

Antrag

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen;

Ursprungsdrucksachenart: Antrag,
Ursprungsinitiator: Fraktion Bündnis 90/Die GrünenBeratungsfolge:

11.06.2008 BVV

BVV/16/VI

**Betreff: Heidekrautbahn an das Fern-, Regional- und Schnellbahnnetz anschließen
und das ÖPNV-Angebot im Nordostraum entwickeln!****Die BVV möge beschließen:**

Der Bezirk Pankow setzt sich nachdrücklich bei den Bestellern – den Ländern Berlin und Brandenburg – für eine Verknüpfung der NE 27 „Heidekrautbahn“ von derzeit Berlin-Karow nach Groß Schönebeck bzw. Schmachtenhagen mit dem Fern-, Regionalbahnverkehr und dem Berliner Schnellbahnsystem ein. Hierbei soll von den Bestellern ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, das folgende Punkte berücksichtigt und eine Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Nahverkehr vornimmt:

- Die Verknüpfung des so genannten „Dieselnetz Nordost“ zu einem zusammenhängenden, integrierten Verkehrsangebot.
- Die Verknüpfung des „Dieselnetzes Nordost“ mit dem Angebot des Berlin-Brandenburger Regionalverkehrsnetzes.
- Die Verknüpfung mit der geplanten Maßnahme, am Karower Kreuz einen Turmbahnhof als Kreuzungsbahnhof - Umsteigepunkt zwischen dem Regionalverkehr und dem Schnellbahnnetz - zu errichten.
- Die Erschließung des Flughafen Berlin-Brandenburg International BBI Schönefeld für den nordöstlichen Teilraum von Berlin sowie des Verflechtungsraums über das öffentliche Verkehrsnetz.

Das Bezirksamt wird in Abstimmung mit dem Kommunalen Nachbarschaftsforum AG Nord beauftragt,

- Beim Land Berlin im Zusammenhang mit der Angebotsplanung des Nahverkehrsplans für das so genannte „Dieselnetz Nordost“ für die im Zeitraum 2007 - 2009 vorgesehene Überprüfung und Anpassung der entsprechend sich geänderten Nachfrageströme auf eine Beteiligung der Gremien des Bezirks und des Kommunalen Nachbarschaftsforums zu dringen.
- Den Senat von Berlin auf die besondere Bedeutung der Schienenanbindung für die Firma Stadler Pankow GmbH an die bestehenden Anschlüsse zur NEB hinzuweisen.

Berlin, den 03.06.2008

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

gez. BV Stefanie Remlinger, BV Peter Brenn, BV Cornelius Bechtler und die anderen Mitglieder der Fraktion

Begründung siehe Rückseite

Ergebnis:

_____ beschlossen
_____ beschlossen mit Änderung
_____ abgelehnt
_____ zurückgezogen

Abstimmungsverhalten:

_____ EINSTIMMIG
_____ MEHRHEITLICH
_____ JA
_____ NEIN
_____ ENTHALTUNGEN

_____ überwiesen in den Ausschuss für
_____ zusätzlich in den Ausschuss für
_____ und in den Ausschuss für

federführend

Begründung:

Im Nahverkehrsplan Berlin 2006-2009¹ sieht der Senat von Berlin eine **Überprüfung** des so genannten „**Dieselnetzes Nord-Ost**“ vor. Im Zeitraum von 2007 bis 2009 soll eine **Überprüfung des Angebots** und eine **Anpassung an die Nachfrageströme** vorgenommen werden. Es ist derzeit eine zunehmende Verkehrsbeziehung zwischen dem nördlichen und östlichen Umland zu den zentralen Bereichen von Berlin zu verzeichnen.

In der AG ÖPNV des Bezirks wurde die **Anbindung der NE 27** „Heidekrautbahn“ von Karow nach Groß Schönebeck bzw. Schmachtenhagen **an den Fern- und Regionalverkehr sowie an das Schnellbahnsystem** diskutiert. Hierdurch sind eine bessere Auslastung sowie ein zusätzlicher Umsteigeeffekt vom Auto auf die Schiene zu erwarten. Derzeit endet die Regionalbahnlinie NE 27 am S-Bhf. Karow. Um zum Fernbahn- und Regionalbahnnetz zu gelangen und weitere Anschlüsse mit dem Berliner Schnellbahnsystem zu erhalten, müssen die Fahrgäste auf die S 2 umsteigen. Von Bedeutung für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und einem wichtigen Arbeitgeber in Pankow ist der Schienenanschluss der Firma Stadler Pankow GmbH. Das Schienenfahrzeugunternehmen expandiert derzeit kräftig am wichtigsten Industriestandort in Pankow.

Bereits jetzt schon stellt die „Heidekrautbahn“ für die Pendler, für die Besucherinnen und Besucher aus dem angrenzenden Landkreis Barnim und für die Erholungssuchenden Berlinerinnen und Berliner eine attraktive Eisenbahnverbindung dar. Die NEB und die öffentliche Hand haben bereits intensiv in die Infrastruktur investiert. So wurden die Schienenverbindungen umfassend saniert, die Haltepunkte erneuert und modernes Wagenmaterial angeschafft. Die Diskussion, ob die alte Schienenverbindung über Wilhelmsruh reaktiviert oder ob die NE 27 von Karow zum Bhf. Gesundbrunnen angebunden werden soll, greift zu kurz.

Die im Nahverkehrsplan vorgesehene Überprüfung des „Dieselnetzes Nordost“ sollte für die Gremien des Bezirks Pankow Anlass sein, die Angebotsstrukturen sowie Nachfrageströme in einem umfassenderen Kontext zu betrachten. Neben der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs spielen Fragen der Siedlungsentwicklung bzw. weitere Belange der Regionalentwicklung eine hervorgehobene Rolle, die im Gesamtkontext betrachtet werden müssen. Eine **enge Abstimmung mit den Nachbarbezirken und den angrenzenden Landkreisen**, die auf der Ebene der Regionalplanung in der AG Nord organisiert sind, ist dringend geboten.

Das Dieselnetz Nordost besteht zurzeit aus folgenden Linien:

- NE 27 „Heidekrautbahn“ von Karow nach Groß Schönebeck/Schmachtenhagen
- OE 60 von Berlin/Lichtenberg nach Frankfurt/Oder über Eberswalde (mit Anschluss mit der OE 63 nach Joachimsthal)
- OE 25 von Berlin/Lichtenberg nach Werneuchen
- NE 26 von Berlin/Lichtenberg nach Kostrzyn (Polen)

Derzeit ist eine Verknüpfung mit dem Fern- und Regionalverkehr nur über die Bahnhöfe Gesundbrunnen sowie Lichtenberg möglich. Langfristig wäre eine Verlängerung über den Bhf. Lichtenberg zur Stadtbahn (z.B. Ostbahnhof) denkbar. Eine Nutzung des Nord-Süd-Tunnels wird wegen des Dieselbetriebs von den Erstellern ausgeschlossen.

Die **Stettiner Bahn** sowie der **erste Berliner Außenring** (Lichtenberg – Hohenschönhausen – Karow – Birkenwerder) bilden für den gesamten Regional- und Schnellbahnverkehr (S-Bahn) zwei **sich kreuzende Erschließungsachsen im Nordostraum**. Diese Schieneninfrastruktur beinhaltet große Entwicklungschancen für die Erschließung wichtiger Siedlungsachsen im Berlin-Brandenburger Verflechtungsraum.

Die Anbindung der NE 27 „Heidekrautbahn“ an das Fern-, Regional- und Schnellbahnnetz sollte deshalb im Zusammenhang mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur, den sich hieraus ergebenden Möglichkeiten für eine Optimierung des ÖPNV-Angebots sowie dem begrenzten Spielraum, die der Verkehrsvertrag und die darin vorgesehenen Schienenkilometer zulassen, betrachtet werden. In diesem Zusammenhang ist das Angebot des Dieselnetzes Nordost mit dem **Angebot des gesamten Regionalbahnverkehrs** im Planungsraum zu betrachten.

¹ Nahverkehrsplan Berlin, Senat von Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 21.08.2007, S. 168 ff.

Für diese Betrachtung kommt folgendem ÖPNV-Angebot (Regionalexpresslinien, Regionalbahnen sowie S-Bahnen) eine Bedeutung zu:

- RE 3 von Elsterwerda nach Stralsund/Schwedt
- RE 5 von Lutherstadt Wittenberg nach Rostock/Stralsund
- Rb 12 von Berlin/Lichtenberg nach Templin Stadt
- S 2 von Blankenfelde nach Bernau
- S 8 von Zeuthen/Grünau nach Hohen Neuendorf

Durch die Entscheidung, in Schönefeld einen Großflughafen zu entwickeln sowie die Flughäfen Tegel und Tempelhof zu schließen, entsteht die Notwendigkeit, den **Flughafen BBI** mit einer zunehmenden Anzahl an Arbeitsplätzen besser **mit dem Öffentlichen Nahverkehr zu erschließen**. Durch die Ausbildung einer **tangentialen Schienenverbindung** zu DDR-Zeiten besteht heute schon eine Schieneninfrastruktur, die den gesamten Nord-Ost-Raum, aber auch weite Teile des östlichen Berlins mit dem neuen Flughafen BBI verbinden könnte. Hierdurch ergibt sich ein weiterer Gesichtspunkt, der im Zusammenhang mit der Neuordnung des Bahnangebots im Berliner Nordostraum betrachtet werden sollte.

Ein weiteres wichtiges Element in der Entwicklung des ÖPNV-Angebots ist der für das nächste Jahrzehnt vorgesehene **Turmbahnhof am Karower Kreuz**. In der Siedlungsachse zwischen Pankow und Bernau würde eine neue Umsteigerelation geschaffen, die eine erhebliche Netzwirkung entfalten würde. Mit einer intelligenten Verknüpfung der benannten Teilnetze wären deutliche Fahrzeitgewinne und eine erhebliche Stärkung des ÖPNVs zu verzeichnen.

Wie hier ausgeführt ist bei der Neuordnung des so genannten Dieselnetzes Nordost eine Vielzahl von Voraussetzungen, Möglichkeiten und Chancen zu betrachten. Viele dieser Ziele weisen noch weit in die Zukunft. Sie sind jedoch bei den anstehenden Infrastrukturentscheidungen im Zusammenhang mit der NE 27 „Heidekrautbahn“ zu berücksichtigen. Es ist im Interesse des Bezirks Pankow, in der Region Nordost einen Ausgleich herzustellen und gegenüber den Bestellern - dem Senat und dem Land Brandenburg – mit einer Stimme und damit wirkungsvoll die gemeinsamen regionalen Interessen zu vertreten. Ein verbessertes ÖPNV-System an der Schnittstelle zwischen Berlin und dem Verflechtungsraum kommt dabei nicht nur Pankow mit einem besseren Verkehrsangebot und weniger Verkehrsbelastung auf der Straße zugute, sondern liegt dabei auch im gesamtstädtischen Interesse.