

■ Nahverkehr

(Keine) Lückenschlüsse im BVG/BVB-Busnetz

aus SIGNAL 01/1992 (Februar 1992), Seite 10-12 (Artikel-Nr: 10001464)

Herwig Haase

Senator für Verkehr und Betriebe

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Torsten Hilse (SPD) über "Lückenschließungen zwischen BVB- und BVG-Netz":

1. Ist dem Senat bekannt, daß bis Oktober 1991 die Späthbrücke zwischen den Bezirken Neukölln und Treptow für den Kfz-Verkehr wieder befahrbar sein wird?

Die Freigabe der Späthbrücke für den Kfz-Verkehr erfolgt in der zweiten Novemberhälfte [1991].

2. Welche Maßnahmen sind hier zur Lückenschließung zwischen BVB- und BVG-Netz vorgesehen (bitte einzelne Linien mit neuem Streckenverlauf und Endstellen aufführen), und werden diese zeitgleich mit der Eröffnung der Straßenverbindung für den Kfz-Verkehr erfolgen?

Eine Linienführung über die Späthbrücke ist nach Aussage der BVG/BVB zunächst nicht vorgesehen, da andere Verbindungen im erweiterten Bereich vorrangig umgesetzt werden sollen. Diese Linienführung würde nach Auffassung der BVG/BVB nicht zu einer starken Fahrgastfrequenz führen, da diese dann im wesentlichen durch sehr dünnbesiedelte Gebiete mit Freiflächen und Kleingartengelände führen würde.

3. Welche weiteren Maßnahmen sind zum Abbau der Lücken zwischen BVB- und BVG-Netz noch in diesem Jahr [1991] geplant?

Die BVG/BVB ist ständig bemüht, Berlin und sein Umland mit attraktiven Nahverkehrsangeboten auszustatten. Die für dieses Jahr [1991] vorgesehenen Änderungen und Erweiterungen der Liniennetze sind bereits angesetzt worden. Weitere Maßnahmen und nach dem heutigen Erkenntnisstand in diesem Jahr nicht mehr vorgesehen. (LPD vom 28.11.1991)

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Torsten Hilse (SPD) über "Verkehrsverbindung zwischen Pankow und dem Märkischen Viertel":

1. Ist dem Senat bekannt, daß bis Ende des Jahres [1991] die Wiederherstellung der Fahrbahnen des Wilhelmsruher Dammes zwischen dem Märkischen Viertel und Rosenthal beabsichtigt ist?

Die Wiederherstellung der Straßenverbindung Wilhelmsruher Damm und Quickborner Straße unterteilt sich in zwei Bauabschnitte. Der erste Bauabschnitt umfaßt den Ausbau des Wilhelmsruher Dammes und der Quickborner Straße bis zur Uhlandstraße. Dieser Abschnitt soll bis Ende des Jahres fertiggestellt werden. Der zweite Abschnitt des Wilhelmsruher Dammes von Ailandstraße bis Hauptstraße - einschließlich Ausbau des Knotenpunktes - soll Mitte 1992 abgeschlossen sein. Das bedeutet, daß der Verkehr erst zur Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes zwischen dem Märkischen Viertel und Rosenthal fahren kann.

2. Welche Maßnahmen sind hier zur Lückenschließung zwischen BVB- und BVG-Netz vorgesehen (bitte einzelne Linien mit neuem Streckenverlauf und Endstellen aufführen), und werden diese zeitgleich mit der Eröffnung der Straßenverbindungen für den Kfz-Verkehr erfolgen?

Die Konzeption zum neuen Busnetz sieht als Verbindung zwischen den Bezirken Pankow und Reinickendorf im Bereich Märkisches Viertel eine veränderte Linie 124 Alt-Heiligensee - U-Bf. Tegel - S-Bf. Wittenau (Nordbahn) - Wilhelmsruher Damm - Rosenthal (Kirche) vor. Der dünnbesiedelte Ortsteil Rosenthal wird bei Umsetzung dieses Konzeptes ca. 1993/1994 in alle relevanten Richtungen gut angebunden: - über die Hauptstraße durch die Buslinie 155 nach Pankow/Zentrum, U-Bahn-Linie 2 und Weißensee,
über die Friedrich-Engels-Straße durch die Tram 22 in Richtung Pankow/Zentrum, U-Bahn-Linie 2 und Innenstadt,
über den Wilhelmsruher Damm durch die Buslinie 124 in Richtung Märkisches Viertel, S-Bf. Wittenau (Nordbahn) und Tegel.

Ob diese Maßnahmen zeitgleich mit der Eröffnung der Straßenverbindung für den Kfz-Verkehr erfolgen können, kann jetzt noch nicht abgesehen werden.

3. Welche Maßnahmen sind zur Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr durch das Dorf Rosenthal beabsichtigt?

Vorerst sind keine Maßnahmen zur Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs vorgesehen. Falls nach Ausbau dieses Straßenabschnittes ein Verbot aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich werden sollte, wird die Straßenverkehrsbehörde entsprechende Anordnungen treffen. (LPD vom 29.11.1991)

(IGEB) Lückenschlüsse im Busnetz? Wer darauf hofft, übersieht, daß die Berliner Mauer noch steht, jedenfalls in den Köpfen so mancher Verkehrspolitiker und -planer. Denn so, wie bei Späthbrücke und Wilhelmsruher Damm, sieht es fast überall aus: Buslinien oder gar Schienen über die Grenze, welche einst Ost- und West-Berlin trennte, sind eine Rarität. Während für den Autoverkehr ein großer Teil der bis 1989 unterbrochenen Straßen wiederhergestellt ist, müssen Fahrgäste weiterhin erhebliche Umwege fahren oder laufen. Und angesichts der drastischen Kürzungen bei den Senatszuschüssen an die BVG ist zu befürchten, daß uns dieser unzumutbare Zustand auf nicht absehbare Zeit erhalten bleibt.

Noch schlimmer wird die Sache mit den vorstehend abgedruckten Antworten von Senator Haase, der z.B. für die schnelle Einrichtung einer Buslinie über die Späthbrücke keinen Bedarf sieht, obwohl es auf dem über 10 km langen Abschnitt zwischen Sonnenallee und Waltersdorfer Chaussee keine einzige ÖPNV-Verbindung gibt, die die Bezirke Treptow und Neukölln mit immerhin 100.000 bzw. 300.000 Einwohnern verbindet! Auch bis zur Verknüpfung der Verkehrsnetze zwischen dem Märkischen Viertel und Pankow sollen nach den Vorstellungen des Verkehrssenators noch weitere zwei Jahre vergehen, während dessen die Autolawine über das zu Pankow gehörende Dörfchen Rosenthal hereinbricht.

Aber wie desinteressiert der Verkehrssenator den Belangen des ÖPNV gegenübersteht, zeigt auch die Tatsache, daß die BVG bereits vor Beantwortung der Kleinen Anfrage, für die sich der Senator Haase immerhin 1/4 Jahr lang Zeit ließ, eine andere Lösung vorgestellt hatte, die zum Frühjahr 1992 realisiert werden soll. Danach wird die Buslinie 124 über ihre bisherige Endstelle hinaus über die Uhlandstraße bis zur bestehenden Endstelle des 221ers in der Quickborner Straße verlängert werden, wodurch immerhin der Umsteigeweg zur Tramlinie 22 etwas kürzer wird. Auf die längst überfällige Neuordnung des Busnetzes im MV müssen die Fahrgäste allerdings noch immer warten, so daß die Heranführung der Buslinie 124 an die Rosenthaler Tram für die Pankower Fahrgäste zwar die Fahrt ins Einkaufszentrum Tegel erleichtert, nicht aber zur S-Bahn. Denn über sieben Jahr nach Wiederinbetriebnahme der Nordbahn besteht noch immer keine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus 124 und S1.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001464>.

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