

Verkehrerschließungskonzept für das Gewerbegebiet Niederschönhausen in Berlin-Pankow

Informationsveranstaltung am 25.09.2023 in der Werkhalle von Frisch & Faust Tiefbau GmbH

Anlass und Ziel

Das Gewerbegebiet Niederschönhausen (Buchholzer Straße) ist ein typischer, historisch gewachsener Gewerbestandort mit vielen unterschiedlichen Gewerbebetrieben. In der Umgebung befindet sich Wohnbebauung, woraus Emissions- und Verkehrskonflikte zwischen Anwohnern und Gewerbebetriebern entstehen. Des Weiteren soll am Rande des Gebiets ein neuer Schulstandort entstehen. So ist damit zu rechnen, dass zukünftig auch mehr Kinder und Jugendliche die Wege am Standort nutzen und die Konflikte sich verschärfen.

Um den Gewerbestandort hier dauerhaft zu sichern, ist neben einer planungsrechtlichen Sicherung (per Bebauungsplan) ebenso die verkehrliche Erreichbarkeit und perspektivische Konfliktvermeidung zu gewährleisten. Daraus ergibt sich, dass in diesem Fall das Büro für Wirtschaftsförderung für das Gewerbegebiet die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts in Auftrag gegeben hat, welches die verkehrliche Gesamterschließung hinsichtlich bestehender Defizite und Probleme analysiert und hinsichtlich möglicher Lösungen untersucht.

Im Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung wurden aus der Konfliktanalyse ein Sammelsurium an Maßnahmen konzipiert, welche die konfliktreiche Verkehrssituation sowohl im Gebiet selbst und vor allem im näheren Umfeld hätte verbessern können. Hierfür wurden entsprechend ihrer Zuständigkeiten komplexe und intensive Abstimmungen mit unterschiedlichen öffentlichen Akteuren durchgeführt, deren fachlichen Belange in der Maßnahmenkonzeption die Umsetzungsperspektive der Maßnahmevorschläge maßgebend beeinflusste.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurden das Ergebnis der Untersuchung vorgestellt. Anwohnende, Gewerbebetreibende und interessierte Bürgerinnen und Bürger nutzten die Möglichkeit, Fragen an die Verwaltung und Politik zu stellen und Ihre Meinungen einzubringen.

Frequently Asked Questions (FAQ)

Die Diskussionen aus der Veranstaltung werden hier in Form von Fragen und Antworten wiedergegeben, um sie einer breiten interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Was war die Aufgabenstellung des Gutachtens?

- > Aufgabe war es, in einem zweistufigen Verfahren, die Defizite und Konflikte, die sich aus der vorhandenen Erschließung für das Gewerbegebiet Niederschönhausen ergeben, sowohl großräumig (Stufe 1), wie auch kleinräumig, in einer höheren Untersuchungstiefe (Stufe 2), zu analysieren und daraus verkehrsplanerische Lösungen zu entwickeln, mit denen sich die festgestellten Defizite lindern oder beheben lassen.
- > Zur Analyse zählten folgende Aufgaben:
 - Ermittlung der unterschiedlichen Straßennetzkategorien und Zuordnung der Zuständigkeiten

- Ermittlung der Kfz-Verkehrsmengen im Bestand sowie für die Prognose 2030
 - Ermittlung der Durchgangsverkehre in der Buchholzer Straße, Wackenbergstraße und Blankenburger Straße durch Kordonerhebungen
 - Auswertung von Unfalltypensteckkarten der letzten drei Jahre zur Identifikation möglicher Unfallschwerpunkte oder auffälliger Häufungsstellen
 - Analyse und Bewertung der Konflikt- und Begegnungssituation im fließenden Verkehr
 - Ermittlung der Stellplatzauslastungen im öffentlichen Straßenland im Umfeld des Gewerbegebiets
 - Analyse und fachliche Bewertung vorhandener Voruntersuchungen (z.B. Studienprojekt der TU Berlin) sowie übergeordneter Planwerke (z.B. Radverkehrsnetz Berlin, ÖPNV-Vorrangnetz etc.).
- > Es wurde untersucht, an welchen Stellen im Gebiet ein unmittelbarer Handlungsbedarf (eine erhebliche Gefährdung von Sicherheit und Gesundheit) und wo weiterer Handlungsbedarf besteht (langfristiger Eingriffsbedarf).
 - > Im weiteren Schritt wurden Lösungsvorschläge aufgezeigt und auf deren Umsetzungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten geprüft.

Welche Defizite wurden im Gebiet ermittelt?

- > Netzkategorien und Zuordnung der Zuständigkeiten: Die Buchholzer Straße im Norden, die Blankenburger Straße im Süden sowie Grumbkowstraße sind Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes und liegen daher in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Lediglich die Wackenbergstraße sowie der Großteil der Quartiersstraße des Latte-Kiezes sind dem Erschließungsstraßennetz zugeordnet und somit in der Zuständigkeit des Bezirks.
- > Verkehrsmengen: Der Großteil des fließenden Verkehrs wird auf dem übergeordneten Verkehrsnetz, insb. auf der Blankenburger Straße abgewickelt. Die hier ermittelten Verkehrsmengen sind zwar hoch, aber nicht übermäßig bzw. ungewöhnlich hoch. Die Verkehrsbelastung der Wackenbergstraße, insb. westlich des Gewerbegebiets war hingegen sehr gering. Die genauen Zahlen entnehmen Sie bitte der Präsentation.
- > Durchgangsverkehr: Ein hoher Durchgangsverkehrsanteil konnte im Zuge der übergeordneten Straßen festgestellt werden. Die Wackenbergstraße ist für den Durchgangsverkehr wenig attraktiv. Hier wird das Verkehrsaufkommen hauptsächlich durch den gewerblichen Quell- und Zielverkehr geprägt.
- > Die Unfallanalyse ergab für das Untersuchungsgebiet keine Unfalldhäufung, die einen Eingriff in die verkehrsrechtlichen Anordnungen begründen würde.
- > Gleichwohl wurde festgestellt, dass eine Belastung der Anwohner:innen (Schall, Schadstoffe, Erschütterungen) besteht. Zudem genügen die Fahrbahnzustände in einigen Abschnitten im Gebiet nicht zur Aufnahme des Verkehrs. Auch die Fuß- und Radverkehrsanlagen sind marode oder fehlen gänzlich.
- > Insgesamt jedoch sind die ermittelten Defizite nicht ausreichend groß, dass ein sofortiger und unbedingter Eingriffsbedarf daraus abgeleitet werden kann.

Wurden Straßenbreiten und Straßenkreuzungen vermessen und mit der RAST06 abgeglichen?

- > Es erfolgte eine Begehung des Gebiets zur Ermittlung von Defiziten der bestehenden Infrastruktur. Eine Vermessung von Knotenpunkten und Straßenbreiten erfolgte punktuell bei Bestehen offensichtlicher oder bekannter Defizite, etwa im Bereich der Buchholzer Straße, der Grumbkowstraße sowie der Wackenbergsstraße, in denen die Querschnitte Begegnungsfälle der maßgebenden Fahrzeuge nur eingeschränkt zulassen. Eine Anpassung der Querschnitte oder Verkehrsführung zur verbesserten Abwicklung des Verkehrs wurde sowohl für das übergeordnete Verkehrsnetz als auch für die untergeordneten Straßen von Seite der Behörden abgelehnt, da die Problemlage als nicht gravierend bewertet wurde und Ressourcen zur Behebung nicht verfügbar sind.

Wurden Kurvenschwenkbereiche überprüft?

- > Es wurden Schleppkurvenuntersuchungen für die Knotenpunkte Blankenburger Straße / Grumbkowstraße, Wackenbergsstraße / Straße 103 sowie Wackenbergsstraße / Charlottenstraße durchgeführt, für die Hinweise zu möglichen Defiziten vorlagen. Am Knotenpunkt Blankenburger Straße / Grumbkowstraße wird im Ergebnis eine der Haltelinien versetzt, für die Straße 103 und die Charlottenstraße wird ein Durchfahrtsverbot für Sattel- und Lastzüge empfohlen.
- > Die Prüfung weiterer bzw. sämtlicher Straßen wäre in ihrem Aufwand so hoch, dass die im Rahmen eines solchen Projektes nicht durchführbar gewesen wären.

Wurden im Rahmen des Gutachtens auch Immissionsbelastungen untersucht?

- > Die Durchführung von schalltechnischen Untersuchungen war nicht Teil der beauftragten Leistungen. Aufbauend auf Erfahrungswerten kann aus den Verkehrsmengen aber überschlägig abgeleitet werden, ob Grenzwertüberschreitungen bei Schallimmissionen wahrscheinlich sind. Es wird aufbauend auf den ermittelten Verkehrsmengen davon ausgegangen, dass über bereits bestehende Maßnahmen hinaus (Tempo 30 von 22-6 h auf der Grumbkowstraße und abschnittsweise auf der Blankenburger Straße sowie der Buchholzer Straße) keine weiteren Maßnahmen abgeleitet werden können. Für die Wackenbergsstraße liegt darüber hinaus eine schalltechnische Untersuchung vor (Stellungnahme der damaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz vom 19.10.2022). Grenzwerte werden im Ergebnis nicht überschritten.

Warum wurden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2021 zu Grunde gelegt, die durch die Corona-Pandemie nicht die reale Entwicklung abbilden?

- > Die Verkehrserhebung im Jahr 2021 diente zur Ermittlung des Anteils des Quell- und Zielverkehrs aus dem Gelände am Gesamtverkehrsaufkommen. Es erfolgte ein Abgleich mit der Verkehrszählung aus dem Jahr 2019, um Effekte durch die Corona-Pandemie berücksichtigen zu können. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Logistikknutzung an der Buchholzer Straße ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 400 bis maximal 600 Kfz-Fahrten / 24 h zu rechnen. Diese Verkehrsmengen, die sich räumlich auf die umliegenden Straßen verteilen werden, liegen im Ergebnis deutlich unter 10 % des bestehenden Verkehrsaufkommens und damit innerhalb der üblichen täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen. Sie führen nicht zu einer Änderung der Verkehrsmengen, die die Ergebnisse der Untersuchung substantiell verändern können.

Hat das Gutachten Maßnahmenvorschläge erarbeitet?

- > Es wurde eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen erarbeitet, die darauf abzielen, die gewerblichen Nutzungen zu erhalten und die Anwohner:innen zu entlasten.

- > Diese Maßnahmenvorschläge wurden mit dem Bezirk, der zuständigen Senatsverwaltung für Verkehr des Landes Berlin und weiteren Partnern (Wasserbetriebe, Polizei) auf Umsetzbarkeit intensiv überprüft und abgewogen.

Was hat die Prüfung der Maßnahmen hinsichtlich der Umsetzungsfähigkeit ergeben?

- > Im Ergebnis zeigt sich, dass die Mehrheit der Maßnahmenvorschläge nach aktuellem Stand keine oder nur eine geringe Chance auf Umsetzung hat.
- > Die Gründe hierfür sind je nach Maßnahmeart unterschiedlich: Entweder sind die rechtlichen Voraussetzungen für die verkehrsrechtliche Anordnung der Maßnahmen nicht gegeben (Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage ist nicht zu erbringen), die Maßnahmen befinden sich außerhalb der Zuständigkeit des Bezirks und finden bei der SenMVKU keinen Zuspruch oder finanzielle und personelle Kapazitäten im Bezirk fehlen, um alternative Sanierungs- / Instandsetzungsmaßnahmen absehbar umsetzen zu können.

Was heißt qualifizierte Gefahrenlage?

- > Verkehrsrechtliche Anordnungen aus denen sich Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs ergeben (wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder Durchfahrtssperren) erfordern für deren dauerhafte Anordnung den Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage. Das bedeutet, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage nachgewiesen werden muss, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Der Nachweis kann i.d.R. durch eine Unfalloffensichtstelle oder andere verkehrssicherheitsrelevante Indizien erbracht werden. Die festgestellte unauffällige Verkehrssituation in der Wackenbergstraße ließ keinen Rückschluss auf eine qualifizierte Gefahrenlage zu.

Welche Maßnahmenvorschläge liegen in Verantwortung des Bezirks Pankow?

- > Einige Maßnahmenvorschläge liegen in der Zuständigkeit des Bezirks (Straßen- und Grünflächenamt). Die Umsetzung der Maßnahmen ist abhängig von Kapazitäten und verfügbaren Ressourcen. Dies betrifft folgende Maßnahmenvorschläge:
 - Fahrbahnsanierung Wackenbergstraße, Charlottenstraße. Angesichts der aktuellen Verkehrssicherheitslage (keine Unfalloffensicht), keiner übermäßig hohen Verkehrsmenge und nur begrenzt verfügbarer Finanzen besteht mit Blick auf andere Straßen im Bezirk Pankow, die einen deutlich höheren Handlungsbedarf haben, nur eine geringe Sanierungspriorität. Eine Umsetzung könnte nur erfolgen, wenn die Prioritäten für Straßensanierungen im Bezirk von politischer Seite geändert würden und die finanziellen und personellen Ressourcen gesichert wären.
 - Gehwegsanierung (Wackenbergstraße, Grumbkowstraße, Buchholzer Straße, Charlottenstraße). Da hier aktuell die Verkehrssicherheit gegeben ist und die finanziellen Mittel im Bezirk sehr knapp sind, besteht für die Sanierung dieser Gehwegabschnitte mit Blick auf andere Bereiche im Bezirk Pankow mit viel höherem Handlungsbedarf keine Investitionspriorität. Diese Maßnahme kann jedoch im Bereich der Buchholzer Straße/Grumbkowstraße erneut geprüft werden, wenn der neue Schulstandort realisiert wird.
 - Einrichten einer Durchfahrtssperre in der Wackenbergstraße. Diese Maßnahme wäre kurzfristig und mit geringem Aufwand möglich, kann jedoch wegen fehlender qualifizierter Gefahrenlage nicht umgesetzt werden. Wegen des aktuell geringen Verkehrsaufkommens besteht kein Handlungserfordernis für solch eine verkehrsrechtliche Anordnung. Daher plant der Bezirk die

Aufstellung eines informellen Hinweisschildes mit Bitte zur Umfahrung der Straße, um Störungen durch den LKW-Verkehr zu minimieren.

- Fußgängerüberweg Grumbkowstraße, Buchholzer Straße, Charlottenstraße. Diese Maßnahme ist im Bezirk bisher nicht vorgesehen und auch nicht in der AG Fußverkehr aufgenommen, soll jedoch im Weiteren nochmal geprüft werden.
- Eine weitere Maßnahme wäre das Einrichten einer zusätzlichen Erschließungsstraße zwischen Buchholzer Straße und Blankenburger Straße, um den Verkehr neu zu ordnen und zu lenken. Diese Maßnahme wurde bereits im Rahmen des Studienprojekts „Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet Niederschönhausen“ der TU Berlin (2019/20) benannt und durch das Gutachterbüro fachlich geprüft. Im Ergebnis zeigt sich, dass auf der Grumbkowstraße und der Wackenbergstraße gewisse Entlastungen durch eine zusätzliche Erschließungsstraße zu erwarten wären. Die daraus folgende Entlastungswirkung ist infolge der insgesamt eher geringen ermittelten Verkehrsmengen auf der Grumbkowstraße und vor allem der Wackenbergstraße aber nicht ausreichend, um daraus einen begründeten verkehrlichen Bedarf einer zusätzlichen Erschließungsstraße herzuleiten. Ein derart starker Eingriff in bestehende Eigentumsverhältnisse und Nutzungen im Bereich des Gewerbegebiets mit einem sehr hohen Einsatz öffentlicher Finanzmittel wäre demnach nicht gerechtfertigt und diese Maßnahme ist demzufolge nur sehr schwer realisierbar. Eingriffe in privates Grundeigentum wären in jedem Fall erforderlich. Eigentum hat jedoch einen hohen rechtlichen Schutz, weshalb sich ein solcher Eingriff bei der aktuellen Ausgangslage nicht begründen ließe. Darüber hinaus erfordert ein Enteignungsverfahren eine planungsrechtliche Grundlage (B-Plan), den Nachweis der Alternativlosigkeit. Da angesichts der komplexen Eigentümerstrukturen nicht von einer einvernehmlichen Zustimmung aller Eigentümer auszugehen ist, sind Klagen und der Durchführung langjähriger Normkontrollverfahren zu erwarten. Im Ergebnis wird deutlich, dass der verkehrliche Bedarf in keinem Verhältnis zu Kosten, Zeitaufwand und Realisierungschance steht und damit die Voraussetzungen möglicher Enteignungsverfahren nicht gegeben ist. Dies gilt auch für alle weiteren Korridor-Optionen, so auch bei der Straße 39, im Untersuchungsgebiet.

Wie stellen sich die Besitzverhältnisse der Grundstücke dar, die für die Errichtung zusätzlicher Erschließungsstraßen beansprucht würden?

- > Zwar liegt ein Teil der betreffenden Flurstücke im Fachvermögen des Bezirks, jedoch reicht dieser allein nicht aus, um die erforderliche Querschnittsbreiten von 18.10 m unter Berücksichtigung der aktuellen Vorgaben des Landes Berlin zu erreichen. Zudem ergab eine Bestandserfassung der Besitzverhältnisse der Grundstücke aus dem Jahr 2021, dass die Flächen, die für zusätzliche Erschließungsstraßen erforderlich wären, im Wesentlichen in privatem Eigentum sind.

Bei welchen Maßnahmenvorschlägen hat der Bezirk keinen Einfluss?

- > Die Mehrzahl der Maßnahmenvorschläge sind in Zuständigkeit des Landes Berlin, so dass der Bezirk keinen Einfluss auf die Entscheidung zur Umsetzung hat. Dies betrifft folgende Maßnahmenvorschläge:
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Grumbkowstraße, Buchholzer Straße (westlich und innerhalb des Gewerbegebiets). Diese Maßnahme wäre kurzfristig und mit geringem Aufwand umsetzbar. Jedoch ist die Umsetzung, so der derzeitige Stand, laut Aussage der zuständigen Senatsverwaltung nicht möglich, weil aktuell keine qualifizierte Gefahrenlage erkannt wird.

- Parkplatzreduzierung Grumbkowstraße (nördlicher Abschnitt), Buchholzer Straße (westlich und innerhalb des Gewerbegebiets). Diese Maßnahme wäre mit geringem Aufwand umsetzbar. Jedoch ist die Umsetzung laut Aussage der Senatsverwaltung nicht sinnvoll, weil dann mit einer Beschleunigung der Fahrtgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu rechnen ist.
- Einrichten von Radschutzstreifen Grumbkowstraße, Buchholzer Straße (westlich und innerhalb des Gewerbegebiets und Schönhauser Straße). Diese Maßnahme wäre mit überschaubarem Aufwand umsetzbar. Jedoch ist die Umsetzung unwahrscheinlich, weil Schutzstreifen in nur noch wenigen Ausnahmefällen angeordnet werden und darüber hinaus abhängig vom Straßenquerschnitt sind, der dafür ausgelegt sein muss. Diese Maßnahme wird jedoch erneut geprüft, wenn der neue Schulstandort an der Buchholzer Straße/Grumbkowstraße realisiert wird.
- Einbahnstraßensystem Beuthstr., Buchholzer Str., Wackenbergstr. Diese Maßnahme wird von der Senatsverwaltung abgelehnt, weil Einbahnstraßen im übergeordneten Straßennetz grundsätzlich zu vermeiden sind.

Welche Möglichkeiten hat der Bezirk?

- > Der Bezirk kann langfristig steuern. Im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens wäre zu prüfen, inwieweit zukünftige Nutzungen, die besonders viel Verkehr erzeugen (z.B. Einzelhandel) ausgeschlossen werden können. Dies betrifft jedoch nur zukünftige Nutzungen. Vorhandene Nutzungen genießen Bestandsschutz und können nicht rückwirkend geändert werden.
- > Weiterhin hat der Bezirk mit dem vorliegenden Gutachten eine umfassende Bewertung der aktuellen Situation im Untersuchungsgebiet gemacht und Maßnahmenvorschläge mit den zuständigen Stellen beim Bezirk und Land Berlin erörtert. Diese Maßnahmenvorschläge sind zwar aktuell nicht bzw. nur schwer umsetzbar, werden aber nicht endgültig verworfen.
- > Der Bezirk verfolgt die Maßnahmenvorschläge weiter und prüft sie stets neu, wenn sich politische oder rechtliche Rahmenbedingungen, die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet oder die finanzielle und personelle Situation im Bezirk ändern.

Die Wackenbergstraße wurde teilweise neu asphaltiert, aber andere Abschnitte nicht. Warum?

- > Ein Neubau aus Fördermittel der EU ist dem zuständigen Amt im Bezirksamt Pankow nicht bekannt. Ein Teil der Wackenbergstraße wurde mit einer Betonfahrbahn befestigt. Wann genau das geschehen ist, entzieht sich dem Wissen der derzeitigen Mitarbeiter im Straßenamt.

Wurde der geplante Schulstandort und damit verbunden die Schulwegsicherung in die Untersuchung einbezogen?

- > Das Konzept ist aufgrund der Förderbestimmungen auf den Gewerbeverkehr fokussiert. Eine allgemeine Betrachtung von Aspekten der Schulwegsicherheit war deshalb nicht möglich, auch nicht die Entwicklung von Verkehrserschließungskonzepten für mögliche neue Schulstandorte. Die Schulwegsicherheit wurde insofern betrachtet, als ein wesentlicher Einfluss des Gewerbeverkehrs auf die Situation ableitbar ist. So wurde für die Querung der Buchholzer Straße die Einrichtung einer Quermöglichkeit und die Errichtung von beidseitigen Gehwegen an der Buchholzer Straße und der Grumbkowstraße empfohlen. Weiter wurde empfohlen, die Gehwege im Bereich Charlottenstraße und Wackenbergstraße zu sanieren. Konkrete verkehrliche Untersuchungen zum Thema Schulwegsicherung bieten sich an wenn die Planung für den Schulstandort konkreter bzw. deutlich fortgeschrittener ist. Dann können entsprechende verkehrliche Maßnahmen auch nochmal verbindlicher mit den zuständigen Verkehrsbehörden abgestimmt werden.

Wann wird der Schulstandort errichtet und welchen Einfluss hat er auf die zukünftige Verkehrsgestaltung?

- > Der Standort wird freigehalten, steht jedoch aktuell nicht auf der Prioritätenliste des Land Berlins für die nächsten 10 Jahre. Mit dem dann erwartbaren erhöhten Schüleraufkommen liegen jedoch neue Argumente vor, um die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung begründen zu können.

Warum wurde die Straße 103 im Verkehrsgutachten nicht betrachtet?

- > Die Straße 103 wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse begutachtet und bewertet. In einer nachgelagerten Schleppkurvenuntersuchung (Bearbeitungsstufe 2) konnte jedoch für den Knotenpunkt Wackenbergstraße / Straße 103 festgestellt werden, dass die Nutzbarkeit durch Sattelzüge nach Einschätzung des Verkehrsgutachters nicht gewährleistet ist. Der mögliche Begegnungsfall zweier Lkws, Busse oder einer Kombination aus beiden, ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite selbst unter Nutzung der Seitenräume nicht gewährleistet. Weiter ist selbst bei Entfall der Stellplätze auf der Wackenbergstraße und der Straße 103 im Bereich des Knotenpunkts die Breite nicht ausreichend, um eine Nutzung ohne Überfahung der vorhandenen Borde bzw. des Fahrbahnrandes im Bereich der Straße 103 zu gewährleisten. Es wird daher seitens des Gutachters empfohlen, eine Befahrung der Straße 103 im Schwerverkehr nur in eine Fahrtrichtung zuzulassen und die die Nutzung für Lkw auf Ver- und Entsorgungsfahrzeuge zu beschränken. Eine Einschätzung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde steht bis dato noch aus.

Wurden die Auswirkungen der Verkehrsführung auf das Wohngebiet (Selma-Paul-Latte-Kiez) berücksichtigt?

- > Die Auswirkungen der Verkehrsführung auf das Wohngebiet wurden berücksichtigt. Es wurden Vorschläge für eine veränderte Verkehrsführung erarbeitet, die allerdings von Seite des Landes Berlin und des Bezirks Pankow abgelehnt wurden.

Was tut der Bezirk, damit Tempo-30-Zonen auch von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden?

- > Die Durchsetzung der Tempo-30-Zonen liegt in der Verantwortung der Polizei. Der Bezirk ist dazu regelmäßig im Gespräch mit der Polizei, um mehr Kontrollen durchzuführen.

Es gab schon eine Vielzahl an BVV-Beschlüssen zum Gebiet. Warum ist nichts passiert?

Die Beschlüsse führten zu dieser Studie, die dieses Gebiet auf Machbarkeit und Umsetzungsfähigkeit von Maßnahmen und Beschlüssen geprüft hat.

Politisch mehrheitlich getroffene Beschlüsse sind keine Garantien für deren inhaltliche Umsetzung. Vor deren Umsetzung bedarf es noch fachlicher Prüfungen und Einschätzungen. Dabei unterliegen die Inhalte der getroffenen Beschlüsse den gesetzlichen Voraussetzungen. Sind diese nicht gegeben, so lassen sich auch politische Beschlüsse nicht (dauerhaft) umsetzen. Die Untersuchung, konzipierte ein Bündel an Maßnahmen, welche zur Verbesserung der Situation hätte beitragen können. Die Umsetzung scheitert jedoch an der aktuellen Gesetzeslage insb. der StVO. Die für 2023 vorgesehene Novellierung der StVO, hätte die strengen verkehrsordnungsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung verkehrslenkender und beruhigender Maßnahmen, an denen die Umsetzung in vielen Fällen scheitert, aufgelockert und den Kommunen und Gemeinden mehr Spielraum zur Umsetzung moderner und nachhaltiger Verkehrskonzepte an die Hand gegeben. Leider scheiterte diese Novelle im November 2023 vorerst an einer fehlenden Mehrheit im Bundesrat. Die Novelle der StVO ist aus fachlicher Sicht zwingende Voraussetzung, für die rechtlich sichere Umsetzung der unbestritten erforderlichen Verkehrs- und Mobilitätswende. Sollte die No-

vellierung der StVO in weiteren Anläufen doch beschlossen werden, ist die Umsetzung der im Rahmen der Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen erneut rechtlich zu bewerten und zu überprüfen.

Wurden die Ergebnisse der Untersuchung durch die Studierenden der TU-Berlin mit geprüft?

- > Die Ergebnisse der studentischen Untersuchung sowie dort vorgeschlagene Ideen zu Maßnahmen wurden im Rahmen des vorliegenden Gutachtens geprüft und sind in die Abstimmungen der Maßnahmen und Ergebnisse des Gutachtens eingeflossen. Auch hier sind eine Reihe der Maßnahmenvorschläge aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar.

Inwiefern kann ein Konzept ohne umsetzbares Ergebnis als Konzept angesehen werden?

- > Es wurde im Rahmen der Untersuchung eine große Zahl an möglichen Maßnahmen identifiziert, die Bestandteil eines Konzepts hätten werden können. Ein Großteil der Maßnahmen erwies sich aus Gründen fehlender Ressourcen, anderer Planungsziele und fehlender Rechtssicherheit als nicht umsetzbar. Naturgemäß kann vor Erstellung eines Konzepts nicht das Ergebnis vorausgesagt werden, weshalb es dazu kommen kann, dass im Ergebnis die Wirkung eines Konzepts stark eingeschränkt ist. Dieses Risiko ist bei der Konzeptentwicklung leider nicht vermeidbar.

Wie sieht der weitere Zeitplan aus?

- > Am 04.09.2018 wurde ein Aufstellungsbeschluss zu einem Bebauungsplan für das Gewerbegebiet durch das Bezirksamt eingebracht. Das weitere Vorgehen des B-Planverfahrens wird durch das Stadtentwicklungsamt bekannt gegeben.
- > Des Weiteren wurde die Idee eines Dialogprozesses mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden (Werkstattverfahren) vorgeschlagen. Diese Idee wird vom Bezirk begrüßt und soll nun weiterverfolgt werden.
- > Das BA ist weiterhin bemüht, die SenMVKU Abt. VI von der Erforderlichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Grumbkowstraße und in der Buchholzer Straße von 50 km/h auf 30 km/h zu überzeugen. Ein Ergebnis steht bislang noch aus.

Anlage: Ergebnispräsentation von Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH