

Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

Bausteine der Verkehrswende NordOst: Planungen für Straßen Karow – B2 und B2 – Hohenschönhausen beenden

Vorbemerkung

Die Koalitionsvereinbarung für 2016 bis 2021 zielt auf eine Energie- und Mobilitätswende, die Priorität des Umweltverbundes sowie auf Reduzierung des Straßenverkehrslärms und der Luftverschmutzung.

Das Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 gibt in § 4 (Menschen- und stadtgerechter Verkehr) vor: „Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.“

Diese Zielstellung ist mit dem Neubau übergeordneter Hauptverkehrsstraßen nicht erreichbar. Die Forderungen des § 6 des Mobilitätsgesetzes (Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr) können nicht als Begründung für den Bau der oben genannten Straßen herangezogen werden, weil auch ohne die neuen Straßen der Wirtschaftsverkehr funktionsfähig ist und keine Quellen oder Ziele des Wirtschaftsverkehrs zu erschließen sind.

Ein städtebaulicher Vertrag aus dem Jahr 1992 für das Wohnungsbaugelände Karow Nord verpflichtete Berlin zu Erschließungsmaßnahmen, unter anderem zur Straßenanbindung an die Bundesstraße B2. 1997 sah der Bebauungsplanentwurf XVIII-25a vor, die verkehrliche Anbindung von Karow Nord und des Ortsteils Karow an die B2 planungsrechtlich zu sichern.

2002 begann die Objektplanung für die Verbindungsstraße Karow – B2. Das Planfeststellungsverfahren 2007 scheiterte an den inzwischen veralteten Basisdaten und Randbedingungen. Ein neuer Anlauf mündete 2014 in ein zweites Planfeststellungsverfahren, welches breiten Widerstand der betroffenen Anwohner hervorrief. Es gab 850 Einwendungen, überwiegend grundsätzlicher Art, u. a. aufgrund des prognostizierten Lärms. Die Straße wird nicht gewollt. Nach einigen Nachbesserungen im Lärmschutz – u. a. einer zusätzlichen Schallschutzwand – und im landschaftspflegerischen Begleitplan wurde das Verfahren nach der Anhörung 2017 „aufgrund formaler Fehler“ für gescheitert erklärt und soll 2019 neu aufgerollt werden (siehe Drucksache 18 / 17 146).

Antrag

1. Das Planfeststellungsverfahren für die Verbindungsstraße Karow – B2 wird eingestellt.
2. Die Verbindungsstraße Karow – B2 wird aus dem „Übergeordneten Straßennetz von Berlin, Planung 2025“ ersatzlos gestrichen.
3. Die Straßen im Neubaugebiet Karow Am Teichberg werden zum Zweck der Feinerschließung des Wohngebiets einseitig an den Ortskern Karow angebunden. Die Kreuzung Bahnhofstraße / Alt-Karow / neue Erschließungsstraße / Blankenburger Chaussee wird so dimensioniert, dass sie diesen Zweck erfüllt.
4. Die überörtliche Verbindungsstraße B2 – Neu Hohenschönhausen wird aus dem „Übergeordneten Straßennetz von Berlin, Planung 2025“ und dem Flächennutzungsplan ersatzlos gestrichen.
5. Auf den für beide Verbindungsstraßen vorgesehenen Trassen werden im Radverkehrsplan attraktive Radverkehrsanlagen geplant.

Begründung

Verbindungsstraße Karow – B2

Die notwendige Feinverteilung der Quell- und Zielverkehre im Wohngebiet Am Teichberg ist unbestritten. Dazu genügt aber der Anschluss an die Abzweigung Alt Karow / Bahnhofstraße / Blankenburger Chaussee als Stichstraße, die als Bestandteil des Bebauungsplans genehmigt werden kann. Soweit ist sie bei flächensparender Führung als Erschließungsstraße hinnehmbar und für eine örtliche Buslinie (Ringschluss 350) nützlich.

Die Verlängerung über die schon ausgebaute Straße Am Luchgraben zur B2 würde die Erholungslandschaft „Stadtrandpark Neue Wiesen“ durchqueren und zerstören.

Die Kreuzung der Straßenzüge Alt-Karow – Blankenburger Chaussee und Bahnhofstraße – neue Erschließungsstraße sowie die Fortsetzung Bahnhofstraße – Pankgrafenstraße sind nicht geeignet, den zusätzlichen Kfz-Verkehr aufzunehmen. Die Kreuzung stellt außerdem eine Gefahr für die Schüler der angrenzenden Grundschule Alt-Karow dar.

Gemäß **Verkehrlicher Begründung im Planfeststellungsverfahren 2014** werden die 15.900 täglichen Kfz über die neue Straße überwiegend Nahverkehr sein; davon 4.700 von/nach Hohenschönhausen (29,6%) und 5.400 von/nach Weißensee (34%). Nur ein geringer Teil fährt auf die Autobahn (1.600 Kfz/Tag, 10%) oder Richtung Bernau (1.800 Kfz/Tag, 11,3%).

Eine Variantenuntersuchung zur Verkehrsmittelwahl dieses prognostizierten Nahverkehrs zwischen Karow und Weißensee bzw. Hohenschönhausen – Kfz, ÖPNV, Fahrrad – fand nicht statt. Der BUND untersuchte daher in seiner Einwendung die beiden stärksten Nahverkehrsverbindungen auf alternative Fahrmöglichkeiten.

Ab Karow (Blankenburger Chaussee/Alt-Karow/Bahnhofstraße) mit **Fahrrad** bei 20 km/h:

- nach Weißensee (Pasedagplatz) 7,16 km, Fahrzeit 21 min
- nach Hohenschönhausen (Prerower Platz) 7,26 km, Fahrzeit 22 min.

Aber über die B2 oder über zum Teil holprige, unbefestigte, unbeleuchtete Nebenstraßen oder Sandwege ist es derzeit unkomfortabel zu fahren. Hier besteht also Verbesserungspotential und –bedarf als Alternative zum MIV.

Die Fahrzeit mit dem **Bus** beträgt von Alt-Karow zum Pasedagplatz 20 min im 20-min-Takt, zum Prerower Platz 35 min mit einmal Umsteigen im 20-min-Takt. Angemessen wären hier der 10-min-Takt und eine kürzere Umsteigezeit in Blankenburg.

Für den Prognose-Nullfall und die Vorzugsvariante der Verkehrlichen Begründung 2014 wurden drei Quelle-Ziel-Verbindungen ausgewählt. Bei diesen kommen Reisezeitverkürzungen im Kfz-Verkehr durch höhere Geschwindigkeiten zustande. Sie sind keine Begründung für den Bau dieser Straße im Sinne der Verkehrswende.

Die **Verkehrliche Begründung im April 2018** lautet gemäß Antwort des Senats auf eine Abgeordnetenfrage (Drucksache 18 / 13 783): 70% des Kfz-Verkehrs (11.200 Kfz/24h) werde auf der neuen Verbindungsstraße von Karow über die B2, Malchow und Weißensee Richtung Innenstadt fließen.

Also nicht mehr – wie noch 2014 behauptet – von Karow mit Quelle oder Ziel Weißensee und Hohenschönhausen, sondern auf der Berliner Allee und Greifswalder Straße Richtung Alexanderplatz.

25% der Kfz werden über die B2 und Lindenberg zur Autobahn fahren. Südlich des Blankenburger Pflasterwegs, auf dem 4.000 Kfz weniger erwartet werden, sollen auf der B2 also noch 7.200 Kfz/24h zusätzlich von und nach Weißensee und Prenzlauer Berg – also durch die bereits hochbelastete, bewohnte

Berliner Allee - fahren. Konkrete Angaben der Verkehrsmengen in den Weißenseer Straßen sowie der mehrbelasteten Einwohner wurden jedoch trotz Nachfrage verweigert.

Auch das Wohngebiet Am Teichberg, durch das die Verbindungsstraße Karow – B2 mittendurch führen soll, würde mit Lärm und Emissionen belastet werden. Dieser Mehrverkehr durch bewohnte Straßen entsteht u. a. durch Verlagerung von Quell- und Zielverkehr aus Karow und Buch von der A114 – Bucher Straße auf die Verbindungsstraße Karow – B2 und weiter in Richtung Weißensee.

Es ist nicht Ziel der Berliner Verkehrspolitik, Kfz-Verkehr von unbewohnten auf bewohnte Straßen zu verlagern.

Der von der Verbindungsstraße Karow – B2 verursachte **Straßenlärm** betrifft 3,2 ha Wohngebiete, 0,2 ha Mischgebiete und 1,2 ha Kleingärten, die gemäß Variantenuntersuchung über die Richtwerte hinaus verlärmert werden. Erforderlich sind eine Schallschutzwand, an 23 Häusern Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen und für mehrere verlärmte Außenwohnbereiche Entschädigungszahlungen. Die Anzahl der von dieser zusätzlichen Lärmbelastung betroffenen Einwohner wird nicht benannt. Die Folgen der zusätzlichen Verlärmung werden weder dargestellt noch quantifiziert. Stattdessen soll das Gebiet, um die zulässigen Lärmwerte zu erhöhen, jetzt laut Bebauungsplan kein Wohngebiet mehr sein, sondern Mischgebiet; die Häuser müssen zur Straßenseite Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen erhalten. Die mittleren Lärmpegel auf der Berliner Allee erreichen schon ohne den zusätzlichen Kfz-Verkehr von der Verbindungsstraße Karow – B2 Spitzenwerte: bis zu 76 dB(A) für den Ganztagesindex LDEN und von bis zu 68 dB(A) für den Nachtzeitraum.

Auch der Ortskern Malchow und die vielen Betroffenen in der ohnehin sehr hoch belasteten Berliner Allee in Weißensee bekämen zusätzlichen Straßenverkehr mit deutlich zunehmender **Luftverschmutzung**. Laut Verkehrsuntersuchung aus dem Planfeststellungsantrag soll die B2 südlich der Verbindungsstraße Karow – B2 7.000 Kfz mehr aufnehmen. Gemäß der Prognose für 2025 werden 4.500 Kfz/24h die Ortsumfahrung Malchow und 1.900 Kfz/24h die jetzige Ortsdurchfahrt benutzen, also zusätzlich 6.400 Kfz/24h, die sich auf die Berliner Allee und die ebenfalls hoch belastete Roelckestraße aufteilen.

Dagegen würde nach Senatsangaben der unbewohnte Blankenburger Pflasterweg entlastet. Es ist nicht Ziel der Berliner Verkehrspolitik, Kfz-Verkehr von unbewohnten auf bewohnte Straßen zu verlagern.

Verbindungsstraße B2 – Hohenschönhausen

Mit dem Straßenbauvorhaben B2 – Hohenschönhausen (Wartenberger Weg und Egon-Erwin-Kisch-Straße) würde im Zusammenhang mit der Verbindungsstraße Karow – B2 von Karow nach Marzahn eine für Autofahrer attraktive Straßenverbindung in Konkurrenz zur Eisenbahn geschaffen werden. 4.700 Kfz/h würden zu zusätzlichem Lärm und Emissionen führen.

Mit dem Verzicht auf die Verbindungsstraße Karow – B2 wird auch die Fortsetzung nach Neu Hohenschönhausen überflüssig.

Zusammenfassung

Die Verkehrsprobleme im Nordosten Berlins werden nicht durch Straßenneubau gelöst, sondern durch die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg zum Karower Kreuz, durch Zubringer-Buslinien im ausreichend dichten Takt zu den S-Bahn- und Regionalbahn-Stationen und zur Straßenbahn sowie durch attraktive Radverkehrsanlagen. Dringlich ist deshalb die Herstellung guter Rad(schnell)wege z. B. an oder parallel der heutigen B2 sowie nach Karow und Hohenschönhausen.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum xxxx zu berichten.

Dieser Antrag wird unterstützt von (Stand 16.07.19):

- Aktion Berliner Allee/Solar e. V.
- BUND Berlin e. V.
- IG Nahverkehr (LAG der Linken)
- Fahrgastverband IGEB (angefragt)
- ADFC Pankow (angefragt)
- Bürgerinitiative Pro-Malchower-Luch