

# Thusnelda Allee wird grüner Stadt- und Marktplatz ohne Buslinienverkehr

---

## Argumente

Febr. 2011

Die Thusneldaallee ist 50 Meter kurz.

Der geplante Thusneldaplatz ist mit Kirchenvorplatz nur 2000 qm klein.

Beim Busverkehr hier ist die geringe Größe des Platzes zu berücksichtigen.

Die kleine Fläche wird gemäß Planung in drei Teilflächen gegliedert: in der Mitte ca. 6 m breite Fahrstraße für Bus-Begegnungsverkehr mit Kanten am Rand und zwei Teilplätzchen beiderseits. Mit einem größeren Platz wäre Busverkehr besser vereinbar. Hier aber fällt er mit all seinen Auswirkungen stark ins Gewicht. Er kann nicht nur „Gast“ sein, sondern würde den Platz beherrschen. Dadurch wird ein attraktiver Platz unmöglich.

Da es eine gute Alternative gibt, sollte der Busverkehr auf dem Thusneldaplatz vermieden werden.

Die wesentlichen Argumente Pro und Contra:

### 1. Alle 4,5 Min. ein Bus - attraktiver Aufenthalt unmöglich

Aktueller BVG-Fahrplan (Febr. 2011) Mo.-Frei 7-19 Uhr:

**TXL** Richtung Hbf.: früh 3 x 10-Min-, dann tags 6/7/7 Min.-Takt = 106 Busse in 12 Std.

**187** Endstation U-Turm: früh und nachmittags 10-Min.-T.; vormitt. 20-Min.T. = 56 Busse in 12 Std.

Summe: **162 Busse in 12 Std.** (Mo-Frei 7-19 Uhr) = 13,5 Busse/Std. = **1Bus je 4,5 Min.**

Wochenend-Takt ist mit 10-20 Min. größer, die Bus-Häufigkeit geringer. Es geht aber um normalen Alltag.

Busverkehr alle 4,5 Min. wäre nicht als „Gast“ auf dem neuen Thusneldaplatz möglich, sondern eine Hauptfunktion des Straßenverkehrs. Die Aufwertung und neue Nutzung des Platzes würde blockiert. Man könnte sich die teure Umgestaltung sparen bzw. auf Ränder vor Kirche und Otto-park beschränken.

## **2. Unsicherheit und Umweltbelastung, Zerschneidung und Flächenstückelung, Barrierewirkung**

- Fußgänger, Eltern mit Kindern müßten ständig Bussen ausweichen, Unfallangst haben, wie heute; kein ungestörtes Spielen, Schlendern, Plauschen; Aufenthaltsqualität wäre futsch.  
Lärm und Abgase der Busse würden die Menschen auf dem Platz direkt beeinträchtigen.
- Permanente Zerschneidung der Platzfläche durch dichten Busverkehr in der Mitte zerstückelt die Platznutzung; die Fahrbahn muß von anderen Nutzungen gemieden werden, die beiden Seiten neben der Fahrspur hätten keinen Zusammenhang.
- TXL-Gelenkbus mit 18 m Länge und BUS 187 - 15 m lang - würden als Barriere wie eine Wand die Kommunikation und Nutzung auf dem Thusneldaplatz im 4,5-Minutentakt optisch und physisch unterbrechen - fast auf ganzer Platzlänge, wenn sich Busse begegnen, an Ampeln stehen.

## **3. Bus als trojanisches Pferd für alle Autos**

Die offizielle Sperrung für den PKW-Verkehr würde nur bei konsequenter Kontrolle und harten Strafen bei Übertretung funktionieren. Dafür fehlt bekanntlich Personal und politischer Wille. Im „Schlepptau“ der Busse könnten sich Taxis und andere PKW die kurze Strecke erschleichen. Sie würden ja nicht erwischt, das ist absehbar. Ergebnis: Der Kfz-Verkehr bliebe etwa so wie heute.

Die neue Platzidee wäre als Folge des Busverkehrs völlig dahin.

### **A l t e r n a t i v e** **Es geht anders und besser**

## **4. TXL zum Hbf. über Turm- und Stromstraße - viele Vorteile**

Statt über die Thusneldaallee kann der TXL über Turm- und Stromstr. im Zick-Zack und Alt Moabit zum Hbf. geführt werden. - Vorteile:

- Neue TXL-Linienführung entspricht der Gegenrichtung.  
Haltestelle U-Turmstr. wäre in beiden Richtungen auf der Turmstr. direkt gegenüber (nicht mehr unübersichtlich durch Kleinen Tiergarten getrennt).

- TXL-Haltestelle Richtung Hbf. würde den neuen Behinderten-Aufzug Turmstr. zum U-Bahnhof direkt bedienen. - Allein dies spricht für die neue Führung des TXL!
- TXL würde beschleunigt: er würde an einer Ampel mehr (Turm/Stromstraße) vom Bus-beschleunigungsprogramm der Linie M27 im Mitnahmeeffekt profitieren.
- Skandalöse Enge und Behinderungen auf dem Fußweg der TXL-Haltestelle „U Turmstr.“ Alt-Moabit würden vermindert. Ohne Kosten wird ein alltägliches Problem kundenfreundlich gelöst.
- An der TXL-Haltestelle auf der Turmstr. ist genug Warteplatz für Fahrgäste. Hier halten am Behindertenaufzug dann 5 Buslinien (M27, 101, 123, 187, TXL). Doppelhaltestelle kann eingerichtet werden - mit Warteplatz Bus187 rd. 120 m lang. Wartehäuschen können in die Fläche des Kleinen Tiergarten eingefügt werden. Konflikte mit Fußverkehr werden vermindert.
- **BUS 187 Endhaltestelle U-Turmstr. / Wendepunkt**  
Bus 187 kann auf der Turmstraße (Kreuzung Jonasstr./Thus.all) wenden. Wie bereits jetzt Bus 101 auf der Turmstr. Ecke Lübecker Str. wendet. Platz reicht für alle Bustypen aus, wenn Parken am Straßenrand strikt unterbunden wird.

## **F a z i t:**

**Die Schließung der Thusneldaallee auch für Buslinien hat viele Vorteile sowohl für die geplante Nutzungsqualität des Thusneldaplatzes als auch für den ÖPNV.**

**5. Ein kleiner Nachteil - Splitting Haltestelle U Turmstr. 245 + TXL zum Hbf. - läßt sich ausgleichen . . . und hat neue Vorteile**

**a)** Aus Sicht von BVG und Fahrgästen gibt es diesen Nachteil: Richtung Hbf. würde die Haltestelle U-Turmstr. der Buslinien 245 + TXL getrennt (245 Alt Moabit, TXL Turmstr.). Sie haben für diesen Abschnitt (U-Turm bis Hbf.) die gleiche Route und bisher am U-Turmstr. die gleiche Haltestelle Alt-Moabit. Fahrgäste zum Hbf. können wahlweise beide Buslinien nutzen. (Siehe aber oben: unzumutbares Gedränge dort). Ein Splitting der Linien am U-Turmstr. wäre ungünstiger.

b) Der Nachteil läßt sich durch **elektronische Hinweise an beiden Haltestellen** (Turmstr. und Alt Moabit) auf die rd. 60 m entfernte Alternative mit Minutenanzeige leicht ausgleichen. Fahrgäste können in einer Geh-Minute den nächsten Bus beider Linien erreichen. Der kleine Nachteil ist viel geringer als die vielen genannten Vorteile.

c) Wenn die BVG die gemeinsame Haltestelle unbedingt erhalten will, gibt es eine Lösung, die den Thusneldaplatz nicht benötigt.

**TXL Richtung Hbf. erhält folgende Streckenführung:**

Beusselstrasse bis Alt Moabit (statt nur bis Turmstr.) - auf Alt Moabit gemeinsam mit Bus 245 ab Gotzkowskystr. zur gemeinsamen Haltestelle U-Turmstr. auf Alt Moabit wie bisher.

Diese Route ist 300 m länger als die jetzige (rd. ½ Minute längere Fahrzeit), hat genauso viele Ampeln und die gleichen TXL-Haltestellen wie bisher (nur an Beussel-/Turmstr. versetzt). Wenn es wirtschaftlich ist, könnte eine neue TXL-Haltestelle Gotzkowskystr. eingerichtet werden, um auch die angrenzenden Gewerbebereiche besser zu erschließen.

d) Diese scheinbar zweitbeste Lösung könnte die BVG veranlassen, den TXL auch in Gegenrichtung über die vorgeschlagene Route zu führen und die Turmstraße mit dem Schnellbus ganz zu meiden. Dadurch ergäbe sich neuerdings eine **win-win-Situation für alle**:

- TXL müßte sich nicht mehr durch die einzige geplante Kfz-Fahrspur der Turmstr. quälen.
- Seine Führung und Haltestellen mit Bus 245 wären in beiden Richtungen zwischen Moabit und Hauptbahnhof identisch.
- Die Turmstr. würde als Geschäftsstraße entlastet: weniger Verkehrskonflikte, leichtere Überquerbarkeit usw.
- Chancen für Tempo 30 auf der Turmstr. steigen, weil TXL-Schnellbus nicht mehr betroffen wäre.
- Betriebe und Beschäftigte im Umfeld des Verkehrsknotens Beusselstr. - Kaiserin-Augusta-Allee - Helmholtz- / Franklin- / Levetzowstr. / Alt Moabit hätten ein besseres ÖPNV-Angebot, wenn dort eine neue TXL-Haltestelle eingerichtet würde. (Die bisherigen TXL-Haltestellen bleiben erhalten!).
- Auf der Thusneldaallee würde kein TXL-Bus fahren.

**Bitte setzen Sie sich für einen schönen grünen Thusnelda-Marktplatz ohne Buslinienverkehr ein.**