

Bestätigtes Protokoll der 7. Sitzung der AG ÖPNV Pankow am 11.10.2019

Teilnehmer

siehe Anwesenheitsliste

TOP 1

Trambetriebshof Blankenburger Süden

Herr Kuhn berichtet von der Lenkungsrunde Blankenburger Süden am 09.10.2019, vom Gespräch mit Herrn Gast beim Bezirksbürgermeister am 23.09.2019 und über sein Schreiben an StS Scheel vom 02.09.2019. Die Standortentscheidung ist noch offen. Die kriterienbasierte Standortuntersuchung wird um mindestens einen weiteren Standort im Nordostraum – den an der Darßer Straße – erweitert. Dieser wäre im Gegensatz zur Schönerlinder Straße netztechnisch realisierbar, dauert aber auch zu lange.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens wird den Büros kein Standort vorgegeben – offene Rahmensetzung. Verortung im Gewerbegebiet ist denkbar.

SenSW sieht überdies Nachteile wegen anstehender Wohnbebauung bei Standort C: Technische Lösungen notwendig, die teuer sind (Lärmschutz).

Um mit belastbaren Planungen schneller ans Ziel zu kommen, plädiert Herr Kempe für den Standort C, der seitens der BVG auch mitgetragen werde.

Standort A geht aus Sicht der BVV nicht. Herr Kempe kennt Studie von SenSW, dort sind bestimmte Bedingungen aufgeführt, die aus Sicht der BVV innerhalb von 10 Jahren nicht umsetzbar wären. SenUVK plant überdies auch noch eine Autobahnabfahrt im Gebiet der Erholungsanlage. Gibt es Aussage vom Senat zur Brückenausweitung? Vier Bahnbrücken sind betroffen, würde aber sehr teuer werden, mindestens 100-150 Mio. €. Kosten müsste in die Bewertungsmatrix der Standorte einfließen, so Herr Kuhn. Der BVG sind keine Hinderungsgründe bekannt. Bahnunterführung wurde nicht explizit gesondert erörtert.

Ein Vertreter der BVG erläutert die Standortbewertung aus deren Sicht. Der Standort Darßer Straße hat Nachteil, denn die Fahrzeuge müssen über die gesamte Innenstadt, um nach Pankow zu gelangen. Daher wäre es besser, sich kritisch mit der Fläche in Niederschönhausen auseinanderzusetzen. Betriebshof dort hat ca. 4 ha.

Problematisch: Der Denkmalschutz, Belange müssen geklärt werden. Vorteil: Guter Standort und Fläche gehört der BVG (bei den anderen Standorten ist das nicht so). Der Standortvorschlag des Bezirksamtes zur Schönerlinder Straße ist nicht verständlich wegen der Netzanbindung.

Der Standort Nähe Malchow käme dem Ganzen schon näher. Für feste Perspektive bleibt nur Standort Gewerbegebiet Heinersdorf. Das war auch das Fazit aus der Lenkungsrunde.

Wenn Betriebshof am Standort Tegel kommt, wird Situation in Pankow entschärft. Neubaustrecke M2 Pankow-Weißenensee-Blankenburg soll wohl 2026/27 in Betrieb gehen. Bis dahin ist betriebsfertiger Bahnhof erforderlich.

TOP 2

Trambetriebshof Weißensee

Planung war einfacher gedacht ohne größere Planvorläufe. Leider ist Planfeststellungsverfahren notwendig, Vorbereitung in 2020, Umsetzung erst in 2024/2025 realistisch. Dann kommen neue Fahrzeuge (lange Tram's). Kosten Umbau ca. 50 Mio. €.

TOP 3

Kiezbuslinie Blankenburg

Die im Zuge der Planung durchgeführten Baugrunduntersuchungen kamen zu diesem Ergebnis, dass die bestehenden Fahrbahnbefestigungen entlang der geplanten Kiezbuslinie für einen dauerhaften Linien-Busverkehr nicht geeignet sind, kürzere Instandhaltungsintervalle wären zudem erforderlich. Es gab dazu Abstimmungen zwischen SenUVK, der BVG und dem SGA.

Ein Vertreter der BVG signalisiert grundsätzlich Bereitschaft für den Probetrieb. Die BVG könnte auf der Strecke jedoch derzeit nur Standardbusse (11 m Länge) einsetzen.

Herr Römer entgegnet, dass dafür aber die Fahrbahntragfähigkeit nicht dauerhaft geeignet ist. Überdies müssten viele Kreuzungsradien verändert werden und die meisten Straßen wären zudem alt und kaputt. Zur Ertüchtigung wäre eine größere Investitionssumme notwendig.

Die Maßnahme „Umbau im öffentlichen Straßenland zur Aufnahme einer Kiezbuslinie in Blankenburg (Probetrieb) ist in der Investitionsplanung enthalten und beinhaltet aber nur provisorische Maßnahmen (Beschilderung, Haltestellen, Anpassung Kreuzungsbereiche) für einen Probetrieb für die Dauer von einem Jahr.

Herr Kempe fragt, welche Abschnitte auf optimierter Strecke betroffen sind. Es gab ja schließlich eine Untersuchung. Er erinnert sich, dass andere Busse angedacht waren, größer als der BerlKönig und kleiner als ein Standardbus.

Wie ein Vertreter der BVG berichtet, hat die BVG derartige Fahrzeuge nicht in ihrem Portfolio, sie müssten also ein Subunternehmen beauftragen.

Herr Kuhn ist sichtlich erstaunt über die Aussage, dass nun Standardbusse zum Einsatz kommen können. Der Bezirk hat alles unternommen, um im bezirklichen Haushalt 2021 für die Kiezbuslinie Mittel in Höhe von 365 T€ umzuschichten. Die Mittel sollten aber zur Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz mit **kleinen Bussen** verwendet werden. Dies widerspricht sich. Wenn die BVG diese Busse jetzt nicht hat und demzufolge mit Standardbussen fahren muss, ist die vorgesehene Summe nicht ausreichend. Bei wirtschaftlichem Nachweis des Probetriebs und beabsichtigter Dauereinrichtung einer Kiezbuslinie in Blankenburg wären aufgrund der nicht gegebenen Tragfähigkeit der Fahrbahnen erneut Mittel in Mio.-Höhe in der I-Planung für einen Ausbau/Ertüchtigung der Straßen anzumelden.

Herr Kempe führt aus, dass es mehrere Stadtrandlagen gibt, wo der Einsatz kleiner Busse sinnvoll wäre. Der Aufgabenträger müsste daher dieses Problem grundsätzlich klären. Das Thema hat eine gewisse Dringlichkeit.

Die BVG wird das Thema nochmals mit dem Aufgabenträger (SenUVK) besprechen. Auch das Center Nahverkehr Berlin wird das Thema nochmals erörtern. Herr Kuhn wird sich deshalb auch an die Verkehrssenatorin wenden.

TOP 4 Sonstiges

- **Heidekrautbahn**

Herr Kempe berichtet vom Nadelöhr Wilhelmsruher Damm/Quickbornber Straße. Linie M1 soll nach Wittenau verlängert werden, dafür wäre eine Querung der Bahngleise notwendig und es stellt sich die Frage, ob die BVG sich mit dem Thema beschäftigt. Wie ein Vertreter der BVG ausführt, überlässt SenUVK die Planungen der NEB. Die Heidekrautbahn wird ertüchtigt, aber die Trasse nicht angepasst, keine Überführung, keine Tieferlegung Heidekrautbahn geplant. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie M1 zum Märkischen Viertel hat nicht die höchste Priorität. Die Busanbindung soll verstärkt werden, außerdem ist die U-Bahnverlängerung in Prüfung.

- **Nächste AG ÖPNV**

Die nächste Sitzung ist für ca. Ende Januar 2020 geplant.

Diana Kerait
Protokollführerin

Anlage

- Anwesenheitsliste