

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)**

vom 21. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juni 2022)

zum Thema:

**Verkehrsinfrastruktur im Bezirk Pankow**

und **Antwort** vom 08. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12290  
vom 21. Juni 2022  
über Verkehrsinfrastruktur im Bezirk Pankow

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Pankow um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. wird sie in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Hinsichtlich der aktuellen Situation der Verkehrswege und Verkehrsmittel im Bezirk Pankow frage ich den Senat:

Frage 1:

In welchem Zustand befinden sich die Verkehrswege im Nordosten Berlins grundsätzlich?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Sämtliche öffentlich gewidmeten Straßenflächen und Verkehrswege im Bezirk Pankow von Berlin befinden sich grundsätzlich in einem verkehrssicheren Zustand, was nicht bedeutet, dass jede Verkehrsfläche zu jeder Zeit gefahrlos und frei von Mängeln ist. Der Straßenzustand ist permanenten Veränderungen unterworfen, auf die der Verkehrssicherungspflichtige, also das Land Berlin, nur reagieren kann.“

Frage 2:

Wie schätzt der Senat das aktuelle Angebot des Umweltverbundes hinsichtlich der Qualität und der Attraktivität im Bezirk Pankow ein?

Antwort zu 2:

Aus Sicht der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz (SenUMVK) besteht grundsätzlich ein attraktives und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot im Bezirk Pankow, welches bedarfsgerecht entsprechend der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes und des Nahverkehrsplans des Landes Berlins ergänzt und weiterentwickelt werden soll.

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„In Bezug auf den Fuß- und Radverkehr gibt es aus Sicht des Bezirksamtes Pankow ein erhebliches Defizit hinsichtlich der Qualität der vorhandenen Anlagen. Dies spiegelt sich auch in der derzeitigen Arbeitsbelastung des vorhandenen Personals wieder. Die Vielzahl an Fuß- und Radverkehrsprojekten im Bezirk dienen vorrangig der Verkehrssicherheit, womit dann sekundär auch eine Attraktivitätssteigerung einhergeht.“

Frage 3:

In welchen Pankower Ortsteilen gibt es mobility-sharing-Angebote und Angebote der Mikromobilität?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Das Bezirksamt kann die Frage nur hinsichtlich offiziell angemeldeter Standorte beantworten bzw. sich lediglich auf die stationsgebundenen Mobilitätsformen beschränken. Frei abstellbare Räder oder Fahrzeuge jeder Art werden dementsprechend nicht erfasst. In den Ortsteilen Buch, Prenzlauer Berg und Pankow gibt es offizielle Standorte für verschiedene Sharing-Angebote.“

Frage 4:

Wie schätzt der Senat den baulichen Zustand der Straßen im Bezirk Pankow ein? (Bitte getrennt nach den Kategorien des §20 BerlStrG angeben.)

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Der Zustand der öffentlichen Straßen im Bezirk Pankow ist als verkehrssicher einzuschätzen. Hierbei gibt es keine Unterscheidung zwischen einzelnen Straßenkategorien. Das Berliner Straßengesetz differenziert hier lediglich nach Straßen I. und II. Ordnung, je nach ihrer verkehrlichen Bedeutung. Die dem Bezirk Pankow obliegende Verkehrssicherungspflicht bezieht

sich auf das gesamte öffentliche Straßennetz unabhängig von der jeweiligen verkehrlichen Bedeutung einzelner Straßen.“

Frage 5:

Welche finanziellen Mittel wären notwendig, um die Straßen in einen den aktuellen Anforderungen entsprechenden baulichen Zustand zu versetzen? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Ausgehend von einem Mittelansatz in Höhe von 7.700,00 T€ im Doppelhaushalt 2022/2023 für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes wäre ein doppelter Ansatz, also in Höhe von 15.400,00 T€ als realistisch zu betrachten, um das öffentliche Straßenland so herzurichten, dass es den aktuellen Anforderungen des Gesetzgebers und den damit verbundenen anerkannten Regeln der Technik sowie den entsprechenden Ausführungsvorschriften entspricht. Eine Aufteilung nach Ortsteilen hinsichtlich des finanziellen Bedarfs ist nicht möglich, da sich die zugewiesenen Unterhaltungsmittel immer auf den gesamten Bezirk beziehen und nicht auf einzelne Ortsteile.“

Frage 6:

Welche finanziellen Mittel stehen dem Bezirk Pankow für die bauliche Unterhaltung des öffentlichen Straßenlandes zur Verfügung?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Dem Bezirk Pankow stehen nach Beschlussfassung des Doppelhaushaltes 2022/2023 für die Unterhaltung des öffentlichen Straßenland im Kapitel 3800 Titel 52101 ein Ansatz sowohl in 2022 und 2023 in Höhe von 7.700,0 T€ zur Verfügung.“

Frage 7:

Welche finanziellen Mittel stehen dem Bezirk Pankow im Rahmen der Investitionsplanung für die grundhafte Sanierung öffentlicher Straßen zur Verfügung? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Im Haushaltsjahr 2022 und 2023 stehen folgende finanzielle Mittel für den grundhaften Ausbau von öffentlichen im Rahmen der Investitionsplanung Straßen zur Verfügung:

Für 2022

OT Rosenthal/Niederschönhausen	100,0 T€
OT Weißensee	700,0 T€
OT Niederschönhausen	265,0 T€
OT Karow	200,0 T€

Für 2023

OT Rosenthal/Niederschönhausen	100,0 T€ + 120,0 T€
OT Weißensee	500,0 T€
OT Niederschönhausen	27,0 T€
OT Französisch Buchholz	250,0 T€
OT Karow	200,0 T€“

Frage 8:

Welche Brückenbauwerke im Bezirk Pankow sind sanierungsbedürftig?

Frage 9:

Welche Kosten würden für die Sanierung dieser Brücken entstehen?

Frage 10:

Wann ist mit der Sanierung der betroffenen Brücken zu rechnen? (Bitte jeweils einzeln angeben.)

Antwort zu 8 bis 10:

Bei den nachfolgenden Bauwerken ist aufgrund eines mit der Bauwerksprüfung festgestellten nicht ausreichenden Zustandes ein unmittelbarer Sanierungsbedarf vorhanden.

Diese Bauwerke sollen durch Ersatzneubauten ersetzt werden:

Sellheimbrücke:	ca. 20 Mio. Euro,	Bauzeit 2024-2026
Östl. Bucher Straßenbrücke:	ca. 21 Mio. Euro,	Bauzeit 2024-2026
Schönhauser Allee Brücke:	ca. 34,5 Mio. Euro,	Bauzeit 2025-2030
Dunckerbrücke:	ca. 5,7 Mio. Euro,	Bauzeit 2025-2027
Schlossparkbrücke III, Niederschönhausen:	ca. 0,5 Mio. Euro,	Bauzeit 2024-2025
Sudauer Brücke /Verrohrung:	ca. 0,3 Mio. Euro,	Bauzeit 2023-2024

Des Weiteren sollen die nachfolgenden Bauwerke grundlegend instandgesetzt bzw. durch einen Neubau ersetzt werden:

Schönfließbrücke,  
Kniprodestraßenbrücke,  
Fußgängertunnel Greifswalder Straße,

Blankenburger Laakebrücke,  
Ossietzkybrücke,  
Bahnhofstraßenbrücke,  
Industriebahnbrücke,  
Fußgängerbrücke Straße 5,  
Schloßparkbrücke Buch VII

Eine individuelle Aussage zu Kosten und Terminen ist erst im Verlauf der weiteren Planungen möglich.

In Kürze wird eine Fahrbahndeckensanierung der Landsberger Allee Brücke (Fahrbahn stadteinwärts) beginnen. Kosten ca. 60.000 €, Ausführungszeit Sommerferien 2022.

Der Bauwerkszustand der Straßenbrücken im Land Berlin wird regelmäßig überwacht und durch laufende Instandsetzungsarbeiten geringeren Umfangs auf konstantem Niveau gehalten.

Frage 11:

Wie viele Straßenkilometer im Bezirk Pankow sind unbefestigt? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 11:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Von den ca. 600 km öffentlichen Straßen, welche der Bezirk Pankow verwaltet, sind ungefähr 100 km unbefestigt. Eine Statistik darüber, wie diese auf die einzelnen Ortsteile verteilt sind, wird nicht geführt. Grundsätzlich befindet sich aber der überwiegende Teil der unbefestigten Straßen in den nördlich vom Zentrum des Bezirks gelegenen Ortsteilen.“

Frage 12:

Wie viele Straßenkilometer im Bezirk Pankow haben keine Gehwege? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Pankow antwortet hierzu:

„Ca. 45 km öffentliche Straße haben keine baulich angelegten Gehwege bzw. bei denen keine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg sichtbar zu erkennen ist.“

Frage 13:

Wie viele Straßenkilometer im Bezirk Pankow verfügen über keine Straßenentwässerung? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Pankow antwortet wie folgt:

„Auskünfte hierzu können nur die Berliner Wasserbetriebe als Eigentümer und Betreiber von Regenentwässerungsanlagen im Land Berlin geben.“

Frage 14:

Wie viele Straßenkilometer im Bezirk Pankow verfügen über keine Beleuchtungsanlagen? (Bitte nach Ortsteilen getrennt angeben.)

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Pankow antwortet wie folgt:

„Von Seiten des Bezirks Pankow wird hierzu keine Statistik geführt.“

Der Senat hält keine Daten im Sinne der Fragestellung vor.

Frage 15:

Wie stellt sich der aktuelle Mobilitätsmix im Bezirk Pankow dar? (Bitte nach Ortsteilen gegliedert angeben.)

Frage 16:

Wie wird sich dieser Mobilitätsmix prognostisch in den nächsten zehn Jahren auf Grundlage welcher Erkenntnisse entwickeln? (Bitte nach Ortsteilen gegliedert angeben.)

Antwort zu 15 und 16:

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Berlin nimmt regelmäßig an „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ teil. Hierzu werden Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung durchgeführt. Diese Befragung findet alle 5 Jahre statt. Die SrV-Daten von 2018 liegen bezirksweise für Berlin vor

(<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>).

Aus der Tabelle 5.3 „Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten“ sind folgende Daten für den Bezirk Pankow ersichtlich:

- Zu Fuß: 30,9 %
- Fahrrad: 22,0 %
- MIV: 19,4 %
- ÖV: 27,7 %

Eine Aufschlüsselung der Anteile für kleinere Gebietseinheiten wird in diesem Rahmen nicht vorgenommen.

Auch im Jahr 2023 wird sich Berlin wieder an dem Forschungsprojekt SrV beteiligen.

Der Mobilitätsmix bzw. Modal Split stellt in der Prognose keinen Eingangswert dar.

Der StEP MoVe gibt eine Zielvorgabe des Modal Split für Berlin vor, welche auf die Abnahme des MIV-Anteils zielt. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Maßnahmen umgesetzt, welche die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.

Eine Prognose des Modal Split für den Bezirk Pankow bzw. für die Ortsteile gibt es daher nicht.

Frage 17:

Geht der Senat davon aus, dass in den nächsten zehn Jahren das Auto für die Bewohner der geplanten neuen Wohnquartiere entbehrlich ist? Wenn ja, auf Grundlage welcher Erkenntnisse?

Antwort zu 17:

Im Rahmen der städtebaulichen Planungen für die neuen Wohnquartiere wird mit der integrierten Planung der verkehrlichen Erschließung und der Planung der Ausstattung der Plangebiete das Ziel verfolgt, weitestgehend dem Umweltverbund gegenüber dem Kfz-Verkehr den Vorrang zu geben.

Hinsichtlich der strategischen Fragestellung wird auf die im StEP MoVe formulierten Ziele der Stadtentwicklung und das im Rahmen dieses Planwerkes entwickelte „Leitbild für die Berliner Mobilität der Zukunft“ verwiesen.

Auszug:

„Die neuen Stadtquartiere in der Außenstadt sind gut in das stadträumliche Gefüge integriert und verkehrlich angebunden. Größere Stadtquartiere, die neu entwickelt wurden, weisen eine für Berlin typische Nutzungsmischung und kulturelle Funktionsvielfalt auf, sie dienen dem Wohnen ebenso wie der Ausbildung, dem Arbeiten, der Freizeitgestaltung, der Versorgung und dem städtischen Leben. Jedes neue Stadtquartier ist gut mit benachbarten Bestandsgebieten vernetzt - funktional wie verkehrlich. Sie sind weitgehend autofrei konzipiert, neugebaute Straßen und Strecken für den öffentlichen Verkehr (ÖV) kommen mit einem Minimum an Fläche

bei einem Maximum an Nutzungsmöglichkeiten aus. Im Zuge der Flächenentwicklung wurde die polyzentrische Stadtstruktur weiter gestärkt, Nahversorgung findet in den Quartieren statt, die Zentrenstruktur konnte auf allen Ebenen gestärkt werden.“

Berlin, den 08.07.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz