



WIR BEWEGEN PANKOWS NORDEN

03 | 2021

Ein Verkehrskonzept für die äußere Stadt

Visionen für eine Mobilitätswende außerhalb des S-Bahnringes

- I. Wir garantieren allen Berliner:innen eine gerechte Teilhabe an Mobilität und schützen zuerst die Schwächsten in unserem Verkehrssystem.
- II. Wir stehen für eine umfassende Verkehrslösung für den gesamten Pankower Norden.
- III. Wir holen den Verkehr von der Straße auf die Schiene.
- IV. Wir setzen auf gleichberechtigte Angebote und spielen keine Verkehrsträger gegeneinander aus.
- V. Wir planen vom großen zum kleinen Verkehrsträger und koppeln eine Naherschließung sinnvoll mit dem übergeordneten Verkehrsnetz.
- VI. Wir bieten den Berliner:innen einen verlässlichen ÖPNV, Kund:innenzufriedenheit steht für uns an oberster Stelle.
- VII. Wir schaffen Platz für Radfahrende und Fußgänger:innen.
- VIII. Wir beschleunigen Planungsprozesse, damit die Mobilitätswende nicht zu spät kommt.





In einer wachsenden Stadt muss auch die Verkehrsinfrastruktur mitwachsen. Wir, die SPD in den äußeren Ortsteilen Berlin-Pankows, fordern daher das bestehende Verkehrssystem weiterzuentwickeln und neue Mobilitätsangebote für alle Berliner:innen zu schaffen.

Im Folgenden legen wir daher unser integratives Mobilitäts- und Verkehrskonzept vor, dass einzelne Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt, sondern die verschiedenen Lebenssituationen der Verkehrsteilnehmer:innen berücksichtigt. Die Pankower SPD steht für eine Mobilitätswende, die sich vorrangig um den Ausbau des Umweltverbundes, also der umweltverträglichen Verkehrsmittel, bemüht.

Da zahlreiche Wohnungsbaupotentiale und Neubaugebiete im äußeren Bereich des Bezirks Pankow liegen, müssen wir auch die Verkehrsinfrastruktur ausbauen. Bereits jetzt ist dieser Bereich der Stadt durch massive Verkehrsprobleme, Staus auf der Straße und unzureichende Mobilitätsangebote geplagt. Volle Züge und Verspätungen bei Tram und S-Bahn, häufige Ausfälle bei Bussen und Bahnen: Der ÖPNV im Pankower Norden ist weit davon entfernt die Pankower:innen sicher und bequem von A nach B zu bringen. In unseren Kiezen hat sich darüber hinaus ein Sanierungsstau bei Straßen, Geh- und Fahrradwegen eingestellt, der schnellstmöglich behoben werden muss. Immer wieder sind Anwohner:innen von Lärm durch Auto- und Schwerlastverkehr geplagt. Eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden ist so nicht gewährleistet.

Aus diesem Grund legen wir hier nun ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept für den gesamten äußeren Bereich des Bezirks Pankow und aller zentralen Verkehrsträger vor. Mobilitätsverhalten

beschränkt sich in den seltensten Fällen auf nur ein Verkehrsmittel und auch an Ortsteilgrenzen macht der Verkehr keinen Halt. Ein koordinierter, strategischer Ansatz ist daher längst überfällig.

Die hier skizzierten Herausforderungen zeigen eindeutig, dass wir – auch wenn wir nicht vollständig auf das Auto verzichten können – den öffentlichen (Straßen-) Raum zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu aufteilen müssen. Daneben muss der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden, um die wachsenden Verkehrsströme aufzufangen. Das heißt aber auch, dass neue Verkehrsangebote vor der Realisierung großer Wohnbauprojekte vorliegen müssen. Planungsprozesse müssen beschleunigt werden und parallel – nicht erst nach der Wohnungsbauplanung – erfolgen. Unser umfassendes Mobilitätskonzept wird daher vom „großen“ zum „kleinen“ Verkehrsträger aufgebaut. Darin erhält jedes Verkehrsmittel seine Berechtigung. So sind Busse für die Feinverteilung geeignet, S- und U-Bahnen bringen die Berlinerinnen und Berliner über lange Strecken zum Ziel. Wichtige Verkehrsknotenpunkte bauen wir außerdem zu Umsteigepunkten aus, an denen sich individuelle Mobilitätsangebote mit öffentlichem Nahverkehr verknüpfen lassen.

Wir setzen uns weiterhin dafür ein, unsere Kieze von Durchgangsverkehr zu befreien, möchten aber nicht einfach nur Verkehr vermeiden, sondern gerade für die „Schwächsten“ im Straßenverkehr auch Teilhabe an Mobilität ermöglichen. Zentrale Anliegen unserer Verkehrspolitik ist daher eine ausreichende Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit und Sicherheit im öffentlichen Raum.



Die S-Bahn ist das leistungsfähige Rückgrat der Mobilität der Berlinerinnen und Berliner. Gebiete, die bisher nur unzureichend durch S- und Regionalbahn erschlossen sind, müssen daher dringend besser angebunden werden. Um unnötigen Verkehr aus unseren Ortsteilen herauszuhalten, setzen wir uns daher dafür ein, auch die Berliner Umlandgemeinden besser an das Schienennetz anzubinden. Im bestehenden Netz wollen wir weitere Taktverdichtungen und längere Züge. Allerdings benötigt Planung und Schaffung neuer Strecken immer noch zu viel Zeit. Hier müssen Planungsprozesse beschleunigt werden.

1

Die SPD Pankow hat maßgeblich dazu beigetragen, die Stammstrecke der Heidekrautbahn aus Wandlitz Richtung Wilhelmsruh zu reaktivieren.

Um das Projekt Heidekrautbahn nicht zu gefährden, muss der Senat nun umgehend Finanzierungszusagen auch für die Verknüpfung und Anbindung der neuen Bahnhöfe tätigen und in Zusammenarbeit mit Bezirk und NEB sicherstellen. Außerdem setzen wir uns dafür ein, die angestrebte Taktung auf der Strecke zu verdichten.

2

Wir wollen die Heidekrautbahn über Wilhelmsruh bis zum Bahnhof Gesundbrunnen verlängern.

Die Heidekrautbahn kann ihre volle Wirkung dann entfalten, wenn diese auch bis zum Verkehrsknotenpunkt Gesundbrunnen verlängert wird. Nach der Anbindung an den Bahnhof Wilhelmsruh muss daher schnellstmöglich eine Weiterführung der Linie erfolgen. Aber auch eine Ausdehnung der Tarifzone B, bzw. Abschaffung der tariflichen Unterschiede zwischen Stadt und Umland könnte zur Verringerung unnötigen Pendelverkehrs führen. Wir fordern daher, ein 365€-Jahresticket für den gesamten Tarifbereich ABC.

Der öffentliche Nahverkehr soll allerdings nicht nur günstig, sondern auch zuverlässig und komfortabel sein. Dafür ist es unabdingbar, die vorhandenen eingleisigen Engstellen im Netz zu beseitigen. Daher fordern wir den zweigleisigen Ausbau der S-Bahnstrecke nach Bernau, um einen zuverlässigen 10-Minuten-Takt auf der S2 bis Bernau anbieten zu können. Wir begrüßen zudem die Einrichtung einer neuen S-Bahnlinie S86 bis zum S Buch. Dadurch erreichen wir einen 5-Minuten-Takt zwischen Buch und Bornholmer Straße.

a

b

3

Wir wollen den Turmbahnhof Karower Kreuz zwischen Karow und Blankenburg zu einem echten Drehkreis ausbauen.

Ein neuer Umsteigebahnhof zwischen Karow und Blankenburg entfaltet nur die gewünschte Wirkung, wenn dort viele Mobilitätsangebote gebündelt werden. Wir wollen daher, dass am Karower Kreuz zukünftig die S2, S8 und die aus Wartenberg verlängerte S75 hält. Auch die Regionalbahn (u.a. RE3) wird für neue Umsteigebeziehungen sorgen. Die Verlängerung der S75 Richtung Karower Kreuz bietet uns die Möglichkeit ein neues S-Bahn-Werk an der Bucher Str. in Franz. Buchholz zu errichten und anzubinden. Damit kann langfristig die Vision eines neuen zweiten S-Bahnringes von Birkenwerder über das Karower Kreuz, Friedrichsfelde, Biesdorf und Adlershof bis zum BER verwirklicht werden. Für diese Vision setzen wir uns ein.

c

d

Für das Bahnhofsumfeld am S Blankenburg befürworten wir, die Tram-Haltestellen der zukünftig dort haltenden M2 auf der Nordseite der Bahnhofstraße zu errichten. Den Bau eines überdachten Fahrradparkhauses an der Ostseite des Bahnhofs begrüßen wir.



Die Entwicklung der Metropole Berlin vor vielen Jahrzehnten ist im Wesentlichen auch auf den massiven U-Bahn-Ausbau zurückzuführen. Der U-Bahn-Bau ist in den wenigsten Fällen kurz- oder mittelfristig umsetzbar, aber schon jetzt wollen wir die Weichen für einen sinnvollen Netzausbau stellen und die Entwicklung der gesamten Stadt mitdenken. Wir möchten dabei an das bestehende Netz anknüpfen und Vorleistungen der letzten Jahrzehnte berücksichtigen.

4

Wir fordern den zügigen Weiterbau der U2 bis zum Ossietzkyplatz über den Pankower Anger.

Schon jetzt ist die Situation am S- und U-Bahnhof Pankow unübersichtlich und chaotisch. Der Weiterbau der U2 bis zum Ossietzkyplatz und langfristig in Richtung Elisabethaue würde insbesondere Niederschönhausen besser an das S- und U-Bahn-Netz anbinden und die Platzkämpfe der anderen Verkehrsträger über der Erde entschärfen.

e

5

Wir schaffen neue Umsteigebeziehungen mit dem Ausbau der U9 von Osloer Straße bis Pankow-Kirche.

Im Herzen Pankows könnte mit der Kreuzung der U9 und auszubauenden U2 ein neuer Bahnhof mit attraktiven Umsteigebeziehungen entstehen. Wir fordern daher kurzfristig eine Machbarkeitsstudie auf den Weg zu bringen, damit wir langfristig dieses Projekt realisieren können. Außerdem ist eine Weiterführung der U9 über den Pankower Anger und das Neubaugebiet Pankower Tor zum S Pankow-Heinersdorf zu prüfen. Gleichzeitig befürworten wir eine zügige Umsetzung des Weiterbaus der U8 ins Märkische Viertel und bestenfalls eine schienengebundene Anbindung an Rosenthal und die neuen Bahnhöfe der Heidekrautbahn.

f

g

Wir wollen eine neue U-Bahnlinie 10 vom Alexanderplatz nach Weißensee.

6

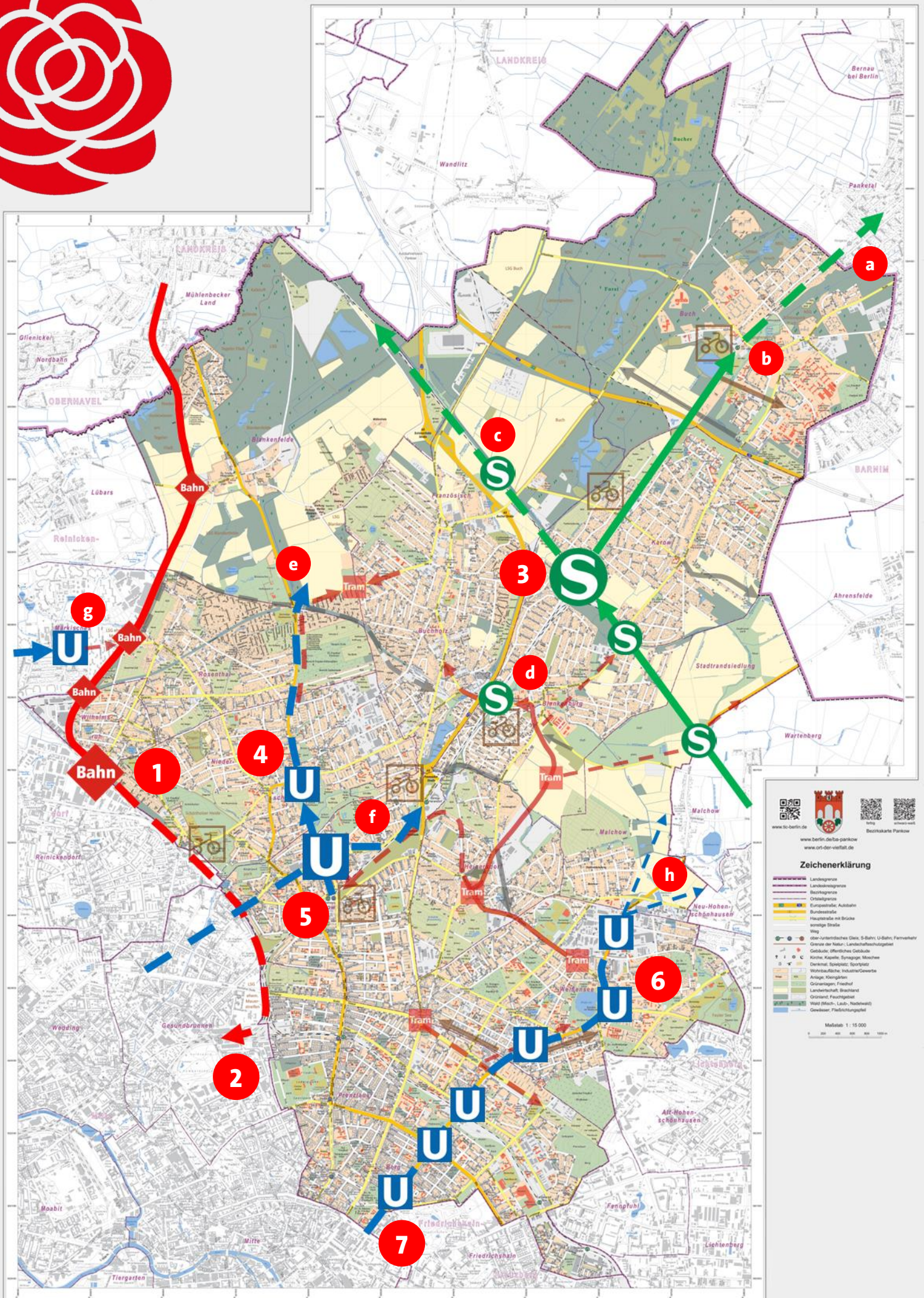
Der Ortsteil Weißensee ist bisher nicht durch S- oder U-Bahn angebunden. Das hohe und wahrscheinlich wachsende Verkehrsaufkommen kann daher nur durch eine U-Bahn aufgefangen werden. Den vermeintlich hohen Baukosten, steht ein enormer verkehrlicher Nutzen entgegen. Außerdem können hier Vorratstunnelbauten am Alexanderplatz genutzt werden. Weiterhin können wir hier nicht von denselben Baukosten ausgehen, wie sie in der Innenstadt zum Hauptbahnhof angesetzt werden mussten.

Wir fordern daher unverzüglich eine Machbarkeitsstudie für den U-Bahnausbau nach Weißensee.

7

In der öffentlichen Debatte wird häufig nur über Netzergänzungen und einen Lückenschluss im U-Bahn-Netz gesprochen. Wir wollen parallel dazu aber auch über sinnvolle Neubaustrecken nachdenken und zügig eine Machbarkeitsstudie für den Neubau der U10 anregen. Die neue U-Bahnlinie sollte dann zukünftig an wichtigen Knotenpunkten halten. Dazu zählen z.B. Am Friedrichshain, Danziger Str., S Greifswalder Str., Antonplatz, Weißer See und Gehringstr. Eine Weiterführung Richtung Osten und/oder Norden ist perspektivisch vorstellbar.

h





Unser Ziel ist ein Busnetz, das dafür sorgt, dass lokal alle Orte in der Nachbarschaft gut zu erreichen sind und dass gute Verbindungen zu Nachbarortsteilen bestehen. Wir wollen, dass Straßenbahnen dort gebaut werden, wo sie ihre Stärken sinnvoll ausspielen können, um Ortsteile weiter und besser zu vernetzen. Allen voran soll ein Verkehrsnetz entstehen, dass seine Nutzer:innen schnell von A nach B bringt. Ein Netz, bei dem man sich darauf verlassen kann, dass die Verbindung funktioniert und bei dem keine Pufferzeiten eingeplant werden müssen, weil Busse und Straßenbahnen einfach nicht kommen.

8

Wir wollen die M2 „minimalinvasiv“ von Heinersdorf über den Blankenburger Süden zum S Blankenburg verlängern.

Die M2 wird das Neubaugebiet Blankenburger Süden an den S Blankenburg aber auch den Alexanderplatz verbinden. Die bisherige Ortsstruktur in Blankenburg darf dadurch aber nicht großflächig zerstört werden. Eine Tram-Wendeschleife in der Anlage Blankenburg lehnen wir ab. Gleichzeitig begrüßen wir die Errichtung eines Tram-Betriebshofes im Gewerbegebiet Heinersdorf. Langfristig können wir uns auch eine Weiterführung der M2 Richtung Französisch Buchholz im Westen und einen Abzweig der Linie Richtung Karow und Buch im Nordosten vorstellen.

i

j

9

Wir wollen die Tram-Linie 50 zu einer M-Linie verdichten und mit der M1 verknüpfen.

So können wir Französisch Buchholz auch zu Rand- und Nachtzeiten besser an den öffentlichen Nahverkehr anbinden. Wir befürworten außerdem einen Ringschluss der Linien 50 und M1 an der Elisabethaue und damit die Schaffung attraktiver Querverbindungen für ein neues Stadtgebiet.

Franz. Buchholz wäre dadurch nach unseren Vorstellungen durch drei zentrale Tram-Linien mit allen umliegenden Ortsteilen vernetzt und auch an die naheliegenden Bahnhöfe besser angebunden.

Wir begrüßen den Weiterbau der Tramlinie 12 vom Pasedagplatz über Heinersdorf zum S- und U Pankow.

10

Damit erhält Weißensee eine leistungsfähige Anbindung Richtung Pankow. Diese ist längst überfällig und muss schnellstmöglich umgesetzt werden. Außerdem wird das Neubaugebiet „Pankower Tor“ sinnvoll durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen.

Mit der Errichtung des Geschosswohnungsbaus in der Michelangelostraße am Rand des innerstädtischen Bereichs befürworten wir auch dort eine Tram-Verbindung, die den jetzigen Verlauf der M13 begründet. Der Weiterbau der Tram muss parallel zur Errichtung von Wohnungen erfolgen. Um den Ortsteil Weißensee und Langhanskiez dadurch nicht schlechter zu stellen, muss ein adäquater Ersatz über die Langhans-, Ostseestr. und Berliner Allee geschaffen, Taktverdichtungen bei der Tramlinie 12 erreicht und der Bau der U10 vorangetrieben werden.

k

Wir fordern die Stärkung von tangentialen Ost-West-Querverbindungen zwischen den Ortsteilen mit Bus und Tram.

11

Zurzeit sind vor allem die Ortsteile Französisch Buchholz, Karow und Buch sowie Blankenfelde, Rosenthal, Wilhelmsruh und Umgebung nicht ausreichend durch Querverbindungen erschlossen. Das führt dazu, dass bspw. Schülerinnen und Schüler, die aus Französisch Buchholz kommend in Karow auf das Gymnasium gehen, massive Umwege in Kauf nehmen müssen. Diesen Missstand wollen wir beheben. Einerseits muss die stark frequentierte

Achse Buch-Karow-Blankenburg durch den Ausbau der Bus-Linie 150 zu einer Metro-Linie M58 entlastet werden. Andererseits sollte die BVG bei Bedarf und in Stoßzeiten eine Stückelung zwischen Buch und Blankenburg in Erwägung ziehen, damit im Stau- und Störfall nicht ganze Ortsteile vom öffentlichen Nahverkehr abgetrennt werden. Auch kiezinterne Buslinien wollen wir stärken und so z.B. die neu entstehenden Bahnhöfe der Heidekrautbahn erschließen.

Auch zu Tagesrand- und Nachtzeiten müssen die äußeren Stadtteile durch den ÖPNV besser angebunden werden. Menschen, die in der Krankenpflege arbeiten oder andere Schichtarbeiter:innen sollen nicht ausschließlich auf das Auto angewiesen sein, wenn sie zur Arbeit fahren wollen.

12

Wir wollen daher Sharing-Angebote auch in die äußere Stadt holen. Projekte wie den Berlkönig lehnen wir im Innenstadtbereich ab.

Car- und Bike-Sharing wären vor allem für die äußeren Stadtgebiete zu Tagesrandzeiten eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehrsnetz. Großraumtaxi oder andere innovative Lösungen könnten dabei auch als Kiez- oder Rufbusse dienen und die Feinverteilung in die weniger dicht besiedelten Bereiche des Bezirks vornehmen. Die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus hat sich daher erfolgreich dafür eingesetzt, Sharing-Angebote auch an den Stadtrand zu bringen. Sinnvollerweise sollten diese Angebote auch im VBB-Tarif eingespeist werden, damit sie den Berliner:innen zu erschwinglichen Preisen bereitgestellt werden können.



Wir spielen keine Verkehrsträger gegeneinander aus. Das heißt, dass wir uns unnötigen ideologischen Systemkämpfen von GRÜNEN und CDU verwehren – andere Parteien reden, wir handeln. Wir wollen keine Verbotspartei sein, ohne den Berlinerinnen und Berlinern bedarfsgerechte Mobilitätsangebote machen zu können. Wir wissen aber auch, dass die autogerechte Stadt der 60er-Jahre der Vergangenheit angehören muss, damit wir Klima- und Umweltschutz ermöglichen und sichere Mobilität für alle gewährleisten können.

13

Wir wollen die Gehwege in unseren Kiezen sanieren und barrierefrei ausbauen.

In vielen Teilen unseres Bezirks und besonders in den äußeren Bereichen ist der Zustand der Gehwege und des öffentlichen Raums beschämend. Mit der Sanierung der Gehwege und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erreichen wir Barrierefreiheit für Menschen, die mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator unterwegs sind. An zahlreichen Stellen ist auch eine Verbreiterung der Gehwege und Grünstreifen notwendig, um die Fußwege innerhalb unserer Kieze angenehmer zu gestalten. Die Planung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrassen) ist zu beschleunigen.

14

Wir wollen die Sicherheit auf den Schulwegen unserer Pankower Schülerinnen und Schüler erhöhen.

Damit unsere Schulkinder nicht auf einen „Chauffeurdienst“ mittels „Elterntaxi“ angewiesen sind, müssen Schulwege sicherer ausgestaltet sein. Dazu gehört aus unserer Sicht, Schulkinder und ihre Schulwege durch Beschilderung, Zeichen und Markierungen sichtbar zu machen. Schulwegpläne sollten für alle Pankower Schulen vorhanden sein. Daher begrüßen

wir die Überarbeitung des Mobilitätskonzepts zugunsten des Fußverkehrs durch den rot-rot-grünen Senat. Spielstraßen möchten wir ausweiten und auch temporär anordnen. In und um Schulen sind sichere Straßenüberquerungen, wie „Zebrastrassen“, Ampeln und Gehwegvorstreckungen einzurichten. Außerdem fordern wir die Einrichtung von „Sicherheits- und Verabschiedungszonen“: Vor jeder Schule sollen durch entsprechende farbliche Gestaltung der Verkehrsflächen „Kiss&Go“-Zonen oder Kurzzeit-Eltern-Parkplätze geschaffen werden. Wir möchten erreichen, dass jedes Pankower (Grundschul-) Kind frühzeitig den Schulweg selbstständig antreten kann und unterstützen darum die Entwicklung eines bezirklichen Modellprojekts „Pankower Tausendfüßler“. Dabei treten die Kinder ihren Schulweg, der durch Markierungen und Hinweisschilder gekennzeichnet wird, in altersgemischten Gruppen gemeinsam an.

Daneben fordern wir, Sicherheit im Fußverkehr nicht gegen erwünschten Verkehrsfluss auszuspielen, sondern sichere Verbindungen für Fußgänger:innen vorrangig zu betrachten. Neue Bahnhöfe, wie die der Stammstrecke der Heidekrautbahn, benötigen eine sinnvolle Zuwegung. Wir setzen uns außerdem dafür ein, gewachsene Wegebeziehungen zwischen Pankow und Reinickendorf nicht zu zerstören und entsprechende Übergänge zu ermöglichen. Genauso befürworten wir eine bessere Erschließung entlang der Bahntrasse und des Mauerstreifens.

Wir wollen Fahrradwege sanieren und ausbauen.

Das Mobilitätsverhalten der Berliner:innen ändert sich. Die Radverkehrsinfrastruktur am Stadtrand hinkt dieser Entwicklung noch hinterher. Ohne den Nutzen der innerstädtischen Leuchtturm-

15

projekte in Abrede stellen zu wollen, fordern wir sichere Radverkehrsanlagen für den äußeren Teil des Bezirks. Wir setzen uns dafür ein, die vorliegende Unterver-sorgung zu beenden und einen schnellen oft auch einfachen Lückenschluss vor-dringlich zu erreichen. Radwege sind, wo möglich, auf geschützten Spuren auf der Straße zu führen. An Kreuzungen sind zu-dem sichere Übergänge zu schaffen, die mittels Verschwenkungen und Bordstein-absenkungen Unfälle verhindern können.

16

Wir wollen die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ effizient bis nach Buch bauen.

Der Panke-Trail sollte als Fahrradauto-bahn nicht einfach am S Karow enden, sondern direkt bis nach Buch geführt werden. Über die ehem. Industriebahntrasse ist dort auch der Campus Buch an den Radschnellweg anzubinden. Aufwendige Brückenbauten oder andere über-teuerte Lösungen lehnen wir ab. Stattdessen fordern wir eine zügige Um-setzung des Vorhabens in realistischen Maßstäben. An weiteren Stellen des Be-zirks unterstützen wir die Einrichtung von Fahrradstraßen zur Netzergänzung. So könnten in Weißensee die Bizet- und Leh-derstraße den Radverkehr an den Haupt-straßen entflechten und in die ruhigeren Nebenstraßen führen. Immer dort, wo be-stehende Netzlücken geschlossen werden können, unterstützen wir die Anordnung von Fahrradstraßen, wollen aber auch den Anschluss in das Nebennetz mitdenken und im Bestand sanieren.

I

17

Wir wollen sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser.

An zentralen Knoten- und Umsteigepunk-ten fordern wir die Errichtung von Fahrradparkhäusern kombiniert mit Ge-werbeeinheiten und Gastronomie in effizi-

enter Mehrfachnutzung. So verknüpfen wir individuelle Mobilität sinnvoll mit öf-fentlichen Nahverkehrsangeboten. Zu-künftige Standorte für Fahrradparkhäuser sollten z.B. die S-, Regional- und U-Bahn-höfe Pankow, Pankow-Heinersdorf, Karow, Buch, Blankenburg und Schönholz sein.

Wir wollen Verkehr aus unseren Wohngebieten heraushalten und Lebensqualität erhöhen.

18

Wir wollen – wo immer möglich – inner-halb unserer Kieze Durchgangs- und Schwerlastverkehr verhindern und Lärm- und Schadstoffbelastung senken. Wir er-reichen dies durch Schaffung sogenannter „Kiezblocks“. Mittels Einrichtung von Ein-bahnstraßensystemen, Durchgangssper-ren und Tonnagebeschränkungen bringen wir den Verkehr raus aus unseren Kiezen. Wir befürworten die Einrichtung von Kiez-blocks im Komponistenviertel, Langhan-skiez und Latte-Kiez.

Unsere Kiezstrukturen werden sinnvoller-weise und besonders in den neu zu errich-tenden Stadtteilen durch Kiezgaragen und gebündelten Mobilitätsstationen, den „Mobi-Hubs“ ergänzt. Diese sind inner-halb oder am Rande verdichteter Gebiete und von Knotenpunkten zu errichten und nicht im Niemandsland. Lieferverkehr re-duzieren wir, indem wir an Mobi-Hubs, Bahnhöfen und anderen stark frequentier-ten Orten Abholstationen fördern. Für die Paketauslieferung sind außerdem innova-tive Lösungen zu testen und auszubauen. Da die Elektromobilität immer mehr an Bedeutung gewinnt, müssen auch im äu-ßeren Stadtbereich mehr Ladesäulen für Elektroautos geschaffen werden. Dafür eignen sich die Standorte der Mobi-Hubs genauso wie normale Wohnstraßen. Ne-ben der Errichtung von Kiezgaragen befürworten wir Gespräche mit dem Ein-

zelhandel über die Zwischennutzung von Supermarkt-Parkplätzen, die nachts leer stehen, um z.B. Anwohnerparken zu ermöglichen. In besonders vom Schwerlastverkehr beeinträchtigten Gebieten sollten zudem die nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen verschärft werden.

19

Wir unterstützen Lösungen zur Verringerung des Schwerlastverkehrs aus den Gewerbegebieten Flottenstr. und Buchholzer Str./Wackenbergstr.

m

Schwerlast- und Güterverkehr hat in Wohngebieten nichts verloren. Die besonders vom Verkehr geplagten Ortsteile Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen sind daher von den Folgen des Verkehrs zu befreien. Langfristig fordern wir, verkehrs-, geruchs- und lärmintensive Industrie und Gewerbe an den Stadtrand zu verlegen, bzw. nur dort neu zu genehmigen. Außerdem befürworten wir die Schienenanbindung des Gewerbegebietes Flottenstr. wiederherzustellen und insgesamt Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern.

n

20

Wir fordern den Bau einer Umgehungsstraße vom Wilhelmsruher Damm westlich und nördlich von Rosenthal zur B96a und von dort entlang des Nordgrabens Richtung Pasewalker Str.

Diese Umgehungsstraße könnte den Schwerlastverkehr aus den Ortsteilen Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen heraushalten. Gleichzeitig können wir den gewöhnlichen Durchgangsverkehr durch unsere Ortskerne verringern und damit steigende Lärm- und Abgasemissionen reduzieren.

21

Wir wollen Lebensqualität durch eine Sanierung der Friedrich-Engels-Str. / Kastanienallee erhöhen, nicht verschlechtern.

Eine Schnellstraße durch unseren Bezirk lehnen wir ab. Daher wollen wir durchgehend Tempo 30 auf der sanierten Friedrich-Engels-Str. und Kastanienallee anordnen. Der Einsatz von Lärm minimierenden Elementen sollte intensiv geprüft werden. Außerdem wollen wir Sondergenehmigungen für Nacht-, Sonn-, und Feiertagsfahrten aufheben. Die Kreuzung Kastanienallee / Schönhauser Str. sollte zudem durch eine Ampel geregelt werden.

Wir fordern daher endlich ausreichend Transparenz bei der Sanierung von Straßen ein. Denn in weiten Teilen der Außenbereiche unseres Bezirkes sind die Straßen in beklagenswertem Zustand oder gar unbefestigt. Wir wollen daher Personal- und Finanzmittel unserer Behörden aufstocken, um Schlaglöcher und Straßenschäden schneller beseitigen zu können und den Sanierungstau der letzten Jahrzehnte zu beenden.

Wir wollen Karow nach Osten an die B2 anbinden.

22

Bisher endet die Straße Am Luchgraben in einer Sackgasse vor der Ortsgrenze Karows. Da die Radialverbindung Buch-Karow-Blankenburg bereits heute überlastet und extrem störanfällig ist, befürworten wir die Anbindung der Kreuzung Alt-Karow/Bahnhofstr. an die B2. Gleichzeitig lehnen wir einen Autobahnanschluss Bucher Chaussee ab, denn wir wollen Verkehr aus unseren Ortsteilen heraushalten und nicht hineinführen.

o

Außerdem setzen wir uns für weitere Verbesserungen im Straßennetz am Berliner Stadtrand ein. Dazu zählt die Verlängerung der Max-Burghardt-Str. über die bereits bestehende „Planstraße D“ bis zur Hobrechtsfelder Chaussee und eine Aufwertung der Autobahnabfahrt Bucher Str. zu einem Vollanschluss an die A114. Beide Elemente könnten Verkehr sinnvoll aus

p

q

unseren Ortsteilen abführen und andere Verkehrswege im Norden entlasten.

23

Wir wollen eine umfassende Verkehrslösung für Heinersdorf.

Der Heinersdorfer Ortskern ist zurzeit noch geprägt von Asphalt-, Betonschneisen und wachsenden Verkehrsproblemen. Daher befürworten wir die Planungen für eine Verkehrslösung in Heinersdorf mit den vorgesehenen Komponenten N1, N2 und N4e. Das heißt, wir fordern eine Umfahrung des Knotenpunktes Heinersdorf Kirche und eine zusätzliche Straßenverbindung mit Unterquerung der Eisenbahn nördlich des S Pankow-Heinersdorf. Den Doppelknoten Blankenburger Pflasterweg / Krugstege / Bahnhofstr. entschärfen wir durch eine Verschwenkung des Blankenburger Pflasterwegs in Richtung Schäferstege / Safranammerweg. Eine Tangentialverbindung durch die Anlage Blankenburg lehnen wir ab. Bei den weiteren großen Straßensanierungsvorhaben im Bezirk fordern wir Anwohnerinteressen ausreichend zu berücksichtigen.

r

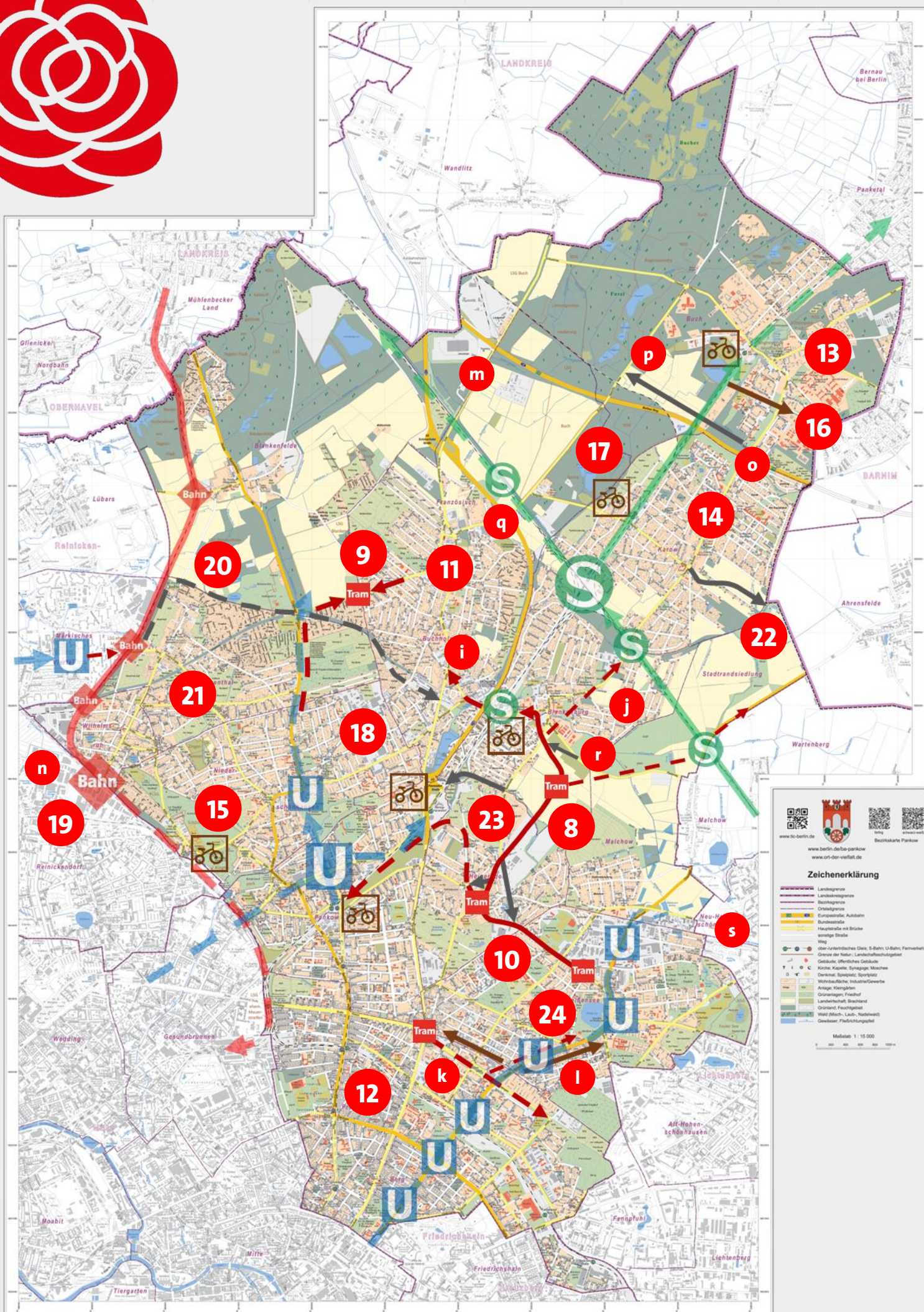
24

Wir wollen, dass der Straßenraum auf der Berliner Allee neu verteilt wird.

Eine umfassende Sanierung der Berliner Allee ist dringend geboten. Den Wortbruch der GRÜNEN Verkehrsverwaltung, eine umfassende Machbarkeitsstudie dazu nicht durchzuführen, kritisieren wir daher heftig. Wir wollen, dass vom Antonplatz bis Bernkasteler Str. ein gerecht aufgeteilter und sicherer Straßenraum entsteht. Dazu gehören barrierefreie Gehwege und eine geeignete Radverkehrsanlage, in Ergänzung zur Fahrradstraße in der Bizetstraße. Außerdem sollen weitere sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen geschaffen werden. Dabei soll der Fokus vor allem auf den Bereich südwestlich der Kreuzung Berliner Allee /

Indira-Gandhi-Str. sowie auf den südlichen Knoten Berliner Allee / Rennbahnstr. / Bernkasteler Str. gelegt werden. Ebenso wollen wir eine gemeinsame ÖPNV-Spur im vorhandenen Straßenquerschnitt, die sich Busse und Straßenbahnen teilen können. Darüber hinaus bedarf die Fahrbahn einer grundhaften Erneuerung und einer durchgängigen Anordnung von Tempo 30, um Lärmemissionen zu verringern. Den Knotenpunkt an der Haltestelle Albertinenstr. möchten wir durch eine Ampelanlage regeln. Wir fordern eine integrierte Betrachtung der Auswirkungen von Maßnahmen im Straßennetz im Nordosten Pankows. Diese sollte verlässliche Daten und Aussagen über Effekte der Ortsumfahrung Malchow und weiterer Maßnahmen im Bereich der Weißenseer und angrenzender Radialverbindungen, wie der Bundesstraße 2, der Landsberger Allee und Hansastrasse, liefern.

s

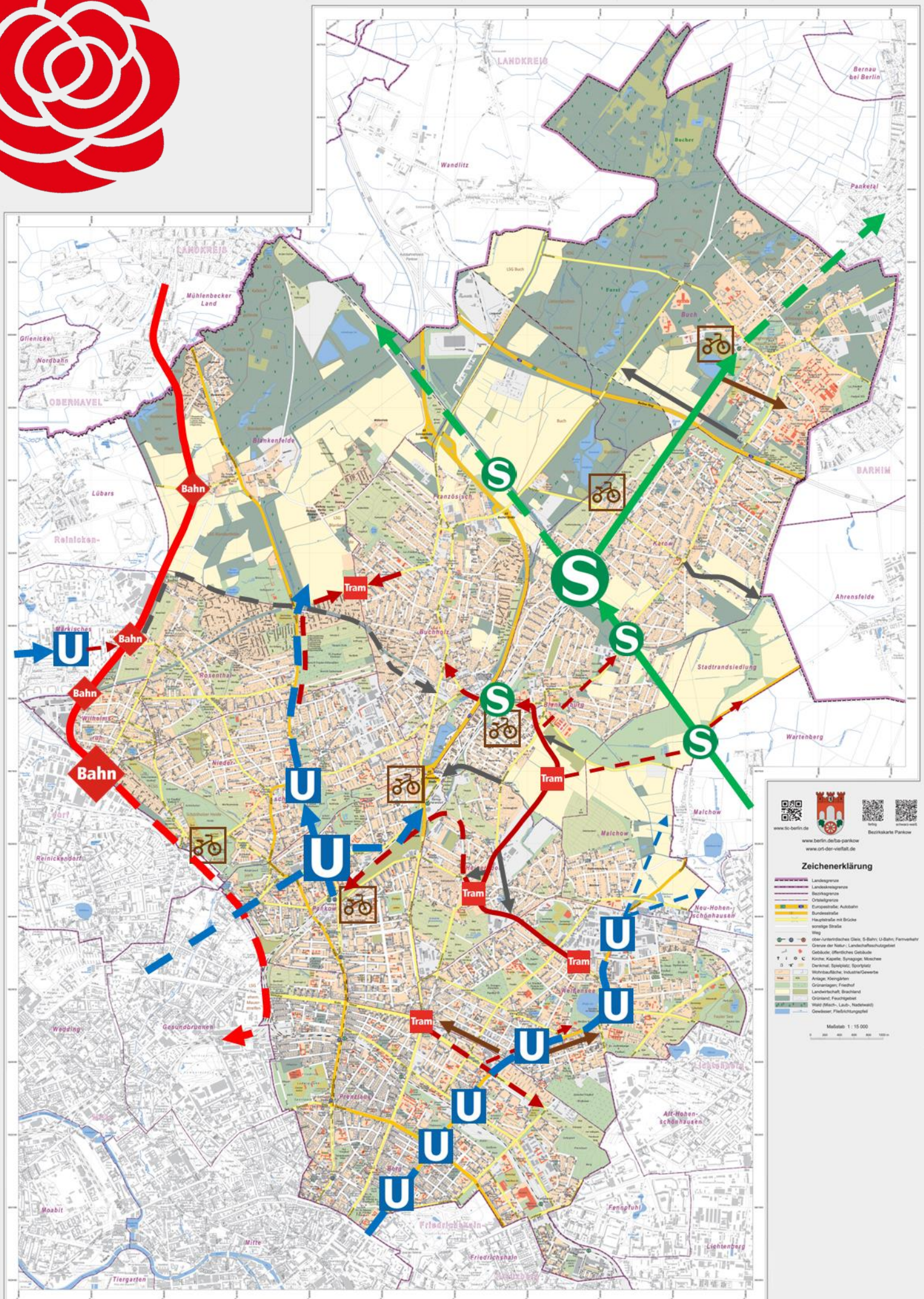


Diese Vorhaben unterstützen wir:

1. Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn
2. Verlängerung der Heidekrautbahn bis Bhf. Gesundbrunnen
3. Bau eines Knotenpunktes am Karower Kreuz
4. Verlängerung der U2 bis Ossietzkyplatz
5. Verlängerung der U9 bis Pankow-Kirche
6. Neubau der U-Bahnlinie U10 bis Weißensee
7. Unverzügliche Machbarkeitsstudie für die U10
8. Minimalinvasive Verlängerung der M2 bis S Blankenburg
9. Taktverdichtung der Tram 50 zu einer Metro-Linie und Verknüpfung mit M1
10. Verlängerung der Tramlinie 12 über Heinersdorf bis S- und U Pankow
11. Ausbau von Ost-West-Querverbindungen bei Bus und Tram
12. Sharing-Angebote auch außerhalb des S-Bahnringes
13. Sanierung und Ausbau von Gehwegen
14. Erhöhung der Schulwegsicherheit
15. Sanierung und Ausbau von Fahrradwegen
16. Bau des Panke-Trails bis S Buch und Abzweig zum Campus Buch
17. Bau von Fahrradabstellanlagen und -parkhäusern
18. Verkehrsberuhigung in Kiezen und Wohnlagen
19. Gewerbe- und Schwerlastverkehr in Niederschönhausen, Wilhemsruh und Rosenthal begrenzen
20. Bau einer Umgehungsstraße um Rosenthal und Niederschönhausen
21. Anwohnerfreundlicher Ausbau/Sanierung der Friedrich-Engels-Straße und Kastanienallee
22. B2-Anbindung nach Karow
23. Verkehrslösung Heinersdorf
24. Neuaufteilung und Sanierung der Berliner Allee

Weitere Bestandteile unseres Verkehrskonzepts

- a. Zweigleisiger Ausbau und 10-Minuten-Takt der S2 auf der S-Bahnstrecke nach Bernau
- b. 5-Minuten-Takt bis Buch durch Einrichtung einer S-Bahn-Linie S86
- c. Verlängerung der S75 von Wartenberg über das Karower Kreuz und perspektivisch Schaffung eines neuen S-Bahn-Außenrings
- d. Umbau des Blankenburger Bahnhofsumfelds
- e. Langfristiger Weiterbau der U2 über Ossietzkyplatz bis Elisabethaue
- f. Langfristiger Weiterbau der U9 über Pankow-Kirche bis S Pankow-Heinersdorf
- g. Weiterbau der U8 ins Märkische Viertel und Verknüpfung mit Rosenthal
- h. Bau der U10 bis Gehringstraße und perspektivische Untersuchung der Verlängerung Richtung Nordosten
- i. Perspektivisch Weiterbau der M2 über S Blankenburg nach Franz. Buchholz
- j. Mögliche Linienabzweigung der M2 über Blankenburger Süden nach Karow und Buch
- k. Verlängerung der M13 über Michelangelostraße und Ersatzeinrichtung neuer Tramlinien durch Weißensee (M12/M14)
- l. Anordnung von Fahrradstraßen z.B. in der Bizet- und Lehderstraße
- m. Langfristige Verlagerung von Gewerbe und Industrie an den Stadtrand
- n. Schienenanbindung für das Gewerbegebiet Flottenstraße
- o. Ablehnung eines Autobahnanschlusses Bucher Chaussee
- p. Verlängerung der Max-Burghardt-Straße zur Hobrechtsfelder Chaussee
- q. Vollanschluss der Bucher Straße an die A114
- r. Verschwenkung des Blankenburger Pflasterwegs Richtung Schäferstege
- s. Integrierte Maßnahmenanalyse des radialen Straßennetzes



www.berlin.de/cap-parkov

www.ort-der-verstalt.de

Zeichenerklärung

	Landesgrenze
	Landkreisgrenze
	Bezirksgrenze
	Ortsangrenze
	Eisenbahnlinie, Autobahn
	Bundesstraße
	Hauptstraße mit Brücke
	sonstige Straße
	Weg
	über- und unterirdisches Gleis, S-Bahn, U-Bahn, Parkstraße
	Grenze der Natur, Landschaftsschutzgebiet
	Gebäude, öffentliches Gebäude
	Kirche, Kapelle, Synagoge, Moschee
	Denkmal, Spielplatz, Sportplatz
	Wohnbaufläche, Industrie/Gewerbe
	Anlage, Kindergarten
	Gartenanlage, Friedhof
	Landwirtschaft, Brachland
	Grünland, Freizeitanlage
	Wald (Misch-, Laub-, Nadelwald)
	Gewässer, Fließgewässer

Maßstab 1 : 15 000

0 200 400 600 800 1000 m