Antworten von Team 2: Wachstum in den Stadtrand – „Mitte am Rand“

für Fragen, die bis zum 26.07 gestellt wurden

Frage mein.Berlin	Autor*in	Antwort Team
<p>6 bis 8 Geschosse</p> <p>Die geplante Bebauung mit 6 und als Hochpunkte bis zu 8 Geschossen thront wie eine Festung inmitten der sie umgebenden Kleingartenanlagen - einfach nur bedrohlich. Man fragt sich, wann dieses Bollwerk seine Nachbarschaft durch bauliche Erweiterung "auffrisst".</p> <p>Die Bebauungsplanung sollte über 3-4 Geschosse nicht hinausgehen.</p>	<p>bln13129</p>	<p>Die Dichte der Bebauung nimmt vom Zentrum zu den Rändern ab. Es soll ein lebendiges Zentrum entstehen, das eine maßvolle Höhe vertragen kann. Unseres Erachtens ist eine Bebauung mit der gezeigten Dichte insbesondere unter ökologischen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sinnvoll. Durch die höhere Dichte im Zentrum wird der Flächenverbrauch reduziert, so dass es zu den Rändern eine kleinteilige und vermittelnde Bebauung geben kann und Grünzäsuren eine weitere Ausdehnung in die nördlich, westlich und südlich gelegenen Nachbarschaften vermeiden.</p>
<p>Unterbrechung Blankenburger Pflasterweg</p> <p>In ihren Planungen wird der Blankenburger Pflasterweg unterbrochen und der gesamte Durchgangsverkehr der Trasse "Bahnhofstraße-Krugstege-Blankenburger Pflasterweg" durch das Wohngebiet geleitet.</p> <p>Warum lässt man den Blankenburger Pflasterweg nicht so wie er ist und führt damit den Durchgangsverkehr am Quartier Blankenburger Süden vorbei?</p>	<p>bln13129</p>	<p>Die Unterbrechung wurde seitens SenUVK zur Entlastung des Knotens Bahnhofstraße/Heinersdorfer Straße vorgegeben. Der Durchgangsverkehr wird in unserem Entwurf im Bereich der Urbanen Gewerbegebiete geführt, für die eine gute Verkehrsanbindung von Vorteil ist. Dagegen kann im alten Verlauf des Pflasterwegs das vorgeschlagene nördliche Wohnquartier mit Grundschulstandort und ein schöner Übergang nach Blankenburg geschaffen werden.</p>

Antworten zu den Ergebnissen des Werkstattverfahrens zum Blankenburger Süden

<p>Verhinderung des Durchgangsverkehrs mit Tempo 30 Zonen</p> <p>Sie schreiben: "Ring und Rückgrat sind fußgänger- und radfahrerfreundlich und durchweg als Tempo 30 Zone gestaltet, so dass Durchgangsverkehre zusätzlich verhindert werden."</p> <p>Welche Fakten belegen, dass man mit einer Tempo 30 Zone den Durchgangsverkehr verhindert?</p> <p>Es gibt in Berlin etliche Tempo 30 Zonen, die den Durchgangsverkehr überhaupt nicht verhindern, sondern nur dafür sorgen, dass der Verkehr länger braucht und eben auch die Anwohner länger etwas davon haben.</p> <p>Solange ein Weg die kürzeste und direkte Verbindung darstellt, wird er auch benutzt egal ob mit oder ohne Tempo 30.</p>	<p>bln13129</p>	<p>Tempo 30-Quartiere sind unattraktiv für den Durchgangsverkehr und steigern die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer). Zudem wird in unseren Plänen das Quartierszentrum weitgehend frei von Kfz-Verkehren gehalten. Damit wird dem Anspruch eines zeitgemäßen, autoarmen, alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt behandelten Quartiers Rechnung getragen. Ring und Rückgrat sind darüber hinaus keineswegs die kürzeste und direkteste Verbindung, vielmehr ist die verkehrsberuhigte Ringstraße erheblich länger als die direkte Verbindung über die neue Verkehrserschließung Blankenburg.</p>
<p>Klimaneutralität</p> <p>Sind die von Ihnen geplanten Bauten und Stadtviertel klimaneutral oder produzieren sie vielleicht noch CO2-frei Energie?</p>	<p>Falcke</p>	<p>Ziel muss das Schaffen eines klimaneutralen, neuen Stadtteils sein. Hierfür haben wir aus städtebaulicher, entwerfender Sicht die Weichen gestellt. Wir schlagen viele Maßnahmen zur Umsetzung eines klimaneutralen Quartiers vor. Die genauere Planung möglichst klimaneutraler Gebäude erfolgt gleichwohl erst in späteren Planungsschritten, nicht im städtebaulichen Rahmenplan.</p>

Antworten zu den Ergebnissen des Werkstattverfahrens zum Blankenburger Süden

<p>Das Stadtklima retten!</p> <p>Liebe Planerinnen und Planer vom Team 2</p> <p>Ihr habt sicher eine Menge Zeit und guter Ideen in Euren Entwurf zum Blankenburger Süden gesteckt. Ihr bekommt von Berliner Senat die Vorgaben und habt Euch bestmöglich in die Materie eingearbeitet, um die geforderte Anzahl Wohnungen in dem zur Verfügung stehenden Areal unterzubringen. Aber Neubauvorhaben dieser Größe sind nun out of date. Berlin hat bereits im letzten Dezember für die Hauptstadt die "Klimanotlage" erklärt. Jetzt muß endlich danach gehandelt werden. Die noch vorhandenen Freiflächen der Stadt gehören sämtlich geschützt – zum Kühlen der Stadtluft, zum Versickern des Regenwassers, als Rückzugsmöglichkeit für Tiere und Pflanzen, und – nach den Erfahrungen seit der Corona-Epidemie besonders wichtig – als Regenerierungsareale für die Städter. Wo jetzt noch das ehemalige Rieselfeld liegt, soll ein Naherholungsgebiet hin, ein Klimawald, eine Stadtplantage für regionale Produkte – aber keine weitere Großbaustelle, die zig Hektar Fläche versiegelt, tausende Tonnen Stahlbeton verbaut, die Temperaturen in der Innenstadt weiter anhebt und noch weniger Freiraum für die Bewohner des Nordosten Berlins übrig läßt. Bitte sucht Euch woanders Eure Betätigungsfelder, die Planungen für Blankenburg sind einfach nur falsch!</p>	<p>Hardwehr</p>	<p>Eine jährlich um mehrere zehntausend Einwohner wachsende Stadt wie Berlin braucht mehr Wohnungen. Wer selber gut in dieser Stadt wohnt, sollte zuziehenden Personen aus unserer Sicht nicht die Möglichkeit verwehren, auch in Berlin wohnen zu können. Die nötigen neuen Quartiere und Wohnungen müssen allerdings gut integriert werden und max. ökologischen und ästhetischen Ansprüchen genügen. Wir haben uns wirklich sehr bemüht, mit unserem Entwurf hierfür einen Beitrag zu leisten. Alternativ kann man sicher auch mit wesentlich höheren ökologischen Schäden weniger dicht (also mit viel mehr Flächenverbrauch) oder in Brandenburg (mit noch viel mehr verursachten Verkehr) bauen. Nicht bauen kann man nur, wenn alle enger zusammenrücken und akzeptieren, dass Wohnen zunehmend unbezahlbar wird.</p>
<p>Frage zur Tram über S Blankenburg hinaus Richtung Pankow</p>	<p>Elke</p>	<p>Nach dem derzeitigen Planungsstand endet die Straßenbahn M2 künftig östlich des S-Bahnhofs Blankenburg. Eine Weiterführung nach Westen zur Trasse der Linie 50 ist perspektivisch nicht ausgeschlossen. Diesbezügliche Planungen sind jedoch nicht absehbar.</p>

Antworten zu den Ergebnissen des Werkstattverfahrens zum Blankenburger Süden

<p>Auf dem Bild Seite 15 der Sonderausgabe der Planungszeitung zum Abschluss des Werkstattverfahrens <u>Planungszeitung (Stand Juli 2020; 87 MB)</u> geht die Tram über /unter dem S-Bf Blankenburg hinaus. Es müssten dazu aber beide Brücken - Bahn und Autobahn -erweitert werden.</p> <p>Frage 1. Beinhaltet die aktuelle Planung für den Ersatzbau der A114 Autobahnbrücke über der Bahnhofstraße in Blankenburg die Durchquerung einer Strassenbahn/Tram Linie vom neuen Wohnbauvorhaben 'Blankenburger Süden' zur Pasewalker Straße (Ringschluss)?</p> <p>Frage 2. Wenn Nein, welche Projekt- und Realisierungskosten würden entstehen, um die Möglichkeit der Verkehrsquerung der Strassenbahn/Tram Linie umzusetzen inkl. einer möglichen Projektzeitverschiebung? Ein reiner Tram-Tunnel wäre auch möglich- jedoch beim typischen Berliner "Untergrund" sehr aufwendig. Siehe Baustelle der Berliner Wasserbetriebe derzeit in der Bahnhofstrasse.</p> <p>Frage 3. Wurden die Planungen zum Ersatzbau der A114 Autobahnbrücke über der Bahnhofstraße in Blankenburg mit den Projektverantwortlichen zum Wohnbauvorhaben 'Blankenburger Süden' zwischen den beteiligten Berliner Senatsverwaltungen, der BVG, der Deutsche Bahn und den diversen Bürgervertretungen abgestimmt?</p>		<p>Für alle Fragen zum Themenkomplex „Verkehr im Pankower Osten“ hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine eigene Internetseite erstellt: https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten. Hier finden Sie auch einen Bereich „Fragen und Antworten“.</p>
--	--	---