



Verein für Lebensqualität an der Michelangelostrasse e.V.
c/o Karin Spieker, Hanns-Eisler-Str. 24, 10409 Berlin

Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V.

c/o Karin Spieker
Vorsitzende
10409 Berlin, Hanns-Eisler-Str. 24

E-Mail: vorstand@michelangelostrasse.org
Tel. 0152/55284104
Fax 030/42803013
<http://michelangelostrasse.org>

AZ beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg VR 35513 B
Steuerliche IdNr 27 / 680 / 56027

17.03.2020

Standpunkt des Vereins zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept (VMK) für das Stadtumbaugebiet „Greifswalder Straße“ des Bezirksamts (BA) Pankow/LK ARGUS (mit Arbeitsstand 23.01.2020)

1. Das Konzept muss von den tatsächlichen Verhältnissen, z.B. Alters- und Mobilitätsstruktur der aktuellen Bevölkerung ausgehen und erkennbare Tendenzen und deren realistische Veränderungsmöglichkeiten bis zum Endzustand 203X beinhalten. Einem solchen Vorgehen wird das bisherige Konzept nicht gerecht, insbesondere gibt es keine Zahlen zu den Verkehrsarten, Verkehrsmengen und deren zeitliche und räumliche Verteilung im Wohngebiet sowie über den weitgehend ausgelasteten ÖPNV.
2. Laut Konzept soll bis zum Zielhorizont 203x der Bestand an Fahrzeugen um 44% reduziert werden. Dem liegen falsche bzw. unzutreffende Annahmen zugrunde. Bereits die Ausgangszahl von 2.700 Fahrzeugen zum 31.12.2013 ist zu niedrig angesetzt. Tatsächlich waren zum 31.12.2014 für den LOR 3.155 Fahrzeuge gemeldet. Das führt bereits im Ansatz zu unzulässig geringeren Ausgangswerten.
3. Der Realität widerspricht auch, von der im Jahr 2016 festgestellten Auslastung der bestehenden Stellplätze mit 80% für das Endergebnis auszugehen. Je weniger Stellplätze zur Verfügung stehen, umso mehr muss von einer nahezu vollständigen Auslastung im Zielhorizont ausgegangen werden.
4. Besonders gravierend ist die vornherein unzutreffende Unterstellung des Modal-Splits der Innenstadt von Berlin mit 17 % MIV-Anteil. Tatsächlich liegt der LOR im Außenbereich der Stadt, für die ein bis zu 70 % höherer Anteil an MIV durch die technische Universität Dresden festgestellt wurde. LK-Argus als Ersteller des Konzepts war bereits im Jahr 2016 an der Erarbeitung des Phase-2-Berichtes für zur Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfs für die Bebauung der Michelangelostraße beteiligt. Dabei hat LK-Argus Mittelwerte aus den MIV-Anteilen der inneren und der äußeren Stadt gebildet und diese den verkehrlichen Betrachtungen unterlegt. Warum wurden diese Mittelwerte für das aktuelle Konzept nicht übernommen?
Der Modalsplit ist eine Kennziffer über die Zusammensetzung der Verkehrsströme in einem bestimmten Gebiet. Insofern kann er Veränderungen in der Zusammensetzung erkennen und wiedergeben, jedoch ist er in keiner Weise ein Mittel, um daraus eine Reduktion

einzelner Verkehrsträger abzuleiten und erst recht nicht der benötigten Anzahl der Stellplätze.

5. Es entsteht der Eindruck, dass durch unzutreffende geringere Stellplatz-Daten nachgewiesen werden soll, dass eine Reduzierung der Stellplätze um bis zu 44% möglich sei und den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen würde. Anwohner, die diese Materie wenig kennen, werden damit über die tatsächlichen Verhältnisse getäuscht. Für den Besitz von Fahrzeugen wesentliche Faktoren, insbesondere Verkehrsziele, die nicht mit ÖPNV oder Rad erreichbar sind, Fahrzeit für die Verkehrsleistung, zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsmittels und Kosten, wurden überhaupt nicht beachtet. Ein solches Herangehen ist unzulässig und sollte von einem Fach-Ingenieurbüro nicht praktiziert werden!
6. Die nach obengenannter Rechnung künftig nur noch benötigten 1.870 Stellplätze werden im Konzept nicht nachgewiesen. Tatsächlich sind im Nachweis der Bedarfsdeckung 118 Stellplätze enthalten, die zu Edeka in der Greifswalder Straße gehören und nur für eine Stunde Parkmöglichkeit bieten. Sie können damit nicht der Bedarfsdeckung zugerechnet werden. Auf weiteren Bereichen wie am westlichen Rand der Greifswalder Straße und auf der Nordseite der Gürtelstraße sind nicht zum LOR gehörende Stellplätze einbezogen. Damit wird auch hier ein Zustand beschrieben, der tatsächlich nicht zutrifft.
7. Laut Konzept sollen kurz- bis mittelfristig 400 Stellplätze, noch vor Beginn der Baumaßnahmen, im Straßenraum des Wohngebietes wegfallen. Bereits mit dem Baubeginn der geplanten Grundschule fallen mind. 200 Stellplätze auf Parkplätzen weg, ohne dass Ausweichmöglichkeiten benannt sind. Welchen Sinn hat es ohne verkehrliche Notwendigkeit, dann auch noch 400 Stellplätze in den inneren Wohngebietsstraßen weg zu nehmen? Die verkehrliche Notwendigkeit für diese Verbotsentscheidungen erschließt sich nicht, da für die überwiegende Anzahl Bewohner keine Verbesserungen, sondern teilweise erhebliche Nachteile einhergehen. Die aktuelle Bewohnerstruktur ändert sich in einem kurzen Zeitraum nicht in dem Maß, dass dann die im Konzept genannten 1.870 Stellplätze bedarfsgerecht ausreichen. Allenfalls kann die jeweils notwendige Stellplatzanzahl den Prozess der Änderung der Bewohnerstruktur nachfolgend begleiten, aber nicht vorausschauend vorschreiben.
8. Es sind im Konzept öffentliche Straßen dargestellt, die keine sind (Zuwegung zur Kita „Mühlengeister“ Thomas-Mann-Straße, Zuwegung zu den Häusern Pieskower Weg 26-38).
9. Der Straßenabschnitt zwischen Thomas-Mann-Straße 16 und Thomas-Mann-Straße 31 soll verkehrsberuhigt werden. Damit wird das Wohngebiet verkehrlich in zwei Teilnetze getrennt und das Hochhaus 2 (Pieskower Weg 52/54) und die Paul-Lincke-Schule werden von der Hanns-Eisler-Straße und den dortigen Parkplätzen abgeschnitten. Das ist nachteilig insbesondere für die Anwohner und führt zu zusätzlichem Verkehr.
10. Im Konzept ist vorgesehen, die Mittelpromenade für Radverkehr auszubauen. Sie soll Teil der Pankow-Route Pa6 /Ringbahn-Agenda sein. Die Verkehrszählungen zum Radverkehr des Senates zeigen jedoch, dass diese Wegführung für Radverkehr nicht zwangsläufig notwendig ist. Mehr als 2.000 Radfahrer befahren täglich die dem S-Bahn-Ring naheliegende Storkower Straße, ohne davon ausgehend andere Straßenzüge zu benutzen. Die Storkower Straße liegt parallel zur Mittelpromenade ebenso wie die Michelangelostraße in jeweils 200m Abstand. Diese geringfügigen Umwege sind den Benutzern einer

Radmagistrale zuzumuten. Die Veränderungen der Anzahl der Radfahrer auf der Michelangelostraße und der Kniprodestraße zeigen, dass nur eine geringe Veränderung der Anzahl an Radfahrern aus dem Wohngebiet heraus festzustellen ist. Eine hohe Inanspruchnahme der Mittelpromenade ist nicht zu erkennen. Desweiteren ist durch den Schulbetrieb von einer hohen Zahl von Schulkindern auf der Mittelpromenade auszugehen, die durch eine solche Radtrasse potentiell gefährdet wären.

11. Der Mittelweg zwischen Gürtelstraße und Michelangelostraße ist Aufenthalts- und Erholungsbereich für Anwohner, insbesondere der Bewohner des Seniorenstifts. Eine verkehrliche Notwendigkeit, dort Radverkehr durchzuführen, besteht bereits deshalb nicht, weil sowohl Michelangelostraße als auch Gürtelstraße rund 100 Meter von diesem Mittelweg entfernt sind. Es ist Radfahrern zuzumuten, diesen geringen Umweg in Anspruch zu nehmen.
12. Die Führung der übergeordneten Fahrradroute von der Kniprodestraße in Richtung Weißensee führt direkt durch das Wohngebiet. Es wäre möglich, ohne Verlängerung des Weges von der Kniprodestraße bis zum jüdischen Friedhof heran zu fahren und von dort auf die Gürtelstraße einzufahren. Dabei sind bereits jetzt die Belange der dort angesiedelten Behindertenwerkstatt und der KITA zu berücksichtigen.
13. Nur wenig in Anspruch genommen wird der Weg zwischen Storkower Straße - Einmündung der Einsteinstraße zum Hochhaus Pieskower Weg 52/54 durch den Einsteinpark, der im Konzept weiter bis zur Hanns-Eisler-Straße führen soll. Dieser Weg führt an einem Wohngebäude vorbei, in dem sehr viele ältere gesundheitlich beeinträchtigte Menschen leben, die direkt vor ihrem Haus häufig Erholung und Ruhe suchen. Radverkehr würde diesen Zustand gefährden.
14. Radwege sollen nur dort angelegt werden, wo dies verkehrlich erforderlich ist und die Erholungs- und Aufenthaltsbereiche sowie Spielbereiche für Kinder nicht durchschnitten oder beeinträchtigt werden sowie nicht über die Zuwegungen zu den Hauseingängen geführt werden.
15. Für das Fußwegenetz sollen lt. Konzept in Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h beidseitig Gehwege als eigene Anlagen getrennt vom KFZ- und Radverkehr angelegt werden. Diese Wegegestaltung betrifft insbesondere die Hanns-Eisler-Straße in nahezu gesamter Länge. Dafür müsste sie von ihrem Querschnitt mit 8,5 m auf 13 bis 16,5 m verbreitert werden mit der Folge, dass über diese große Länge die bestehende Baumreihe zu entfernen wäre. Die bisherige Fußweggestaltung ist ausreichend, den Radfahrern ist im Wohngebiet (30er Zone) das Benutzen der Straßen, zumal asphaltiert, zuzumuten.
16. Es wird ein wirkliches Verkehrskonzept vermisst, das sich nicht nur in der Reduktion der KFZ-Stellflächen auf ca. 56% bis zum Jahr 203x erschöpft und aus unserer Sicht nur den Radverkehr in den Vordergrund stellt. Die dargestellte Reduktion der KFZ-Stellflächen ist Zahlenarithmetik, um das entstehende Stellplatzdefizit zu kaschieren.

Vorstand