

■ Aktuell

## Sonderzüge nach Pankow

aus SIGNAL 07/2000 (September/Oktober 2000), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10001933)  
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

**Im September 2000 steht der Bezirk Pankow gleich zweimal im Mittelpunkt der Nahverkehrsentwicklung. Am 16. September geht die Verlängerung der U2 von Vinetastraße zum S-Bahnhof Pankow in Betrieb. Darüber hinaus erfolgt Ende September die Verlängerung der Straßenbahn-Linie 50 in Buchholz.**

In diesem Ereignis spiegelt sich die Entwicklung des Berliner Nahverkehrs der 90er Jahre: nach Möglichkeit U-Bahnen bauen und die preiswertere Straßenbahn vernachlässigen. Während der Ausbau der U 5 immer noch ein Lieblingsprojekt eines Teils des Senates ist, wird beispielsweise beim Bau der Straßenbahn von der Prenzlauer Allee über die Karl-Liebnecht-Straße zum Alexanderplatz nicht einmal im Ansatz die gleiche Entschlossenheit an den Tag gelegt.

Doch nun zum Jahrhundertprojekt des U-Bahn-Baus in Pankow. Wenn man Bezirkspolitikern in der 90er Jahren hörte, so versprachen sie sich vom U-Bahn-Bau die Lösung fast aller Verkehrsprobleme des Bezirkes. Was ist nun das Ergebnis?

### Pankow? Seit 76 Jahren hält hier die S-Bahn

Die U-Bahn erreicht mit dem S-Bahnhof Pankow einen Ort, wo die S-Bahn bereits seit 76 Jahren hält. Die Senats-Verkehrswaltung rechnete selber in der Planfeststellung 1996 mit 11.000 umsteigenden Fahrgästen zwischen S- und U-Bahn (zum Vergleich: den Straßenbahn-Neubau über den Alexanderplatz nutzen pro Tag über 50.000 Fahrgäste). Nach Schließung des S-Bahn-Ringes wahrscheinlich nicht mehr so viele Zuggruppen der S-Bahn zwischen den S-Bahnhöfen Pankow und Schönhauser Allee geben. Aber selbst dann wird man künftig am S-Bahnhof Bornholmer Straße bequem zwischen den S-Bahn-Zügen umsteigen können, die in Richtung Gesundbrunnen und Schönhauser Allee fahren. Darüber hinaus werden die Fahrgäste, die aus Richtung Bernau in Richtung Friedrichstraße fahren, nach Vollendung des Nordkreuzes natürlich die S-Bahn nutzen. Die Funktion der jetzigen U 2 Nord in der geteilten Stadt war der Ersatz für die Nord-Süd-S-Bahn im Ostteil. Diese Aufgabe ist mit der Wiederherstellung der S-Bahn und dem weiteren Zusammenwachsen der Stadt obsolet geworden. Vor diesem Hintergrund war die U 2 Nord nicht eines dringendsten Projekte.

Natürlich ist die U 2 Nord eine sinnvolle Netzkomplettierung. Aber warum ist man bei der Senatsbauverwaltung stolz darauf, für 370 Meter Netzverlängerung geringfügig unter den geplanten 140 Millionen DM geblieben zu sein? Dabei bringt nur rund ein Drittel des neuen Tunnels den Fahrgästen einen echten Gewinn. Die übrigen zwei Drittel sind in der Aufstellanlage verbaut worden.

Und so schiebt sich die U-Bahn in Salamtaktik Richtung Norden weiter. Denn, wenn man schon an der Schulstraße ist, dann haben natürlich die U-Bahn-Fetischisten schon längst den nächsten Endpunkt Pankow Kirche im Sinn. Irgendwann wird schon wieder Geld da sein. Wobei man der Senats-Bauverwaltung unterstellen kann, mit einer (bewußten?) Fehlentscheidung eine Aufstell- und Kehranlage für den Betriebsablauf



Ein neuer Umsteigepunkt im Norden Berlins. Nach Ansicht des Berliner Fahrgastverbandes ergeben sich lange, zu lange Umsteigewege. (Foto: Irmgard Schmidt, Mai 2000)

erzungen zu haben.

### **Fehlentscheidung 1990 - im Jahr 2000 bezahlt**

Ursprünglich war die U 2 Nord vor dem Mauerfall als Zuführungsstrecke zu einer neuen Werkstatt für das Kleinprofil an der Granitzstraße geplant. Dazu hatte man nördlich der Vinetastraße eine viergleisige Verlängerung Richtung Norden geplant und 1988 begonnen. Aus dieser Verlängerungsstrecke sollten die beiden mittleren Gleise ausgefädelt und in Richtung Granitzstraße geführt werden. Mit dem Mauerfall war absehbar, daß für das Gesamtberliner Kleinprofilnetz die Hauptwerkstatt Grunewald ausreichend sein würde. Trotzdem wurde damals entschieden, an der bisherigen Planung festzuhalten. Diese Entscheidung hat nun zur Folge, daß südlich des neuen U-Bahnhofs kein Gleiswechsel vorhanden und kein Kehren am Bahnsteig möglich ist. Die Gleise liegen auf Grund der gebauten Ausfädung Richtung Granitzstraße in unterschiedlicher Höhe. Dadurch war man gezwungen, eine Kehranlage in nördlicher Richtung zu bauen. Klassische Salamitaktik. Und ein Beispiel, wie in Berlin Geld ver(sch)wendet wird.

Zu allem Überfluß muß man aber Bezirk und Senats-Bauverwaltung bescheinigen, den Umsteigepunkt S- und U-Bahnhof Pankow grandios verplant zu haben. Insbesondere das Umsteigen zwischen U-Bahn und Straßenbahn ist mit dem Wort »schlecht" nur unzureichend beschrieben. Die IGEB hatte bei der Planfeststellung auf diese Fehlplanung hingewiesen und statt dessen vorgeschlagen, gemeinsame Haltestellenanlagen für Straßenbahn und Bus unter den Eisenbahn-Brücken im Bereich des Südausganges des neuen U-Bahnhofs anzulegen.

Allerdings bietet sich im Zuge der Aufweitung der Eisenbahnbrücken die Möglichkeit, die Straßenbahn-Haltestelle Richtung Süden zu verschieben und mit den Bushaltestellen zu vereinigen.

### **Straßenbahn - Zukunft in Pankow?**

Daß die Straßenbahn in Pankow nicht einmal in der BVG von allen akzeptiert wird, ist eine traurige Gewißheit. Darüber täuscht auch die Verlängerung der Straßenbahn in Buchholz nicht hinweg, die am 30. September und 1. Oktober diesen Jahres auch ganz groß gefeiert werden soll. Sicherlich, im Bereich des Hugenottenplatzes ist ein wichtiges Neubauviertel entstanden, daß endlich adäquat an den schienengebunden ÖPNV angebunden wird. Aber warum endet die Straßenbahn-Linie 53 in Rosenthal immer noch am ehemaligen Mauerstreifen und nicht am Sund U-Bahnhof Wittenau?

Hier hätten die Bezirke Pankow und Reinickendorf schon längst mit Nachdruck auf eine Änderung dringen müssen. Das hätte neben einer besseren Verknüpfung der beiden Nachbarbezirke endlich auch eine schienengebundene Erschließung des Märkischen Viertels ermöglicht. Aber hier träumt man seit Jahrzehnten von der viel zu teuren U-Bahn-Erschließung.

Trotz aller Kritik bleibt festzuhalten, daß mit der Verlängerung der Straßenbahn-Linie 50 ein positives Zeichen gesetzt wird, das es den Gegnern der Straßenbahn sehr schwer macht, das Pankower Straßenbahn-Netz stillzulegen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001933>.

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