

■ Schienenverkehrswochen 1992

## Der Bus auf den Schienenverkehrswochen

aus SIGNAL 09-10/1992 (Dezember 1992), Seite 23-24 (Artikel-Nr: 10001571)  
IGEB

"Planungen im Busverkehr der BVG" standen am 22. September auf dem Programm der Schienenverkehrswochen. Auch wenn Olaf Bruhn von der BVG-Abteilung Betriebs- und Absatzplanung erst wenige konkrete, bereits mit allen zu beteiligenden Stellen abgestimmte Maßnahmen für Linienveränderungen benennen konnte, so zeichnen sich doch zum nächsten Fahrplanwechsel gerade im Verkehr zwischen Ost- und West-Berlin zahlreiche Verbesserungen ab. Ein Anlaß ist die Fertigstellung der Schillingbrücke, die eine Neuordnung des Verkehrs im Raum Mitte/Kreuzberg/Friedrichshain ermöglicht, wodurch z.B. der Hauptbahnhof aus West-Berlin wesentlich besser zu erreichen sein wird.

Weitere Maßnahmeschwerpunkte sind die Bezirke Hellersdorf und Tiergarten. Die Neuordnung in Tiergarten basiert im wesentlichen auf den Planungen vom "Busnetz 90", einem Ende der 80er Jahre für West-Berlin entwickelten Konzept, das eigentlich zum Oktober 1990 umgesetzt werden sollte (siehe u.a. [SIGNAL 2/90](#) und [3/90](#)). Eine Datenüberprüfung der Verkehrsbeziehungen für den Westteil hat nun ergeben, daß 90% der im "Busnetz 90" vorgesehenen Maßnahmen auch nach Maueröffnung und Wiedervereinigung noch sinnvoll sind, so daß dieses Konzept schrittweise bis 1995/96 realisiert werden soll. Für den Fahrgastverband IGEB bleibt allerdings die Frage, warum noch so viele Jahre in's Land gehen müssen, bis ein Konzept, das erwiesenermaßen nachfragegerechter und wirtschaftlicher ist, in die Tat umgesetzt wird.

Für den Ostteil der Stadt wird eine vereinfachte Datenbasis für eine Linienetzneuordnung erarbeitet, weil die Ergebnisse der geplanten detaillierten Erhebungen voraussichtlich erst Ende der 90er Jahre zur Verfügung stehen werden.

Für den alltäglichen Benutzer mindestens genauso relevant wie die Netzplanungen sind die immer massiver auftretenden Behinderungen des Busverkehrs durch den Autoverkehr. Herr Bruhn bestätigte, daß es inzwischen an der Tagesordnung sei, daß Buslinien wie der 104er oder der 348er im Berufsverkehr von ihren regulären Endstellen zurückgezogen werden und nur auf Teilstrecken verkehren. Fahrgäste auf den von der Stammlinie nicht mehr bedienten Abschnitten werden auf unregelmäßig verkehrenden Pendelbusse verwiesen oder können besser gleich zu Fuß gehen. Eine wohl kaum noch zu überbietende fahrgastfeindliche Maßnahme, die die Fahrgäste allerdings vor allem dem Berliner Verkehrssenator zu verdanken haben, der trotz gegenteiliger Bekundungen nicht bereit ist, den öffentlichen Verkehr z.B. durch ein ausgedehntes Busspurnetz angemessen zu fördern.

Dabei ist nahezu allen Fachleuten klar, daß Busspuren nicht nur Geld sparen (zwischen 300.000 und 1 Mio DM je Kilometer und Jahr), sondern für die Aufrechterhaltung des Busbetriebes der BVG zwingend geworden sind. Und auch für die Umsetzung zukünftiger Liniennetz-Verbesserungen sind sie eine Voraussetzung. So kann die BVG aus wirtschaftlichen Gründen die von ihr für Ende 1993 geplante und dringend erforderliche Schnellbuslinie zwischen Klinikum Westend und Weißenseer Spitze über See- und Bornholmer Straße (Vorlaufbetrieb für



Der 106er gehört zu den Linien, die 1993 wesentlich verändert werden. Basis dafür ist das einst für West-Berlin entwickelte Busnetz 90, das auch nach der Vereinigung zu großen Teilen noch sinnvoll ist, berichtete Herr Bruhn von der BVG. (Foto: B. Strowitzki)

S-Bahn-Nordring) nur dann einrichten, wenn es im Zuge dieser Strecke durchgreifende Beschleunigungsmaßnahmen gibt. Diese wichtige Ost-West-Verknüpfungslinie wird damit zum Prüfstein für die wiederholten Absichtserklärungen des Senats zur Beschleunigung des Busverkehrs.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001571>.

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