

Antrag

Fraktion der SPD;

Ursprungsdrucksachenart: Antrag,
Ursprungsinitiator: Fraktion der SPD

Beratungsfolge:

25.04.2007 BVV

BVV/06/VI

Betreff: Erhaltung und Ausbau des Straßenbahnnetzes im Bezirk Pankow

Die BVV möge beschließen:

Die BVV Pankow spricht sich für die Erhaltung und den Ausbau des Straßenbahnliniennetzes im Bezirk Pankow aus. Dazu wird dem Bezirksamt empfohlen, sich bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem VBB und der BVG für die Umsetzung folgender kurzfristiger, mittelfristiger und langfristiger Ziele und Maßnahmen einzusetzen. Darüber hinaus soll das Bezirksamt bei den Verhandlungen des Verkehrsvertrages darauf hinwirken, dass die vom Bezirk vorgeschlagenen Ziele und Maßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden.

Kurzfristige Ziele:

Die vorhandenen Straßenbahnlinien sollen erhalten, ihre Zuverlässigkeit erhöht und die Streckenführung verbessert werden. Im Einzelnen werden dazu die folgenden Ziele und Maßnahmen zur kurzfristigen Realisierung vorgeschlagen:

1. Erhöhung der Zuverlässigkeit der Straßenbahnlinien M 1 und M 10 durch Optimierung der Lichtzeitanlagen in der Danziger Straße, der Eberswalder Straße der Schönhauser Allee sowie in der Rosenthaler Straße im Bezirk Mitte, insbesondere auch durch Einbau und Neusteuerung von Vorrangschaltungen für die Straßenbahn sowie Umsteuerung der Lichtzeitanlagen vor den Haltestellen der Straßenbahn.
2. Taktverdichtung auf der Linie M 1 (Montag bis Freitag von ca. 06.00 bis ca. 20.00 Uhr) zwischen Am Kupfergraben und Pastor-Niemöller-Platz vom 10 Minuten-Takt auf einen 8/6/6-Minuten-Takt. Nach Rosenthal wird dann weiterhin alle 20 Minuten, zur Schillerstraße ergibt sich eine Verdichtung auf einen angenäherten 10-Minuten-Takt (alle 8/12 Minuten). Die parallel geführten Busse (107, 250) sollen als Kompensationsmaßnahme bis Hermann-Hesse-Straße/Waldstraße zurückgezogen werden.
3. Die M 4 soll mit ihrer Linienführung und dem sehr guten Fahrtenangebot erhalten werden.
4. Die Verlängerung der M 10 von Nordbahnhof über Hauptbahnhof bis Turmstraße soll schnellstmöglich – noch in diesem Jahrzehnt – erfolgen. Die Verschiebung der Streckeneröffnung zum Hauptbahnhof auf das Jahr 2011 hält der Bezirk für unakzeptabel.
5. Erhaltung der Straßenbahnlinie 12 auf der gesamten Linienlänge und in der heutigen Streckenführung (Pasedagplatz - Langhansstraße - Pappelallee - Nordbahnhof - Am Kupfergraben) sowie die zeitnahe Sanierung der Gleise in der Pappelallee.

Ergebnis:

_____ beschlossen
_____ beschlossen mit Änderung
_____ abgelehnt
_____ zurückgezogen

Abstimmungsverhalten:

_____ EINSTIMMIG
_____ MEHRHEITLICH
_____ JA
_____ NEIN
_____ ENTHALTUNGEN

_____ überwiesen in den Ausschuss für
_____ zusätzlich in den Ausschuss für
_____ und in den Ausschuss für

federführend

6. Verdichtung des auf der Straßenbahnlinie 12 bestehenden 20-Minuten-Taktes auf einen 10-Minuten-Takt im Zeitraum von 06.00 Uhr bis ca. 20.00 Uhr (werktags).
7. Der Streckenabschnitt zwischen Hansastrasse und Pasedagplatz wird nicht mehr durch die Straßenbahnlinie 27 bedient, sondern ausschließlich durch die verdichtete Straßenbahnlinie 12. Die Straßenbahnlinie 27 wird ab Hansastrasse zum S. Bf. Greifswalder Straße bzw. bis zur Kniprodestraße verschwenkt und verlängert.
8. Die Straßenbahnlinie 27 wird zwischen Hohenschönhausen, Rhinstraße/Gärtnerstraße und der neuen Endstelle auf der Westseite dieser Linie tagsüber auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Die Einbeziehung dieses Streckenabschnittes in die M 17 (unter Aufgabe der Linie 27) ist zu prüfen.

Mittelfristige Ziele

Die BVV strebt mittelfristig den Ausbau des Straßenbahnnetzes im Bezirk auf stark genutzten ÖPNV-Korridoren mit hohem Potenzial zur Gewinnung neuer Fahrgäste an. Dazu sollen schrittweise Netzverdichtungen und -verknüpfungen gebaut werden und bisher durch Omnibusse erbrachte Fahrleistungen von leistungsfähigeren und von den Bürgern als attraktiver empfundenen Straßenbahnlinien übernommen werden (s. Liniennetz auf nächster Seite).

Folgende Linien- und Netzänderungen schlägt die BVV Pankow mittelfristig vor:

M 1	<p>Die heutige M 1 soll in ihrer Linienführung weitgehend unverändert erhalten werden. Der Streckenabschnitt zwischen dem Pastor-Niemöller-Platz und Rosenthal-Nord wird mittelfristig von der M 2 übernommen, die Linie M 1 fährt dann mit allen Fahrten der 8/6/6-Minutenfolge bis zur Schillerstraße. Dadurch findet zwischen Pastor-Niemöller-Platz und Schillerstraße eine weitere Taktverdichtung statt.</p> <p>Es ergibt sich folgende Streckenführung: Am Kupfergraben - Friedrichstraße - Hackescher Markt – Kastanienallee – Schönhauser Allee - Bf. Pankow - Pankow Rathaus - Pastor-Niemöller-Platz - Schillerstr.</p>
M 2	<p>Die M 2 soll über die Prenzlauer Promenade und die Kissingenstraße bis zum Bf. Pankow einen neu zu bauenden Streckenabschnitt. Von der M 1 wird außerdem der Streckenabschnitt vom Pastor-Niemöller-Platz nach Rosenthal Nord übernommen. Zusätzlich soll diese Linie über das Märkische Viertel mindestens bis zum S+U Bf. Wittenau verlängert werden. Zwischen Prenzlauer Promenade und Wittenau soll ein (genäherter 10-Minuten-Takt angeboten werden. Die Omnibuslinien 250 und 255 werden auf diesem Abschnitt eingestellt. Die Erhaltung des Abschnittes nach Heinersdorf durch Flügelung der M 2 ab Prenzlauer Promenade wird als wichtige Ortsteilbindung durch die BVV befürwortet.</p> <p>Es ergibt sich folgende Streckenführung: (Potsdamer Platz -) Alexanderplatz - Prenzlauer Allee – Prenzlauer Promenade - Am Steinberg - Heinersdorf) - Kissingenstraße - Bf. Pankow – Rathaus Pankow - Pastor-Niemöller-Platz - Friedrich-Engels-Straße - Wilhelmsruher Damm – S-Bf. Wittenau</p>
M 13	<p>Die M 13 soll zwischen Wedding und Weißensee auf einen 7/7/6-Takt verdichtet werden, um den Wegfall der Fahrten der Straßenbahnlinie 50 zwischen Schönhauser Allee und Osloer Straße auszugleichen. Die Führung dieser Verdichterfahrten (ggf. mit eigener Liniennummer) nach Heinersdorf ist zu prüfen.</p>
27 bzw. M 17	<p>Die Verknüpfung dieser Linien zu einer auf dem Hauptabschnitt (Gehrenseestraße - Schöneeweide) im 5-Minuten-Takt verkehrenden M 17 ist zu prüfen. Im Westabschnitt ist die Führung zum S-Bf. Greifswalder Str. bzw. bis zur Kniprodestraße vorzusehen.</p>
50	<p>Die Straßenbahnlinie 50 wird ab Pankow Kirche über Pankow Rathaus und die Wolankstraße (Neubauabschnitt) bis zur Osloer Straße und weiter auf dem bisherigen</p>

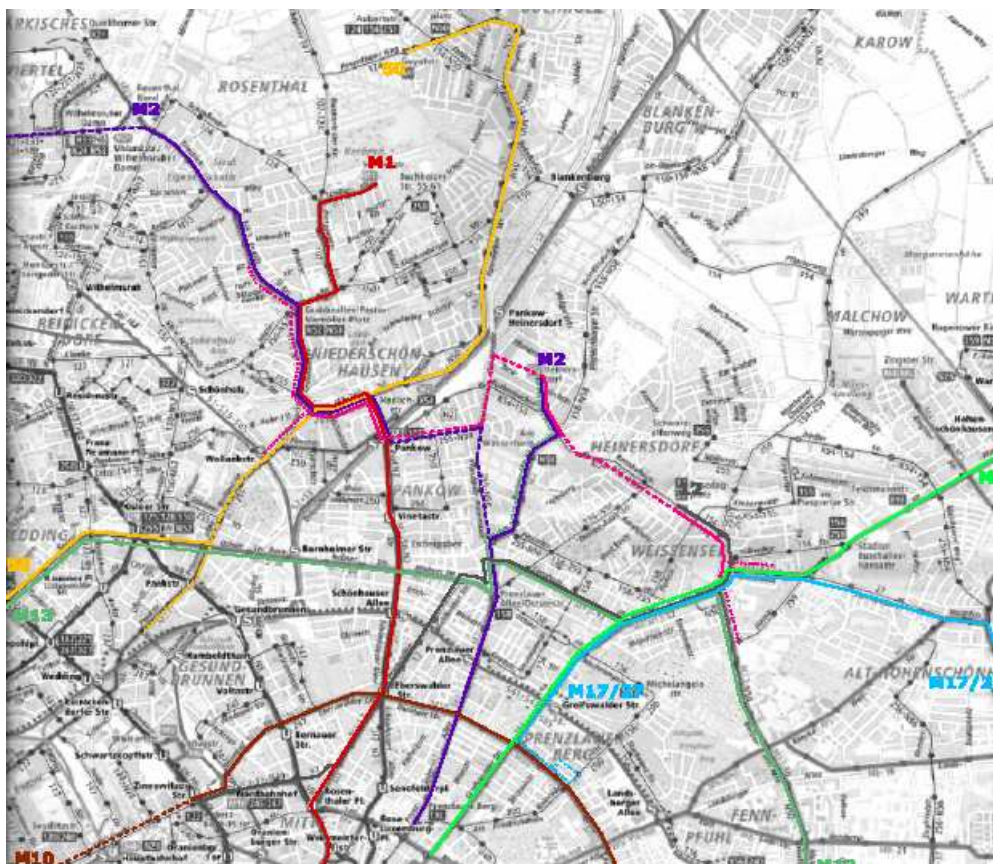
Linienweg bis Virchow-Klinikum geführt. Der 10-Minuten-Takt wird beibehalten. Die Omnibuslinien M 27 und 255 werden auf dem entsprechenden Abschnitt eingestellt. Alternativ ist ab Osloer Straße die Weiterführung der Linie über Pankstraße, Fennstraße und Perleberger Straße zur Turmstraße vorstellbar.

Es ergibt sich folgende Linienführung:
 Virchow-Klinikum - Osloer Straße - Wollankstraße – Rathaus Pankow - Pankow Kirche - Bf. Pankow-Heinersdorf - Französisch Buchholz - Guyotstraße

Langfristiges Ziel

Zur Vervollständigung des Straßenbahnnetzes wird der Bau einer Nordosttangentialverbindung angestrebt. Diese Strecke soll vom Pasedagplatz über Heinersdorf zum S+U Bf. Pankow (ggf. über die dann bereits gebaute Strecke durch die Kissingenstraße) geführt werden. Die parallelen Buslinien X 54 und 155 sind einzustellen. Die Weiterführung dieser Linie bis zum U+S Bf. Wittenau ist zu prüfen, um eine attraktive Langstreckenverbindung zu erhalten.

Langfristig angestrebtes Straßenbahnliniennetz für den Bezirk Pankow



Erläuterung: durchgezogene Linie: vorhandene Strecken,
 gestrichelte Linie: Neubaustrecken,
 Punktklinien: mögliche Optionen zur Linienführung.

Berlin, den 17.04.2007

Einreicher: Fraktion der SPD
 gez. BV Klaus Mindrup gez. BV Roland Schröder

Begründung siehe Rückseite

Begründung:

Straßenbahnen sind ein ökonomisch sinnvolles Verkehrsmittel, das für die Fahrgäste und die Erschließung von Stadtteilen hohe Vorteile bietet. Aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit im Vergleich zum Bus, den wesentlichen niedrigeren Investitionsmitteln gegenüber der U-Bahn (nur 10 % vom U-Bahn-Bau), der größeren Akzeptanz durch die Fahrgäste, den geringeren laufenden Kosten im Vergleich zum Betrieb einer U-Bahn bei leicht geringeren laufenden Kosten im Vergleich zum Bus sind Straßenbahn eine effizienter und sinnvoller Verkehrsträger mit hoher Attraktivität für die Fahrgäste. Durch den Verzicht auf überflüssige Infrastrukturanlagen im Vergleich zur U-Bahn (teure Tunnelanlagen, Treppen und Aufzüge, dem Fehlen von Angsträumen) und gegenüber dem Bus der höheren Umweltfreundlichkeit, der flexibleren Angebotskapazität, dem höheren Fahrkomfort und den positiven Auswirkungen auf das Image und die Stadtgestalt (z. B. Rasengleise) sowie den geringer werdenden Finanzmitteln der öffentlichen Haushalte setzen weltweit immer mehr Städte auf die (Wieder-)Einführung von Straßenbahnnetzen.

Beispielsweise führen in Frankreich die gänzlich neuen Straßenbahnsysteme in Paris, Lyon, Strasbourg, Grenoble, Orléans in periphere Großwohngebiete am Stadtrand und durch dichte innerstädtische Gründerzeitquartiere. In Ostdeutschland wurden nach 1990 viele Großsiedlungen durch die Straßenbahn neu erschlossen nach Jena-Lobeda, Rostock–Evershagen, Lichtenhagen und Lütten Klein, nach Zwickau-Neuplanitz, Halle-Neustadt und in Chemnitz in das Wohngebiet Fritz Heckert Straßenbahnlinien neu gebaut. Diese Strecken gehören heute zu den bestgenutzten in den jeweiligen Netzen, denn trotz zurückgehender Bevölkerungszahlen in diesen Städten werden diese Siedlungsbereiche auch weiterhin ein hinreichendes Aufkommen für einen effektiven Straßenbahnverkehr „liefern“ – allesamt gute Vorbilder für die Anbindung des Märkischen Viertels in unmittelbarer Nachbarschaft von Pankow an die Straßenbahn.

Dass Busse keinen adäquaten Ersatz bieten können, kann man in Berlin in etlichen ähnlich zu Pankow strukturierten Ortsteilen am Stadtrand beobachten. Die Busse haben – bis auf den Schülerverkehr – oft eine zu geringe Auslastung. Wer es sich leisten kann, fährt dann lieber gleich mit dem Auto. Gerade in Pankow sind dahingegen selbst an Wochenenden die Straßenbahnen meist gut besetzt und im Berufsverkehr sind Straßenbahnlinien, die nur alle 20 Minuten gefahren werden, oft überfüllt.

Die Straßenbahn stellt in Pankow sowohl auf dem bisherigen Netz, wesentlich stärker jedoch mit den vorgeschlagenen Verbesserungen und Linienverlängerungen eine wirtschaftlich optimale Bedienung großer Teile des Stadtbezirks her. Nur mit der Straßenbahn kann zu akzeptablen Kosten für die öffentliche Hand ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr angeboten werden, welches viele Bürger zu einem Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Nahverkehr bringen würde. Dass dies auch in Pankow funktioniert, zeigt die Streckenverlängerung der Linie 50 vor einigen Jahren von Buchholz, Kirche in des Neubaugebiet Buchholz-West (Guyotstraße): Die Fahrgastzahlen haben sich quasi „über Nacht“ auf das Zweieinhalbfache erhöht. Die Linie 50 hat sich von einer von Stilllegung bedrohten Strecke zu einer gut ausgelasteten Linie mit hoher Wirtschaftlichkeit entwickelt. Ähnliche Zuwächse sind auch bei anderen Strecken zu erwarten, wenn in die Zukunft der Straßenbahn investiert wird. Straßenbahnstreckenstilllegungen führen im Gegenzug zu spürbaren Fahrgastverlusten und verstärktem Umstieg auf das Auto.

Begründungen zu den einzelnen Straßenbahnlinien und Strecken:

M 1: Mitte, Prenzlauer Berg, Pankow Süd

Die Linie M 1 verbindet Rosenthal und Niederschönhausen direkt mit dem Ortszentrum Pankow (Rathaus, Einkaufszentrum), dem S- und U-Bahnhof Pankow (Umsteigeverkehr), der Schönhauser Allee (bedeutendes Einkaufszentrum, Umsteigen zur Ringbahn) der Kastanienallee und dem Hackeschen Markt (viele Fachgeschäfte, Kneipen- und Kulturviertel). Die Straßenbahn bedient seit Jahrzehnten in optimaler Weise einen Korridor, entlang dessen Einzugsbereich sehr viele Ziele liegen. Eine Unterbrechung der attraktiven Bedienung dieser „Aktivitätenachse“ für Pankow und Prenzlauer Berg führt sofort zu Fahrgastverlusten auf dem ganzen Korridor der Linie M 1 vom nördlichen Pankow bis nach Mitte.

Wie wichtig diese durchgehende Verbindung für die Fahrgäste ist, zeigt der Fahrgastzuwachs nach der Einführung der Metrolinie M 1. Obwohl Niederschönhausen heute seltener bedient wird als vor Einführung des Metronetzes (alle 20 statt alle 15 Minuten), sind mehr Fahrgäste in den Bahnen, als in der alten Linie 52, die bereits an der Bornholmer Straße am Nordrand von Prenzlauer Berg endete.

Die M 1 ist auf Teilabschnitten derzeit unzuverlässig, da sie vielen Störungen durch den übrigen Straßenverkehr ausgesetzt ist. Die beschriebenen Maßnahmen sollen die Pünktlichkeit erhöhen, ohne dass es zu Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer kommt. Die M 1 erfüllt wichtige Versorgungs- und Erschließungsfunktionen im Bereich der Schönhauser Allee bzw. der Berliner Straße. Ohne Linie M 1 können die Eckpunkte des Berliner Nahverkehrsplans nicht erfüllt werden. In der Schönhauser Allee und Kastanienallee entspricht der 8/6/6-Minuten-Takt (heute alle 10 Minuten) dem sehr hohen Aufkommen. Damit könnten auch die permanenten Überfüllungen in der Kastanienallee und damit verursachten Verspätungen endlich reduziert werden.

Wenn die 50 nicht mehr in der Berliner Straße verkehrt, wird sich das Fahrgastaufkommen noch weiter erhöhen, Die Taktverdichtung ist bereits aufgrund des gegenwärtig hohen Fahrgastaufkommens in diesem Bereich sowie in der Kastanienallee und der Schönhauser Allee notwendig.

M 1: Niederschönhausen

Der vorhandene 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Pastor-Niemöller-Platz - Schillerstraße entspricht nicht dem Fahrgastaufkommen. Vor einiger Zeit hat die BVG auf überfüllte Bahnen nicht durch eine Verdichtung der Taktfolgen der M 1 reagiert, sondern eine erneute Ausweitung des Busparallelverkehrs (Fahrten der Linie 107 bis S Pankow im Berufsverkehr) vorgenommen. Aufgrund dieses umfangreichen Busparallelverkehrs kann die Straßenbahn ihre Rolle als Hauptverkehrsmittel nicht wahrnehmen. Bus und Straßenbahnen nehmen sich gegenseitig Fahrgäste weg. Addiert man die heutigen Fahrgastzahlen von Straßenbahn und Bus zusammen, ergibt sich eine Summe von weit über 5.000 Fahrgästen im Querschnitt, die einen Weiterbetrieb der Straßenbahn aus wirtschaftlichen Gründen rechtfertigt. Die Verdichtung der Straßenbahnlinie ist daher auch auf diesem Abschnitt sinnvoll und wirtschaftlich.

M 1 bzw. M 2: Rosenthal

Der eigene Gleiskörper in der Friedrich-Engels-Straße, für den auch nach einem Ausbau dieser Straße optimal Platz vorhanden wäre, ist eine sehr gute Voraussetzung für die Herstellung einer neuen bezirksübergreifenden Direktverbindung. Dabei könnte mit einer Verlängerung um ca. 2,5 Kilometer über die Endstelle Rosenthal Nord quer durch das Märkische Viertel zum S- und U-Bahnhof Wittenau diese Strecke von einer eher schwächer ausgelasteten Stadtrandstrecke zu einer der bestausgelasteten im Berliner Netz werden. Das Märkische Viertel wird im Berufsverkehr mit bis zu 40 Bussen pro Stunde ab S- und U-Bahnhof Wittenau bedient. Davon fahren 24 geradlinig gebündelt über den Wilhelmsruher Damm (Linien M 21, X 21, X 33, 124). Diese

können von der wesentlich leistungsfähigeren Straßenbahn ersetzt werden (z. B. alle 5 Minuten – entspricht 12 Bahnen pro Stunde), ohne das bestimmte Strecken vom Bus nicht mehr bedient werden müssen.

Wird auf die „Rosenthaler Straßenbahn“ beim Straßenausbau verzichtet, verbaut sich der Senat auf viele Jahrzehnte die Chance einer attraktiven und effizienten Erschließung des Märkischen Viertels. Der immer wieder diskutierte Weiterbau der U 8 ins Märkische Viertel erweist sich seit Jahrzehnten als nicht finanzierbar und würde das Gebiet mit großen Stationsabständen nur punktuell erschließen, so dass weiter ein umfangreicher Busparallelverkehr erforderlich wäre. Ohne Straßenbahn wird der höchst unwirtschaftliche Busverkehr langfristig zementiert und das Märkische Viertel wäre weiterhin eine Großsiedlung in Randlage ohne Schienenanschluss. Berlin würde sich damit weiter ins verkehrspolitische Abseits stellen, denn eine bessere Anbindung von Großsiedlungen an die jeweiligen Straßenbahnsysteme genießt im nationalen und internationalen Vergleich eine sehr hohe Priorität.

Weitere Bedeutung hat die Straßenbahnstrecke nach Rosenthal für die lokale Erschließung des von ihr durchfahrenen Gebiets. Aufgrund wachsender Verdichtung (die Bevölkerung hat sich in Rosenthal seit 1990 annähernd verdoppelt) ist mit höheren Fahrgastzahlen zu rechnen. Wird diese Straßenbahnstrecke stillgelegt, verzichtet der Bezirk auf einen wesentlichen Standortvorteil für Einfamilienhausbauer, den die attraktive Nahverkehrsanbindung direkt in die Innenstadt gegenüber dem Umland darstellt.

M 2: Heinersdorf

Der Abschnitt der M 2 (Am Steinberg - Heinersdorf) stellt eine „typische“ Endstrecke dar. Die Fahrgastzahlen sind am Ende von Linien besonders gering, jedoch sind Endbereiche auch wichtig für die Auslastung der innerstädtischen Abschnitte. Für die Fahrgäste aus Heinersdorf ist die M 2 eine attraktive Direktverbindung in die Innenstadt, die bei einer Buslösung wegfallen würde. Selbst zur Ringbahn muss dann höchstwahrscheinlich umgestiegen werden.

Mit der Verlängerung der Linie M 2 zum Alexanderplatz sind zusätzliche Fahrgäste zu erwarten. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen sollte folglich besonders beobachtet werden. Zusätzlich können mit einer besseren Anschlussabstimmung zur Buslinie 158 einige Kunden, die in der Relation Blankenburg - Alexanderplatz Umwege in Kauf nehmen, für die M 2 neu gewonnen werden.

M 2: Neubauoption Prenzlauer Promenade - Bf. Pankow

Für die Linie M 2 besteht ein großes Potenzial zur Neugewinnung von Fahrgästen, wenn mittelfristig ein Streckenneubau über die Prenzlauer Promenade und Kissingenstraße erfolgt. So könnte eine Verknüpfung der Linien M 1, M 2 und 50 im Pankower Zentrum erfolgen. Dabei wird das dichte Siedlungsgebiet um die Kissingenstraße neu erschlossen. Die unwirtschaftlichen Fahrten der Linie 50 zwischen S- und U-Bahnhof Pankow und Björnsonstraße könnten auf diesen Neubauabschnitt umgelenkt werden. Ohne Mehraufwand an Straßenbahnfahrzeugen können viele Busleistungen der Linien 250 und 255 substituiert werden. Das Wohngebiet erhält eine attraktive Direktanbindung an den Alexanderplatz.

Mit dieser Verknüpfung der Korridore der Linien M 1 und M 2 lassen sich verschiedene Effekte erzielen, die vor allem eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der BVG (mehr Fahrgäste für die Straßenbahn, Einsparung von Bussen) bei gleichzeitigem Fahrgastneugewinn zur Folge haben. Die M 2 in der Prenzlauer Allee würde weit besser ausgelastet, die beiden Standorte der Pankower Verwaltung wären direkt verbunden. Wird auf die vorgeschlagene Neubaustrecke verzichtet und der Abschnitt nach Heinersdorf dennoch stillgelegt, ist auch ein Rückgang der Fahrgastzahlen in der Prenzlauer Allee zu erwarten. Die kurz vor der Fertigstellung stehende Streckenverlängerung der M 2 zum Alexanderplatz könnte so ihren wirtschaftlichen Nutzen nicht voll erreichen.

Sollten sich die Fahrgastzahlen nach Heinersdorf (z.B. durch die Verlängerung der M 2 zum Alexanderplatz) spürbar positiv entwickeln, kann dieser Streckenast auch bei Realisierung der Neubaustrecke nach S+U Pankow erhalten bleiben und beispielsweise durch eine „Flügelung“ der Linie M 2 bedient werden.

Straßenbahnlinie 12

Die Straßenbahnlinie 12 fährt durch einige der am dichtesten bewohnten und am stärksten von vielfältigen Nutzungen geprägten Teile von Berlin-Mitte (Friedrichstraße) und Prenzlauer Berg (Kastanienallee, Pappelallee). Auch verfügt die Mehrzahl der hier wohnenden Haushalte nicht über ein Auto. Diese „junge Bevölkerung“ ist jedoch tendenziell sehr aktiv. In den letzten Jahren ist wieder eine Zunahme der Einwohnerzahlen zu beobachten. Der Bezirk will dieser Entwicklung mit der Ausweisung von Sanierungsgebieten im Bereich „Humannplatz“ und entlang der Langhansstraße weiter unterstützen.

Auch in Weißensee fährt die 12 durchgehend durch Gebiete mit dichter Bebauung. So gibt es entlang der ganzen Strecke ein hohes Potenzial für die BVG. Unterstützt wird das dadurch, dass die Linie 12 einige dieser dichten Bereiche als einzige ÖPNV-Linie bedient (Pappelallee) und als „Diagonalverbindung“ von Weißensee, Prenzlauer Berg und Mitte viele Umsteigeverbindungen erspart. Ohne Linie 12 im Bereich Pappelallee ergeben sich für viele Bewohner dieses Gebiets wesentlich längere Fußwege zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel, da eine Busersatzlösung nicht praktikabel und von der BVG auch nicht vorgesehen ist. Die Eckpunkte des Berliner Nahverkehrsplans können hier nicht erfüllt werden. Es würde das größte bebaute Gebiet innerhalb des Berliner S-Bahn-Ringes ohne Öffentlichen Nahverkehr entstehen!

Das diese Linie ein hohes Kundenpotenzial aufweist und in Teilabschnitten alternativlos ist, zeigen Beobachtungen von sehr gut ausgelasteten Bahnen zu den wichtigen Verkehrszeiten insbesondere im Bereich Pappelallee - Kastanienallee - Invalidenstraße - Zinnowitzer Straße – und das trotz eines 20-Minuten-Taktes! Viele Fahrgäste finden kaum einen Sitzplatz.

Die Wirtschaftlichkeit dieser Linie ist entsprechend sehr hoch. Eine Einstellung würde also zu wirtschaftlichen Verlusten führen. Die Verdichtung würde den trotz Taktausdünnung stabil gebliebenen Fahrgastzahlen Rechnung tragen.

Vor dem hier skizzierten Hintergrund ist eine Verdichtung der Linie sinnvoll und erforderlich. Mit ihr lassen sich dauerhaft Kunden binden und neue Kunden im dicht bewohnten und stark genutzten Gründerzeitquartieren gewinnen, da schon „mittendrin“ eine Straßenbahnstrecke zur Verfügung steht. Die anstehenden baulichen Investitionen im kurzen Abschnitt in der Pappelallee sollten diese wirtschaftlich positiv bewertete Linie daher nicht in Frage stellen. Im Gegenteil, die Taktverdichtung wird zu einer Erfolgsgeschichte werden. Eine Taktverdichtung von 20 auf 10 Minuten während der üblichen Geschäftszeiten entspräche somit einem angemessenen und nachfragegerechtem Angebot für diese innerstädtische Verkehrsrelation. Dann würde die Auslastung der Strecke spürbar steigen, viele neue Kunden werden der Straßenbahn zugeführt. Das gilt insbesondere auch für den Abschnitt zum Pasedagplatz (s. 27 bzw. M 17).

SL 12 und SL 27: Pasedagplatz

Am Pasedagplatz zeigt sich die „typische“ Endstreckenproblematik mit geringen Fahrgastzahlen. Bei dieser Strecke kommt jedoch hinzu, dass diese seit 2004 besonders starke Fahrgastverluste hinnehmen musste. Einerseits durch die komplette Einstellung der direkt über das Weißenseer Bezirkszentrum (Berliner Allee) zum Alexanderplatz führenden Linie und andererseits durch starke Taktausdünnungen. Die hier fahrende Linie 12 bindet den Pasedagplatz zwar weiterhin zumindest an die Berliner Allee an und ermöglicht einen Anschluss an die zum Alexanderplatz fahrende Linie M 4 – allerdings nur im sehr unattraktiven 20-Minuten-Takt. Die zusätzlich zum Pasedagplatz fahrende Linie 27 ist für dieses Gebiet kaum von verkehrlicher Bedeutung, da sie in Bereiche fährt, zu denen kaum eine relevante Verkehrsbeziehung besteht.

So ist der Pasedagplatz ein wichtiger Umsteigepunkt für den überörtlichen Verkehr auf einer Nordost-Tangente (27, X 54, 155).

Jedoch ist der Bereich um den Pasedagplatz ein dicht bebautes Gebiet (Gründerzeit, Siedlungsbau der 1920er Jahre), was für ein vorhandenes Fahrgastpotenzial dieser Endstrecke spricht. Die Stilllegung würde nur einen vergleichsweise geringen Effekt an Infrastrukturersparnis erbringen, da die Zufahrt zum an dieser Strecke gelegen Betriebshof Weißensee weiterhin gewährleistet werden muss.

Notwendig ist für den Pasedagplatz ein Konzept, welches die vorhandene räumliche Orientierungen der Fahrgäste berücksichtigt und ein wirtschaftlich mögliches Angebot schafft, welches eine signifikant höhere Nachfrage ermöglicht.

Die Wiederherstellung einer Direktverbindung zum Alexanderplatz wäre sicherlich aus Fahrgastsicht die attraktivste Lösung. Problematisch erweist sich das insofern, da dies zu Lasten der sehr stark nachgefragten Linie M 4 vom Alexanderplatz über die Greifswalder Straße in Richtung Hohenschönhausen gehen würde. Kompromissmodell ist daher die vorgeschlagene Verdichtung der Linie 12 auf einen 10 Minuten-Takt. Damit würde ein attraktiver Takt zum Weißenseer Ortszentrum mit geringen Umsteigezeiten zur M 4 erreicht. Gleichzeitig sollte die Vielzahl der am Pasedagplatz vorbeiführender Buslinien (X54, 155, 156, 158) als Zubringerpotenzial für die Straßenbahn durch abgestimmte Anschlussgewährung besser einbezogen und neu strukturiert werden.

SL 27 bzw. M17: Suermondstraße

Die Aufgaben der Linie 27 liegen einerseits in einer schnellen weiträumigen Verbindung von Weißensee, Friedrichsfelde, Karlshorst und Köpenick und mit Umsteigen auf die M 6 und M 8 auch Richtung Marzahn. Wegen großzügiger Trassierung und großer Haltestellenabstände erreicht die Straßenbahn eine hohe Reisegeschwindigkeit. Andererseits übernimmt sie als einzige Linie die lokale Bedienung der Siedlungsbereiche um die Suermondstraße.

Bei einer Stilllegung der Straßenbahn in der Suermondstraße ist ein Ersatzbus (evtl. verlängerte Linie 156) lediglich bis ca. Hauptstraße/ Rhinstraße oder Gehrenseestraße zu erwarten, um Parallelverkehr zur M 17 zu vermeiden. Diese Verbindung wäre für die „Langstreckenfahrergäste“ der 27 in Richtung Karlshorst - Köpenick wegen Umsteigezwang auf einen nur selten fahrenden Bus völlig unattraktiv. Folglich wäre der Bus nur mangelhaft ausgelastet. Außerdem würde die gesamte „Osttangente“ (M17-Korridor) Fahrgäste verlieren.

Die Linie 27 kann aufgrund der ungünstiger Linienführung ihre Aufgaben nur unzureichend wahrnehmen, so dass sie Fahrgastpotenziale nicht abschöpfen kann und eine geringe Auslastung vorliegt. In Weißensee verpasst die Linie 27 mit ihrer Führung zum Pasedagplatz das für die Fahrgäste wichtige Stadtteilzentrum in der Berliner Allee. Sollen also neue Fahrgäste sowohl im Lokalverkehr im Bereich Suermondstraße als auch im „bezirksübergreifenden“ Verkehr nach Friedrichsfelde und Karlshorst erreicht werden, ist eine Linienführung über das Weißenseer Stadtteilzentrum notwendig. Eine Verknüpfung mit anderen Linien in diesem Bereich ist wegen der entstehenden sehr langen Linien wenig sinnvoll, so dass eine Endstelle für die 27 erforderlich ist. Denkbar wäre der Bau einer Kehranlage (für Zweirichtungswagen) direkt südlich des S-Bahnhofs Greifswalder Straße, so dass die 27 über die Berliner Allee dahin geleitet werden kann. Ein zusätzlicher positiver Effekt wäre eine Entlastung für die sehr stark nachgefragte M 4, die nördlich des Bahnhofs Greifswalder Straße eine höhere Querschnittsbelastung aufweist als direkt südlich. Soll auf bauliche Investition der Wendeanlage verzichtet werden, kann die 27 bis zur vorhandenen Schleife Kniprodestraße geführt werden.

Die Einbeziehung der 27 in die M 17 ist zu prüfen (Linienführung: S Schöneweide - S Karlshorst - U Tierpark - Rhinstraße - Flügelung: Falkenberg oder Weißensee - S. Bf. Greifswalder Straße bzw. Kniprodestraße), damit kann diese Maßnahme von der BVG weitgehend kostenneutral realisiert werden.

Straßenbahnlinie 50

Mit der Führung der 50 ab dem Pankower Zentrum über eine Neubaustrecke entlang der Wollankstraße entsteht eine neue attraktive Direktverbindung von Französisch Buchholz bis in den westlichen Wedding mit der perspektivischen Verlängerung nach Moabit. Es verschlechtert sich lediglich die Anbindung an die U 2, die nicht mehr direkt erreicht wird. Die Umsteigebeziehungen in Nord-Süd-Relationen (zur S-Bahn in Pankow-Heinersdorf und Wollankstraße und zu den Linien M 1 und M 2 im Pankower Zentrum) wären dennoch sehr attraktiv. Die direkte Fahrtzeit zur Osloer Straße und zum Virchow-Klinikum wird deutlich reduziert. Die eingesparten Umläufe können für die Verdichtung auf anderen Linien Verwendung finden.

Mit dieser Streckenführung können zwei Buslinien ersetzt werden, die zusammen einen 5-Minuten-Takt durch die Wollankstraße herstellen. Gleichzeitig wird außerhalb der Hauptverkehrszeit die unwirtschaftliche Führung der Linie 50 zur Björnsonstraße aufgegeben.

Nordosttangente (noch ohne Liniennummer)

Mit dieser neuen Verbindung könnte eine attraktive, schnelle und direkte Verbindung von Wittenau über das Märkische Viertel, Rosenthal, Pankow Zentrum, Heinersdorf und Weißensee bis in die östlichen und südöstlichen Stadtteile Berlins erfolgen. Dieses wäre eine echte alternative zu den aufs Zentrum von Berlin ausgelegten Schnellbahnlinien. Die vorhandenen Endstrecken (Pasedagplatz, Heinersdorf) erhielten durch die Verknüpfung eine neue Qualität. Eine Netzverbindung würde entstehen. Das unattraktive und umständliche Umsteigen am Pasedagplatz würde entfallen. Das Busliniennetz im Ortsteil Weißensee könnte eine Neuordnung erfahren, wenig attraktive Linienführungen könnten korrigiert werden.

Möglich wäre auch die verkehrlich Erschließung des Rangierbahnhofs Pankow, für den die Neubebauung mit Wohnen, Einzelhandel und Fachmärkten ein neues, zusätzliches Verkehrsaufkommen erwarten lässt, für das eine entsprechende verkehrliche Anbindung erforderlich ist. Die bestehenden Buslinien reichen dafür nicht aus.