

Teil I

Ein integriertes Mobilitätskonzept für die östlichen Stadtteile

Zweifellos, die Verkehrsbedingungen in den östlichen Bezirken sind verbesserungsbedürftig. Weichenstellungen und Netzergänzungen sind erforderlich, um allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern nachhaltige staufreie Mobilität zu ermöglichen.

Die Hoffnung, dass mit dem Neubau einzelner Straßen grundsätzliche Verkehrsprobleme gelöst werden können, ist trügerisch. Dass ein sektorales Straßenkonzept wie z.B. der Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) erheblich zur Reduzierung der Staus in den östlichen Bezirken beitragen kann, ist nicht zu erwarten. Die Erfahrung lehrt, dass attraktive Straßen immer zusätzlichen Autoverkehr anziehen und Staus bestenfalls verlagern.

Hinzu kommt ein Novum in der Berliner Finanz- und Verkehrspolitik. In den letzten Jahren wurde das Berliner Straßen- und Schienennetz sträflich vernachlässigt. Wenn das Verkehrsnetz nicht verrotten soll, ist nach internen senatseigenen Berechnungen in den kommenden 15 Jahren ein Grundinstandhaltungsbedarf von ca. 6,7 Mrd. Euro erforderlich. 80 Mio. Euro für den TVO-Straßenneubau sind vor diesem Hintergrund und der Schuldenbremse ein Luxus, den sich Berlin nicht leisten kann.

Nur die Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Prognosedaten ermöglicht die richtigen Schlussfolgerungen für ein funktionierendes Mobilitätskonzept. Erst nach genauer Bewertung folgender Fakten und Grundsätze ist es möglich, geeignete Maßnahmen zu bestimmen.

- Die Gesamtverkehrsprognose auf der Basis demografischer und verkehrlicher Entwicklungen ist in die Betrachtung einzubeziehen.
- Die Mobilitätsbedingungen beeinflussen das persönliche Mobilitätsverhalten.
- Vorhandene Defizite und Potenziale aller vorhandenen Verkehrsträger müssen analysiert werden.

Teil II

Verkehrspolitische Grundsätze und Fakten

Gesamtverkehrsprognose berücksichtigen

Die östlichen Bezirke haben eine hohe Einwohnerdichte aber wenig Arbeitsplätze. Viele Berufspendler sind mit dem eigenen Pkw unterwegs. Das schränkt die Verkehrskapazitäten für den Wirtschaftsverkehr ein.

Laut Senatsprognose wird bis 2025 die Kfz-Verkehrsleistung um 15% abnehmen, weil sich die Altersstruktur der Bevölkerung ändern wird. Die Zahl der Menschen im Rentenalter steigt erheblich an. Damit sinkt automatisch die Zahl der Berufspendler. Das allein bewirkt die Entlastung der Berliner Straßen. In Marzahn-Hellersdorf ist der Trend der Überalterung mehr als doppelt so hoch wie im übrigen Stadtgebiet. Deshalb werden die Entlastungseffekte hier

noch höher sein. Allein die demografischen Veränderungen führen zu deutlichen Entlastungen der Straßen vom privaten Autoverkehr.

Persönliches Mobilitätsverhalten

Die persönliche Verkehrsmittelwahl ist im Wesentlichen von drei Faktoren abhängig: den Kosten, der Zeit und dem Komfort. Wer kein eigenes Auto besitzt, wird je nach dem zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Mit eigenem Auto wird die Entscheidung zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel stärker von deren Attraktivität bestimmt: Gute Erreichbarkeit und Anschlüsse, wenig Umsteigezwänge, Zuverlässigkeit und ein Sitzplatz spielen neben vielen anderen Faktoren eine Rolle.

Unser Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die öffentlichen Verkehrsmittel und das Fahrrad zu optimieren, damit die Menschen bereit sind, freiwillig auf das eigene Auto zu verzichten. Das senkt die Emissionen und schafft Platz auf den Straßen für den Wirtschaftsverkehr.

Defizite und Potenziale der Verkehrsträger

Straße

Die Schwerpunkte von Staus und zähflüssigem Verkehr in Berlin liegen auf großen Durchgangsstraßen, Bundesfernstraßen und Autobahnen. Auch die Zubringer sind häufig überlastet. Im östlichen Stadtteil ist der motorisierte Individualverkehr deutlich höher, als im übrigen Stadtgebiet. Deshalb wird die Straßenkapazität für den Wirtschaftsverkehr eingeschränkt. Auch Busse stehen im Stau.

Bahn und Bus

Die Regionalbahn (z.B. die Ostbahn) verkehrt vom Stadtrand durch die östlichen Bezirke nur bis Lichtenberg und nicht bis in die Stadtmitte. Auch fehlt z.T. eine Vernetzung bestehender Regionalbahnlinien, z.B. weil am Karower Kreuz keine Umsteigemöglichkeit zur Heidekrautbahn besteht. Auch fehlt eine leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Marzahn und dem Berliner Süden, obwohl die Trasse über den Bahn-Außenring existiert.

Das Liniennetz von S- und U-Bahn ist weniger dicht als im übrigen Stadtgebiet und weist Lücken auf. Die Straßenbahn übernimmt wesentliche Transportleistungen, kann allerdings die höheren Reisegeschwindigkeiten von S- und R-Bahn auf langen Strecken nicht kompensieren. Umsteigeknoten sind nicht immer fahrgastfreundlich wie z.B. in Mahlsdorf.

Fehlende durchgehende Verbindungen oder Netzlücken führen zu Unbequemlichkeiten durch Umsteigezwänge und Zeitverlust. Bei mehr als 2 Umsteigezwängen fehlt die Akzeptanz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Viele Buslinien fahren nur im unattraktiven 20-Minuten-Takt und einige stellen abends schon um 20 Uhr den Betrieb ein.

Teil III

Ein integriertes Verkehrskonzept ist alternativlos

Vor dem Hintergrund der demografisch bedingten, deutlich sinkenden Kfz-Verkehrsleistungen in den östlichen Bezirken sind die bestehenden Verkehrsprobleme am besten durch eine Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad zu lösen. Mit folgenden Maßnahmen können Qualität und Komfort des öffentlichen Personennahverkehrs und die Fahrradinfrastruktur so verbessert werden, damit die Menschen gern aufs eigene Auto verzichten.

Netzlücken schließen

Es ist sinnvoll, die Schieneninfrastruktur weiter auszubauen. Dazu gehören Lückenschlüsse im S- bzw. Regionalbahnnetz u.a.

- zwischen Lichtenberg und Ostkreuz und Weiterführung über die Stadtbahn in die Berliner Innenstadt
- Ausbau der sogenannten „Nahverkehrstangente“ zwischen Springpfuhl und BBI über den Außenring
- Ausbau einer Bahnverbindung zwischen Pankow und Hohenschönhausen (S- und R-Bahn)
- Wiederherstellung der Stammstrecke der Heidekrautbahn über Blankenfelde, Rosenthal

Aber auch diese sinnvollen Maßnahmen werden angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen nur langfristig realisierbar sein. Deshalb setzt Grüne Verkehrspolitik für die östlichen Berliner Stadtrandbezirke gleichzeitig auf ein Gesamtkonzept von vielen „kleinen“, aber sehr wirkungsvollen Maßnahmen im ÖPNV. Sie können kurzfristig umgesetzt werden.

Dazu gehören:

- Nach Fertigstellung der Bauarbeiten an den „oberen Bahnsteigen“ in Ostkreuz Einrichtung einer neuen Regionalbahnlinie 24 von Eberswalde, Bernau kommend über Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide zum Flughafen BBI im 30-Min-Takt als kostengünstige Alternative zum Ausbau der „Nahverkehrstangente“ über den Außenring
- Schnellstmögliche Verlängerung der bisher am Bf. Lichtenberg endenden Regionalbahnlinien 12, 26 und 60 bis zum Bf. Ostkreuz, längerfristig Verlängerung über die Stadtbahn in die Berliner Innenstadt
- Ausbau des Karower Kreuzes, um Verknüpfungen zwischen den hier verkehrenden Regional- und S-Bahnlinien einschließlich der Verlängerung der Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen über die vorhandene Trasse der Stettiner Bahn.
- Schnellstmögliche Anbindung der Straßenbahn an den neuen Regional- und S-Bahnhof Ostkreuz
- Schnellstmögliche Durchbindung der Straßenbahn vom Regional- und S-Bahnhof Schöneweide in die Wissenschaftsstadt Adlershof auf der bereits vorbereiteten Trasse.
- Einbau einer Kreuzungsstelle im eingleisigen Abschnitt der Straßenbahnlinie 62 im Hultschiner Damm und damit Schaffung der Möglichkeit eines ganztägigen 10-Min-Taktes zwischen Köpenick und Mahlsdorf. Außerdem: Verbesserung der Umsteigesituation am Bf. Mahlsdorf zwischen S- und Straßenbahn.

- Konsequente Beschleunigung des Straßenbahn- und Busverkehrs durch Vorrangschaltungen an den Ampeln. Die hier einzusparenden Fahrzeug- und Personalressourcen sollen insbesondere zur Taktverdichtung auf den Straßenbahn- und Buslinien eingesetzt werden.

Netzknoten verbessern Taktfrequenzen und Bedienkonzepte optimieren

S-, U- und Straßenbahn müssen zuverlässig und in dichten Taktfolgen mit einem fahrgastfreundlichen Platzangebot verkehren. Die Züge müssen pünktlich sein, damit Umsteigeverbindungen gut funktionieren und nur minimale Wartezeiten erforderlich sind. An Umsteigeknoten müssen die Anschlussbusse und Bahnen auf dem kürzestmöglichen Wege erreichbar sein. Notfalls sind hier Umbaumaßnahmen erforderlich, wie z.B. am S-Trambahnhof Mahlsdorf. Ampelanlagen müssen so geschaltet werden, dass Fahrgäste ihre Anschlussbahn/ihren Anschlussbus sicher erreichen.

Die Bedingungen für Bike & Ride müssen dringend verbessert werden. Es sind bedarfsgerecht ausreichend Stellplätze für Fahrräder an Haltestellen vorzuhalten. Insbesondere vor der Landesgrenze sind Park & Ride-Möglichkeiten an geeigneten Regionalbahnhöfen auszuweisen, um Berufspendlern Alternativen zum Auto anzubieten.

Sichere Radverkehrsbedingungen schaffen

Die in den östlichen Bezirken oft nur rudimentär vorhandene Fahrradinfrastruktur muss ausgebaut werden. Sichere Fahrradspuren, gut sichtbare Aufstellflächen an Kreuzungen müssen hergestellt, ein Fahrradrouthenetz ausgeschildert und Fahrradabstellplätze an allen Gemeinbedarfseinrichtungen geschaffen werden. Vorhandene Radwege müssen hinsichtlich Verkehrssicherheit überprüft werden und in einen baulich guten Zustand gebracht werden. Aber auch die Verkehrskontrollen müssen intensiviert werden, damit sich alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen an die Regeln halten und eine Fahrt mit dem Rad ebenso sicher und entspannt ist, wie eine Fahrt im Schutz des Blechpanzers eines Autos.

Fazit:

Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und im Mobilitätsverhalten werden das Kfz-Verkehrsaufkommen deutlich senken. Damit werden Straßenkapazitäten für den Wirtschaftsverkehr frei. Straßenaus- und neubau ist nicht notwendig. Es gilt alle Energie und Ressourcen für die Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Grundinstandsetzung vorhandener Straßen- und Bahninfrastruktur einzusetzen.