

Berlin wächst und aus diesem Grund muss die öffentliche Daseinsvorsorge mitwachsen. Die neuen Bewohner der geplanten Stadtquartiere sollen erklärtermaßen beim Einzug bereits ein funktionierendes System der öffentlichen Erschließung über den Nahverkehr, der als Rückgrat der Mobilität dienen soll, vorfinden. Im Fokus der Stadtentwicklung steht dabei gerade der nordöstliche Raum Pankows. Diskussionen und Pläne über die Verkehrerschließung des wachsenden Nordostens sind Ende 2023 vom Senat aus CDU und SPD zu einem (vermeintlichen) Ende geführt worden. Beide Parteien haben sich für ein Konzept entschieden, das vor allem auf die lange zu planende und teuer zu bauende U-Bahn und zu einem geringen Teil auf den Ausbau der Straßenbahn setzt. Bereichert wird das Konzept aktuell mit einem Lobbying aus Kreisen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und der CDU für eine Magnetschwebebahn. Die Pläne des schwarz-roten Senats lassen vermuten, dass der Bau der Stadtquartiere – bei gleichzeitigem Wohnungsmangel – weiter bis in die 2040er Jahre verschoben wird. Andernfalls würden die neuen Wohnungen bei Fertigstellung nicht bedarfsgerecht erschlossen und das Verkehrssystem des nordöstlichen Pankows weiter enorm belastet werden.

Für ein echtes Verkehrskonzept Nord-Ost in Netzen denken!

Unser Vorschlag für eine Verkehrerschließung für den Nord-Ost-Raum sieht im Wesentlichen den Ausbau des Straßennetzes in Pankow, die Verlängerung der S 75 von Wartenberg, die Verlängerung der U2 um eine Station und einen behutsamen Straßenneubau vor. Er fasst eine über zehnjährige Diskussion unterschiedlichster daran Beteiligter zusammen und versucht sie zu systematisieren. Darüber hinaus orientieren wir uns am aktuell gültigen und unter SPD, Bündnis'90/Die Grünen und die Linke erarbeiteten Nahverkehrsplan Berlins.

Pankow ist mit derzeit 421.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste Bezirk Berlins. Seit 2001 ist der Bezirk um rund 80.000 Einwohner gewachsen, ohne dass das öffentliche Verkehrssystem darauf reagiert hätte. Nach den Plänen des Senats soll Pankow bis 2040 in mehreren Neuen Stadtquartieren (NSQ), die alle im Nord-Ost-Raum liegen, weitere rund 50.000 Menschen aufnehmen. Die Dimensionen verdeutlichen den dringenden Bedarf, dass im Nordosten Berlins ein der Bevölkerungsgröße angemessenes System der öffentlichen Verkehrerschließung realisiert werden muss.

Wir schlagen vor:

Straßenbahn

Die Straßenbahn (StraB) soll sowohl die Hauptlast der Erschließung der NSQ tragen, als auch die Unterzentren (nach SteP Zentren) in den verschiedenen Ortsteilen untereinander und mit den beiden Hauptzentren (Breite Straße und Schönhauser Allee) verbinden. Gleichzeitig soll der systematische Mangel an leistungsfähigen tangentialen Verbindungen insbesondere im Norden des Bezirkes behoben werden. Dazu wollen wir drei Linien (M1, M2, 50) verlängern, zwei Linien (M13, 50) in ihrem Streckenverkauf ändern und fünf Linien (wir nennen sie M14, M15, 51, 52, 11) neu einrichten. Dafür sind in den nächsten 20 Jahren rund 49 km Gleise neu zu bauen. Dafür sind nach aktuellem Stand geschätzt 500 Mio. Euro notwendig. Für den Straßenbahnausbau sollten Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt werden, die Förderfähigkeit beträgt dabei 75% (375 Mio. Euro). Zum Vergleich: 1 Kilometer U-Bahn kostet mindestens 265 Mio. Euro.

U-Bahn

Wir halten nur die Verlängerung der U2 um eine Station (Ossietzkystraße) für erforderlich. Ein weiterer U-Bahn-Ausbau in Pankow ist erst dann nötig, wenn die Straßenbahn auf gleicher oder annähernd ähnlicher Relation erkennbar an ihre Kapazitätsgrenze zu stoßen droht. Wir haben darauf geachtet, dass vor allem die neu einzurichtenden StraB-Linien an das U-Bahn-Netz angebunden sind. Prestigeprojekte einzelner Politiker oder politischer Parteien, die sich dann im Betrieb wirtschaftlich nicht rechnen, lehnen wir ab.

S-Bahn und Regionalbahn

Der Nordosten braucht die Nordbahn, die Heidekrautbahn und die Verlängerung der S75. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind entweder nach 34 Jahren als „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (Nordbahn, Heidekrautbahn) noch nicht realisiert oder bereits in der von Rot-Grün-Rot vorangebrachten Vorhabenliste des Landes Berlin (i2030: S75) enthalten. Die Realisierung liegt nicht allein in den Händen Berlins, sondern in denen des Eisenbahn Bundesamtes und der DB Netz. Insofern sind die Vorhaben zeitlich der größte Unsicherheitsfaktor. Trotzdem stellen sie gerade für die Ortsteile Blankenburg und Karow das Rückgrat der großräumigen Anbindung dar. Umso mehr sollte sich Berlin für eine Priorisierung der Projekt im Rahmen der gemeinsamen Zusammenarbeit in der Struktur von i2030 (Brandenburg, VBB, DB) einsetzen.

Bus

Je nach Ausbaugrad sind die Busnetze neu anzupassen. Wir schlagen dafür die Anpassung an die eigentlichen Vorteile eines Bus-Systems, die kleinräumige Erschließung und die Zubringerfunktion zu großräumigeren Erschließungen (Straß, U-Bahn, S-Bahn) vor. Langlaufende Bus-Linien, die schon bei ungestörtem Regelbetrieb zwangsläufig Verspätungen auf sammeln, sind zu kürzen. Beispielhaft und als Pilotprojekte haben wir den Kiezbuss Blankenburg und den Ringbus Karow aufgeführt.

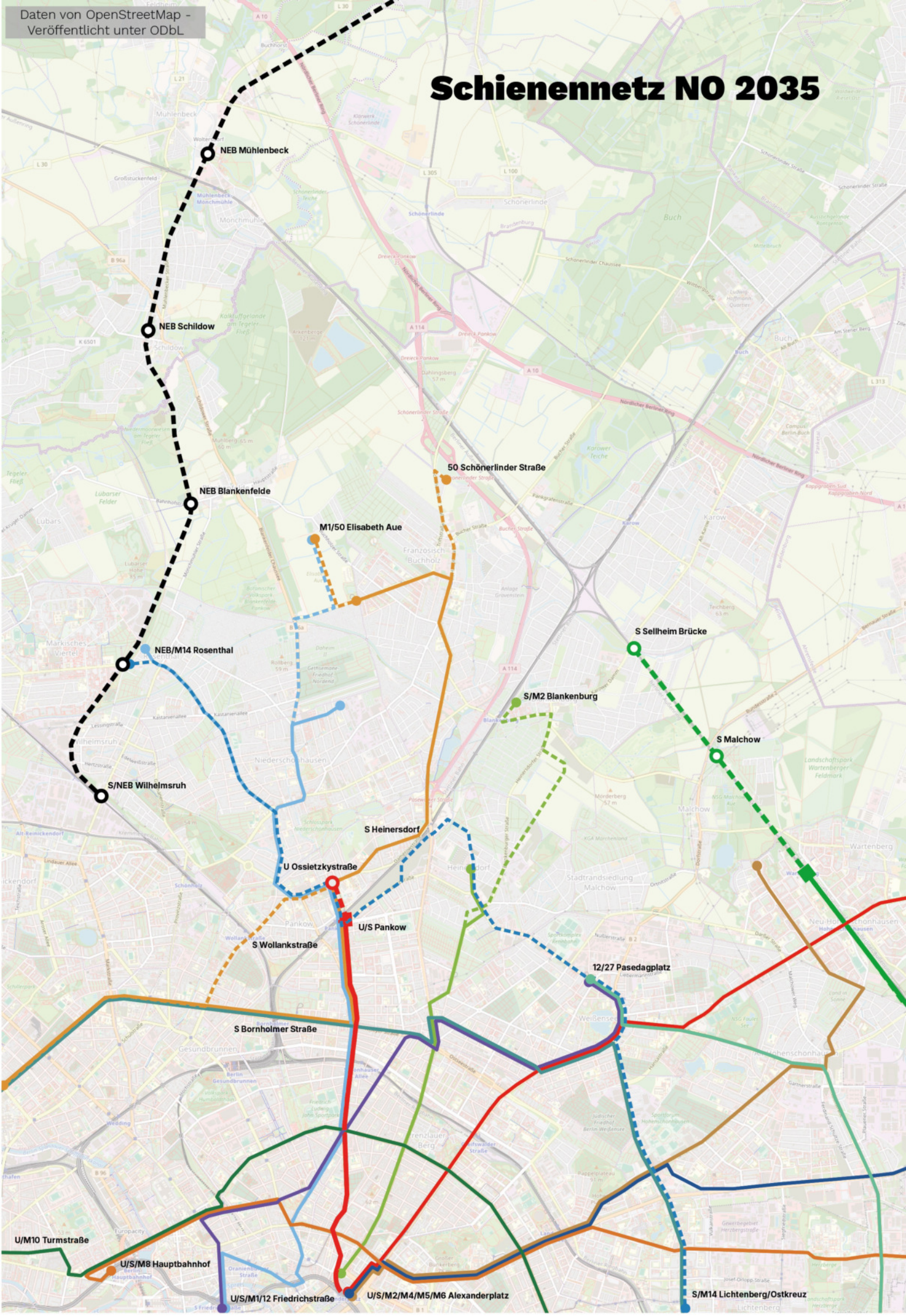
Straßen

Allseits unbestritten ist, daß das Straßennetz im Nord-Ost-Raum unzureichend ist. Zwischen Blankenburg und Buch gibt es eine Straße ohne Redundanzen, tritt dort eine Störung auf, bricht der Nahverkehr (mit Bussen) zusammen. Dem versuchen wir mit behutsamen Straßenneubau abzu helfen.

Kristian Ronneburg
Wolfram Kempe

Berlin, 30.01.2024

Schienennetz NO 2035



1. Stufe (Realisierung bis spätestens 2035)

S-Bahn, Regionalbahn, DB

1. S75 von Wartenberg bis Sellheimbrücke mit den HP Malchow und Sellheimbrücke

Zweck: 1. Abschnitt der Verlängerung Nordwestendes der Schienen-TVO (Karower Kreuz – Biesdorfer Kreuz – Grünauer Kreuz – BER); Erschließung des NSQ Karow Süd

2. Inbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn bis Wilhelmsruh

Zweck: Verbesserung der Anbindung des Mühlenbecker Landes und der OT Rosenthal und Wilhelmsruh an die Ringbahn

3. Reaktivierung und Wiederaufbau der Nordbahn bis Wilhelmsruh

Zweck: Vorbereitung der Durchbindung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen

U-Bahn

1. Verlängerung U2 (U+S-Pankow – Ossietzkystraße)

Zweck: Entlastung der Berliner Straße in Pankow vom ÖV (derzeit 48 Fahrten /60 min); Beibehaltung des Anschlusses 50 am U2 bei veränderter Linienführung

Straßenbahn

1. Verlängerung M1 Rosenthal Nord – Nördliche Urbanstr. (400 m) (HP Wilhelmsruher Damm der NEB); Umbau der Wendestelle der StraB Quickborner Straße, so daß sie von Bus und StraB gemeinsam genutzt werden kann.

Zweck: Aufbau eines Nahverkehrsknotens zur Gestaltung von Umsteigebeziehungen („kurze Wege“) M1- NEB – Busnetz im Märkischen Viertel

2. Neubau der Straßenbahnspange U+S- Pankow – Heinersdorf – Weißenssee /Pasedagplatz

Zweck: Aufnahme einer neuen StraB-Linie („M14“) Rosenthal Nord (Rosenthalast der M1) – Bestand – U+S Pankow – Erschließung NQS Pankower Tor – S Heinersdorf – Heinersdorf Kirche – Pasedagplatz – im Bestand: Weißer See - I.Gandhi-Str./Weißenseer Weg – Roederplatz – S Lichtenberg od. Ostkreuz; Ziel: Verbesserte Anbindung des OT Heinersdorf ans Hauptzentrum Pankow; Stärkung der Relation Alt-Pankow – Friedrichshain bzw. Lichtenberg

3. Verlängerung M2 Heinersdorf – NSQ Blankenburger Süden bis Heinersdorfer Straße – Schäferstege – Blankenburger Bahnhofsstraße – S Blankenburg

Zweck: Erschließung NQS Blankenburger Süden und schnelle Anbindung des NSQ an die S-Bahn

4. Verlängerung 50 von Guyotstraße – Elisabethaue (Querung der E'äue auf gemeinsamer Trasse mit der M1)

Zweck: Anbindung des NSQ Elisabethaue an das Unterzentrum Franz. Buchholz (SteP Zentren)

5. Verlängerung 50 von Franz. Buchholz Kirche – Straße 180 (neuer Nordast der 50)

Zweck: Erschließung des NSQ Alte Schäferei

6. Verlängerung der M1 von Nordend – Elisabethaue (Querung der E'äue auf gemeinsamer Trasse mit der 50)

Zweck: Haupterschließung des NSQ Elisabethaue und des Stadtentwicklungsgebietes nördliche Dietzgenstraße

7. Neubau von Rathaus Pankow – S Wollakstr. – Prinzenallee/Osloer Straße

Zweck: Aufnahme der Veränderten Linienführung der 50: Bestand – Pankow/Kirche – Rathaus Pankow – S Wollankstr. – Prinzenallee – Prinzenallee/Osloer Str. -- Bestand
(in Summe: 18 km Neubau)

Bus

1. Verlegung der Endstellen der Busse X33, 221, 120, M21, N24 + N53 in die Nördliche Urbanstr. (HP Wilhelmsruher Damm der NEB) zu einer gemeinsamen Endstelle mit der M1.

Zweck: Aufbau eines Nahverkehrsknotens zur Gestaltung von Umsteigebeziehungen („kurze Wege“) M1- NEB – Busnetz im Märkischen Viertel

2. Kiezbuss Blankenburg

Zweck: Innere Erschließung des OT Blankenburg mit gegenläufiger Ringlinie und Anbindung an StraB und bestehende/zukünftige S-Bahnhöfe (Blankenburg + Sellheimbrücke + Karower Kreuz)

3. Ringbus Karow

Zweck: Innere Erschließung des OT Karow mit gegenläufiger Ringlinie und Anbindung an zukünftige StraB und bestehende/zukünftige S-Bahnhöfe (Karow + Sellheimbrücke + Karower Kreuz)

Straßen

1. N2 +N4e der VL Heinersdorf

Zweck: Entlastung des Ortskernes Heinersdorf von Durchgangsverkehr; Voraussetzung für StraB-Bau in Heinersdorf

2. B2-Anbindung Karow

Zweck: Straßenanbindung des NSQ Am Teichberg; Voraussetzung für Ringbus Karow

3. Ertüchtigung/Ausbau Lindenberger Weg Blankenburg (+ Neubau einer Brücke über den BAR) bis zu Straße 52

Zweck: Entlastung des derzeit insuffizienten Straßensystems zwischen Karow und Blankenburg; Straßenanbindung des NSQ Am Teichberg

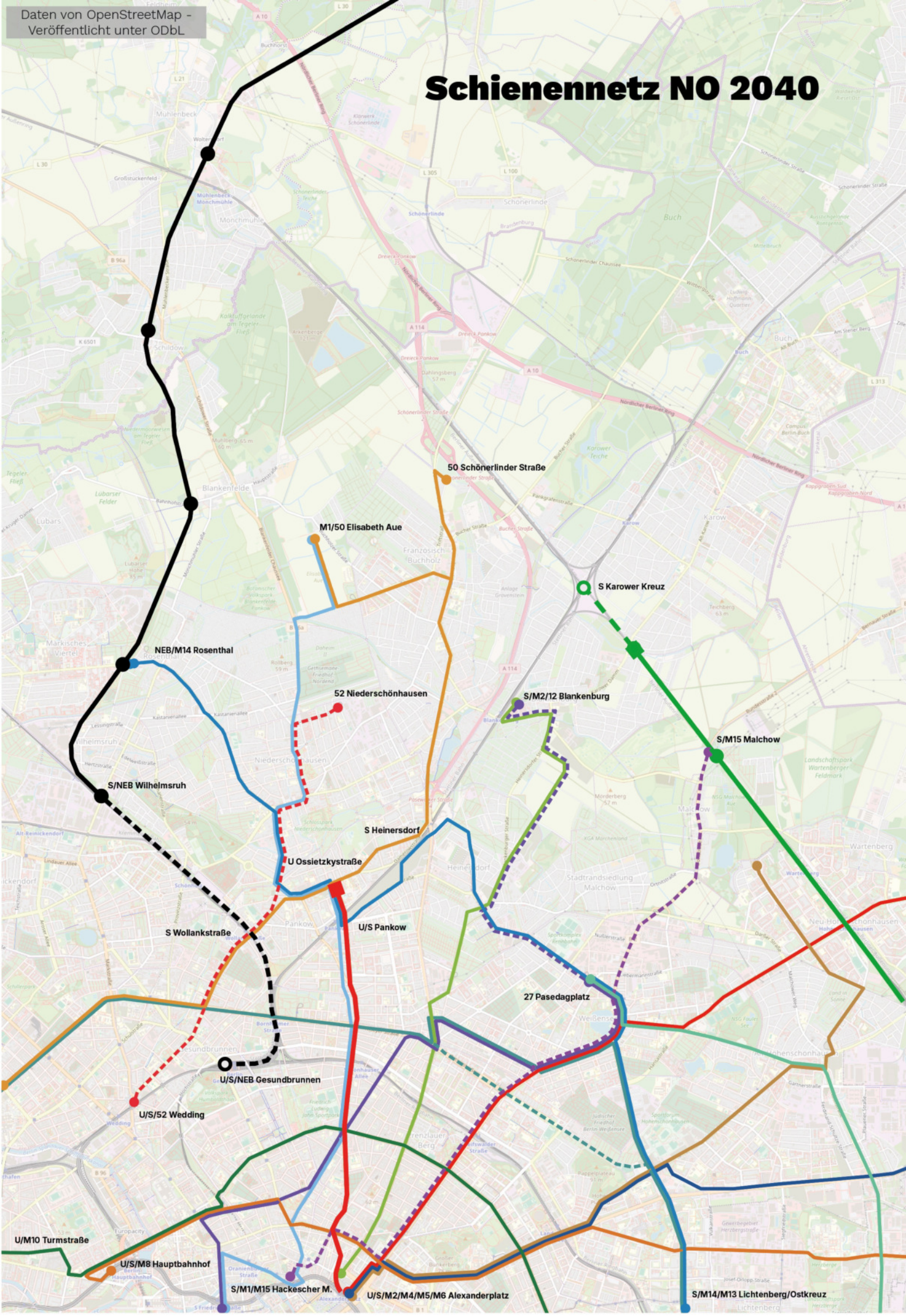
4. Ertüchtigung/Ausbau Straße 52 bis Einmündung Lindenberger Weg Blankenburg unter Berücksichtigung einer zukünftigen StraB-Trasse

Zweck: Entlastung des derzeit insuffizienten Straßensystems zwischen Karow und Blankenburg; Straßenanbindung des NSQ Am Teichberg

5. Ortsumfahrung Malchow der B2

Zweck: Voraussetzung für die Sanierung der BWB im OT Malchow und Aufnahme einer StraB, Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes mit hoher Priorität.

Schienennetz NO 2040



2. Stufe (Realisierung bis spätestens 2040)

S-Bahn, Regionalbahn, DB

1. Verlängerung S75 von HP Sellheimbrücke Richtung Nordwesten. Bau des Bhf Karower Kreuz und Verschwenkung der S-Bahn auf die Südseite des BAR

Zweck: Anbindung des Nordens Pankows an Regionalbahnnetz; mehrere Ingenieurbauwerke erforderlich

2. Durchbindung der Stammstrecke der Heidekrautbahn bis zum Bhf Gesundbrunnen

Zweck: Herstellung der vollen Leistungsfähigkeit des Wiederaufbaus der Stammstrecke der Heidekrautbahn

3. Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn Buch – Bernau

Zweck: Verbessertes Anschluß der Gemeinden Panketal und Bernau mit attraktiver Taktung der S-Bahn

Straßenbahn

1. Neubau Schönholzer Str./Kreuzstr. – Kreuzstr./Wollankstr.

Zweck: Entlastung des StraB-Trassenabschnittes Schönholzer Str. – Wollankstr.

2. Neubau Prinzenallee/Osloer Str. – U Pankstraße – Nettelbeckplatz/ S Wedding

Zweck: Aufnahme einer neuen radialen StraB-Linie (52): Niederschönhausen (Schillerstr.) – Bestand – Schönholzerstr./Kreuzstr. – Wollankstr. – S Wollankstr. – Prinzenallee/Osloer Str. – U Pankstr. – Pankstr. – S Wedding/Nettelbeckplatz (mögliche Verlängerung: Reinickendorfer Str. – Fennstr. – Perleberger Brücke – Perleberger Str. – Stromstr. – U Turmstr.)

3. Neubau Prenzlauer Allee/Wisbyer Str. – Ostseestraße – Michelangelostr. – Weißenseer Weg

Zweck: Entlastung des StraB-Trassenabschnittes Weißer See – Ostseestr. Durch veränderte Streckenführung der M13: Bestand – Wisbyerstr./Prenzlauer Allee – Ostseestr./Greifswalder Str. – Michelangelostr. – Hauptweg – Weißenseer Weg – Bestand; Erschließung des Mühlenkiezes und des Neubauvorhabens Michelangelostr.

4. Neubau Berliner Straße/Rennbahnstraße – Malchow – S Malchow

Zweck: 1. Stufe des StraB-Anschlusses des OT Karow

5. Neubau N2/Rennbahnstr. – N2/ Blankenburger Str.

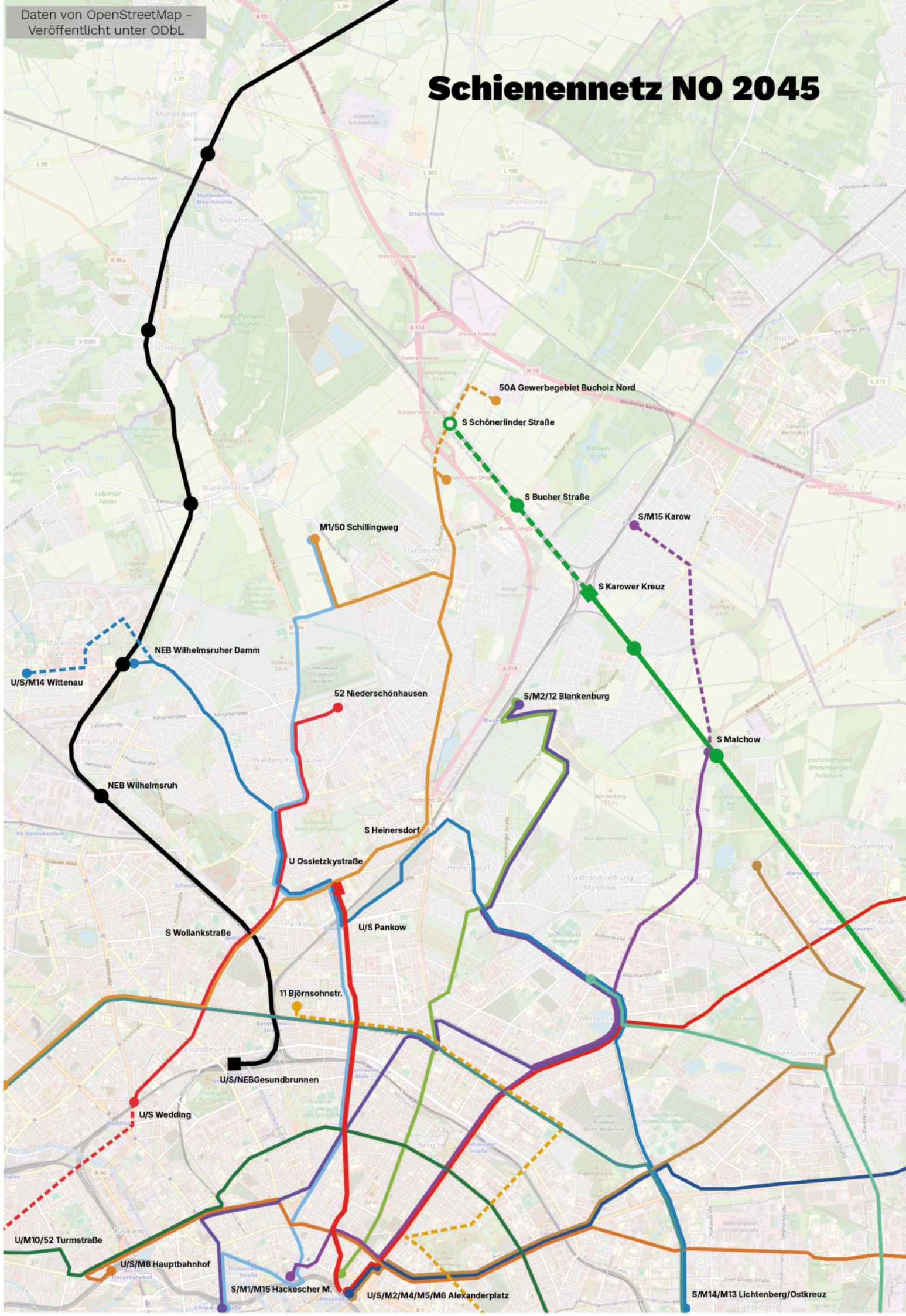
Zweck: Betriebsgleis zum Betriebshof Heinersdorf und /oder Aufnahme einer Verlängerung der Linie 12: Pasedagplatz – Heinersdorf – NSQ Blankenburger Süden – S Blankenburg zur besseren Anbindung des NSQ an das Unterzentrum Weißensee (SteP Zentren)
(in Summe: 10 km Neubau)

Straßen

1. Ausbau Straße 52 Einmündung Lindenberger Weg Blankenburg – B2

Zweck: Voraussetzung für den StraB-Anschluß des OT Karow; Ableitung der Durchgangsverkehre aus Karow und Blankenburg

Schienennetz NO 2045



3. Stufe Stufe (Realisierung bis spätestens 2045)

S-Bahn

1. Verlängerung S75 von Karower Kreuz bis HP Schönerlinder Straße (+ HP Bucher Straße)

Zweck: Anbindung des OT Franz. Buchholz und des Gewerbegebietes Buchholz Nord ans S-Bahn Netz (S Bucher Straße); Anbindung des NSQ Alte Schäferei und des Gewerbegebietes Buchholz Nord ans S-Bahn Netz (S Schönerlinder Str.)

Straßenbahn

1. Verlängerung 50 (Nordast) von Straße 180 bis Gewerbegebiet Buchholz Nord

Zweck: Anbindung des Nordastes 50 an die S-Bahn und Erschließung des Gewerbegebietes Buchholz Nord

2. Verlängerung StraB vom HP Malchow – Straße 52 – Bhf Karow

Zweck: Anschluß des OT Karow ans Strab-Netz; Aufnahme einer neuen Strab-Linie (M16) S Karow – Am Teichberg – S Malchow – Malchow – Rathaus Weißensee —Antonplatz – O.Braun-Str. – Mollstr. – Torstr. – Alte Schönhauser Str. – Neue Schönhauser Str. – Hackescher Markt

3. Verlängerung M1 Rosenthal – Märkisches Viertel – U+S Wittenau

Zweck: StraB-Erschließung des Märkischen Viertels und Entlastung des Bus-Verkehrs

4. Neubau Michelangelostr./Kniprodestr. – Am Friedrichshain – Märchenbrunnen — Friedenstr. – Friedrichsbergerstr. – U Strausberger Platz – Andreasstr. – Ostbahnhof (alternativ: Friedenstr. – Straße der Pariser Commune – Mehringplatz – Ostbahnhof)

Zweck: Aufnahme eine neuen Strab-Linie (15) Prenzlauer Berg Nord (Björnsonstr.) – Bornholmer Str. – Wisbyerstr. – Ostseeestr – Kniprodestr. – Am Friedrichshain – Friedenstr. – Ostbahnhof

(in Summe: 13 km Neubau)

Straßen

1. Ausbau der Behelfsanschlußstelle Bucher Straße an die A114 zur Vollanschlußstelle

Zweck: Ableitung der Durchgangsverkehr aus dem OT Karow auf die A 114

Schiennetz NO ab 2045



4. Stufe (Realisierung ab 2045)

S-Bahn, Regionalbahn, DB

1. Neubau eines 2. Ausganges des S Schönholz zur Schützenstraße

Zweck: Einfacher Übergang zur StraB („kurze Wege“)

2. Güterbahn Anschluß des Gewerbegebietes Buchholz Nord an den BAR und Ertüchtigung des alten Güterbahnhofes Blankenburg zum Rangierbahnhof

Zweck: Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene; mögliche Errichtung einer Umschlagstation Schiene/Schiene, um Wirtschaftsverkehr mit der StraB zu realisieren (mit der dann zwei innerstädtisch Gewerbegebiete – Niederschönhausen und Flottenstraße – angefahren werden können).

Straßenbahn

1. Neubau Pasewalker Str./Blankenburger Str. – Ossietzkyplatz; Neubau Pastor-Niemöller-Platz – H.-Hesse-Str. – Str. vor Schönholz – Klemkestr. – Emmentaler Str. -- Residenzstr. – Kopenhagener Str. – Hauptstr. (W'ruh) – Wilhelmruher Damm – Quickborner Str. – HP Rosenthal der NEB

Zweck: Aufnahme einer neuen tangentialen StraB-Linie (51) Gewerbegebiet Buchholz Nord – S Schönerlinder Straße – Hauptstr. (Franz. Buchholz) – Pasewalker Str. – Blankenburger Str. – Ossietzkyplatz – Bestand – Pastor-Niemöller-Platz – H.-Hesse-Str. – S Schönholz – Klemkestr. – Emmentaler Str. – U Residenzstraße – Residenzstr. -- Kopenhagener Str. – S +NEB Wilhelmsruh – Hauptstr. (W'ruh) – NEB Rosenthal Nord (– U+S Wittenau)
(in Summe: 8 km Neubau; Gesamt: 49 km Straßenbahnneubau)

Ergänzungen Straßennetz NO

