



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

An die Verordneten der BVV Pankow

18.01.2020

Stellungnahme des Vereins zum TOP 2.6 der BVV-Tagung am 10.01.2021: Drs-Nr. VIII-0432 - 5. Zwischenbericht: Nachhaltige Verkehrsplanung für die Michelangelostraße

Sehr geehrte Verordnete,

unsere Stellungnahme bezieht sich konkret auf den Stand des „**Verkehrs- und Mobilitätskonzepts (VMK) Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße**“ (entspricht dem LOR 03061429) vom 10.12.2020 (s. [Verkehrs- und Mobilitätskonzept für das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße \(berlin.de\)](#))

Unser Verein hat sich von Anfang an als Akteur auch in die Entwicklung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts Greifswalder Straße eingebracht - sowohl durch aktive Teilnahme an den im 5. Zwischenbericht genannten Veranstaltungen als auch mit konkreten Vorschlägen zur Verbesserung des jeweiligen Arbeitsstandes im Interesse der Anwohner. Und das werden wir auch weiterhin tun!

Als Zielsetzungen für das VMK werden genannt (s. S. 15 / Folie 29):

- Mobilität für alle sichern und erhalten
- Sichere Fortbewegung für alle ermöglichen
- Stadt- und Lebensräume attraktiv gestalten

Insbesondere der Zielsetzung, die Mobilität für alle zu sichern und zu erhalten, wird das vorliegende Verkehrs- und Mobilitätskonzept nicht gerecht.

Das VMK muss den **Verkehrsbedürfnissen aller Bewohner** des Stadtumbaugebietes Greifswalder Straße **Rechnung tragen**.

Das ist in der vorgelegten Fassung des Konzepts nicht der Fall, weil darin dem Radverkehr ein erheblicher Vorrang gegenüber dem MIV eingeräumt wird.

Die geplante Verkehrsberuhigung im Inneren des Wohngebietes folgt in erster Linie einer Ideologie autofreier Kieze und keiner wirklichen verkehrlichen Notwendigkeit.

Es werden keine Zahlen zu Unfällen vorgelegt, die zukünftig verhindert werden müssten.

Trotz nachdrücklicher Forderungen bleiben die Verkehrsbedürfnisse insbesondere der auf individuelle Mobilität angewiesenen Bewohner unberücksichtigt.

Es werden ohne Notwendigkeit ca. 640 Stellplätze im Inneren des Wohngebietes weggenommen. Da die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen mit dem Wegfall von Stellplätzen verbunden ist, lehnen wir diese Maßnahme im Interesse der Anwohner entschieden ab!

Eine Wegnahme von Stellplätzen in den Straßen innerhalb des Wohngebietes führt zu einer dauernden Verschlechterung der Lebensqualität der älteren Bewohner sowie von Familien mit kleinen Kindern. Darüber hinaus wird mehr Verkehr generiert, da zum Ein- und Ausladen die Straßen trotzdem angefahren werden müssen und anschließend ein Stellplatz zu weit entfernten Quartiersgaragen gesucht werden muss.

Laut Konzept sind 39% der Bewohner über 65 Jahre alt und 4% haben Kinder im Alter von 0 bis 5 Jahren. Diese Bewohner benötigen nicht nur ein barrierefreies Umfeld, sondern auch möglichst kurze Wege von und zu dem Stellplatz ihres Autos. Weit entfernte Stellplätze sind für diese oft auch eingeschränkt gehfähigen älteren Bewohner nicht regelmäßig nutzbar.

Der Wegfall zahlreicher Stellplätze im Verkehrs- und Mobilitätskonzept verschlechtert die Lebensbedingungen zahlreicher Bewohner, weil sich ihre Fußwege zu den angedachten beiden Quartiersgaragen um bis zu 1.400 m sowie bis zu 17 Minuten verlängern würden und dies zweimal für eine Pkw-Nutzung.

Solche weiten Fußwege widersprechen dem Leitfaden der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, nach dem „Zugangswege von 300 bis 600 m zu Parkhäusern und Quartiersgaragen als zumutbar bewertet werden“!

Zudem entstehen vermeidbare Verkehre mit Umweltbelastungen (Stickoxide und Feinstaub), die den Forderungen nach besserem Klimaschutz widersprechen und Verkehrsverdichtungen im Hauptstraßennetz von zweimal bis zu 4.920 m. Dies trifft vor allem auf den östlichen Teil des Wohngebietes zu.

Das Wohngebiet südlich der Michelangelostraße wird im Innenbereich weiterhin nicht vom ÖPNV erschlossen. Dies ist mit ein Grund für den Behalt von Pkw und für den Bedarf an wohnungsnahen Stellplätzen ohne zusätzliche lange Wege. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept bietet für den Innenbereich keine Lösungen an!

Vorschlag des Vereins: Eine ÖPNV-Erschließung durch Kiezbusse/Mikrobusse wäre möglich.

Zu den verschiedenen geplanten Maßnahmen im Verkehrs- und Mobilitätskonzept bezieht der Verein folgende Positionen:

1. Rad- und Fußwegekonzept

Es sind an allen Straßen Gehwege vorhanden, neue Gehwege sind nicht erforderlich. Die Gehwege zu den Kitas und Schulen sind ausreichend und sicher. Es werden keine Zahlen zu Unfällen vorgelegt, die durch zusätzliche Maßnahmen zukünftig verhindert werden müssten. Jedoch ist der Zustand der Gehwege zu verbessern, Tiefborde für Straßenquerungen sind anzulegen.

Den geplanten Ausbau der Mittelpromenade für den Fuß- und Radverkehr in West-/Ostrichtung durch das Wohngebiet halten auch wir im Interesse der Bewohner für sinnvoll und notwendig. Dies trifft auch für den Ausbau der Nordpromenade mit Beschränkungen des Radverkehrs zu.

Im VMK sind zwei Nord-Süd-Radrouten 2. Ordnung geplant.

Eine der beiden Nord-Süd-Radrouten beginnt an der Gürtelstraße/ Meyerbeerstraße – weiter Gürtelstraße 30-23A - hinter der Behindertenwerkstatt und einer Kita – Aufenthalts- und Erholungsbereich Michelangelostraße 83-91 – Weiterführung zwischen neuer Schule und Sportplatz. Diese ist lt. StEP Verkehr Teil der Trasse 3, die in der Meyerbeerstraße von der Trasse 2 - Nordspange gekreuzt wird. Wir halten es für massiv nachteilig, **diese** Nord-Süd-Radroute, für die ein hoher Radverkehr anzunehmen ist, durch solche sensiblen Bereiche zu führen. Es bietet sich an, diese Route über die Gürtelstraße bis Norma und danach auf die Kniprodestraße zu führen.

Wir erwarten, dass nicht nur Radfahrer gute Bedingungen erhalten, sondern auch Anwohner, Kinder und behinderte Menschen guten Schutz vor Verkehrseinflüssen bekommen!

Obwohl im Querschnitt der neuen Michelangelostraße zwei Radwege vorgesehen sind, ist im VMK hinter den neuen parallel stehenden Wohngebäuden an der nördlichen Michelangelostraße ein weiterer durchgängiger Radweg – also im Abstand von 25-40 m zur Michelangelostraße – vorgesehen (s. S. 28 / Folie 55). **Das ist vorsätzliche Verschwendung von öffentlichen Mitteln und verstößt gegen entsprechende Regelungen!**

Vorschlag Verein: Der bereits jetzt bestehende Fußweg in diesem Bereich soll erhalten bleiben.

Zwei Anliegerstraßen – Zufahrten zu den Häusern Michelangelostraße 11-17 und 41-47 (s. S. 19 / Folie 37 u. 38) sind nur noch als Rad- und Fußverkehrsverbindung ohne Kfz vorgesehen. Damit ist ein Anwohner- und Anlieferverkehr nicht mehr möglich.

Die bisherige Anlieger-Benutzung ist weiterhin zu gewährleisten!

Im nahezu quadratischen LOR mit Länge und Breite von ca. 870 m x ca. 830 m stehen den Radfahrern mehr als 12 km Straßen und Wege zur Verfügung.

Das halten wir auch bei wohlwollender Betrachtung des Aspektes der Förderung des Radverkehrs für überdimensioniert!

2. Verkehrsberuhigung innerhalb des Wohngebietes und Teilung eines Astes der Thomas-Mann-Straße

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen vor Schulen und Kitas ist zu befürworten.

Für die meisten anderen Straßen im Inneren des Wohngebietes trifft das aber nicht zu!

Für den Fußverkehr ist diese Maßnahme überhaupt nicht notwendig. Auch dem Radverkehr würde es nur marginal nutzen, da entsprechend der Kurzzeitzählung vom 18.-20.02.20 für die Durchquerung in Ost-West-Richtung hauptsächlich die Mittelpromenade benutzt wird. Eine Zählung des Radverkehrs auf der TMS zwischen HES und TMS 16/18 liegt nicht vor. Daher kann keine Bewertung des Radverkehrs im Trennungsbereich der TMS erfolgen.

Für die sensible Stelle, wo die Mittelpromenade in Richtung Mühlencenter auf die Thomas-Mann-Straße trifft, wird von LK Argus eine Trennung dieses Straßenastes vorgesehen, um eine Kollision des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr zu verhindern.

Dies ist aus Sicht des Vereins überhaupt nicht notwendig, da es andere Möglichkeiten gibt (z. B. bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung). Außerdem wird durch die Trennung der Thomas-Mann-Straße nicht verhindert, dass Radfahrer weiter geradeaus in Richtung Mühlencenter durch einen Bereich fahren (Brunnenbereich), der ausschließlich Fußgängern und für eine ungestörte Erholung vorbehalten sein muss.

Die Straßentrennung trennt das innere Wegenetz des südlichen Wohngebiets (Mühlenkiez) in zwei Teile und führt zu mehr Verkehr, da die Bewohner Umwege fahren müssen und Wohngebietsverkehr auf Hauptverkehrsstraßen verlagert wird. Des Weiteren ist auch hier kein Nachweis einer Unfallhäufigkeit geführt, die die Maßnahme begründen würde.

Aus den genannten Gründen lehnt der Verein die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (mit Ausnahme vor Schulen und Kitas) ab, zumal sie mit dem Wegfall von ca. 640 Stellplätzen verbunden sind!

Ein Zusatznutzen für die Anwohner, auch für den oft zitierten gebietsinternen Radverkehr ist nicht ersichtlich, zumal ein ausgebautes gebietsinternes Straßensystem vorliegt, das auch vom Radverkehr (s. STVO) benutzt werden kann. Eine generelle Anordnung des Gebietes als Tempo30-Zone dagegen wird vom Verein befürwortet.

3. Künftige Entwicklung der Anzahl an Stellplätzen/Bau von Quartiersgaragen

Die ersten konkreten Maßnahmen sollen laut Konzept (s. Seite 13 / Folie 25) sein:

- Der Schulneubau mit Wegfall von 422 (real 255) Stellplätzen
- Erstmaßnahmen zum Straßen- und Wegekonzept mit Wegfall von 122 (real 104) Stellplätzen
- Die dabei angegebene Zahl für ungenutzte Stellplätze (440) im gesamten Gebiet ist nicht nachzuvollziehen: Auf Seite 11 / Folie 22 wird eine Gesamtzahl von 3.380 Stellplätzen (Bestand) angegeben. Die Auslastung wurde mit durchschnittlich 85 % ermittelt, so dass von 2.880 benötigten Stellplätzen ausgegangen wird. Die Differenz beträgt 500 und nicht 440.
- Es sind zwei Quartiersgaragen mit je ca. 500 Stellplätzen vorgesehen. Damit wird das Fehlen in

keiner Weise ausgeglichen. **Hier fordern wir die volle Bedarfsdeckung durch verschiedene Maßnahmen!** Eine Möglichkeit wäre, die Quartiersgarage hinter der Sparkasse auf 1.000 bis 1.500 Stellplätze zu erhöhen, zumal diese Quartiersgarage auch von Pendlerverkehren genutzt werden könnte. (s. Seite 39 / Folie 77)

- Der für den südöstlichen Teil des Wohngebietes geplante Ersatzstandort für künftige Stellplätze an der Kniprodestraße (vor dem Gebäude der Polizeidienststelle) ist für die meisten betroffenen Bewohner viel zu weit weg! Beispiele für Wegstrecken und Laufzeiten aus dem Wohngebiet zu diesem Standort sind in der **Anlage** aufgelistet!

Zu den Quartiersgaragen ergeben sich folgende Fragen:

- Wann sollen sie gebaut werden?
- Wer soll bauen, wer soll sie betreiben?
- Wie wird sichergestellt, dass die Mitglieder der WBG Zentrum eG (85% des Wohnungsbestands im LOR) die notwendigen Stellplätze sicher erhalten?
- Zu welchen Preisen sollen die Stellplätze angeboten werden? Sind die Preise für die Anwohner erschwinglich oder wird hier eine Verdrängung und Reduzierung der PKW über den Preis versucht?

Übersicht Stellplätze aus den Angaben des VMK

	gegenwärtig	203X
Bestand	Zählung LK Argus 3.880	
Bedarf	nach Auslastung 85% 2.880	2880 – 740 allg. Bedarfsreduzierung bis 203X 2.140
Wegfall durch Straßenumgestaltung	640 (690 weg, neue 50)	0
Wegfall durch Neubebauung	1.380	0
Verbleiben	1.360	1.360
Unterdeckung	1.520	780

Der Stellplatzbedarf für die Bewohner der Neubebauung an der Michelangelostraße ist in der Auflistung nicht enthalten.

Dieser soll lt. BA Pankow und LK Argus durch Tiefgaragen realisiert werden. Ob die Bauherren allerdings bereit sind, die dadurch höheren Baukosten einzusetzen, ist ungewiss.

Es entsteht der Eindruck des Hinrechnens von Bedarf und Bedarfsdeckung. Da sich niemand finden wird, Quartiersgaragen mit lediglich 500 Stellplätzen privat zu errichten und zu bewirtschaften, wird ein weiterer Druck auf die Bewohner ausgeübt, für deren individuelle Mobilität ein Pkw essentiell ist.

Es fehlt ein zahlenmäßiger und standortbezogener Nachweis des von LKA bestimmten Bedarfs an Stellplätzen!

Vorschlag des Vereins:

Eine weitere Bedarfsdeckung kann durch eine Parkpalette im zweiten Ast der Thomas-Mann-Straße (alte Sportanlage/Grünanlage hinter dem Quartierspavillon gegenüber der Thomas-Mann-Straße 47 - 55) realisiert werden.

4. Umgang mit Vorschlägen von Bürgern zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Wir beziehen uns hier auf die Tabelle „Umgang mit Rückmeldungen Bürgerwerkstatt“ vom 14.08.2020.

<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadterneuerung/umgang-mit-rueckmeldungen-buergerwerkstatt.pdf>

Den Umgang mit den Vorschlägen von Bürgern sehen wir kritisch. Vorschläge, die nicht in das Konzept passen, werden mit immer den gleichen Antworten abgespeist, deren Inhalt darauf abzielt, bestimmte Vorgaben unbedingt einzuhalten.

Nachfolgend einige Beispiele:

Zum Komplex verkehrsberuhigte Bereiche

Auf eine mehrfache Ablehnung wird die immer gleiche Antwort gegeben, die auf eine Verdrängung des MIV aus dem inneren Bereich des Wohngebietes hinausläuft.

Das ist aus Sicht der Anwohner nicht akzeptabel, weil dazu keine Notwendigkeit besteht, sondern eine politische Vorgabe nach Reduzierung des MIV bedient wird. In diesem Fall mit Klimaschutz zu argumentieren, ist scheinheilig, weil durch die Wegnahme von Stellplätzen im inneren Bereich der Verkehr zu weiter entfernten Stellplätzen/Quartiersgaragen zunimmt, der natürlich auch mehr Stickoxide und Feinstaub produziert – also das Gegenteil von dem, was erreicht werden soll.

Zum Komplex Abbau von Stellplätzen

Die Einwände der Bürger werden nicht ernst genug genommen. Es werden Vorschläge unterbreitet, die praktisch nicht umsetzbar sind. Beispiele:

- Die geplante Quartiersgarage vor dem Polizeirevier an der Kniprodestraße ist für die meisten Anwohner zu weit weg.
- Als Ausgleich für wegfallende Stellplätze beim Neubau der Schule werden u.a. 50 neue Stellplätze in der Hanns-Eisler-Straße angegeben. Diese können aber erst nach dem Umbau der Hanns-Eisler-Straße eingerichtet werden, die erst Jahre später erfolgen wird.
- Stellplätze in der Gürtelstraße werden doppelt belegt. Obwohl der Verein mehrfach darauf hingewiesen hat, dass die Bewohner der Gürtelstraße diese Stellplätze selber benötigen.

Zum Komplex Vorschläge von neuen (nicht im Konzept enthaltenen) Stellplätzen

Von den Bürgern wurden sechs verschiedene Standorte vorgeschlagen. Die Ablehnung aller Vorschläge kann nicht akzeptiert werden!

Zum einen wird damit argumentiert, dass es sich um zu kleine Flächen handelt. Aber auch 10 Stellplätze zählen, wenn in großem Stil Stellplätze verdrängt werden.

Zum anderen wird argumentiert, dass es sich um nicht öffentliche Flächen handelt. Das mag formal zutreffen, aber auch die Neubebauung ist teilweise auf nicht öffentlichen Flächen geplant. Von einem Verkehrs- und Mobilitätskonzept kann erwartet werden, dass solche Vorschläge auf ihre fachliche Eignung und nicht nach Eigentumsverhältnissen bewertet werden!

Diese Auflistung ließe sich in den einzelnen Komplexen weiter fortführen!

Sehr geehrte Verordnete,

als Verordnete der BVV Pankow erhalten Sie Zwischenberichte über die Entwicklung des „Verkehrs- und Mobilitätskonzepts Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße“. Die Auswirkungen auf die Bewohner können Sie daraus nicht ersehen. Nehmen Sie diese Berichte nicht einfach zur Kenntnis. Kommen Sie zu uns in das Wohngebiet, reden Sie mit den Bewohnern und mit uns. Überzeugen Sie sich davon, welche Folgen das VMK auf die Bewohner hat und stellen Sie in der BVV Fragen dazu.

Vorstand

Anlage: „Wege von Wohnungen zu geplanten Quartiersgaragen“

**Anlage zur Stellungnahme des Vereins vom 18.01.2021 zum 5. Zwischenbericht:
Wege zwischen Wohnungen und Quartiersgaragen**

- Quartiersgarage Pieskower Weg (P)
Eingang Pieskower Weg von der Storkower Straße kommend
- Quartiersgarage auf dem Behördenparkplatz Kniprodestraße (K)
Die Zufahrt zu dieser Quartiersgarage ist wie beim bestehenden Parkplatz

Von	nach	Länge Fahrweg m	Länge Fußweg m	Zeit für Fußweg min	Länge Fahrweg hin/zurück m	Länge Fußweg hin/zurück m	Zeit für Fußweg hin/ zurück min
Michelangelostraße 107	K	1180	800	10	2360	1600	20
Michelangelostraße 107	P	1560 1140	1400	17	3120 2280	2800	34
Gürtelstraße 29	P	1380	1300	16	2760	2600	32
Gürtelstraße 29	K	2460	950	13	4920	1900	26
Michelangelostraße 39	K	1360	900	11	2720	1800	22
Michelangelostraße 39	P	1090	1000	14	2180	2000	28
Gürtelstraße 36	K	2040	1300	16	2080	2600	32
Gürtelstraße 36	P	980	900	11	1960	1800	22
Hanns-Eisler-Straße 40	P	1000	700	9	2000	1400	18
Hanns-Eisler-Straße 40	K	1360	850	10	2720	1700	20
Thomas-Mann- Straße 55	P	1140	750	9	2280	1500	18
Thomas-Mann- Straße 55	K	1030	800	10	2060	1600	20
Storkower Straße 53	P	500	700	9	1000	1400	18
Storkower Straße 53	K	1000	650	8	2000	1300	16

Die neuen langen Fußwege sind oftmals doppelt anzunehmen, da zunächst das Fahrzeug zur Wohnung zu holen ist, um Familienangehörige (Kleinkinder/Großeltern) mitzunehmen und nach Ende der Fahrt an der Wohnung zu entladen ist (z.B. nach Einkäufen), um dann zur Quartiersgarage zu fahren. Bei den Längen der Pkw-Fahrten muss beachtet werden, dass wegen der baulichen Trennung von Fahrbahnen Umwege bis zum Ziel gefahren werden müssen.

Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V. / H. J. Freund / 09.01.2021