

Stellungnahme des Straßen- und Grünflächenamtes zum Nahverkehrsplan (NVP)

Das Straßen- und Grünflächenamt Mitte von Berlin begrüßt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 – 2023.

Heidestraße und Lehrter Straße

Die Entwicklungsgebiete Heidestraße und Lehrter Straße schaffen zahlreiche Wohneinheiten sowie Büro-, Einzelhandel- und Gewerbeflächen. Obwohl beide Bereiche zentral im Bezirk Mitte liegen, erfolgt die Anbindung über den schienengebundenen ÖV lediglich in südlicher Randlage über den Hauptbahnhof. Es ist davon auszugehen, dass das aktuelle Busangebot in beiden Straßen den zukünftigen Bedürfnissen bei Weitem nicht gerecht wird. Die Planungen zum Bau einer weiteren Straßenbahnlinie entlang der Heidestraße werden daher seitens des Bezirks Mitte begrüßt und sollten als eines der dringlichsten Projekte umgesetzt werden. Garantiert werden muss dabei jedoch auch eine sinnvolle Anbindung in den Norden.

Vorgesehen ist die vorläufige Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes der S-Bahn-Neubaustrecke S21, zwischen den bestehenden Bahnhöfen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof. Zwar war im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 der Bahnhof „Perleberger Brücke“ nicht vorgesehen, da zur damaligen Zeit, aufgrund mangelnder Bebauung, keine Nachfragen zu erwarten war. Aus diesem Grund wird bei den derzeitigen Baumaßnahmen, deren Fertigstellung in der Laufzeit des NVP angestrebt ist, lediglich die Trasse hergestellt, da Baumaßnahmen nur auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen können.

Durch die Quartiere an der Heidestraße sowie der Lehrter Straße ist bereits jetzt erkennbar, dass eine Nachfragesteigerung zu erwarten ist, gerade auch aufgrund des Mangels am schienengebundenen ÖV und den Taktzeiten des Busverkehrs. Die Errichtung eines Bahnhofes sei aus bautechnischen Gründen ohne großen Aufwand wohl möglich, erfordert aber eine Ergänzung der Planfeststellung.

Da auch der Masterplan Berlin Heidestraße (Europacity) der Senatsverwaltung aus dem Jahr 2008, ebenso wie der beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr vom März 2011, die Errichtung eines S-Bahnhofes vorsieht und auch die entsprechenden Zugänge im Baugebiet berücksichtigt, ist der Bau des Bahnhofes dringend voranzutreiben.

Zur Stärkung des Umweltverbundes spricht sich das Bezirksamt klar für die Errichtung des Bahnhofes aus.

Flughafen Tegel

Es wird davon ausgegangen, dass die Schließung des Flughafens Tegel zeitlich mit dem Lückenschluss der U5 und der Verlängerung zum Hauptbahnhof sowie der Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 bis U-Bahnhof Turmstraße zusammenfällt. Mit Schließung des Flughafens Tegel soll die Buslinie TXL eingestellt werden, der Bedarf wird über die vorangegangenen Verkehrsmittel ersetzt. Vermutlich wird die Buslinie 187 bis zum S-Bahnhof Beusselstraße verlängert werden, um die innerstädtische Nachfrage zu bedienen.

Zu bedenken ist, dass auf dem Gelände des Flughafens der Forschungs- und Industriepark („Urban Tech Republic“ UTR) entstehen soll. Eine Anbindung aus Mitte mit dann nur einer Buslinie (123) ist, sowohl qualitativ als auch quantitativ, nicht tragbar. Überlegungen zur Erschließung des Gebietes müssen frühzeitig getätigt werden.

Eine gute Anbindung durch den Busverkehr muss zumindest so lange sichergestellt sein, bis die Anbindung über die Weiterführung der Neubaustrecke Turmstraße geklärt ist.

Weiterführung und Neubau von Straßenbahnlinien

Die Weiterführung der Tramlinie von der vorzeitigen Endhaltestelle U-Bahnhof Turmstraße wird begrüßt. Im laufenden Zeitraum des derzeit zu erarbeitenden Nahverkehrsplans sollte die Trassenfindung des weiteren Linienverlaufs dringend abgeschlossen werden.

Gleiches gilt für die Straßenbahnneubaustrecke von Pankow über die Wollankstraße zum U-Bahnhof Turmstraße, um die stark belastete Buslinie M27 zu entlasten.

Zur Entlastung der U-Bahnlinie 2 und 6 kommt es, wenn auch die Straßenbahnlinien vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz mit Abzweigungen am Spittelmarkt zügig geplant werden.

Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr

An allen neu zu errichtenden ÖPNV-Haltestellen sind Abstellanlagen für Fahrräder in ausreichender Zahl zu berücksichtigen. Dies sichert die Intermodalität und kann entlastende Wirkungen auf den ÖV haben.

Fahrradmitnahme im Schienenverkehr

Bisher und zukünftig ist die Mitnahme „normaler Fahrräder“ einschließlich Fahrrädern mit Trethilfen durch einen Elektro-Hilfsmotor (Pedelects) jederzeit im Regional- sowie bei S-Bahn, U-Bahn möglich, sofern ausreichend Platz in den Fahrzeugen vorhanden ist. Bereits heute sind im Straßenverkehr stetig steigende Zahlen an „neuen“ Modellen von Fahrrädern zu entdecken. Um auch den Nutzenden dieser Modelle eine Intermodalität zu gewährleisten, müssen zukünftig auch Mitnahmemöglichkeiten für solche Fahrzeuge ermöglicht werden. Dazu zählen beispielsweise Dreiräder (für ältere und mobilitäts-eingeschränkte Personen) oder auch Lastenfahrräder.

Fließender ÖPNV und Radverkehr

Beim Neubau von Straßenbahnlinien und Einrichtungen neuer Bussonderfahrstreifen sind die Belange des Radverkehrs dringend zu beachten. Nach dem Mobilitätsgesetz müssen auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Im Sinne vorausschauender Planung ist die in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Bei Planungen zum ÖV sind die unterschiedlichen Belange daher genau gegeneinander abzuwägen.