

■ Planung

## Jetzt nicht!

aus SIGNAL 08/1995 (Dezember 1995), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000998)  
IGEB

### IGEB lehnt die Pläne für eine U-Bahn-Verlängerung in Pankow ab

Während die Senatsverkehrsverwaltung seit der Vereinigung Berlins nur einen einzigen Planfeststellungsbeschuß zur Straßenbahnverlängerung zustande gebracht hat, überraschte sie im Sommer die Fachöffentlichkeit mit der "Auslegung von Plänen zum Zwecke der Planfeststellung" für die Verlängerung der U2-Nord.

Vom 11. Juli bis 11. August 1995 wurde dieses allgemein als wenig dringlich eingeschätzte Projekt ausgelegt. Zur Erläuterung hieß es in der amtlichen Bekanntmachung: "Die Pläne betreffen die Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 bis Bahnhof Pankow/Schulstraße im Bezirk Pankow". Ursprünglich sollte die Verlängerung gleich von Vinetastraße bis Pankow, Kirche - also um zwei Stationen - erfolgen. Aus Kostengründen aber beschränkte sich der Senat zunächst auf die Verlängerung um eine Station bis zum S-Bf Pankow, Dieser Abschnitt erhält ohne Frage eine gewisse Bedeutung, falls eines Tages S-Bahn- Züge aus Bernau/Buch nach Gesundbrunnen geführt werden und damit die Umsteigemöglichkeit zur U2 in Schönhauser Allee entfällt. Doch derzeit gibt es in Berlin beim S-Bahn- und Straßenbahnnetz sehr viel wichtigere Ausbauprojekte. Deshalb hat sich der Berliner Fahrgastverband IGEB zum jetzigen Zeitpunkt gegen eine Verlängerung der U2-Nord ausgesprochen und zugleich die völlig unzureichenden Planfeststellungsunterlagen kritisiert, Das Schreiben vom 24. August an den Verkehrssenator lautete:

"Der Berliner Fahrgastverband IGEB e.V. lehnt die geplante Verlängerung der U-Bahn-Linie 2 ab und äußert zum o.g. Planfeststellungsverfahren folgende Einwendungen gegen den Plan:

#### 1. Grundsätzliche Ablehnung

Im Zuge der politischen Ereignisse nach dem 2. Weltkrieg (insbesondere deutsche Teilung) wurde das Berliner Verkehrsnetz schwer in Mitleidenschaft gezogen. Diese Schäden sind bis heute (sechs Jahre nach Fall der Mauer) nicht ansatzweise beseitigt. Der S-Bahn-Ring - Kernstück des innerstädtischen Verkehrssystems - ist nach wie vor ein Bruchstück. Wichtige Umlandverbindungen, wie z.B. die S-Bahn nach Falkensee und nach Velten, liegen nach wie vor brach. Bevor diese Schäden nicht in akzeptabler Form beseitigt sind, ist der völlige Neubau einer U-Bahn (auch wenn das Projekt schon 70 Jahre alt ist) nicht zu rechtfertigen.

Erstens werden Geldmittel, die dringend für andere, unter Kosten-Nutzen-Aspekten weitaus günstigere Vorhaben gebraucht werden, gebunden.

Zweitens ist erst nach der Wiederherstellung des Vorkriegszustandes im Schienenverkehrsnetz eine seriöse Bedarfsprognose möglich. Auf "Verdacht" U-Bahn-Projekte zu realisieren ist ein Risiko, das sich Berlin angesichts der katastrophalen Etatsituation nicht leisten kann.



Statt Straßenbahn zukünftig U-Bahn? Es ist davon auszugehen, daß im Falle einer U-Bahn-Verlängerung bis zum S-Bf Pankow die Straßenbahn in der Berliner Straße und Schönhauser Allee eingestellt werden würde. Für viele Fahrgäste würden dadurch neue Umsteigezwänge entstehen. (Foto: I. Schmidt)



Angesichts des großen Nachholbedarfs bei der Sanierung und vor allem beim Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes und angesichts der schwierigen Haushaltslage beim Bund ebenso wie in Berlin sind U-Bahn-Projekte wie die Verlängerung der U2 derzeit nicht zu verantworten. (Foto: I. Schmidt)

Drittens besteht für das Gesamtvorhaben kein vordringlicher Bedarf Die der U-Bahn-Verlängerung zugeordneten Verkehrsleistungen werden schon heute von einem leistungsfähigen Straßenbahnnetz (im Zuge der Berliner Straße und darüberhinaus mit Verteilfunktion! ) erbracht. Auch prognostizierte höhere Fahrgastzahlen können problemlos auf absehbare Zeit durch die Straßenbahn bewältigt werden.

## **2. Unzureichende Begründung für den U-Bahn-Bau**

Der Berliner Fahrgastverband IGEB sieht eine Bestätigung seiner grundsätzlichen Ablehnung dieser U-Bahn-Verlängerung in der völlig unzureichenden Begründung, die zu dem Planfeststellungsverfahren ausgelegt wurde.

**2.1** Eine standardisierte Bewertung zur Ermittlung des Gesamtnutzens dieser Strecke und ihrer Auswirkungen fehlt und muß nachgeholt werden.

**2.2** Es ist äußerst befremdlich, daß als Begründung für die Verlängerung bis S-Bf-Pankow, die allein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, ausschließlich Fahrgastprognosen für den ungewissen Zeitpunkt nach einer Verlängerung bis Pankow Kirche angegeben werden. Das gipfelt in einer Beschreibung des Nutzens des U-Bfs Pankow Kirche, die viel ausführlicher ist, als die für den Bahnhof der Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

**2.3** Es fehlt jegliche Beschreibung der Auswirkungen der U-Bahn-Verlängerung auf die Einnahmen/Ausgaben des Betreibers und auf die Gestaltung des Oberflächenverkehrs. Der Satz "Linienführungen der Busse und Straßenbahnen werden nach Eröffnung der U-Bahn in Anpassung an die veränderten Fahrgastströme festgelegt" ist Ausdruck einer dilettantischen, ja fahrlässigen Verkehrsplanung. Die Realität sieht (zum Glück) anders aus. Solche Anpassungsplanungen erfolgen in Berlin stets frühzeitig vor einer U-Bahn-Verlängerung. Somit findet hier in den Planfeststellungsunterlagen eine offensichtliche Täuschung der Bürger statt, die sich z.B. um den Fortbestand der Straßenbahn nach U-Bahn-Verlängerung sorgen. Belegbar ist der Vorwurf der Falschinformation auch durch die prognostizierten U-Bahn-Fahrgastzahlen und hier besonders die Umsteigerzahlen zu Bus und Tram. Diesen Berechnungen hat mit Sicherheit ein umstrukturiertes Bus- und Tramnetz zugrundegelegen.

## **3. Einzelaspekte**

Sollte es trotz der grundsätzlichen Bedenken zu einem Bau der U-Bahn-Verlängerung kommen, ist die gewählte Bahnhofslage richtig. Dabei muß das Umsteigen zur Straßenbahn am Südausgang entwickelt werden.

**3.1** Zu kritisieren sind die teuren und mit den gravierendsten Eingriffen in den Wohnblock verbundenen Aufstell- und Kehrgleise. Es wird nicht ausreichend begründet, warum ein Kehren am Bahnsteig nicht möglich ist.

**3.2** Abgelehnt wird das Überangebot an Fahrtreppen, womit zum wiederholten Male ohne Rücksicht auf die Bau- und Betriebskosten eine unverantwortliche Luxusausstattung geplant wird. Wem das Treppensteigen durch Krankheit, Gepäck

usw, schwerfällt oder unmöglich ist, dem ist meist nur mit einem Aufzug und nicht mit einer Fahrtreppe geholfen. Deshalb sind alle abwärtsführenden Fahrtreppen sowie an den Bahnsteigenden auch die aufwärtsführenden Fahrtreppen aus der Planung zu streichen. Stattdessen sollte am Südausgang für die Bewohner und die Umsteiger zur Straßenbahn ein Aufzug gebaut werden.

#### **4. Sonstiges**

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert die Auslegung der Pläne ausschließlich während der Sommerferien, Damit wurde die Bürgerbeteiligung völlig unnötig erschwert. Es ist kein Grund erkennbar, warum die Auslegung nicht zwei Wochen früher oder später beginnen konnte."Dieser Artikel mit allen Bildern online: <http://signalarchiv.de/Meldungen/10000998>.

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