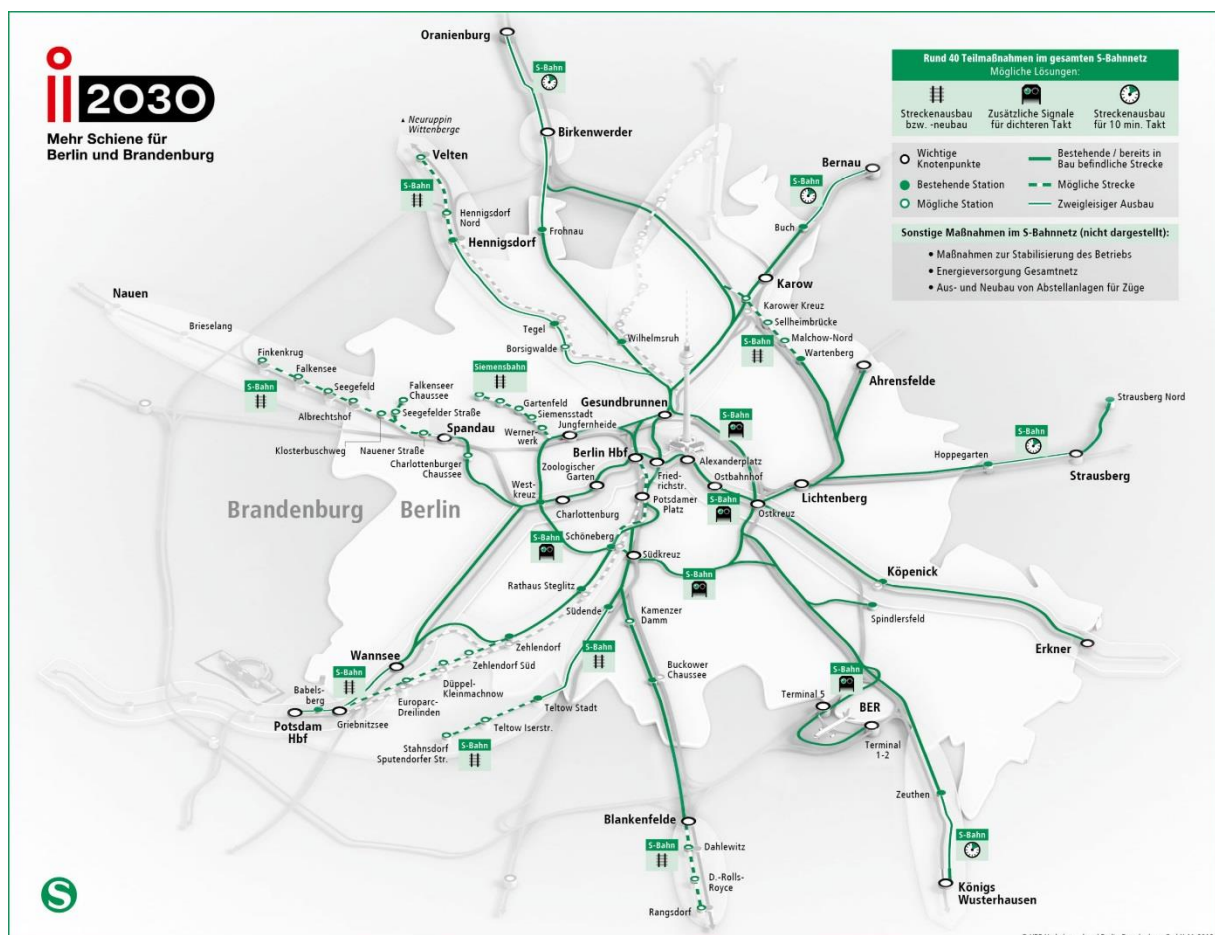


## Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden V1 Dennis Buchner 18.06.20

*Im vergangenen Jahr haben 19 Initiativen aus dem Pankower Norden unter Regie der Pankower CDU eine „Vision 2030“ zur Verkehrsentwicklung vorgelegt. Für das Engagement sind wir dankbar, möchte Ihnen im folgenden darlegen, welche Projekte längst geplant, teils in der Umsetzung sind, welche Projekte in den kommenden Jahren realistisch sind, aber auch welche Projekte die SPD im Bezirk Pankow ablehnt und welche Alternativen wir für richtig halten.*

### Verlängerung der S-Bahnlinie 75 ✓

Der Ausbau der Schienennetze in Berlin ist ein wichtiges Zukunftsprojekt. Dazu steht bereits seit langem auch die Verlängerung der S75 von Wartenberg nach Buch im Nahverkehrsplan. Diese ist auch Teil des Ausbauprogramms i2030, auf das sich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg verständigt hat. Im Zuge dieses Schienenausbaus sollen etwa Anfang der 2030er-Jahre S-Bahnhöfe in Malchow-Nord (B2) und an der Sellheimbrücke entstehen. Unklar ist noch, wie genau diese S-Bahn ins Streckennetz eingefädelt wird.



### Regionalbahnhof Buch vs. Turmbahnhof Karow 0

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Pankow wünscht sich den Ausbau des Bahnhofs Buch zum Regionalbahnhof. Bereits seit den neunziger Jahren ist allerdings geplant worden, den Knotenpunkt in Karow mit einem Turmbahnhof zu realisieren. Der Bau dieses Turmbahnhofes ist in der aktuellen Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn enthalten. Er soll in den nächsten Jahren, abhängig vom Baufortschritt auf der Stettiner Bahn begonnen werden.

## **Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden** **V1 Dennis Buchner 18.06.20**

Senat und Deutsche Bahn bevorzugen aus verschiedenen Gründen die Variante des Turmbahnhof wegen seiner insgesamt stärkeren verkehrlichen Wirkung, weil sich hier die verschiedenen Verkehrsangebote auf der Stettiner Bahn und des S-Bahn-Außenringes treffen und sich mehr Umsteigeverbindungen ergeben. Ein weiteres Argument ist, dass von Buch sowohl der Turmbahnhof in Karow (4 Minuten) als auch der Regionalbahnhof in Bernau (11 Minuten) schnell erreichbar sind.

Ob mittelfristig ein Regionalhalt Buch denkbar ist, wird von der weiteren Entwicklung des Ortsteils abhängen.

### **Autobahnanschluss Karow-Buch x**

Eine fünfte Autobahn-Anschlussstelle in Karow und Buch lehnt die SPD ab. Sie würde zu einem weiter zunehmenden Verkehr in den Ortsteilen führen und die Verkehrsmengen etwa verdoppeln. Die Bucher und die Karower Chaussee müssten vierspurig ausgebaut werden, die Durchgangsverkehre in Karow, Buch, Blankenburg und Heinersdorf würden massiv zunehmen.

### **Verbindungsstraße zwischen Karow und der B2 ✓**

Unser Alternativvorschlag ist eine sinnvolle Verbindung zwischen Bahnhofstraße Karow und der B2 in Lindenberg. Damit wird eine neue Route sowohl über Malchow in die Innenstadt als auch über Lindenberg zum Autobahn-Dreieck Schwanebeck geschaffen. Die Blankenburger Chaussee und der Ortskern Blankenburgs, aber auch der Lindener Weg werden so entlastet und Alternativen geschaffen. Dadurch kommen Bucher und Karower schneller an ihr Ziel und überlastete Verkehrsströme werden entspannt.

### **24 Kilometer U-Bahn durch den Bau der U10 von Alexanderplatz über Buch nach Bernau und Verlängerung der U2 von Pankow nach Buch x**

Die U-Bahn ist ein Massenverkehrsmittel, dessen Ausbau wir in Berlin dort vorantreiben müssen, wo andere Verkehrsträger an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Die Kosten für den Bau einer U-Bahn liegen pro Kilometer derzeit zwischen 150 und 220 Millionen Euro. Die beiden von Ihnen mit der CDU vorgeschlagenen Maßnahmen würden zu den heutigen Baupreisen also zwischen 4 und 5 Milliarden Euro kosten. Ein Kilometer Straßenbahn ist für etwa 15 Millionen Euro zu errichten. Ein weiterer Nachteil der U-Bahn ist, dass die Stationen so weit auseinanderliegen, dass es in der Regel auch weitere Busverkehre benötigt. Dieses ist bei der Straßenbahn so nicht notwendig.

Da Karow, Buch und Bernau bereits an den S-Bahnverkehr und/oder Regionalverkehr angebunden sind bzw. werden, ist ein Ausbau der U-Bahn unrealistisch und wird an jeder Wirtschaftlichkeitsberechnung scheitern.

**Das will die SPD:** Die SPD will das U-Bahnnetz in Pankow maßvoll erweitern. Dazu soll im Bereich Pankow Kirche ein neuer U-Bahnhof entstehen, zu dem die U2 vom Bahnhof Pankow und die U9 vom Bahnhof Osloer Straße verlängert werden. So entstehen neue Umsteigeverbindungen. ✓

In Weißensee (55.000 Einwohner) stößt die Straßenbahn schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Ortsteil hat keinen S- und keinen U-Bahnhof. Deshalb müssen die planerischen Grundlagen für einen Weiterbau der U10 vom Alexanderplatz unter der Greifswalder Straße und Berliner Allee gelegt werden. In früheren Planungen gab es auf Höhe des Weißen Sees zwei Abzweigungen, eine über Blankenburg (Ost) nach Karow und eine durch Hohenschönhausen nach Falkenberg. Blankenburg hat

## **Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden V1 Dennis Buchner 18.06.20**

derzeit etwa 6000 Einwohner und ebenso einen S-Bahnanschluss wie Karow mit seinen rund 20.000 Einwohnern. Die U-Bahn als zusätzliches Angebot für Blankenburg, Karow oder Buch ist vor dem Hintergrund einer schwierigen finanziellen Lage und einer zu geringen Kundenzahl schlichtweg über mehrere Jahrzehnte nicht realistisch.

Zu den Kosten des U-Bahnbaus finden Sie hier auch ein Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages:

<https://www.bundestag.de/resource/blob/576754/3c64b659ce4053f40e9d4c38004d6364/WD-5-127-18-pdf-data.pdf>

### **Mobilitätshub in Malchow x**

Die Einrichtung von Mobilitätshubs unterstützen wir grundsätzlich. Im Bezirk Pankow sind unter dem Namen „Jelbi“ vier Hubs entstanden, weitere Standorte werden gesucht. <https://www.jelbi.de/>

Ein Mobilitätshub ermöglicht den Umstieg vom öffentlichen Personenverkehr auf den Individualverkehr, vor allem aber auf Fahrrad ohne Leihfahrräder oder -autos (Car-Sharing). Den S-Bahnhof Heinersdorf halten wir – in Zusammenhang mit der Umsetzung des Großprojektes am Pankower Tor – für einen geeigneten Standort zur Einrichtung eines Mobilitätshubs.

Da ein U-Bahnhaltepunkt in Malchow mit direkter Anbindung an die City-Ost wie oben geschildert, zumindest auf die nächsten Jahrzehnte unwahrscheinlich ist, macht es keinen Sinn ihn an dieser Stelle zu schaffen. Frühestens bei Eröffnung der S-Bahnstrecke in den dreißiger Jahren kann das hier sinnvoll werden.

### **Mobilitätshub in Buchholz, Schönerlinder Straße x**

Ein Mobilitätshub an dieser Stelle wäre insbesondere ein Park&Ride-Angebot für Pendler aus dem brandenburgischen Umland. Hier stellt sich die Frage, warum Sie als Berliner Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die Parkplätze der Pendler bezahlen sollen.

**Das will die SPD:** Das Ziel muss sein, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer gar nicht erst nach Berlin hereinfahren, sondern es attraktiver wird, das Auto an vorhandenen und noch entstehenden Park&Ride-Plätzen an den Stationen unmittelbar vor Berlin abzustellen. Der wesentliche Grund für das Reinfahren nach Berlin ist das Erreichen des Tarifbereiches AB. Sinnvoller, als teure neue Parkplätze in Berlin zu bauen ist es daher, den Tarifbereich B mindestens bis zur ersten Station im Bundesland Brandenburg auszuweiten.

### **Tram-Verbindung vom Pasedagplatz nach S+U-Bahnhof Pankow ✓**

Diese Tramlinie ist bereits seit Jahren beschlossen und steht unmittelbar vor der Realisierung. Information und Beteiligung haben stattgefunden. Derzeit wird abschließend die Planung der Trasse realisiert.

Weitere Informationen finden Sie hier:

[https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/oepnv/netzplanung/de/tram\\_pankow\\_weissensee.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_pankow_weissensee.shtml)

## **Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden** **V1 Dennis Buchner 18.06.20**

### **Ortsumfahrung Malchow (B2)** ✓

Die Entlastung des zu Lichtenberg gehörenden Dorfes Malchow vom Durchgangsverkehr (rund 30.000 Fahrzeuge am Tag) durch den Bau einer Umgehungsstraße unterstützt auch die SPD seit Jahren.

Da es sich um eine übergeordnete Bundesstraße handelt, ist hier der Bund zuständig. Die Ortsumfahrung Malchow ist bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Weitere Informationen zur Planung und Umsetzungsschritten hier:

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B2-G20-BE/B2-G20-BE.html>

### **Verlängerung der Tram 50** o

Eine Verlängerung der Tramlinie 50 macht Sinn, ist auch untersucht und in der Wirtschaftlichkeit berechnet, allerdings unter der Maßgabe, dass in der Elisabethaue weiterer Wohnraum entsteht.

### **Radwegesystem aus dem Norden Berlins** ✓

Das Kernprojekt im Pankower Radverkehr ist nicht Teil ihrer „Vision 2030“, wird aber trotzdem in den nächsten Jahren umgesetzt: der **Panke-Trail**. Dieses wird ein breit ausgebauter Radschnellweg, der eine zügige Anbindung in die Innenstadt sicherstellen soll. Er startet am S-Bahnhof Karow, führt weitgehend parallel zur S-Bahn-Trasse bis zum S-Bahnhof in Pankow. Dort in der Nähe teilt er sich in zwei Arme, von denen einer über Gesundbrunnen bis Nordbahnhof führen wird. Ein weiterer Arm bindet Prenzlauer Berg an und führt zur Torstraße nach Mitte.

Die Realisierung dieses Projekts wird ab dem Jahr 2024 schrittweise erfolgen und etwa zwei Jahre in Anspruch nehmen.

Unsere Radverkehrsstrategie setzt darauf, aus Buch, Buchholz und Blankenburg bestmögliche Radwege zur Anbindung an den Panke-Trail zu schaffen.

### **(Mini)-TVN durch die Anlage Blankenburg** x

Die Tangentiale Verbindung Nord (TVN) wird seit Jahrzehnten im Flächennutzungsplan freigehalten und ist politisch immer hochumstritten gewesen. Die Idee der TVN ist es, die beiden Radialverbindungen Bundesstraße 2 und Autobahn 114 durch eine Tangentiale vierspurige Straße zu verbinden.

CDU, FDP und AfD haben noch vor zwei Jahren im Abgeordnetenhaus den Bau der TVN beantragt. Diese hätte massive Auswirkungen auf den Ortsteil Blankenburg, weil sie sowohl die Anlage Blankenburg massiv treffen würde als auch das Neubaugebiet Blankenburger Süden.

Auch eine „Mini-TVN“, wie sie es bezeichnen, die durch die Anlage Blankenburg einen direkten Autobahnanschluss herstellt, lehnen wir ab.

**Unsere Alternative:** Die TVN bringt einen Vorteil für die, die zwischen den beiden Radialen unterwegs sind, nicht aber für die, die heute oder in Zukunft die Ortsteile im Pankower Norden bewohnen. Für die braucht es ein leistungsfähiges Straßennetz. Wir halten dazu eine Verbindung durch das Neubaugebiet Blankenburger Süden für geeignet, die über die Heinersdorfer Straße und

## **Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden V1 Dennis Buchner 18.06.20**

eine vernünftig, aber nur zweispurig ausgebaute Fafnerstraße Verkehre nach Heinersdorf ableitet, das so genannte Netzelement 4e. Zusammen mit der Ortsumfahrung Malchow, die einen staufreien und schnellen Weg zwischen Lichtenberg/Weißensee und Karow darstellt, der keinen Weg über Blankenburg erfordert, versprechen wir uns eine deutliche Entlastung der Knotenpunkte in Heinersdorf und Blankenburg.

### Fazit:

Die „Vision 2030“ fällt ohne den Ausbau der U-Bahn leider in sich zusammen. Die SPD hält den Bau der U-Bahn über Pankow-Kirche und Weißensee-City hinaus finanziell für unrealistisch und zeitlich und planerisch für nicht umsetzbar.

Eine U-Bahn ist nicht nur mindestens zehnmals so teuer wie eine Straßenbahn, sie erfordert wegen der weit auseinanderliegenden Stationen zusätzlich oberirdische Busverkehre, was sie unwirtschaftlicher macht.

### **Hier haben wir als SPD andere oder weiter gehende Vorstellungen:**

#### **Verlängerung der Straßenbahn M2 ✓**

Unsere Alternative ist daher die Verlängerung der Straßenbahn M2 von Heinersdorf nach Blankenburg. Das bindet die neu entstehenden Wohngebiete in Heinersdorf, den neu entstehenden Schulstandort an der Heinersdorfer Straße und das Wohngebiet Blankenburger Süden an ein schnelles und großräumiges Verkehrsmittel an.

Für die Trassenführung ab dem Blankenburger Süden wollen wir auf Basis mehrerer Varianten entscheiden, welche Streckenführung sinnvoll ist. Denkbar ist aus unserer Sicht eine Weiterführung nach Karow oder zum S-Bahnhof Blankenburg.

Sollte eine Führung zum S-Bahnhof Blankenburg sich als planerisch sinnvollste Lösung erweisen, so sind die Eingriffe in die Anlage Blankenburg zu minimieren. Von einer Trassenführung betroffene Pächter oder Grundbesitzer bekommen Ersatzgrundstücke in der Anlage Blankenburg und Entschädigung. Die Anlage Blankenburg ist nach diesem Eingriff planerisch zu sichern.

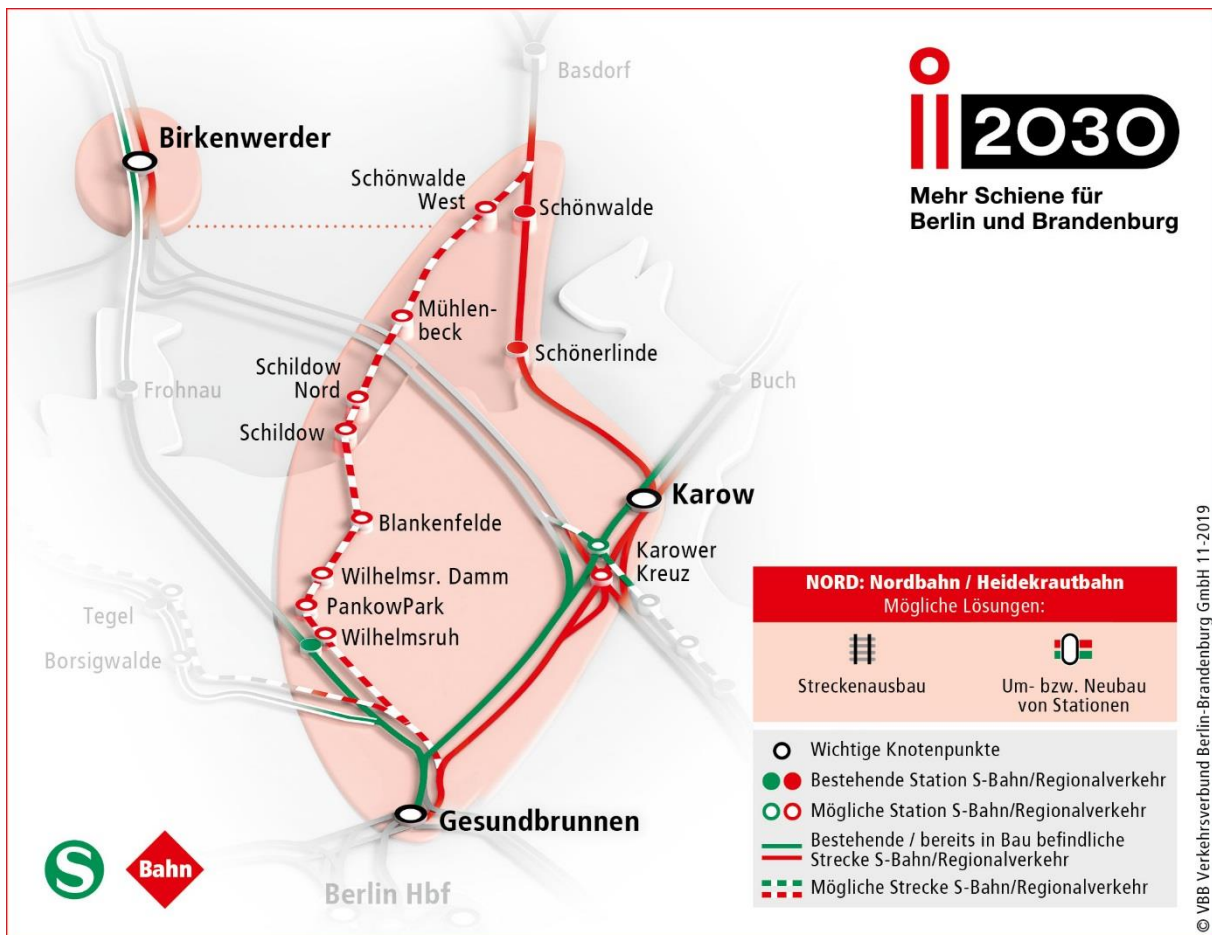
#### **Reaktivierung der „Heidekrautbahn“ ✓**

Die mit dem Mauerbau gekappte Ursprungsstrecke der Heidekrautbahn wollen wir im nächsten Jahrzehnt wiederherstellen. Der Spatenstich erfolgt noch im Jahr 2020.

Die neue Heidekrautbahn verbindet dann Brandenburg mit dem Norden Berlins und wird Haltepunkte in Schönwalde-West, Mühlenbeck, Schildow-Nord, Schildow, Blankenfelde, Wilhelmsruher Damm, Pankow Park und Wilhelmsruh erhalten und mittelfristig den Bahnhof Gesundbrunnen anbinden.

Damit wird einerseits eine schnelle Verbindung für Berufspendler nach Berlin geschaffen, aber auch eine attraktive Ausflugsstrecke für Berlinerinnen und Berliner nach Brandenburg.

**Unser Verkehrskonzept für den Pankower Norden**  
**V1 Dennis Buchner 18.06.20**



**Kiezbuslinie Blankenburg ✓**

Im Dorf Blankenburg gibt es viele ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, aber auch Schülerinnen und Schüler, für die es weite Wege aus ihren Siedlungsstraßen an die Hauptstraßen sind, von denen es einen Anschluss an das S-Bahnnetz gibt. Diese Menschen wollen wir mit der Erprobung einer Kiezbuslinie unterstützen.

Ganz einfach ist das nicht umzusetzen, weil die kleinen und schmalen Straßen Blankenburgs nicht mit klassischen Bussen befahren werden können, sondern kleinere, wendigere und trotzdem barrierefreie Fahrzeuge benötigt werden.

Die SPD hat den entsprechenden Beschluss in der Bezirksverordnetenversammlung vorangetrieben. Vom Bezirksamt und den Berliner Verkehrsbetrieben erwarten wir die zügige Umsetzung.