

AUCH INTERESSANT

empfohlen von

ANZEIGE



PANKOW

Bauarbeiten an der Ringbahn: Das große Quetschen im Ersatzverkehr



BERLIN

Der öffentliche Nahverkehr in Berlin wird deutlich billiger

EDITOR CHOICE

[Fotos] Eine Auswahl der schönsten vergessenen Orte der Welt

Pankow

VERKEHRSWENDE

Protest auf zwei Rädern gegen Verkehrsprobleme in Pankow

Verstopfte Straßen und noch immer kein Verkehrskonzept – 3500 Pankower unterschreiben eine Petition für eine Wende.



17.03.2019, 17:17 **Thomas Schubert**



Radelnde Demonstranten: Mehrere hundert Pankower fordern bei einer Protestaktion am Schlosspark Schönhausen den Vorrang für umweltfreundlichen Verkehr.

Foto: Thomas Schubert

Berlin. Sie wollten schon viel weiter sein. Sie hatten die Zusage der Behörden, dass sich etwas ändern soll. Eigentlich sollten die Autos ihnen nicht mehr in die Quere kommen. Aber noch immer müssen Katrin Gruner und ihre radfahrenden Mitstreiter sich auf den Straßen rund um den Schlosspark Schönhausen mit einer Verkehrspolitik arrangieren, die aus ihrer Sicht von gestern ist. Deshalb die Fahrraddemonstration am Schlosspark mit rund 200 Teilnehmern – trotz strömendem Regen.

Die Protestfahrt der Initiative um Gruner am Donnerstag war der neueste Beleg dafür, dass die Pankower in Sachen Verkehr etwas anderes wollen, als das, was sie jeden Tag erleben. „Die Autofahrer bewegen sich hier mit einer Aggression, die ihresgleichen sucht“, verschafft Gruner, eine überzeugte Radfahrerin und Mutter, ihrem Ärger Luft. Wer sich umweltfreundlich auf zwei Rädern fortbewege, werde zurückgedrängt – „das ist nur noch Wahnsinn.“

Jahrelange Planung für eine einzelne Fahrradstraße

Geht es nach dem Votum der Pankower Bezirksverordnetenversammlung, sollte zum Beispiel die Ossietzkystraße am Schlosspark, die einzige direkte Achse zwischen dem stark wachsenden Ortsteil Niederschönhausen und dem Bahnhof Pankow, längst zur Fahrradstraße umfunktioniert sein. Aber so schnell, wie sich viele Anwohner von Pankow und Niederschönhausen die Verkehrswende im lokalen wünschen, geht es nicht voran.

Auch Bau- und Verkehrsstadtrat Vollrad Kuhn (Grüne) wäre gerne schon weiter. Auch er fühlt sich ausgebremst – von den langwierigen Formalitäten, die es für die Ausweisung einer Fahrradstraße braucht. „Ich bin auch dafür. Deswegen kann ich den Ärger verstehen. Aber die Ausweisung einer Fahrradstraße dauert leider. Es braucht erst eine Verkehrszählung. Und dafür fehlt uns derzeit das Geld“, sagt er zu den Forderungen aus Pankow und Niederschönhausen. Das generelle Problem sei der motorisierte Verkehr, der jedes Jahr um ein bis zwei Prozent steige.

Großstadtverkehr trifft auf dörfliche Straßen

Dass die Last mit einem enormen Verkehr Menschen in vielen Teilen des Bezirks plagt, will der Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung unter Vorsitz von Thomas Zoller deutlich machen. Auch dieser Verein formierte sich aus Protest gegen ein lokales Problem: den zu autofreundlichen Ausbau der Kastanienallee in Rosenthal.

Nun will man die Verkehrsprobleme in Pankow ganzheitlich angehen. Um sich Gehör zu verschaffen, hat die Initiative im vergangenen Herbst eine Online-Petition für ein Verkehrskonzept für den Norden von Pankow und gegen Schwerlastverkehr in Wohngebieten gestartet.

Fast 3500 Unterschriften

Zu den Kernforderungen gehören: Tempo 30 auch auf Straßen des übergeordneten Netzes, schnelle Radverkehrsanbindung rund um die Bahnhöfe im Bezirk und eine Verlängerung der Straßenbahnlinie M1 ins Märkische Viertel.

Fast 3500 Unterschriften hat die Initiative gesammelt. Und etliche Kommentare veranschaulichen die Lebenswirklichkeit der Petenten. „Ich lebe in Niederschönhausen, und im Laufe der letzten Jahre hat sich der Verkehr durch den enormen Zuzug verdreifacht, vielleicht sogar auch vervierfacht. Aber die Infrastruktur ist auf dem Niveau der 80er Jahre stehen geblieben“, schreibt zum Beispiel Sibylle Mohr.



In den nördlichen Ortsteilen müssen sich Anwohner auf Tausende neue Nachbarn einstellen. Allein im dörflichen Karow sind 3000 Wohnungen in Planungen.

Foto: Thomas Schubert

Die Diskrepanz zwischen dem Wunsch nach einer Vorreiterrolle Pankows in der gesamtberliner Verkehrswende und der Wirklichkeit ist in diesen Tagen und Monaten an vielen Orten zu spüren. Nun zeichnet sich im Stadtentwicklungsplan Wohnen des Senats für das Jahr 2030 ab, dass der bevölkerungsreichste Bezirk mehr denn je die Hauptlast beim Wohnungsneubau tragen wird.

Bis zu 50.000 Einheiten in Pankow sind demnach geplant. Stadtrat Kuhn sagt bei Planungsveranstaltungen mit Bürgern immer wieder: Wenn es in Pankow um Vorbehalten gegen den Wohnungsbau geht, dann handelt es fast immer um die Bedenken zum immens wachsenden Verkehr.

Bis zu 50.000 neue Wohnungen bringen Infrastruktur an die Grenzen

Vor allem rund um die früheren Rieselfelder, den Baugrund des größten Wohnprojekts Berlins, dem Blankenburger Süden mit bis zu 6000 Wohnungen, haben die Anwohner viele Fragen, die ihnen die Politik aus ihrer Sicht zu zögerlich beantwortet.

Gleich nebenan in Karow und Buch, wo im nächsten Jahrzehnt weitere 7600 Wohnungen entstehen sollen, tobt ein Kampf um den Bau eines neuen Bahn-Verkehrsknotens. Während das Bezirksamt Pankow einen Regionalbahnhof im drastisch wachsenden Buch für richtig hält, pocht der Senat auf einen Turmbahnhof in Karow. Hier sollen neue Trassen nach Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf entstehen. Dadurch bekomme man eine „deutlich stärkere verkehrliche Wirkung“ als durch einen Regionalbahnhof in Buch, erklärt ein Sprecher der Senatsverwaltung für Verkehr.

Ein weiterer Nachteil eines Knotens in Buch: „Die stärkere Anziehung aus dem Umland, die eine gestiegene Belastung von parkenden Fahrzeugen aus dem Umland nach sich ziehen würde.“



Neue Schienenverbindungen im nächsten Jahrzehnt verspricht ein Turmbahnhof in Karow, der Anschluss nach Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg bietet.

Foto: Jörg Krauthöfer

Gesamtheitliche Lösungsansätze für den Bezirk und die ganze Region versprechen sich Politiker und Bürger vom Verkehrsgutachten des Senats für den Berliner Nordostraum. Seit Monaten angekündigt, wurde die Präsentation aber immer wieder verschoben.

Voraussichtlich im April werde das Papier vorliegen und später im Pankower Verkehrsausschuss vorgestellt, kündigte Kuhn in der vergangene Woche an. Ein erster Entwurf habe zwar schon im vergangenen Herbst vorgelegen, hätte aber nochmals überarbeitet werden müssen.

Ob Niederschönhausen, Buch oder Blankenburg – überall verlangen Initiativen nach Lösungen für immer drängendere Verkehrsprobleme. Was das neue Gutachten an Lösungsvorschläge bereithält, wird darüber entscheiden, ob sich in Pankow noch mehr Demonstranten und Petenten bemerkbar machen werden als bisher.