

## **Argumente für die Offenhaltung der Thusneldaallee**

### **Die Befahrbarkeit der Thusneldaallee für Busse ist aus Fahrgastsicht zwingend notwendig**

Im Zuge der Planungen zur Umgestaltung des Kleinen Tiergarten wird die Schließung der Thusneldaallee auch für den Busverkehr zugunsten der Schaffung eines Stadtplatzes gefordert. Dem widersprechen wir, da die jetzige Lösung sehr viele Vorteile für die Fahrgäste (Linie TXL, künftig X 5) ergibt bzw. für die BVG die derzeit einzige Möglichkeit zum Wenden (Linie 187) bzw. für Kurzfahrten (Linie 245) darstellt. Die Idee zur Umgestaltung hat städtebaulich ihre guten Seiten, jedoch werden die Folgen gerade für die Bürger / Fahrgäste spürbar sein, die dort weder wohnen noch arbeiten, also von der Umgestaltung in keiner Weise profitierten. Aber auch die Anwohner erhalten Nachteile, da die gemeinsame Haltestelle 245/TXL Richtung Hauptbahnhof aufgelöst würde.

### **Gemeinsame Abfahrthaltestelle Richtung Hbf muß erhalten bleiben**

Der 245er hielt in Alt-Moabit, der TXL/X5 hätte die Haltestelle in der Turmstraße. Umsteigende Fahrgäste aus der U-Bahn wüssten nicht, welchen Ausgang sie nutzen müssen, um den nächsten Bus Richtung OSZ Handel/Banken und zum Hbf zu erreichen. Eine elektronische Bus-Vorwegweisung im U-Bf (Daisy-Anzeiger) wird dafür von der BVG sicher nicht installiert werden. Ebenso ratlos wären Anwohner, die hier den Bus besteigen wollen.

### **Alternative Buslinienführung nicht möglich**

Wir haben auch diverse alternative Buslinienführungen unter Umgehung der Thusneldaallee untersucht. Alle Varianten führen zu deutlich höheren Kosten für die BVG, Haltestellenproblemen an anderer Stelle, Leistungsreduzierungen von Kreuzungen durch LSA-Anpassung oder Ausweitung von Halteverböten.

Eine alternative Führung der TXL / X 5 geradlinig über Beusselstraße – Alt-Moabit würde diese Problematik auf die Haltestelle Turmstraße / Beusselstraße verschieben, da die Linie TXL / X 5 dann von einem anderen Standort (vor Beusselstraße 75) abfahren würde als die Linien M 27 und 123 (vor Turmstraße 62 u. 63), obwohl gerade die Relation von dieser Haltestelle zur U-Bahn sehr stark nachgefragt wird. Eine Führung der Linie TXL / X 5 über Turmstraße – Gotzkowskystraße – Alt-Moabit widerspricht dem Status einer Expresbuslinie und würde in der engen Gotzkowskystraße – auch bedingt durch viele Zweite-Reihe-Parker – zu Behinderungen führen. Der Umweg würde pro Fahrt bei rund 430 Metern liegen, das ergäbe bei z. Z. 144 Fahrten pro Tag rund 61 km.

Die Endhaltestelle der Linie 187 liegt derzeit in einer sehr günstigen Lage, wiederum ist die Abfahrt aller Linien auf demselben Linienweg (123 und 187 bis Turmstraße / Rathenower Straße) am selben Standort (Turmstraße Südseite). Um eine vergleichbare Qualität zu erhalten, müßten die Wagen der Linie 187 auf der Kreuzung Turmstraße / Jonasstraße wenden. Dies

ginge nur, wenn analog zur Kreuzung Lübecker Straße / Turmstraße die LSA um eine durch die Busse angesteuerte Busschleuse ergänzt und für den Bereich der nördlichen Fahrbahn der Turmstraße zwischen Bredowstraße und Jonasstraße ein absolutes Halteverbot ausgesprochen würde, um einen genügend großen Wendekreis zu erhalten (Die Turmstraße ist dort nur unwesentlich breiter als an der Lübecker Straße). Die Mißachtung eines solchen Halteverbotes würde mit Regelmäßigkeit zu ernststen Behinderungen beim Wenden führen, da die Busse von der äußersten rechten Spur aus fahren müßten. Verschärft würde dieses Problem durch die auf der Linie 187 aus Kapazitätsgründen eingesetzten Fahrzeuge, dreiachsige, rund 15 Meter lange Wagen sowie Gelenkzüge. Eine Umstellung dieser Linie auf kürzere Doppeldeckbusse ist nicht möglich, weil sich im Zuge des Linienweges unter anderem an der Schöneberger Rubensstraße zu niedrige Eisenbahnbrücken befinden. Die Linie 187 ist dort die einzige verkehrende Linie.

Einzelne Fahrten der Linie 245 setzen im Spätverkehr am U-Bahnhof Turmstraße aus und fahren über die Thusneldaallee zum Betriebshof.

Die Umfahrungsmöglichkeit für Buslinien im Bereich Turmstraße – Stromstraße – Alt-Moabit – Thusneldaallee stellt darüber hinaus auch für den Havarie-/Umleitungsfall die einzig günstige Möglichkeit dar, zumal hier im Gegensatz zu den vorgenannten Straßen keine direkten Anlieger betroffen sind (Abgase, Lärm).

### **Komplettschließung der Thusneldaallee hätte mehr Nach- als Vorteile.**

Abschließend kann gesagt werden: Städtebaulich hat die Idee der Schließung der Thusneldaallee durchaus viele positive Aspekte, vor allem für die Anwohner in der Nachbarschaft und für Fußgänger von Moabit-West in Richtung Stromstraße. Allerdings wären die Folgen sehr viel schwerwiegender, so daß in Abwägung der Interessen eine Schließung der Thusneldaallee mehr Nachteile als Vorteile brächte:

Zum Einen würden an einem Umsteigeknoten die Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste verschlechtert,

zum Anderen würden auch dem Betreiber BVG merkliche Schwierigkeiten bereitet. Zumal selbst mit dem jetzt noch erlaubten Kfz-Verkehr die Thusneldaallee eine geringere Zäsur für den Fußgänger bedeutet als die Stromstraße.

### **Daher sollte die bisher vertretene Forderung an die Planer, eine Durchlässigkeit für den Busverkehr bei Sperrung für den MIV zu ermöglichen, auf alle Fälle beibehalten werden.**

Bewußt nicht betrachtet haben wir hier die Folgen für den Ökomarkt (Entfall von Stellplätzen für die Markthändler) und die Feuerwehr (Umwegfahrten ins direkt angrenzende nördliche Gebiet). Auch aus diesen Gründen sollte die Thusneldaallee in verringerter Breite erhalten bleiben.