

Verkehrsinfrastruktur an die aktuellen und künftigen Bedarfe anpassen Mobilität für jedermann - Ideologiefreie Verkehrspolitik für Pankow

- 1 Bereits heute befindet sich das Verkehrsnetz in Pankow an der Kapazitätsgrenze. Die überörtlichen
- 2 Verbindungsstraßen sind regelmäßig Staufallen, der öffentliche Personennahverkehr kaum in der
- 3 Lage, die Bedarfe zu decken und Radschnellwege existieren so gut wie gar nicht.
- 4 Der abzusehende Zuzug vieler Tausend Menschen insbesondere in die am Stadtrand gelegenen
- 5 Ortsteile und die Umlandgemeinden wird zu einer weiteren Verschärfung der Situation führen.
- 6 Die fast ausschließlich mit Blick auf die Innenstadt betriebene ideologisierte Verkehrspolitik des rot-
- 7 rot-grünen Senats kann hierauf keine Antwort geben.
- 8 Die CDU Pankow fordert deshalb eine langfristig orientierte, nachhaltige Verkehrspolitik, die den
- 9 Bedarfen aller Menschen in ganz Pankow gerecht wird.
- 10 Dabei gilt für alle großen Neubauvorhaben:
- 11 Erst sind die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen und tragfähige Konzepte für die Bewältigung
- 12 der durch die neuen Quartiere induzierten Verkehrsflüsse umzusetzen, dann kann gebaut werden.
- 13 Stadt- Umland- Verkehre organisieren
- 14 Verkehre enden nicht an der Stadtgrenze. Einen großen Teil des Verkehrsaufkommens machen die
- 15 Pendlerverkehre zwischen der Innenstadt und den Umlandgemeinden insbesondere auf den Ost-
- 16 West- Verbindungen aus. Gerade für die Berufspendler braucht es ein attraktives, mit den
- 17 Umlandgemeinden abgestimmtes Konzept. Wir fordern deshalb eine gemeinsame Planung der
- 18 Länder Berlin und Brandenburg mit folgenden Zielen:
- 19
 - Ausweitung des 10-Minuten-Taktes des S2 bis nach Bernau
 - 20 • Ausweitung der Tarifzone B bis mindestens zum ersten Bahnhof außerhalb des Stadtgebiets
 - 21 • Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der Heidekrautbahn bis Gesundbrunnen und über
 - 22 den neu zu schaffenden Bahnhof Rosenthal, der Regionalbahn, Straßenbahn und U-Bahn
 - 23 verbinden. Entlang der Haltepunkte sind attraktive Angebote für das Umsteigen vom Auto in
 - 24 die Bahn zu schaffen und Zubringerverkehre mit Bussen zu organisieren.
 - 25 • Aufbau von P+R- Parkplätzen außerhalb des Stadtgebiets und Ausweitung des P+R- Angebots
 - 26 an den bestehenden Parkplätzen in Pankow
 - 27 • Attraktive Tarifmodelle des VBB für Pendler unter Berücksichtigung von Parkplatzangeboten
 - 28 und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- 29 Leistungsfähigkeit der Stadtstraßen verbessern
- 30 Die Hauptstraßen Pankows, wie auch vieler anderer Bezirke, sind gerade in den Hauptverkehrszeiten
- 31 überlastet. Die Folge sind regelmäßig lange Staus und ein unnötig hoher Ausstoß von Schadstoffen

32 sowie das Ausweichen auf Nebenstraßen und eine damit verbundenen hohe Belastung der
33 Wohngebiete.

34 Tempo 30 auf Hauptstraßen allein wird weder Emissionsprobleme lösen, noch die dringend
35 notwendige Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptstraßen verbessern. Wir lehnen die
36 grundsätzliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30kmh⁻¹ ab.

37 Wir fordern deshalb:

- 38 • eine verkehrsflussorientierte Schaltung von Ampelanlagen, die die aktuellen Lasten
- 39 berücksichtigt und die verschiedenen Lichtsignalanlagen miteinander vernetzt
- 40 • den Umbau von Kreuzung mit dem Ziel der Erhöhung der Durchlässigkeit
- 41 • die zügige Umsetzung der geplanten benötigten Sanierungen von Straßen
- 42 • die Planung neuer Sanierungsvorhaben unter Berücksichtigung der Belange aller
- 43 Verkehrsformen
- 44 • Verkehrslenkende Maßnahmen insbesondere für Güterverkehre

45 Baustellen koordinieren – unnötige Staus vermeiden

46 Der rot-rote Senat und der Unwille des Pankower Bezirksamtes hat viele Straßen und Gehwege
47 kaputt gespart. Nachdem nun endlich etwas mehr Geld zur Verfügung steht, wird gebaut. Das ist
48 längst überfällig.

49 Aber nach wie vor scheint jede Baustelle für sich alleine durchgeführt zu werden, eine Koordinierung
50 ist nicht erkennbar. Auf der Internetseite des Straßen- und Grünflächenamtes Pankow werden
51 aktuell für ganz Pankow acht Baumaßnahmen aufgezählt. Dass dies mit der Realität nichts zu tun hat,
52 zeigen die täglichen Erfahrungen und die massiven Behinderungen im Straßenverkehr.

53 Wir fordern deshalb:

- 54 • Baustellen im öffentlichen Straßenland müssen miteinander zeitlich und inhaltlich koordiniert
- 55 und maximal beschleunigt durchgeführt werden
- 56 • Jeder, der im öffentlichen Straßenland baut, egal ob die Verwaltung, die Verkehrsbetriebe
- 57 oder die Leitungsbetriebe müssen ihre Maßnahmen verpflichtend in ein zentrales
- 58 Baustellenkoordinierungsportal eintragen
- 59 • Die Bezirke schaffen eine Stelle, deren Aufgabe es ist, die Baustellen zu koordinieren und
- 60 eine Schnittstelle zur zentralen Verkehrslenkungsbehörde des Landes zu bilden
- 61 • Sämtliche größere Bauvorhaben, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
- 62 beeinträchtigen sind frühzeitig und vollständig bekannt zu geben

63 ÖPNV-Angebot ausweiten

64 Für die Erschließung neuer Wohngebiete im Nordosten Pankows braucht es eine Straßenbahn von
65 Heinersdorf nach Blankenburg (Verlängerung der M2). Diese Straßenbahn allein wird jedoch nicht in

66 der Lage sein, die zusätzliche Nachfrage zu decken. Aus diesem Grund muss auch eine neue U-Bahn-
67 Linie vom Alexanderplatz über Weißensee und Blankenburg nach Karow geprüft werden.

68 Ein Ringschluss der Straßenbahnlinien M1 (östlicher Ast) und 50 über den Rosenthaler Weg und die
69 Dietzgenstraße ist längst überfällig und kann durch eine zusätzliche Weiche am Pastor- Niemöller-
70 Platz die Angebote des schienengebundenen ÖPNV deutlich verbessern.

71 Eine Durchbindung der Straßenbahn 12 vom Pasedagplatz zum S- und U- Bahnhof Heinersdorf über
72 das Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofes Heinersdorf ist ingenieurtechnisch bereits geprüft
73 und muss als einzige Radiale zwischen Weißensee und Pankow zügig umgesetzt werden.

74 Dort wo die Wege zu den Bahnhöfen lang sind, muss es Angebote für Zubringerverkehre geben. Wir
75 fordern deshalb nun endlich die Umsetzung des Kiezbusses für Blankenburg sowie die Ausweitung
76 des Angebots von weiteren Busverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten und den Bahnhöfen.
77 Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrradabstellanlagen muss ausgeweitet werden.

78 Einen Turmbahnhof lehnen wir ab, denn dieser ist unverhältnismäßig teuer löst keine Probleme,
79 sondern bringt neue insbesondere für Wohngebiete in Karow. Stattdessen fordern wir die Errichtung
80 eines Regionalbahnhofes in Buch.

81 Wir fordern die Schaffung möglichst überdachter sicherer Fahrradabstellplätze an den ÖPNV-
82 Haltestellen in bedarfsgerechter Anzahl.

83 Neue Verbindungen schaffen

84 Das Pankower Straßennetz ist von zahlreichen theoretisch leistungsfähigen Nord- Süd- Verbindungen
85 (Radialen) geprägt. Ost- West- Verbindungen (Tangentialen) gibt es jedoch kaum. Dies bedeutet
86 unnötige längere Fahrwege und damit zusätzlichen Belastungen auf kleinen Anwohnerstraßen und
87 den Radialen.

88 Wir fordern deshalb:

- 89 • Eine Verkehrslösung für Heinersdorf unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung
90 insbesondere hinsichtlich der Immissionen.
- 91 • Die Realisierung der Ortsumfahrung Malchow
- 92 • Eine Autobahnanschlussstelle in Karow/ Buch
- 93 • Die Ertüchtigung und Öffnung des Alten Bernauer Heerweges von Lübars über Blankenfelde
94 und den Möllersfelder Weg bis zur BAB-Anschlussstelle Hobrechtsfelder Chaussee
- 95 • Realisierung einer Straßenverbindung zwischen der Bundesstraße B2 über das geplante
96 Netzelement 4 der Verkehrslösung Heinersdorf bis zur Bundesautobahn A114
- 97 • Schienenanschlüsse für innerstädtische Gewerbe- und Produktionsstandorte, wie den
98 Pankow-Park und das Gebiet an der Flottenstraße.

99 Berlin, den 18.04.2018

Antrag 32/02 an den
32. Kreisparteitag der CDU Pankow
am 19. April 2018



100 Dr. Gottfried Ludewig

Dirk Stettner

Johannes Kraft