



Berliner Fahrgastverband IGEB

## Buslinie M 40 – Kreuzberg und Friedrichshain endlich verbinden!

Fotos und Montage: Christian Linow

Der innerstädtische Fusionsbezirk Friedrichshain-Kreuzberg weist eine Besonderheit auf, die ihn von allen anderen Bezirken unterscheidet: Die beiden ehemals eigenständigen Bezirke werden durch nur eine Brücke, die Oberbaumbrücke, miteinander verbunden. Mit der Brommybrücke gab es zwar dereinst eine zweite Verbindung, doch deren Wiederaufbau ist noch lange nicht spruchreif und ob der ÖPNV dabei berücksichtigt wird, ist fraglich.

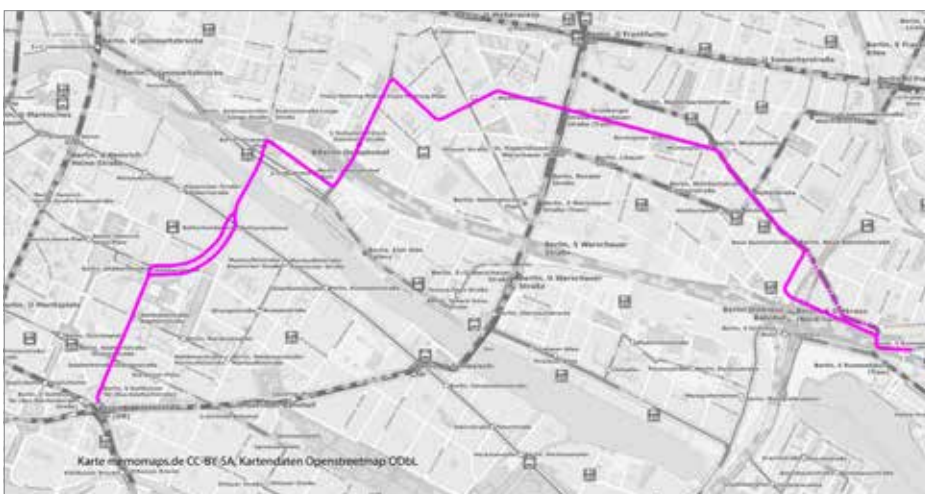
Neben der Spree als frühere Grenze zwischen Ost und West wirkt der Bahngraben zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz mit Warschauer und Modersohnbrücke als zweite Barriere. Unverständlicherweise trennt diese Doppelbarriere auch 30 Jahre nach der Wiedervereinigung noch den ÖPNV in Friedrichshainer und Kreuzberger Linien. Wer mit dem ÖPNV in den anderen Stadtteil fahren will, muss an der Warschauer Straße oder am Ostbahnhof umsteigen. Eine durch-

gehende Linie gibt es seit der Teilung der Stadt nicht mehr und die Verlängerung der Straßenbahnlinie M 10 über die Oberbaumbrücke zum Hermannplatz liegt noch in weiter Ferne. Die fehlende Direktverbindung (ohne Kiezrunde) zwischen Kottbusser Tor und Ostbahnhof ließe sich dagegen deutlich schneller herstellen. Die Verlängerung der M 10 nach Moabit bietet die Chance auch in Friedrichshain das Busnetz anzupassen.

### Wie könnte die Linie M 40 verlaufen?

Der Kernabschnitt der neuen Linie M 40 verläuft zwischen Kottbusser Tor, Ostbahnhof und Rummelsburg. Auf direktem Weg verbindet sie das Kottbusser Tor mit dem Ostbahnhof über Adalbertstraße, Bethanien- bzw. Engeldamm und Schillingbrücke. Die heutigen Haltestellen Kottbusser Tor, Adalbertstraße/Oranienstraße, Waldemarstraße/Adalbertstraße, Adalbertstraße, Bethanien-damm, Stralauer Platz und Ostbahnhof werden zusätzlich zu den heute dort schon fahrenden Linien bedient. Zwischen Ostbahnhof und Rummelsburg ersetzt der M 40er-Bus die heutigen Buslinien 240 und N40.

In Rummelsburg bietet sich die Chance, die Linienäste zwischen 194 und 240 zu tauschen und dabei Tages- und Nachtnetz anzugleichen. Der 194er Bus übernimmt hierbei den Ast zum Bahnhof Lichtenberg,



M 40 U Kottbusser Tor—S Rummelsburg

Montage: Christian Linow,  
Karte: Karte memomaps.de CC-BY-SA, Kartendaten Openstreetmap ODbL

wie es heute bereits der Nachtbus N94 tut, während der M40 die Plattenbauten an der Sewanstraße an S- und U-Bahn anbindet. Somit ließen sich parallel auch 194 und N94 zum M 94 zusammenlegen.

### Was muss für die neue Linie noch angepasst werden?

In erster Linie muss eine ausreichend dimensionierte Endstelle am Kottbusser Tor geschaffen werden. Eher knapp bemessen, wäre dies im Bereich der heutigen Haltestelle in der Adalbertstraße, wo 'nur' das vorhandene Halteverbot durchgesetzt und mehrere Fahrradbügel versetzt werden müssten. Alternativ könnte die Warteposition in der Skalitzer Straße im Bereich der heutigen Parkplätze angeordnet werden. Vorteil des U-Bahnhofs Kottbusser Tor ist, dass dort schon eine Personaltoilette vorhanden ist und nicht erst neu geschaffen werden muss. Daran scheiterte, neben der verkehrsrechtlichen Anordnung, bereits vielfach die Anordnung neuer Endhaltestellen für den angeblich so flexiblen Bus.

Weiterer Knackpunkt ist die verschleppte Direktanbindung zum Ostkreuz. Eigentlich sollte die Straßenbahnlinie 21 längst aus der Boxhagener Straße in die Sonntagstraße verlegt und der Bus via Neue Bahnhofstraße auf eine Kombitrasse bis zur Karlshorster Straße einschwenken. Bis zur Fertigstellung müssen so die Haltestellen Neue Bahnhofstraße und Marktstraße, jeweils mit zirka 350 Metern Fußweg, als Ersatz erhalten. Zu prüfen wäre, ob sich die Zugangswege noch durch eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe der Jugendherberge und eine Gehwegin-



**Noch endet der 240er am Ostbahnhof in dieser Schleife, dabei sollte er besser als M40 bis zum Kottbusser Tor weiterfahren und die beiden Stadtteile Friedrichshain und Kreuzberg endlich besser verbinden.**  
Foto: Tom Gerlich

standsetzung am provisorischen Zugang Marktstraße optimieren ließe.

### Fazit

Die ÖPNV-Verbindung zwischen Friedrichshain und Kreuzberg muss sich dringend verbessern. Eine neue Metrobuslinie M 40 mit direkter Streckenführung zwischen Kottbusser Tor und Ostbahnhof und weiter im Verlauf der bisherigen Buslinie 240/N40 wäre ein Anfang, der sich noch im Jahr 2023 umsetzen ließe, wäh-

rend die wichtige M 10-Verlängerung zum Hermannplatz oder ein ÖPNV-tauglicher Wiederaufbau der Brommybrücke noch länger auf sich warten lassen. ge

aus: verkehrspolitische Zeitschrift  
SIGNAL 344 (Feb/Mrz 2023)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11



**Der 140er fährt als Kiezbus um zahlreiche Ecken. Eine direkte und schnelle Verbindung vom Ostbahnhof zum Kottbusser Tor fehlt dagegen bis heute.**  
Foto: Christian Linow