

Verkehr im Pankower Norden - Anfrage Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.

Berlin, 8.9.2021
Zeichen: mwa

Maria Wandel
Vorsitzende der FDP Stadt
Land Panke
Stellv. Vorsitzende der FDP
Pankow

wandel@fdp-pankow.de
0171 4811508

Sehr geehrter Herr Zoller,

vielen Dank für Ihre Fragen, die ich auch im Namen meines Kollegen Felix Reifschneider wie folgt beantworte:

1. Wie beurteilen Sie generell die derzeitige Verkehrssituation in Pankow-Wilhelmsruh, Niederschönhausen und Rosenthal unter Berücksichtigung der Bedarfe aller Verkehrsteilnehmer (mot. Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)?

Die Metropolregion Berlin-Brandenburg entwickelt sich beständig. Damit sind für den Pankower Norden große Herausforderungen verbunden. Während der Fuß- und Radverkehr vor allem auf lokaler Ebene stattfindet, ist der motorisierte Verkehr als überregionale Herausforderungen zu begreifen. Lösungen können nur gemeinsam mit den Partnern in den anderen Berliner Bezirken bzw. Ortsteilen und Brandenburger Gemeinden gesucht und gefunden werden. Das Bevölkerungswachstum in Pankow wird absehbar anhalten, weshalb die Verkehrssituation auf 450.000 Einwohnerinnen und Einwohner plus Pendel- und Wirtschaftsverkehr ausgelegt sein muss. Das erfordert neue Lösungsansätze: mit Blick auf die Verkehrsmittel wie Verkehrswege. Kurz: Die Lage in Wilhelmsruh, Niederschönhausen, Rosenthal und Pankow insgesamt ist an vielen Stellen heute schon eine Herausforderung und wird es absehbar bleiben. Wer etwas Anderes verspricht, ist nicht ehrlich. Verbesserungen werden aber Stück für Stück kommen.

2. Für welche konkreten Maßnahmen werden Sie bzw. Ihre Partei / Fraktion sich in der nächsten Legislaturperiode im Norden von Pankow einsetzen? Was sind hierbei Ihre Prioritäten in den drei o.g. Wohngebieten?

Bei unseren Lösungsansätzen betrachten wir die Ortsteile gemeinsam mit Blankenfelde und Französisch-Buchholz. Als ersten Schritt muss das ÖPNV-Angebot deutlich ausgebaut werden. Wir schlagen sowohl die Schaffung einer Ringstrecke der Tram durch den Lückenschluss von Nordend und Französisch-Buchholz vor, als auch den Anschluss an das Märkische Viertel mit einer perspektivischen Verbindung zur U8. Dabei soll diese eine eigene Trassenführung neben den Straßen erhalten.

Aus unserer Sicht essentiell ist der Anschluss aller zukünftigen Bahnhöfe der Heidekrautbahn an das Pankower ÖPNV-Netz, was die Ortsteile miteinschließt.

Den Pendlerverkehr der Pankower auf Strecken im Bezirk wollen wir mittels attraktiver Tür-zu-Tür-Angebote etwa mit flexiblen Rufbussystemen und Carsharing umsteuern. Für Brandenburger Pendler sollen weitere P&R-Parkplätzen den motorisierten Verkehr weit vor der Innenstadt verstärkt in den ÖPNV verlagern.

Im Rahmen einer Perspektivplanung soll der Bahnhof Schönholz zum Mobilitätszentrum entwickelt werden. Die Flächen des gesamten ehemaligen Bahngeländes sind bis auf Weiteres für die Nutzung durch den ÖPNV und wohnortferne Güterverteilung freizuhalten. Dies soll in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen die Anzahl von Lieferfahrzeugen (DHL, UPS, Hermes) verringern, und damit das Verkehrssystem entlasten.

Wir werden weitere Express-Pendelbusse einrichten, welche mit einer regelmäßigen Taktung die Fahrt mit dem Bus in die Vororte attraktiv machen sollen.

Wir wollen Angebote zur intelligenten Optimierung des Wirtschaftsverkehrs schaffen, die dazu beitragen, die Transportleistung wirtschaftlicher und umweltfreundlicher zu erbringen und die Belastung der Verkehrssysteme zu verringern.

3. Die z.T. dörflichen Wohngebiete im Norden von Pankow sind aufgrund fehlender Verkehrskonzepte nach dem Fall der Mauer stark zunehmend zu einer zentralen Route für Schwerlastverkehr aus dem ehemaligen Westteil der Stadt auf dem Weg zur Autobahn geworden und nutzen Straßen, die weder baulich noch vom Umfeld her für diese Verkehre geeignet sind. Die Wohnbedürfnisse in diesen Gebieten, die immer weiter nachverdichtet werden, stehen in offensichtlichem Konflikt mit dem rund um die Uhr fahrenden überregionalen Schwerlastverkehr, neben dem motorisierten Pendlerverkehr.

Wie beurteilen Sie die Situation in diesen Wohngebieten diesbezüglich? Treten Sie für eine Lösung ein? Wenn ja, wie kann ein Lösungsansatz aus Ihrer Sicht aussehen?

Ein attraktives Mobilitätsangebot in die Außenbereiche und in die Metropolregion ist für die Entwicklung der Region unerlässlich. Regionalentwicklung und Verkehrsplanung müssen eng miteinander verbunden und mit Brandenburg und in diesem Fall dem Bezirk Reinickendorf abgestimmt sein.

Auch das Straßennetz wollen wir weiter auszubauen. Kapazitätsstarke, gut erreichbare Schnellstraßen entlasten die Kieze von unnötigem Durchfahrverkehr und verbessern damit die Wohnqualität in der Stadt. Darum wollen wir die seit langem im Flächennutzungsplan vorgesehene Verbindungsstraße am Nordgraben voranbringen (siehe Abbildung). Ansonsten sehen wir einen

Verdrängungswettbewerb zwischen den Anwohnern der verschiedenen Straßen und eine Potenzierung der Konflikte. Hinsichtlich des Schwerlastverkehrs wollen wir überprüfen, ob durch eine geänderte Logistik eine Entlastung erreicht werden kann.

Historisch bedingt wird jedoch die Bundesstraße 96a die Hauptverkehrsader von Pankows Norden bleiben. Die wenigen Radialverbindungen müssen eine entsprechende Belastung von Verkehr generell aufnehmen. Nur eine Änderung des Verkehrsmixes ist kurzfristig zu erreichen, nicht eine Beschränkung des Verkehrsaufkommens.

Für die Wohngebiete haben wir auf bezirklicher Ebene das Modell der Kiez-Blocks entwickelt, wo entsprechend der örtlichen Gegebenheiten durch Mittel der Verkehrslenkung (z. B. Einbahnstraßen, Sackgassen) der Durchgangsverkehr reduziert werden kann. Jedoch ist uns bewusst, dass dies zur Verstärkung des Verkehrs auf den Straßen an den Grenzen der Wohngebiete (Kastanienallee, Schönhauser Straße, Hauptstraße) führen wird. Für die Friedrich-Engels-Straße ist ein Gesamtkonzept wichtig, was die Belange möglichst vieler Menschen auf den unterschiedlichen Teilstücken beachtet.

4. Die Straße vor Schönholz, die Friedrich-Engels-Straße und die Kastanienallee sollen mittelfristig saniert werden. Die aktuellen Planungen betonen vor allem die Rolle des motorisierten Verkehrs im Sinne einer Verbreiterung der Straße, Erhöhung der Geschwindigkeit, breite Schlepplinien für LKW, keine geschützten Radstreifen und in der Kastanienallee durch Entfernung aller Bäume im dicht bebauten Teil des Wohngebiets.

Wie beurteilen Sie die vorliegenden Planungen zur Straßensanierung im Hinblick auf künftige Anforderungen des Verkehrs und die Vereinbarkeit mit Bedürfnissen der Wohngebiete? Halten Sie Änderungen an der Planung für erforderlich? Wenn ja, welche?

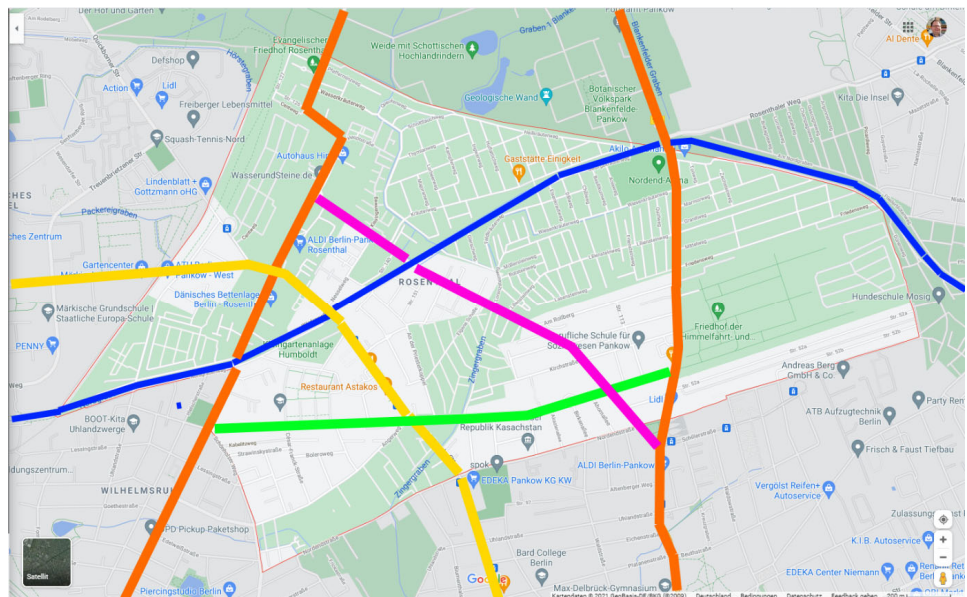
Die genannten Straßen sind wesentlich für das Verkehrsnetz Pankows und liegen aus unserer Sicht nicht in den zu schützenden Wohngebieten sondern an diesen. Diese Straßen müssen darum entsprechende Aufgaben übernehmen, wenn man für möglichst viele Anwohner zufriedenstellende Lösungen finden will.

Wie bereits dargestellt, erwarten wir vom Neubau der Tangentialverbindung eine spürbare Entlastung für die Kastanienallee. Wenn man dies bei den Sanierungen bereits einplant und zeitnah umsetzt, entfallen mehrere der von Ihnen genannten Probleme. Als FDP Berlin setzen wir uns (soweit örtlich möglich) für die Einrichtung von geschützten Radstreifen ein. Wo dies nicht möglich ist, befürworten wir die Einrichtung von Fahrradstraßen auf Nebenstraßen, was auch die Belastung für die Anlieger dort reduziert (z. B. Blumenthalstraße und Treskowstraße). Wir brauchen ein stadtübergreifendes, zusammenhängendes Wegekonzept für das Fahrrad mit neuen Fahrradschnellwegen, aber auch auf alternativen Strecken.

Grundsätzlich gilt für die Straßen mit überörtlicher Bedeutung eine Geschwindigkeit von Tempo 50. Über weite Strecken gibt es an den Straßen jedoch Gefährdungssituationen bzw. Einschränkungen zur Lärmreduktion. Darum ist die generelle Festlegung einer reduzierten Geschwindigkeit in dem Gebiet nicht ausgeschlossen. Als Hauptstraßen ist bei entsprechenden Sanierungszustand jedoch keine Fortsetzung von Tempo 10 aus unserer Sicht möglich, da dies zu Lasten anderer geht.

In den letzten 30 Jahren wurden viele Lösungen geprüft, verglichen und abgewogen. Wir werden darum keine gravierenden Änderungen bewirken können. Jedoch setzen wir uns dafür ein, durch neue Technik und Innovationen weitere Optionen in die Diskussion einzubringen. Sowohl neue Verkehrsmittel (E-Mobilität, Wasserstoff) als auch die Digitalisierung der Verkehrslenkung können Elemente sein, eine spürbare Entlastung der Anwohner zu erreichen.

Darstellung Verbindungsstraße am Nordgraben



Legende:

- Orange – Überregionale Hauptstraßen, B 96a Dietzgenstraße und Hauptstraße
- Gelb – Friedrich-Engels-Straße
- Grün – Kastanienallee
- Rosa – Schönhauser Straße
- Blau – mögliche Route der Tangentialverbindung Nordost am Nordgraben entlang

Mit besten Grüßen

M. Wandel

Maria Wandel