

Vier Fragen an David Sittner (FDP)

Kandidat für das Berliner Abgeordnetenhaus in der Abgeordnetenhauswahl 2026 im Wahlkreis Pankow 02

Alle Fragen beziehen sich auf die Stadtteile Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen.

Frage 1

Die Wohngebiete in den o.g. Stadtteilen sind – insbesondere durch ortsfremden – Schwerlastverkehr mit allen Auswirkungen (Lärm, Abgase, Abnutzung von Straßen, Erschütterungen) stark belastet. In den letzten zehn Jahren konnte hier keine Verbesserung der Situation erreicht werden. Ein Gutachten des Senats hat eine mögliche großräumige Umfahrung im Süden aufgezeigt.

Sehen Sie die Reduktion des ortsfremden Schwerlastverkehrs als ein Ziel an, wenn ja, wie wollen Sie dies vor dem Hintergrund der bisherigen erfolglosen Versuche erreichen?

Antwort

Ja. Die Reduktion des ortsfremden Schwerlastverkehrs in Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen sind für uns ein ausdrückliches Ziel. Wir Freie Demokraten haben dies in unserem Landeswahlprogramm zum Grundsatz erhoben: Kapazitätsstarke, gut erreichbare Straßen des übergeordneten Netzes sollen die Kieze von unnötigem Durchgangsverkehr entlasten und damit die Wohnqualität verbessern. Lärm, Abgase, Erschütterungen und der beschleunigte Verschleiß der Fahrbahnen sind keine unvermeidlichen Nebenwirkungen des Wachstums, sondern Folge eines seit Jahrzehnten unvollendeten Straßennetzes im Berliner Nordosten.

Zur Frage, warum die bisherigen Versuche erfolglos geblieben sind, haben wir eine klare Diagnose: Es wurde vor allem an Symptomen gearbeitet – mit Verboten, Beschilderungen und punktuellen Sperrungen –, ohne dem Verkehr eine bessere Route anzubieten. Wo eine leistungsfähige Alternative fehlt, verschiebt sich Verkehr lediglich in die nächste Wohnstraße. Deshalb setzen wir auf eine andere Reihenfolge: **erst das Netz vervollständigen, dann die Wohngebiete konsequent freihalten.** Konkret:

1. Alternativroute bauen, statt Verkehr nur verschieben. Wir fordern die Vollendung des Straßenbaus bis 2035 an allen im Flächennutzungsplan seit 1994 vorgesehenen Trassen – ausdrücklich einschließlich der Nordosttangente zwischen A 114 und Reinickendorf. Ebenso wollen wir die Tangentialverbindungen entlang historischer Wege ausbauen, um die über 35 Jahre nach der Wiedervereinigung immer noch fehlenden Verbindungen zwischen Reinickendorf, Pankow und Lichtenberg endlich zu schließen. Genau dieser Lückenschluss ist der Hebel, der den ortsfremden Schwerlastverkehr aus Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen herausholt. Wer zwischen Reinickendorf und dem Pankower Nordosten unterwegs ist, fährt heute durch Wohngebiete, weil es keinen anderen durchgehenden Weg gibt. Bei allen Neu- und Ausbauten werden aktuelle Anforderungen, insbesondere für den Radverkehr, von Beginn an mitgeplant.

2. Zum Gutachten des Senats: Vorlage, Bewertung, Entscheidung. Ein vorliegendes Gutachten darf nicht in der Schublade liegen bleiben. Wir werden im Abgeordnetenhaus die Offenlegung des Gutachtens sowie eine belastbare Kosten-Nutzen- und Wirkungsbewertung der aufgezeigten großräumigen Umfahrung einfordern und – bei positivem Ergebnis – die Aufnahme in die Investitionsplanung mit hinterlegten Planungsmitteln beantragen. Unser Programm bekennt sich zum Prinzip evidenzbasierter Verkehrsentscheidungen; das heißt auch, dass ein Gutachten, das eine Entlastungsoption aufzeigt, eine politische Entscheidung nach sich ziehen muss – dafür oder dagegen, aber begründet und nachvollziehbar.

3. Datengrundlage schaffen und Wirkung messen. Mit Smart-City-Infrastruktur wollen wir in ein neues Zeitalter der intelligenten, datengestützten Verkehrsplanung eintreten: In der Stadt verteilte, stationäre Verkehrssensorik soll Verkehrsströme und Transportwege sichtbar machen. Für unsere Ortsteile heißt das: dauerhafte Erfassung des Schwerverkehrsanteils an den maßgeblichen Querschnitten statt Momentaufnahmen. Nur so lässt sich belegen, welche Maßnahme wirkt und welche den Verkehr nur verlagert – und nur so wird aus zehn Jahren Diskussion eine überprüfbare Zielgröße.

4. Wirtschaftsverkehr klug organisieren. Wir wollen den Wirtschaftsverkehr straßenweise in klar definierten Kernzeiten bündeln, um die Hauptverkehrszeiten zu entlasten, und zusätzliche Lieferzonen ausweisen. Der notwendige Ziel- und Quellverkehr – Handwerk, Lieferung, Versorgung des Gewerbegebiets Niederschönhausen – bleibt damit möglich, während die Belastung zeitlich entzerrt wird. Ergänzend prüfen wir bei den Hauptverkehrsachsen die Wohngebietszufahrten und setzen auf Grüne Welle und moderne Verkehrslenkung, damit Lkw nicht im Stop-and-Go durch Wohnstraßen rollen.

5. Straßenzustand als eigenständigen Belastungsfaktor angehen. Erschütterungen und Lärm entstehen wesentlich aus schadhafte Fahrbahnen. Deshalb steht in unserem Bezirkswahlprogramm ausdrücklich, dass bspw. die Wackenbergstraße dringend saniert werden muss, um die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner durch den Lieferverkehr zu reduzieren – bei gleichzeitigem Erhalt und Unterstützung des Gewerbegebiets Niederschönhausen. Dieses Prinzip gilt für uns für alle stark belasteten Abschnitte im Gebiet.

6. Keine Symbolpolitik zu Lasten der Erreichbarkeit. Zur Verkehrsberuhigung setzen wir auf bewährte Maßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen, punktuell ergänzt durch Verschwenkungen, Verengungen und Bremsschwellen. Auf feste Sperrelemente wie Poller verzichten wir bewusst. So sinken die Anreize für Durchgangsverkehr in Nebenstraßen, die Kieze bleiben mit ihrem Umfeld verbunden, und die Verkehrsführung bleibt klar und auch für Ortsunkundige intuitiv nachvollziehbar.

Frage 2

Zahlreiche Straßen des übergeordneten Netzes in o.g. Verkehrsraum stehen zur Sanierung an. Aufgrund des begrenzten Platzes besteht häufig eine Flächenkonkurrenz zwischen Autoverkehr, Parkplätzen, Handwerker- und Lieferverkehr, Radverkehr und Bäumen, zulasten der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit für Anwohnerinnen und Anwohner.

Welches Konzept bzw. welche Priorität der o.g. Punkte verfolgen Sie bei der Raumaufteilung und Nutzung von Flächen bei zur Sanierung anstehenden Straßen?

Antwort

Unser Grundsatz lautet: Die Verkehrsträger werden zusammen gedacht, statt gegeneinander ausgespielt. Wir wollen ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und eine bedarfsgerechte Infrastruktur, nicht die künstliche Verknappung eines Verkehrsmittels zugunsten eines anderen. Wo der Straßenraum tatsächlich nicht für alle Ansprüche reicht, braucht es aber eine ehrliche Rangfolge. Unsere lautet:

Erste Priorität: Verkehrssicherheit. Bekannte Unfallschwerpunkte werden entschärft, gefährliche Kreuzungen stärker auf Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer ausgerichtet, unter anderem durch Ampelschaltungen mit Vorsprung vor abbiegenden Fahrzeugen sowie Trixi-Spiegel oder Warnsäulen. Bei Sanierungen gestalten wir Bordsteine möglichst bodeneben, stattdessen Gehwege schrittweise mit Bodenindikatoren aus und schaffen mehr sichere Querungen –

insbesondere baulich vereinfachte Zebrastreifen oder Gehwegvorstreckungen an allen Seiten von Kreuzungen in Nebenstraßen. Für Schulwege gilt Besonderes: Entfernung von Sichtbehinderungen, mehr Fußgängerüberwege, Halteverbotszonen und konsequente Überwachung. Sicherheit ist für mich nicht verhandelbar und geht auch dem Parkplatz vor.

Zweite Priorität: Straßenbäume und Parkplätze erhalten und ergänzen. Bäume am Straßenrand sorgen für Schatten und Abkühlung. Wir wollen den Bestand an Straßenbäumen erhalten und erhöhen, künftig verstärkt trockenheitsresistente Arten pflanzen und durch Düngung und Wässerung bereits im Frühjahr die Widerstandskraft in den heißen Sommermonaten verbessern. Landesweit fordern wir zudem regelmäßige Nachpflanzung sowie gesicherte, kontinuierliche Pflege und Bewässerung. Das Parkplatzangebot richten wir an der Nachfrage aus und verknappen es nicht künstlich. Der Weg dahin führt über Effizienz, nicht über Verdrängung: Smart-Parking-Zonen mit Brötchentaste für kostenfreies Kurzzeitparken, digitale Parkleit- und Buchungssysteme, Unterstützung privat betriebener Parkhäuser und Tiefgaragen sowie die unkomplizierte Nutzung von Supermarktparkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten. Stellflächen für Fahrräder, E-Scooter und ähnliche Fahrzeuge schaffen wir vorrangig auf bislang ungenutzten „toten Flächen“ der Gehwege; erst wo das nicht möglich ist, werden ausgewählte Pkw-Parkplätze umgewidmet.

Dritte Priorität: Funktionsfähigkeit für Liefer-, Handwerker- und Pflegeverkehr. Ladezonen sind in ausreichendem Maße einzurichten und gegen Fehlnutzung abzusichern; im Bezirk wollen wir mehr Lieferzonen ausweisen und den Wirtschaftsverkehr straßenweise in Kernzeiten bündeln. Handwerksbetriebe und andere ortsgebundene Dienstleisterinnen und Dienstleister sollen berlinweit kostenfrei parken dürfen. Diese Verkehre haben keine Alternative – sie müssen an der Adresse ankommen.

Vierte Priorität: Radverkehr – bevorzugt gebündelt in Parallelstraßen. Genau für die in der Frage beschriebene Enge haben wir ein konkretes Konzept: Wir wollen Fahrradstraßen parallel zu Hauptstraßen nach dem Beispiel der Linienstraße deutlich ausweiten und geeignete Nebenstraßen umwidmen; im Gegenzug kann die Radinfrastruktur an der parallel liegenden Hauptstraße klein gehalten werden. Ein gut sichtbares Radleitsystem sorgt für Orientierung. Wo Radwege nicht auf Nebenstraßen geführt werden können, sollen sie direkt neben der Autospur auf Fahrbahnhöhe und baulich getrennt geführt werden. Bestehende Radwege müssen instandgesetzt werden, auch wenn sie nicht der „Normbreite“ entsprechen, statt zehn Jahre auf ein Verkehrskonzept zu warten. Auf Kopfsteinpflasterstraßen setzen wir auf asphaltierte oder abgeschliffene Streifen.

Verfahren – für uns Teil des Konzepts. Die FDP Berlin unterstützt die überparteiliche „Allianz gegen Poller und Kiezblocks“ und bekennt sich zu deren Ziel, echte Bürgerbeteiligung als Grundvoraussetzung jeder Verkehrsplanung durchzusetzen: Wer in einem Quartier lebt, arbeitet oder Fürsorge leistet, muss gehört werden, bevor über den Straßenraum entschieden wird. Hinzu kommt eine zentrale Baustellenkoordinierung auf Senatsebene auf Basis des Baustellenatlas von Infrest, verpflichtend für alle Behörden und das Bezirksamt, mit zügiger und minimalinvasiver Ausführung und regelmäßiger Kontrolle langfristiger Baustellen. Eine Sanierung soll einmal richtig gemacht werden – und nicht drei Jahre dauern.

Frage 3

Ein vom Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V. eingebrachter Einwohnerantrag (BVV IX-1102) mit 1.400 Unterschriften (<https://kiezgebiet.de/antrag>), der die Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzepts nach modernen Leitlinien forderte, wurde von der BVV durch die LINKE, die AfD und die CDU abgelehnt.

Welche der sechs Leitlinien des Konzepts würden Sie in einem neuen Konzept unterstützen, bzw. was würden Sie ändern, damit es Ihre Unterstützung findet?

Die sechs Leitlinien laut Antrag: (1) Reduzierung ortsfremder Durchgangs- und Schwerlastverkehr, (2) Gleichberechtigung der Verkehrsarten hinsichtlich Sicherheit, Komfort, Schnelligkeit & Flächenzuweisung, (3) Verkehrssicherheit auch für schwächere Verkehrsteilnehmer durch bauliche Gestaltung von Straßen und Kreuzungen, (4) Angebote Carsharing & ÖPNV, Platz für Liefer- und Handwerkerverkehr & Pflegedienste, (5) Reduzierung ortsfremder Schwerlastverkehr, (6) Klimagerechte Gestaltung von Straßen.

Antwort

Wir haben uns in der BVV enthalten und freuen uns über die Gelegenheit, hier Stellung zu beziehen. Zu den sechs Leitlinien im Einzelnen:

(1) und (5) Reduzierung des ortsfremden Durchgangs- und Schwerlastverkehrs – unterstützen wir.

Das deckt sich unmittelbar mit unserem Programm: Ein leistungsfähiges übergeordnetes Netz soll die Kieze von unnötigem Durchgangsverkehr entlasten, wir wollen den Lückenschluss zwischen Reinickendorf, Pankow und Lichtenberg und die Nordosttangente, und wir wollen Anreize für Durchgangsverkehr in Nebenstraßen durch Einbahnstraßenregelungen, Verschwenkungen, Verengungen und Bremsschwellen senken. **Eine Ergänzung:** Die Leitlinie muss mit der Alternativroute verbunden werden. Reduktion ohne Ersatzweg verschiebt die Last nur in die Nachbarstraße. Und: keine festen Sperrelemente wie Poller – die Kieze bleiben mit ihrem Umfeld verbunden und alle Ziele erreichbar.

(2) Gleichberechtigung der Verkehrsarten – unterstützen wir in Teilen. Bei Sicherheit und Komfort stimmen wir vollständig zu: Es soll jeder Bürgerin und jedem Bürger überlassen bleiben, ob sie oder er zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV, einem Elektroroller oder dem Auto unterwegs ist, und alle brauchen ein ihren Bedürfnissen entsprechendes, funktionierendes Verkehrsnetz. Wir wollen das Mobilitätsgesetz genau in diesem Sinne grundlegend überarbeiten. **Änderungsbedarf** sehen wir bei „Flächenzuweisung“ und „Schnelligkeit“: Gleichberechtigung heißt für mich, kein Verkehrsmittel zu benachteiligen, nicht, Flächen nach festen Quoten zuzuteilen. Der Bedarf unterscheidet sich je Straße, und eine schematische Aufteilung führt in engen Querschnitten zu Lösungen, die für alle schlechter sind. Ebenso lehnen wir es ab, Gleichberechtigung bei der Reisezeit durch Verlangsamung des Autoverkehrs herzustellen; wir wollen Tempo 50 auf den wichtigen Hauptverkehrsstraßen beibehalten und den motorisierten Individualverkehr nicht künstlich unattraktiv machen. Formuliert als „bedarfsgerechte Flächenaufteilung ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsarten, mit Vorrang für Sicherheit“ hätte diese Leitlinie unsere volle Unterstützung.

(3) Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer durch bauliche Gestaltung – unterstützen wir: konsequente Erfassung und bauliche Entschärfung von Unfallschwerpunkten, sichere Querungen durch Zebrastreifen und Gehwegvorstreckungen, Ampelschaltungen mit Vorsprung für Fuß- und Radverkehr, Trixi-Spiegel an gefährlichen Kreuzungen, bodenebene Bordsteine, Bodenindikatoren, gute Beleuchtung mit mehr Laternenstandorten und ein Vorrangnetz für den Fußverkehr analog zu den Netzen für Auto, Rad und ÖPNV. **Unsere einzige Präzisierung:** bauliche Gestaltung ja – aber als Gestaltung des Verkehrsflusses, nicht als Sperrung.

(4) Carsharing- und ÖPNV-Angebote, Platz für Liefer- und Handwerkerverkehr und Pflegedienste – unterstützen wir und zwar als Schwerpunkt. Für unsere Ortsteile heißt das konkret: Verlängerung der U9 von der Osloer Straße bis zum Karower Kreuz zur besseren Erschließung von Schönholz und Niederschönhausen; Anbindung des Märkischen Viertels über eine Verlängerung der Tram M1 von Rosenthal; Integration aller neuen Heidekrautbahn-Bahnhöfe in das Pankower ÖPNV-Netz; höhere

Taktfrequenzen, zusätzliche Express-Pendelbusse mit festen kurzen Intervallen sowie flexible Kleinbus- und Ridesharing-Angebote in weniger dicht besiedelten Siedlungsgebieten. Unser Ziel ist ein Haltestellennetz, das überall in Pankow barrierefreien Zugang innerhalb von 300 Metern ermöglicht. Weithin verfügbare Sharing-Angebote sollen Intermodalität ermöglichen, aufgewertete P&R-Standorte Sharing für Fahrräder und Autos bieten. Für Wirtschafts- und Pflegeverkehr: ausreichende, gegen Fehlnutzung gesicherte Ladezonen, mehr Lieferzonen und kostenfreies Parken für Handwerksbetriebe und ortsgebundene Dienstleister. Wichtig ist mir dabei die Reihenfolge: Das Angebot muss vor der Einschränkung stehen.

(6) Klimagerechte Gestaltung von Straßen – unterstützen wir, mit liberaler Ausgestaltung. Wir wollen Klima- und Umweltschutz mit technologischem Fortschritt und wirtschaftlicher Vernunft verbinden. Am Straßenraum bedeutet das für uns: Erhalt und Erhöhung des Straßenbaumbestands mit trockenheitsresistenten Arten und früher Wässerung, Regenwasser als Ressource und das Leitbild der Schwammstadt für Starkregen, intelligente Beleuchtungssysteme, die sich am Bedarf orientieren und Lichtemissionen minimieren, sowie die Zusammenarbeit mit Kiezinitiativen, denen es bürokratiefrei und rechtssicher ermöglicht werden soll, Pflege für Straßenbäume und Grünflächen zu übernehmen. Klimagerechte Gestaltung darf jedoch nicht mit einer Reduzierung der Leistungsfähigkeit als Selbstzweck verwechselt werden. Beides ist vereinbar – Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr ist selbst die wirksamste Maßnahme für Luftqualität und Lärm.

Frage 4

Warum sollen Menschen in den o.g. Stadtteilen Ihnen Ihre Stimme geben? Bitte nennen Sie uns stichwortartig drei konkrete Punkte im o.g. Raum, für die Sie innerhalb des ersten Jahres einen Beschluss herbeiführen wollen.

Antwort

Weil wir die Probleme nicht als Zielkonflikt zwischen „Auto“ und „Rad“ verhandeln, sondern als das, was sie sind: die Folge eines unvollendeten Netzes, verschleppter Sanierungen und einer Planung, die Betroffene zu spät fragt. Wir stehen für eine pragmatische Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger zusammen denkt, für Angebote statt Verbote und für evidenzbasierte Entscheidungen. Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen sind keine Randnotiz im Pankower Norden, sondern Wohnorte, in denen sich Lärm, Erschütterung und Straßenverschleiß täglich messen lassen.

Drei konkrete Punkte, für die wir uns einsetzen werden:

1. **Entlastung vom ortsfremden Schwerlastverkehr verbindlich machen:** Beschluss des Abgeordnetenhauses zur Offenlegung und Bewertung des Senatsgutachtens zur großräumigen Umfahrung, verbunden mit Planungsmitteln für den Lückenschluss Reinickendorf–Pankow (Nordosttangente A 114 – Reinickendorf) sowie mit dauerhafter Verkehrssensorik zur Messung des Schwerverkehrsanteils in Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen.
2. **Sanierung der Wackenbergstraße mit Lärmschutz** – Beschluss über Priorisierung und Finanzierung der Sanierung, ausdrücklich zur Reduzierung der Lärmbelastung durch den Lieferverkehr, bei gleichzeitigem Erhalt des Gewerbegebiets Niederschönhausen und mit Umsetzung der oben beschriebenen Raumaufteilung. Mit dem Abschleifen des Kopfsteinpflasters gibt es eine innovative und vergleichsweise kostengünstige und schnell umsetzbare Möglichkeit.
3. **ÖPNV-Ausbau im Norden festschreiben** – Beschluss über Planungsmittel und verbindlichen Zeitplan für die Verlängerung der Tram M1 von Rosenthal ins Märkische Viertel sowie für die Verlängerung der U9 über Pankow Kirche bis zum Karower Kreuz zur Erschließung von

Schönholz und Niederschönhausen, einschließlich der Integration der neuen Heidekrautbahn-Bahnhöfe in das Pankower Netz.