



VERKEHRSENTWICKLUNG IM PANKOWER OSTEN

Fragen und Antworten aus der
Öffentlichkeitsveranstaltung am 24. März 2021

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung/Referat
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

AUFTRAGNEHMERIN

Hier Mittenmang
Agentur für Bürger*innenbeteiligung und Kommunikation GmbH
Großbeerenstr. 52
10965 Berlin

BILDNACHWEISE

Titelbild: [Adobe.stock.com/vegefox.com](https://www.adobe.com/stock.com/vegefox.com)

STAND

07/2021

Dieser Bericht wurde im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) erstellt. Für die Inhalte zeichnet das Auftrag nehmende Unternehmen verantwortlich. Die SenUVK macht sich die Positionen nicht automatisch zu eigen. Sie übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen.

FRAGEN UND HINWEISE WÄHREND DER VERANSTALTUNG

Am 24. März 2021 fand eine Online-Veranstaltung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) zur Verkehrswicklung im Pankower Osten statt. Während der Veranstaltung hatten Bürger*innen die Möglichkeit, online Fragen zu stellen. Diese wurden im Nachgang von allen Abteilungen der Senatsverwaltung umfassend beantwortet. Sie finden Fragen und Antworten nachfolgend.

Zudem hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) im April/Mai 2021 eine Online-Beteiligung zum Struktur- und Nutzungskonzept Blankenburger Süden durchgeführt. Die Antworten zu den Fragen und Hinweisen aus dieser Online-Beteiligung, die den Verkehr betreffen, finden Sie ebenfalls hier im Dokument.

Hinweise, Anregungen und Kritik wurden aufgenommen und werden im Laufe des weiteren Prozesses in den verschiedenen Arbeitsgruppen berücksichtigt. Überdies wurden viele Fragen, die vor und nach der Veranstaltung online formuliert wurden, direkt auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de beantwortet, mehr dazu unter: <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrsentwicklung-im-pankower-osten/?initialSlide=2>

Sollten Sie weitergehende Fragen haben, können Sie diese gern an die folgende Mailadresse schicken: verkehr-pankower-osten@senuvk.berlin.de

Mobilitätswende

Frage 1:

Was ist geplant, um die Menschen von der Nutzung des privaten Autos abzubringen, damit der Pankower Norden nicht endgültig im Verkehr erstickt?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter den Rubriken der FAQs (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>) – siehe bspw. vorletzte Frage ÖPNV oder zweite Frage zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Ebenso unter <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/mobilitaetswende/>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 2:

Warum steht das gesamte Konzept auf dem Kopf – erst Auto planen und nicht erst Fußgänger inkl. ÖPNV planen, dann Rad, dann MIV ...???

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter den Rubriken der FAQs (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>) – siehe bspw. vorletzte Frage ÖPNV oder zweite Frage zum Motorisierten Individualverkehr (MIV). Ebenso unter <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/mobilitaetswende/>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 3:

Wann genau wollen Sie die angestrebte Marke 82 Prozent ÖPNV, 18 Prozent Individualverkehr erreicht haben? Was geschieht bis dahin? (Wann wird die dazu notwendige Netzqualität erreicht sein?)

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Der neue Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/>) weist gesamtstädtische Ziele, Handlungserfordernisse und notwendige Maßnahmen für einen Planungshorizont bis 2030 aus. Bereits in den vergangenen Jahren ist es gelungen, den Anteil aller Wege der Berlinerinnen und Berliner, die mit dem Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zurückgelegt werden, deutlich zu steigern. Zwischen 2008 und 2018 etwa stieg dieser Anteil von 67 Prozent auf 74 Prozent, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (hauptsächlich Kraftfahrzeuge) von 33 auf 26 Prozent abnahm. Insbesondere der Radverkehr stieg deutlich an: von 13 Prozent Anteil an allen Wegen im Jahr 2013 auf 18 Prozent im Jahr 2018.

Mit den zahlreichen Maßnahmen zur Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr lässt sich so für das Jahr 2030 bereits ein Mindestanteil von 82 Prozent des Umweltverbunds modellieren. Darunter soll der Fußverkehr 30 Prozent, der ÖPNV 29 Prozent und der Radverkehr 23 Prozent aufweisen. Zugleich wird ein noch höherer Anteil dieser drei stadtverträglichen, umwelt- und klimaschonenden Verkehrsarten im Modal Split angestrebt.

Frage 4:

Ist die S-Bahn Bernau Zentrum auch angeschlossen an den Knoten Turmbahnhof Karow? Und wann wird dieser komplett umgesetzt sein?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die derzeit entlang der Stettiner Bahn verkehrende S-Bahnlinie S2 zwischen Bernau – Berlin Zentrum – Blankenfelde wird mit Inbetriebnahme des Turmbahnhofes Karower Kreuz auch dort halten und so den Umstieg in die ebenfalls dort haltenden S- und Regionalverkehrslinien ermöglichen. Die Bauarbeiten am Karower Kreuz werden wegen der komplexen Bauabläufe einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen. Eine vollständige Realisierung ist Anfang der 2030er Jahre vorgesehen.

Frage 5:

Die Verlagerung der Mobilität auf den „Umweltverbund“ bedarf attraktiver Angebote. Im Nord-Ost-Raum ist das Zusammenwachsen von Ost und West noch nicht gelungen. Neben der A10 wird sich eine Straßenverbindung zwischen z. B. Neu-Hohenschönhausen (NHSH) über Märkisches-Viertel (MV) bis zum neuen Schumacher Quartier nur mit unverhältnismäßigem Aufwand organisieren lassen. Bitte denken Sie über eine weitere Ebene nach. Es bedarf im Nord-Ost-Raum eines attraktiven ÖPNV-Angebots zwischen Ost und West. Der Untergrund ist zu teuer und nicht nachhaltig. Also müssen wir „in die Luft“: Möglich, preiswert, schnell zu realisieren ist die Seilbahn zwischen Neu-Hohenschönhausen und Urban Tech Republic (NHSH-Malchow-Blankenburger Süden-MV-Wittenau-UTR) und attraktiv ist eine Seilbahn, weil sie wenig Platz braucht, wenig versiegelt, ohne Fahrplan fährt, sehr leise ist und, und, und ... Bitte in die Planung unbedingt mit aufnehmen!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>) - dort wird nach dem Thema Tram und S-Bahn auch der Einsatz eines Seilbahnsystems diskutiert. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 6:

Warum wird die Straßenbahn nicht nach links aus der Granitzstraße herausgeführt und dann ggf. auch Richtung Bornholmer Straße geleitet – am U-Bahnhof Vinetastraße vorbei, um den S-Bahnhof Bornholm zu erreichen oder die Schönhauser Allee? Damit würden sich viele Umsteigemöglichkeiten sowie Zustiegsmöglichkeiten ergeben.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Führung zum Bahnhof Pankow ermöglicht einen Umstieg zur U- und S-Bahn am Bahnhof Pankow. Von dort sind sowohl der U-Bhf. Vinetastraße, der S+U Bhf. Schönhauser Allee als auch der S-Bhf. Bornholmer Straße direkt in wenigen Minuten erreichbar. Bei einer Führung der Straßenbahn in Richtung Bornholmer Straße wäre hingegen das Pankower Zentrum nur mit Umsteigen erreichbar. Ein wichtiges Ziel der Straßenbahn, nämlich die Verbesserung der Verbindung innerhalb des Bezirks Pankow, würde dann nicht mehr erreicht. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass besonders eine Durchbindung der Straßenbahn über den Bhf. Pankow hinaus nach Norden für eine deutlich höhere Anzahl an Fahrgästen vorteilhaft ist.

Frage 7:

Wird es Sonderprogramme für Fußwegsanierungen, Bordsteinabsenkungen, Gehwegvorstreckungen etc. geben, um bis 2030 die Mobilitätswende bis 2030 erreichen zu können? Bitte dann ausreichend Personal für die Umsetzungen mit einplanen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Zu diesem können wir als Senatsverwaltung leider nicht Stellung nehmen, da die Zuständigkeit nicht bei uns liegt. Bei Bedarf können Sie Ihr Anliegen jedoch an das Büro für Bürgerbeteiligung Pankow senden: spk@ba-pankow.berlin.de

Frage 8:

Was bedeuten die %-Zahlen im Modal-Split von Hr. Streese? Sind das Anteile an den zurückgelegten Kilometern je Person oder was beinhalten die %-Zahlen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Bei den Prozentzahlen des Modal-Split handelt es sich um den Anteil der zurückgelegten Wege des entsprechenden Verkehrsmittels am Gesamtverkehr (Gesamtverkehr: alle Wege, die die Bewohnerinnen und Bewohner Berlins durchgeführt haben).

Frage 9:

Mobilität entsteht an der Quelle und der „Umweltverbund“ muss an der Quelle, sprich am Wohnort belohnt werden und attraktiv gestaltet werden. MIV erst am Ziel, sprich in der Innenstadt zu „bestrafen“ wird nicht die erwarteten Effekte bringen. Das MIV-Parken muss sich in den Wohnquartieren im Übergang mit Mangel, längeren Wegen (Ja, 5 Min.) und einer Miete für den Stellplatz arrangieren. Belohnt werden muss die Mobilität zu Fuß, mit dem Rad, dem Scooter, dem OneWheel und dem ÖPNV mit kurzen, breiten, barriere- und kreuzungsfreien Wegen!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung. Die Stärkung des Umweltverbunds aus Bussen, Bahnen sowie dem Fahrrad- und Fußverkehr ist Teil der Berliner Mobilitätswende. Hierfür wurden bereits zahlreiche Maßnahmen angestoßen und umgesetzt. Weitere sind in Planung.

Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/mobilitaetswende/>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 10:

Wie sollen die Busse schneller sein, wenn die MIV die Straßen vollstellen und ich nicht bis zum Bahnhof komme ... U Bahn würde die Möglichkeit bieten, unter der Erde zu sein und oben andere Möglichkeiten des Flanierens zu haben! Auf der einen Seite werden Kiezblocks in der Innenstadt ermöglicht und im Außenbereich von Berlin planen wir genau so weiter - warum?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung. Hintergrundinformationen zum Thema U-Bahn finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 11:

Herr Reupke das stimmt nicht, die Seilbahn schafft mehr Personen pro Stunden (vs. Tram), braucht weniger Fläche auf der Strecke, versiegelt deutlich weniger und ist viel leiser und kann dann auch näher an Wohnungen heranrücken. Vorteile sind weiterhin: preiswerter in Erstinvestition, Wartung, Instandhaltung und Personalaufwand, schneller in Planung und Bau, keine Kreuzungen zu ebener Erde, sehr sicher, kommt alle 10 Sekunden (ohne Fahrplan) und kann tageszeitlich sehr einfach bedarfsgerecht reduziert und hochgefahren werden. Zudem können Hindernisse fast berührungslos und einfach und preiswert überwunden werden, wie Naturschutzgebiete, Gewässer, Autobahnen, Schienentrassen etc. Richtig ist auch, dass die Haltestellen mehr Platz (vs. Tram) benötigen und wirtschaftlich nur alle > 500 m eine Haltestelle sinnvoll ist (darum keine Radiale sondern Tangentiale (Ost-West)) und Kurven nur bedingt möglich sind.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung. Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>) - dort werden wichtige Inhalte zum Einsatz eines Seilbahnsystems erläutert. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

ÖPNV

Frage 1:

Welche neuen bzw. zusätzlichen S-Bahn- oder U-Bahn-Verbindungen zwischen Berliner Innenstadt sind in Zusammenhang mit den geplanten neuen Stadtquartieren in Karow (3 neue Stadtquartiere mit 3.000 WE) und Buch Am Sandhaus (1 neues Stadtquartier mit 2.800 WE) vor Baubeginn realisiert?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag.

Die Planungen im ÖPNV können Sie der veröffentlichten Präsentation vom 24.3. entnehmen (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>). Hier sind auch die verschiedenen Zeitleisten der Verkehrs- und Städtebauplanungen aufgezeigt. Eine vollständige Synchronisation der Planungs- und Realisierungszeiten ist das Ziel, lässt sich aber nicht immer umsetzen.

Frage 2:

Ist die Takt-Verdichtung der S2 über Buch hinaus bis Bernau zur Berücksichtigung der täglich 30.000 Pendler aus dem Barnim-Kreis zur Berliner Innenstadt vor Baubeginn der geplanten neuen Stadtquartiere in Blankenburg-Süd (mehr als 5.000 neue WE), in Karow (drei neue Stadtquartiere mit 3.000 WE) und in Buch Am Sandhaus (ein neues Stadtquartier mit 2.800 WE) vor Baubeginn realisiert?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Planungen im ÖPNV können sie der veröffentlichten Präsentation vom 24.3. entnehmen (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>). Hier sind auch die verschiedenen Zeitleisten der Verkehrs- und Städtebauplanungen aufgezeigt. Eine vollständige Synchronisation der Planungs- und Realisierungszeiten ist das Ziel, lässt sich aber nicht immer umsetzen.

Frage 3:

Ist der VBB mit einbezogen? Wurde mehr Takt/mehr Strecke auf S2/S8/neue S6 bzw. S86 bestellt? Siehe Ausschreibung 17.6.2020/Berliner S-Bahn Teilnetz Nord-Süd (Los1).

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>), in welcher nach den Fragen zur Tram das Thema S-Bahn detailliert behandelt wird. Ebenso unter <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/oepnv/s-bahn-und-regionalverkehr>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 4:

Wie will der Senat mit den vielen für Pankow und ganz Berlin geplanten Neubauprojekten die anvisierte Klimaneutralität bewältigen? Wir müssen den Flächenfraß stoppen und alle Grünflächen, Alleebäume und insbesondere Gärten schützen. Neu zu planende Verkehrsstränge gehören deshalb unter die Erde – wir brauchen neue U-Bahnen statt flächenintensive oberirdische Lösungen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung! Hintergrundinformationen zum Thema U-Bahn finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@Sen-UVK.berlin.de

Frage 5:

Warum werden zu aktuellen Planungen Straßenbahn, Bus, Seilbahn, U-Bahn nicht die wirklichen Kosten gegenübergestellt? Zu denen gehören auch Lebensdauer, Betriebskosten, Erwerbskosten und Nebenkosten wie z. B. Anpassung/Neubau von Haltestellen und Bahnhöfen. Der klassische O-Bus wird wie die U-Bahn ausgeblendet.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!
Im Rahmen der Grundlagenuntersuchungen für die Straßenbahnneubaustrecken wurde auch ein Verkehrsmittelvergleich durchgeführt. In diesem wurden die in Berlin etablierten Verkehrsmittel – S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus – miteinander verglichen und sowohl ihre Vor- als auch ihre Nachteile für den zu betrachtenden Korridor abgewogen. Hierbei stellte sich in beiden Projekten die Straßenbahn als das planerisch zu bevorzugende Verkehrsmittel heraus. Bei alternativen Verkehrsmitteln wie beispielweise der Seilbahn müssten hohe Anfangskosten u. a. für den Aufbau der Infrastruktur (z. B. Wartungseinrichtungen) sowie die Ausbildung des entsprechenden Personals mit angenommen werden, die dem Projekt anzulasten wären und dieses unwirtschaftlich werden lassen könnten.

In den kommenden Jahren ist im Bezirk Spandau ein Pilotprojekt zum Einsatz von Hybrid-Oberleitungsbussen in Berlin vorgesehen. Wenn sich das Verkehrsmittel in diesem Versuch erfolgreich bewähren sollte, wäre vor diesem Hintergrund eine Übertragung auf andere Bereiche in der Stadt denkbar. Bei der Bewertung des O-Busses ist aber zu berücksichtigen, dass eine solche Lösung auf lange Sicht ein Inselbetrieb bleiben würde und weitere Umstiege erforderlich wären. Die Straßenbahn kann hingegen eine umsteigefreie Direktverbindung ins Stadtzentrum bieten.

Frage 6:

Wie wird eine U-Bahn (oder ggf. Ausbau der S-Bahn- Anbindung) in die Erweiterungspläne für Anbindung vom Blankenburger Süden und generell im Nordosten eingebunden? Die Straßenbahn wird bei Weitem nicht ausreichen, um den Verkehr in Blankenburg in der Zukunft zu bewältigen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Hintergrundinformationen zum Thema U-Bahn finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Dort finden Sie ebenfalls Hinweise zu den S-Bahn-Linien, für deren Strecken ein Ausbau oder Erweiterungen geplant sind. Ebenso unter: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/oepnv/s-bahn-und-regionalverkehr/>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 7:

Verlängerung der S75. Wie ist der aktuelle Stand der Planung? Wieweit soll sie genau verlängert werden und mit welchen Haltepunkten? Wie ist die genaue zeitliche Umsetzung geplant?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Das Projekt „Verlängerung der S75 von Wartenberg zum Karower Kreuz“ ist Teilprojekt der Investitionsprogramms i2030 - Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg. Weitere Informationen erhalten Sie unter <https://www.i2030.de/sbahn/>. Ein genauer, belastbarer Zeitplan kann aktuell nicht benannt werden.

Frage 8:

Wie soll ein „Turmbahnhof“ am Karower Kreuz aussehen, wo doch die DB die Sanierung der Bahnbrücken dort gerade erst abgeschlossen hat und die Brückenbreiten dort keine Bahnsteige mehr zulassen, weder unten noch oben?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, haben Sie vielen Dank für Ihren Hinweis!

Beim Ausbau der Stettiner Bahn wurden im Bereich des Karower Kreuzes sowohl an der Fernbahntrasse für den Regionalverkehr in Richtung Bernau/Eberswalde bzw. Berlin-Gesundbrunnen als auch an der S-Bahntrasse für die S2 in Richtung Bernau bzw. Pankow Flächen für die spätere Errichtung von Bahnsteigen für den Regional- und S-Bahnverkehr freigehalten.

Ebenso wurden am Berliner Eisenbahn-Außenring an der Unterführung der Stettiner Bahn für die Errichtung von Regionalbahnsteigen in beide Richtungen Flächen freigehalten.

Im Rahmen des länderübergreifenden i2030-Projekts (<https://www.i2030.de/>) wird derzeit die Verlängerung der S75 von Wartenberg kommend durch das Karower Kreuz bis zur Einbindung in die S8 geprüft. Damit beim Bau des geplanten Turmbahnhofs Karower Kreuz Umsteigebeziehungen zwischen Regional- und S-Bahnverkehr in alle Richtungen geschaffen werden können, laufen hierzu aktuell vorbereitende Untersuchungen.

Frage 9:

Wo stehen die Folien der Präsentation von Hr. Reupke downloadfähig zur Verfügung?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die gesamte Präsentation finden Sie hier zum Download: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 10:

Welches ist denn die Vorzugsvariante für die Straßenbahntangente?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die planerisch zu bevorzugende Variante ist auf der Abbildung 2 unter folgendem Link zu sehen: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/blankenburger-sueden/>

Weitere Informationen befindet sich in den FAQs zum ÖPNV unter der ersten Frage: https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/#headline_1_7

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 11:

Schon die Bezeichnung „Straßenbahnanbindung Blankenburger Süden“ zeigt, dass sie nicht für den Gesamttraum planen! Begründen Sie bitte, warum Sie eine Anbindung an den S(ack)-Bahnhof Blankenburg als „Vorzugsvariante“ betrachten, anstatt den gesamten Raum zu erschließen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Bei der Trassenfindung hat das Kriterium der Verlängerbarkeit über den Bahnhof Blankenburg hinaus eine Rolle gespielt. Die ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebiets Blankenburger Süden ist allerdings der ausschlaggebende Anlass für die Planung der Strecke. Jedoch profitieren nicht nur das Entwicklungsgebiet, sondern auch die Ortsteile entlang der Strecke.

Der Berliner Senat hat sich zum Ziel gesetzt, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu fördern und den Umweltverbund zu stärken. Wenn das neue Stadtquartier Blankenburger Süden fertiggestellt wird, soll es daher eine attraktive Anbindung an den ÖPNV bereits zu Beginn erhalten und damit auch einen Entwicklungsimpuls für die Anbindung des gesamten Pankower Ostens leisten. Die Straßenbahn ist dafür das am besten geeignete Verkehrsmittel. Im Vergleich zu den anderen in Berlin üblichen Verkehrsmitteln (Bus, U-Bahn, S-Bahn) hat sie die notwendige Kapazität und ist vergleichsweise kostengünstig und schnell zu realisieren.

Der Endpunkt am Bhf. Blankenburg wurde gewählt, um eine Anbindung an das Schnellbahnnetz zu ermöglichen.

Frage 12:

Wie ist denn der Zeithorizont für die große Lösung für den Kiezbus Blankenburg? Warum wird keine Lösung mit kleineren Bussen geprüft? Was glauben Sie, warum die Forderung „Kiezbus“ genannt wurde und nicht einfach „Linienbus“?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Eine verbindliche Aussage zum Zeithorizont kann aktuell nicht gemacht werden, da umfangreiche Fahrbahnertüchtigungen erforderlich sind, um einen Dauerbetrieb der Kiezbuslinie einrichten zu können. Grundsätzlich ist beim Fahrzeugeinsatz die erwartbare Nachfrage zu beachten, der die Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge gerecht werden müssen. Buslinien mit dem Kiezbus in Blankenburg vergleichbaren Erschließungsaufgaben und Siedlungsstrukturen, wie z. B. die Ringlinie 326 in Hermsdorf, erreichen insbesondere im Berufs- und Schüler*innenverkehr Auslastungen, die merkbar über der Kapazität von City-Kleinbussen liegen und daher den Einsatz von 12-Meter-Bussen erfordern. Für Blankenburg ist zudem die weitere bauliche Entwicklung zu beachten. Neben den reinen Fahrgastzahlen gilt es auch, die besonderen Platzbedarfe bestimmter Nutzungsgruppen (z. B. Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen) zu berücksichtigen, denen mit den größeren Kapazitäten eines 12-Meter-Busses deutlich besser entsprochen werden kann. Der ÖPNV-Aufgabenträger und die BVG sehen vor diesem Hintergrund für Blankenburg weiterhin 12-Meter-Busse als den geeigneten Fahrzeugtyp an.

Frage 13:

Welche Zeitachse ist vorgesehen bis zur Realisierung der Verlängerung der M2 zum Bahnhof Blankenburg?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Fortsetzung der Neubaustreckenplanung ist abhängig vom städtebaulichen Entwicklungsprojekt bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Ein genauer Termin für die Inbetriebnahme ist deswegen zurzeit nicht absehbar.

Frage 14:

Gibt es bereits eine Präzisierung der geplanten Trassenführung der Straßenbahnerweiterung zur S-Bahn Pankow-Heinersdorf? Bzw. kann man die Trassenführungen genauer einsehen? Wird sie durch die Kleingartenanlage Feuchter Winkel verlaufen, wenn ja, wie?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die geplante Trassenführung können Sie hier einsehen: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/oePNV/strassenbahnplanung/> Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 15:

Am Regionalbahnhof Karower Kreuz ging man von völlig anderen Besiedlungsstrukturen aus (Konzept aus Anfang der 1990iger Jahre). Der Bahnhof hat eine geringe Netzwirkung durch fehlende Verknüpfung mit sonstigem ÖPNV und ein geringes Einzugsgebiet. Pankow und Buch als alternative Regionalbahnhöfe: haben erheblich größeres Einzugsgebiet, bieten eine viel bessere Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV-Netz und sind daher für viel mehr Nutzer von Relevanz; zudem bieten sie ein deutlich attraktiveres Bahnhofsumfeld für den Umstieg. Wird der Ausbau von Pankow und Buch weiter in Betracht gezogen oder an der alten Planung Karower Kreuz festgehalten?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!
Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website bei den FAQ zum ÖPNV: https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/#headline_1_7. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 16:

Inmitten des Untersuchungsraumes existiert der Bahn-Knoten Karower Kreuz. Welchen Planungsstand gibt es dort: Wann gibt es dort einen Bahnhof? Welche Bahn- und S-Bahn-Linien werden dort halten, zum Umsteigen und zum Einsteigen? Wie soll der Bahnhof erreichbar sein?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!
Antworten und Hintergrundinformationen zum Thema Turmbahnhof Karower Kreuz finden Sie auf unserer Projekt-Website unter der FAQ-Rubrik ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>), in welcher nach den Fragen zur Tram das Thema S-Bahn detailliert behandelt wird (u. a. welche Bahnen in welcher Taktung dort halten sollen und Erreichbarkeit des Bahnhofs u. a. für Fußgänger*innen). Ebenso unter <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/oepnv/s-bahn-und-regionalverkehr>. Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 17:

Wann ist mit der Fertigstellung der dringend benötigten Straßenbahn-Tangentialverbindung vom Pasedagplatz zum S+U Pankow zu rechnen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!
Nach aktuellem Stand soll die Inbetriebnahme im Jahr 2028 erfolgen.

Frage 18:

Meine Frage wäre an Herrn Streese. Wenn die Straßenbahn in die Anlagen Blankenburg kommt, was wird mit den Eigentümern, die dort wohnen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird versucht, die notwendigen Eingriffe so gering und verträglich wie möglich zu halten. Dort wo Eingriffe nicht zu vermeiden sind, werden individuelle Gespräche geführt und Betroffene entschädigt. Über die genaue Trassenlage wird in späteren Planungsphasen entschieden. Endgültig zu klären sind etwaige Entschädigungsansprüche im Planfeststellungsverfahren. Dieses Verfahren ist abzuschließen, bevor mit der Baumaßnahme begonnen wird. Hier haben die Betroffenen die Gelegenheit, ihre Ansprüche rechtsverbindlich geltend zu machen.

Frage 19:

Was soll das heißen, U-Bahn geht nicht, da nicht schnell und günstig möglich? Die neuen Stadtquartiere in Blankenburg-Süd, Karow, Buch stehen die nächsten 50 - 100 Jahre!!! U-Bahn ist doch längerfristig zu sehen und dann können die neuen Stadtquartiere eben erst später realisiert werden. Warum müssen die neuen Wohnquartiere überstürzt gebaut werden? Karow Teichberg und Karow Straße 52 lägen an einer U-Bahnlinie mit Blankenburg-Süd nach Weißensee-Greifswalder Straße--> Alexanderplatz - eine Lösung von Bestand für die nächsten 100 Jahre!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zum Thema U-Bahn finden Sie auf unserer Projekt-Website in der FAQ-Rubrik ÖPNV unter den ersten zehn Fragen (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 20:

Zum nördlichen Ende der M2 in Blankenburg: Weshalb erfolgt keine Führung in Richtung Karower Kreuz? Dort wäre zusätzlich eine Anbindung an Regionalverkehr und die verlängerte S75 möglich - und eine bessere Erschließung des Zentrums Blankenburg.

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema - und konkret zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M2 - finden Sie auf unserer Projekt-Website bei den FAQ zum Thema ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 21:

Wie wäre es statt U-Bahn die Straßenbahnen unterirdisch zu führen? Wir erhalten oben Natur, Spazier- und Radwege :-). Deal? Die Kosten können m. E. nicht viel höher sein.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, haben Sie vielen Dank für Ihren Hinweis!

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab: https://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/), die sowohl für Straßenbahnen als auch für U-Bahnen gilt, stellt die gleichen Anforderungen an Tunnelanlagen für beide Verkehrsmittel. Somit ist hier auch mit ähnlichen Kosten zu rechnen.

Diese liegen ansonsten bei U-Bahnen im Bau ca. zehnmal über denen der - ebenerdigen - Straßenbahnen. Hinzu kommt erfahrungsgemäß eine deutlich längere Bauzeit für Tunnelvorhaben. Der Erhalt bestehender Grünstrukturen und Wegeverbindungen wird bei jeder Planung einer Infrastrukturmaßnahme, so auch bei der Straßenbahnplanung, stets berücksichtigt und angestrebt.

Frage 22:

In Berlin ist seit über 100 Jahren eh alles anders herum :-). U-Bahn oberirdisch, S-Bahn unterirdisch - warum nicht Straßenbahn auch unterirdisch?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab: https://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/), die sowohl für Straßenbahnen als auch für U-Bahnen gilt, stellt die gleichen Anforderungen an Tunnelanlagen für beide Verkehrsmittel. Somit ist hier auch mit ähnlichen Kosten zu rechnen. Diese liegen bei U-Bahnen im Bau ca. zehnmal über denen der - ebenerdigen - Straßenbahnen. Hinzu kommt erfahrungsgemäß eine deutlich längere Realisierungszeit, da sowohl die Planungsphase als auch die Bauphase länger dauern können.

Frage 23:

Warum wird die Tram in Heinersdorf nicht gleichzeitig nach Blankenburg und Pankow-Heinersdorf gebaut?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, haben Sie vielen Dank für Ihren Hinweis!

Sowohl Blankenburg (Entwicklungsgebiet Blankenburger Süden und S-Bhf. Blankenburg) als auch Pankow-Heinersdorf (Stadtteil und S-Bhf.) werden durch jeweils eigene Straßenbahn-Neubaustreckenprojekte erschlossen bzw. die Erschließung erheblich verbessert. Die Vorhaben werden in Planungs- und Bauabschnitte eingeteilt, so sind die Planungen insgesamt weniger komplex. Durch eine schrittweise Inbetriebnahme können dann auch schon vor Abschluss des Gesamtvorhabens die Vorteile in einem Teilgebiet für eine Übergangszeit zum Tragen kommen. Dies dient letztlich der Beschleunigung der Umsetzung.

Frage 24:

Wäre es möglich, die Straßenbahn vom Pasedagplatz über den S-Bahnhof Pankow Richtung Bornholmer Straße zu führen, um so noch die U Bahnstation Vinetastraße (U 2) mitzunehmen und dann über die Stammstrecke der Tram 50 oder M 1 weiterzuführen? So wäre noch entweder die Bornholmer Straße (S-Bahn) möglich oder Schönhauser Allee - Ring. Das könnte den Knoten am S-/U-Bahnhof entlasten. ;-)

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Führung zum Bahnhof Pankow ermöglicht einen Umstieg zur U- und S-Bahn am Bahnhof Pankow. Von dort sind sowohl der U-Bhf. Vinetastraße, der S+U Bhf. Schönhauser Allee als auch der S-Bhf. Bornholmer Straße direkt in wenigen Minuten erreichbar. Bei einer Führung der Straßenbahn in Richtung Bornholmer Straße wäre hingegen das Pankower Zentrum nur mit Umsteigen erreichbar. Ein wichtiges Ziel der Straßenbahn, nämlich die Verbesserung der Verbindung innerhalb des Bezirks Pankow, würde dann nicht mehr erreicht. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass vor allem eine Durchbindung der Straßenbahn über den Bhf. Pankow hinaus nach Norden für eine deutlich höhere Anzahl an Fahrgästen von Vorteil ist.

Frage 25:

Warum wird immer wieder die Erschließung des Blankenburger Südens mit der U-Bahn planerisch ignoriert?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zum Thema U-Bahn finden Sie auf unserer Projekt-Website in der FAQ-Rubrik ÖPNV unter den ersten zehn Fragen (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen oder Anregungen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 26:

fLotte - in Karow Blankenburg Buch bisher NUR am Bürgerhaus Buch ein Standort. Wie lässt sich das ändern?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Das Projekt fLotte: Freie Lastenräder für Berlin ist eine Initiative des ADFC Berlin. Bitte wenden Sie sich mit Ihrer Frage direkt an den ADFC: [fLotte Berlin – Freie Lastenräder \(flotte-berlin.de\)](https://www.adfc-berlin.de/)

Frage 27:

Die Haltepunkte der Tram sollten u. U. nochmal überdacht werden. Die letzten beiden Haltepunkte, vor Kreuzung der Heinersdorfer Str., befinden sich (diagonal) in einem Abstand von 150 Metern. Die Bewohner angrenzender Siedlungen haben einen sehr weiten Weg zur nächsten Haltestelle. Warum legt man diese nicht näher an die Heinersdorfer Str.?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Lage der Haltepunkte ist in der schematischen Darstellung des Struktur- und Nutzungskonzeptes nur sehr grob dargestellt und kann sich im weiteren Planungsverlauf noch ändern (s. auch Hinweis in der Kartenlegende der Präsentation: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>).

Frage 28:

Welche Lärmschutzmaßnahmen sind für den Betriebshof der BVG vorgesehen? Eine komplette Überdachung und guter Schallschutz? Wie viel Dezibel Lärm soll nach Ihren Planungen den Anwohnern zugemutet werden? Nachdem der Flughafen TXL endlich geschlossen wurde, möchten wir nicht durch quietschende Straßenbahnen um unseren Schlaf gebracht werden. Die Bahnen vom Pasedagplatz und von der Liebermannstraße hört man nachts bis hierher und diese sind erheblich weiter entfernt als dieser Betriebshof.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

In der aktuellen Planungsphase sind diese Details noch nicht bekannt. Aktuell wird eine Untersuchung ausgeschrieben, die auch eine mögliche (Teil-)Überbauung des Betriebshofes prüft. Dazu wird es auch weitere Öffentlichkeitsinformationen geben. Im späteren Planungsprozess wird außerdem ein Lärmgutachten erstellt und sich daraus ergebende erforderliche Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet, die dann mit der Umsetzung realisiert werden.

Frage 29:

Basisaufgabe der Tramverlängerung von Linie 12 und Linie 27 war es, eine bessere Verbindung zwischen Weißensee und Pankow herzustellen und die anliegenden Siedlungen besser mit dem ÖPNV zu erschließen. Diese Aufgabe wird durch die Länge dieser „Kompromisstrecke“ nicht erfüllt. Was tolerabel wäre, wenn dies durch die Wahl der Haltepunkte ein Gewinn für die Anwohner wäre. Mit der Wahl der Standorte wird aber auch das verpasst. Die Linienführung der M2 wäre nur verständlich, wenn man dies mit einer Verbesserung der Buslinie 158 oder der Einführung der lang versprochenen Kiezbushlinie Blankenburg verbindet. Von dieser ist in den Konzepten überhaupt nichts zu sehen. So schafft man keine Verkehrswende, wenn man 10.000 Neu-Blankenburger eine autofreie/-arme Zukunft verspricht, aber am Ende nur ein Trabantenghetto ohne Verknüpfung in die vorhandenen Ortsstrukturen schafft. Und warum denkt niemand daran, wenigstens ein Tramgleis nach Französisch Buchholz zu legen? Dieses Wendegleis am Bahnhof programmiert auf 30 Jahre Dauerstau in der Bahnhofsstraße voraus.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Machbarkeitsuntersuchung zur Straßenbahntangente zwischen Pasedagplatz und S-

Bahnhof Pankow hat untersucht, wie die Netzlücke im vorhanden radialen Straßenbahnnetz im Nordosten Berlins am besten geschlossen werden kann. Dabei werden mehrere Streckenvarianten nach einer berlinweit einheitlichen Methodik geprüft und bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde die planerisch zu bevorzugende Variante bestimmt, die in der Gesamtschau aller Kriterien am besten abschneidet. In den weiteren Planungsschritten (Vorentwurfsplanungen und Planfeststellungsverfahren) wird die Variante dann konkretisiert. In der Grundlagenermittlung zur Straßenbahnneubaustrasse Blankenburger Süden wurde eine mögliche Verlängerung nach Französisch Buchholz bereits berücksichtigt. Aktuell lässt sich diese Verbindung nicht wirtschaftlich darstellen.

Sobald die Straßenbahnplanungen detaillierter werden, wird es auch Anpassungen im Busnetz geben. Das Busnetz für den Bereich Blankenburg nach Erweiterung der Straßenbahnstrecken steht noch nicht final fest. Dies wird in der weiteren Planungsphase erfolgen.

Frage 30:

Der Bau von circa 6.000 Wohnungen bedeutet einen Zuzug von mindestens 10.000 Menschen - Zehntausend, mit all ihren Verbrennern, E-Mobilen, Fahrrädern etc. Allein das wird einen solchen verkehrlichen Druck auf die Nachbarregionen Alt-Blankenburg, Heinersdorf und Malchow ausüben, dass sich deren Bewohner noch die Augen reiben werden; egal, ob das neue Quartier nun autoarm gestaltet wird oder nicht. Apropos: Wie will man die Leute eigentlich davon abhalten, mit dem eigenen Auto zu fahren, wenn doch gleichzeitig mehrere neue Straßenanbindungen (wie diese völlig rücksichtslos durch die Anlage Blankenburg gehackte Moggel-TVN neben der Bahnhofstrasse) plant?

Die geplante Straßenbahnverlängerung der M2 hingegen wird sich als Schuss in den Ofen erweisen. Warum sollen potenzielle S-Bahn-Fahrgäste aus dem Blankenburger Süden auch auf eine Tram warten und dann umständlich circa drei Stationen stadtauswärts fahren, um zum S-Bahnhof Blankenburg zu gelangen? In der Zeit können sie ja sogar zum Bahnhof laufen - oder gleich in die Gegenrichtung, also Richtung Stadtzentrum fahren. Nein, die Tram müsste weiter rausgeführt werden (z. B. zum zukünftigen Turmbahnhof Karower Kreuz), um auch für Pendler aus dem Umland attraktiv zu sein. Die Anbindung des Blankenburger Südens an den S-Bahnhof Blankenburg kann kurzfristig mit E-Bussen gewährleistet werden. Langfristig ist das so wieso alles nicht ausreichend. Um die Zunahme des Passagieraufkommens (neben Blankenburg auch aus den Neubaugebieten in Buch und Karow) der nächsten Jahrzehnte zu bewältigen, braucht es eine U-Bahn nach Nordosten; da helfen keine halbherzigen Lösungen wie diese Stummel-M2.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Bei einer Führung der Straßenbahn zum geplanten Karower Kreuz müssten hier für die Anbindung an die Innenstadt mit der S75 große Umwege in Kauf genommen werden oder es wäre ein Umsteigevorgang am Karower Kreuz erforderlich. Beides wäre sehr unattraktiv für die Straßenbahnnutzer*innen. Zudem würde sich bei einer Straßenbahnführung durch den Ortskern Blankenburg die dortige problematische Situation weiter verschärfen.

U-Bahnen sind Teil des Berliner ÖPNV. Im Zuge des bedarfsgerechten Ausbaus des ÖPNV wird demzufolge auch der Ausbau des U-Bahn-Netzes geprüft. Für vier U-Bahn-Linien sind seitens des Senats bereits Machbarkeitsprüfungen angestoßen worden. Die U10 (auch U3 genannt) ist jedoch nicht darunter, da im Verkehrsmittelvergleich der Straßenbahngrundlagenuntersuchung die Straßenbahn als bevorzugtes Verkehrsmittel hervorgegangen ist. Die benötigten Flächen für eine U-Bahnlinie U10 (U3) werden aber weiterhin konsequent freigehalten,

sodass eine spätere Umsetzung über den Flächennutzungsplan Berlin (<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/de/fnp/index.shtml>) möglich ist.

Frage 31:

Warum muss alles oberirdisch sein: S- Bahn, U-Bahn, Bus sind auch unterirdisch möglich. Bei Tram kenne ich die Bedingungen nicht so genau, der Flächenbedarf ist jedoch recht hoch, wie man z. B. in Marzahn/Hellersdorf/Frz. Buchholz sehen kann. Zumindest an den Knotenpunkten wäre ein Tunnel für Bus/Lkw und Pkw zu prüfen – siehe Doppelknoten Blankenburg oder mehr Richtung Pflasterweg/Heinersdorf. Beispiel Wernigerode. Da ist der Bauuntergrund nicht weniger schwierig als in Berlin. Der Tunnel-Altstadtkreisel dort hat 15 Mio. Euro gekostet (2004-2006) – und man plant für 93 Mio. Euro einen Tunnel als Ortsumfahrung B244 /Land Sachsen-Anhalt. Den Baugrund in Blankenburg/Heinersdorf hätte man natürlich VOR oder während der Bauarbeiten der BWB Wasserbetriebe prüfen müssen.

Generell stellt sich seit 2018 die Frage: Wieso müssen langjährige Anwohner, ob nun eigenes Haus oder Kleingarten, vertrieben werden, um neue Bewohner anzusiedeln? Gerade weil man hier Platz hat und die Verkehrsanbindung zur künftigen S-Bahn Sellheimbrücke, Wartenberg/Malchow etc. möglich wäre, ergibt es für mich keinen Sinn. Ich wohne zwar in Karow und bin nicht ganz direkt betroffen – generell aber schon, weil ich z. B. sehr umständlich zum Arzt komme. Und der Verkehrsstau muss für alle aufgelöst werden.

Ich sehe im Übrigen keine ausreichende Infrastruktur: nur zwei oder drei Schulen, Kita? Kaum Supermärkte (für 10.000 Neu-Bewohner benötigt man vier bis fünf), Ärztehaus, Feuerwehr, Polizeistation/mobile Wache, Bürgeramt – alles Fehlanzeige. Von allein kommt da nix.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website bei den FAQ zum Thema ÖPNV (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/faq/>). Falls Sie noch weitere Fragen oder Anregungen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 32:

Wie breit ist die Schneise beim Bau einer Tram-Strecke und nach Fertigstellung? Und im Vergleich dazu: Wie breit ist die Schneise beim Bau einer Untergrundbahn-Strecke und wie lange dauert das im Vergleich zur Straßenbahn?

So viel zu Enteignungen und Vertreibungen. Als wenn hinterher ein Kleingärtner auf dem Untergrundtunnel wieder seine Parzelle anlegen dürfte. Während der Bauphase macht er derweil was? Ihre Argumente sind unsachlich und stellen einfach nur reine Polemik dar.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Breite der „Schneisen“ hängt von vielen unterschiedlichen Faktoren ab und ist nicht so pauschal zu beantworten. Die Wahl der Straßenbahn als hier bevorzugtes Verkehrsmittel hängt allerdings nicht nur davon ab. Während die U-Bahn lediglich Verbindungsfunktionen übernimmt, also einzelne Orte über längere Strecken miteinander verbindet, erfüllt die Straßenbahn auch Erschließungsfunktionen. Das bedeutet, dass durch ihren kürzeren Haltestellenabstand die Anbindung von einzelnen Wohn- und Gewerbegebieten erfolgt. Durch die flexiblere Streckenführung der Straßenbahn und die vielen Netzverknüpfungen in Berlin sind zudem

Anpassungen im Liniennetz einfacher möglich als bei der U-Bahn. Die aktuell geplante Straßenbahn-Strecke verknüpft die Ortsteile Heinersdorf und Blankenburg miteinander. Ein weiterer Vorteil ist, dass sich Straßenbahnen für mobilitätseingeschränkte Reisende besser eignen. Auch Kosten und Planungs- sowie Realisierungszeit sind bei der Entscheidung relevant: Die Kosten liegen zwischen 150 und 250 Mio. Euro pro U-Bahn-Kilometer. Straßenbahnen kosten hingegen nur 10 bis 15 Mio. Euro pro Kilometer und sind deutlich schneller umsetzbar. Hinzu kommt beim U-Bahn-Bau erfahrungsgemäß eine deutlich längere Realisierungszeit, da sowohl die Planungsphase als auch die Bauphase länger dauern können.

Frage 33:

Weshalb wird die vom Bezirk Pankow vorgeschlagene Trasse für die Tram nicht als Planungsvariante in Betracht gezogen?

Warum wird die Retentionsfilteranlage nicht für eine Verkehrslösung verwendet? Diese sollte doch relativ einfach auf der anderen Straßenseite neu gebaut werden können. Das gleiche gilt für die Kita, die man auf der anderen Straßenseite neu aufs Feld bauen könnte.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die von der BVV Pankow vorgeschlagene Variante der Straßenbahnverlängerung gleicht bis auf die Lage der Endhaltestelle, der in der Grundlagenuntersuchung geprüften Variante 4B3. Die Variante 4B3 erreichte jedoch in der ersten Stufe der Trassenbewertung nur den 4. Platz und wurde somit, wie im Verfahren üblich, nicht weiter untersucht. Als nachteilig wurden bei der beschriebenen Variante insbesondere die etwas verlängerte Reisezeit und die erhöhte Kurvigkeit gegenüber der gewählten Trassenvariante eingeschätzt. Beide Aspekte würden sich auf Fahrkomfort und Attraktivität der Straßenbahnstrecke negativ auswirken. Vor diesem Hintergrund hat der Senat am 9. Juni 2020 eine Weiterführung der Planung gemäß der bekannten planerisch zu bevorzugenden Variante beschlossen.

Nach Rücksprache mit den Berliner Wasserbetrieben ist der Retentionsbodenfilter nicht so einfach zu verlegen, sodass dieses Kriterium mit einer negativen Bewertung bei Variantenbeurteilung zum Doppelknoten eingeflossen ist. Der Retentionsbodenfilter ist jedoch nicht der alleinige Grund für die vorliegende Vorzugsvariante. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Projekt-Website unter dem Artikel „Neue Lösung für den Doppelknoten“ (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/strassen/doppelknoten/>) .

Frage 34:

Den Straßenbahnausbau in Heinersdorf halte ich für sehr schwierig. Die Romain-Rolland-Straße hat nur eine Spur pro Richtung und ist jetzt schon immer dicht. An den Seiten kann man nichts wegnehmen, da steht u. a. die Dorfkirche. Die Gleise in der Tino-Schwierzina-Straße müssten ausgebaut werden, da es dort nur eingleisig ist. Die Kreuzung zur Romain-Rolland-Straße ist ein Nadelöhr: Wie soll dort ein schneller und zuverlässiger Straßenbahnverkehr gewährleistet werden?

Ebenfalls zum Nadelöhr könnte der Bahnhof Blankenburg werden, da es unter der Brücke nur eine Spur pro Richtung gibt. Da können doch keine zwei Straßen zum Bahnhof münden. Auch eine spätere Weiterführung der Tram bis zur Pasewalker Straße ist kritisch, weil die Bahnhofstraße viel zu eng ist. Soll die Straßenbahn zusammen mit den Autos im Stau stehen? Wohl nicht, denn der ÖPNV sollte immer eine bessere Alternative zum Auto darstellen.

Warum wird eigentlich nicht die S-Bahn von Wartenberg bis zum nordöstlichen Ende des Blankenburger Pflasterwegs verlängert? Die Gleise sind da! Es braucht nur noch einen Bahnhof. Rund um diesen neuen Bahnhof gibt es Richtung Lindenbergl noch ein riesiges Areal für den Wohnungsbau.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Mit der Realisierung der Verkehrslösung Heinersdorf, insbesondere der Netzelemente N1 und N2, wird der Ortskern Heinersdorf und damit auch die Romain-Rolland-Straße in diesem Abschnitt vom Kfz-Verkehr entlastet, sodass der Straßenbahnverkehr hier generell gewährleistet werden kann.

Zum Bahnhof Blankenburg sollen keine zwei Straßen führen. Wenn die Verkehrslösung zur Auflösung des Doppelknotens umgesetzt wird, soll der Teilbereich der „alten“ Bahnhofstraße zwischen Heinersdorfer Straße und S-Bahnhof vom Durchgangsverkehr befreit werden. Sollte die Straßenbahn perspektivisch Richtung Westen nach Französisch Buchholz weitergeführt werden, wird es vermutlich Anpassungen an den Unterführungen der Bahn sowie Autobahn geben müssen. Weitere Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten>.

Frage 35:

Die Straßenbahnverbindung wird das Verkehrsproblem nicht lösen. Bei 5.000 bis 6.000 Wohnungen macht das eine Mehrbelastung des öffentlichen Nahverkehrs von bis zu 24.000 Menschen aus. Immerhin will man auch in Buch und Karow nicht nur in kleinem Umfang bauen. Dann kämen nur aus Karow noch einmal so viele Menschen dazu. Warum wird nicht wie schon früher geplant der S-Bahn-Ring geschlossen und zusätzliche Bahnhöfe wie Sellheimbrücke geschaffen und an den Turmbahnhof Karower Kreuz angeschlossen? Die dörfliche Struktur und die grüne Lunge werden durch die Baupläne zerstört, ganz zu schweigen von den Enteignungen mündiger Bürger. Ich hoffe, dass bei der nächsten Wahl eine Änderung der Prioritäten möglich ist. Hier wird nicht grün, sondern schwarz geplant. Die Streckenführung der Straßenbahn ist nicht durchdacht, und wurden da mal Schallschutz- und Bodengutachten erstellt? Auch sehe ich keine Auswirkungen auf das Grund- und Schichtenwasser berücksichtigt. Nach jedem großen Regen stehen jetzt schon viele Teile der ehemaligen Rieselfelder unter Wasser. Durch die Verdichtung des Bodens kann das nur schlimmer werden, mit Auswirkungen auf die bereits bestehende Bebauung. Insgesamt ein nicht gut durchdachtes Konzept auf dem Rücken der Anwohner eines Dorfkerns.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten>.

Boden- und Lärmschutzgutachten werden selbstverständlich im Rahmen der weiteren noch anstehenden Planungsphasen, die in der Verkehrsplanung für Neubauvorhaben vorgegeben sind, erarbeitet.

Frage 36:

Wie werden die Lücken gefüllt? Irgendwie fehlt in der Anlage Blankenburg komplett die ÖPNV-Anbindung, oder habe ich die Buslinien übersehen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Das Busnetz für den Bereich Blankenburg nach Erweiterung der Straßenbahnstrecken steht noch nicht final fest. Dies wird in der weiteren Planungsphase, auch abhängig von der städtebaulichen Entwicklung, erfolgen.

Frage 37:

Die grundsätzliche Lösung mit der Verlängerung der Strab M2 in Richtung Norden und Anbindung an den S-Bahnhof Blankenburg finde ich gut. Da die S-Bahn in Blankenburg über eine Abstell-/Wendeanlage verfügt, ist es z. B. recht unkompliziert möglich, z. B. die zukünftige S21 (Hauptbahnhof - Wedding - Gesundbrunnen -...) bis Blankenburg zu führen (Übergang in Gesundbrunnen auf die Ringbahn und die Nord-Süd-S-Bahn, Übergang in Hauptbahnhof auf die Stadtbahn). Bei der weiteren planerischen Detaillierung des Vorhabens ist auf folgende Aspekte einzugehen:

- Option einer Netzerweiterung in Richtung Wartenberg
- Schaffung einer optimalen Umsteigemöglichkeit M2 - S-Bahn (und umgekehrt) in Blankenburg
- Schaffung einer optimalen Umsteigemöglichkeit für die verlängerte Linie 27 (Pasedagplatz - Heinersdorf Kirche - S-Bahnhof P-Heinersdorf -) am S-Bahnhof P-Heinersdorf - Personentunnel bis zur Strab 50?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung und Ihre Anregungen, die wir im Rahmen der weiteren Planung gerne vertieft prüfen und ggf. berücksichtigen werden.

Frage 38:

Zu dem von Ihnen im April 2021 vorgelegten Strukturkonzept nehme ich als Eigentümerin der Flächen nordöstlich des Schmöckpfehlgrabens (Flur 295, Flurstücke 75, 89, 91 u. a.) Stellung. Meine Anregungen und Hinweise sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen –TEIL7 7. Widerspruch zum Flächennutzungsplan.

Bemerkenswert ist auch, dass die Planung im Widerspruch zum Flächennutzungsplan und der

bezirklichen Planung steht. Dies gilt für die Platzierung des Betriebshofes. Dieser ist dort geplant, wo er immissionsschutzrechtlich hingehört, nämlich im Norden des Gebietes. Darauf beruht auch die Verkehrsplanung der BVG, wie auf der Informationsveranstaltung Straßenbahntangente Pankow - Heinersdorf - Weißensee 7.11.2018, 17:00 - 21:00 Uhr deutlich wurde. Zudem soll Vorzugsvariante der Straßenbahnführung, wie sie von SenUVK im November 2019 ermittelt wurde, die sog. „Variantenkombination 2C+3C im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes“ sein. Warum von dieser Vorzugsvariante abgewichen wird, wird nicht erklärt.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, haben Sie vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Zur Erweiterung des Mobilitätsangebots muss das ÖPNV-Netz ausgebaut werden - unter anderem mit neuen Straßenbahnlinien, dichteren Takten und längeren Zügen auch auf bestehenden Linien. Hierfür wird im Nordosten Berlins ein neuer Betriebshofstandort benötigt, da die vorhandenen Betriebshofkapazitäten ausgeschöpft sind. Seit Ende September 2020 steht nun das Gewerbegebiet Heinersdorf als Vorzugsstandort fest. Die im Vorfeld durchgeführten Standortuntersuchungen für den Betriebshof waren sehr umfangreich. Die Herausforderung war, ein geeignetes, mindestens sechs Hektar großes Gelände zu finden - trotz massiver Flächenknappheit in Berlin. Nach Prüfung verschiedener Kriterien, wie etwa Anbindung, Wirtschaftlichkeit oder Naturschutz, gab es schlussendlich zwei mögliche Standorte: das Gewerbegebiet Heinersdorf und das Areal zwischen Autobahn A114 und Stettiner Bahn. Letzteres umfasst auch die Erholungsanlage Blankenburg. Deshalb fiel dieser Standort unter Berücksichtigung der sozialen Härten hinter dem Gewerbegebiet Heinersdorf zurück. Der neue Standort ist im Struktur- und Nutzungskonzept berücksichtigt worden.

Ebenso berücksichtigt wurde die planerisch zu bevorzugende Variante der Straßenbahnanbindung Blankenburger Süden, die mit dem am 09.06.2020 gefasstem Senatsbeschluss bestätigt wurde. Damit können auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans weitere notwendige detailliertere Untersuchungen und Planungsprozesse vorgenommen werden. Dazu gehören weitere Planungsschritte (Vorplanung, Entwurfsplanung etc.) und das Planfeststellungsverfahren, in dem der Trassenverlauf abschließend bestimmt wird. Im Rahmen der anstehenden Vorplanung kann die konkrete Trassenfindung in Anlehnung an die ermittelte planerisch zu bevorzugende Variante bestimmt werden. Weitere Beteiligungstermine werden dabei folgen, um mit den betroffenen Anwohner*innen in einen konstruktiven Dialog treten zu können.

Straßenplanung

Frage 1:

Welche neuen bzw. erweiterten Straßenverbindungen zwischen Berliner Innenstadt sind in Zusammenhang mit den geplanten neuen Stadtquartieren in Blankenburg-Süd (mehr als 5.000 neue WE), Karow (3 neue Stadtquartiere mit 3.000 WE) und Buch Am Sandhaus (1 neues Stadtquartier mit 2.800 WE) vor Baubeginn realisiert?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!
Eine Antwort bzw. hilfreiche Informationen finden Sie auf Seite 24 des Vortrags von Hartmut Reupke, Leiter Verkehr bei der SenUVK, anlässlich der Bürger*innenveranstaltung zur verkehrlichen Entwicklung im Berliner Nordosten. Informationen sowie den Download der Präsentation finden Sie unter: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>.

Frage 2:

Wann werden für die Siedlungsgebiete Blankenburger Süden, Karow und Am Sandhaus die Bauarbeiten beginnen? Wann ziehen die ersten Bewohner dort ein? Wann werden die dafür erforderlichen Straßenausbauten und die Verlängerung der M2 fertig? Hoffentlich erst die Verkehrsinfrastruktur, und danach die Siedlungen, sonst droht absolutes Chaos!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, haben Sie vielen Dank für Ihren Beitrag!
Es liegen noch keine konkreteren Terminpläne vor. Zum Blankenburger Süden müssen erst die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen sein, um einen politischen Beschluss darüber zu erreichen, ob das Stadtquartier realisiert wird. Überdies finden Sie Informationen auf Seite 24 des Vortrags von Hartmut Reupke, Leiter Verkehr bei der SenUVK, anlässlich der Bürger*innenveranstaltung zur verkehrlichen Entwicklung im Berliner Nordosten. Informationen sowie den Download der Präsentation finden Sie unter: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>.

Frage 3:

Wann soll die Rudelsburgstrasse ab Bahnhof Blankenburg saniert werden?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!
Zu dieser können wir als Senatsverwaltung leider nicht Stellung nehmen, da die Zuständigkeit nicht bei uns liegt. Wir haben Ihre Anfrage jedoch an die entsprechende Stelle weitergeleitet und werden die Antwort veröffentlichen, sobald uns diese zugegangen ist.

Frage 4:

Wir hätten gern verbindlich eine Timeline der straßenbaulichen Aktivitäten im Norden. Vielen Dank!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!

Eine verbindliche Timeline liegt noch nicht vor. Baulastträger für das Berliner Straßennetz sind in den meisten Fällen die Berliner Bezirke. Wir haben Ihre Bitte dorthin weitergeleitet.

Für Autobahnen und anbaufreie Bundesstraßen ist die Autobahn GmbH zuständig: Projekte | Die Autobahn GmbH des Bundes.

Informationen zum Bau von Verkehrsinfrastruktur in der Zuständigkeit der SenUVK – Tiefbauabteilung finden Sie unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/>.

Frage 5:

Heinersdorf-Zentrum: Seit ca. 30 Jahren werden Daten gesammelt, Konzepte entwickelt und immer wieder Entscheidungen verschoben. Dies führt zu extremer Überlastung der angrenzenden Straßen um das Heinersdorfer Zentrum. Es fehlen Bürgerinformationen zum Planungsstand und zur Terminkette zur Erlangung des Baurechts und zur Umsetzung der Realisierungsabschnitte. Kann darüber in Kurzform berichtet werden?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Um Verkehrsinfrastruktur zu realisieren, sind letztendlich politische Beschlüsse nötig, da Ressourcen und finanzielle Mittel wirtschaftlich eingesetzt werden müssen. Derartige Beschlüsse wurden in der Vergangenheit für die Verkehrslösung in Heinersdorf noch nicht gefasst.

Aktuell wird im Rahmen des Bebauungsplans 3-72 Baurecht für das Netzelement N1 geschaffen. Mehr dazu finden Sie auch hier: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/straesen/heinersdorf/>. Die Öffentlichkeit wird in diesem Prozess beteiligt. Für die übrigen Netzelemente müssen zunächst die Planungen der Straßenbahnanbindung Blankenburger Süden sowie für den geplanten Betriebshof in Heinersdorf integriert werden. Daher kann die Vorplanung mit weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung erst 2022 starten.

Frage 6:

Betrifft: Heinersdorf, Netzelement N2: Das gedachte Netzelement N2 soll durch mittlerweile drei Wohnsiedlungen führen. Wie wollen Sie den gesetzlich verankerten und für alle verbindlichen Lärm und Emissionsvorschriften gerecht werden? Zwischenzeitlich haben sich auf der geplanten Trasse des Netzelements N2 nicht unwesentliche Änderungen ergeben, die Ihre Planung in Frage stellen? Ist Ihnen das bekannt?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!

Die Umfeldentwicklung ist uns bekannt. Solche und weitere Herausforderungen werden und müssen wir im weiteren Vorgehen – in der Vor- und Entwurfsplanung – ab 2022 angehen und lösen. Hieran wird natürlich auch die Öffentlichkeit beteiligt werden.

Frage 7:

Die überbezirkliche straßenverkehrliche Anbindung (MIV, Rad und ÖPNV) an Reinickendorf ist noch immer sehr defizitär. Das Defizit an Straßentangentiale führt auch zu Mehrbelastungen und Überlastungen der Radialen und zu langen Umwegfahrten mit entsprechenden Auswirkungen auf die Umwelt. Die Überlastung der Radialen führt auch zu Schleichverkehren in den Wohngebieten. Es sind m. E. weitere Tangentialverbindungen erforderlich, um die Situation im bestehenden Straßennetz etwas zu entspannen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!
Im aktuellen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe, <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/>) ist diese Planung als langfristige Maßnahme L24 ausgewiesen. Eine Realisierung ist erst für die Zeit nach 2030 vorgesehen.

Frage 8:

Ich bitte um Details zur Ablösung Doppelkreuzung Blankenburg. Bleibt die Ampelkreuzung erhalten? Wie wird der Verkehrsfluss durch Blankenburg aus Karow/Buch und den Orten außerhalb Nordost-Berlins in Richtung Pankow/Innenstadt verringert?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!
Antworten auf Ihre Frage bzw. zur Vorzugsvariante des sogenannten Doppelknotens finden Sie hier: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/strassen/doppelknoten/>. Zur Reduzierung des Verkehrs werden zahlreiche Projekte parallel vorangetrieben, wobei ÖPNV, Rad- und Fußverkehr im Fokus stehen. Beispielhaft seien genannt: Der Ausbau des S-Bahn-Angebots im Nordosten, die Realisierung der Radschnellverbindungen oder das bessere P+R-Angebot in Berlin und Brandenburg. Mehr erfahren Sie auch im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr - Berlin.de (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/grundlagen/stadtentwicklungsplan/>) sowie unter i2030 - Mehr Schiene für Berlin & Brandenburg (<https://www.i2030.de/>).

Frage 9:

Wie bewerten Sie die Sinnhaftigkeit der OU Malchow in ihrer aktuell geplanten Form und das damit zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen auf der B2 vor dem Hintergrund der jetzt schon stark belasteten Berliner Allee in Weißensee? Welche Alternativen sehen Sie? Wie wollen Sie die Anwohner*innen der Berliner Allee schützen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Hinweise!
Die Ortsumfahrung Malchow ist eine Maßnahme des Bundes und liegt in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH. Im [Bundesverkehrswegeplan](https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html) (<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>) ist sie als „Vorhaben mit vordringlichem Bedarf“ mit einem Realisierungshorizont bis 2030 gelistet. Ein Planfeststellungsverfahren, das von der Autobahn GmbH noch durchzuführen ist, wird letztlich klären müssen, welche exakte Trasse umsetzbar ist.

Frage 10:

Gibt es eine finale Planung zum genauen Streckenverlauf und Baubeginn des Netzwerkelementes N4 bzw. N4E in Verbindung mit dem Blankenburger Süden? In welchem Bereich sind die Fafnerstr. und der Schmöckpfuhlgraben betroffen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Es gibt noch keine finale Planung im von Ihnen genannten Gebiet. Die aktuell vorliegende, planerisch zu bevorzugende Variante ist das Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung. Die exakte Lage der Trasse mit sogenannter grundstücksscharfer Betroffenheit wird in der weiterführenden Planung ermittelt und im Planfeststellungsverfahren geklärt. Von diesem sowie vom Verlauf der Planungen hängt dann auch der Beginn der Baumaßnahmen ab. Dieser ist aktuell für 2028 geplant.

Frage 11:

Sind die neuen Stadtquartiere in Buch Am Sandhaus und in Karow für die Senatsverwaltung Verkehr überhaupt denkbar, ohne einen Vollanschluss an die A114 an der Bucher Straße vor Baubeginn realisiert zu haben? Sie hatten erwähnt, dass diese Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan noch ohne Termin steht!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!

Die Komplettierung von einer Halb- zu einer sogenannten Vollanschluss-Stelle an der Bucher Straße liegt in der Planung beim Land Berlin. Sie steht nicht im Bundesverkehrswegeplan. Der Bund hatte die Finanzierung abgelehnt, sodass diese aktuell noch nicht gesichert ist bzw. aussteht.

Ein Bau der Stadtquartiere ohne einen Vollanschluss in Buch ist dennoch nicht von vornherein ausgeschlossen. Spätestens im Bebauungsplanverfahren muss die verkehrliche Machbarkeit für solche Wohnungsbauvorhaben nachgewiesen werden. Für das Gebiet Buch – Am Sandhaus wird dieses Verkehrskonzept aktuell erarbeitet, für Karow wird es folgen.

Frage 12:

Ist an der A114 eine Schallschutzwand für die Anlage Blankenburg geplant?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Zu diesem können wir als Senatsverwaltung leider nicht Stellung nehmen, da die Zuständigkeit nicht bei uns liegt. Antwort auf Ihre Frage erhalten Sie bei der Autobahn GmbH. Diese müsste Ihnen auch über den aktuellen Stand des Lärmschutzgutachtens Auskunft geben können.

Frage 13:

Wie werden die Menschen entschädigt, die für den Straßenbau oder der Tramanbindung in Berlin-Blankenburg ihr Eigentum (Land und Haus) und somit ihre Altersvorsorge verlieren? Gibt es eine gerechte, und dem aktuellem Bodenwert angepasste faire Entschädigung?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Zu diesem schon mehrfach angefragten Aspekt finden Sie auf unserer Projekt-Website eine Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/anlieger/anlieger-und-ihr-eigentum-im-blankenburger-sueden/>.

Frage 14:

Sie schlagen eine Schneise durch die Anlage Blankenburg und leiten den Verkehr durch die Brücken unter den Gleisen und unter der Autobahn durch. Ich bitte um eine Erläuterung, wie der Verkehr an der jetzt schon überlasteten Pasewalker Str. abfließen soll? Wäre es nicht sinnvoller die Netzelemente der Verkehrserschließung Heinersdorf dafür zu nutzen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Auflösung des sogenannten Doppelknotens in Blankenburg und die Realisierung der dortigen Verkehrserschließung – mit Anschluss an das geplante Netzelement N4 hat zweierlei zur Folge: Der Verkehr wird etwa hälftig auf beide tangentialen Verbindungen verteilt, zudem wird er an das übergeordnete Hauptstraßennetz (Pasewalker Straße sowie A 114) angeschlossen. So wird das Verkehrsaufkommen auf Heinersdorf und Blankenburg verteilt. Es kann nicht Sinn und Zweck einer ausgewogenen Verkehrsplanung sein, den gesamten Verkehr allein durch Heinersdorf zu führen.

Frage 15:

Wann werden Sie mit den betreffenden Bürgern der Planung N2 in Kontakt treten?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!

Der Kontakt mit den betreffenden Bürger*innen erfolgt mit dem Start der weiteren Planungsphasen bzw. der Vorplanung, voraussichtlich ab 2022.

Frage 16:

Die „Verkehrliche Untersuchung zum Straßennetz im Nordost-Raum Berlins in Folge der neuen städtebaulichen Entwicklungen“ sieht laut des empfohlenen Planfalls 1.5 die Maßnahmen 2 „TVN B2 – Pasewalker Straße“ und 3 „Anschlussstelle Blankenburg“ vor. Beide Maßnahmen finden sich nicht im Struktur- und Nutzungskonzept wieder, hätten jedoch einen erheblichen Einfluss auf die Ableitung des Individualverkehrs auf einen Stufe 1 Verkehrsweg.

Wie sieht die Beschlusslage zur strategischen Entwicklung des Straßennetzes in Verbindung mit dem Struktur- und Nutzungsplan aus? Offenbar gibt es hier eine Planungs- oder Zuständigkeitslücke, die sich massiv auf die Umsetzung der TVN auswirkt.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Untersuchung zum Nord-Ost-Raum (NOR) ist eine strategische Untersuchung zur Entwicklung, Anpassung und ggf. Ergänzung des (übergeordneten) Straßennetzes. Dafür wurden verschiedene Straßen-Varianten untersucht und deren verkehrliche Auswirkungen miteinander verglichen. Das Ergebnis der NOR-Untersuchung ist die Basis für weitere detaillierte Untersuchungen im Nordostraum. Dazu gehört auch die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrerschließung Blankenburg“, die den Planfall näher untersucht hat. Im Ergebnis hat sich das Variantenbündel 2, welches eine Führung entlang des Papstfinkweges vorsah, nicht durchgesetzt. Die planerisch zu bevorzugende Variante führt weiter südlich in Höhe der Fafnerstraße zur A 114 und Pasewalker Straße. Diese Verbindung wurde auch im Struktur- und Nutzungskonzept als Rahmensetzung übernommen. Die Planungen einer TVN mitten durch die Erholungsanlage Blankenburg sind damit obsolet. Weitere Informationen finden Sie hier: Verkehrerschließung Blankenburg – Berlin.de (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/strassen/blankenburg/>).

Frage 17:

Wie breit soll die neue Hauptverkehrsstraße mit der Tram im Bereich der ehem. Anlage Blankenburg werden?! Und wieso spricht die SenUVK hier wieder über „Parzellen“, die da wegfallen?! Dort gibt es mehrere Einfamilienhäuser auf Eigentumsgrundstücken!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Ein exakter Querschnitt steht noch nicht fest, da die Gestaltung des Querschnittes in verschiedenen Varianten in der Vorplanung untersucht wird. Wenn man alle Belange der verschiedenen Verkehrsarten sowie eine dezentrale Entwässerung berücksichtigt, dann kann von einer Gesamtquerschnittsbreite (inkl. Rad- und Fußwege, Straßenbahn und Entwässerung) von rund 33 Metern ausgegangen werden.

Frage 18:

Sehe ich das richtig? Am Feuchten Winkel soll wieder eine S-Bahnbrücke entstehen, was ich gut finde. Doch passt das denn überhaupt von der Höhe? Die Böschung ist ja so kurz vorm S-Bahnhof recht niedrig. Lkws könnten da ja dann durch diese niedrige Unterführung nicht durch.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis!

Eine generelle Machbarkeit dieser Führung hat die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrerschließung Blankenburg“ bestätigt. Für die Bahndammquerung müsste die Straße entsprechend abgesenkt werden. Detaillierte Untersuchungen dazu finden in den weiteren Planungsphasen statt.

Frage 19:

Wann wird voraussichtlich mit der 3. Stufe der VU begonnen und wann ist frühestens mit belastbaren Ergebnissen der Untersuchungen im Zuge der geplanten Verkehrerschließung Blankenburg im Bereich des Schmöckpühlgrabens/Fafnerstr. zu rechnen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Wenn mit „belastbaren Ergebnissen“ ein Rückschluss auf die exakten Betroffenheiten gemeint ist, kann dieser erst mit dem Planfeststellungsverfahren erfolgen. Eine Vorbereitung der Planfeststellung kann abhängig vom Beschluss zur Vorbereitenden Untersuchung (voraussichtlich Mitte 2022) und den dann erforderlichen Ressourcenplanungen frühestens ab 2023 erfolgen.

Frage 20:

Die Bahnhofstraße soll ja zur „Spielstraße“ werden, gleichzeitig sollen hier weiterhin Linienbusse fahren. Abgesehen davon, dass die Busse dort nun mindestens 5 Minuten benötigen - wie muss man sich das vorstellen; die Fahrzeiten hängen nun davon ab, ob und wie Kinder und Fußgänger den Bus vorbeilassen? Oder wird es doch keine echte Spielstraße und Busse haben Vorrang?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Woher Sie die Informationen haben, dass die Bahnhofstraße eine „Spielstraße“ werden sind, haben Sie leider nicht erwähnt. Es ist eine Falschinformation. Die genaue Ausgestaltung der Bahnhofstraße steht aktuell noch nicht fest. Richtig ist, dass Sie mit der Realisierung der Vorzugsvariante zur Auslösung des Doppelknofens vom Durchgangsverkehr befreit werden soll.

Radverkehr

Frage 1:

Wieso wird der Panke-Trail nicht bis nach Buch und weiter als Anschluss an die Brandenburger Radwege fortgeführt (z. B. Hobrechtsfelder Chaussee), um den Pendelverkehr insbesondere für den Campus Buch für das Rad zu attraktivieren?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!

Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen. Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 2:

Der Panke-Trail muss mind. über Karow hinaus bis Buch, eigentlich bis Bernau, verlängert werden. Warum ist sein geplantes Ende in Karow?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!

Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen. Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 3:

Radverkehre bitte IMMER auf dem kürzesten Weg („Luftlinie“) führen, auch um Konflikte zu vermeiden und in der Regel unabhängig von Straßen (MIV, Bus, Logistik) zu führen. Straßenräume werden durch die Straße, Parkplätze, Grünstreifen UND attraktive Fahrrad- und Fußwege unnötig breit und stehen damit dem Quartier der kurzen und barrierefreien Wege diametral entgegen - darum bitte in der Regel trennen!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!
Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen.
Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.
Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 4:

Rad-Schnellverbindung min. 2m breit je Richtung!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Hinweis,
Die Standards hinsichtlich der Breite von Radschnellverbindungen in Berlin sind: Mindestens drei Meter im Einrichtungsverkehr und mindestens vier Meter im Zweirichtungsverkehr für Radfahrer*innen, zuzüglich mindestens zweieinhalb Meter für Fußgänger*innen. Ein gefahrloses Überholen ist so sichergestellt. Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.infravelo.de/projektarten/radschnellverbindungen/>.

Frage 5:

Es braucht auch eine Radschnellverbindung von Ost nach West (und zurück), die ist unbedingt mitzudenken. Vielleicht unter der vorgeschlagenen Seilbahn?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!
Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen.
Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 6:

Müssen für den Radschnellweg Kleingärten weichen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden! Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen. Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden. Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 7:

Bitte auch sogenannte Fahrradstationen mit Reparaturen mit einplanen nicht nur Parken – in Dresden gibt es diese an vielen Stellen bei Einkaufsmöglichkeiten ;-)

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden! Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen. Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden. Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 8:

Die „Parksiedlung“ ist ja ausschließlich über die Gernroder Str. zu erreichen, die durch dort (teilweise im Kreuzungsbereich parkende) Fahrzeuge schon jetzt schlecht zu befahren ist. Der eingezeichnete Radweg wird aber genau über diese Straße geführt, die schon jetzt keinen ordentlichen beidseitigen Fußweg hat. Wie genau, soll dort noch Radverkehr aufgenommen werden?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!

Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen.

Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Hinweis: Die dargestellten Radwegeverbindungen sind Empfehlung aus dem „Grundlagenkonzept nachhaltige Mobilität im Blankenburger Süden“. Die exakte Trassierung sowie Ausgestaltung der Radwege steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest und müssen im weiteren Planungsverlauf näher untersucht werden. Dazu wird es dann auch weitere Öffentlichkeitsbeteiligung geben.

Frage 9:

Eine vielleicht etwas naive Frage - was hat man für den Fahrradverkehr zwischen Weißensee und Pankow geplant? Ich ging bislang davon aus, dass der Radweg Rennbahnstraße ausgebaut bzw. verbreitert wird. Auf dieser Strecke werden dann wahrscheinlich auch die Bewohner des Viertels in die Ortsteile fahren. Berliner Radfahrer machen höchst ungern Umwege, und diese Strecken zum Panketrail mögen Ausflüglern und Touristen gefallen, aber sind nicht wirklich praxisnah geplant.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!

Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen.

Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Frage 10:

Es wird von übergeordneten Radwegen gesprochen, die durch die Anlage der Gärten führen sollen. Was ist ein übergeordneter Radweg, was muss ich mir darunter vorstellen? Mein Garten befindet sich genau an solch einem geplanten Radweg. Wird dafür die Zuwegung in der Anlage umgebaut? Wird der Weg verbreitert? Müssen wir befürchten, dass auch wegen dieser geplanten Radwege Gärten zum Opfer fallen?

Es sieht in den Plänen auch so aus, als ob es nicht nur Radwege werden, sondern Alleen. Aber ich finde dieses nirgendwo detailliert beschrieben. Also was wird genau aus diesen Wegen und den direkt angrenzenden Gärten? Es wäre eine Schande neben dem ganzen geplanten Bauprojekt, wenn auch Gärten wegen geplanter Radwege und Grünzüge (Alleen) platt gemacht werden!!!

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der weiteren Planung genauer geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt werden!

Hinweise zu Projekten, für deren Planung, bauliche Umsetzung und auch Unterhaltung der Bezirk Pankow als verantwortlicher Baulastträger zuständig ist, werden im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungsrunden zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in die weitere Diskussion einfließen.

Die Bearbeitungsstände vieler aktueller Radverkehrsprojekte können auch auf der Projektkarte der infraVelo GmbH unter www.infravelo.de/karte online eingesehen werden.

Ergänzend weisen wir noch darauf hin, dass entsprechend den Aufträgen aus dem Mobilitätsgesetz Berlin mit dem Radverkehrsplan und dem Radverkehrsnetz gerade wichtige neue Grundlagen für die berlinweite Radverkehrsplanung entwickelt worden sind.

Hinweis: Die dargestellten Radwegeverbindungen sind Empfehlung aus dem „Grundlagenkonzept nachhaltige Mobilität im Blankenburger Süden“. Die exakte Trassierung sowie Ausgestaltung der Radwege steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest und müssen im weiteren Planungsverlauf näher untersucht werden. Dazu wird es dann auch weitere Öffentlichkeitsbeteiligung geben.

Weitere Fragen

Frage 1:

Kann bitte (mindestens) die Folie mit dem Zeitplan veröffentlicht werden?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die gesamte Präsentation finden Sie [hier](https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/) zum Download: <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>.

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 2:

Gibt es eine Aufzeichnung dieses Streams? Der Stream bricht leider immer wieder zusammen.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Aufzeichnung der Veranstaltung finden Sie [hier](https://mein.berlin.de/projekte/verkehrs-entwicklung-im-pankower-osten/?initialSlide=3): <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrs-entwicklung-im-pankower-osten/?initialSlide=3>

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 3:

Es gibt diverse Gebäude-Ruinen, einschließlich Wohnhäuser, in ganz Berlin mit gutem Anschluss an die Infrastruktur. Warum werden diese nicht abgerissen und für den Wohnungsbau genutzt, anstelle auf der grünen Wiese neu zu bauen?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag. Neben den geplanten Stadtquartieren ist die Ergänzungsbebauung in Bestandgebieten ein weiterer Baustein des „Handlungsprogramms zur Beschleunigung des Wohnungsbaus“ in Berlin. Allein die Nachverdichtung in Bestandgebieten wird nicht ausreichen, um die gesamte Wohnungsnachfrage zu bedienen. Weitere Informationen finden Sie im Stadtentwicklungsplan Wohnen unter <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wohnen/>.

Frage 4:

Von wem werden denn alle Fragen nachträglich beantwortet? Hier wurden vielen konkrete Fragen gestellt, trotz aller positiver Übersichtlichkeit der Präsentation gab es leider noch viel Nicht-Konkretes.

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung!

Die Fragen wurden im Nachgang von den verantwortlichen Referaten der SenUVK sowie dem Bezirksamt Pankow beantwortet. Sie wurden hier auf der Seite veröffentlicht.

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 5:

Wo ist die Online-Veranstaltung als Dokumentation im Nachhinein zugänglich?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihren Beitrag!

Die Aufzeichnung der Veranstaltung finden Sie [hier](https://mein.berlin.de/projekte/verkehrs-entwicklung-im-pankower-osten/?initialSlide=3) (<https://mein.berlin.de/projekte/verkehrs-entwicklung-im-pankower-osten/?initialSlide=3>) und die gesamte Präsentation steht Ihnen [hier](https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/) (<https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/aktuelles/buerger-innenveranstaltung/>) als Download zur Verfügung.

Falls Sie noch weitere Fragen haben, senden Sie diese gerne an unser Online-Bürger*innenbüro: verkehr-pankower-osten@SenUVK.berlin.de

Frage 6:

Bitte einen übergeordneten Plan, in dem man erkennt, wie die aktuellen Verkehrsprobleme gelöst werden, ohne den Blankenburger Süden, und dann bitte noch mal inklusive diesem Zuwachs von „5-6tausend Wohnungen“... das sind viel mehr Menschen (ca. 5-fach), als jetzt in Heinersdorf leben... und bitte einen verbindlichen Zeitplan mit der Umsetzung des Rahmenplan Heinersdorf...Straßenbahn? Autos? Fahrräder und bitte: Fußgänger*innen.

Der Rahmenplan von 2018 war ausgesetzt bis zur Klärung Blankenburg ...

also jetzt: bitte! Und warum enden alle Absichten am S-Bahnhof? Warum wird die neue Autobahnbrücke genau so schmal gebaut wie vorher? Wo bitte ist grüne Verkehrspolitik erkennbar außer im Straßenbahnbetriebshof? Ein Scherz!

Und wo ist der Respekt vor dieser grünen Lunge?

Antwort:

Sehr geehrte/r Fragesteller*in, vielen Dank für Ihre Beteiligung! Antworten und Hintergrundinformationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Projekt-Website <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten>.



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/uvk
twitter.com/senuvkberlin
[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)

Berlin, 07/2021