

Vorlage zur Kenntnisnahme

für die Sitzung der Bezirksverordnetenversammlung am 13.12.2018

1. Gegenstand der Vorlage: Abschlussinformation zum Ersuchen der BVV, Ds-Nr. 1016/VIII aus der 27. BVV vom 15.11.2018

Test der Seilbahn an den „Gärten der Welt“ als öffentliches Verkehrsmittel

2. Die BVV wird um Kenntnisnahme gebeten:

Das Bezirksamt wurde ersucht, sich gegenüber dem Senat im Rahmen der Beteiligung für den Nahverkehrsplan 2019-2023 dafür einzusetzen, dass der Betrieb der Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) erprobt und eine Nutzer*innen-Befragung dazu durchgeführt wird.

Das Bezirksamt ist mit der im Anhang befindlichen Stellungnahme dem Ersuchen bereits gefolgt.

Dagmar Pohle
Bezirksbürgermeisterin

Johannes Martin
Bezirksstadtrat für Wirtschaft, Straßen und
Grünflächen

Anlage

Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin
Abteilung Wirtschaft, Straßen und Grünflächen
Bezirksstadtrat



Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin, 12591 Berlin (Postanschrift)

Center Nahverkehr Berlin
Bernburger Straße 27
10963 Berlin



Dienstgebäude
Wolfener Str. 32 - 34, Haus K
12681 Berlin

Vorab an: nahverkehrsplan@senuvk.berlin.de

Bearbeiter: Telefon (030)
Hr. Müller 90293-7540

Telefon: 90293 2600
Telefax: 90293 2605
Mail: buero.johannes.martin@ba-mh.berlin.de

Datum: 30. September 2018

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 mit Stand 31. Juli 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem uns vorliegenden Entwurf geben wir folgende Stellungnahme ab:

Auf **Seite 2** werden außerhalb des S-Bahn-Rings besonders schwache Zuwachsraten bei der ÖPNV-Nutzung festgestellt. Dem wäre zumindest teilweise zu widersprechen, da zumindest auf der Achse Ostkreuz – Mahlsdorf durchaus stetig steigende Zuwächse zu merken sind. Zentrale Herausforderung ist hier weiterhin die Verbesserung der Anbindung.

I.1.1 Ein zu steigendes S-Bahn- und Regionalbahnangebot bedarf nicht nur Investitionen in den Fahrzeugpark, sondern ebenso in die Infrastruktur, insbesondere den zweigleisigen Ausbau der bislang noch eingleisigen Streckenabschnitte. Teilweise ist hierzu die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg erforderlich. Der Nordosten Berlins weist mit die höchsten Pendlerzahlen der Gesamtregion Berlin und Brandenburg auf. Dennoch wird im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen i2030 der Berliner Nordosten vollständig ausgespart. Der Notwendige zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn sind vor diesem Hintergrund mit dem Land Brandenburg schnellstmöglich sicherzustellen. Nur durch eine derartige Maßnahme lässt sich eine weitere Taktverdichtung (über die vorgesehene Verdichtung hinaus) der Ostbahn Richtung Innenstadt und damit auch eine wirksame Entlastung der S5 erreichen. Dies wäre im Übrigen auch ein Beitrag um das Umfeld des S Mahlsdorf von Parkverkehr zu entlasten.

I.1.4.1 Eine höhere ÖPNV-Affinität für den Innenstadtbereich zu unterstellen, ohne dabei die massiven Unterschiede bzgl. Taktung und Versorgungsdichte mit ÖPNV-Angebote zwischen

Innenstand und Stadtrand zu verdeutlichen ist nicht sachgerecht. Es ist anzunehmen, dass die ÖPNV Affinität mit einem besseren Angebot in den Randbereichen steigen würden. Hier wird auch der demographische Wandel vernachlässigt. Marzahn-Hellersdorf gehört zu den an den schnellsten alternden Bezirken. Aufgrund fehlender ÖPNV-Angebote in fußläufiger Nähe hat diese Gruppe zum Teil keine andere Wahl als auf das eigene Auto zu setzen.

I.1.4.3 Die S 5 ist nicht erst ab Lichtenberg in Richtung innerer Stadt stark belastet, sondern bereits ab Mahlsdorf und besonders ab Wuhletal! Die Geplante Angebots- und Kapazitätsausweitungen der S-Bahn wird begrüßt. Der darin vorgesehene 5-Min-Takt in der HVZ ist während der Baumaßnahme am Ostkreuz nahezu vollständig entfallen. Hier gilt es, eine schnellstmögliche Wiedereinführung und eine verlässliche Stabilität sicherzustellen. Ggfs. ist eine Ausweitung Richtung Straußberg gemeinsam mit Brandenburg zur prüfen. Dies wäre ebenfalls ein Beitrag, um den Individualverkehr auf den ÖPNV bereits auf Brandenburger Seite zu lenken.

I.1.4.4 Für die Randbezirke ist eine breitere Nachmittagsspitze zu berücksichtigen, da die Anfahrtszeiten aus der Innenstadt einberechnet werden sollte. (bis ca. 20:00 Uhr, statt bisher nur bis 18:00 Uhr).

I.1.5.1 Bereits heute wächst der Bezirk jährlich um 3.000 Einwohner. Auf Grund des derzeit an zahlreichen Standorten laufenden sowie in Planung befindlichen Geschosswohnungsbau ist auch künftig mit entsprechenden Zuwachsraten bzw. einer weiteren Steigerung zu rechnen. Darüber hinaus entwickeln sich aktuell mehrere Gewerbestandorte im Ortsteil Marzahn, die ebenfalls ein steigendes Verkehrsaufkommen nach sich ziehen.

I.2.3.1 Zur Verbesserung der Information zur Anschlusssicherung sollten insbesondere an Umsteigehaltstellen weitere DAISY-Anzeigen installiert werden. Im Interesse sehbehinderter Menschen empfehlen wir hier den Anzeiger-Typ, der auf dem U-Bhf. Kienberg installiert wurde, da er über eine sehr gute kontrastreiche Darstellung verfügt.

I.3 Ziel 1 Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Bahnhöfen wäre auch die Ausstattung mit Toilettenanlagen zu erhöhen bzw. deren Reaktivierung (hier z.B. U-Bhf. Hönow).

I.3 Ziel 3 Zur Reduzierung der Gesamtemissionen gehört auch die Erhöhung der P+R-Kapazitäten in den Stadtrandbereichen, auch wenn zzt. durch SenUVK hierzu eine andere Meinung vertreten wird.

Zu einer Verbesserung der Bahnhofsausstattung trägt auch eine Erhöhung des Überdachungsanteils auf stark frequentierten Bahnhöfen bei (z.B. S Warschauer Straße / beide Bahnsteige, Ostkreuz Ru, S Wedding), zumal sich hierdurch die Aufwendungen für den Winterdienst reduzieren lassen.

I.4.1.2.3 Der P+R-Ausbau in den Stadtrand- und Verflechtungsgebieten ist aus dem Grunde besonders dringend erforderlich, weil eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung mit hoher Taktichte im Umland nicht gegeben ist und auch nicht überall wirtschaftlich vertretbar wäre.

II.1.2.2 Da auch Seilbahnen zum ÖPNV gehören können (wie weltweit in anderen Großstädten bereits praktiziert), ist die Seilbahn am Kienberg als attraktiver Zubringer zur U 5 zu bewerten. Das betrifft nicht nur die touristische Nutzung für Besucher der Gärten der Welt, sondern auch Anwohner und Gäste der umliegenden Wohngebiete im Umfeld des Blumberger Dammes. Hierzu bestünden folgende Randbedingungen:

- attraktive Fahrzeitverkürzungen (Der Erschließungsstandard mit dem Bus X 69 ist für bestimmte Einzugsbereiche nur bedingt attraktiv)
- Barrierefreiheit
- Steigerung der Nachfrage auf der U 5, damit Verbesserung des Modal Split
- ein relativ kurzer Umsteigeweg zur U 5 am U-Bhf. Kienberg besteht bereits jetzt; bei Bewährung wäre eine Verlegung des Hellersdorfer Endpunktes in den Bereich Etkar-André-

Straße vor Neue Grottkauer Straße technisch möglich, dadurch weitere Verkürzung des Umsteigeweges

- erforderlich wäre jedoch eine Integration in den VBB-Tarif (ggf. unter Ausschluss des Kurzstreckentarifs)!
- Infrastruktur ist bereits vorhanden und sollte für einen VBB-Probetrieb so zunächst ausreichen; evtl. könnte auf Marzahner Seite eine spätere Verlängerung bis zur Hst. Alt-Marzahn untersucht werden

III. Die mit der Einführung des Attraktivitätsstandards verbundene Zielstellung zur Taktverdichtung wird begrüßt. Ein zusätzlicher Standard ist hierfür aber nur bedingt geeignet. Der Grundtakt sollte grundsätzlich in den Hauptverkehrszeiten bereits ab 06:00 Uhr bis 20.00 Uhr grundsätzlich max. 10-Minuten betragen. In Marzahn-Hellersdorf ist allerdings lediglich im Norden (Linie 197) eine Taktverdichtung vorgesehen und dies nur unzureichend. Bei den Verbindungen auch zwischen Marzahn und Hellersdorf und insbesondere im Süden des Bezirkes ist wegen des hohen Berufsverkehrsaufkommens ebenfalls die Einführung des 10-Minuten-Taktes vorzusehen. Solange dies noch nicht erreicht ist, gelten mind. die folgenden Taktausweitungen:

III.1.1 Tabelle 5 Entsprechen dem tatsächlichen Bedarf wären die angegebenen Betriebszeiten wie folgt zu korrigieren:

- HVZ mo – fr 14:00 – 20:00 statt 19:00
- NVZ mo – fr 20:00 – 22:00 statt 21:00
- NVZ sa generell 10:00 – 20:00
- NVZ so 10:00 – 19:00 statt 18:00

III.1.2 Bitte prüfen Sie folgende Angabe im Entwurfstext: „Tages- und Nachtverkehr mindestens im 20-Minuten-Takt“. Oder muss es richtig heißen: Tagesverkehr im 20-Minuten-Takt und Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt?

III.2.4.2.1 Bitte erläutern Sie näher, wie man eine ausreichende Sitzplatzverfügbarkeit speziell für die Fahrgäste, die längere Strecken zurücklegen, praktisch gewährleisten will.

III.2.5.1 Es sollten auch Mindestlängen für Bahnsteigdächer vorgegeben werden (je nach Bahnhofskategorie), um eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf die gesamte Zuglänge zu befördern. Dadurch lassen sich auch die Pünktlichkeitswerte verbessern.

Tabelle 15 B+R sollte an allen Tram- und Bushaltestellen hinsichtlich eines vorhandenen Bedarfs geprüft werden. Daher hier Buchstabe E.

III.2.5.2.2 Bahnhofstoiletten müssen eine dem Bedarf entsprechende Größe besitzen. Als Negativbeispiel sei hier der Bhf. Gesundbrunnen genannt, der lediglich über eine einzige Einzelkabine verfügt!

III.2.6.1 Bei der Fahrzeugausstattung sind auch die Belange sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen.

WLAN ist grundsätzlich im gesamten ÖPNV-Netz anzubieten.

Eine Leistungsreserve für den Fall von Verspätungen muss auch durch angemessene Blockabstände, insbesondere bei der S-Bahn, ermöglicht werden! Signalanlagen und ausreichende Weichenverbindungen sollten im Störfall auch einen Linksfahrbetrieb ermöglichen.

III.2.6.2 Klimaanlage sollten bei Außentemperaturen ab 30°C noch eine stärkere Innenraumkühlung ermöglichen.

III.2.7.1 Bei Linienumleitungen insbesondere im Straßenbahnverkehr sollte neben der letzten Haltestelle des planmäßigen Linienverlaufs auch das temporäre Fahrtziel angezeigt werden. (siehe Dresdner Verkehrsbetriebe)

III.2.7.3 Bei älteren U-Bahn-Fahrzeugen (A3L, A3E, F, GI, GI/1) ist die Möglichkeit zu prüfen, an den vorhandenen Bildschirmen zumindest die nächste Station einzublenden.

III.2.9 Haltestellen Im Interesse der Sauberkeit ist zu prüfen, ob an den U-Bahn-Zugängen Papierkörbe mit Aschenbechern montiert werden können, um ein geordnetes Entsorgen der Zigarettenkippen zu entsorgen. Evtl. gibt es bei der BVG noch Lagerbestände derartiger Papierkörbe aus der Zeit vor Einführung des Rauchverbots auf Bahnhöfen.

III.4.3.3 Im Falle von Werbung an Fensterscheiben der Verkehrsmittel sind die Bedarfe zur Orientierung sehbehinderter Menschen zu berücksichtigen.

III.4.4.3 Wegweisung auf Bahnhöfen muss schlüssig sein, d.h. Ziele sind entlang jedes möglichen Weges an allen Wegweisern durchgängig aufzuführen. (Z.B. ist der U-Bahnsteig in Berlin Hbf. aus etlichen Positionen nur sehr schwer auffindbar. Außerdem sind deren Zugänge aus der Haupthalle nur extrem zurückhaltend gekennzeichnet.)
Fahrtzielanzeiger auf Bahnsteigen sind so zu positionieren, dass sie bereits vom bahnsteigseitigen Ende des jeweiligen Zuganges sofort sichtbar sind. Ggf. sind weitere Anzeiger nachzurüsten.

III.4.5.2 Zugangstreppen zu Bahnsteigen sind vorzugsweise zu überdachen, um Schnee- und Eisglätte zu minimieren.

III.5.5 Der Tarifbereich AB ist auf den Metropolenraum zu erweitern. Um die ÖPNV-Nutzung bereits auf der Brandenburger Seite attraktiver zu gestalten, sollte der Tarifbereich wie bereits im Schreiben vom 08. August 2018 angeregt, auf den engeren Verflechtungsraum erweitert werden. Damit würde eine zusätzliche Ersparnis für Pendler den Umstieg vom PKW auf Angebote des ÖPNV attraktiv machen. Dem Einwand, dass damit die Verständlichkeit des Tarifsystems beeinträchtigt würde, ist zu entgegnen, dass moderne App-basierte Möglichkeiten der Abrechnung für Pendler bereits heute in Anwendung sind. Die Mehrkosten sind im Verhältnis zum vermeidbaren Verkehrsaufkommen zu setzen.

III.5.7 Auf ein Bordzuschlag ist zu verzichten. Vielmehr sollten schnellere Zahlungsmethoden Einzug erhalten (bargeldloses Bezahlen über RFID, etc).

III.6.4.1 Auch Vibrationen von Wartungsklappen im Dachbereich sind zu vermeiden. Schraubverbindungen sind im Rahmen der planmäßigen Wartung nachzuziehen.

III.6.4.2.5 Riffelbildungen im Gleis sind regelmäßig zu beseitigen.

IV.1 Im Zuge der wachsenden Stadt oder bei bereits länger vorhandenen Defiziten sind auch einige Bahnhöfe mit zusätzlichen Zugängen auszurüsten. Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf betrifft dies insbesondere folgende Bahnhöfe:

- **S Kaulsdorf**, Verlängerung der Fußgängerbrücke in südliche Richtung (barrierefrei)
Aufgrund der sehr begrenzten Erschließung der Areale südliche der S-Bahn, hat die barrierefreie Erschließung des S-Bhf Kaulsdorf eine besondere Priorität. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass dieses Gebiet einen starken Zuwachs an älteren Menschen zu verzeichnen hat und durch den Bahnhof mit dem Krankenhaus Kaulsdorf ein wichtiger medizinischen Versorgungsstandort erschlossen wird. Das Vorhaben muss in den kurzfristigen Bedarfsplan aufgenommen werden.

- **S Mahlsdorf**, 2. Ausgang am Westkopf der Bahnsteige zunächst Richtung Treskowstraße, mit Option einer Verlängerung Richtung Giesestraße
Auch hier besteht ein hohes Bürgerinteresse. Zweckmäßigerweise sollte das Vorhaben im Zusammenhang mit der Verkehrslösung Mahlsdorf angegangen werden, wenn mit Aufgabe der Gleisschleife der Straßenbahn hier eine Busschleife für die Linien M 95 und 197 sowie entweder ein Fahrradparkhaus oder P+R-Plätze entstehen.
- **U Elsterwerdaer Platz**, Westkopf, Richtung Haltener Straße
Durch den in den letzten Jahren entstandenen Einzelhandels- und Gesundheitsstandort sowie seit einigen Jahren entstehenden großen Wohnungsbaustandort besteht hier ein erhebliches Fahrgastinteresse. Die Maßnahme muss mindestens in den mittelfristigen Bedarfsplan aufgenommen werden!
- **S Marzahn**, der Vollständigkeit halber sollte hier die Erneuerung der südlichen Fußgängerbrücke aufgenommen werden. Auf Grund der hohen Anzahl Umsteiger zu Bus und Straßenbahn ist hier eine barrierefreie Ausführung zu prüfen. Die Maßnahme ist auf Grund des schlechten Erhaltungszustandes der bestehenden Brücke in den kurzfristigen Bedarfsplan aufzunehmen!
- **S Raoul-Wallenberg-Straße**, westlicher Zugang Richtung Otto-Rosenberg-Platz
Hier ist kurzfristig die barrierefreie Ausstattung vorzusehen, da es für Menschen mit Behinderung und alte Menschen (Zugang zum Parkfriedhof sowie mehrere soziale Einrichtungen) hier keine zumutbare Alternative gibt!

Die Zielstellung sollte darin bestehen, schnellstmöglich alle Bahnhöfe des Bezirkes mit den heutigen Standards der barrierefreien Erschließung entsprechenden Zugängen auszustatten.

IV.1.2.1 Bereits bei Planungsbeginn neuer Entwicklungsgebiete (Wohnen und Gewerbe!) muss auch der Planungsbedarf für eventuelle schienengebundene Verkehrsmittel ermittelt werden, um einen zeitnahen Bau zu ermöglichen und planungsrechtliche Synergien nutzen zu können.

(positives Beispiel: Bau der Großsiedlungen Marzahn, Hellersdorf, Hohenschönhausen – S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn von Beginn an vorhanden)

(negatives Beispiel: Bau der Großsiedlung Märkisches Viertel – U 8 ist bis heute nicht dorthin verlängert)

IV.1.3 Auf der Ringbahn wäre der Bau zusätzlicher Kehrgleise erforderlich, um flexibler auf Störungen reagieren zu können. (z.B. nördlich Ostkreuz, nördlich Greifswalder Straße)
Zur Attraktivitätssteigerung der Wriezener Bahn (RB 25) ist am Bahnhof Marzahn ein Regionalbahnsteig zu errichten. Fahrzeitreserven auf der RB 25 sind vorhanden, es besteht also kein erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf. Mit Fertigstellung des im Bau befindlichen westlichen Zugangsbauwerks ist auch ein barrierefreier Zugang vorhanden, die Baukosten für den auf Geländeneiveau liegenden Seitenbahnsteig wären sehr gering, so dass diese Maßnahme ideal für die Aufnahme in den kurzfristigen Bedarfsplan wäre.

Es besteht die Verknüpfung zu zahlreichen Bus- und Straßenbahnlinien. Neben der allgemeinen Attraktivitätssteigerung für die Bürger Werneuchens und Umgebung dient dieser Regionalbahnhalt auch der Rekrutierung von Arbeitskräften für das im Ausbau befindliche Marzahner Gewerbegebiet.

Aus diesen Gründen wäre mit dem Land Brandenburg auch über eine Reaktivierung der Strecke bis mindestens Tiefensee, besser bis Wriezen zu verhandeln.

Abb. 55 Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität wären der durchgängig zweigleisige Ausbau der S 25 südlich Priesterweg und der S 7 zwischen Wannsee und Griebnitzsee zu ergänzen (der fahrplantechnische Nutzen des Mini-Begegnungsabschnittes kurz vor Potsdam Hbf. dürfte sich hingegen eher in Grenzen halten).

Darüber hinaus fehlt in der Darstellung die Nahverkehrstangente zwischen Biesdorfer Kreuz und Grünauer Kreuz.

IV.1.5.1 Die Taktverdichtung der Tram 62 zum S Mahlsdorf wird begrüßt, allerdings sind die Trassenvarianten zur besseren Erschließung des Oberschulstandortes zu prüfen. Die

angestrebte Taktverdichtung der Tram 62/63 zum S Mahlsdorf wird begrüßt. Hier ist die Trassenwahl insbesondere bzgl. der Führung der Straßenbahn auf der Straße An der Schule als Alternative zur Führung auf der Hönowener Straße zu prüfen.

Die getroffene Feststellung, dass die Einleitung der Planfeststellung wegen Vorbehalten des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf ruhe, ist nicht korrekt und sollte korrigiert werden. Es steht weiterhin eine gleichberechtigte Prüfung der Trassenvarianten durch die SenUVK aus.

Im Übrigen weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen der Beantwortung der schriftlichen Anfrage 14 889 selbst darauf hin, dass erst 2021 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen könne, sodass die im Entwurf dargestellte Inbetriebnahme zum Jahr 2021 als nicht realistisch ist.

IV.1.5.3 Bei einigen Straßenbahn-Neubauvorhaben wäre nochmals zu prüfen, ob nicht der ursprünglich geplante U-Bahnbau langfristig die effektivere Lösung wäre, zumal bereits in erheblichem Umfang Vorratsbauwerke vorhanden sind. Für die U 5 beträfe das z.B. den Tunnelstützen nördlich Hauptbahnhof sowie die Bahnhöfe Turmstraße und Jungfernheide. Dementsprechend sollte die Streckenföhrung der Straßenbahn in Richtung Moabit gewöhlt werden.

IV.1.5.4 Abb. 56 Die Verlängerung der Straßenbahn vom S Mahlsdorf nach Hellersdorf ist zu hinterfragen. Für diese Maßnahme fehlt weiterhin eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Diese sollte Grundlage sein, um eine Entscheidung über die Aufnahme dieser Maßnahme in den NVP zu treffen. Die bisher erfolgten Darstellungen machen klar, dass diese Verbindung keinen Mehrwert für das ÖPNV-Angebot bringt, sondern lediglich Betriebsabläufe wie bspw. die Wartung ergänzen würde. Vor dem Hintergrund der benötigten Mittel für den Ausbau des ÖPNV-Systems ist daher eine anderweitige Mittelverwendung anzustreben, um das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste zu verbessern.

IV.4.3.1 Abb. 59 Die Buslinie 197 zwischen S Kaulsdorf und S Mahlsdorf gehört derzeit nicht zum Vorrangnetz. Eine Angebotsverbesserung ist jedoch erforderlich.

IV.4.3.2 Bei der Priorisierung an LSA sollte im Ausnahmefall auch der Bus gegenüber der Straßenbahn priorisiert werden dürfen, wenn die regulären Freigabezeiten einer in Hauptrichtung verkehrenden Straßenbahn bereits ausreichend sind, sich aber für den querenden Bus durch Grünzeitreduzierungen infolge Tram-Priorisierung Nachteile ergeben. (z.B. Landsberger Allee / Blumberger Damm, insbesondere während der Ein- und Ausrückzeiten der Straßenbahn zum Betriebshof Marzahn).

Darüber hinaus sollten auch Ausnahmen von der Priorisierung möglich sein.

IV.4.5.2 Eine Beibehaltung von Busspuren in Baustellenbereichen dürfte auf Grund des verfügbaren Straßenraumes eher nur im Ausnahmefall möglich sein. Oftmals ist es schon schwierig, die dort ebenfalls geforderten Radverkehrsanlagen unterzubringen.

V.1.1.3 Bei der Länge des 10-Minuten-Grundtaktes ist zu berücksichtigen, dass die Fahrgäste in den Randbezirken meist längere Fahrtwege haben, demzufolge früher starten und abends später ankommen! Das trifft auch auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu.

Im Stadt-Umland-Verkehr ist auch ein 10-Minuten-Takt auf der Relation Mahlsdorf - Strausberg erforderlich, auf der Relation Mahlsdorf – Ostbahnhof in der HVZ ein 5-Minuten-Takt, wobei die Verstärker mindestens mit $\frac{3}{4}$ -Zügen verkehren müssen.

Abb. 63 Die Linienkombination 191 / 291 ist nicht neu im 10-Minuten-Netz.

Zwischen U Elsterwerdaer Platz und Köpenick ist die gesamte Relation in das 10-Minuten-Netz aufzunehmen.

Abb. 64 Die Linien 62 / 63 sind durchgängig bis Köpenick als 10-Minuten-Netz darzustellen. Die Buslinien 192 und 194 sollten komplett in das 10-Minuten-Netz aufgenommen werden.

V.1.1.5 In Ergänzung der hier erwähnten geplanten ÖPNV-Angebote ist hier noch die Nahverkehrstangente auf dem östlichen BAR aufzunehmen, die mittel- bis langfristig Teile der in Abb. 68 und 69 erkennbaren Defizite ausgleichen kann.

V.1.1.6 Zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete entlang der Wriezener Bahn (auf Berliner sowie Brandenburger Seite) sowie der Stadt Werneuchen und deren Verknüpfung mit dem Berliner ÖPNV ist am Bhf. Marzahn ein Regionalbahn-Haltepunkt einzurichten. Die Baukosten sind gering, da sich die Lage auf Geländeneiveau befindet. Fahrzeitreserven auf der RB 25 sind ausreichend vorhanden, so dass es keiner zusätzlichen Züge bedarf.

V.2.2.1 Mit Abschluss der Bauarbeiten in Schöneweide sollte auch die RB 36 wieder über Ostkreuz nach Lichtenberg durchgebunden werden, auch um die stark nachgefragte S 46 zumindest teilweise zu entlasten.

V.2.2.3 Es ist der Regionalbahnhalt Marzahn zu ergänzen. Infolge des überschaubaren baulichen Aufwandes wäre eine Inbetriebnahme 2022/23 realistisch.

V.5.1.4 In Tabelle 40 fehlt bei der M 13 die Angabe der Taktfolge. Die Linie 22 sollte auf Grund der hohen Nachfrage im Bereich Danziger Straße bis Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark geführt werden.

V.6.2 Linie M 94 ist über S Friedrichsfelde Ost hinaus bis Helene-Weigel-Platz zu führen. Bereits ausgeführte und in Planung befindliche Wohnungsbaustandorte und in Entwicklung befindliche Gewerbestandorte im Umfeld der Marzahner Chaussee rechtfertigen diese Maßnahme.

V.6.2/ V.6.3 Die Erschließung entlang des Blumberger Damms sollte die aktuellen und künftigen Anforderungen angepasst und dichtere Takte realisiert werden (mind. 154, X69). Die ÖPNV-Anbindung entlang des Blumberger Damms ist zu verbessern. Neben dem Unfallkrankenhaus Berlin und dem Gesundheitscampus geht dort eine neue Akutgeriatrie Anfang 2019 in Betrieb. Daher ist für Patienten- und Besuchsverkehre eine engere Taktung dieser wichtigen Gesundheitsstandorte von besonderem Interesse. Des weiteren stellt diese Verbindung auch eine wichtige touristische Erschließung im Sinne des § 13 MobG der Gärten der Welt, des Schossparks Biesdorf und des Theater Am Park dar.

Zum Schuljahr 2019/20 wird in der Straße An der Schule eine neue Oberschule eröffnen. Hierzu ist eine Verdichtung der Taktung und eine Erhöhung der Kapazität der Linien 395 und 398 mind. in den Morgenstunden anzubieten.

Die Einrichtung einer Buslinie durch die Bausdorfstraße wäre eine gute Ergänzung zur Linie 399.

V.6.7 Unter 2. sollte bei einer Verlängerung des X 95 bis S Mahlsdorf die Linie 944 als alternative Verbindung Altlandsberg – S Hoppegarten berücksichtigt werden. Untersucht werden sollte eine Verlängerung bis Riesaer Straße zur Anbindung an die Straßenbahn M 6 und 18, zumal hier die benötigte Endhaltestellen-Infrastruktur in ausreichender Qualität und Kapazität bereits vorhanden ist.

Neu aufzunehmen wäre ein Punkt **V.6.8 Anbindung von Gewerbegebieten!**

Gegenstand wäre z.B. die bereits in der AG ÖPNV behandelte Verlängerung der Buslinie 294 über Hohenschönhauser Straße – Clara-Immerwahr-Straße - Wolfener Straße - Bitterfelder Straße – Boxberger Straße – Georg-Knorr-Straße bis S Marzahn (Wiesenburger Weg).

Das Gewerbeareal in Marzahn-Nord erschlossen durch die B158 im Osten, die Landsberger Allee im Süden und die Hohenschönhauser Straße im Westen hat in den letzten Jahren eine beeindruckende Entwicklung genommen. Seit 2011 erfolgten hier Gewerbeansiedlungen im Umfang von über 200.000m². Ca. 1.500 Arbeitsplätze sind damit hinzugekommen. Die grundsätzlich gute Anbindung an die S-Bahnlinie S 7 sowie die Straßenbahnlinien M6, M8 und 18 wird dadurch geschmälert, dass die innere Erschließung des über 260ha großen Gewerbeareals nur sehr eingeschränkt vorhanden ist. Die Buslinie X69 erschließt lediglich im 20-Minuten-Takt Areale im unmittelbaren Umfeld der Bitterfelder Straße. Die Boxberger Straße, die Wolfener Straße und auch das gesamte Areal des größten zusammenhängenden Industriegebietes dem CleanTech Business Park sind überhaupt nicht durch ÖPNV-Angebote erschlossen. Eine Konzeption einer Buslinie besteht bereits und sollte schnellstmöglich umgesetzt werden.

VI.2.2.2 Die in diesem Abschnitt dargestellte Begründung vermittelt den Eindruck einer subjektiv ablehnenden Grundhaltung zu dieser Thematik.

Auf Grund der bereits vorhandenen Infrastruktur bietet sich hier ein Versuchsobjekt für das System „Urbane Seilbahnen“ als attraktive Verbindung zwischen den Wohngebieten westlich des Blumberger Damms, den Gärten der Welt sowie dem U-Bhf. Kienberg an. Die von uns unter II.1.2.2 genannten Gesichtspunkte sprechen durchaus dafür. Voraussetzung für eine wirtschaftliche Auslastung wäre allerdings die bereits erwähnte Integration in den VBB-Tarif. Weitere Optimierungspotenziale können dann während des Betriebes untersucht werden. Ob der Betreiber direkt beauftragt wird oder als kompetenter Subunternehmer eines kommunalen Verkehrsunternehmens fungiert, obläge der Entscheidung des Aufgabenträgers. Die in Ihrem Absatz genannten Buslinien 191 und 291 erschließen die vorstehend genannten Wohngebiete nur sehr tangential und können daher als Argument nicht akzeptiert werden.

Die getroffene Feststellung, dass die Seilbahn nicht den Anforderungen der §§ 3-15 MobG entspricht, wird zurückgewiesen. Der Seilbahn kommt eben nicht nur ein hoher Attraktionswert zu. Sie übernimmt eine wichtige, barrierefreie Erschließungsfunktion von zentralen Nacherholungsorten des Bezirkes und verbessert die Anbindung bisher nicht an das U-Bahn-Netz angeschlossener Kieze (Kienbergstraße, Bärensteinstraße, etc.). Darüber hinaus ist bspw. der neue Volkspark Kienberg überhaupt nicht mit entsprechenden ÖPNV-Linien erschlossen. Insbesondere die barrierefreie Erschließung durch die Seilbahn ist hier hervorzuheben. Die Barrierefreiheit der Busverbindung durch die Eisenacher Straße ist im vergleichbar zur Seilbahn ebenfalls nicht konkurrenzfähig. Dies gilt auch für alle weiteren in den §§3-15 formulierten Anforderungen wie bspw. Klima- und Umweltschutz, Minimierung von Gesundheitseinschränkungen, Berücksichtigung der Hauptstadtfunktion. Auch gemäß § 12 MobG kommt derzeit keine der alternativen Verbindungen der Leistungsfähigkeit der Seilbahn nahe. Sie bietet darüber hinaus die Verbesserung des Anschlusses des Areals im Umfeld der Kienbergstraße an die U5.

VI.2.4.2.1 Sammeltaxiverkehre sind zuerst und schnellstmöglich in den Außenbezirken einzurichten- Grundsätzlich wird begrüßt, dass das Land alternative Mobilitätsarten testet, um die Anbindung an bestehende ÖPNV-Verbindungen zu verbessern. Die bisherige Einführung lediglich im Innenstadtbereich, in welchem die Erschließung durch die bestehende ÖPNV-Infrastruktur bereits sehr engmaschig gegeben ist, setzt allerdings die falsche Priorität. Der Mehrwert von Sammeltaxiverkehren besteht vor allem darin, Gebiete zu erschließen, in den das bestehende ÖPNV-Netz nur unzureichend getaktet bzw. ausgebaut ist. Insbesondere in den Siedlungsgebieten des Bezirkes Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf kommt hinzu, dass die Wirtschaftlichkeit eines Linienverkehrs aufgrund der geringeren Siedlungsdichte eingeschränkt wird. In allen drei Ortsteilen sind daher entsprechende Angebote mind. in einzelnen

Testgebieten zu etablieren. Warum eine solche Ausweitung auf die Außenbezirke erst 2020 erfolgen soll ist nicht nachvollziehbar. Ebenso ist nicht nachvollziehbar, warum derartige Angebote nicht durch andere Anbieter als die BVG realisiert werden können. Im Sinne der Deckung einer ggfs. auftretenden Wirtschaftlichkeitslücke sollten hier entsprechende Mittel für Drittanbieter mind. für den Aufbau eines Testbetriebes bereitgestellt werden. Eine Bindung an Elektrofahrzeuge sollte als langfristiges Ziel erfolgen, nicht aber Bedingung für die Etablierung eines solchen Angebotes sein.

Für das Gebiet Mahlsdorf wird der Aspekt der Mobilitätssicherung Älterer und Hochaltriger nicht angeführt, obwohl der Bezirk die höchsten Steigerungsraten in diesen Altersgruppen bis 2030 aufweist.

Anlage 2 – Rahmenbedingungen

Abb. 1: Der stadteinwärtige Bahnsteig des S-Bhf. Biesdorf ist zusätzlich mit einer Rampe ausgestattet (Die Nennung zweier barrierefreier Merkmale kann für den mobilitätseingeschränkten Fahrgast im Falle einer Aufzugsstörung durchaus hilfreich sein!)

Abb. 2: Der U-Bhf. Kienberg ist zusätzlich mit einer Rampe ausgestattet.

Anlage 3 – Bedarfsplan

S-Bahn II.4.1 Zusätzliche Bahnsteigkanten:

Zur Erhöhung der Fahrplanstabilität auf der Ringbahn sind zusätzliche Bahnsteigkapazitäten erforderlich. Hierfür bietet sich die Reaktivierung der stillgelegten zweiten Bahnsteige in Messe Nord und Westend in der Form an, dass pro Bahnhof 3 Bahnsteigkanten verfügbar wären. So könnte je ein Bahnhof für die S 41 sowie für die S 42 genutzt werden. Die Bahnhöfe bieten sich auch aus dem Grunde an, weil in diesem Teil des Rings die Züge etwas schwächer besetzt sind, womit weniger Fahrgäste von einem operativ notwendig werdenden Umsteigen betroffen wären.

Am Bahnhof Lichtenberg könnte durch den Rückgang der dort endenden Regionalbahnlinien infolge der Linienverlängerung bis Ostkreuz der südöstliche Fernbahnsteig zurückgebaut werden, die Durchfahrtsgleise nach Nordwesten verschwenkt werden und an deren Stelle der benötigte 2. S-Bahnsteig gebaut werden.

Regionalverkehr II.5.1:

Es ist der kostengünstig zu realisierende Regionalbahnsteig am Bhf. Marzahn aufzunehmen.

Busverkehr II.7.1:

Für den sehr hohen Bedarf barrierefrei auszubauender Bushaltestellen sind in den Bezirksamtern (SGA) und SenUVK VII C die personellen Voraussetzungen zu schaffen! Anderenfalls müsste sich dieses Programm noch über Jahrzehnte erstrecken. Darüber hinaus müsste ermöglicht werden, dass die hierfür benötigten BPU wie bei anderen kleineren Baumaßnahmen innerhalb der jeweiligen Bezirke geprüft werden können, womit man den Planungsprozess erheblich beschleunigen könnte.

Mit freundlichen Grüßen



Johannes Martin