SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Pro und Contra Expressbus X54

aus SIGNAL 07/1999 (November 1999), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001806)

IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Seit dem 27. September 1999 fährt die neue Buslinie X54 vom S-Bahnhof Pankow nach Hellersdorf, Riesaer Straße. Die IGEB kritisiert, daß die Busse weder am Pasedagplatz noch am Rathaus Weißensee halten. (Foto: Frank Böhnke)

Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 27. September 1999 verkehrt montags bis freitags im Tagesverkehr die Expressbuslinie X54 zwischen S-Bahnhof Pankow und Hellersdorf, Riesaer Straße. Die Linie stellt eine bisher fehlende Tangentialverbindung zwischen den nordöstlichen Stadtrandbezirken her. Bisher mußten die Fahrgäste auf dieser durchaus nachfragestarken Relation mehrfach umsteigen.

Die Linienführung folgt ab Hellersdorf weitgehend zunächst der Buslinie 154, stellt dann eine bislang nicht bediente Verbindung zwischen Hohenschönhausen und Heinersdorf dar, um dann Linie 155 bis zum S-Bahnhof Pankow zu folgen. Eine Schwäche ist die unzureichende Anbindung von Weißensee. Ein Halt erfolgt lediglich an der Rennbahn- Ecke Gustav- Adolf-Straße. Weder der Pasedagplatz mit Straßenbahn-Anschluß noch das Rathaus Weißensee werden bedient, sondern werden stattdessen über die Roelcke- und Darßer Straße regelrecht umfahren.

So begrüßenswert es ist, auf einer Expressbus-Linie auf diese Weise eine möglichst geringe Fahrzeit zu erzielen, scheint das Auslassen von Weißensee als falsch, zumal die Bedienung der genannten Haltestellen mit nur minimaler Fahrzeitverlängerung möglich wäre und im Zusammenhang mit der bevorstehenden Bezirksfusion von Pankow und Weißensee gerade auch die Verwaltungsstandorte besser miteinander verknüpft werden müssen. Die von Seiten der BVG geäußerte Begründung, daß das Zentrum von Weißensee stark staugefährdet sei, ist zwar nachvollziehbar aber auch eine Kapitulation. Vielleicht kann man dem ÖPNV auch in Weißensee endlich den nötigen Vorrang geben.

Sofern dies nicht gelingt, sollte wenigstens ein neues Haltestellenpaar an der Rennbahn- Ecke Roelckestraße eingerichtet werden, da von hier ein zumutbarer Umsteigeweg zu den am Pasedagplatz verkehrenden Straßenbahn-Linien 2 und 18 möglich wäre.

BVGer jetzt schneller zum Betriebshof

Die Anzahl und Lage der bedienten Haltestellen ist sinnvoll angeordnet. Lediglich der Halt am Betriebshof Marzahn erstaunt, da hier kein Schwerpunkt im Fahrgastwechsel besteht, die Lage sich genau zwischen den Ortslagen Marzahn und Hellersdorf befindet und andere Bus- und Straßenbahn-Linien diesen Bereich bereits recht gut erschließen. Vermutlich dient der Halt hauptsächlich den Bediensteten des eigenen Hauses; wenn diese somit dazu gebracht werden können lieber mit dem Bus als mit dem eigenen Auto zum Dienst zu fahren, kann man den Halt sicher akzeptieren. Andererseits scheint eine Anbindung von Weißensee wichtiger als diese Haltestelle.

Die für diese Linie erforderlichen Umläufe werden durch die Ausdünnung der Buslinie 154 und 155 gewonnen. Dies ist eine recht geschickte Möglichkeit ohne Mehraufwand eine attraktive neue Linie zu errichten, sie hat aber eben Ihren Preis: Auf der Buslinie 154 ist der Abschnitt Riesaer Straße - S-Bahnhof Mahlsdorf eingestellt worden. Dieser

Abschnitt wird weiterhin durch die parallel verkehrende Linie 195 im 10-Minuten-Takt bedient, die Maßnahme ist daher vertretbar. Im Bereich Riesaer Straße - S-Bahnhof Marzahn verkehrt der 154er nur noch alle 20 anstatt alle 10 Minuten. Das ist schon härter, relativiert sich aber zum großen Teil, da ab hier der neue X54 greift, der jedoch naturgemäß einige Halte ausläßt und zudem nicht zum S-Bahnhof Marzahn fährt. Da der X54 jedoch im Hellersdorfer Bereich relativ häufig hält und zudem die Fahrtrichtung S-Bahnhof Marzahn durch die Straßenbahn-Linien 6 und OL 195 erschlossen wird, scheint auch diese Maßnahme vertretbar.

Eine weitere Ausdünnung hat auf der Linie 155 stattgefunden. Während der Bereich von Wilhelmsruh bis Heinersdorf Kirche unverändert alle 10 Minuten bedient wird, ist der folgende Ast nach Weißensee auf den 20-Minuten-Takt ausgedünnt worden, da hier ja nun der X54 verkehrt.

Einkaufsverkehr im 20-Minuten-Takt

Aber zum sonnabendlichen Einkaufsverkehr hat sich die BVG zur Anbindung der sich immer mehr zum (problematischen, weil stadtstrukturell nicht integrierten!) Einkaufsstandort entwickelnden Rennbahnstraße etwas Besonderes ausgedacht: Fast zeitgleich mit der Eröffnung eines weiteren Kaufhauses ist das Fahrplanangebot des bisher auch sonnabends im 10-Minuten-Takt verkehrenden 155ers in diesem Abschnitt auf 20 Minuten gestreckt worden, ohne daß ein Ersatzangebot durch den X54 - der ja nur montags bis freitags verkehrt - besteht.

Auch daran zeigt sich ein Grundproblem bei der Einrichtung von Expressbus-Linien zu Lasten des bestehenden Angebotes, und es ist stets die Abwägung zu treffen, wieviele Fahrgäste vom Expressbus Vorteile und wie viele durch Taktausdünnungen im bestehenden Netz Nachteile haben. Ärgerlich, daß der »Sparzwang" im Bereich der öffentlichen Nahverkehrs dazu führt, daß noch nicht mal die oben beschriebenen Kritikpunkte durch einen vergleichsweise geringen Mehraufwand kompensiert werden können.

Daß städtische Buslinien zumindest tagsüber im 10-Minuten-Takt verkehren sollten und auch eine Wochenend-Bedienung obligatorisch sein sollte,wagt man ja kaum noch zu träumen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001806.

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