

Planung

# Die Autos kommen - wo bleiben die Busse?

aus SIGNAL 02/1991 (März 1991), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10001341)  
IGEB

Unter diesem Motto fand am 22. Januar 1991 auf Initiative der Wählergemeinschaft Unabhängiger Bürger Zehlendorfs (WUB) Informations- und Diskussionsabend über Verkehrsprobleme im Raum Zehlendorf, Kleinmachnow und Teltow statt. In diesem Zusammenhang wurde von der WUB ein Konzept für ein verbessertes Busliniennetz für diesen Bereich vorgestellt, um die derzeit völlig unzureichende Verkehrsverbindung durch die lediglich stündlich verkehrende Buslinie 49 zu verbessern.

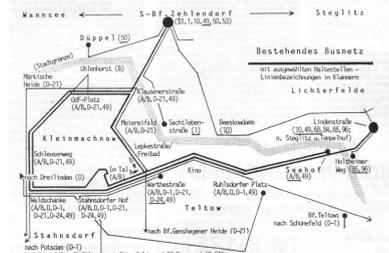
Der WUB-Vorschlag basiert auf der Einbeziehung der bislang nahezu parallel zur Buslinie 49 geführten Ortslinien A und B, deren Verlängerung von ihrem bisherigen, 100 m vor der ehemaligen Grenze bestehenden Endpunkt Seehof gefordert wird, was eine Übernahme der Verkehrsleistung der Buslinie 49 auf dem Streckenast Ruhlsdorfer Platz - Lichterfelde, Lindenstraße ermöglicht. Dafür sollte nach den Vorstellungen der WUB vom 49er der Abschnitt Ruhlsdorfer Platz - S-Bahnhof Zehlendorf über die hoffentlich bald für den Busverkehr geöffnete Knesebeckbrücke bedient werden. Durch einen beibehaltenen Stundentakt in beiden Fahrtrichtungen wäre es möglich, eine 30-Minuten-Abfahrtsfolge der dann als Ringlinie verkehrenden Linie 49 ab S-Bahnhof Zehlendorf anzubieten; also eine Verdoppelung des bisherigen Angebotes ohne Mehraufwand für die BVG, von der derzeit jegliche Erweiterung im Verkehrsangebot mit dem Kostenargument abgeschmettert wird. Ferner schlägt die WUB eine Anbindung von Kleinmachnow an den U-Bahnhof Krumme Lanke durch die stündlich verkehrende Regionalbuslinie D 21 vor.

Man muß der WUB bescheinigen, daß sie versucht hat, mit den vorhandenen Mitteln eine erhebliche Verbesserung im ÖPNV-Angebot zu erreichen. Umso bedauerlicher ist die Tatsache, daß selbst die Verwirklichung dieses Mindestpaketes nicht gesichert ist. Aus einer Pressemitteilung der WUB vom 14. Februar 1991 geht hervor, daß die Potsdamer Verkehrsbetriebe zwar die Absicht haben, ihre Ortslinien A und B sowohl nach Lichterfelde, Lindenstraße, als auch zum U-Bf. Krumme Lanke fahren zu lassen, die Ringbuslinie 49 aber nicht zustande kommen kann, da die Stadt Teltow die Benutzbarkeit der Knesebeckbrücke für Busse noch nicht geklärt hat und dieser sehr skeptisch gegenübersteht. Die BVG will die Linie 49 dagegen nicht bis zum S-Bf. Zehlendorf zurückführen, sondern allenfalls bis Schönow, Teltower Ecke Beeskowdamm, Dieses ist völlig unverständlich, da die Fahrzeit der Linie 49 bis zum S-Bf. Zehlendorf lediglich unwesentlich (ein bis zwei Minuten) über der bis zum jetzigen Endpunkt Lindenstraße liegt (jeweils ab Teltow, Ruhlsdorfer Platz gerechnet). Zusätzliche Wagenumläufe waren demnach nicht nötig.

Verbesserungen im Verkehrsangebot, so berichtete die WUB, machten sowohl die BVG als auch die Potsdamer Verkehrsbetriebe vom Zustandekommen eines Tarif- und Verkehrsverbundes zwischen Berlin und Potsdam abhängig, da keiner der Betreiber mit der jetzigen Abrechnungssituation zufrieden sei. Dies dürfte wohl das zukünftige Hauptproblem sein, und es bedeutet für alle Umlandverbindungen in der Praxis, daß es auf absehbare Zeit keine positiven Veränderungen geben wird. Eine Einigung der beteiligten Verkehrsbetriebe in dieser Frage ist auf Grund der völlig



Endstelle der Buslinie 49 am Rathaus Zehlendorf. Die Linienführung ist verbesserungsbedürftig und auch verbesserungsfähig, wie die Konzepte von WUB und IGEB zeigen. (Foto: B. Strowitzki)



Die Skizze zeigt das von den Potsdamer Verkehrsbetrieben und der BVG betriebene Busliniennetz im Raum Zehlendorf/Teltow/Kleinmachnow. Auffallend ist die nach wie vor schlechte Verknüpfung zwischen den beiden Netzen. Die unterstrichenen Nummern kennzeichnen die Endhaltestellen. (Zeichnung: WUB)

unterschiedlichen Einnahmesituation ohne politische Rückendeckung nicht möglich. Ein Dringlichkeitsantrag der WUB über einen Verkehrsverbund Berlin/Potsdam fand in der Zehlendorfer Bezirksverordnetenversammlung am 13. Februar zwar die Zustimmung aller Fraktionen, aber eine Senatsentscheidung steht noch aus. Hier muß unseren Politikern massiv Dampf gemacht werden, um der Vereinigung unseres Landes auch im Bereich des ÖPNV gerecht zu werden, der ansonsten wieder einmal auf der Strecke bleibt, Will man die zukünftig stark ansteigenden Pendlerströme in Busse und Bahnen bekommen, dürfen entsprechende Angebote nicht am Ausbleiben politischer Entscheidungen scheitern. Ansonsten würde man die im Umland wohnenden Menschen geradezu zwingen, sich einen Pkw anzuschaffen, um nach Berlin zur Arbeit zu fahren. Und anderen würde eine Arbeitsaufnahme in Berlin praktisch unmöglich gemacht, da sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren Berliner Arbeitsplatz in keiner zumutbaren Zeit erreichen können.

### **IGEB-Vorschläge**

Die IGEB hat unabhängig von den genannten Planungen für diesen Bereich ein Verkehrskonzept ausgearbeitet, welches sich ebenfalls am sparsamen Umgang mit Geld orientiert, aber unverzichtbare Mindestansprüche enthält. So ist eine geradlinig geführte Linie (Arbeitstitel 110) vom S-Bf. Zehlendorf über Teltower Damm, Knesebeckbrücke und Ernst-Thälmann-Straße zum Bf. Teltow, die mindestens alle 30 Minuten verkehrt, erforderlich. Der 49er könnte in diesem Fall bereits ab Warthestraße über den Zehlendorfer Damm zum S-Bf. Zehlendorf zurückgeführt werden und damit Kleinmachnow in Form einer Schleifenfahrt optimal mit Zehlendorf Mitte verbinden. Eine kurze Verlängerung der zur Zeit in Düppel-Süd endenden Linie 50 nach Kleinmachnow (Opfer des Faschismus-Platz) bietet sich zur besseren Erreichbarkeit dieses Ortszentrums sowie als Umsteigepunkt geradezu an. Planungen, diese Linie nach Düppel-Nord zu führen, scheinen nicht sinnvoll, da dieses Gebiet besser durch die Linie 3 und - nach IGEB-Planung - durch die Linie A, ferner mit kurzem Fußweg auch durch die Linie 18 angebunden werden sollte. Zur Bedienung des Schülerverkehrs sollte es Einzelfahrten einer Buslinie 50E nach Düppel-Nord geben.

Die kurz vor der Stadtgrenze in Seehof endenden Ortslinien A und B sollten zur besseren Netzverknüpfung um drei Haltestellen bis nach Lichterfelde, Lindenstraße verlängert werden. Die von der IGEB für die bisherige Ortslinie A vorgeschlagene neue Wegführung ab OdF-Pfalz zum U-Bf. Kmmme Lanke deckt sich auch mit den Vorstellungen der Potsdamer Verkehrsbetriebe. Die Linie B sollte ab OdF-Platz eine Führung durch den bisher von der Regionallinie D 21 bedienten Bereich Märkische Heide bis zur neuen Endstelle Stahnsdorf Waldschänke erhalten, um eine Herausnahme der Linie D 21 aus dem Kleinmachnower Ortsbereich zu ermöglichen und diese dann nur noch von der Waldschänke aus nach Güterfelde bzw. zum Bf. Genshagener Heide verkehren zu lassen.

Wünschenswert ist für alle Linien eine Wagenfolge von 30 Minuten, was durch die Neuordnung des bestehenden Netzes ohne große Mehraufwendungen möglich wird. Bei der Linie 50 sollte der 20-Minuten-Takt beibehalten werden. Daß zwischen den einzelnen Linien der unterschiedlichen Verkehrsträger abgestimmte Anschlüsse bestehen, was bisher leider nicht so ist, hält die IGEB für selbstverständlich.

Das IGEB-Konzept erfüllt viele Zusatzvorschläge, die von Bürgern dieser Region gegenüber der WUB genannt wurden und wäre mit lediglich ca. drei zusätzlichen Busumläufen realisierbar. Damit würde sowohl eine wesentliche Verbesserung der Verbindungen zwischen Zehlendorf/Lichterfelde und Kleinmachnow/Teltow erreicht, als auch ein relativ attraktiver Fahrplan geboten, vergleicht man ihn mit dem jetzigen Angebot von - bestenfalls - Stundentakten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001341>.

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