

Antrag

Linksfraktion und Fraktion der SPD

Ursprung:
Antrag, Linksfraktion und Fraktion der SPD
Mitzeichnungen:

Beratungsfolge:
28.11.2018 BVV

BVV/020/VIII

Betreff: 7,5-Minuten-Takt der M1 beibehalten und perspektivisch verkürzen

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird beauftragt, sich bei der Senatsverkehrsverwaltung und der BVG proaktiv dafür einzusetzen, den 7,5-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie M1 zwischen Bahnhof Pankow und Am Kupfergraben auch nach Errichtung der Kehranlage in Höhe der Haltestelle Masurenstraße beizubehalten und mittelfristig auf einen 5 Minuten-Takt zu verkürzen.

Berlin, den 20.11.2018

Einreicher: Linksfraktion und Fraktion der SPD
Linksfraktion: gez. BV Wolfram Kempe, BV Matthias Zarbock
SPD: Marc Lenkeit, Roland Schröder

Begründung siehe Rückseite

Abstimmungsergebnis:

_____ beschlossen
_____ beschlossen mit Änderung
_____ abgelehnt
_____ zurückgezogen

Abstimmungsverhalten:

_____	einstimmig
_____	mehrheitlich
_____	Ja-Stimmen
_____	Gegenstimmen
_____	Enthaltungen

_____ überwiesen in den Ausschuss für
_____ mitberatend in den Ausschuss für
_____ sowie in den Ausschuss für

_____ federführend

Begründung:

Mit dem Schlussbericht zur Drucksache VIII-0397 vom 18.9.2018 teilte das Bezirksamt auch eine Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 8.8.2018 mit, in der es unter anderem heißt: »Nach Kenntnis der VLB soll die Linie M1 zukünftig nicht im 5-Minuten-Takt zum Kupfergraben geführt werden, sondern der Bau einer Kehranlage in Höhe der Haltestelle Masurenstraße sieht eine Reduktion des Taktes [...] auf 10 Minuten vor.« Alle Verstärkerfahrten in den Relationen Rosenthal und Niederschönhausen (Schillerstraße) sollen am S-+U-Bahnhof Pankow enden; so, wie es auch für die Relation nach Französisch Buchholz geplant ist. Begründet wird dies in allen Fällen mit der Vermeidung von Parallelverkehr Straßenbahn – U-Bahn.

Abgesehen davon, dass sich im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2019 - 2023 keine solche Planung findet, und ebenso ungeachtet der Tatsache, dass nach Fertigstellung der Spange Bahnhof Pankow - Weißensee die Straßenbahnverkehre im Bereich Pankow ohnehin neu geordnet werden müssen und die Planungen dieser Kehranlage an und für sich fragwürdig werden, muss der Bezirk Pankow gegen derartige Überlegungen frühzeitig und energisch vorgehen, weil sie üblicherweise ein Eigenleben über Legislaturperioden hinaus entwickeln.

Die von der VLB angestrebte und antizipierte Entwicklung verschlechterte nicht nur die Naherschließung zwischen den Ortsteilen Prenzlauer Berg und Pankow, sondern auch und die Verbindungen zur Innenstadt, insbesondere zu diversen Universitätsstandorten. Investitionen ins Straßenbahnnetz, wie beispielsweise zusätzliche Kehrstellen, sollten ausschließlich und in erster Linie der Angebotsverbesserung des ÖPNV und dann der Erhöhung der Flexibilität des Systems Straßenbahn dienen, und allenfalls nur nachrangig zu seiner betriebswirtschaftlichen Optimierung. Es waren Betriebswirtschaftler*innen, die den ÖPNV in Berlin fast zugrunde richteten.

Die Perspektive der Linie M1 muss vielmehr in einem 5-Minuten-Takt zwischen Pastor-Niemöller-Platz und Am Kupfergraben bestehen, und zwar sobald die BVG dafür genügend Fahrzeuge hat.