

20.09.2019

Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

Verkehrswende Berlin Nordost Baustein Öffentlicher Verkehr

Das Abgeordnetenhaus möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, zur Verbesserung der Verkehrssituation im Berliner Nordosten

1. gemeinsam mit dem Land Brandenburg die Verkehrsverträge mit DB Regio nachzuverhandeln mit dem Ziel

- Verdichtung des heutigen 60-min-Taktes im Regionalverkehr Angermünde – Eberswalde – Bernau – Gesundbrunnen – Südkreuz (RE3) zum 30-min-Takt spätestens ab Dezember 2025;

- Verdichtung des heutigen 60-min-Taktes im Vorortverkehr Eberswalde - Hohenschönhausen – Ostkreuz (RB 24) zum 30-min-Takt spätestens ab Dezember 2025.

Dies ist ohne Infrastrukturausbau möglich. Der Nahverkehrsplan ist entsprechend zu ändern.

2. die Verkehrsleistungen der S-Bahn im Rahmen des Vergabeverfahrens wie folgt zu bestellen:

- Mindestens jeden zweiten Zug des 10-min-Takts der S75 ganztags über die gesamte Stadtbahn von Ostbahnhof bis Westkreuz verlängern, und zwar zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Auslieferung der ersten Neubaufahrzeuge

- Verlängerung der S85 mindestens in der Hauptverkehrszeit von Pankow bis Buch spätestens ab Mitte 2022.

Dies ist nach Beseitigung des Fahrzeugmangels ohne Infrastrukturausbau möglich.

3. gemeinsam mit dem Land Brandenburg und der DB Netz AG das Investitionsprogramm i2030 um folgende Korridore zu erweitern, um dringend notwendige Angebotsverbesserungen zu ermöglichen:

Wriezener Bahn

An der eingleisigen Wriezener Bahn ist am vorhandenen Ausweichgleis in Blumberg wieder ein Bahnsteig zu errichten, um den 30-min-Takt des Vorortverkehrs Werneuchen – Lichtenberg – Ostkreuz (RB 25) anstelle des heutigen 60-min-Taktes einzuführen. Am Bahnhof

Blumberg sind überdachte Fahrradständer mit Fahrradbügeln und kurzen Wegen zu den Bahnsteigen zu errichten.

Ostbahn

An der eingleisigen Ostbahn ist etwa zwischen Mahlsdorf und Hoppegarten das 2. Gleis zu errichten, und in Müncheberg ist an der vorhandenen 2. Bahnsteigkante wieder ein Gleis anzuschließen, um den 30-min-Takt des Vorortverkehrs Müncheberg – Strausberg – Lichtenberg – Ostkreuz (RB 26) anstelle des heutigen 60-min-Taktes einzuführen. Zu prüfen ist, ob die Erweiterung der überdachten Fahrradstellplätze sinnvoll ist.

4. gemeinsam mit dem Land Brandenburg Einfluss auf die DB Netz AG zu nehmen, die im Investitionsprogramm i2030 vorgesehenen S-Bahn-Maßnahmen nicht nur zu prüfen, sondern beschleunigt umzusetzen:

Buch – Bernau

mindestens abschnittsweise, am besten vollständig das 2. Gleis wieder aufbauen, um den 10-min-Takt der S2 von Buch bis Bernau auszudehnen

Hoppegarten – Strausberg

mindestens abschnittsweise, am besten vollständig das 2. Gleis aufbauen, um den 10-min-Takt der S5 von Hoppegarten bis Strausberg auszudehnen.

Wartenberg – Karower Kreuz

Verlängern der S-Bahn-Strecke von Wartenberg zunächst bis zur Sellheimbrücke mit Zwischenstation Malchow an der Kreuzung mit der B2, im zweiten Schritt bis zum geplanten Umsteigebahnhof Karower Kreuz (Verknüpfung mit der S2-Strecke). Zu klären ist die Verknüpfung der S75-Strecke mit der S8-Strecke nach Hohen Neuendorf am Karower Kreuz, abhängig von eventuell geplanten Wohngebieten zwischen Französisch Buchholz und Karow.

5. die Planung weiterer Infrastrukturprojekte gemeinsam mit der DB Netz AG und zum Teil mit dem Land Brandenburg einzuleiten

Ausbau der Nahverkehrstangente Ost

Grundsatzentscheidung zur Kombination Gleichstrom-S-Bahn auf eigenen Gleisen (Feinerschließung Wartenberg – Karower Kreuz) und Wechselstrom-Vorortverkehr auf der Gesamtstrecke Karower Kreuz – Kreuz Wuhlheide – Grünau. Ziel ist, die Verbindungen zwischen dem Nordosten und den Stadtteilen im Südosten und dem Flughafen BER zu verbessern sowie die radial verlaufenden S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnstrecken miteinander zu verknüpfen.

Regional- und Vorortbahnsteig Buch

für den Pendlerverkehr von und nach Buch mit 7.000 Arbeitsplätzen in Wissenschaft, Biotech-Wirtschaft und Kliniken sowie einer Vielzahl von Patienten und Klinikbesuchern.

Erweiterung des Bahnhofs Pankow

mit einem Regional- und Vorortbahnsteig und Umbau zu einem fahrgastfreundlichen, behinderungsfreien Umsteigeknoten zu S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fahrrad (Fahrradparkhaus).

Vollständiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Ostbahn, um den 30-min-Takt bis Kostrzyn auszudehnen.

6. die BVG zu beauftragen, Takte bei der U-Bahn und Straßenbahn zu verdichten:
- U5 Zeitliche Ausdehnung des 5-min-Taktes von Kaulsdorf Nord bis Hönow;
 - M1 15-min-Takt (SaSo 20-min-Takt) verdichten auf durchgehenden 10-min-Takt auf beiden Linienästen bis Rosenthal und bis Niederschönhausen;
 - M2 20-min-Takt von Am Steinberg bis zur Endstation Heinersdorf verdichten auf 10-min-Takt.
7. den im § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes verankerten Vorrang des ÖPNV vor dem MIV in den Signalprogrammen aller Lichtsignalanlagen des Straßenbahnnetzes durchzusetzen. Bei Mischverkehr ist vor der Umprogrammierung die Einrichtung besonderer Bahnkörper, wo noch nicht vorhanden, zu prüfen. Warteflächen für abbiegende Kraftfahrzeuge auf Gleisbereichen sind nach außerhalb der Gleisbereiche zu verlegen oder das Abbiegen aufzuheben. Ziel sind kürzere Fahrzeiten und geringerer Fahrzeugmehrbedarf bei der Taktverdichtung.
8. die BVG zu beauftragen, Takte der Buslinien zu verdichten:
- X54 20-min-Takt SaSo auf 10-min-Takt verdichten und auf die gesamte Linienlänge von Pankow bis Hellersdorf ausdehnen
 - 150 10-min-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von Alt Karow verlängern bis S Buch
 - 154 20-min-Takt verdichten auf 10-min-Takt auf der gesamten Linienlänge von Französisch Buchholz bis U Elsterwerdaer Platz
 - 158 20-min-Takt von Heinersdorf bis S Buch verdichten auf 10-min-Takt
 - 256 20-min-Takt von S Hohenschönhausen bis S Lichtenberg verdichten auf ganztägigen 10-min-Takt (nicht nur in der HVZ)
 - 259 60-min-Takt von S Buch bis Malchow verdichten auf 20-min-Takt (ganztags an allen Tagen); 60-min-Takt von Französisch Buchholz bis S Buch in der HVZ verdichten auf 20-min-Takt
 - 390 60-min-Takt (HVZ 40-min-Takt) verdichten auf 20-min-Takt und täglich.
9. den im § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes verankerten Vorrang des ÖPNV vor dem MIV in den Signalprogrammen der Lichtsignalanlagen des Busnetzes durchzusetzen. Bei Mischverkehr von Bussen im 10-min-Takt oder dichter und MIV ist vor der Umprogrammierung die Einrichtung von Busspuren, wo noch nicht vorhanden, zu prüfen. Ziel sind kürzere Fahrzeiten und geringerer Fahrzeugmehrbedarf bei der Taktverdichtung.
10. gemeinsam mit dem Land Brandenburg den VBB zu beauftragen, ein länderübergreifendes Busliniennetz nach folgenden Grundsätzen zu erarbeiten:
- Ausgangspunkte für ein besseres Busliniennetz im Nordosten Berlins und im Umland sind Verknüpfungspunkte mit der Regional- und Vorortbahn, S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn (Verkehrsdrehscheiben mit überdachten Fahrradständern und Fahrradbügeln), verbunden mit Mobilitätsstationen. Hierfür bieten sich an:
 - o die Bahnhöfe Templin, Eberswalde, Biesenthal, Bernau, Zepernick, Buch, später Karower Kreuz oder Sellheimbrücke, Bad Freienwalde, Wriezen, Werneuchen, Blumberg, Ahrensfelde (später Wuhletalstraße), später Malchow (an der Kreuzung mit der B2), Hohenschönhausen, Hönow, Strausberg, Fredersdorf, Mahlsdorf, Hoppegarten, Wuhletal

- die Straßenbahn-Haltestellen Französisch Buchholz (Ortsmitte), Heinersdorf Ortsmitte (später Blankenburg nahe der Ortsmitte), Weißensee Pasedagplatz, Hohenschönhausen Prerower Platz, Strausberg Ortsmitte.
- Die Bus-Hauptlinien sollen mehrere Verknüpfungspunkte mit den Orten und Siedlungsgebieten auf möglichst direktem Weg verbinden, damit die Pendler alternative Fahrmöglichkeiten je nach ihrem Ziel im Berliner Stadtgebiet haben.
- Bus-Nebenlinien ergänzen die übergeordneten Hauptlinien zu einem verhältnismäßig engmaschigen Netz, sind mit den Hauptlinien mit guten Anschlüssen verknüpft und übernehmen die Feinverteilung.
- Die Buslinien sollen an den Verknüpfungspunkten Anschluss an die Bahnlinien und untereinander haben, außerdem an Berührungspunkten untereinander. Kein Bus-Parallelverkehr zu den Bahnstrecken, nur Zubringer.
- Die Buslinien sollen abgelegene Orte nicht nur mit Stichlinien an die Bahnen anschließen, sondern auch untereinander verbinden. Geringe Fahrzeitverlängerungen durch Umwege sollten hingenommen werden, soweit die Anschlüsse an den Verknüpfungs- und Berührungspunkten eingehalten werden.
- Ganztags gleichbleibender Linienverlauf, der möglichst alle Fahrzwecke berücksichtigt, höchstens für den Schüler- oder Ausflugsverkehr geringe Abweichungen.
- Die Hauptlinien sollen ganztags mindestens im Stundentakt fahren, die Nebenlinien ganztags mindestens im Zweistundentakt, bei geringem Fahrgastaufkommen mit Kleinbussen.
- In den berlinnahen Orten ist in der Hauptverkehrszeit 20- oder 30-min-Takt erforderlich, gegebenenfalls durch Linienüberlagerungen.
- Die innerstädtischen Buslinien Berlins sollen erforderlichenfalls im 10-min-Takt verkehren, sonst mindestens im 20-min-Takt.
- In der Schwachverkehrszeit könnten die Nebenlinien als Rufbus mit einer Anmeldezeit von höchstens 30 Minuten verkehren.
- Wo notwendig, sorgen Busspuren dafür, dass die Linienbusse nicht im Stau stehen und einen Fahrplan mit kurzen Fahrzeiten einhalten können.

Begründung

Der vorliegende Antrag zielt auf die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der Bahnen und Busse im Nordosten Berlins und im angrenzenden Umland. Dies ist neben

- dem stadtverträglichen Umbau bestehender Straßen
 - dem Ausbau des Radwegenetzes und
 - dem Reduzieren des geplanten Straßenneubaus
- ein Baustein zur Lösung der Verkehrsprobleme.

Die Notwendigkeit, für die täglichen Wege das Auto zu benutzen, muss reduziert werden. Dazu sind wesentlich bessere Angebote des öffentlichen Verkehrs erforderlich, insbesondere für die kombinierte Nutzung der Bahnen (Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) und der Linienbusse als Zubringer zu diesen sowie für die Fahrradmitnahme und das sichere, witterungsgeschützte Abstellen von Fahrrädern.

Der Verkehrsraum Berlin Nordost wird erheblich vom Autoverkehr belastet (Stau im Straßenzug Buch – Karow – Blankenburg – Heinersdorf – Prenzlauer Allee, Stau auf der B2 Mal-

chow – Weißensee Berliner Allee – Greifswalder Straße, Stau im Straßenzug Ahrensfelde – Falkenberg – Neu Hohenschönhausen) mit all den bekannten negativen Folgen wie Umweltverschmutzung, Lärm und Konflikten im Straßenverkehr. Kapazität und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sowie das Radwegenetz sind unzureichend und insbesondere für Pendler aus den umliegenden Landkreisen unattraktiv. Mit dem Entstehen neuer Wohngebiete in Buch, Karow und Blankenburg wachsen die Bevölkerung, die Pendlerfahrten und damit die Verkehrsprobleme.

Zum Beseitigen der Missstände plant der Senat neue überörtliche Straßen, mit denen die negativen Folgen des Autoverkehrs steigen werden, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zu langfristige und in zu geringem Maße. Ein Gesamtkonzept für die umweltverträgliche Entwicklung des Verkehrs in den nordöstlichen Bezirken Berlins sowie für den Pendlerverkehr zwischen den an Berlin grenzenden Landkreisen und der Innenstadt liegt nicht vor.

Die im Nahverkehrsplan und in den Verkehrsverträgen für den Regional- und S-Bahn-Verkehr vorgesehenen Angebotsausweitungen kommen zu spät und reichen nicht aus. Im Investitionsprogramm i2030 fehlen dringend notwendige bauliche Erweiterungen. Die Untersuchungen zu den in i2030 enthaltenen Korridoren ziehen sich schon seit 2017 hin, ohne dass Ergebnisse und Realisierungen in Sicht sind.

Es fehlt ein abgestimmtes länderübergreifendes Busliniensystem im Nordosten von Berlin und im angrenzenden Umland, das gleichermaßen folgenden verschiedenen Aufgaben gerecht wird:

- Zubringer, vor allem für den Pendlerverkehr, zu den Stationen der überwiegend radial auf Berlin zulaufenden Regional-, Vorort-, S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahn-Strecken (Hauptlinien);
- Tangentialverkehr zwischen den Ortsteilen im Berliner Stadtgebiet sowie zwischen den Orten an den radialen Eisenbahnstrecken in den angrenzenden Landkreisen (Hauptlinien);
- Feinerschließung der Orte, Ortsteile und Siedlungen sowie Verbindung dieser untereinander (Nebenlinien).