

Weitere Schwerpunkte im Beteiligungsprozess: Verkehr und Mobilität

Der vorliegende städtebauliche Entwurf für den Wohnungsbaustandort Michelangelostraße soll gemeinsam mit der Öffentlichkeit überarbeitet werden. In sogenannten Themenrunden erfolgen dazu ein Austausch und eine Sammlung von Ideen und Vorschlägen, aus denen gemeinsame Leitlinien für die spätere Arbeit in den Standortwerkstätten abgeleitet werden. Die dritte Themenrunde am 16.11.2017 befasste sich mit Verkehr und Mobilität. Die Essenz der Redebeiträge ist im Folgenden zusammengefasst.

Verkehrsbelastung und Bedarf an Parkplätzen sind bei Planungen zu berücksichtigen

Langfristig plant das Land Berlin eine Höherstufung der Michelangelostraße von einer „übergeordneten“ zu einer „großräumigen“ Straßenverbindung. Dabei soll ein Straßenquerschnitt von 41-42 Metern mit 2x2 Fahrstreifen das zukünftige Verkehrsaufkommen aufnehmen.

In der gemeinsamen Diskussion wurde deutlich, dass Durchgangsverkehre durch das bestehende Wohngebiet vermieden werden sollen. Dies gilt insbesondere für den Bereich nördlich der Michelangelostraße sowie für die Hanns-Eisler-Straße. Ferner sollte die Möglichkeit einer Tempo 30-Zone auf der Michelangelostraße geprüft werden, um Sicherheit und Lärmschutz zu gewährleisten. Überhaupt spielen die Themen Lärmschutz und Luftreinhaltung für die teilnehmenden Bürger_innen eine wichtige Rolle: In diesem Zusammenhang sollte auch die lärmabschirmende Wirkung der künftigen Bebauung geprüft werden. Weiterhin kam die Frage auf, ob Einbahnstraßen im Wohngebiet dazu beitragen können, durch den Ausschluss von Begegnungsverkehren Verkehrsgefährdungen und Wartesituationen zu vermeiden.

Bei der Planung der Parkplätze wurden die Belegungsschlüssel von 0,7 im Bestand und 0,4 im Neubau angesetzt. Nach Ansicht zahlreicher Bürger_innen sollte die heutige Gesamtzahl so weit wie möglich erhalten und auch der Bedarf durch die Neubauten berücksichtigt werden. Wie sich das mit einem ökologisch-sozialen Modellquartier vertragen soll, wird u.a. im Rahmen eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Greifswalder Straße“ im nächsten Jahr zu klären sein. Nicht nur beim fließenden, sondern auch beim ruhenden Verkehr sollte eine Verlagerung in das bestehende Wohngebiet so weit wie möglich vermieden werden. Ferner wird eine Überprüfung angeregt, ob durch eine Parkraumbewirtschaftung Stellplätze effizienter ausgenutzt werden könnten.

Öffentlicher Nahverkehr und alternative Mobilität sind von besonderer Bedeutung

Wenn im Bereich der Michelangelostraße neue Wohnbebauung in größerem Umfang realisiert wird, ist ein entsprechend erweitertes Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erforderlich. Deutlich wurde in den Diskussionen der Wunsch nach einer Prüfung von mehr Haltestellen für Buslinien sowie der Verlängerung der Buslinien 100 und 200 – die Verlängerung der letzteren in die Ostseestraße war im Rahmen einer Anfrage im letzten Jahr seitens der BVG mit dem Hinweis auf die Taktstörung durch die kreuzende Straßenbahn auf der Greifswalder Straße abgelehnt worden. Lang-

fristig soll bei der Neugestaltung der Michelangelostraße eine Straßenbahntrasse berücksichtigt und freigehalten werden, selbst wenn die Realisierung dieser geplanten Straßenbahnführung im Arbeitsprogramm der nächsten Jahre noch nicht vorgesehen ist. Die bestehende Buswendeschleife ist bei den weiteren Planungen als Standort und in ihrer Dimensionierung neu zu denken.

Neben dem ÖPNV sollen im künftigen Wohngebiet alternative Mobilitätsformen ausgebaut werden, um die zu erwartende Veränderung in der Bevölkerungsstruktur und das zu erwartende wechselnde Mobilitätsverhalten zu berücksichtigen sowie dem künftigen Charakter des vom Senat vorgesehenen ökologisch-sozialen Modellquartiers gerecht zu werden. Dazu gehören bspw. die Förderung von Car-sharing und E-Mobilität sowie der Ausbau der bestehenden Fahrradwege zu einem sicheren Netz, das Fahrrad- und Autoverkehre trennt. Ebenso sollten ausreichend Fahrradstellanlagen installiert werden. Ferner sollte die künftige Mobilitätsinfrastruktur Kleinbusse für Transporte ins Gebiet (z.B. für Schüler_innen zum Schwimmunterricht, für Pflegedienste und für Menschen mit Behinderungen), Lieferverkehre für Handel und Gewerbe sowie Fahrzeuge der Berliner Stadtreinigung berücksichtigen.

Zugleich besteht die Auffassung, dass das künftige Wohngebiet fußgängerfreundlich ausgestaltet sein soll. So sollen in Nord-Süd-Richtung Fußgängerquerungen, teilweise mit Ampeln, geschaffen werden. Doch ebenso sollte der Verkehrsfluss auf der Michelangelostraße gewährleistet sein. Insofern gilt: So viele Querungen und Ampeln wie notwendig und so wenige wie nötig. Besondere Aufmerksamkeit sollte Fußgängerachsen zu öffentlichen Einrichtungen wie Kitas, Schulen und Jugendeinrichtungen gegeben werden – diese sollen barrierefrei, ausreichend breit sowie gut einsehbar und beleuchtet sein.

Neben „Lebensqualität“, „Wohnen“ und „Verkehr/Anbindung/Mobilität“ sind zwei weitere Themenrunden geplant: Ökologie/ Klima/ Freiraum (14.12.) sowie Gewerbe/ soziale Infrastruktur (11.01.). Weitere Informationen unter <http://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/artikel.458701.php> sowie unter <https://mein.berlin.de>.

Verfasser_innen: Begleitung durch Herrn Rogge, Bezirksamt Pankow, sowie Jan Schultheiß vom für den Beteiligungsprozess beauftragten Büro die raumplaner; Frau Spieker, Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße; Herr Schlag, WBG Zentrum; Herr Siemon, Bürger

Kontakt: Herr Rogge, Bezirksamt Pankow, Abteilung Stadtentwicklung und Bürgerdienste, Stadtentwicklungsamt, Storkower Straße 97, 10407 Berlin, Tel.: (030) 90295-4124, E-Mail: stadtentwicklungsamt@ba-pankow.berlin.de

