



*verkehrs politischer informationsverein
e.v.*

Tel.: 030 / 66 46 22 24
E-mail: vivev@web.de
Internet: www.vivev.de

10 Thesen zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Berlin

- 1. Das Verkehrsaufkommen kann sich sehen lassen**
Der ZOB in Charlottenburg-Wilmersdorf ist mit über 50.000 Busan- und abfahrten und über 3 Millionen Fahrgästen jährlich ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt.
- 2. Kurze Wege zur Autobahn**
Der ZOB liegt direkt am Autobahndreieck Funkturm. Der Weg für den Fernverkehr zur Stadtautobahn und zur AVUS ist kurz. Langwierige und stauanfällige Stadtfahrten sind nicht nötig.
- 3. Busverkehr ist im Aufwind**
Der Fernverkehr per Bus wird weiter zunehmen. Berlin ist als Tourismusmetropole ein wichtiger Zielort. Zudem wird das zunehmende Umweltbewusstsein den Bus als umweltfreundliches Verkehrsmittel stärker in den Focus rücken. Durch die älter werdende Gesellschaft wird der Bus als „betreuungsintensives“ und unkompliziertes Verkehrsmittel weiteren Auftrieb bekommen.
- 4. EU-Osterweiterung ändert Verkehrsströme**
Durch die zunehmende Integration Osteuropas in die EU wird vor allem der Verkehr in die vormaligen Ostblockstaaten wachsen.



5. **Der ZOB ist der „arme Verwandte“ von Hauptbahnhof und BBI**
Mit dem neuen Hauptbahnhof in Mitte und dem zukünftigen Flughafen BBI in Schönefeld wird die deutsche Hauptstadt zukünftig über leistungsfähige, moderne und stadtbildprägende Verkehrsstationen für den Schienen- und Luftverkehr verfügen. Der ZOB aus den sechziger Jahren fällt demgegenüber gestalterisch und funktional ab und wirkt nicht mehr zeitgemäß.
6. **Der ZOB ist ein „West-Berliner“**
Entgegen seiner Bezeichnung als „Zentraler“ Busbahnhof liegt der ZOB exzentrisch am Rand der westlichen Innenstadt. Für Fahrgäste aus den östlichen Bezirken ist die Anreise umständlich. Für viele Buslinien ergibt sich so die Notwendigkeit von „Split Operation“, d.h. außer dem ZOB wird noch ein weiterer Haltepunkt im östlichen Innenstadtbereich (Ostbahnhof oder Alexanderplatz) angefahren.
7. **Die Anbindung ist gut, könnte aber besser sein**
In fußläufiger Entfernung, allerdings ohne direkten Zugang vom ZOB, befinden sich der U-Bahnhof Kaiserdamm und der S-Bahnhof Messe Nord. Es fehlt eine Anbindung an den Regionalbahnverkehr, um auch Fahrgäste aus dem brandenburgischen Umland heranzuführen. Parkplätze sind verfügbar, soweit der Messebetrieb das zulässt.
8. **Der ZOB lädt nicht zum Verweilen ein**
Die Ausstattung des ZOB beschränkt sich auf Bahnsteigüberdachungen, eine nüchterne Wartehalle und einen Kiosk. Hinkommen und möglichst schnell abfahren, ist die Devise. Die für andere Verkehrseinrichtungen typischen Einkaufsgelegenheiten fehlen völlig. Die Aufenthaltsqualität ist gering.
9. **Investitionen nötig um Hamburger Standard zu erreichen**
Um gegenüber den anderen Verkehrsträgern nicht in Hintertreffen zu geraten, wären im ZOB Investitionen in Millionenhöhe nötig (s. ZOB Hamburg). Während in Hamburg dafür z.T. GVFG-Mittel verwandt worden sind, ist eine entsprechende Bereitschaft in Berlin nicht erkennbar. Zudem wären Nebenanlagen, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen, nicht förderfähig. Ein privater Investor dürfte sich aufgrund der „abseitigen“ Lage des ZOB ohne nennenswerte Wohnbebauung in der Nähe schwer tun. Die Bereitschaft privater Investoren vorausgesetzt, blieb aber das Problem der außermittigen Lage im zusammengewachsenen Berlin. Ein großer Teil der Fernbusfahrgäste würde also weiterhin am ZOB „vorbeifahren“. Dieses Problem wäre nur durch einen zweiten ZOB-Ost zu lösen, für den aber Finanzierungsperspektiven eher ungewiss sind.



10. Gibt es Alternativen?

Rechnet man ein, dass sich die Verkehrsströme nach Osten verstärken werden und dass die verbesserte Anbindung nach Ost und Südost durch die neue BAB 113 weitere Effekte in diese Richtung befördern wird, stellt sich die Frage nach Alternativstandorten. Idealtypischerweise müsste der ZOB-Standort tatsächlich zentral in Berlin liegen, von West wie Ost gut erreichbar sein, möglichst wenig Investitionen erfordern, im ÖPNV gut vernetzt sein und kurze Wege zur Autobahn ermöglichen. Denkbar wären folgende Alternativstandorte:

a. Hauptbahnhof

Eine sehr zentrale Lage, gute Vernetzung mit Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene, eine gut nutzbare Geschäftsinfrastruktur und hohe Aufenthaltsqualität stehen die störanfällige Anfahrt von der Autobahn über Stadtstraßen sowie die schon heute vorhandenen Platzprobleme im Straßenland entgegen.

b. Flughafen Tempelhof

Da davon ausgegangen werden muss, dass der Flugbetrieb 2008 eingestellt wird, wird das funktionale und repräsentative Gebäude frei. Mehr als ausreichend Platz ist vorhanden, der Weg zur Autobahn ist kurz. Es fehlen allerdings ebenso wie am ZOB Angebote im „Non-Aviation-Bereich“. Die Verkehrsanbindung über die U6 würde keine Verbesserung des heutigen Zustands darstellen.

c. Bahnhof Südkreuz

Neben dem S-Bahnring stehen hier Nordsüd-S-Bahnen, der Regional- und Fernverkehr sowie ein Parkhaus zur Verfügung. Das Gebäude erscheint keineswegs übernutzt und verfügt über ausreichende gastronomische und Einzelhandelsangebote. Der Südwest-Vorplatz (heute nur BVG und Taxi) bietet Reserven für Fernbusverkehr. Die Autobahn liegt vor der Tür, nach West und Ost ist es gleich weit. Erkennbarer Minuspunkt ist der Zwang bei Fahrten in Richtung Westen in jedem Fall den stauanfälligen Stadtautobahnabschnitt zwischen Innsbrucker Platz und Funkturm nutzen zu müssen.