



Moderne Verkehrsentwicklung in Wohngebieten in Stadtrandlage:

Konzept für ein Kiezgebiet in Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen

Version 2 vom 08.03.2022

Inhalt:

1	ZUSAMMENFASSUNG	2
2	LAGE DES VERKEHRSRAUMS UND BEGRIFFSDEFINITION	3
2.1	LAGE	3
2.2	KIEZBLOCK UND KIEZGEBIET	3
3	HINTERGRUND UND BESTEHENDE PROBLEME	3
3.1	SCHWERLASTVERKEHR	3
3.2	PENDLERVERKEHR	4
3.3	STRAßENZUSTAND	4
3.4	PLANUNGEN FÜR SANIERUNGEN	4
3.5	LEBENSVERHÄLTNISSE IN WOHNGBIETEN	5
4	ZIELE UND FORDERUNGEN	5
5	GENERELLER LÖSUNGSANSATZ	5
6	LÖSUNGSKONZEPTE	6
6.1	SCHWERLASTVERKEHR	6
6.2	RADVERKEHR	7
6.3	PENDLERVERKEHR	7
6.4	LOKALER VERKEHR IM KIEZGEBIET	7
6.5	STRAßENSANIERUNGEN	8
7	UMSETZUNG: METHODEN, VORGEHENSWEISE UND ZEITACHSE	8
7.1	ZEITHORIZONT	8
7.2	UMSETZUNG SOFORTMAßNAHMEN UND KURZFRISTIGE MAßNAHMEN	8
7.3	UMSETZUNG MITTEL- BIS LÄNGERFRISTIGE MAßNAHMEN	9
8	MASSNAHMEN IM EINZELNEN	9
8.1	ÜBERSICHTSKARTE	9
8.2	DURCHGEHENDER VERKEHR	10
8.3	LOKALER VERKEHR (SCHWERPUNKT IM KIEZGEBIET)	11
8.4	EINZELMAßNAHMEN (LISTE)	12

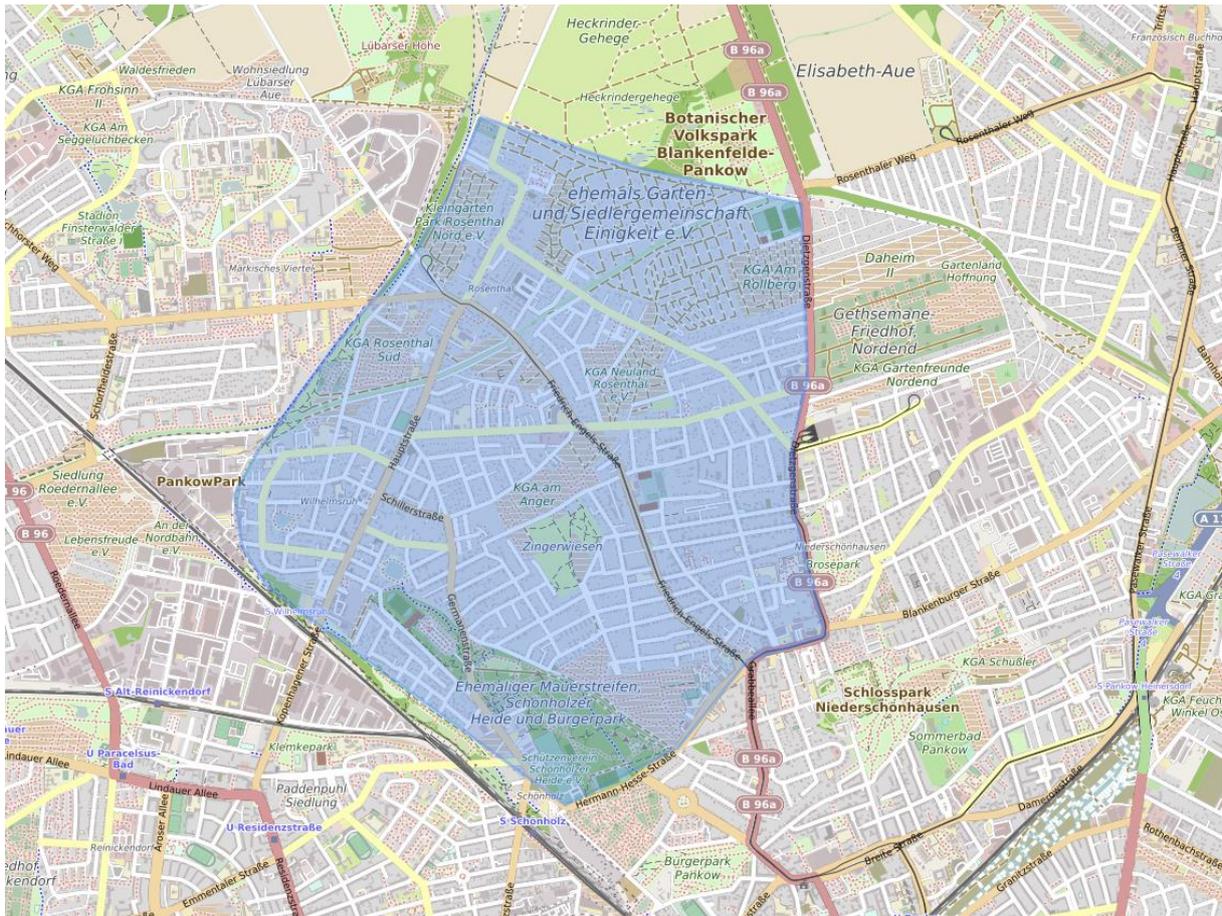


Abbildung 1 – Übersicht über das „Kiezgebiet“ im Norden von Pankow

1 ZUSAMMENFASSUNG

Die Wohngebiete im Norden von Pankow sind aufgrund fehlender Verkehrsplanung und -steuerung seit dem Fall der Mauer in hohem Maße von ortsfremdem Schwerlast- und Pendlerverkehr mit entsprechenden Folgeproblemen (Lärm, Erschütterungen, Verkehrsgefahren) belastet. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden auch in ihren Wohngebieten entweder durch durchgehenden oder ruhenden Verkehr von der Straße verdrängt bzw. in ihrer Verkehrssicherheit gefährdet. Die Straßen-Infrastruktur ist in weiten Teilen verrottet und auf dem Stand der 70er Jahre. Die derzeit geplanten Straßensanierungen im übergeordneten Netz sollen im Stil vergangener Jahrzehnte mit Priorität für den motorisierten Verkehr und weitgehend ohne Berücksichtigung künftiger Anforderungen an Mobilität (Gleichbehandlung aller Verkehrsarten hinsichtlich Sicherheit, Leichtigkeit und Komfort) sowie Befriedigung von Wohnbedürfnissen in Wohngebieten und Klimaschutz und auch ohne Umsetzung der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes umgesetzt werden.

Dieses Dokument beschreibt zusammengefasst die Grundprinzipien, den Planungs- und Umsetzungsprozess sowie konkrete Einzelmaßnahmen zur Erreichung der Vision eines „Kiezgebietes“. Das „Kiezgebiet“ soll als Modellprojekt für Mobilitätslösungen, die die Anforderungen der unmittelbaren und fernerer Zukunft in Stadtteilen am Stadtrand erfüllen, dienen. Die Umsetzung geschieht einerseits durch ein Bündel an kurzfristigen Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe, andererseits durch einen verkehrsplanerisch begleiteten Planungs- und stufenweisen Umsetzungsprozess zwischen Bezirksamt, SenUMVK, (unter Beteiligung SenSWB, SenWEB), Parteien

und Zivilgesellschaft im Zeitraum bis zum Jahr 2030, der zu Beginn auch zukunftsgerechte Änderungen an den laufenden Planungen beinhaltet.

2 LAGE DES VERKEHRSRAUMS UND BEGRIFFSDEFINITION

2.1 Lage

Die Wohngebiete in Rosenthal, Wilhelmsruh und Niederschönhausen (s. Abb. 1) bilden zusammen einen hinsichtlich ihrer Lage und Beziehungen einheitliches Siedlungsgebiet bzw. Verkehrsraum in Stadtrandlage. Dieser grenzt im Westen an die Bezirksgrenze in Reinickendorf, nach Norden an das grüne Band, im Osten an die B96a und nach Süden an die Hermann-Hesse-Straße (Pankow-Zentrum). Die o.g. Wohngebiete bestehen aus einerseits städtisch geprägten, jedoch überwiegend kleinstädtisch/dörflich geprägten Wohngebieten mit hierfür typischen Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen. Dieses Gebiet ist von mehreren vorfahrtberechtigten Straßen des übergeordneten Netzes durchzogen (eine Straße der Funktionsstufe II, sonst Funktionsstufen III und IV).

2.2 Kiezblock und Kiezgebiet

In einigen Stadtteilen Berlins werden mittlerweile sog. „Kiezblocks“ eingerichtet mit dem Ziel, Durchgangsverkehr in Wohngebieten zu vermeiden, die Lebensqualität und Verkehrssicherheit zu erhöhen und dem Umweltverbund aus Fuß-/Radverkehr und ÖPNV mehr Platz im öffentlichen Raum einzuräumen. Typisch für einen „Kiezblock“ ist, dass durch ihn keine vorfahrtberechtigten Straßen des übergeordneten Netzes verlaufen, sondern, Durchgangsverkehr um den Kiezblock herum geleitet wird.

Die Einrichtung von einzelnen „Kiezblocks“ in o.g. zusammenhängenden Gebiet würde die spezifischen Probleme und Anforderungen (s.u.) mit Maßnahmen, die überwiegend für hoch verdichtete Wohnräume in der Innenstadt gedacht sind, nicht ausreichend lösen. Daher wird für das folgende Konzept dieser Verkehrsraum am Stadtrand bzw. an der Bezirksgrenze zusammenhängend betrachtet und weiter gefasst.

Wir definieren daher ein „**Kiezgebiet**“ als zusammenhängenden Verkehrsraum aus Wohngebieten unterschiedlicher Prägung in Stadtrandlage, der im Gegensatz zu einem „Kiezblock“ auch die übergeordneten Straßen in das Verkehrs- und Mobilitätskonzept mit einbezieht. Diese Situation ist generell typisch für die Ausgangssituation und Problemlage von Wohngebieten am Stadtrand, und soll hierfür geeignete Lösungen aufzeigen.

3 HINTERGRUND UND BESTEHENDE PROBLEME

Die wesentlichen Probleme in o.g. Verkehrsraum sind:

3.1 Schwerlastverkehr

Der o.g. Verkehrsraum ist 24/7/365 durch überregionalen und internationalen Schwerlastverkehr in hohem Maße belastet, der vorwiegend aus den (i) Industriegebieten im angrenzenden Reinickendorf und (ii) aus dem Westteil der gesamten Stadt auf dem kürzesten Weg zum Autobahnanschluss A114 im Nordosten des Gebietes fährt; d.h. **die o.g Wohngebiete sind die gemeinsame Endstrecke aller LKW**, die in Richtung Nordosten die Stadt per Autobahn verlassen oder dorthin einfahren wollen. Die Navigationsgeräte ibs. der ortsfremden LKW zeigen die Fahrt durch die Wohngebiete als Abkürzung auf dem Weg zur Autobahn an, ohne das

durchfahrene Umfeld und hierdurch entstehende Kollateralschäden zu berücksichtigen.

Dies führt zu massiven Konflikten mit dem Recht auf Befriedigung von Wohnbedürfnissen der Bevölkerung in den o.g. Wohngebieten, im Einzelnen:

- Weitgehende Verdrängung von der Straßennutzung ibs. für Radverkehr, Fußverkehr, Familien, Kinder, eingeschränkte Menschen
- Chaotische Verkehrssituationen in engen bds. beparkten Wohngebietsstraßen, ständiges Abbremsen und Anfahren von LKW sowie Pkw im Schlingel- bzw. Ausweichverkehr enger Straßen inkl. Fußwegnutzung
- Krachen, Donnern, Herunterfallen von LKW-Ladungen 24/7/365, keine Einhaltung von Nachtruhe
- Lärmbelastung deutlich über gesundheitsgefährdender WHO-Schwelle
- Kein Einhalten der Nachtruhe, kein Schlafen im Sommer mit geöffnetem Fenster möglich
- Vibrationsbelastungen und Vibrationsschäden an den Häusern
- Massive Fahrbahnschäden auf nicht für LKW geeigneten Straßen

Darüber hinaus besteht für überregionale / internationale LKW-Verkehre, um die es sich hier weit überwiegend handelt, keine verkehrsplanerische bzw. gesetzliche Grundlage. Weder nach dem Berliner Straßengesetz (nur Straßen Kategorie II), noch nach der Einstufung nach Funktionsstufen der SenUMVK (II, III und IV) ist überregionaler bzw. internationaler Schwerlastverkehr auf diesen Straßen vorgesehen.

3.2 Pendlerverkehr

Täglich durchfahren mehrere tausend Pendler mit PKW überwiegend in West-Ost oder Ost-West Richtung das o.g. Gebiet kommend von oder fahrend zu der B96a oder der A114, auf hierfür nicht vorgesehenen Straßen (Pendlerverkehr nicht in Übereinstimmung mit der Klassifizierung bzw. der Funktionsstufe).

3.3 Straßenzustand

Die o.g. Straßen sind für die aktuellen Verkehrsbelastungen baulich nie ausgelegt gewesen. Die Friedrich-Engels-Straße als Straße der Funktionsstufe II besteht bis heute im nördlichen Abschnitt aus grobem denkmalgeschützten Kopfsteinpflaster, die meisten übrigen Straßen der Stufen III und IV sind weder von ihrer Breite, noch von ihrer Beschaffenheit (mit Bitumen überlegtes Kopfsteinpflaster) für die derzeitigen Verkehrsbelastungen aus Schwerlast- und Pendlerverkehr ausgelegt, und dementsprechend in katastrophalem Zustand.

3.4 Planungen für Sanierungen

Die aktuell vorliegenden Planungen für Straßensanierungen, z.B. für die Kastanienallee, die Straße vor Schönholz und die Friedrich-Engels-Straße werden den Herausforderungen der Zukunft nicht gerecht; im Wesentlichen wird die Verkehrspolitik der Vergangenheit mit dem Primat des motorisierten Verkehrs und Zuweisung verbleibender Restflächen am Rand für Nutzung für Rad- und Fußverkehr fortgeschrieben.

In den Planungen fehlen fast sämtliche Aspekte zukunftsorientierter Mobilität wie z.B. ausreichende Dimensionierung und bauliche Abtrennung von Rad- und Fußwegen, sicheres Kreuzungsdesign nach holländischem Vorbild, Erhalt von Straßenbäumen bzw. Alleen, Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, und generell eine Berücksichtigung des Umfelds der Straße. Die Planungen folgen zudem keinem

übergreifenden Konzept, sondern verstehen sich als Einzelmaßnahmen, die lediglich die bestehende Infrastrukturpolitik für den motorisierten Verkehr fortschreiben. Ein übergreifendes Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist nicht erkennbar; insofern sind z.B. auch Flächen für Carsharing, Mobilitätshubs, Vernetzung von ÖPNV-Angeboten und Raum für andere Verkehrsarten nicht vorgesehen.

3.5 Lebensverhältnisse in Wohngebieten

Generell ist festzustellen, dass der Staat durch Sanierungsstau über mehrere Jahrzehnte und durch mangelnde Verkehrsplanung und -steuerung in vielen Teilen der o.g. Wohngebiete seiner grundgesetzlichen Schutzpflicht für nachhaltige und gesunde Lebensverhältnisse nicht mehr nachkommt. Anwohnende werden von der Straßenbenutzung sowohl auf übergeordneten wie auch auf Nebenstraßen verdrängt, und deren Verkehrssicherheit wird regelhaft gefährdet. Anwohnde sind massiven Lärm- und Erschütterungsbelastungen sowie anderen Immissionsbelastungen ausgesetzt, welche deutlich über Schwellen liegen, die einschlägige Regelwerke sowie die WHO als nicht gesundheitsschädlich definieren.

4 ZIELE UND FORDERUNGEN

Die wesentlichen Ziele und damit zusammenhängenden Forderungen für die Einrichtung eines Kiezgebietes sind:

- Aufhebung des Dauer-Konflikts zwischen Wirtschaftsverkehr und Wohngebieten
- Schaffung einer Entwicklungsperspektive für die o.g. intensiv nachverdichteten Wohngebiete - als Wohngebiete
- Reduktion des Pendlerverkehrs und Schaffung von Alternativen im Umweltverbund
- Schaffung von Alternativen zur Nutzung und Besitz eines eigenen PKW für die ansässige Wohnbevölkerung
- Massive Verbesserung des Angebots und des Sicherheitsgefühls für Fuß- und Radverkehr zur Nutzung für den Arbeitsweg, Schulweg und tägliche Angelegenheiten
- Zukunftsfähige Straßensanierungen – diese müssen
 - einem übergreifenden Verkehrskonzept für diesen Verkehrsraum und darüber hinaus folgen
 - im Bezug auf die Anforderungen der Zukunft (Flächengerechtigkeit, Verkehrssicherheit, Anforderungen für den Klimawandel) gestaltet sein
- Reduktion von Verkehrsbedingten Gesundheitsgefährdungen der Wohnbevölkerung
- Steigerung der Attraktivität des Wohnens in o.g. intensiv nachverdichteten Wohngebieten

5 GENERELLER LÖSUNGSANSATZ

Die Leitidee des Kiezgebietes schafft erstmalig einen integrierten Ansatz für die Lösung von Verkehrsproblemen und Umstellung auf moderne Mobilität für Wohngebiete in Stadtrandlage. **Wir gehen sogar davon aus, dass dies *de facto* die einzig noch verbleibende realistische Möglichkeit ist, die anstehenden**

Straßensanierungen durch entsprechende Anpassung noch einheitlich, abgestimmt und vor allem im Sinne der Anforderungen der Zukunft zu gestalten.

Die wesentlichen Maßnahmen wie eine Entlastung der Wohngebietsstraßen von überregionalem und gemäß Straßenkategorie dort nicht vorgesehenem Schwerlastverkehr, die Schaffung attraktiver Radverkehrsverbindungen in Anlehnung an den im September 2021 vom Senat beschlossenen Radverkehrsplan (Vorrang- und Nebennetz), eine flächendeckende Temporeduktion auf Tempo 30, die Schaffung eines Netzes an Einbahn- und Anwohnerstraßen mit höherer Verkehrssicherheit und nur einseitiger Beparkung, der Ausbau von Angeboten für die tägliche Mobilität ohne Nutzung oder Besitz eines eigenen PKW (ÖPNV, Mobilitätshubs) werden in einem Zeitraum über 10 Jahren in Zusammenarbeit mit Fachplanern, der Verwaltung und der Zivilgesellschaft umgesetzt.

Es wird angestrebt, die Nutzung des eigenen PKW – auch als unabdingbares Element zur Erreichung der Klimaziele – vom Standardfall auf den Ausnahmefall zu reduzieren. Gleichzeitig wird durch breite Verfügbarkeit von Carsharing allen Menschen ein Angebot zur Nutzung von PKW gemacht, die nicht mehr täglich einen PKW benutzen, und darum auf den PKW-Besitz verzichten können. Die hierdurch frei werdenden Flächen werden für den Fuß- und Radverkehr und für den ÖPNV bzw. zur klimagerechten Anpassung der Wohngebiete (Bäume, Grünflächen) genutzt. Im Kern ist dieses Verkehrsmodell nur das, was in anderen Ländern wie den Niederlanden schon längst Realität ist.

Am Ende des Prozesses entsteht ein Kiezgebiet, in dem sich Menschen jeden Alters sicher, schnell, bequem und umweltfreundlich im öffentlichen Raum bewegen und es im Gegensatz zu heute für alle Menschen tatsächlich eine freie Wahl der Verkehrsmittel für den jeweiligen Anlass gibt. Alle zur Ver- und Entsorgung der Einrichtung im Gebiet erforderlichen LKW-Verkehre werden nach wie vor gewährleistet. Die Wohngebiete erfahren eine deutliche Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität, sowie eine Verbesserung des Gesundheitsschutzes der Anwohnenden, und sind angepasst für die Änderungen der Lebensbedingungen im Klimawandel.

6 LÖSUNGSKONZEPTE

6.1 Schwerlastverkehr

Die Nutzung von reinen bzw. reinen/allgemeinen Wohngebieten als Sammelzufahrt für Schwerlastverkehr aus verschiedenen Teilen der Stadt zur Abkürzung des Weges zur Autobahn stellt einen unlösbaren Dauer-Konflikt dar.



Abbildung 2 – Beispiel einer Anordnung

LKW, welche weder Ursprung noch Ziel im Kiezgebiet haben, werden daher durch Sperrung der Zufahrten zum Kiezgebiet für LKW > 7,5t auf Straßen der Kategorie I nach Berliner Straßengesetz bzw. Funktionsstufe I zur Zufahrt zur Autobahn verwiesen. Diese Straßen sind in Berlin in den meisten Fällen mehrspurig angelegt, und bedeuten nur für LKW, die direkt aus Reinickendorf kommen, eine akzeptable südliche Umfahrung des Kiezgebietes. LKW, welche aus den übrigen Teilen der Stadt kommen, werden durch ihre Navigationsgeräte weiträumig das Kiezgebiet umfahren, sodass es nicht zu Strecken- und Zeitverlusten kommt.

LKW, welche zur Ver- und Entsorgung in bzw. aus dem Kiezgebiet fahren, sind durch „Anlieger frei“-Regelung hiervon nicht betroffen. Ebenso

von dieser Beschränkung sind Busse der BVG, Kraftomnibusse allgemein, Straßenbaufahrzeuge oder zur Müllentsorgung des Siedlungsgebiets dienende Fahrzeuge nicht betroffen.

6.2 Radverkehr

Der Radverkehr spielt eine zentrale Rolle in der künftigen städtischen Mobilität, da die meisten mit dem PKW in der Stadt gefahrenen Strecken in fast gleicher Zeit mit dem Rad bzw. dem E-Rad zu bewältigen sind – sofern geeignete Wege hierfür vorhanden wären. Sobald die Straßenverhältnisse es erlauben, ist von einem deutlich ansteigenden Anteil des Radverkehrs am Gesamtmix auszugehen.

Im geplanten Kiezgebiet werden daher gemäß den Vorlagen des Rad-Vorrangnetzes zwei Fahrradstraßen eingerichtet, ergänzt um Modalfilter, sowie die übrigen Verbindungen des Rad-Vorrangnetzes prioritär bis zum Jahr 2026 (Senat Berlin) errichtet. Die Strecken des Rad-Nebennetzes werden danach realisiert, allerdings reicht dies aufgrund des hohen Bedarfs nicht an allen Stellen aus. Dies betrifft z.B. die Hauptstraße in Wilhelmsruh, wo prioritär und kurzfristig ein Pop-up Radweg zu errichten ist (s. Abschnitt „Einzelmaßnahmen, Punkt 8ff.).

6.3 Pendlerverkehr

Der Pendlerverkehr wird durch die durchgehende Anordnung von Tempo 30 im Kiezgebiet für Fahrten mit dem eigenen PKW weniger attraktiv. Gleichzeitig werden schienengebundene Angebote wie z.B. die „Heidekrautbahn“ für Pendelnde im Berliner Norden ab dem Jahr 2024 in Betrieb genommen und stufenweise weiter ausgebaut. Die Betrachtung und ggfs. Anpassung tangentialer Busverbindungen im und durch das Kiezgebiet ist erforderlich, um weitere Angebote diesbezüglich zu generieren. Ebenfalls werden durch das Rad-Vorrangnetz attraktive Alternativen zur Querung des Kiezgebietes geschaffen.

6.4 Lokaler Verkehr im Kiezgebiet

Aktuell dominiert in den o.g. Wohngebieten die Nutzung des öffentlichen Raums durch PKW-Verkehr (fahrend und ruhend), sowie durch LKW, und verdrängen die übrigen Verkehrsarten. Künftig sollen alle Verkehrsarten insbesondere auch hinsichtlich ihrer Flächenzuweisung, Sicherheit und Komfort gleich behandelt werden. Dies setzt einen Mix der folgenden und künftig gleichberechtigt zu betrachtenden Verkehrsarten voraus:

- Individuelle PKW-Nutzung
- PKW-Nutzung durch Carsharing
- Radverkehr
- Fußverkehr
- ÖPNV

Um insbesondere die Verkehrsarten des Umweltverbunds attraktiver zu machen, werden an zentralen Punkten üblicherweise mit ÖPNV-Anschluss Mobilitäts-Hubs errichtet, die den Übergang z.B. von der Straßenbahn auf das dort abgestellte eigene Rad, auf ein Mietrad, auf Elektrokleinstfahrzeuge oder auf ein Carsharing-Auto erleichtern.

Zusätzlich sollen im Kiezgebiet Carsharing-Autos im free-floating System breit verfügbar sein, um bei selten genutzten Autos durch Aufgabe des PKW-Besitzes Straßenraum für andere Verkehrsarten zu gewinnen.

Die meisten Straßen in Ost-West Richtung im Kiezgebiet werden in Einbahnstraßen mit – sofern möglich – nur einseitiger Beparkung umgewandelt, sodass die

Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden gesteigert und mehr Platz für unterschiedliche Verkehrsarten auf Wohngebietsstraßen gewonnen wird, wo z.B. der Radverkehr keine eigene Wegung hat.

6.5 Straßensanierungen

In aktuell laufenden Planungen für Straßensanierungen werden Bedürfnisse moderner Mobilität und insbesondere die Gleichbehandlung aller Verkehrsarten nicht berücksichtigt. Die laufenden Straßenplanungen wie z.B. der Kastanienallee, der Str. vor Schönholz und der Friedrich-Engels-Straße sind den Bedürfnissen künftiger Mobilität im Kiezgebiet daher anzupassen. Da die Baumaßnahmen nach aktueller (Haushalts-)Planung frühestens zwischen dem Jahr 2026 und 2028 umgesetzt werden, besteht für eine Anpassung der Planung noch ausreichend Zeit.

7 UMSETZUNG: METHODEN, VORGEHENSWEISE UND ZEITACHSE

7.1 Zeithorizont

Für die Umsetzung des Kiezgebietes wird ein Zeithorizont bis zum Jahr 2030 erwartet. Dies ergibt sich durch den Zeithorizont für die Erstellung des Rad-Vorrangnetzes und Nebennetzes bis zum Jahr 2030, sowie der zu erwartenden Sanierungen der unter Punkt 6.5 genannten Straßen im Zeitraum zwischen 2026 und 2028. Bis dorthin können laufende Planungen ausreichend an die Erfordernisse des Kiezgebietes angepasst werden. Weiterhin wird bis dahin nicht nur die Inbetriebnahme, sondern auch die Taktverdichtung und Weiterbau der „Heidekrautbahn“ mit Anschluss am Bahnhof Gesundbrunnen an das städtische S-, U-Bahn und Busnetz sowie die Radverkehrsnetze als Alternative für Pendler erwartet.

7.2 Umsetzung Sofortmaßnahmen und kurzfristige Maßnahmen

Maßnahmen, für die keine oder nur geringe bauliche Änderungen erforderlich und bei denen ein hoher Bedarf an schneller Umsetzung besteht, werden zu Beginn der Projektperiode prioritär in Abstimmung zwischen Bezirksamt Pankow und Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz umgesetzt. Dies betrifft in erster Linie:

- Beschränkung des LKW-Verkehrs
- Pop-up Radwege bzw. Fußwege (ibs. Hauptstraße Wilhelmsruh und Schönhauser Str.)
- Umsetzung von Fahrradstraßen (Uhlandstraße, Waldstraße), ggfs. mit Modalfiltern
- Beschränkung von Nebenstraßen in Wohngebieten, die primär als Abkürzungsrouten für PKW-Pendlerverkehr genutzt werden auf Anliegerverkehr
- Fahrbahnkissen und Straßenelemente zur Verlangsamung des mot. Verkehrs in Einfallstraßen für durchgehenden Verkehr

Kleinräumigere Verkehrslösungen analog zu „Kiezblöcken“ im Rahmen vorgeschalteter Verkehrsversuche zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in besonders betroffenen Wohngebieten in Zusammenarbeit mit den Anwohnenden vor Ort konzipiert.

Die kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen werden zu Beginn der Projektperiode über entsprechende Anträge der Zivilgesellschaft in der BVV Pankow und im Abgeordnetenhaus von Berlin nach Abstimmung mit Parteien und deren

verkehrspolitischen Vertreter/-innen eingebracht und anschließend von der jeweils zuständigen Verwaltung im Hinblick auf ein zukünftiges Gesamtkonzept umgesetzt.

7.3 Umsetzung mittel- bis längerfristige Maßnahmen

Für die Bearbeitung der mittel- und längerfristigen Maßnahmen wird durch die SenUMVK ein Fachplanungsbüro mit einschlägiger Expertise und Vorerfahrungen beauftragt, das den Planungs- und Umsetzungsprozess kontinuierlich begleitet. Das beauftragte Büro arbeitet zusammen mit einer zu bildenden Arbeitsgruppe aus Vertretern/Vertreterinnen von:

- SenUMVK (unter Beteiligung SenWEB, SenBWS)
- Bezirksamt Pankow
- Verkehrspolitische Experten/Expertinnen der Parteien auf Senats- und Bezirksebene
- Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung
- Bürgerinitiativen im Kiezgebiet
- Bürgerbeirat

Dieses Gremium legt mit dieser fachlichen Beratung/ Bearbeitung basierend auf den Prinzipien des Ausgangskonzepts eine detailliertere Planung für Verkehrsmaßnahmen und Sanierungen im Kiezgebiet vor, die abhängig von der Prioritätensetzung bis zum Jahr 2030 Schritt für Schritt realisiert werden.

8 MASSNAHMEN IM EINZELNEN

8.1 Übersichtskarte

Das Gesamtkonzept und alle Einzelmaßnahmen in farbcodierten Gruppen sind auf einer Übersichtskarte (Abb. 3) dargestellt; diese kann im Netz angesehen und vergrößert werden. Zur besseren Übersicht können die einzelnen Maßnahmengruppen durch Klick auf das  Symbol in der rechten Seite ein- und ausgeblendet werden. Die hier aufgeführten Einzelmaßnahmen sind vorrangig dazu gedacht, eine Vision eines künftigen Kiezgebietes verständlicher zu machen und die angewandten Methoden und Prinzipien zu verdeutlichen. Im Rahmen des unter Punkt 7 beschriebenen Verfahrens werden die endgültigen Einzelmaßnahmen dann festgelegt.

Aufruf der Karte:

https://umap.openstreetmap.fr/de/map/kiezgebiet_716327#14/52.5864/13.4039

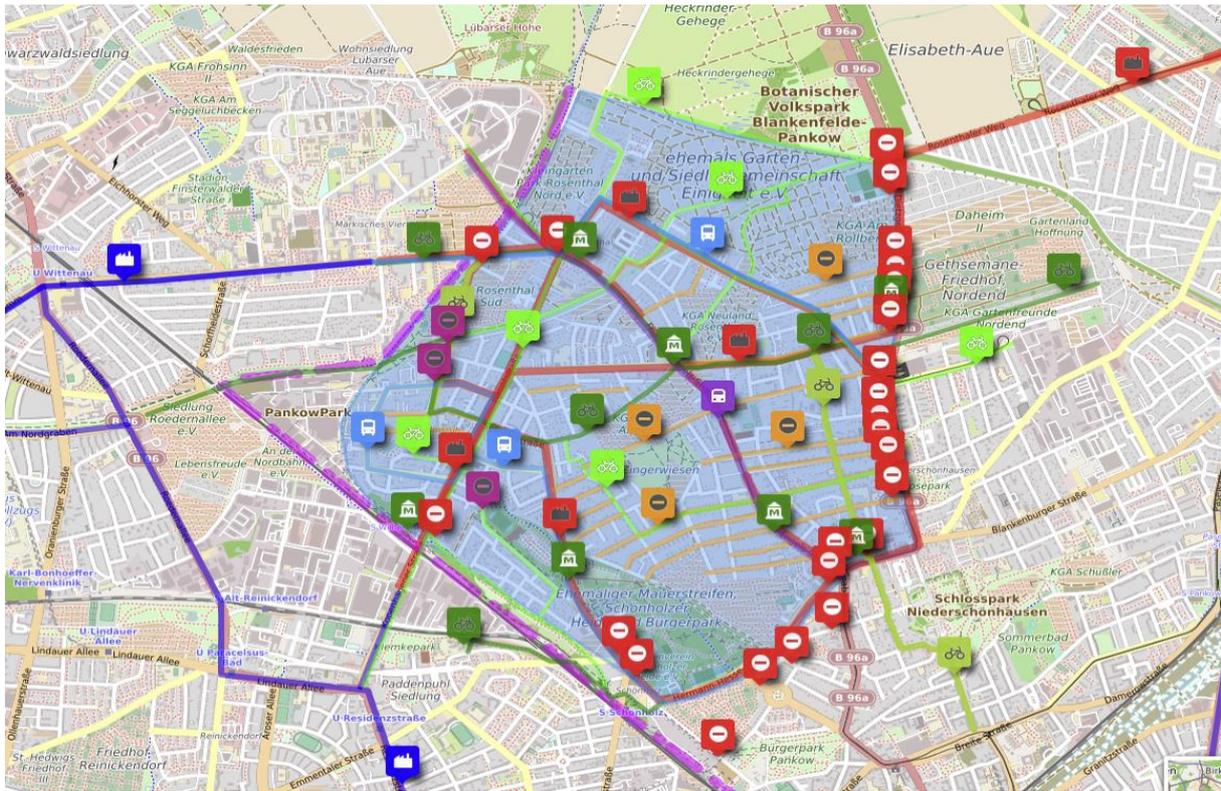


Abbildung 3

8.2 Durchgehender Verkehr

8.2.1 Schwerlastverkehr

An den in der Karte gekennzeichneten Stellen wird ein Einfahrtsverbot für LKW > 7,5t zul. Gesamtgewicht eingerichtet mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“.

Das Einfahrtsverbot wird über den Weg einer straßenrechtlichen Teileinziehung umgesetzt. Öffentlich gewidmete Straßen können über den Weg einer Teileinziehung aus dem Straßennetz für bestimmte Verkehrsarten herausgenommen werden; in diesem Fall für den LKW-Verkehr, der eine eigenständige Verkehrsart darstellt. Dieses Verfahren wird regelhaft vom Senat und den Bezirken z.B. für die Einrichtung von autofreien Straßen angewandt (z.B. Friedrichstraße im Bezirk Mitte). Für Straßen der Funktionsstufen III und IV kann dies eigenständig vom Bezirk Pankow ohne Mitwirkung des Senats umgesetzt werden. Für Straßen der Funktionsstufe II (Friedrich-Engels-Straße) ist die Mitwirkung des Senats erforderlich. Die Möglichkeiten der juristischen Angreifbarkeit sind im Gegensatz zu anderen Verkehrsanordnungen sehr eingeschränkt, da diese Regelungen aus stadt- und verkehrsplanerischer Grundlage erfolgen, und nicht auf Basis der StVO. Zur Umsetzbarkeit der Teileinziehung für durchgehenden LKW-Verkehr in o.g. Gebiet liegt ein Rechtsgutachten einer Kanzlei für Verwaltungsrecht vor¹.

Wenn die Durchfahrt ortsfremder LKW durch das Kiezgebiet gesperrt würde, besteht jedoch die Gefahr, dass es zu einer Verlagerung von LKW-Verkehr über die Wollankstraße durch Wohngebiete und durch den Pankower Anger (Breite Straße) hindurch und ebenfalls auf hierfür nicht vorgesehenen Straßen kommt. Daher ist die Wollankstraße an der Bezirksgrenze ebenfalls in beide Richtungen zu beschränken. Ggfs. sind hier weitere vorgelagerte Beschränkungen nach Pankow hinein sinnvoll, um

¹ „Rechtliche Handlungsmöglichkeiten zur Unterbindung des Schwerlastverkehrs in den Pankower Ortsteilen“ – Kanzlei Thorsten Deppner, Grolmannstr. 39, 10623 Berlin. <https://gruene-fraktion-pankow.de/startseite/expand/828746/nc/1/dn/1/>

unnötige Zufahrten zu vermeiden und schweren Lastverkehr auf den straßenrechtlich vorgesehenen Routen (blau in der Karte) abzuwickeln.

8.2.2 Pendlerverkehr

Die Einführung von flächendeckend Tempo 30 im Kiezgebiet und Einführung von Einbahnverkehr auf den meisten Straßen in Ost-West-Richtung führt bereits zu einer Verlangsamung und Reduktion des motorisierten durchgehenden Pendlerverkehrs, ohne diesen vollständig zu unterbinden. Diese Maßnahmen sollen durch im Rahmen des Detailplanungsverfahrens für das Kiezgebiet zu planende Abbiegeanordnungen und Modalfilter ergänzt werden, um die Attraktivität des Kiezgebietes für durchgehenden motorisierten Verkehr weiter zu reduzieren.

8.3 Lokaler Verkehr (Schwerpunkt im Kiezgebiet)

Der lokale Verkehr für Menschen, welche im Kiezgebiet wohnen setzt sich aus den unter Punkt 6.4. Beschriebenen Verkehrsarten gleichberechtigt hinsichtlich Sicherheit, Schnelligkeit, Leichtigkeit und Komfort zusammen. An den in der Karte eingezeichneten Stellen werden Mobilitäts-Hubs eingerichtet, um die Vernetzung der Verkehrsarten und den schnellen und leichten Übergang zu fördern. Ver- und Entsorgung mit LKW im Kiezgebiet ist durch die Anliegerregelung überall möglich.

8.3.1 PKW-Verkehr

Die Verfügbarkeit von Carsharing ist ein entscheidender Faktor, um den individuellen PKW-Besitz zu vermindern, und Straßenraum für andere Verkehrsarten zu gewinnen. Hierzu ist führend mit der BVG, und auch mit anderen privaten Anbietern im Rahmen des Modellprojekts eine Vereinbarung zu schließen, um die breite Verfügbarkeit und damit wirtschaftlich nachhaltige Nutzung des Angebotes zu sichern.

8.3.2 Radverkehr

Durch Einbahnstraßenregelungen mit nur einseitiger Beparkung und Tempo 30 gewinnen Wohngebietsstraßen an Verkehrssicherheit und die Nutzung der Straßen auch durch Familien und schwächere Verkehrsteilnehmende wird möglich. In von durchgehendem Verkehr betroffenen Einbahnstraßen des Nebennetzes werden Fahrbahnkissen vorgesehen oder Spielstraßen (blaues Schild) eingerichtet zur Geschwindigkeitsreduktion und Verringerung der Attraktivität für durchgehenden Verkehr.

Das Rad-Vorrangnetz wird prioritär bis 2026 und das Nebennetz bis 2030 umgesetzt. In den Jahren 2023 und 2024 werden die beiden Fahrradstraßen in der Waldstraße und der Uhlandstraße eingerichtet. Weitere Fahrradstraßen und Modalfilter, welche im Planungsprozess festgelegt werden, schützen Radfahrende vor Durchgangsverkehr.

8.3.3 ÖPNV

Die Straßenbahnlinien M1 - Schillerstraße / Rosenthal Nord wird jeweils auf einen 10-Minuten Takt bis zum S/U-Bahnhof Pankow verdichtet. Während des Detailplanungsverfahrens werden die bestehenden Buslinien im Kiezgebiet im Hinblick auf Verlauf, Vernetzung und Taktichte überprüft und ggfs. angepasst. Express-Buslinie von Kirche Rosenthal zum S-Bahnhof Wilhelmsruh nur entlang der Hauptstr. wäre zu prüfen

8.3.4 Fußverkehr

Die Gehwege im Kiezgebiet sind in katastrophalem Zustand und entweder nicht existent, verschlammt, zu eng, zugeparkt, überwachsen oder mit >50 Jahre altem löchrigem Belag versehen. Viele Kreuzungen in Wohngebieten im Kiezgebiet sind häufig als Dauerzustand sicht- und passagebehindernd zugeparkt.

Analog zur Umsetzung des Radverkehrsplans wird ein Plan zur Instandsetzung der Gehwege bis 2030 erarbeitet. Das Kreuzungsdesign bei den zu sanierenden Straßen wird so angepasst, dass es dem „holländischen“ Modell² entspricht und damit die Verkehrssicherheit auch für zu Fuß Gehende massiv erhöht wird. Der Platzbedarf einer sicheren Kreuzung ist identisch zur konventionellen Bauweise.

8.4 Einzelmaßnahmen (Liste)

Bitte beachten: die Einschränkung des LKW-Verkehrs ab 7,5t und Einführung von Tempo 30 gilt flächendeckend im Kiezgebiet, und wird bei u.g. Maßnahmen daher nicht explizit erneut erwähnt.

8.4.1 Kastanienallee

Die Kastanienallee ist eine örtliche Verbindungsstraße mit Sammelfunktion für das Wohngebiet in der Umgebung (reines Wohngebiet); wird jedoch stark für LKW- und PKW-Durchgangsverkehr regelwidrig genutzt. Radwege sind nicht vorhanden, Gehwege u.a. auch für den Schulwege sind in katastrophalem Zustand. Querungshilfen sind nicht vorhanden.

Die Straße ist stark sanierungsbedürftig. Die vorliegenden Pläne sehen im 1. Teilabschnitt die Entfernung des grünen Mittelstreifens (Baubeginn 2023), und im 2. Teilabschnitt (Planfeststellungsverfahren) die Rodung des gesamten Baumbestands mitten im Wohngebiet vor. Mobilitätsgesetzkonforme und sichere Radwege, sowie ein sicheres Kreuzungsdesign sind nicht vorgesehen.

Maßnahmen:

- a) Im Rahmen des Gesamtkonzepts ist zu prüfen, ob die Kastanienallee als Einbahnstraße gestaltet wird. Dies ist insbesondere erforderlich, da die Kastanienallee als Vorrangnetz-Route im Radverkehrsplan gelistet ist. Für beide Richtungen sind daher zusammen 5m Fahrbahnbreite erforderlich, sodass aufgrund der äußerst beengten Platzverhältnisse im 2. Teilabschnitt zw. Eschenallee und Dietzgenstraße nur noch begrenzter Raum für motorisierten Verkehr bleibt. Eine sichere und getrennte Radverkehrs-Infrastruktur ist vorzusehen, neben einem ausreichend breitem Gehweg.
- b) Die aktuelle Planung ist dahingehend zu ändern, dass im 2. Teilabschnitt der Charakter einer Allee erhalten bleibt (keine Rodung des ges. Baumbestandes, Klimaanpassung im Wohngebiet).
- c) Die aktuelle Planung ist dahingehend zu ändern, dass im 1. Teilabschnitt der grüne Mittelstreifen erhalten bleibt (Klimaanpassung und Vermeidung des optischen Eindrucks einer Verkehrsschneise ibs. vor dem eng bebauten 2. Teilabschnitt).
- d) Sichere Kreuzungen nach holländischem Vorbild oder Kreisverkehr (z.B. Zur Schönhauser Straße) sind zwingend vorzusehen.

8.4.2 Schönhauser Straße

Die Schönhauser Straße ist stark von durchgehendem PKW- und LKW-Verkehr betroffen. Es gibt keinen durchgehenden beidseitigen Gehsteig und keine Radwege/-streifen. Durch bds. Beparkung einschließlich des regelmäßigen ordnungswidrigen LKW-Parkens entstehen Sichtbehinderungen und chaotische Verkehrsverhältnisse einschließlich Gefährdung und Verdrängung anderer Verkehrsarten.

Maßnahmen:

- a) Pop-up Radwege bds. werden im Abschnitt zwischen Dietzgenstraße und Kastanienallee eingerichtet.

² https://de.wikipedia.org/wiki/Geschützte_Kreuzung

- b) Im Abschnitt zwischen Kastanienallee und Hauptstraße ist die Straßenbreite für bds. pop-up Radwege insbesondere bei gleichzeitig auch einzurichtenden Gehsteigen zu gering; hier wird bds. ein Parkverbot angeordnet, zudem werden Fahrbahnkissen und grüne Straßenelemente beidseits alternierend eingebracht, die die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs so begrenzen, dass sicheres Radfahren im Mischverkehr möglich ist. Gehsteige sind beidseitig zu schaffen.
- c) Die Planung für die Sanierung der Schönhauser Straße wird ab Beginn des Projekts nach den zukünftigen Anforderungen geplant, und ab 2027 umgesetzt.

8.4.3 Hauptstraße (Rosenthal)

Die Hauptstraße ist im alten Ortskern eine kopfsteingepflasterte, schwer beschädigte Straße in einem historischen und dörflich geprägten Umfeld. Das Fahren mit dem Rad auf der Straße ist unmöglich, es gibt keine Radwege. Ebenso fehlen Fußwege und Querungshilfen. Durch massive Erschütterungen entstehen nachweislich Schäden an Gebäuden, die unter Denkmalschutz stehen. Die Gesundheit der Anwohner ist durch Lärm und Erschütterungen stark beeinträchtigt. Es kommt zu einer Benachteiligung und hochgradigen Gefährdung von alten Menschen, Radfahren, Kindern und Fußgängern.

Maßnahmen:

- a) Kurzfristig: in dem zurückversetzten Teil der Hauptstraße (Nr. 143-147b) wird eine Spielstraße eingerichtet, um Nutzbarkeit für die Anwohnenden und Familien zu ermöglichen und sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten. Die Spielstraße ist durch Fahrbahnkissen abzusichern.
- a) Mittel- bis längerfristig: unmittelbarer Planungsbeginn für grundlegende Sanierung zusammen mit der Schönhauser Straße unter Berücksichtigung des historischen Umfeldes (Dorfanger) mit Einplanung einer sicheren Rad- und Fußweg-Infrastruktur.

8.4.4 Hauptstraße (Wilhelmsruh)

Die Hauptstraße ist von starkem durchgehendem PKW- und LKW-Durchgangsverkehr geprägt, obwohl sie ein Stadtteilzentrum darstellt. Die Verkehrssicherheit für den Umweltverbund und die Aufenthaltsqualität sind sehr niedrig. Beidseits parken PKW.

Maßnahmen:

- a) Auf ausreichend vorhandenem Raum werden bds. pop-up Radwege anstatt der Parkplätze errichtet, bis die aktuell laufende Planung die dauerhafte Umsetzung der Radwege des Nebennetzes realisiert und die Straße durch Begegnungszonen und grüne Elemente als Stadtteilzentrum wieder attraktiv gemacht wird.

8.4.5 Friedrich-Engels-Straße

Die Friedrich-Engels-Straße ist die einzige Straße der Funktionsstufe II im Kiezgebiet. Es fährt massiver Pendler- und LKW-Verkehr über die Straße. Die Straße ist Teil des Schulwegs in Rosenthal. Der Belag besteht jedoch aufgrund massiver Verzögerungen in der Planung durch mehrfache Umplanungen im nördlichen Abschnitt immer noch aus grobem Kopfsteinpflaster. Radwege sind nicht vorhanden, Gehwege sind z.T. auf Sandboden. Wegen der massiven Lärm und Erschütterungsbelastung wurde ein Tempolimit von 10km/h angeordnet, das jedoch weder von den Verkehrsteilnehmern beachtet noch von der Polizei kontrolliert wird. Die Lage der Anwohnenden der Friedrich-Engels-Straße ist seit vielen Jahren katastrophal.

Die vorgesehene Sanierung beinhaltet eine zweispurige Gleisführung der Straßenbahn. Eine sichere Radverkehrsanlage ist nicht vorgesehen, ebensowenig

sollen Kreuzungen in verkehrssicherer Art und Weise ausgeführt werden; die aktuelle Planung ist primär auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgerichtet und nicht zukunftsfähig.

Maßnahmen:

- a) Änderung der laufenden Planung mit Einführung von (i) sicheren, baulich getrennten Rad- und Fußwegen (ggfs. Zweirichtungs-Radweg), (ii) sicherem Kreuzungsdesign nach holländischem Vorbild, (iii) Wegfall von breiten Abbiegespuren zur Gewinnung von Platz für den Umweltverbund.
- b) Durchsetzung des Tempolimits von 10km/h.

8.4.6 Straße vor Schönholz / Germanenstraße

Für die intensive Nutzung der Straße vor Schönholz und Germanenstraße am Landschaftsschutzgebiet Schönholzer Heide und Grünem Band durch überregionalen schweren Lastverkehr im allgemeinen Wohngebiet besteht keine verkehrsplanerische oder gesetzliche Grundlage. Es befinden sich vor Ort eine Kita, Jugendverkehrsschule und mehrere Behinderteneinrichtungen, und eine Schule ist geplant. Der Bereich ist eine sog. Problemlage 1. Stufe laut Lärmaktionsplan 2018-2023 mit Überschreitung von Lärmstärken >70dB tags und >60 dB nachts. Aktuell: > 20.000 Fahrzeuge/ Tag mit hohem Pendler- und besonders ausgeprägtem LKW-Anteil, Schulweg, teilweise unbefestigte Gehwege, keine Radinfrastruktur in der gesamten Straße vor Schönholz. Tempo30 bzw. Tempo30 nachts vereinzelt in Streckenabschnitten ohne hilfreiche Beruhigung des Kiezes.

Maßnahmen:

- a) Kurzfristig: Einführung Überholverbot von Fahrrädern und Krafträdern ohne aktuell vorhandener Radinfrastruktur auf Straße vor Schönholz, Schillerstraße, Provinzstraße und Teilen der Hermann-Hesse-Straße zum Pastor-Niemöller-Platz
- b) Aussetzung und Abänderung der laufenden Planung der grundhaften Sanierung der Straße vor Schönholz mit Einführung von (i) sichern, baulich getrennten Radwegen (ii) sicherem Kreuzungsdesign für Klemkestraße und Provinzstraße nach holländischem Vorbild, (iii) Wegfall der vorhandenen Abbiegespuren (Klemkestraße/Provinzstraße stadtauswärts) zur Gewinnung von Platz für Radweg und Umweltverbund
- c) Im Rahmen des Gesamtkonzeptes ist zu prüfen, ob die Straße vor Schönholz auf Grund geringer Straßenbreiten zwischen Klemkestraße und Vereinssteg ab Klemkestraße stadtauswärts als Einbahnstraße gestaltet werden kann, um Schönholz inklusive Landschaftsschutzgebiet großräumiger zu entlasten und aufzuwerten. Der Umweltverbund und MIV kann sinnvoll stadteinwärts über Haupt-/Kopenhagener und Klemkestraße zurückgeleitet werden
- d) Sicherung der Querungen zum Radvorrang- und Nebennetz auf Hermann-Hesse-Straße über Kreuzung Am Bürgerpark, Buddestraße über Provinzstraße, über Klemkestraße Ri. Reinickendorf, über Klemkestraße zum Grünen Band Ri. S Wilhelmsruh, über Germanenstraße zum Radvorrangnetz durch die Kleine Schönholzer Heide

8.4.7 Einfallsstraßen für durchgehenden Verkehr am Rand des Kiezgebietes

In diesen Straßen (z.B. Am Rollberg, Kirchstraße, Dammsmühler Straße) muss die Attraktivität für durchgehenden motorisierten Verkehr herabgesetzt und die sichere Nutzbarkeit der Straße durch Anwohnende und Verkehr des Umweltverbunds erhöht werden.

Maßnahmen: neben einer Einbahnregelung eine verkehrsverlangsamende Umgestaltung durch Fahrbahnkissen und grüne Straßenelemente und/oder die Anordnung einer Spielstraße.

8.4.8 Waldsteg

Der Waldsteg als reine Anwohnerstraße wird häufig als Ausweichstrecke für Pendler genutzt.

Maßnahme: zur Beruhigung der Waldsteges in der Siedlung Schönholz Einrichtung einer Fahrradstraße mit Modalfilter zur Anbindung Anknüpfung an das Radnebenetz Tollerstraße

8.4.9 Mittelstraße

Die Mittelstraße stellt eine typische vielgenutzte Abkürzungsstrecke für Pendler- und LKW-Verkehr durch eine reine Anwohnerstraße dar; hierbei stehen Straßen des übergeordneten Netzes in unmittelbarer Nähe zur Verfügung. Die Mittelstraße ist Teil des künftigen Rad-Vorrangnetzes.

Maßnahmen: die Mittelstraße wird für den motorisierten Verkehr für Nicht-Anlieger in beide Richtungen gesperrt.

Die o.g. Ausführungen zeigen erstmalig einen Weg auf, wie innerhalb von 8-10 Jahren die Umstellung der Mobilität in Wohngebieten in Stadtrandlage auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und gleichberechtigter Verkehrsarten, auf die Anforderungen des Klimaschutzes bzw. des Klimawandels und auf die Bedürfnisse von Menschen in intensiv nachverdichteten Wohngebieten gelingen kann.

Rückfragen und Kontakt:

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.
Kastanienallee 120a
13158 Berlin

E-Mail: post@verkehr-pankow.de