

19. September 2019

Verkehrswende Berlin Nordost Baustein Öffentlicher Verkehr

Als Verkehrsraum Nordost wird hier das Gebiet der Bezirke Pankow, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf außerhalb des S-Bahn-Rings und nördlich der Ostbahn sowie die angrenzenden Gebiete der Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland bis etwa zur Linie Eberswalde – Wriezen – Seelow betrachtet.

Ausgangslage

Der Verkehrsraum wird erheblich vom Autoverkehr belastet (Stau im Straßenzug Buch – Karow – Blankenburg – Heinersdorf – Prenzlauer Allee, Stau auf der B2 Malchow – 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, aber zu langfristig und zu wenig Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs. Ein abgestimmtes 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.

Einordnung des Bausteins

Die Lösung der Verkehrsprobleme im Berliner Nordosten besteht aus mehreren Bausteinen:

- dem stadtverträglichen Umbau bestehender Straßen
- dem Ausbau des Radwegenetzes
- dem Reduzieren des geplanten Straßenneubaus und
- der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der Bahnen und Busse; hiermit befasst sich dieser Baustein.

Ziele

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.

Vorort- und Regionalverkehr

Rückgrat des Pendlerverkehrs zwischen den Landkreisen Barnim und Märkisch-Oderland einerseits und Berlin bilden die Eisenbahnstrecken Berlin – Angermünde (Stettiner Bahn), Berlin – Werneuchen (Wriezener Bahn) und Berlin – Kostrzyn (Ostbahn) sowie der Außenring zwischen Karower Kreuz und Grünau (Nahverkehrstangente Ost). Hier sind Verkehrsangebot und Infrastruktur auszubauen.

Ohne Infrastrukturausbau möglich sind:

- Verdichtung des heutigen 60-min-Taktes im Regionalverkehr Angermünde – Eberswalde – Bernau – Gesundbrunnen – Südkreuz (RE3) zum 30-min-Takt
- Verdichtung des heutigen 60-min-Taktes im Vorortverkehr Eberswalde – Hohen Schönhausen – Ostkreuz (RB 24) zum 30-min-Takt.

Dazu sind die Nahverkehrspläne beider Länder entsprechend zu ändern und die Verkehrsverträge entsprechend zu gestalten.

Dringend notwendige Angebotsverbesserungen sind:

- 30-min-Takt des Vorortverkehrs Werneuchen – Lichtenberg – Ostkreuz (RB 25) anstelle des heutigen 60-min-Taktes
- 30-min-Takt des Vorortverkehrs Müncheberg – Strausberg – Lichtenberg – Ostkreuz (RB 26) anstelle des heutigen 60-min-Taktes.

Dazu müssen folgende Infrastrukturmaßnahmen in das Investitionsprogramm i2030 aufgenommen werden:

- an der eingleisigen Wriezener Bahn am vorhandenen Ausweichgleis in Blumberg wieder einen Bahnsteig errichten. In Blumberg überdachte Fahrradständer mit Fahrradbügeln und kurzen Wegen zu den Bahnsteigen errichten.
- zweites Gleis an der eingleisigen Ostbahn etwa zwischen Mahlsdorf und Hoppegarten und Wiederanschluss eines Gleises an der vorhandenen zweiten Bahnsteigkante in Müncheberg. Prüfen, ob hier die Erweiterung der überdachten Fahrradstellplätze sinnvoll ist.

Dringend sind die langfristigen Planungen zum Ausbau der Nahverkehrstangente Ost zu beginnen und eine Grundsatzentscheidung zur Kombination von eigenen Gleisen für die Gleichstrom-S-Bahn und Wechselstrom-Vorortverkehr (Regio-S-Bahn) auf der Gesamtstrecke Karower Kreuz – Kreuz Wuhlheide – Grünau zu treffen. Mit der Regio-S-Bahn (Wechselstrom und Oberleitung) sollen die Verbindungen zwischen dem Nordosten und den Stadtteilen im Südosten und dem Flughafen BER verbessert sowie die radial verlaufenden S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnstrecken miteinander verknüpft werden.

Die geplante Umsteigestation zwischen Regionalverkehr, Regio-S-Bahn und S-Bahn am Karower Kreuz ist zügig zu verwirklichen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Nordostraum trägt auch die geplante Reaktivierung der Heidekrautbahn von Groß Schönebeck / Wensickendorf – Basdorf mit mehreren Zwischenstationen nach Wilhelmsruh und ihre Weiterführung nach Gesundbrunnen bei. Auf diesem Ast und auf dem bestehenden Ast nach Karow, nach Inbetriebnahme des Umsteigebahnhofs Karower Kreuz über diesen nach Gesundbrunnen, sind 30-min-Takte erforderlich.

Für den Pendlerverkehr von und nach Buch mit 7.000 Arbeitsplätzen in Wissenschaft, Bio-tech-Wirtschaft und Kliniken sowie einer Vielzahl von Patienten und Klinikbesuchern wird ein Regional- und Vorortbahnsteig gebraucht.

Längerfristig sind folgende weitere Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserungen erforderlich:

- 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
- Direktverbindungen von Templin – Joachimsthal und Wriezen – Bad Freienwalde über Eberswalde nach Berlin. Dafür sind Zweisystemzüge, die elektrisch unter Oberleitung und mit Akku fahren können, zu beschaffen und einzusetzen. Die Streckengeschwindigkeit Templin – Britz ist zu erhöhen
- Zusätzliche Haltepunkte Seefeld Ost / Löhme und Werneuchen West
- Reaktivierung der Strecken Werneuchen – Wriezen und Angermünde – Oderberg – Bad Freienwalde als Voraussetzung für durchgehende Züge auf diesem Weg bis Ostkreuz. Neue ortsnähere Lage der Haltepunkte Tiefensee und Schulzendorf.

S-Bahn und U-Bahn

Rückgrat des Pendlerverkehrs zwischen den äußeren nordöstlichen Berliner Ortsteilen und den an Berlin grenzenden Orten der Landkreise einerseits und der Berliner Innenstadt bilden die S-Bahn-Strecken nach Bernau (S2), Wartenberg (S75), Ahrensfelde (S7), Strausberg Nord (S5) und die U-Bahn-Strecke nach Hönow (U5). Hier sind Verkehrsangebot und Infrastruktur auszubauen.

Die folgenden Maßnahmen sind im Berliner Nahverkehrsplan enthalten, aber erst zur Realisierung bis 2030 oder danach. Im Investitionsprogramm i2030 sind sie nur zur Prüfung vorgesehen. Notwendig ist, sie nicht nur zu prüfen, sondern schneller zu verwirklichen:

- 10-min-Takt der S2 von Buch bis Bernau ausdehnen. Dazu ist mindestens abschnittsweise, am besten vollständig, das 2. Gleis aufzubauen.
- 10-min-Takt der S5 von Hoppegarten bis Strausberg ausdehnen. Dazu ist mindestens abschnittsweise, am besten vollständig das 2. Gleis aufzubauen.
- Mindestens jeder zweite Zug des 10-min-Taktes der S75 muss ganztags über die gesamte Stadtbahn von Ostbahnhof bis Westkreuz verlängert werden. Dies ist nach Beseitigung des Fahrzeugmangels ohne Infrastrukturausbau möglich.
- Verlängerung der S85 mindestens in der Hauptverkehrszeit von Pankow bis Buch. Dies ist nach Beseitigung des Fahrzeugmangels ohne Infrastrukturausbau möglich.
- Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Wartenberg (S75) zunächst bis zur Sellheimbrücke mit Zwischenstation Malchow an der Kreuzung mit der B2, im zweiten Schritt bis zum geplanten Umsteigebahnhof Karower Kreuz. 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.
- Zeitliche Ausdehnung des 5-min-Taktes der U5 von Kaulsdorf Nord bis Hönow.
- Neue S-Bahn-Station Wuhletalstraße (S7) als Umsteigepunkt zur künftigen Straßenbahnstrecke Falkenberg – Marzahn (im Nahverkehrsplan erst nach 2035).

Straßenbahn

Die Straßenbahn hat im Nordosten

- auf den Radialachsen nach Niederschönhausen (Linie M1), Französisch Buchholz (50), Blankenburg (M2), Hohenschönhausen (M4, M5), Marzahn (M8) und Hellersdorf (M6)
- auf den Tangentialachsen Pankow – Weißensee – Falkenberg – Marzahn, Französisch Buchholz – Malchow – Hohenschönhausen und Marzahn – Hellersdorf – Mahlsdorf

einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage zu leisten.

Notwendig sind Taktverdichtungen der bestehenden Linien:

- 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.

Streckenuebau als vordringlicher Bedarf gemäß ÖPNV-Bedarfsplan in Planung:

Heinersdorf – S Blankenburg
S Pankow – Heinersdorf – Weißensee Pasedagplatz.

Streckenuebau als weiterer Bedarf gemäß ÖPNV-Bedarfsplan:

Falkenberg – Wuhletalstraße (künftige S-Bahn-Station) – Marzahn
Hellersdorf Riesaer Straße – S Mahlsdorf.

Weiterer Streckenuebau laut Zielnetz des Bündnisses Pro Straßenbahn:

S Blankenburg – Pasewalker Straße (Anschluss an Linie 50).
S Pankow-Heinersdorf – Prenzlauer Promenade – Am Steinberg.

Darüber hinaus aus örtlicher Sicht langfristig erforderlich:

Blankenburg – Malchow – Hohenschönhausen Zingster Straße.

Anzustreben sind durchgehende, sich überlappende Straßenbahnlinien von Weißensee über Falkenberg nach Marzahn und von Hohenschönhausen über Marzahn Richtung Hellersdorf und Richtung Innenstadt, um die Umsteigenotwendigkeiten zu reduzieren.

Der im § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes verankerte Vorrang des ÖPNV vor dem MIV in den Signalprogrammen aller Lichtsignalanlagen des Straßenbahnnetzes ist 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.

Aufgaben des Busverkehrs

Der Busverkehr im Nordosten Berlins und seinem Umland muss gleichermaßen folgenden verschiedenen Aufgaben gerecht werden:

- 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).

Voraussetzung für die Planung eines Busliniennetzes, das die Verkehrsbedürfnisse erfüllt, ist, sich die Stadt- und Landesgrenze sowie die Kreis- und Gemeindegrenzen wegzudenken.

Den hochtrabenden Begriff „PlusBus“ verwenden wir nicht, denn dessen Kriterien sind das eigentlich Normale. Linien, die diese Kriterien nicht erfüllen, wären dann „Minus-Busse“.

Verknüpfungspunkte

Ausgangspunkte für ein besseres Busliniennetz im Verkehrsraum Nordost 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:

- 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, Hoppegarten, Mahlsdorf, Wuhletal
- die Straßenbahn-Haltestellen Französisch Buchholz (Ortsmitte), Heinersdorf Ortsmitte (später Blankenburg nahe der Ortsmitte), Weißensee Pasedagplatz, Hohenschönhausen Prerower Platz, Strausberg Ortsmitte.

Grundsätze für ein besseres Busnetz

- 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 Zweistudentakt, 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.

Verbesserungen im Berliner Busnetz

Notwendig sind Taktverdichtungen der bestehenden Linien:

- 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.

Der im § 26 Abs. 5 des Mobilitätsgesetzes verankerte Vorrang des ÖPNV vor dem MIV in den Signalprogrammen der Lichtsignalanlagen des Busnetzes ist 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.

Bus-Hauptliniennetz am Stadtrand und im Umland

Ohne quantitative Abschätzung des Fahrgastpotenzials könnte ein Bus-Hauptliniennetz, das für den Pendler-, Schüler-, Einkaufs-, Freizeit- und Gelegenheitsverkehr attraktiv ist, zum Beispiel aus folgenden Hauptlinien bestehen:

- Eberswalde – Tiefensee – Werneuchen – Strausberg
- Biesenthal – Schönfeld – Werneuchen
- Bernau – Schönfeld – Bad Freienwalde
- Bernau – Werneuchen – Strausberg
- Bernau – Seefeld – Altlandsberg - Fredersdorf
- Bernau – Schwanebeck – Lindenberg – Malchow – Weißensee
- Zepernick – Birkholz – Blumberg
- Zepernick – Schwanebeck – Ahrensfelde – Hönow – Hoppegarten
- Zepernick – Schwanebeck – Wartenberg – Neu-Hohenschönhausen
- Buch – Schwanebeck – Birkholz – Blumberg – Hönow – Mahlsdorf
- Buch – Lindenberg – Ahrensfelde – Hönow – Altlandsberg – Strausberg
- Französisch Buchholz – Karow – Blankenburg – Malchow – Weißensee (zusätzlich zur Linie 154)
- Werneuchen – Leuenberg – Bad Freienwalde – Hohenwutzen – Cedynia (Polen) – Chojna (Polen)
- Werneuchen – Prötzel – Wriezen
- Strausberg – Prötzel – Wriezen.

Begleitende Maßnahmen

Gepüft werden sollte die Einföhrung einer Tarifzone D, um den Fahrkartenkauf und die Fahrgelderhebung in einem weiteren Umkreis auöerhalb der Tarifzone C zu vereinfachen und zu verbilligen.

Auch das schrittweise Einföhren des entgeltfreien ÖPNV unter Umlage der Kosten auf alle Nutznieöer soll zum Verringern des Autoverkehrs beitragen.

An den Bahnstationen und ausgewählten Umsteigestationen zu Straöenbahn oder Bus sind über den aktuellen Bedarf hinausgehende, erweiterbare, witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze erforderlich.

Ergänzender gesteuerter Taxi-Verkehr:

- Die meisten Taxis dort stationieren, wo wenig oder gar kein öffentlicher Verkehr vorhanden ist.
- Zeit- und ortsabhängiger Tarif in Abhängigkeit von der Angebotsdichte des öffentlichen Verkehrs (im Tarifgebiet B teurer als im Tarifgebiet C und billiger als im Tarifgebiet A, nachts billiger als tagsüber und am Wochenende billiger als werktags).
- Einkommen der angestellten Taxifahrer und der Taxiunternehmer unabhängig von den Fahrpreisen.

(Siehe ausführliche Darstellung der IG Nahverkehr vom 4. März 2014 „Taxiverkehr – Fahrpreise und Einkommen entkoppeln!“)

Die Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs kommen nur dann voll zur Wirkung, wenn gleichzeitig finanzielle Maßnahmen wie Parkgebühren und verkehrssteuernde Maßnahmen zur Reduzierung der Parkflächen und der Kraftfahrzeugzulassungen angewandt werden, damit kein Anreiz mehr besteht, Privatautos zu benutzen.