Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

Berlin

Dokumentation

Projektbeirat

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Neunte Sitzung am 09.03.2020

Veranstaltungsdokumentation

Was? **Neunte Sitzung des Projektbeirats „Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“**
Wann? **09.03.2020, 18:30 bis 22:00 Uhr**
Wo? **Stadtwerkstatt**
Karl-Liebknecht-Str. 11 in 10178 Berlin
Wer? **Moderation: Klaus Overmeyer (Urban Catalyst)**
Protokoll: Anna Gumm (DSK-BIG)
Teilnehmendenliste siehe Anlage 1

Inhaltsverzeichnis

Tagesordnung S. 2

TOP 1 Begrüßung und Einführung S. 2

TOP 2 Präsentation der Bürgerinitiativen im Plenum S. 3

TOP 3 Rundgang an Stellwänden zu den verkehrlichen Untersuchungen in Teilgruppen S. 4

TOP 4 Abschlussplenum S. 4

TOP 5 Ausblick SenUVK-Veranstaltung „Informationsveranstaltung zum Thema Verkehr im Pankower Osten“ S. 5

TOP 6 Verabschiedung S. 5

Anlagen S. 6

Anlage 1: Teilnehmendenliste
Anlage 2: Präsentation der Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.
Anlage 3: Präsentation der Bürgerinitiative Pro Malchower Luch
Anlage 4: Präsentation der Zukunftswerkstatt Heinersdorf e.V.
Anlage 5: Präsentation der Bürgerinitiative Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.
Anlage 6: Präsentation der Auftragnehmer zur Verkehrserschließung Blankenburg
Anlage 7: Plakat der Stellwand ‚Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins‘ (SenUVK IV A)
Anlage 8: Plakat der Stellwand ‚Untersuchung der Verkehrserschließung Blankenburg‘
(SenUVK IV B)
Anlage 9: Plakat der Stellwand ‚Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Straßenbahnli-nie M2‘ (SenUVK IV C)
Anlage 10: Stellungnahme der SenUVK zu den Vorschlägen der Bürgerinitiativen

Tagesordnung

18.30 **TOP 1 Begrüßung und Einführung**
18:40 **TOP 2 Präsentation der Bürgerinitiativen im Plenum**
19:30 **TOP 3 Rundgang an Stellwänden zu den verkehrlichen Untersuchungen in Teilgruppen**
20:30 **TOP 4 Abschlussplenum**
20:45 **TOP 5 Ausblick SenUVK-Veranstaltung „Informationsveranstaltung zum Thema Verkehr im Pankower Osten“**
22:00 **TOP 6 Verabschiedung**

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Frau Dr. Obermeyer und Herr Overmeyer begrüßen die anwesenden Mitglieder des Projektbeirats und erläutern den Ablauf der 9. Sitzung des Projektbeirats. Sie fassen zusammen, dass sich diese Sondersit-zung des Projektbeirats ausschließlich dem Thema Verkehr gewidmet ist und informieren darüber, dass das Empfehlungsgremium sich einige Stunden zuvor mit den weiterentwickelten Zwischenständen der vier Planungsteams des Werkstattverfahrens auseinandergesetzt hat.

Anschließend begrüßt Herr Reupke (SenUVK) die anwesenden Veranstaltungsteilnehmenden. Mit die-ser Veranstaltung soll auf den Wunsch des Projektbeirats eingegangen werden, die verschiedenen ver-kehrlichen Untersuchungen sowie die durch die Bürgerinitiativen erarbeiteten verkehrlichen Planungen vorzustellen. Er weist vorab darauf hin, dass der Spagat zwischen groben Verkehrsplanungen für die Gesamtstadt einerseits und Detailplanungen einzelner Trassen andererseits immer eine besondere Herausforderung darstellt. Die Verkehrsplanungen für den Blankenburger Süden haben noch nicht den Detaillierungsgrad erreicht, bei dem einzelne Betroffenheiten festgestellt werden können. Erst auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens lässt sich abschließend bestimmen, welche Grundstücke konk-ret von neuen Trassenführungen betroffen sein werden.

TOP 2 Präsentation der Bürgerinitiativen im Plenum

Insgesamt vier Bürgerinitiativen haben Interesse angemeldet ihre Ideen zur Verkehrsplanung dem Pro-jektbeirat zu präsentieren. Hierfür stehen jeweils zehn Minuten zur Verfügung.
Anschließend stellt auch das von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beauf-tragte Büro VMZ Verkehr. Mobilität. Zukunft vor, wie der Stand der Untersuchungen zur Verkehrser-schließung Blankenburg ist.

Präsentation der Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.

Frau Landgraf fasst zusammen, dass Sie als Vorstandsvorsitzende der Garten- und Siedlerfreunde Anla-ge Blankenburg e.V. für über 3.000 Menschen spricht, welche in der Erholungsanlage wohnen und / oder sich erholen. Sie präsentiert Ideen für eine Verkehrserschließung ohne Eingriff in die Erholungsan-lage Blankenburg. Dabei schlägt sie u.a. einen alternativen Standort an der Darßer Straße für den Stra-ßenbahnbetriebshof sowie einen Mobilitätshub Malchow und Heinersdorf vor. Eine Anbindung der Straßenbahn an den S-Bahnhof Blankenburg soll ihrer Meinung nach vermieden werden; stattdessen sollte die Straßenbahn über das ehemalige Rieselfeld Richtung Karow geführt werden.

Präsentation der Bürgerinitiative Pro Malchower Luch

Frau Grüß weist darauf hin, dass Sie keine eigene Ausarbeitung, sondern das Nahverkehrskonzept der Linken präsentiert. Das Konzept beinhaltet Vorschläge, wie der ÖPNV im Nordostraum von Berlin verbessert werden kann. Bei dem präsentierten Dokument handelt es sich um einen Auszug aus einem Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus. Es wird gefordert, dass das Verkehrskonzept nicht nur die ansässigen Bewohner des Nordostraums bedienen soll, sondern auch die hohe Anzahl der Pendler aus dem Umland. Ein Großteil der Vorschläge bezieht sich auf eine Erhöhung der Taktung von Bussen, S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn und ist daher ohne bauliche Maßnahmen umsetzbar. Darüber hinaus wird auch eine Erweiterung von S-Bahnverbindungen von Wartenberg nach Karow vorgeschlagen.

Präsentation der Zukunftswerkstatt Heinersdorf e.V.

Frau Skujin von der Zukunftswerkstatt Heinersdorf beruft sich in ihrer Präsentation auf die durchgeführ-ten Untersuchungen der Verkehrserschließung Blankenburg. Die Zukunftswerkstatt bevorzugt die in der Untersuchung erarbeitete Variante 1.4 über den Blankenburger Pflasterweg und die Bahnhofstraße mit Anschluss an die Autobahn 114 und Pankow. Die Vorteile dieser Variante liegen vor allem in der Nutzung bestehender Verkehrstrassen und den geringen Auswirkungen auf die Erholungsanlage Blankenburg. Des Weiteren schlägt die Zukunftswerkstatt Heinersdorf vor, die Straßenbahntrasse entlang der Bahnhofstraße zu führen. Die Vorzugsvariante der Verkehrserschließung Blankenburg entlang des Schmöckpfuhlgrabens sei hingegen abzulehnen.

Präsentation der Bürgerinitiative Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.

Herr Runge von der Bürgerinitiative Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg fordert, dass die Verkehrspla-nungen nicht auf den Blankenburger Süden begrenzt werden dürfen, sondern der gesamte Nordost-raum Berlins in die Betrachtung einbezogen werden muss. In Bezug auf den öffentlichen Personennah-verkehr (ÖPNV) fordert er die Ertüchtigung des S-Bahnhofs Blankenburg, die Erhöhung der Taktung der S-Bahn sowie Streckenausbau. Seiner Meinung nach wurde das Thema Seilbahnbau zu schnell abge-lehnt. Bezüglich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) fordert er die Auflösung des Doppelkno-tens Bahnhofstr./Krugstege. Herr Runge erläutert, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wich-tiger ist, als die Anzahl der Fahrspuren. Zudem fordert er zur Lösung des Verkehrsproblems den Ausbau des MIV im äußeren Stadtbereich sowie die Herstellung von Park and Ride-Parkplätzen mit ÖPNV-Anbindung.

Präsentation von VMZ Verkehr. Mobilität. Zukunft als Auftragnehmer für die Untersu-chung der Verkehrserschließung Blankenburg

Herr Klemm (VMZ) und Frau Holz (Acardis) stellen vor, wie bei der gutachterlichen Prüfung der Verkehrserschließung Blankenburg vorgegangen wurde. Die gutachterliche Prüfung lässt sich in die vier Schritte ‚Vorüberlegungen zur Trassenplanung', ‚Suchkorridore, Zwangspunkte und räumliche Wider-stände', ‚Entwicklung von Trassenvarianten (in 3 Variantenbündeln)' und ‚Bewertung der Varianten' unterteilen.

In diesem Zusammenhang wird die Frage gestellt, wie die Vorgabe entstanden ist, dass das Netzelement N4e feststeht. Da hierfür keine spontane Antwort möglich ist, bittet Herr Overmeyer zur Aufklärung dieser Frage Informationen zusammen zu sammeln.

Darüber hinaus wird gefragt, ob die Bevölkerungsprognose als Rahmenbedingung angenommen, oder die Bevölkerungsprognose die Voraussetzung für die Planung ist. Es wird von Herrn Wohlfahrth von Alm erläutert, dass beides der Fall ist. In die Untersuchung ist sowohl die Bevölkerungsprognose 2030 (Stand 2015; mittlere Variante) als auch die konkret zu erwartende Entwicklung durch die Planung für den Blankenburger Süden und darüber hinaus (u.a. Pankower Tor, Ludwig-Quidde-Str., Idunastr./ Neukirchstraße) eingeflossen. Im weiteren Planverfahren muss jedoch die aktualisierte Bevölkerungspro-

gnose berücksichtigt werden.

Herr Dr. Kunst weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Bevölkerungsprognose 2030 für die fachliche Bewertung zu kurz gegriffen ist. Der Betrachtungszeitraum müsse viel größer sein, da die prognostischen Zahlen unterschätzt seien. Seiner Meinung nach hätte außerdem auch mit unterschiedlichen Bevölkerungsszenarien gerechnet werden müssen. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass der angestrebte Modal Split in den Randbereichen der Stadt schwerer zu erreichen sei als im Zentrum der Stadt. Die starke Belastung durch Radialverkehr resultiert daraus, dass es zu wenige Ring- oder Tangentialverbindungen gibt. So lange dieses Problem nicht angegangen wird, wird es dauerhaft Stau geben.

TOP 3 Rundgang an den Stellwänden zu den verkehrlichen Untersuchungen in Teilgruppen

Im Veranstaltungsraum stehen vier Stellwände zu folgenden Themen bereit:

- Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raums Berlins in Folge der neuen städtebaulichen Entwicklungen,
- Untersuchung der Verkehrserschließung Blankenburg,
- Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M2,
- Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung des S-Bahnhofs Blankenburg und Umgestaltung des Bahnhofumfelds.

Die Teilnehmenden der Veranstaltung teilen sich in vier Gruppen auf und informieren sich abwechselnd an den vier Stellwänden. An jeder Stellwand stehen zuständige Ansprechpersonen für Rückfragen und Erläuterungen bereit. Im 20 Minuten-Takt findet jeweils ein Wechsel der Gruppen an den Stellwänden stand.

TOP 4 Abschlussplenum

Herr Overmeyer bittet die jeweiligen Ansprechpersonen der Stellwände die geführten Gruppendiskus-sionen zusammenzufassen.

Stellwand zu der verkehrlichen Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raums Berlins in Folge der neuen städtebaulichen Entwicklungen

Frau Dr. Steinmeyer (SenUVK IV A) fasst zusammen, dass die Bandbreite der geführten Diskussionen weit auseinander ging, von ‚reichen die Maßnahmen aus?' zu ‚brauchen wir überhaupt so viele Maß-nahmen?'.

Eines der strittigen Themen war u.a. bis wohin die Straßenbahn M2 geführt wird. Die Anbindung an den S-Bahnhof Blankenburg ist die wirtschaftlichste Variante; andere Varianten sollen aber nicht ausge-schlossen werden. Ein weiteres Thema der Diskussionen war die Einbindung einer Seilbahn. Hier be-steht jedoch das grundsätzliche Problem der Integration eines neuen Verkehrsmittels in das System des ÖPNV-Netzes.

Herr Reupke ergänzt in diesem Zusammenhang, dass die Integration eines neuen Verkehrsmittels sehr aufwendig sei und hohe Investitionen in Know-How und Planung erfordert. Dies bedeutet im Umkehr-schluss, dass andere Verkehrsbereiche vernachlässigt werden müssten. Ferner können Seilbahnen nur geringere Kapazitäten bedienen als andere Verkehrsmittel.

Stellwand Untersuchung der Verkehrserschließung Blankenburg

Herr Wohlfahrth von Alm (SenUVK IV B) fasst zusammen, dass in den Diskussionen die Notwendigkeit einer tangentialen Verbindung im Straßenverkehr unstrittig war. Bei der Bewertung der Varianten gab es jedoch unterschiedliche Perspektiven. Bei Variantenbündeln, die in der Bewertung nicht weit ausei-nanderliegen, wird weiterhin Prüfbedarf gesehen. Hierfür müssen jedoch erst die Daten zu den Rah-menbedingungen, wie beispielsweise die Einwohnerprognose, aktualisiert werden. Wenn sich die Rahmenbedingungen ändern, kann eine erneute Prüfung unter Umständen zu einem anderen Ergebnis kommen.

Ein weiteres Diskussionsthema war die innere Erschließung und die städtebauliche Dichte im neuen Stadtquartier Blankenburger Süden. Es besteht Konsens, dass die innere Erschließung hauptsächlich mithilfe von ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr erfolgen soll.

Stellwand Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Straßenbahn M2

Herr Schötz (SenUVK IV C) fasst zusammen, dass die Führung der Straßenbahn über das ehemalige Rie-selfeld in den Diskussionen unstrittig war. Jedoch wurde angemerkt, dass die Blankenburger mehr von der Straßenbahn hätten, wenn die Trasse über die Bahnhofsstraße geführt werde.

Stellwand Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung des S-Bahnhofs Blankenburg und Umgestaltung des Bahnhofumfelds

Herr Neumann (Agentur BahnStadt) fasst zusammen, dass in den Diskussionen Konsens über die Erfor-derlichkeit der Auf-

wertung des S-Bahnhofs bestand. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass die Ver-knüpfung von Bus, Straßenbahn und S-Bahn nördlich der Bahnhofstraße zu verorten ist. Während den Diskussionen hat sich herausgestellt, dass die Verortung und Ausgestaltung der Querung der Bahnhof-straße sowie die Lage der Taxistellplätze noch strittige Punkte sind, welche jedoch bei der Detailplanung berücksichtigt und geprüft werden.

Darüber hinaus werden seitens des Projektbeirats folgende Anmerkungen zur Veranstaltung gemacht:

Herr Buchner gibt zu bedenken, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Erholungsanlage Blanken-burg verunsichert sind, da ihnen nicht eindeutig gesagt werden kann, ob sie von der Straßenbahntrasse betroffen sein werden. In diesem Zusammenhang weist Frau Dr. Steinmeyer darauf hin, dass so lange keine politische Entscheidung zur Trassenführung getroffen wurde, der Detaillierungsgrad der Planung nicht genauer werden kann. Laut Herr Gerlach handelt es sich bei der angesprochenen Problematik um das sogenannte Beteiligungsdilemma. Denn würde erst bei bekannter, exakter Linienführung der Stra-ßenbahn beteiligt werden, wäre der Vorwurf, dass die Bürgerschaft zu spät einbezogen worden wäre. Im Fall des neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden wurde sich jedoch für eine sehr frühzeitige Be-teiligung entschieden, konkrete Informationen zur Betroffenheit fehlen jedoch noch in diesem frühzei-tigen Planungsstadium. Dieses Dilemma lässt sich nicht auflösen.

Frau Brahm lobt die Durchführung der Sondersitzung. Sie bittet jedoch die Verwaltung darum, mit den Anregungen und Fragen aus der Bürgerschaft auch umzugehen und diese ernst zu nehmen. Der Bür-gerschaft soll signalisiert werden, dass ihre Anregungen bei den Planern ankommen und geprüft wer-den.

Frau Dr. Obermeyer bedankt sich dafür, dass SenUVK mit breiter Facette und viel Sachverstand anwe-send war. Sie bittet ebenfalls darum, die vorgetragenen Bedenken mitzuführen und im weiteren Pro-zess darauf einzugehen.

TOP 5 Ausblick SenUVK Veranstaltung „Informationsveranstaltung zum Thema Verkehr im Pankower Osten“

Herr Reupke lädt zur Informationsveranstaltung zum Thema Verkehr im Pankower Osten am 1. April 2020 von 14:00 bis 20:00 Uhr ins „Von Greifswald“ ein. Er bittet darum, die konstruktive Diskussion an den Stellwänden dort weiterzuführen und hofft auf hilfreiche Hinweise für die weitere Planung und Abwägung.

Seitens des Projektbeirats wird die Bitte geäußert, die dort vorgestellten Plakate und Planungsstände in einen nachvollziehbaren Kontext einzuordnen, um deren Verständlichkeit für die Öffentlichkeit zu ver-bessern.

Nachtrag: Aufgrund der aktuellen Situation und im Zusammenhang mit den Maßnahmen des Berliner Senats zum Schutz der Bevölkerung vor dem neuartigen Corona-Virus kann die Informationsveranstal-tung am 1. April 2020 leider nicht stattfinden. Ein Ersatztermin kann derzeit noch nicht genannt werden.

TOP 6 Verabschiedung

Frau Dr. Obermeyer und Herr Overmeyer bedanken sich abschließend für die sachliche und konstrukti-ve Diskussion und verabschieden alle Teilnehmer der Veranstaltung.

Anlage 1

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Teilnehmendenliste

Akteursgruppe/Organisation	Name
„Politik“	
AfD	Frank Scholtysek, MdA
Bündnis 90/Die Grünen	Daniela Billig, MdA
CDU	Dirk Stettner, MdA
Die Linke	Dr. Michail Nelken, MdA
FDP	Stefan Förster, MdA (nicht anwesend)
SPD	Dennis Buchner, MdA
„Gemeinwesen, Initiativen und Nachbarschaft vor Ort“	
Alber-Schweitzer-Stiftung, Betreutes Wohnen	Steffen Gester
Bezirksverband der Kleingärtner Berlin Weissensee e.V.	Holger Thymian
Bürgerinitiative Pro Malchower Luch	Carola Grüß
Bürgerinitiative [Wir sind] Blankenburger & Berliner	Ricci Höferl
Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin Blankenburg e.V.	Martin Runge
Evangelische Kirchengemeinde Blankenburg	Hagen Kühne
Evangelische Kirchengemeinde Heinersdorf	Gerd Müller (i.V. für Dr. Anne-Kathrin Finke)

Akteursgruppe/Organisation	Name
Forum Blankenburger Süden	Martin Kasztantowicz
Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.	Ines Landgraf
Wir für Malchow e.V.	Karsten Günther
Zukunftswerkstatt Heinersdorf e.V.	Gotje Skujin (i.V. für Daniel Becker)
„Zukünftige Investierende“	
Etablierte Wohnungsbaugenossenschaft	Ina Silbe, BWV zu Berlin eG (nicht anwesend)
Jugendwohnen	Gunter Fleischmann, Jugendwohnen im Kiez - Jugendhilfe gGmbH
Junge Wohnungsbaugenossenschaft	Dr. Jochen Hucke, Genossenschaftsbeauftragter AG Junge Wohnungsbaugenossenschaften Berlin
Landeseigene Wohnungsgesellschaft	Paul Radtke (i.V. für Stefan Schautes, HOWOGE)
„Zukünftige Nutzerinnen und Nutzer“	
Jugendliche/Kinder	Jeanette Münch, Bezirksamt Pankow
Gewerbetreibende	Dr. Lutz Kaden, IHK Berlin
Stadtweite Initiativen	Enrico Schönberg, Initiative Stadt von Unten (nicht anwesend)
	Daniela Brahm, Initiative StadtNeudenken
Zukünftige Mieterschaft	Reiner Wild, Berliner Mieterverein e.V. (nicht anwesend)
	Mathias Voigt, Mieterrat der HOWOGE (nicht anwesend)
„Leitthemen“	
Arbeit/Wirtschaft/Gewerbe	Sandra Wagner-Endres, DIfU (nicht anwesend)
Landschaftsplanung/Landschaftsarchitektur	Prof. Dr.-Ing. Sigrun Langer, Bauhaus - Universität Weimar
Mobilität/Verkehr	Dr. Friedemann Kunst
Natur/Umwelt/Klima	Herbert Lohner, BUND

Akteursgruppe/Organisation	Name
Wohnen/Architektur und Städtebau/Bau- und Planungskultur	Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher
„Verwaltung“	
Bezirksamt Pankow	Sören Benn, Bezirksbürgermeister
	Vollrad Kuhn, Bezirksstadtrat
	Gabriele Pfeil, Gruppenleiterin Vorbereitende Bauleitplanung
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen	Dr. Sandra Obermeyer, Abteilungsleiterin SenStadtWohn IV
	Michael Künzel (i.V. für Beate Profé, Abteilungsleiterin SenStadtWohn I)
	Corinna Borch, SenSW I B Koop, Leitung der Geschäftsstelle, Taskforce Stadtquartiere und Entwicklungsräume / Koordinierungsplanung
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	Hartmut Reupke, SenUVK IV
	Dr. Imke Steinmeyer, SenUVK IV
	Franziska Fronzke, SenUVK IV
	Horst Wohlfarth von Alm, SenUVK IV
	Rumen Genow, SenUVK IV
	Guido Schötz, SenUVK IV
	Falko Nordenholz , SenUVK IV
	Christian Ostendorf, SenUVK IV (nicht anwesend)
	Anita Neunkirchen (i. V. Klaus Wichert, Abteilungsleiter SenUVK III)
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	Tobias Aurich (i. V. Heidrun Rhode-Mühlenhoff, Abteilungsleiterin SenWiEnBe IV)

Akteursgruppe/Organisation	Name
Sonstige Teilnehmende des Projektbeirates (keine Mitglieder)	
Auftraggebende der Vorbereitenden Untersuchungen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen)	Sebastian Scheel, SenStadtWohn, Staatssekretär für Wohnen (nicht anwesend)
	Joachim Sichter, SenStadtWohn IV, Abteilungsleiter
	Klaus Dieter Hoffmann, SenStadtWohn IV D, Gruppenleiter Projektmanagement Berliner Nordostraum
	Ulf Gerlach, SenStadtWohn IV D, Projektleitung Blankenburger Süden
	Nicole Stiemert, SenStadtWohn IV D
	Antonia Morka, SenStadtWohn IV D
Sonstige Teilnehmende	
Auftragnehmende der Vorbereitenden Untersuchungen	Philip Gehrke, DSK
	Julia Kowallick, DSK
	Anna Gumm, DSK
	Olaf Gersmeier, PFE
	Gabriele Pütz, gruppe F (nicht anwesend)
	Alexander Reimann, LK Argus (nicht anwesend)
Auftragnehmende der Prozesssteuerung des Werkstattverfahrens	Klaus Overmyer, Urban Catalyst
Weitere Teilnehmer	Rainer Voigt,, VMZ - Verkehr. Mobilität. Zukunft
	Patrick Klemm, VMZ - Verkehr. Mobilität. Zukunft
	Julia Spönemann, Ressourcenmangel
	Philipp Kaufmann, Ressourcenmangel
	Roland Neumann, Argentur BahnStadt
	Dilan Senftleben, Argentur BahnStadt

Anlage 2

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation der Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.

Berliner Nordosten
(Blankenburger Süden)

Individualverkehr, Straßenbahn, U-Bahn, Seilbahn, Fahrradwege!?

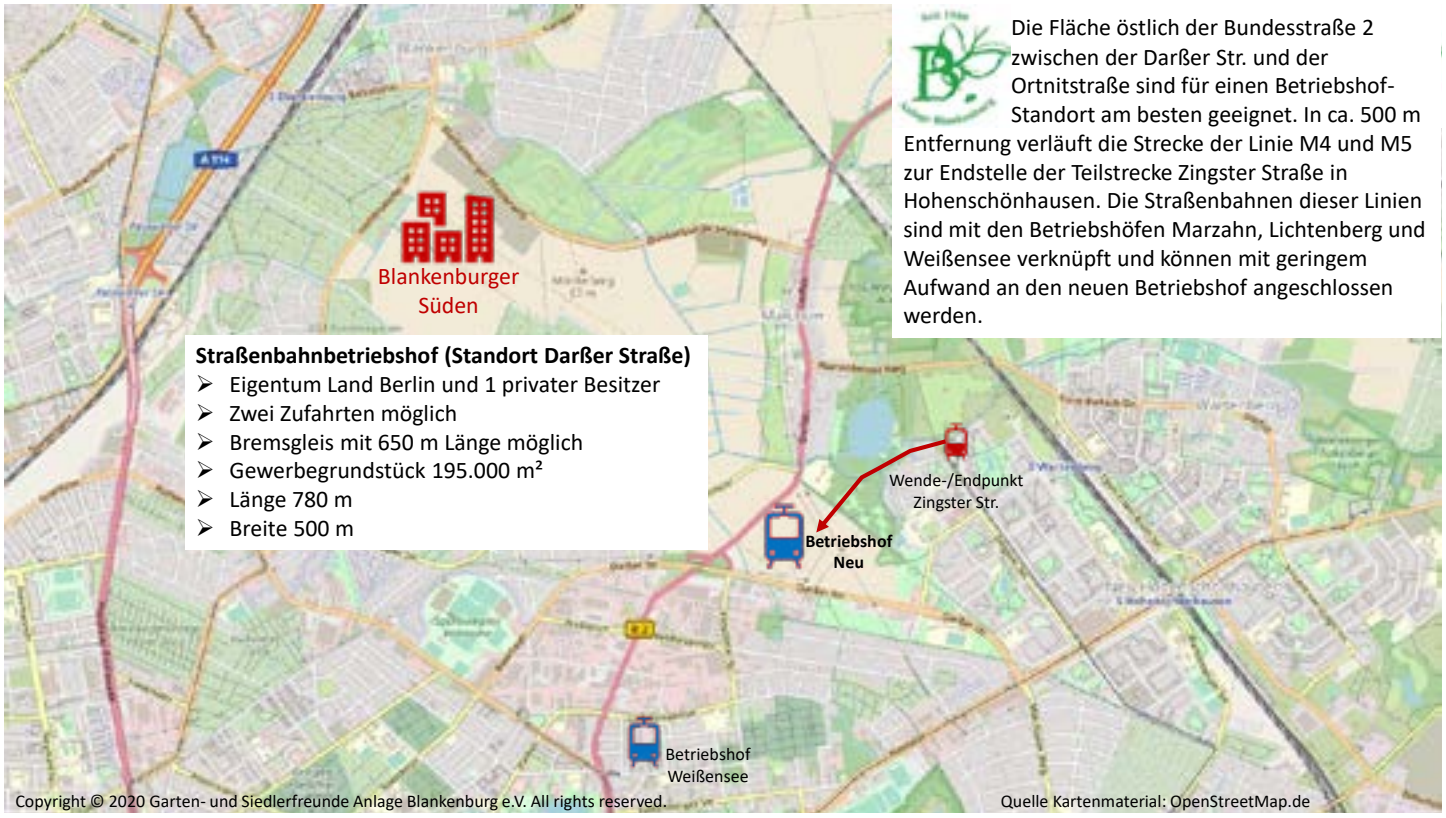
Schwerpunkt - Betriebshof

Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.

Berlin, den 09.03.2020

Der Berliner Nordosten ist verkehrstechnisch und schwerpunktmäßig für das Bauvorhaben Blankenburger Süden **gar nicht vorbereitet**.
Die zukünftigen Bewohner sollen Ihren Wirkungskreis (Arbeit, Freizeit) mit den ÖPNV erreichen können. Autoverkehr und entsprechend ausreichende Parkplätze sind nicht geplant.
Daher ist die Planung einer Straßenbahn und eines neuen BVG-Betriebshofes die logische Konsequenz! Straßenbahnen müssen effektiv und jederzeit ihren Standort erreichen können. Die Fahrgastzahlen müssen die Betriebskosten einspielen!
So die Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und der BVG!

Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de



Die Fläche östlich der Bundesstraße 2 zwischen der Darßer Str. und der Ortnitstraße sind für einen Betriebshof-Standort am besten geeignet. In ca. 500 m Entfernung verläuft die Strecke der Linie M4 und M5 zur Endstelle der Teilstrecke Zingster Straße in Hohenschönhausen. Die Straßenbahnen dieser Linien sind mit den Betriebshöfen Marzahn, Lichtenberg und Weißensee verknüpft und können mit geringem Aufwand an den neuen Betriebshof angeschlossen werden.

Straßenbahnbetriebshof (Standort Darßer Straße)
- Eigentum Land Berlin und 1 privater Besitzer
- Zwei Zufahrten möglich
- Bremsgleis mit 650 m Länge möglich
- Gewerbegrundstück 195.000 m²
- Länge 780 m
- Breite 500 m

Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de

Der Betriebshof Weißensee lässt sich aufgrund der bereits existierenden und nicht genutzten zweiten Unterführung der Darßer Str. mit geringen Baumaßnahmen an den neuen Betriebshof anschließen. Die Linien 12 und 27 erreichen den neuen Betriebshof über den Betriebshof Weißensee. Die südliche und nordöstliche Zufahrt zum Betriebshof wäre erschlossen und auch von den Linien M1 und M2 sehr gut erreichbar.

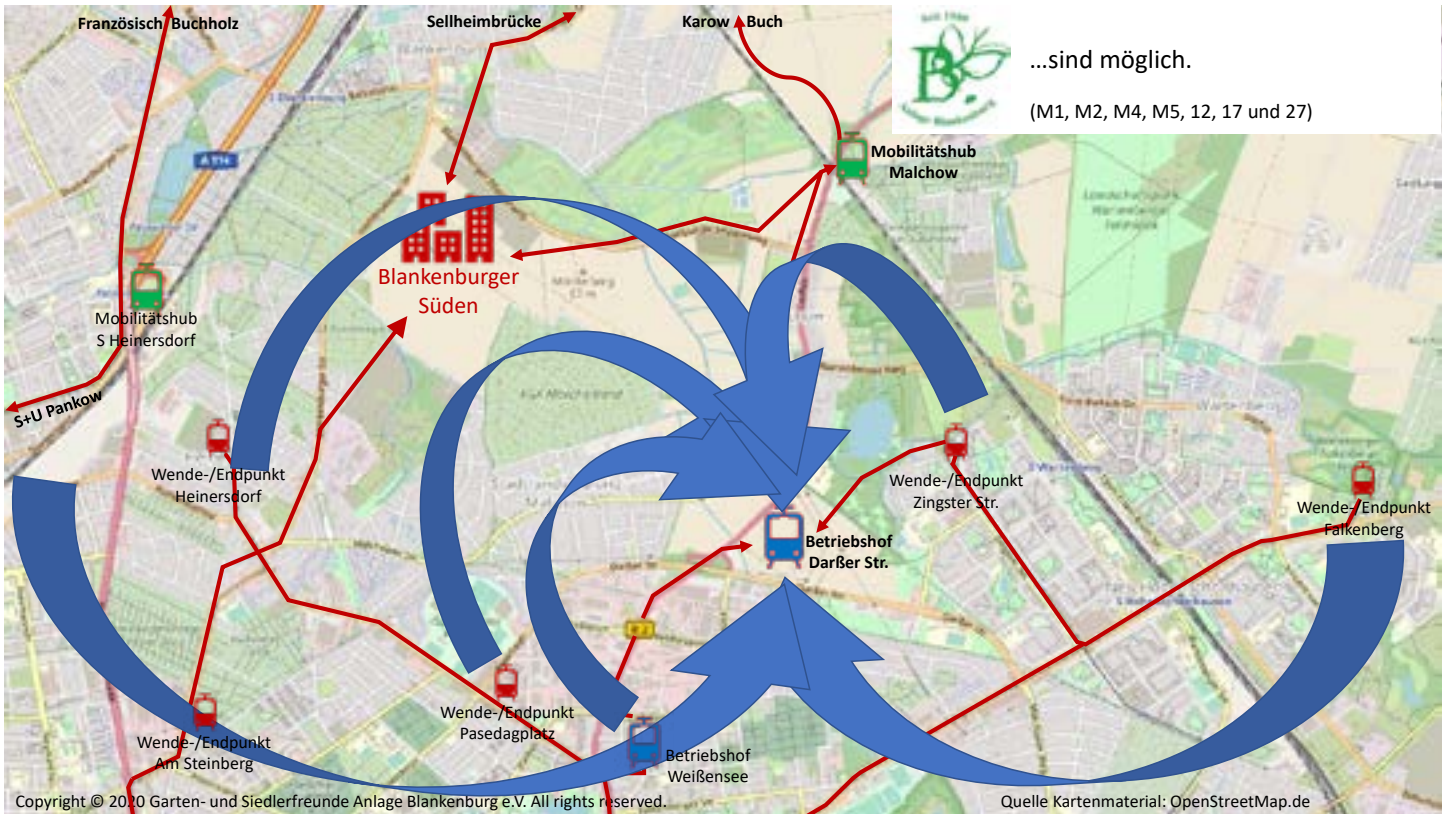
Die nordöstliche Ausfahrt des neuen Betriebshofes verbindet den in Planung befindlichen Mobilitätshub Malchow.

Mobilitätshub Malchow

- P + R Malchow (S75/RE-Nähe)
- Straßenbahn
- Weiterführung Karow/Buch
- Entlastung B2 Richtung Innenstadt

Die Anbindung des Blankenburger Südens…
Sellheimbrücke
Karow
Buch
Mobilitätshub Malchow
Blankenburger Süden
Derzeitiger Endpunkt M2 Heinersdorf
Wende-/Endpunkt Zingster Str.
Betriebshof Neu
Wende-/Endpunkt Pasedagplatz
Betriebshof Weißensee
Wende-/Endpunkt Am Steinberg
Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de

…und die Anbindung aller Wende-/Endpunkte zum neuen Straßenbahnbetriebshof…
Französisch Buchholz
Sellheimbrücke
Karow
Buch
Mobilitätshub Malchow
Blankenburger Süden
Mobilitätshub S Heinersdorf
S+U Pankow
Wende-/Endpunkt Heinersdorf
Wende-/Endpunkt Zingster Str.
Wende-/Endpunkt Falkenberg
Betriebshof Darßer Str.
Wende-/Endpunkt Pasedagplatz
Betriebshof Weißensee
Wende-/Endpunkt Am Steinberg
Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de


Französisch Buchholz
Sellheimbrücke
Karow
Buch
...sind möglich.
(M1, M2, M4, M5, 12, 17 und 27)
Mobilitätshub
Malchow
Blankenburger
Süden
Mobilitätshub
S Heinersdorf
S+U Pankow
Wende-/Endpunkt
Heinersdorf
Wende-/Endpunkt
Zingster Str.
Wende-/Endpunkt
Falkenberg
Betriebshof
Darßer Str.
Wende-/Endpunkt
Pasedagplatz
Wende-/Endpunkt
Am Steinberg
Betriebshof
Weißensee
Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de

Berlin, den 09. 03.2020
Seit 1909
Anlage Blankenburg
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Blankenburger
Süden
Straßenbahnbetriebshof
Darßer Straße
Betriebshof
Weißensee
Copyright © 2020 Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V. All rights reserved.
Quelle Kartenmaterial: OpenStreetMap.de

Anlage 3

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation der Bürgerinitiative Pro Malchower Luch

Gemeinsam mit
BUND Berlin e.V., Aktion Berliner ALLEe, Pro Malchower Luch

aktualisiert 26.02.2020

Auszug aus einem Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

Verkehrswende Berlin Nordost-Baustein Öffentlicher Verkehr

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 Warschauer Straße **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 **stabilen 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).

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** 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:
  - 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 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, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs zu langfristig 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).

Anlage 4

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation der Zukunftswerkstatt Heinersdorf e.V.

Zukunftswerkstatt Heinersdorf
Bürgerverein Berlin-Heinersdorf e.V.

Vorzugsvariante 1.4 ZWH

Verkehr Auto

Legende: Straßenneubau
Straßenausbau

Vorzugsvariante 1.4

- Lediglich Straßenausbau, geringfügiger Neubau
- Neubau der Kreuzung Sowiesoleistung
- Vermeidung Zerschneidung Anlage Blankenburg
- Vermeidung Zerschneidung des neuen „autofreien“ Wohngebietes
- Ausbau zur Magistrale „Bahnhofstr.“

Vorzugsvariante 1.4 ZWH

Verkehr Tram

Legende: Erweiterung Tramlinie M2 ———

Tram auf der Bahnhofstr.

- Tram möglichst nah am Ortskern Blankenburg
- Anbindung des Ortskernes Blankenburg
- Keine Tram durch die Anlage Blankenburg
- Kostensparende Trassenführung mit Straßenausbau
- Umsteigerelais mit Bus/Tram nach Karow möglich

Vorzugsvariante 1.4 ZWH

Kulturflächen / Grünraum

Kulturflächen/Grünraum

- Umsetzung der Untersuchung zum Biotopverbund
- Erhalt Biotopverbindung zur Panke
- Nachhaltiges Regenwassermanagement
- Maximale Gestaltungsmöglichkeit/Geländemodulation

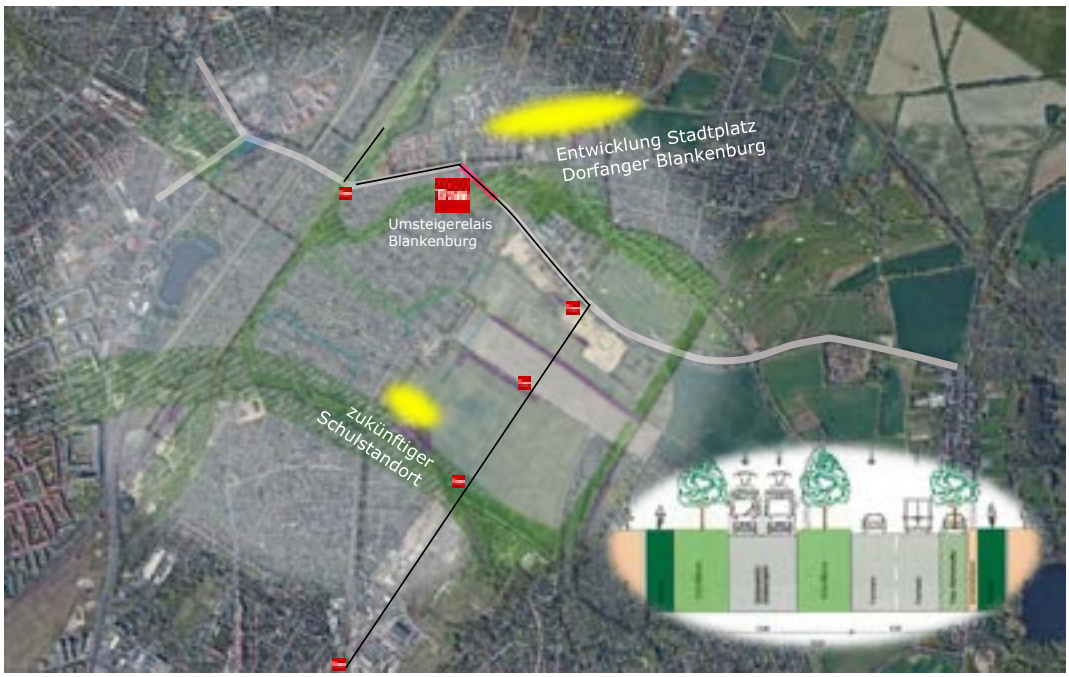
Vorzugsvariante 1.4 ZWH

Chancen

Chancen

- Keine neue Hauptverkehrsstraße am neuen Grundschulstandort (Heinersdorfer Str.)
- Grundvoraussetzung für Entwicklung Dorfanger Blankenburg

Vorzugsvariante ZWH Gesamtüberblick



Legende: Straßenneubau
Straßenausbau

Beurteilung Südvarianten

- Südvarianten bieten keine Verkehrslösungen, sondern schaffen neue Verkehrsprobleme
- Kosten und Zeit können nicht maßgeblich/höchstes Gut sein
- Keine Ableitung des Tangentialverkehres
- Südvariante mit höchster Lärmbelastung für Anwohner
- Zerschneidung des neuen Wohngebietes
- Zerstörung des Biotopverbundes zur Panke
- Zerschneidung Anlage Blankenburg

Detailbetrachtungen

Top 3: Ergebnisse der Prognoseberechnungen (Zusammenfassung)

- Bündelungswirkung der neuen Trasse in allen Varianten in unterschiedlichem Maße (bspw. Variante 2.1 bis zu rd. 26.400 Kfz/Tag, Variante 3.1 rd. 15.000 Kfz/Tag)
- Umverteilung im umgebenen Netz führt zu Entlastungen im umgebenen Hauptstraßennetz aber auch zu Mehrbelastungen auf „Zubringerstraßen"
- Top 3-Varianten (Differenz Be- und Entlastungen*): Variante 2.1, 1.4 und Variante 2

Top 5: Variantenvergleich und Bewertung – vorläufiges Zwischenergebnis

	Verkehr	Umwelt	Städtebau	Regen-wasser	Kosten/ Zeit
Platz 1	2.1	3.2	1	3	3.1
Platz 2	1.4	3.1	1,4	3.1	3.2,3
Platz 3	2	1.4	2.1	1.2	-

Anlage 5

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation der Bürgerinitiative Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.

Berlin im März 2020

Im Zuge der aktuellen Wohnungsbauplanung von ca. 50.000 Wohneinheiten für den Nord-Ost Raum von Berlin und dem nahen Umland erwarten wir eine weitreichende Verkehrsplanung für dieses Gebiet.

Verkehrsprobleme in Blankenburg und dem Nord-Ostraum lösen!

Keine Bauplanung des Blankenburger Südens bevor die bestehenden Verkehrsprobleme gelöst werden.

Wir Erinnern Sie an Ihr Versprechen

(Viele versprechen Berge und machen dann Maulwurfshügel)

1

ÖPNV Maßnahmen

- S-Bahnhof Blankenburg für Fußgänger; Radfahrer und Motorisierten Individualverkehr (MIV) ertüchtigen
- Taktrate der S2/S8 erhöhen
- S-Bahnhof Sellheimbrücke und Turmbahnhof Karow inkl. Park & Ride Parkplatz und den Schluss der S75 erstellen
- Erschließung des Blankenburger Süden u.a. durch Seilbahnanschluss zum S-Bahnhof Heinersdorf und weiterführend zum S&U Bahnhof Pankow prüfen

MIV Maßnahmen

- Doppelknoten Bahnhofstr./Krugstege auflösen
- Tangentialverbindung auf bestehende Straßen auflegen, inkl. Straßen- Knotenpunktertüchtigung
- Straßenverbindung von Alt Karow zur B2 (Am Luchgraben) herstellen
- Autobahnanschluss zur A10 an der Bucher Chaussee herstellen
- Park & Ride Parkplätze an den Bahnhöfen der S2/S8 am Stadtrand und in Brandenburg herstellen

Anlage 6

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation der Auftragnehmer zur Verkehrserschließung Blankenburg

Verkehrserschließung Blankenburger Süden
- Sonderprojektbeirat-

Berlin, 09.03.2020

© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

Berlin

Schritt 1: Vorüberlegungen zur Trassenplanung

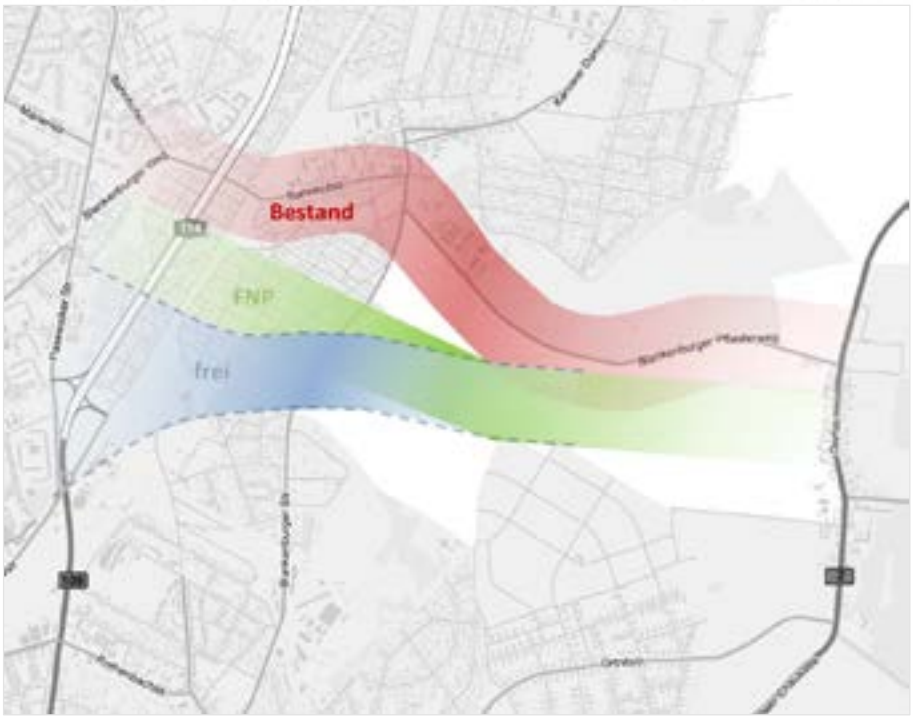
- Grundannahme: Entwicklung einer tangentialen Trasse zur Verknüpfung der radialen großräumigen Straßenverbindungen (B2, A114 sowie Pasewalker Str.) bei gleichzeitiger Erschließung des neuen Stadtquartiers

- Städtebauliche Gebietsentwicklung (zusätzlich zur Basisprognose 2030):
  - Einwohner aus Wohnungsbaupotenzialen innerhalb und im weiteren Umfeld des VU-Gebietes
  - Wohnfolgeeinrichtungen (Kitas, Schulen, Einzelhandel)
  - Gewerbeentwicklung im Bereich des Fokusraumes
  - keine konkreten Vorgaben zur städtebaulichen Struktur

- Planungsrahmen zur Gestaltung (NOR-Untersuchung, RASt 06,…)
- Straßenbahnverlängerung M2 bis S Blankenburg
- Weitere Straßennetzentwicklungen im Untersuchungsraum

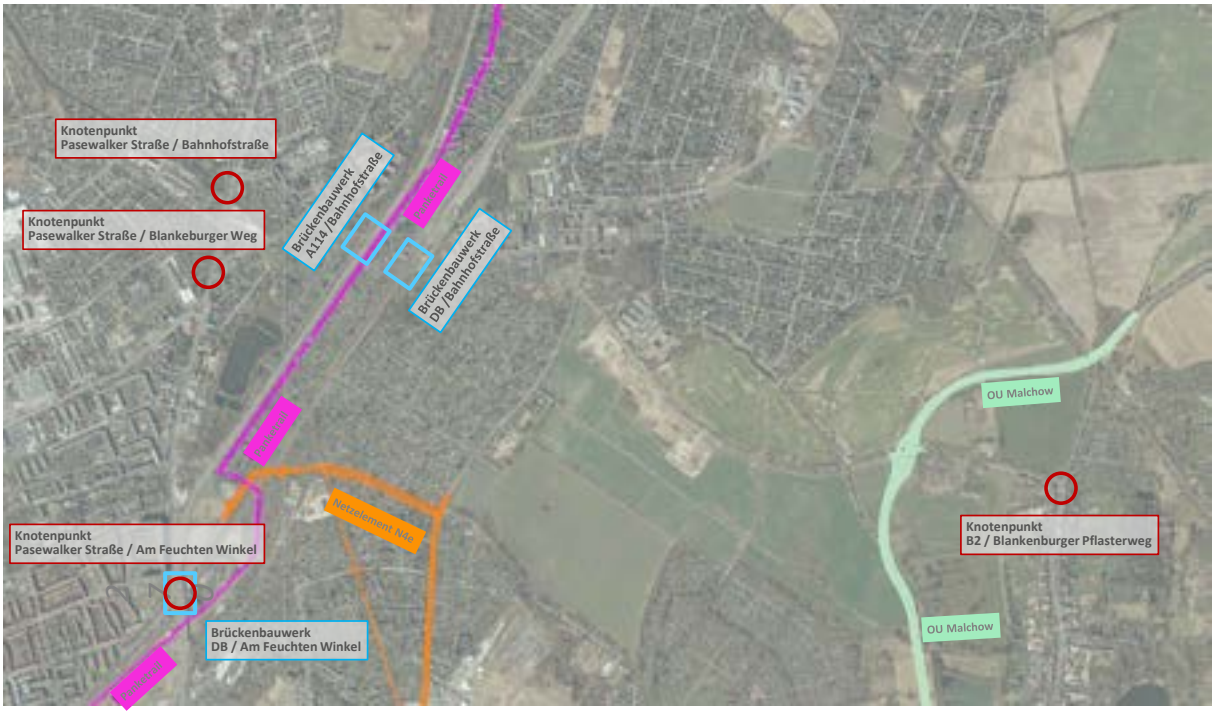
© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 2: Suchkorridore, Zwangspunkte und räumliche Widerstände



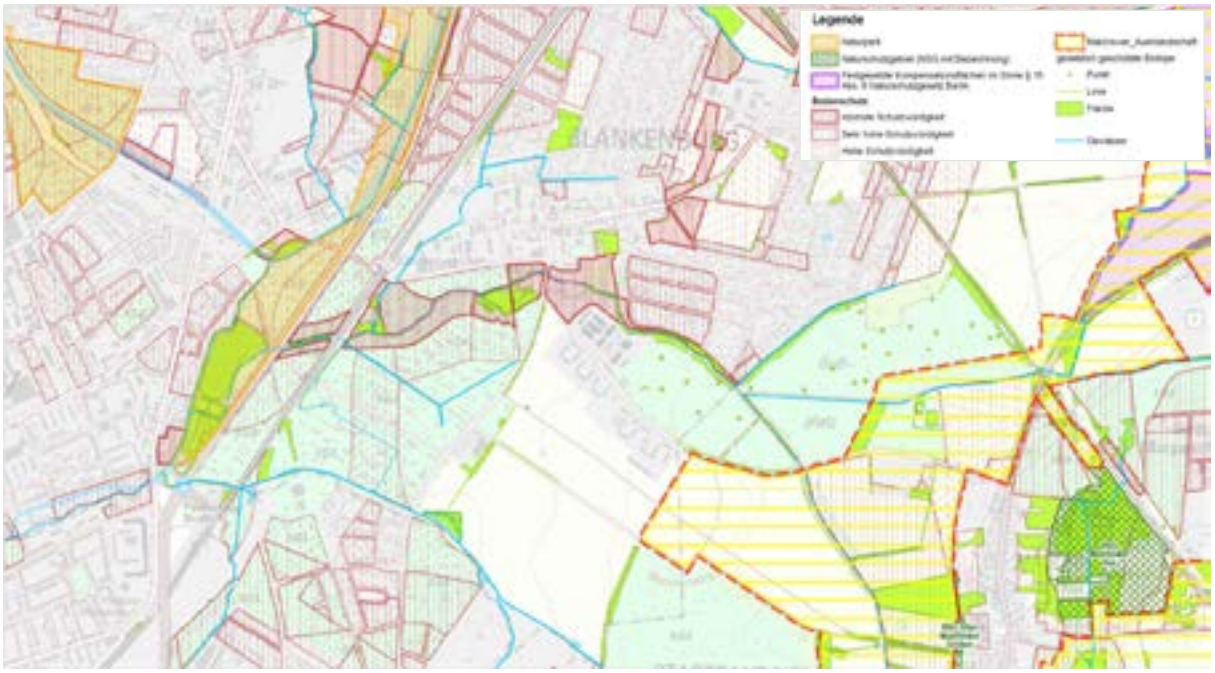
© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 2: Suchkorridore, Zwangspunkte und räumliche Widerstände



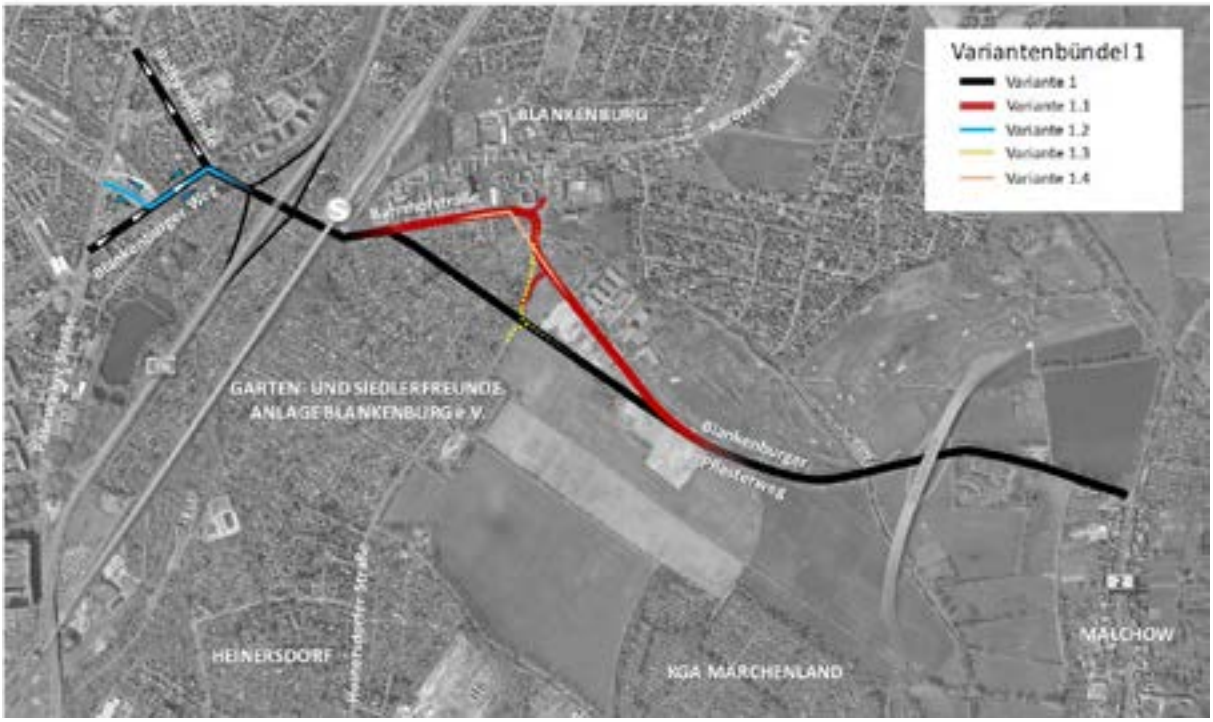
© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 2: Suchkorridore, Zwangspunkte und räumliche Widerstände



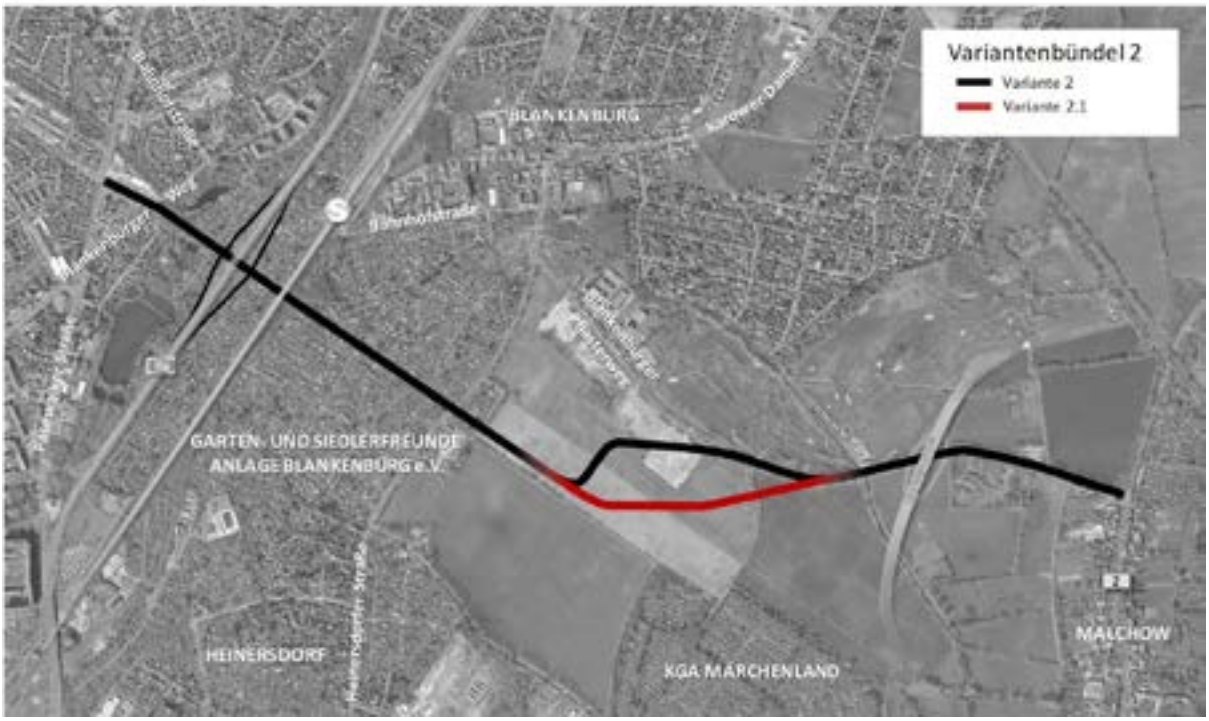
© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 3: Entwicklung von Trassenvarianten (in 3 Variantenbündeln)



© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 3: Entwicklung von Trassenvarianten (in 3 Variantenbündeln)



© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 3: Entwicklung von Trassenvarianten (in 3 Variantenbündeln)

© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 4: Bewertung der Varianten

- Bewertung erfolgt anhand einer „rangorientierten“ Punktevergabe:
  - Vergabe von max. 10 Punkten (für 10 Varianten) bezüglich der jeweiligen Kennwerte, bei gleichen Ausprägungen zwischen mehreren Varianten wird die gleiche Punktzahl vergeben
  - 1 = sehr gut, 10 = sehr schlecht
  - bei nominalen Werten (z.B. vorhanden/nicht vorhanden) Vergabe von 1 (gut) oder 10 (schlecht)
- Bildung von Zwischenbewertungen der Bereiche
  - Verkehr (Be- und Entlastungen, Verkehrssicherheit, Bündelungseffekte mit Tram etc.)
  - Umwelt (Betroffenheit von Schutzgütern, Regenwassermanagement),
  - Städtebau (Eingriff in bestehende Siedlungsstrukturen, Lärm, Bedeutung für die Erschließung des Fokusraumes)
  - Kosten- und Zeit (Strecke und Bauwerke)
- durch arithmetisches Mittel der vergebenen Punkte der Kriterien je Bereich
- Endbewertung durch arithmetisches Mittel der Punkte aller Bereiche

© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Schritt 4: Bewertung der Varianten

Ergebniswerte	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 2	Variante 2.1	Variante 3	Variante 3.1	Variante 3.2
	Verkehr									
Mittelwert	5,00	5,18	4,36	5,64	2,55	2,91	2,45	5,00	4,55	6,45
Zwischenrang	6	8	4	9	2	3	1	6	5	10
	Umwelt									
Mittelwert	4,60	2,80	5,80	4,60	3,40	3,60	3,40	3,80	2,60	1,80
Zwischenrang	8	3	10	8	4	6	4	7	2	1
	Städtebau									
Mittelwert	2,33	5,00	5,33	4,67	3,67	3,67	3,33	4,33	2,67	3,00
Zwischenrang	1	9	10	8	5	5	4	7	2	3
	Kosten und Zeit									
Mittelwert	5,50	7,50	4,50	6,50	7,50	3,00	2,50	2,00	1,00	2,00
Zwischenrang	7	9	6	8	9	5	4	2	1	2
Mittelwert (gesamt)	**4,36**	**5,12**	**5,00**	**5,35**	**4,28**	**3,29**	**2,92**	**3,78**	**2,70**	**3,31**
Rangfolge (gesamt)	**7**	**9**	**8**	**10**	**6**	**3**	**2**	**5**	**1**	**4**

© 2020 by VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH. All rights reserved.

Anlage 7

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

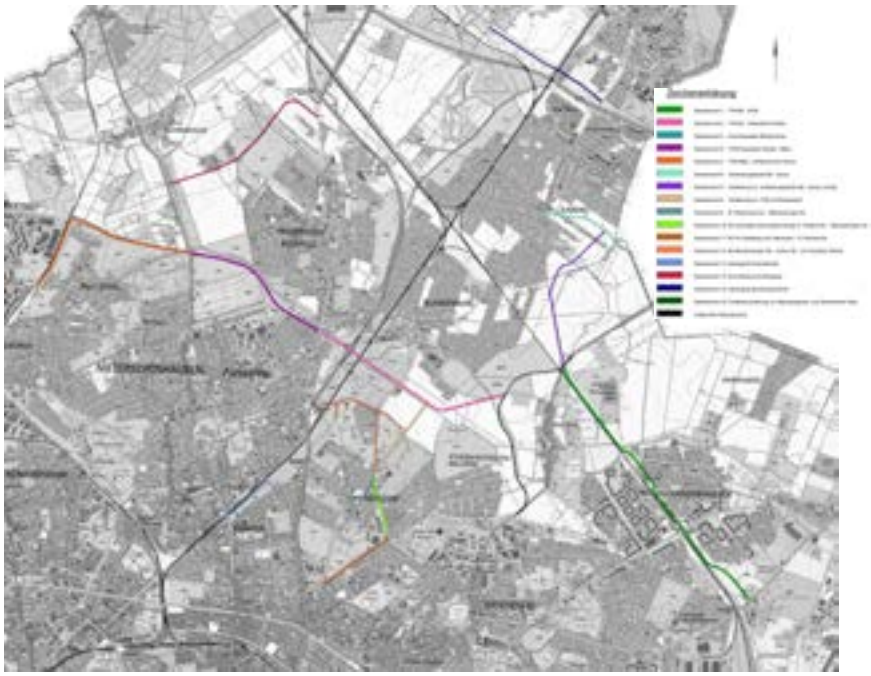
„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Plakat der Stellwand ‚Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins‘ (SenUVK IV A)

Informieren Sie sich!

Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins

Stadt weiterbauen im Blankenburger Süden | Auftaktarena am 03.03.2018



Inhalt der Untersuchung

Anlass der Untersuchung war eine Weiterentwicklung des Straßennetzes im Nord-Osten Berlins zur Berücksichtigung im Flächennutzungsplan und in den weiteren Planungen zum Blankenburger Süden.

Das historische Straßennetz im Nordosten Berlins basiert auf der Verbindung der alten Dörfer. Es hat nicht Schritt gehalten mit der bisherigen und aktuellen städtebaulichen Entwicklung. Das Straßennetz ist heute überlastet und kann neuen zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen. Damit besteht Nachholbedarf auch bei der Straßeninfrastruktur.
Deshalb wurden in der Untersuchung für den Nordost-Raum (Untersuchungsbereich rd. 14.750 ha) auf der Basis der aktuellen Bevölkerungsentwicklung und der Entwicklung neuer Stadtquartiere bzw. Wohnstandorte verschiedene Planungsabsichten im Straßennetz überprüft. Der Standort Blankenburger Süden gehört dazu.
Nach einer verkehrlichen Analyse wurden die neuen bekannten städtebaulichen Entwicklungen in Straßenverkehr (Kfz/Werktag) umgerechnet. Dieser neue zusätzliche Verkehr verschärft die bestehenden verkehrlichen Probleme im Straßennetz.

Es wurden deshalb verschiedene Planfälle (siehe Karte) untersucht. Dabei wurde auch das Kfz-Verkehrsmodell des Landes Berlin benutzt. Das heißt, Pendler und Entwicklungen im Berliner Umland sind berücksichtigt.

Im Ergebnis wurden die Auswirkungen der einzelnen Planfälle auf das bestehende und zukünftige übergeordnete Straßennetz ermittelt.

Eine Bewertung auf der Basis von
- Verkehrswirksamkeit
- Raumordnung
- Städtebau
- Umweltverträglichkeit
- Kosten

ergab Empfehlungen für die Entwicklung des übergeordneten Straßennetzes von Berlin im Nordost-Raum.
Die Ergebnisse fließen als wesentliche Grundlage in die weitere städtebauliche Planung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie in die verkehrsplanerische Arbeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein.

Kernbotschaft der Untersuchung

- Bestehende Verkehrsprobleme und neue Anforderungen überlagern sich, d.h. Straßennetzerweiterungen im heutigen Straßennetz des Berliner Nordosten sind erforderlich.
- Verschiedene Planungen sind als Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur gesetzt (B 2 Ortsumfahrung Malchow, B 158 Ortsumfahrung Ahrensfelde, Sanierung Autobahn A 114). Das Land Berlin berücksichtigt sie in seinen Planungsüberlegungen.
- Die Verbindungsstraße zwischen der B 2 und der Bahnhofstraße in Karow befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Erörterung hat stattgefunden.
- Das Kernstück der Tangentialen Verbindung Nord (TVN) zwischen der Ortsumfahrung der B 2 Malchow und der Pasewalker Straße bildet das Rückgrat der Erschließung im Raum Blankenburg.
- Eine Machbarkeitsuntersuchung für den genannten Abschnitt der TVN wird aktuell ausgeschrieben.
- Die Verkehrslösung Heinersdorf wird aktualisiert und greift dabei die Ergebnisse der Straßenbahnuntersuchung auf.

Ergänzende Informationen

Verkehrserhebungen und Verkehrsmengen im Bestand
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml

Hintergrundinformationen Berliner Verkehrsmodell
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/verkehrsmodell/index.shtml

Klassifizierung Berliner Straßennetz
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/index.shtml

Aktuelle Planungen
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/planungen/index.shtml

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | be Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

Anlage 8

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Plakat der Stellwand ‚Untersuchung der Verkehrserschließung Blankenburg‘ (SenUVK IV B)

BLANKEN
BURGER
SÜDEN

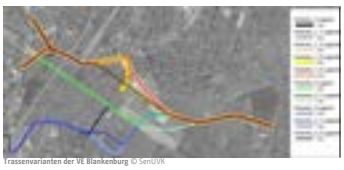
Verkehrliche Erschließung

Integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger

Das grundsätzliche verkehrliche Ziel bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist klar: Die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aus Rad- und Fußverkehr sowie des Öffentlichen Nahverkehrs und der Bau eines autoarmen Stadtquartiers, um die Lebensqualität zu erhöhen und das gesamte Gebiet mit möglichst wenig zusätzlichem motorisierten Individualverkehr zu belasten.

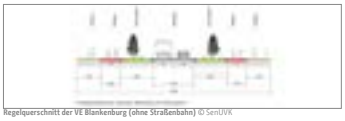
Verkehrserschließung Blankenburg

- Zielstellung war die Ermittlung einer verkehrlichen Erschließung für das geplante Stadtquartier bei gleichzeitiger Einbettung in die übergeordnete Netzplanung des Landes Berlin.
- Begleitet wurde die Untersuchung durch einen verwaltungsinternen Arbeitskreis sowie eine Akteursrunde bestehend aus verschiedenen Vor-Ort-Initiativen des Projektbeirates.
- Untersucht wurden insgesamt zehn Trassenvarianten in drei Trassenkorridoren.
- Anhand von mehr als 50 Kriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Städtebau, Zeit & Kosten wurden dann alle Varianten untereinander verglichen und bewertet.
- Im Ergebnis der Bewertung ergibt sich in Summe über alle Kriterien die beste Bewertung für die rechts dargestellte Variante. Diese ist als Rahmensetzung in das Werkstattverfahren eingeflossen.
- Der Querschnitt von 31,50m berücksichtigt einen Fahrstreifen pro Richtung, breite Grünstreifen mit Entwässerung sowie bauliche getrennte Geh- und Radwege.



Trassenvarianten der VE Blankenburg © SenUVK

Planerisch zu bevorzugende Variante für eine mögliche Linienführung der VE Blankenburg © SenUVK



Regelquerschnitt der VE Blankenburg (ohne Straßenbahn) © SenUVK

Anlage 9

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

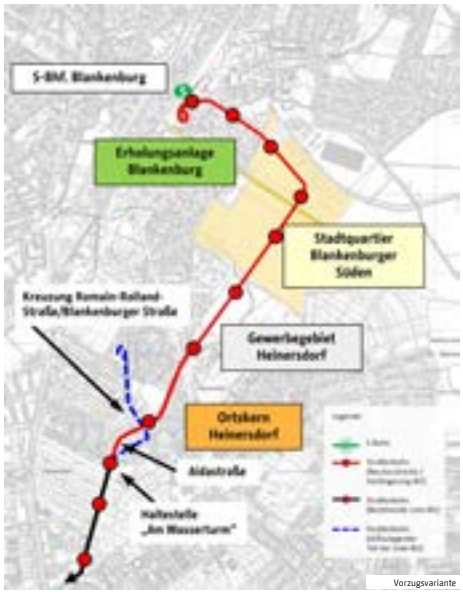
Plakat der Stellwand ‚Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M2‘ (SenUVK IV C)

Informieren Sie sich!

ÖPNV-Anbindung Blankenburger Süden

Stadt weiterbauen im Blankenburger Süden | Auftaktarena am 03.03.2018

Untersuchungskorridor mit vier Planungsabschnitten



Vorzugsvariante

Inhalt der Untersuchung

Ziele der ÖPNV-Maßnahme sind:

- Hoher Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger
- Bessere Vernetzung der Pankower Stadtteile

Die vorgezogene ÖPNV-Planung eröffnet die Möglichkeit

- in der Planung des neuen Stadtquartiers die Anforderungen für eine optimale ÖPNV-Anbindung und -Erschließung einfließen zu lassen und
- eine höhere Besiedlungsdichte entlang der Straßenbahntrasse vorzusehen.

Hierzu waren

- der Nachweis zu liefern, dass die Straßenbahn das geeignetste Verkehrsmittel ist,
- die Vorzugstrasse für die ÖPNV-Anbindung und Erschließung des Wohnbaustandortes zu identifizieren und
- die Wirtschaftlichkeit der Investitionsmaßnahme nachzuweisen.

Verkehrsmittelvergleich und Trassenbewertung nach einem bei SenUVK entwickelten Ansatz mit folgenden Kriterien.

Zielgruppe	Kriterien Verkehrsmittelvergleich	Kriterien Trassenbewertung
Fahrgast	Reisezeit, Umsteigen, Fahrtenfolge, Komfort, Barrierefreiheit	Potenzialerschließung, Reisezeit, Umsteigen
Betrieb	Wirtschaftlichkeit, Störungsfreiheit, Flexibilität	Wirtschaftlichkeit, Streckenqualität, Flexibilität
Kommune	Investitionen, ÖV-Anteil, Flächenbedarf, kleinräumige Wirtschaftsstruktur, Städtebaul. und verk. Entwicklungspotenziale	Investitionen, Auswirkungen auf Fußgänger- und Radverkehr, Auswirkungen auf Kfz-Verkehr
Allgemeinheit	Verkehrssicherheit, Lärm (ÖV und MIV), Schadstoffausstoß (ÖV und MIV), Erschütterungen, Urbanität	Städtebauliche Aspekte, Auswirkungen auf Mobilität, Streckensensitivität, Verkehrsemissionen

Die Straßenbahn bietet ideale Kapazität, ist vergleichsweise kostengünstig und schnell zu realisieren.

Kernbotschaft der Untersuchung

- Es wird ein hoher Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger im neuen Stadtquartier angestrebt.
- Eine frühzeitige Berücksichtigung der Straßenbahn in die Planung des neuen Stadtquartiers ist notwendig für eine optimale ÖPNV-Anbindung und -Erschließung.
- Die Straßenbahn bietet im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln (Bus, U-Bahn, S-Bahn) die ideale Kapazität, ist vergleichsweise kostengünstig und schnell zu realisieren.
- Für die Ermittlung der Streckenführung wurden alle denkbaren Alternativen untersucht und aus Sicht verschiedener Zielgruppen (Fahrgäste, Betrieb (BVG), Kommune, Allgemeinheit inkl. Umwelt) bewertet und eine Vorzugsvariante der Streckenführung einer verlängerten Linie M2 vorgeschlagen.
- Die Wirtschaftlichkeit dieser Vorzugsvariante wurde nachgewiesen.

Ergänzende Informationen

Hintergrundinformationen Berliner Verkehrsmodell
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/verkehrsmodell/index.shtml

Aktuelle Planungen
https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/index.shtml

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

Anlage 10

zur Dokumentation der neunten Projektbeiratssitzung am 09.03.2020

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Stellungnahme der SenUVK zu den Vorschlägen der Bürgerinitiativen

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
1 *(Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.)*	**Standort für Straßenbahn-Betriebshof auf landwirtschftlich genutzter Fläche an der Darßer Straße** *Vorteile* *- Eigentum Land Berlin und 1 privater Eigentümer* *- Nähe (500m) zu Endhaltestelle Zingster Straße (Linien M4 und M5) > Verlagerung auf neuen Betriebshof möglich* *- Unterführung Darßer Straße mit geringem baulichen Aufwand für Unterquerung mit Straßenbahn nutzbar machen* *- Anbindung über Betriebshof Weißensee (zweite Zufahrt über Liebermannstraße) - Erreichbarkeit für Linien M1, M2, 12, 27*	Im FNP findet sich als besondere Zweck-bestimmung ein „B“ auf dieser Fläche. Ursprünglich war dieses B einmal für eine potenzielle U-Bahnbetriebswerkstatt gedacht. Die aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen an der Darßer Straße sind für einen Betriebshof-Standort grundsätzlich geeignet. In ca. 500 m Entfernung verläuft die Strecke der Linien M4 und M5 zur Endstelle der Teilstrecke Zingster Straße in Hohenschönhausen. Durch den Bau einer beid-seitigen Zuführungsstrecke könnte eine neue Straßenbahn-Tangentialverbindung entstehen. Im Dezember 2019 hat der Senat allerdings beschlossen, diese Flächen als Teil des Öko-Kontos „Malchower Aue“ auszuweisen, zur Belegung mit Ausgleichsbedarfen aus dem Neubauvorhaben Blankenburger Süden. Dennoch wird der Standort im Rahmen einer kriterienbasierten Bewertung betrachtet. Falls der Standort in Frage kommt, muss im Rahmen eines FNP-Verfahrens geklärt werden, welche der für den Standort in Diskussion befindlichen Entwicklungsziele der Vorzug gewährt werden soll.	Sämtliche grundsätzlich im NO-Raum denkbaren Betriebshofstandort müssen vor einer Standortentscheidung auf ihre Eignung hin mit nachvollziehbaren Kriterien bewertet werden. Eine Realisierungsempfehlung wird aus fachlicher Sicht für den am besten bewerteten Standort ausgesprochen. Wie links erwähnt, kann es ggf. passieren, dass in einem weiteren Schritt über konkurrierende Entwicklungsziele entschieden werden muss. Die Standortentscheidung muss schlussendlich politisch bestätigt werden.
2 *(Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.)*	**Mobilitätshub Malchow** *- befindet sich in Planung* *- Nähe S-Bahn (S75-Verlängerung) und Regionalbahn* *- Straßenbahn-Anbindung vom Betriebshof Darßer Straße über Malchow und Weiterführung nach Karow und Buch* *- Entlastung B2*	Die Verlängerung der S75 von Wartenberg bis zum Karower Kreuz und darüber hinaus ist Bestandteil der aktuellen Planungen im Rahmen des Infrastrukturprojekts i2030. Hierbei werden auch verschiedene S-Bahnhalte auf ihre Machbarkeit hin untersucht. Inwieweit ein Mobilitätshub an einem möglichen S-Bahnhof Malchow Nord zum Tragen kommen könnte, ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar. Planungen zu einem Regionalbahnhalt in Malchow gibt es seitens des Senats nicht. Aufgrund der Nähe zum bestehenden Regionalbahnhof Hohenschönhausen und zum geplanten S-Bahnhof Karower Kreuz wären mit einem Regionalverkehrshalt in Malchow unwirtschaftlich kurze Halteabstände und eine Verlängerung der Reisezeiten für die Fahrgäste verbunden. Für einen Betriebshof an der Darßer Straße gibt es aktuell keinen prioritären Bedarf. Für zukünftige Entwicklungen werden jedoch über den Flächennutzungsplan Berlin Flächen dafür gesichert. Im ÖPNV-Bedarfsplan wird für eine Straßenbahn vom Betriebshof Darßer Straße über Malchow und eine Weiterführung nach Karow und Buch derzeit kein Bedarf gesehen. Unabhängig davon wird vom Senat eine Förderung des Umweltverbunds – und damit einhergehend die Entlastung der Straßeninfrastruktur vom Kfz-Verkehr – sehr stark befürwortet. Inwiefern hierfür auch Mobilitätsstationen gerade in Stadtrandlagen sinnvoll in das Gesamtsystem integriert werden können, wird derzeit noch genauer untersucht.	

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
3 *(Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.)*	**Mobilitätshub Heinersdorf** *- vorhandenen P+R-Standort weiterausbauen (Straßenbahn und S-Bahn-Anschluss vorhanden)*	Ein Mobilitätshub bzw. mögliche Erweiterungen des bestehenden P+R-Parkplatzes am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf ist vor allem von der geplanten städtebaulichen Entwicklung auf der Ostfläche des „Pankower Tor“ abhängig. Verantwortlich hierfür ist der Bezirk Pankow, der hierfür momentan auch den Rahmenplan Heinersdorf Nord erstellen lässt. Vom Land Berlin existieren derzeit keine Absichten, bestehende P+R-Parkplätze zu erweitern.	Der Bezirk Pankow lässt derzeit einen "Rahmenplan Heinersdorf Nord" erstellen. Hierbei wird auch eine Hochhausbebauung geprüft, SenSW ist eingebunden. Im aktuellen Arbeitsstand sind die P+R-Flächen komplett überplant.
4 *(Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.)*	**Verlängerung der Straßenbahnlinie M2 von Heinersdorf über das ehem. Rieselfeld durch Blankenburg zum S-Bahnhof Sellheimbrücke bis nach Karow und Buch** *- Entlastung der S-Bahnlinien S2/S8 - bessere Anbindung der Wohnungsbaupotenziale in Karow und Buch*	Um die Finanzierung der weiteren Planungen sicherstellen zu können, ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens erforderlich. Dies ist mit der jetzigen Variante erfolgt. Eine Konkretisierung der Planung erfolgt über die Verfeinerung der Planung durch den Vorhabenträger, hierbei sind die Detailfragen zu lösen. Die im Termin angeregte Lösung kann sich im weiteren Verfahren als mögliche (alternative / ergänzende) Lösung ergeben, setzt aber die Realisierung des Bf Sellheimbrücke voraus, dies ist derzeit nicht gegeben. Eine Anbindung an die Linie S2 bleibt dennoch erforderlich, da die Fahrzeit in die Innenstadt mit einer verlängerten Linie S75 sehr umwegig wäre und lange Fahrzeiten im Vergleich zur S2 hingenommen werden müssten. Auch eine Entlastung der Linie S2 bliebe fraglich, da aufgrund des genannten Nachteils vermutlich viele Fahrgäste am Karower Kreuz umsteigen würden, insbesondere bei Fahrzielen im Innenstadtbereich (Friedrichstraße/ Potsdamer Platz) und in den südlichen Bereichen.	Die Weiterführung der S 75 und damit die Errichtung eines neues S-Bahnhof Sellheimbrücke ist derzeit nicht planungsrechtlich gesichert. Die Straßenbahn zu diesem Bahnhof zu führen, lässt sich nach Haushaltsrecht derzeit nicht begründen. Dies schließt aber eine spätere Realisierung in dieser Form nicht aus.
5 *(Pro Malchower Luch)*	**Taktverdichtungen Regionalbahn (RE3 / RB24)** *- 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.*	Auf der sog. Stettiner Bahn verkehren auf dem Streckenabschnitt Berlin-Ebeswalde-Angermünde neben der Linie RE 3 auch die Linie RE 66 und Züge des Fernverkehrs, die überwiegend auch mit VBB-Fahrscheinen ohne Zuschlag genutzt werden können. Damit besteht heute zu den Zeiten hohen Aufkommens im Berufs- und Ausflugsverkehr weitestgehend ein 30-Minuten-Takt. MIt dem Ausbau und vollständigen Elektrifizierung der Stettiner Bahn beabsichtigen die Länder Berlin und Brandenburg, zusätzlich zum RE 3 ganztags eine RE-Linie zwischen Berlin und Stettin (Szczecin) über Eberswalde und Angermünde im 2h-Takt einzurichten. Darüber hinaus wird von einer Zunahme des Fernverkehrsangebotes ausgegangen, so dass im Ergebnis, ggf. mit bedarfsgerechten Verdichtungen, jeweils zwei Fahrten je Stunde zwischen Berlin dun Angermünde angeboten würden. Die Linie RB 24 wird ab Dezember 2022 durch eine weitere Linie RB 32 ergänzt. Diese neue Linie verkehrt zwischen Oranienburg und Flughafen BER über Hohenschönhausen und Ostkreuz. Bernau, Eberswalde und Angermünde sind über von diesen zusätzlichen Zügen über einen Umstieg am Bahnhof Karower Kreuz erreichbar, sobald dieser in Betrieb genommen wurde, während mit der Linie RB 24 weiterhin eine Direktverbindung zum Flughafen BER über Ostkreuz besteht.	Die vorhandenen Planungen verfolgen den selben Zweck wie vom Petenten beabsichtigt. Zwar verkehren die ergänzenden Züge nicht mit der Liniennummer RE 3 bzw. RB 24, allerdings wird das Angebot dennoch bedarfsgerecht auf zwei Fahrten je Stunde verdichtet. Eine Fahrtmöglichkeit von Berlin Ostkreuz Richtung Eberswalde ist mit einer zusätzlichen Linie RB 32 und einem Umsteig am Bahnhof Karower Kreuz nach dortiger Inbetriebnahme zweimal je Stunde möglich. Dieses Konzept ist Ergebnis einer gesamthaften Betrachtung der Verkehre in das östliche Stadtgebiet Berlins und der Anbindung der Sieldungszentren und Wohnstandorte im Norden Berlins. Dabei wird berücksichtigt, dass aus dem östlichen Stadtgebiet Berlins auch Oranienburg direkt erreichbar ist und dort ein Anschluss zur Linie RE 5 besteht.

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
6 *(Pro Malchower Luch)*	**Verlängerung S-Bahnlinie S85** in Hauptverkehrszeit von S+U Pankow **bis S Buch**	Zusätzliche S-Bahn-Fahrten von/nach Buch sind geplant (siehe Begründung).	Das S-Bahn-Zielkonzept des aktuellen Nahverkehrsplans (NVP) sieht die Führung einer zusätzlichen S-Bahn-Zuggruppe (verkehrt im 20-Minuten-Takt) von/nach Buch (über Ostring von/nach Grünau) vor. Zusammen mit dem bereits bestehenden 10-Minuten-Takt der Linie S2 würde sich somit ungefähr ein 5/5/10-Minuten-Takt von/nach Buch ergeben. Es handelt sich dabei jedoch nicht um die Linie S85 (die mittelfristig zum Hauptbahnhof geführt werden soll), sondern um eine neue S-Bahn-Linie S86 (im NVP noch als S6 bezeichnet). Diese Mehrleistungen können aber erst mit dem Zulauf zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd umgesetzt werden. Die Fahrzeuge der neuen Fahrzeuggeneration für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd sollen nach aktueller Planung zwischen den Jahren 2026 und 2033 schrittweise zum Einsatz gelangen. Genauere Prüfungen zur zeitlichen Einflottung der Neufahrzeuge auf einzelnen Linien stehen bis zum Start der Vergabe noch an. Hierbei sind aber auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die heutige Führung der Regionalbahnlinie RB27 nach Karow, die das Gleis der S-Bahn mitnutzt, würde die Führung zusätzlicher S-Bahn-Fahrten nach Buch einschränken. Durch den geplanten Regionalbahnhof Karower Kreuz würde hier eine Entzerrung eintreten. Zwischenzeitlich könnte die Taktverdichtung bereits bis Blankenburg erfolgen.

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
7 *(Pro Malchower Luch) (Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Investitionsprogramm i2030 - S-Bahn-Maßnahmen beschleunigt umsetzen** *- Wiederaufbau 2. Gleis von S Buch nach S Bernau* *- Verlängerung S-Bahn-Strecke S75 von S Wartenberg über S Sellheimbrücke (Zwischenstation S Malchow an Kreuzung mit B2)bis S Karower Kreuz*	- Bei der Herstellung einer (teilweise) zweigleisigen Strecke zwischen S Buch und S Bernau handelt es sich um eine Maßnahme des Landes Brandenburg. Diese würde nur für den Fall der Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes auf diesem Streckenabschnitt nötig. Untersuchungen, auf welchen Streckenabschnitten die Errichtung eines 2. Gleises für den zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzenden 10-Minuten-Takt unabdingbar wäre, werden derzeit im i2030-Teilprojekt "Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im S-Bahnnetz" durchgeführt. - Zur Verlängerung der S75 von S Wartenbwerg bis zum S Karower Kreuz erfolgen derzeit verschiedene Prüfungen (Trassierungsstudien, Fahrplanungtersuchungen etc.) im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG. Für beiden Maßnahmen wären außerdem aufbauend auf den aktuell stattfindenden Untersuchungen noch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und die Absicherung der Finanzierung nötig. Hierfür sind festgelegt Planungschritte nach geltendem Planungsrecht einzuhalten.	- Die Einrichtung eines 10-Minuten-Takt zwischen Buch und Bernau für die S2 würde zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Linie führen. Um dieses zu erreichen ist teilweise der Wiederaufbau eines 2. Gleises nötig. Allerdings handelt es sich hier um eine Maßnahme in der Zustän digkeit des Landes Brandenburg. - Eine Beschleunigung für die Maßnahmen ist aufgrund aktueller Priorisierungen und regulär abzuarbeitender Planungsschritte nicht leistbar.

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
8 *(Pro Malchower Luch)*	**Planung weiterer Infrastrukturprojekte mit DB Netz AG** *- Ausbau der Nahverkehrstangente Ost* *- Regional- und Vorortbahnsteig Buch* *- Erweiterung Bahnhof Pankow mit Regional- und Vorortbahnsteig*	- Für den nördlichen Teil der Nahverkehrstangente (NVT) über Springpfuhl – Karower Kreuz sind zwischenzeitlich verstärkt Regionalverkehre bestellt worden – der sogenannte Vorlaufbetrieb für die NVT. Die Verlängerung der S75 von S Wartenberg zum S Karower Kreuz wird aktuell im Rahmen des i2030-Teilprojektes "Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung im S-Bahnnetz" gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG geprüft. Verlässliche Aussagen, die als Grundlage für die Planung des anschließenden südlichen Teils der NVT ab S Springpfuhl dienen, lassen sich erst nach Abschluss dieser derzeitigen Prüfungen treffen. - Mit der S-Bahn-Anbindung besteht eine schnelle Schienenverkehrsverbindung von Buch ins Berliner Zentrum und über den Regionalbahnhof in Bernau auch ins Berliner Umland. Der geplante Turmbahnhof Karower Kreuz als neuer S-Bahn- und Regionalverkehrshalt hat durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsangebote entlang der Stettiner Bahn und des Berliner Außenringes (3 Züge je Stunde entlang der Stettiner Bahn sowie 2 Züge/h auf dem Berliner Außenring) eine deutlich stärkere verkehrliche Wirkung als ein Regionalbahnhof Buch (2 Züge/h). Mit der S-Bahn wird der Bf Karower Kreuz vom S Buch in vier Minuten zu erreichen sein und attraktive Umsteigemöglichkeiten zu den Regionalzügen in alle Richtungen ermöglichen. Aufgrund der Nähe zum bestehenden Regionalbahnhof Bernau und zum geplanten Bf Karower Kreuz wäre mit der Einrichtung eines Regionalverkehrshaltes in Buch unwirtschaftlich kurze Halteabstände und eine Verlängerung der Reisezeiten für die durchfahrenden Fahrgäste verbunden. Auch die städtebaulichen Gegebenheiten im Umfeld des Bf Buch würden eine stärkere Anziehung aus dem Umland, die eine gestiegene Belastung von parkenden Kfz aus dem Umland nach sich ziehen würde, nicht zulassen. Aus diesen Gründen kann die Errichtung eines Regionalbahnhofs in Buch aus fachlicher Sicht nicht befürwortet werden. - Für die Errichtung eines Regional- und Vorortbahnsteigs am Bahnhof Pankow gilt eine analoge fachliche Einschätzung auf Grund der Nähe zum Bf Gesundbrunnen und zum Turmbahnhof Karower Kreuz.	- Die Nahverkehrstangente (NVT) teilt sich in einen nördlichen (Springpfuhl bis Karower Kreuz) und einen südlichen (Springpfuhl bis BER) Streckenteil. Die Planungen bauen aufeinander auf. Aktuell hat die Planung für den nördlichen Abschnitt begonnen. - Der Regionalbahnhof Buch ist eine langjährige Forderung von Anwohnenden, Bürgerinitiativen, IHK und weiteren Akteuren. Vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen kann eine Wirtschaftlichkeit nicht erzielt werden. Diese wäre jedoch die Grundlage für eine Finanzierung. - Die Forderung nach einem Regionalbahnsteig Pankow wird ebenso bewertet.

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
9 *(Pro Malchower Luch)*	**Taktverdichtung Straßenbahn M2**	ist geplant	Bisher fährt die Linie M2 in der Innenstadt vom Alexanderplatz bis zur Haltestelle Am Steinberg im dichten Takt (Hauptverkehrszeit alle 5 Minuten, Nebenverkehrszeit alle 6-7 Minuten, Schwachverkehrszeit alle 10 Minuten). Zwischen Am Steinberg und Heinersdorf besteht ganztägig nur ein 20-Minuten-Takt, weil die Strecke eingleisig ist und die Nachfrage auf Grund der derzeitgen Bebauungsstruktur geringer ist. Mit der Anpassung der Bebauungsstruktur und der geplanten Verlängerung der Linie M2 zum S-Bahnhof Blankenburg soll die Eingleisigkeit beseitigt werden und der dichte Takt grundsätzlich auf der gesamten Strecke, d.h. bis zum S-Bahnhof Blankenburg angeboten werden.
10 *(Pro Malchower Luch)*	**Taktverdichtung Busverkehr** *- auf den Linien X54, 150, 154, 158, 259*	ist teilweise geplant	In Zusammenhang mit der Neubebauung in Blankenburg und weiteren Wohnungsbauprojekten im Nordosten wird auch das Busnetz an den steigenden Bedarf angepasst. Das Busnetz ergänzt dabei das Schnellbahn- und Straßenbahnnetz und wird mit den Netzerweiterungen und Wohnbauprojekten ggf. auch grundsätzlicher hinsichtlich Linienführungen und Taktdichten überarbeitet. Hierbei sollen entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans verstärkt 10- statt 20-Minuten-Takte angeboten werden und das M-Liniennetz und Expressbusnetz erweitert werden. Vergleichsweise schwach ausgelastete Buslinien in Gebieten ohne größere bauliche Entwicklung (z.B. die Linie 259) sollen jedoch nicht verdichtet werden.
11 *(Pro Malchower Luch)*	**Vorrang ÖPNV (Straßenbahn und Bus) vor MIV durchsetzen** (gem. MobG Bln)	Entsprechend den Zielen des MobG wurde ein ÖPNV-Vorrangnetz erstellt. Die Straßen des Vorrangnetzes sind zugunsten des ÖPNV zu gestalten. Möglichkeiten hierfür sind extra für den ÖPNV eingerichtete Fahrwege sowie Haltestellenkaps und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen. Grundsätzlich soll der Kfz-Verkehr – nach Berücksichtigung der Belange zur ÖPNV-Beschleunigung – so verbrauchsschonend und emissionsarm wie möglich abgewickelt werden. Vor allem im zum Teil stark belasteten Straßenverkehrsnetz in Pankow zeigt sich, dass die notwendigen Straßenräume für eine ÖPNV-Beschleunigung zunächst nicht vorhanden sind und erst Neuplanungen notwendig sind, um die Ziele des MobG zu erreichen. Der Senat wird sich hierfür jedoch in den nächsten Jahren verstärkt einsetzen und die jeweiligen Planungen vorantreiben.	rechtlich vorgegeben, verkehrlich geboten

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
12 *(Pro Malchower Luch)*	**Länderübergreifendes Busliniennetz einrichten**	existiert bereits	Mehrere Buslinien im Nordosten verkehren bereits heute länderübergreifend, etwa die in den letzten Jahren verdichtete und attraktivierte Buslinie 893 zwischen Bernau, Buch und Hohenschönhausen. Es besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern im Umland (Landkreis Barnim) und in Berlin sowie den jeweiligen Verkehrsunternehmen (BBG, BVG).
13 *(Zukunfts-werkstatt Heinersdorf e.V.)*	**Variante 1.4 der Verkehrserschließung Blankenburg den Vorrang geben** *Vorteile:* *- Nutzung bestehender Verkehrstrassen* *- geringe Auswirkungen auf Erholungsanlage Blankenburg* *- Erhalt Biotopverbindung zur Panke über Schmöckpfuhlgraben* *- keine Hauptverkehrsstraße am neuen Grundschulstandort (Heinersdorfer Str.)*	Die Variante 1.4 ist eine von zehn verschiedenen Varianten, die in der Machbarkeitsuntersuchung Verkehrserschließung Blankenburg untersucht und bewertet wurde. Die Bewertung wurde anhand eines im projektbegleitenden Arbeitskreises sowie einer Akteursrunde mit Initiativen abgestimmten Kriterienkataloges vorgenommen. Anhand von über 50 Kriterien samt Unterkriterien aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Städtebau, Zeit & Kosten wurden alle Varianten untereinander bewertet. Die Variante 1.4 ist aus verkehrlicher Sicht sehr gut bewertet, liegt in den Bereichen Umwelt und Städtebau allerdings nur im Mittelfeld. Aufgrund der Kosten und einer im Verhältnis langen Realisierungszeit liegt die Variante im Ergebnis der fachlichen Bewertung insgesamt auf dem 6. Rang. Im Rahmen einer zusätzlich beauftragten Untersuchung zur Problemlösung am Doppelknoten, wird die Variante 1.4 noch einmal verstärkt in den Blick genommen, um zu prüfen, ob sie mit der Zielsetzung eines leistungsfähigeren Knotenpunktes eine bessere Bewertung erlangt.	Mit der VE Blankenburg soll das geplante Stadtquartier an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Der Variantenvergleich hat dabei ein fachliches Ergebnis hervorgebracht, welches die Variante 1.4 nur im Mittelfeld der Bewertung sieht. Sollte die beauftrage Zusatzuntersuchung keine anderen Erkenntnisse bringen, kann aus rein fachlicher Sicht der Variante 1.4 kein Vorrang gegeben werden.
14 *(Zukunfts-werkstatt Heinersdorf e.V.)*	**Straßenbahnlinie M2 über Bahnhofstraße führen** *Vorteile:* *- Nähe / Anbindung Ortskern Blankenburg* *- geringe Auswirkungen auf Erholungsanlage Blankenburg* *- Kostenersparnis durch Verknüpfung mit Straßenausbau (VEB)* *- Umsteigerelais Bus/ Tram nach Karow möglich*	Eine Führung über die Bahnhofstraße wurde in der Trassenbewertung untersucht. Aufgrund der Fahrzeitverlängerung gegenüber der gewählten zu bevorzugenden Variante wäre bei dieser Streckenführung jedoch die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt. Diese Nachteile können auch durch die bessere Potentialerschließung nicht ausgeglichen werden.	

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
15 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Ertüchtigung S-Bahnhof Blankenburg** für zu Fuß gehende, Radfahrende und motorisiertem Individualverkehr	Für die Anbindung des S-Bahnhofs Blankenburg und die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes wird zur Zeit eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erstellt. Folgende wesentliche Zielsetzungen wurden dabei bislang im projektbegleitenden Arbeitskreis getroffen: - Schaffung einer optimalen Umsteigebeziehung zwischen der Straßenbahn (Verlängerung der M2), dem Linienbusverkehr und der S-Bahn durch Errichtung einer Verknüpfungsanlage auf der Ostseite des S-Bahnhofs Blankenburg, - Durchstich der bestehenden Personenunterführung im S-Bahnhof Blankenburg auf die Ostseite zur Verkürzung der Wegebeziehungen zwischen der S-Bahn und den anderen Verkehrsmitteln, - Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride) auf der West- und Ostseite des Bahnhofs Blankenburg, ggf. inklusive eines Fahrradparkhauses, - Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze auf der West- und Osteite inklusive der Schaffung von Behinderten-, Taxi-, Carsharing- und Kurzzeitstellplätzen für Pkw sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität für dort verweilende Fahrgäste.	Die projektbegleitenden AK-Sitzungen sind inzwischen abgeschlossen; dabei wurde eine gemeinsame Vorzugsvariante festgelegt. In den nächsten Wochen soll durch das beauftragte Büro der Abschlussbericht vorgelegt und danach die Thematik in die große Lenkungsrunde getragen werden.

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
16 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Taktverdichtung S-Bahnlinien S2 und S8**	Taktverdichtungen auf den Linien S2 und S8 sind nicht geplant, aber infrastrukturseitig auch nicht möglich (Fahrplankonflikte). Zur Erhöhung der angebotenen Platzkapazitäten ist jedoch auf beiden Linien der Einsatz längerer Züge geplant.	Eine Taktverdichtung der Linie S2 über den angebotenen 10-Minuten-Takt hinaus und eine Taktverdichtung der Linie S8 über den angebotenen 20-Minuten-Takt hinaus sind nicht geplant. Diese wären aufgrund der Einbindung der Linien S2 und S8 auf bereits in dichter Zugfolge befahrene Strecken (z.B. Ostring und Nord-Süd-Tunnel) auch nicht möglich, da hier Fahrplankonflikte zu den übrigen S-Bahn-Linien auftreten würden. Zur Erhöhung der angebotenen Platzkapazitäten ist jedoch auf beiden Linien der Einsatz längerer Züge geplant: •Erhöhung der Zuglänge auf der Linie S8 zwischen Blankenburg und Wildau von 4- auf 6-Wagen-Züge •Erhöhung der Zuglänge der Tageszuggruppe der Linie S2 (Buch – Lichtenrade) von 6- auf 8-Wagen-Züge Die Erhöhung der Zuglänge auf der Linie S8 kann mit dem Zulauf der Neufahrzeuge im Teilnetz Ring vsl. im vierten Quartal 2022 realisiert werden. Die Erhöhung der Zuglänge der Tageszuggruppe der Linie S2 wird im Rahmen der verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit bei erfolgreicher Ausrüstung der bestehenden S-Bahn-Baureihe 480 mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem für die Berliner S-Bahn (ZBS) ab Ende 2023 angestrebt. Zudem werden die Linien S2 und S8 auch durch die künftig geplante neue Linie S86 effektiv verstärkt und entlastet (siehe Antwort zu 6.).
17 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Herstellung S-Bahnhöfe Sellheimbrücke und Karower Kreuz inkl. Park+Ride-Parkplatz**	Wie bereits unter der Nr. 7 erläutert, wird im Rahmen des Infrastrukturprojektes i2030 unter Beteiligung der DB AG eine Verlängerung der S75 vom heutigen Endbahnhof Wartenberg bis zum neuen Bahnhof Karower Kreuz und darüber hinaus in Richtung Birkenwerder geprüft. Im Rahmen dieser Streckenverlängerung wird zusätzlich zum Bahnhof Karower Kreuz die Errichtung von S-Bahnhöfen an der Sellheimbrücke sowie bis zu zwei weiteren S-Bahnhöfen geprüft. Inwiefern die neuen S-Bahnhöfe dann auch mit Park+Ride-Anlagen ausgestattet werden sollen, wird erst zu einem späteren Zeitpunkt untersucht. Auf jeden Fall sollen die Bahnhöfe mit den dort verkehrenden Buslinien verknüpft werden und moderne Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride) erhalten.	

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
18 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Prüfung der Erschließung des Blankenburger Südens mittels Seilbahnanschluss zum S-Bahnhof Heinersdorf und S+U-Bahnhof Pankow**	Weder verkehrlich noch kostenseitig gibt es Vorteile, auch vom Verfahren her bedarf es wie bei Straßenbahn eines Planfeststellungsverfahrens.	Seilbahnen müssen ab bestimmten Windgeschwindigkeiten eingestellt werden – im Gegensatz zu Bussen und Straßenbahnen. Für einige Zielgruppen, u. a. Menschen mit Höhen- und Platzangst, stellen Seilbahnen außerdem keine Alternative dar, sodass diese Personen als Nutzer*innen ausgeschlossen werden. Ebenso ist für mobilitätseingeschränkte Reisende ein sicheres Einsteigen schwer umsetzbar, da sich die Seilbahn an der Station noch bewegt. An jeder Seilbahnstation braucht es Aufsichtspersonal bedarf, um für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicheres Ein- und Aussteigen zu garantieren. Personalkosten zählen allerdings zu den teuersten Kostenfaktoren im ÖV-Betrieb, sodass die Wirtschaftlichkeit unter Umständen nicht gegeben wäre. Dies gilt insbesondere zu nachfrageschwachen Zeiten, etwa nachts oder an Wochenenden. Beim Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln entstehen darüber hinaus wegen der großen Höhenunterschiede lange Zugangs- und Umsteigezeiten. Zudem kann bei einer Seilbahn nur technisch sehr aufwändig auf Veränderungen in der Tagesganglinie der Nachfrage reagiert werden. Eine Taktverdichtung z.B. im Berufsverkehr ist kaum möglich, sodass das Angebot außerhalb dieser Zeiten überdimensioniert würde. Nur hinnehmbar, wenn wegen topografischer Hinderbisse (großer Fluss, hoher Berg) keine andere, klassische (straßengebundene) Lösung möglich ist.
19 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Doppelknoten Bahnhofstraße / Krugstege / Blankenburger Pflasterweg / Heinersdorfer Straße auflösen**	Der Auftragnehmer der Machbarkeitsuntersuchung zur VE Blankenburg soll im Rahmen einer Erweiterung des bestehendes Auftrages, eine verkehrliche Lösung für den zeitweise nicht leistungsfähigen Doppelknoten erarbeiten.	Die Vorzugsvariante der VE Blankenburg ist in der Gesamtabwägung die bestbewertete Variante. Sie löst allerdings nicht, das bereits heute bestehende Verkehrsproblem am Doppelknoten auf, weil dieser nicht Bestandteil der planerisch zu bevorzugende Variante ist. Um dieses Bestandsproblem zu lösen, wird eine zusätzliche Untersuchung in Auftrag gegeben.

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
20 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Tangentialverbindung auf bestehenden Straßen realisieren**	Die heutigen Verkehrszustände zeigen wie es ist, wenn die tangentialen Verkehre auf den wenigen vorhandenen Straßen abgewickelt werden müssen. Im Norden von Berlin fehlen raumöffnende und zugleich entlastende Straßenverbindungen in Ost-West-Richtung (wie z.B. Verkehrserschließung Blankenburg und B2-Verbindungsstraße). Ohne ergänzende Infrastrukturmaßnahmen würde sich der Verkehr auch zukünftig nicht stadtverträglich bewältigen lassen. Durch die Entwicklung Berlins von der Innenstadt nach Außen und die Verdichtung der Außenbereiche werden solche tangentialen Straßenverbindungen immer notwendiger.	
21 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Straßenverbindung von Alt-Karow zur B2 (Am Luchgraben) herstellen**	Das Planfeststellungsverfahren läuft. Die Erörterung hat im November 2017 stattgefunden. Im Ergebnis dieser Erörterungsveranstaltung wurde mit der Planung u.a. auf Forderungen der Bürger (Lärmschutzwand wird geschlossen) reagiert. Gleichzeitig wurde der Straßenquerschnitt den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes angepasst. Eine Fortführung des Verfahrens ist in diesem Jahr vorgesehen.	

9. Sitzung des Projektbeirates "Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden" am 9. März 2020
Vorschläge und Forderungen der Bürgerinitiativen zu einem Verkehrskonzept für den Nordostraum Berlins

lfd. Nr *(BI)*	Vorschlag Bürgerinitiative	Stellungnahme SenUVK	Begründung
22 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Autobahnanschluss zur A10 an der Bucher Chaussee herstellen**	Um an der A 10 eine neue Anschlussstelle (AS) vorzusehen, müsste zunächst der Bund – hier das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – grundsätzlich zustimmen. Dann würde ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Zwischen 2011 und 2013 wurde die Möglichkeit einer neuen, zusätzlichen Anschlussstelle bereits untersucht. Hierbei gab es drei potenzielle Standorte mit unterschiedlichen Varianten. Diese wurden für die Untersuchung so gewählt, dass sie die Autobahn mit dem weiteren Straßennetz im Land Berlin sinnvoll verknüpfen und notwendige Abstandsvorgaben zu anderen Autobahnkreuzen und -dreiecken sowie zu Raststätten, Beschilderungen u. ä. einhalten. Die Erkenntnisse wurden in diversen Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgestellt. Im Ergebnis konnte eine Anschlussstelle an der A 10 zwischen Buch und Karow nicht befürwortet werden, da die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und damit die Erreichbarkeit von Karow und Buch auch durch die Maßnahmen des StEP Verkehr verbessert werden kann. Eine Anschlussstelle im Bereich Karower Ch./Bucher Ch. wäre technisch umsetzbar, hätte aber erhebliche Auswirkungen auf die anbindende Straße (vierstreifiger Ausbau Bucher Chaussee und Karower Chaussee) und würde dadurch städtebaulich sensible Bereiche beeinträchtigen. Die positiven Effekte (Reisezeitgewinne, Verbesserung der Erreichbarkeit) einer solchen Anschlussstelle wurden in der Untersuchung als gering bewertet und als unverhältnismäßig im Vergleich zu den negativen Auswirkungen (städtebauliche Eingriffe, zusätzliche Verkehrs- und Umweltbelastungen) angesehen. Für eine Anschlussstelle Karow-Buch (A 10 an die Karower Ch./Bucher Ch.) gibt es daher aktuell keine Planungen. Diese sind auch zukünftig nicht vorgesehen.	
23 *(Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin-Blankenburg e.V.)*	**Herstellung von Park+Ride-Parkplätzen an den S-Bahnhöfen der S2 und S8 am Stadtrand und in Brandenburg**	Im Land Brandenburg liegt die Zuständigkeit bei den dortigen Kommunen. Das Land Brandenburg verfügt über ein Förderprogramm für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen. Zudem erfahren die dortigen Kommunen in der Regel durch die Landkreise zusätzliche Unterstützung. Aktuell wird vom VBB im Auftrag des Landes Brandenburg eine Bedarfsanalyse für Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Anlagen durchgeführt und der dortige Leitfaden überarbeitet. Ergebnisse werden zeitnah erwartet. Die beiden Länder sind diesbezüglich in engem Austausch.	