
Antrag

der Fraktion CDU

Dauerstau beheben – Verkehrskollaps vermeiden: Entlastung der Stadt-Umland-Verkehre und der innerstädtischen Verkehre im Nordosten Berlins durch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Fahrradschnellstraßen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den massiven aktuellen Verkehrsproblemen sowie dem drohenden vollständigen Verkehrskollaps im Berliner Nordosten unverzüglich in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg durch die folgenden Maßnahmen zu begegnen:

1. Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege durch:

- Bau von Fahrradschnellstraßen, sogenannten "Fahrrad-Highways", ohne eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrsstraßen (z.B. über die bestehenden Radialen)
 - o Prüfung von Ebenen +1 Varianten über Greifswalder Straße /Berliner Allee, Prenzlauer Allee / Prenzlauer Promenade und -1 Varianten zur Unterquerung verkehrlich stark frequentierter Kreuzungspunkte
- Optimierung des Verkehrsflusses der Stadtstraßen, insbesondere der hoch frequentierten Radialen Prenzlauer Allee, Schönhauser Allee, Greifswalder Straße mit ihren jeweiligen nord-östlichen Weiterführungen, sowie der überstark belasteten und

deswegen täglich zugestauten Dorfdurchfahrten, insbesondere Blankenburg, Karow, Heinersdorf und Malchow durch

- verkehrsflussorientierte Schaltung von Ampelanlagen, die die aktuellen tageszeit- und verkehrsstrombedingten Lasten berücksichtigen und die die verschiedenen Lichtsignalanlagen miteinander vernetzen
- Umbau von Kreuzungen mit dem Ziel der Erhöhung der Durchlässigkeit
- zügige Umsetzung der geplanten benötigten Sanierungen von Straßen
- verkehrslenkende Maßnahmen insbesondere für Güterverkehre

2. Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

- Ausweitung der Tarifzone B bis mindestens zum ersten Bahnhof innerhalb der jetzigen Tarifzone C (Bahnhöfe Röntgental, Mühlenbeck-Mönchmühle)
- Ausweitung der Tarifzone B bis zum jeweils ersten Bahnhof innerhalb des S-Bahn-Ringes (Überlappung mit dem Tarifbereich A an den Bahnhöfen Storkower Straße, Landsberger Allee, Greifswalder Straße, Prenzlauer Allee, Schönhauser Allee und Gesundbrunnen)
- Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes bei der S-Bahnlinie S2 bis nach Bernau
- Verlängerung der Straßenbahnlinie M2
- Schaffung einer neuen U-Bahnlinie vom Alexanderplatz über Weißensee und Blankenburg nach Karow
- Ringschluss der Straßenbahnlinien M1 (östlicher Ast) und der Tram 50
- Durchbindung der Straßenbahn 12 vom Pasedagplatz zum U- und S- Bahnhof Pankow
- Mehr Fahrradabstellplätze an den S-Bahn-Haltestellen, insbesondere in Buch, Karow und Blankenburg
- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen
- Errichtung eines Regionalbahnhofes in Berlin-Buch mit direkter Anbindung an den biomedizinischen Forschungscampus Berlin-Buch
- Verlängerung der S75 von Wartenberg über Mühlenbeck-Mönchmühle, Schönfließ und Bergfelde bis nach Birkenwerder über die perspektivisch neu zu errichtenden Bahnhöfe „Sellheimbrücke“ (Ortsteil Blankenburg) und „Bucher Straße“ (Ortsteil Französisch Buchholz)

3. Erweiterung des Angebotes im Umsteige- und Pendlerverkehr

- Attraktive Tarifmodelle des VBB für Pendler unter Berücksichtigung von Parkplatzangeboten und einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Kombi-Ticket) als Pilotprojekt am P+R-Parkplatz in Heinersdorf und Buch
- Konzeption, Aufbau und Mitfinanzierung von Park & Ride-Parkplätzen außerhalb des Stadtgebiets mit direktem Anschluss an den leistungsfähigen schienengebundenen ÖPNV an den S-Bahnhöfen Bernau-Friedenstal, Mühlenbeck-Mönchmühle, Schönfließ, Bergfelde und Hohen-Neuendorf

Begründung:

Die Infrastruktur im Nordosten Berlins wurde lange vernachlässigt. Bereits heute befindet sich sowohl das schienengebundene als auch und insbesondere das Straßen-Verkehrsnetz jenseits der Kapazitätsgrenze. Zu Hauptverkehrszeiten bilden sich an neuralgischen Verkehrspunkten der überörtlichen Verbindungsstraßen endlose Staus. Verantwortlich dafür sind die starken Verkehre zwischen den beiden Berliner Ringen (äußerer Ringautobahn und Innenstadtring) sowie die Stadt-Umland-Verkehre.

Des Weiteren wird der abzusehende Zuzug vieler Tausend Menschen, insbesondere in die am Stadtrand gelegenen Ortsteile Pankows und die Umlandgemeinden, zu einer weiteren Verschärfung der ohnehin schon unzumutbaren Situation auf den Straßen führen. Gerade für die Berufspendler braucht es ein attraktives, mit den Umlandgemeinden abgestimmtes Konzept. Eine Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg ist daher hinsichtlich Planung, Umsetzung und Finanzierung unerlässlich.

Auch und insbesondere die Verlängerung der S75 von Wartenberg in Richtung Birkenwerder kann die motorisierten Stadt-Umland-Verkehre im Nordosten der Stadt wirkungsvoll reduzieren und gleichzeitig ein hoch attraktives Angebot des schienengebundenen ÖPNV bereitstellen. Auf der ehemaligen LEP B-B-Fläche an der Bucher Straße plant der Bezirk Pankow die Entwicklung eines Mischgebietes aus Wohnen und Gewerbe, das verkehrstechnisch durch einen Bahnhof hervorragend angeschlossen werden kann und ausreichende Flächen für sog. P+R-Parkplätze bietet. Auf dieser Trasse befinden sich zudem relevante Wohnungsbaupotentialstandorte in Blankenburg und Karow, die mit einem Haltepunkt süd-westlich der Sellheimbrücke Zugang zu leistungsfähigem ÖPNV erhalten würden.

Anstelle eines verkehrstechnisch wenig wirkungsvollen Turmbahnhofes in Karow, der auch mit unverhältnismäßig hohen Kosten für die regionale Erschließung verbunden wäre, bietet die Verlängerung der S75 über Wartenberg hinaus sowie ein Regionalbahnhof Buch in Verbindung mit einer Regionalexpresslinie zum künftigen Flughafen BER eine optimale Anbindung des nordöstlichen und östlichen Metropolenraums Berlin-Brandenburg an den geplanten Hauptstadtflughafen und die urbanen Räume der Stadt.

Um die ÖPNV-Nutzung auch für diejenigen attraktiv zu machen, deren Ziel leider nicht gut an den ÖPNV angebunden ist, wird die Einrichtung von jeweils drei Car-Sharing-Parkplätzen auf den P+R-Parkplätzen empfohlen. Ein Großteil der Strecke kann so mit den - häufig schnelleren - öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Es bedarf neuer Anreizsysteme für die Anbieter von Car-Sharing, ihren Aktionsradius auf Randbezirke auszudehnen.

Durch die oben genannten Maßnahmen würde die gesamte Verkehrssituation zwischen dem nord-östlichen Umland und der Berliner Innenstadt im Bereich der BAB A 114, der B109 und der B96a, den sog. Zubringern, wesentlich verbessert und vor allem entlastet. Daraus resultieren

eine Verbesserung des Verkehrsflusses, eine Verkürzung der Reisezeiten sowie eine Reduzierung der Umweltauswirkungen des innerstädtischen Kfz-Verkehrs. Somit wird ein bedeutender Beitrag zur Verbesserung der innerstädtischen Wohnqualität und der Luftschadstoff- und Lärmsituation geleistet.

Berlin, 13. März 2019

Dregger Friederici Stettner Lenz
und die übrigen Mitglieder
der Fraktion der CDU