

## **DIE LINKE. Pankow**

7. Hauptversammlung

1. Tagung

7. Dezember 2019

5

**Antrag: Verbesserungen für die Verkehrssituation im Nordosten Berlins!**

**Antragsnummer: 2**

**Einreicher\*in:** Bezirksvorstand, Matthias Zarbock

10

*Entwurf, Stand: 29. November 2019*

Die Hauptversammlung möge beschließen:

15 Der Lebensalltag in Berlin und auch im Bezirk Pankow wird durch ärgerliche Missstände in ÖPNV und Straßenverkehr geprägt. Um die Arbeit der Rot-rot-grünen Regierung auch in der Verkehrspolitik erfolgreich zu gestalten, ist es nötig, die richtigen Maßnahmen zu identifizieren und Prioritätensetzungen vorzunehmen.

Zu den wichtigsten Projekten für den Nordosten Berlins legt die Hauptversammlung mit diesem Beschluss ihre Forderungen vor:

- 20
- Erhöhung der Kapazitäten für Fahrzeuge bei den S-Bahnen S 2, Ring-S-Bahn, S 8, den Straßenbahnlinie M 2 und 10,
  - Verdichtung der Taktzeiten im ÖPNV bei der U-Bahn-Linie U 2, den Straßenbahnlinien M 1, M 2 und 50 und der S-Bahn-Verbindung der S 2 bis Bernau,
  - 25 • Verlängerung der S-Bahn-Linie S 75 von Wartenberg bis zur Sellheimbrücke in einem ersten Schritt, perspektivisch Verlängerung bis zum S-Bahnhof Buch,
  - Einführung einer S-Bahn-Linie S6 (Buch- Grünau) als leistungsfähige Nord-Süd- Verbindung über den Innenstadtring-Ost,
  - Ausstattung der BVG mit ausreichendem Fahrzeugpark für die
  - 30 Angebotserweiterung,
  - Verlängerung der M 1 durch das Märkische Viertel bis zum U-Bahnhof Wittenau,
  - Verlängerung der Straßenbahn von der Kreuzung Rennbahn- / Bernkasteler- / Berliner Allee über Malchow nach Karow,
  - 35 • Errichtung eines Regionalbahnhalts in Buch,

- Das Projekt Turmbahnhof Karower Kreuz lehnen wir ab.
- Straßen-Anbindung Karows an die B2,
- Einrichtung einer Ortsumfahrung für das Dorf Malchow,
- 40 • Entwicklung einer schienengebundenen ÖPNV-Tangente, die die Ortsteile Wilhelmsruh, Rosenthal, Französisch Buchholz, Blankenburg und den Ortsteil Hohenschönhausen verbindet,
- Den Bau der (Straßen-)Tangentialverbindung Nord (TVN), auch in Teilstücken, lehnen wir ab.
- 45 • Stopp der Personalkapazitäten bindenden Planungen für U-Bahn-Neubau-Projekte, die erst ab 2040 realisiert werden können,
- Echte Vorrangschaltung für die Straßenbahn an Lichtsignalanlagen inklusive Zwangsanholung,
- 50 • Die Planungskapazitäten sind auf die Projekte zu konzentrieren, die zeitnah und realistisch Lösungen für die Verkehrsproblematik im Nordosten Berlins bedeuten. Verkehrsplanerisch unsinnige, verkehrspolitisch nicht mehr zeitgemäße, nicht wirtschaftliche und erst in Jahrhundert-Perspektiven realisierbare Projektplanungen sind deshalb aufzugeben.

#### Begründung:

55 Wie in vielen Politikfeldern definiert Rot-Rot-Grün auch die Verkehrspolitik Berlins neu. Einige wichtige Schritte haben Senat und Abgeordnetenhaus bereits getan: Unbestreitbar dienen das Mobilitätsgesetz, die Aktualisierung des Nahverkehrsplan Berlins und die weiteren Gesetzgebungsabsichten zur Stärkung der Interessen von Fußgänger\*innen und Radfahrenden dazu, Berlin zukunftsfähiger zu machen. Auch,  
60 dass den Bezirken zusätzliche Stellen für Planungen des Rad- und Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden, ist eine gute, aber vom Umfang her noch nicht ausreichende Maßnahme.

Lösungen für viele drängende, noch nicht angegriffene Herausforderungen liegen auf dem Tisch – doch anstatt sie umzusetzen, werden von entscheidenden Akteur\*innen  
65 in Politik und Verwaltung immer wieder Themen in die Öffentlichkeit gebracht, von denen klar ist, dass sie unwirtschaftlich wären und erst sehr langfristig ihre Wirkung entfalten können. Nun können Debatten über visionäre Projekte „spannend“ sein, aber dabei sollte die Erledigung von verabredeten Tagesaufgaben oder fachlich solider Planung nicht vernachlässigt werden. Deutlichstes Exempel ist das  
70 Geschwätz über neue oder verlängerte U-Bahn-Linien. Im Vergleich zu anderen Verkehrslösungen ist der U-Bahn-Bau um ein vielfaches kostspieliger, planerisch herausfordernd und deshalb nur in einer Jahrzehnte-Perspektive umsetzbar.

Die dynamischen Entwicklungen der Stadt, insbesondere die großen Wohnungsbauprojekte, von denen es in Pankow gleich mehrere gibt, bedürfen einer  
75 zukunftsfähigen, umfangreichen und qualitativ hochwertigen Verkehrsplanung. Für

uns gilt, dass die verkehrliche Erschließung Voraussetzung für die großen Vorhaben des Wohnungsbaus ist.

80 Um diesen Zeitrahmen einzuhalten, ist der Neubau von Straßenbahn-Linien eine wirkliche, auch aus ökologischen Gründen anderen Verkehrsmitteln vorzuziehende Lösung, die mit voller Konzentration verfolgt werden sollte. Dies gelingt nicht, wenn stattdessen Scheinlösungen geprüft werden und dadurch sogar die Handlungsfähigkeit der mit begrenzten Planungskapazitäten ausgestatteten Verwaltung eingeschränkt wird. Dem U-Bahn-Bau, der in der Öffentlichkeit gerade eher für die oft mit Euphorie verbundenen Orientierungslosigkeit sorgt, sind die 85 teilweise bereits beschlossenen kurz- und mittelfristig realisierbaren Lösungen vorzuziehen, die sich DIE LINKE. Pankow zu eigen macht.

Ähnlich steht es mit dem Bau und Betrieb eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz, der vorangetrieben wird, obwohl der Bezirk ihn aufgrund hoher Investitionskosten, einer extrem aufwändigen und andererseits unzureichenden straßenseitigen 90 Erschließung bei vergleichsweise geringem verkehrlichen Nutzen ablehnt. Das Karower Kreuz dient der Senatsverwaltung argumentativ dazu, einen Regionalbahnhof im wachsenden Ortsteil Buch abzulehnen. So wirkt sich eine falsche Schwerpunktsetzung negativ für das Gesamtkonzept aus.

95 Aufgabe des Senats sollte es sein, Lösungen für die heutigen Probleme zu suchen und umzusetzen, anstatt unsinnige Debatten zu führen. Diese Lösungen sind bekannt und DIE LINKE. Pankow fordert, endlich aktiv zu werden.