziger Str., Friedrichstr., Chausseestr., Müllerstr. und weiter wie bisher unter Berücksichtigung bisher bestehender Anschlüsse iin West-Berliner Nachtbusnetz.

91N Verlängerung vorn bisherigen Endpunkt Moritzplatz über Heinrich-Heine-Str., Brückenstr., Alexanderstr., Alexanderplatz, Münzstr., Rosenthaler Str» Brunnenstrß. (ggf. Stichfahrt zum Betriebshof), Badstr., Schwedenstr. zum U-Bf. Osloer Straße.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001250>.

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