

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
<b>Rückmeldungen aus der Bürgerwerkstatt zum Nordost-Bereich (Bereich nördlich der Michelangelostraße)</b>			
1	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Warum wird die U10 nicht bedacht?	Es gibt seit längerem die Planungsidee, eine sogenannte U-Bahnlinie 10 vom Alexanderplatz u. a. über die Stationen Greifswalder Straße und Gürtelstraße nach Weißensee zu führen. Im Nahverkehrsplan 2019-2023 ist die U10 nicht enthalten. Eine Umsetzung innerhalb der nächsten 20 Jahr ist somit nicht zu erwarten. Zudem verläuft die Trasse parallel zur bestehenden Straßenbahn.
2	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Anwesenden befürworten die Nordachse mit gebietsinternem Radverkehr, machen jedoch auf die Notwendigkeit des Vorrangs und der Sicherheit der Gehenden aufmerksam. Radfahrende müssen durch Gestaltung und ggf. andere Einbauten zum langsamen Fahren veranlasst werden. Sperrgitter wurden dabei negativ bewertet, Bremsschwellen als eher positiv. Es wird besonders auf die Rampen (Steigungen) und Engstellen (schräg verlaufender Abschnitt in Nord-Süd-Richtung, Konflikte mit Rad fahrenden Schulkindern) hingewiesen.	Die Hinweise und Anmerkungen werden aufgenommen und Einbauten zur Verlangsamung des Radverkehrs empfohlen.
3	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Auf eine Wegführung und Erschließung zu Fuß der Neubauten auf der Nordseite der Michelangelostraße wird Wert gelegt.	Die Anbindung der Neubebauung für alle Verkehrsarten wird im Konzept bereits berücksichtigt.
4	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die verkehrsberuhigten Bereiche werden bzgl. der Stellplätze kritisch gesehen, es müssen weiterhin genug Stellplätze vorhanden sein. Es wurde gefragt, ob Tempo 30 nicht ausreichend wäre.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Gleiches gilt folglich für den Wegfall von Kfz-Stellplätzen in diesen Straßen. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen können auch in verkehrsberuhigten Bereichen eingerichtet werden. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfordert eine klassische Straßenraumaufteilung mit Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen. Ziel des Konzepts ist jedoch die Ausweisung von Mischverkehrsflächen im Gebietsinneren für alle Verkehrsteilnehmenden. Die geringere Geschwindigkeit schafft eine Verkehrsberuhigung und erhöht die Sicherheit.
5	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Der im städtebaulichen Konzept enthaltene Ersatz für den "Norma" Supermarkt in der Kniprodestraße 64 im Bereich des Knotenpunkt Greifswalder Straße / Michelangelostraße wird aufgrund der Entfernung als unzureichend bewertet. Es besteht ein hohes Bedürfnis nach Einzelhandel im Osten des Gebietes.	Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet. Eine Verteilung des Einzelhandels im Quartier wird aus Sicht der Verkehrsplanung unterstützt. Zudem ist in den Neubauten eine gewerbliche Nutzung in den Erdgeschossen entlang der gesamten Michelangelostraße und nicht nur am Knotenpunkt mit der Greifswalder Straße vorgesehen.
6	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Anwesenden bewerten die Ruhe und geplante Aufenthaltsqualität ohne Radfahrende und andere Fahrzeuge südlich des Friedhofs sehr positiv.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt und bewahrt diese Qualitäten.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
7	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Anwesenden diskutierten die Führung der Radfahrenden zwischen dem Komponistenviertel und der Kniprodestraße. Die Strecke entlang der Gürtelstraße und des Friedhofs soll nicht genutzt werden, die Führung durch das Wohngebiet bringt jedoch mutmaßlich auch einigen Radverkehr mit sich.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht ebenfalls keine Führung entlang des Friedhofs vor und berücksichtigt diesen Hinweis. Bei der Radverkehrsführung durch das Wohngebiet werden kurze parallele Strecken zum Fußverkehr und eine direkte Anbindung an die Michelangelostraße mit eigenen Anlagen für den Radverkehr angestrebt. Für die gemeinsamen Abschnitte von Fuß- und Radverkehr werden in der Überarbeitung des Konzeptes noch Hinweise auf den Vorrang des Fußverkehrs sowie Empfehlungen für geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen zum Radverkehr eingearbeitet.
8	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Es wurde auf die zukünftig angedachte Fahrradstraße in der Bizetstraße hingewiesen und die Frage nach der Berücksichtigung im Konzept gestellt. <a href="https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article228770143/20-Fahrradstrassen-Pankow-wird-Vorreiter-bei-Verkehrswende.html">https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article228770143/20-Fahrradstrassen-Pankow-wird-Vorreiter-bei-Verkehrswende.html</a>	Bei den Verantwortlichen des Bezirkes Pankow wird die Bedeutung der Bizetstraße als Fahrradstraße erfragt. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird in seiner Überarbeitung die Thematik mit behandeln.
9	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Es gibt Zweifel, ob der Norma-Supermarkt gekündigt werden kann, da diesem die Fläche wohl noch viele Jahre zu Verfügung steht.	Dazu kann das Verkehrs- und Mobilitätskonzept keine Aussage treffen. Der Hinweis wird an das Stadtplanungsamt Pankow weitergegeben.
10	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Es wird angeregt, die Gewerbeflächen östlich des Gebietes, auf denen unter anderem die BSR sitzt, als Parkplatzflächen zu nutzen.	Für das Gewerbegebiet liegt eine abgestimmte Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung des Gewerbebestandes vor. Die Anlage von Ersatz-Stellplätzen ist hier nicht möglich.
11	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Reicht die Anbindung des neuen Ärztehauses über die Michelangelostraße?	Die Anbindung ist ausreichend und für alle Verkehrsarten möglich. Auch Haltestellen von Straßenbahn und Bus liegen in der Nähe.
12	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Die Fahrrad-Nord-Süd-Route wird kritisch gesehen.	Das entwickelte Radverkehrsnetz und die Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs im Quartier zielen darauf ab, den übergeordneten Radverkehr über Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen zu führen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt auch, dass es nicht vollständig zu verhindern sein wird, dass Radfahrende Strecken durch das Quartier (außerhalb der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen) nutzen werden. Dies ist insbesondere in Bezug auf den geplanten Schulneubau in der Michelangelostraße zu erwarten. Für diese Fälle ist das Radverkehrsnetz so konzipiert, dass der Radverkehr auf kurzem Wege durch das Gebiet auf die nächsten Hauptverkehrsstraßen (Michelangelostraße und Kniprodestraße) geführt wird. Die Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung wird in der Überarbeitung des Konzeptes hinsichtlich der Möglichkeiten geschwindigkeitsbeeinflussender Maßnahmen noch einmal angepasst.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
13	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Es gibt Befürworter und Gegner von Mobilstationen (Mobility-Hubs) für Car-Sharing etc., die zu Lasten von Stellplätzen im Quartier geschaffen werden sollen.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht vor, Mobilitätsstationen je nach Größe und Angebotsumfang im Straßenraum oder auf anderen Flächen einzurichten. Die Einrichtung einer Mobilitätsstation im Straßenraum anstelle von Kfz-Stellplätzen wird vorteilhaft bewertet, da zur Bereitstellung der Angebote Flächen genutzt werden, die schon heute dem Verkehr gewidmet sind. Zudem kommt das Angebot beispielsweise eines Carsharing-Fahrzeugs oder mehrerer Leihfahrräder anstelle eines Stellplatzes für ein privates Kfz mehreren Personen zugute.
14	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Zustimmung zu barrierearmen Fußwegen mit Radverkehr	Dies bestätigt die aktuellen Planungen.
15	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Fuß- und Radwege aktuell teilweise zu eng,	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept macht Vorschläge für die Führung des Fuß- und Radverkehrs. Werden der Fuß- und Radverkehr auf einem gemeinsamen Weg geführt, so sieht das Konzept den Vorrang für den Fußverkehr vor.
16	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Überörtliche Radwegebeziehungen mit einbeziehen (Komponistenviertel)	Die Problematik ist bekannt und das Verkehrs- und Mobilitätskonzept versucht im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf einzugehen. Das entwickelte Radverkehrsnetz und die Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs im Quartier zielen darauf ab, den übergeordneten Radverkehr am Quartier vorbeizuleiten. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt auch, dass es nicht vollständig zu verhindern sein wird, dass einige Radfahrende Strecken durch das Quartier nutzen werden. Dies ist insbesondere in Bezug auf den geplanten Schulneubau zu erwarten, dessen Einzugsgebiet wohl auch das Komponistenviertel umfasst. Für diese Fälle ist das Radverkehrsnetz so konzipiert, dass der Radverkehr auf kurzem Wege durch das Gebiet auf die nächsten Hauptverkehrsstraßen (Michelangelostraße und Kniprodestraße) geführt wird.
17	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	3 geplante Ampelübergänge an der Michelangelostraße sind ausreichend, eher zu viel.	Dies bestätigt die aktuellen Planungen. Die beiden westlichen Lichtzeichenanlagen dienen der Ein- und Ausfahrt zum Quartier und der Erschließung der Neubebauung. Die östliche Anlage ist für die Ein- und Ausfahrt des Busverkehrs zur Wendestelle nördlich des Sportplatzes erforderlich. Alle Lichtzeichenanlagen dienen zudem der Schulwegsicherheit.
18	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Keine Drängelgitter als Barrieren (Radverkehr).	Dies bestätigt die aktuellen Planungen.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
19	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Östliche Spielstraße (Michelangelostraße) verdrängt notwendige Stellplätze.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept berücksichtigt, dass auch in Zukunft ein Bedarf an Kfz-Stellplätzen zu decken ist. Wir gehen davon aus, dass der zukünftige Bedarf gegenüber der heutigen Situation geringer und anders organisiert sein wird. Im Sinne einer effizienteren und gerechteren Aufteilung des Straßenraums soll das flächenintensive Parken in den Straßen in einigen Abschnitten schrittweise - aber unter Berücksichtigung des vorliegenden Bedarfes - zurückgenommen werden.
<b>Rückmeldungen aus der Bürgerwerkstatt zum Südwest-Bereich (Bereich südlich der Michelangelostraße)</b>			
20	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Es wird auf den Mangel und die Notwendigkeit von Radabstellanlagen an Wohngebäuden hingewiesen.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept gibt Empfehlungen zu Radabstellanlagen an Wohngebäuden.
21	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Der durchgängig barrierefreie Ausbau der Knotenpunkte wird positiv bewertet (Gehwegvorstreckungen und taktile Elemente).	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch diesen Hinweis bestätigt.
22	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Für die Busse, die Kinder zur Schwimmhalle bringen, soll an der Greifswalder Straße eine eigene Halteposition eingerichtet werden.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet diesen Hinweis bereits und wird in diesem Punkt bestätigt.
23	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Ein Fußweg zwischen Bus-Halteposition und der Schwimmhalle in der Hanns-Eisler-Straße sollte baulich angelegt werden.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet diesen Hinweis bereits und wird in diesem Punkt bestätigt.
24	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die vorgeschlagene Sperrung der Thomas-Mann-Straße auf Höhe der Promenade wird vielfach kritisch gesehen und oft abgelehnt. Es kommt der Vorschlag, stattdessen eine breite Aufpflasterung einzurichten, die dem Kfz-Verkehr deutlich macht, dass er sich zurückzunehmen hat und den Vorrang des Fuß- und Radverkehrs verdeutlicht.	Der betreffende Straßenabschnitt ist für den Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Es gibt keine anliegende Bebauung, die zu erschließen wäre. Alle übrigen Gebiete sind weiterhin mit dem Kfz erreichbar, wenngleich sich die Anfahrtswege teilweise ändern. In diesem Abschnitt kann mit der Sperrung der Thomas-Mann-Straße für den Kfz-Verkehr auf Höhe der Promenade eine deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr im Zentrum des Gebiets erzielt werden. Die Durchgängigkeit der Ost-West-Achse soll vor allem für den Fußverkehr erhöht werden. Die Achse wird bereits im Osten und Westen zwei Mal durch die Hanns-Eisler-Straße mit Kfz-Verkehr unterbrochen. Der vorgestragene Aspekt wird in der Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow besprochen.
25	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Höhe (Geschossigkeit) einer Quartiersgarage sollte angemessen sein und sich in das Umfeld einfügen. Prinzipiell gibt es keine Einwände gegen eine solche Garage an diesem Ort.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet diesen Hinweis bereits und wird in diesem Punkt bestätigt.
26	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Es werden neuerliche Parkraumuntersuchungen gefordert, da die Daten von 2015/16 als nicht mehr aussagekräftig bewertet werden.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept greift auf die jüngsten verfügbaren Daten zurück. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
27	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird aufgrund von Verdrängungseffekten aus der Carl-Legien-Siedlung in den Mühlenkiez und von Kfz-Nutzenden, die mit der S-Bahn weiterfahren, als sinnvoll bewertet.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet diesen Hinweis bereits und wird in diesem Punkt bestätigt.
28	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs vor der Paul-Lincke-Grundschule und Kita Sonnenblume bis hin zur Thomas-Mann-Straße wird befürwortet.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt.
29	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Für andere im Konzept als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesene Straßenabschnitte wird angeregt, ob dort nicht stattdessen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit kleiner 30 km/h angeordnet werden könnte.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereichen schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Ein verkehrsberuhigter Bereich reduziert nicht nur die zugelassene Höchstgeschwindigkeit, sondern verändert auch die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums (Mischverkehrsfläche anstelle Trennungsprinzip mit Fahrbahn und Seitenräumen) sowie die Umgangsregeln der Verkehrsteilnehmenden. Eine reine Geschwindigkeitsreduzierung kann diese Änderung nicht bewirken.
30	Bürgerwerkstatt (Tischdiskussion)	Der Pieskower Weg wird zwischen Storkower Straße und Greifswalder Straße (hinter Alnatura und der Bibliothek) als Abkürzung des Knotens Storkower Straße / Greifswalder Straße genutzt. Es kommt der Vorschlag den Abschnitt mit Einbauten unattraktiv zu machen bzw. den Kfz-Verkehr „auszubremsen“ (genannt werden Schwellen oder Aufpflasterungen).	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept stellt Regellösungen für die Gestaltung von Knotenpunkten vor. Demnach sind an Knotenpunkten stets Gehwegvorstreckungen geplant. Die Umsetzung dieser Lösungen an den Knotenpunkten des Pieskower Weges führt zu einer Verengung der Fahrbahn und geringeren Geschwindigkeiten beim Abbiegen. Diese Maßnahme kann ausreichen, um die Durchfahrung unattraktiv zu machen. Aufpflasterungen werden in dem Bereich zunächst nicht empfohlen, da die Straße auch der rückseitigen Anlieferung des Einzelhandels an der Greifswalder Straße dient und zur geplanten Quartiersgarage führt. Zeigt sich nach Umbau der Knotenpunkte weiterhin das Problem der Durchfahrung sind weitere Maßnahmen, wie Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen, zu prüfen.
31	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Nicht alle Parkplätze ersetzen, Mobilität verändert sich.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt. Das Konzept schlägt eine schrittweise, sich am Bedarf orientierende Rücknahme von Stellplätzen vor. Zudem sind in Teilbereichen kompensierende Maßnahmen (Quartiersgarage) vorgesehen.
32	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Durchfahrt Thomas-Mann-Straße / Promenade: Aufpflasterung / Sicherung, volle Sicherheit für Fußgänger gewährleisten	Durch die Sperrung der Thomas-Mann-Straße im Bereich der Promenade für den Kfz-Verkehr wird die Sicherheit für den Fußverkehr gewährleistet. Der Radverkehr wird mit auf den Pieskower Weg geleitet. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
33	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Sicherheit für Fußgänger im Einsteinpark und Storkower Platz herstellen, ggf. Aufpflasterungen	Die Planung für die Neugesaltung des Einsteinparks und den Storkower Platz waren zu Beginn des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts weitgehend abgeschlossen. In diesen Grünanlagen hat der Fußverkehr prinzipiell Vorrang. Wegekrenzungen sind einsehbar gestaltet.
34	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Brunnenplatz radfrei	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht vor, dass der Radverkehr von der Mittelpromenade in Fahrrichtung Westen über die Thomas-Mann-Straße geführt wird. Gehende können den Brunnenplatz nutzen, der auch in seiner Aufenthaltsqualität gestärkt werden soll.
35	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Straßenbahn ausbauen, Pkw-Umstieg attraktiver machen	Die neue Michelangelostraße beinhaltet eine Straßenbahntrasse in Mittellage. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept fördert den Umweltverbund und macht auf diese Weise die Alternativen zum privaten Pkw attraktiver.
36	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Problem: Enge in der Hanns-Eisler-Straße	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept enthält abschnittsfeine Empfehlungen für eine neue Querschnittsgestaltung der Hanns-Eisler-Straße. Die neuen Querschnitte sehen durchgehend eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor, die den Begegnungsfall zweier Kfz ermöglichen.
37	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Problem: Anlieferung für die Gewerbe im Neubau	Für die Hanns-Eisler-Straße hat das Verkehrs- und Mobilitätskonzept mehrere Planungsideen entwickelt. Es wird ein Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m bevorzugt, so dass sich zwei Kfz begegnen können. Auch der Begegnungsfall Lkw   Pkw ist möglich. Die Variante mit Einrichtungsverkehr ist nicht mehr vorgesehen.
38	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Problem: Busanfahrt zur Schwimmhalle	Im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts wurden verschiedene Haltepositionen und Anfahrtswege für den Bus geprüft. Das Ergebnis ist die Einrichtung einer Haltestelle in der Greifswalder Straße und die durchgehende Herstellung eines Gehweges im Zugang zur Schwimmhalle.
39	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Quartiersgarage zu hoch / in die Tiefe gehen	Eine mögliche Quartiersgarage sollte sich städtebaulich passend in die Umgebung einfügen. In diesem Zusammenhang ist in der späteren Planung auch die Schaffung von unterirdischen Parkebenen gegenüber weiteren oberirdischen abzuwägen.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
40	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Bäume an der Hanns-Eisler-Straße erhalten, keinen zweiten Gehweg anlegen	Es wird im Rahmen der Überarbeitung des Konzeptes geprüft, inwiefern die bestehenden Baumreihen erhalten werden können bzw. welche Eingriffe in die geplanten Baufelder für den Erhalt nötig wären. Das Ergebnis wird in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet. Eine Radverkehrsanlage ist in der Hanns-Eisler-Straße nicht vorgesehen. Ein zweiter Gehweg ist im Zuge der Neubebauung erforderlich. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) besagt: "An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich."
41	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Parkplatzrückbau nicht überall	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt. Das Konzept schlägt eine schrittweise, sich am Bedarf orientierende Rücknahme von Stellplätzen vor. Zudem sind in Teilbereichen kompensierende Maßnahmen (Quartiersgarage) vorgesehen.
42	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Prüfauftrag Parkplatzauslastung, 2016 Zahlen, falsche Tage, Zeiten	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept greift auf die jüngsten verfügbaren Daten zurück. Da sich das Verkehrs- und Mobilitätskonzept an der Kfz-Stellplatznachfrage der Anwohnenden des Gebietes ausrichtet, wird das Ergebnis der vorliegenden nächtlichen Erhebung aus dem Jahr 2016 zu grunde gelegt. In der Nacht ist von dem höchsten Anteil an Kfz der Anwohnenden und dem niedrigsten Anteil an Kfz von Personen außerhalb des Gebiets auszugehen.
43	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Parkplätze rückbauen an Querungsstellen, große Zustimmung.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch den Hinweis bestätigt.
44	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Bordsteinabsenkung niveaugleich, Tastkante	Um eine weitestgehende Barrierefreiheit für alle Personengruppen zu erlangen gilt der allgemein übliche Kompromiss, dass Straßenborde auf 3 cm abgesenkt werden. Ein Bord kann nicht vollständig auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden, da er auch von Menschen mit Langstock (Blindenstock) wahrgenommen werden muss. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept empfiehlt im Zuge des Umbaus von Knotenpunkten und Querungsstellen den Einbau von auf 3 cm abgesenkten Borden.
45	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Bordabsenkungen an der Hanns-Eisler-Straße 22-24 sind zu gering	Um eine weitestgehende Barrierefreiheit für alle Personengruppen zu erlangen gilt der allgemein übliche Kompromiss, dass Straßenborde auf 3 cm abgesenkt werden. Ein Bord kann nicht vollständig auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden, da er auch von Menschen mit Langstock (Blindenstock) wahrgenommen werden muss. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept empfiehlt im Zuge des Umbaus von Knotenpunkten und Querungsstellen den Einbau von auf 3 cm abgesenkten Borden.





Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
53	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Verkehrsberuhigung trotz/wegen Kita.	Verkehrsberuhigte Bereiche werden zur Verkehrsberuhigung und dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender, z. B. Kinder und älterer Menschen, angelegt. Besonders sinnvoll sind sie im Bereich von sozialen Einrichtungen wie Kitas.
54	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Trasse der Straßenbahn (langfristiger Bedarf) = Forderung!	Die Planung der neuen Michelangelostraße durch die Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz sieht eine Trasse für die Straßenbahn vor. Die Forderung nach einer deutlichen Qualitätssteigerung der vorhandenen Erschließung des Plangebietes durch den öffentlichen Verkehr ist Gegenstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes.
55	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Der Einbau von Gehwegvorstreckungen an Knotenpunkten wird als positiv bewertet. Die Notwendigkeit von Aufpflasterungen wird hingegen in Frage gestellt.	Gehwegvorstreckungen sind als Standard in den Regellösungen für Knotenpunkte enthalten im Konzept enthalten. Aufpflasterungen eignen sich, um den Längsverkehr zu verlangsamen, den Vorrang des querenden Verkehrs zu verdeutlichen und die Einfahrt in besonders geschützte oder sensible Bereiche anzuzeigen. Sie werden insbesondere dort vorgeschlagen, wo mit erhöhten Fuß- und Radverkehrsstärken zu rechnen ist und wo sensible Nutzungen (Kitas, Schulen) anliegen.
56	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	An der Kita "Am Zauberberg" sollten (weitere) temporäre Halteplätze eingerichtet werden. Die Enge des Straßenraumes in der Thomas-Mann-Straße führt dazu, dass kein Begegnen von Fahrzeugen möglich ist und in Kita-Stoßzeiten bspw. Rettungsfahrzeuge behindert werden.	Mit gezielten Maßnahmen in der Thomas-Mann-Straße, wie der Einrichtung von Ausweichstellen, können ein Begegnen von Fahrzeugen ermöglicht und Behinderungen minimiert werden. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
57	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Mittelpromenade: Mischverkehr oder Trennung? Was ist sicherer?	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht für die Mittelpromenade einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor (Verkehrszeichen Nr. 240 StVO). Auf diese Weise wird der Vorrang des Fußverkehrs und die erforderliche Rücksichtnahme der Radfahrenden verdeutlicht. Der Charakter der Promenade für den Fußverkehr soll dadurch gestärkt werden. Eine Aufteilung der Verkehrsfläche mit getrennten Bereichen für den Fuß- und Radverkehr (Verkehrszeichen Nr. 241 StVO) kann zu höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs führen und somit den Fußverkehr gefährden. Dies gilt insbesondere da die Mittelpromenade an mehreren Stellen in Nord-Süd-Richtung gequert werden kann und verschiedene Ziele beidseits der Promenade liegen. Im Ergebnis der Bürgerwerkstatt wird die Thematik Mischverkehr oder Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in der Mittelpromenade in der Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow besprochen. Unter Umständen erfolgt im Ergebnis dessen eine Überarbeitung des bisher in der Konzeption vorgesehenen Ansatzes einer Mischverkehrslösung. Darüber hinaus werden Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbeeinflussung des Radverkehrs in Betracht gezogen.
58	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Car-Sharing kostet, Pkw kostet auch	Jede Form der Kfz-Nutzung verursacht Kosten. Je nach Nutzungsform sind die Kosten unterschiedlich hoch.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
59	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Neuer Schulstandort Michelangelostraße: Lehrerparkplatz (Lösung auf Grundstück)?	Bei der geplanten Schule an der Michelangelostraße, ist aufgrund der innenstadtnahen Lage zu erwarten, dass ein großer Teil des Lehrkörpers mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zur Schule fahren wird. Eine durch eine Verkehrsuntersuchung abzuschätzende Anzahl an Kfz-Stellplätzen (auch für mobilitätseingeschränkte Personen) wird im Zuge des Schulneubaus erforderlich sein. Diese Stellplätze sind auf dem Schulgelände und nicht im öffentlichen Raum nachzuweisen.
60	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Durchgangsverkehr durch Schulneubau	In der Hanns-Eisler-Straße besteht die Gefahr von Durchgangsverkehr durch den Bring- und Holverkehr zur neuen Schule. Im Ergebnis der Bürgerwerkstatt wird das Verkehrs- und Mobilitätskonzept diesen Aspekt noch ergänzend beleuchten und Empfehlungen aussprechen müssen. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
61	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Weiterführung des Radwegs "am Brunnenplatz" abhängig von Freiflächengestaltung	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht für den Fuß- und Radverkehr westlich der Thomas-Mann-Straße eine getrennte Führung vor. Der Fußverkehr soll entlang der Brunnenbecken geführt werden und der Radverkehr südlich davon über die Thomas-Mann-Straße. Der Zugang zur der Fläche rund um die Brunnenbecken und ihre Gestaltung sollte die getrennte Führung unterstreichen, indem eine Befahrung für den Radverkehr unattraktiv gemacht wird.
62	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	infraVelo sucht Standorte für Fahrradstellplätze am S-Bahnhof	Der Hinweis wird in das Verkehrs- und Mobilitätskonzept aufgenommen.
63	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Schrottfahräder entfernen.	Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen im Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
64	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Anpassung der Namensgebung der Straßen im Quartier zur besseren Orientierung.	In das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird der Vorschlag aufgenommen, dass einige Straßenabschnitte (z. B. Thomas-Mann-Straße) mit dem Ziel der besseren Orientierung und Auffindbarkeit (Gäste, Besucher, Rettungsfahrzeuge, Taxen) neu benannt werden.
65	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Februar 2016 - Zählung nachts	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept greift auf die jüngsten verfügbaren Daten zurück. Da sich das Verkehrs- und Mobilitätskonzept an der Kfz-Stellplatznachfrage der Anwohnenden des Gebietes ausrichtet, wird das Ergebnis der vorliegenden nächtlichen Erhebung aus dem Jahr 2016 zu grunde gelegt. In der Nacht ist von dem höchsten Anteil an Kfz der Anwohenden und dem niedrigsten Anteil an Kfz von Personen außerhalb des Gebiets auszugehen.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
66	Bürgerwerkstatt (Themenspeicher)	Platzbedarf für Buswendestelle wurde geprüft, Lärmschutz erforderlich	Der Platzbedarf für die Buswende wurde geprüft. Maßnahmen zum Umgang mit den Lärmemissionen sind Gegenstand der weiteren Planung (Vertiefung Planung Schulneubau und Buswendestelle sowie Bebauungsplanverfahren).
<b>Rückmeldungen aus Briefen im Nachgang der Bürgerwerkstatt</b>			
67	Brief Nr. 1	Von dem Bestand an 3.650 Stellplätzen - nach Ermittlung von LK Argus - rechnete LK Argus nunmehr einen Bedarf von 2.170 Stellplätzen nach allen Baumaßnahmen. Davon sind im Konzept nur 1.633 Stellplätze als vorhanden nachgewiesen. Gegenüber heute sind also 2.017 Stellplätze weniger vorgesehen, was eine Reduzierung der Stellplätze zu Lasten der Anwohner um 55,3% darstellt.	Im Bestand gibt es ca. 3.380 Kfz-Stellplätze und der Bedarf liegt bei ca. 2.880 Stellplätzen (Auslastung 85 % bei der Erhebung 2016). Für den Prognosehorizont 203x (in etwa 15 Jahren) wurde ein Bedarf in Höhe von ca. 2.140 Stellplätzen ermittelt. Die Veränderung vom bestehenden zum prognostizierten Bedarf entspricht einer Reduktion um ca. 26 %. Diese Daten finden sich im aktuellen Arbeitsstand des Konzeptes und somit auch in der Präsentation bei der Bürgerwerkstatt wieder.
68	Brief Nr. 1	Dann habe ich mir die verbleibende Menge an Stellplätzen genauer angesehen und musste feststellen dass auch diese Zahl von nur 1.633 vorhandenen Stellplätzen nicht der Realität entspricht: so wurden die Stellplätze in der Goethestraße zweimal vergeben, denn in der Gürtelstraße wohnen Bürger die auch Bedarf an Stellplätzen haben, aber nicht zum Beplanungsgebiet gehören; so verhält es sich auch mit den Stellplätzen in der Greifswalder Straße auf der Seite, die das liegende Viertel begrenzt; 118 Stellplätze auf dem Parkplatz von Edeka an der Greifswalder Straße sind nur stundenweise nutzbar, nachts schon auf keinen Fall. Also reduziert sich die Zahl von 1.633 noch einmal um mehr als 200 Stellplätze.	Die Kfz-Stellplätze in der Gürtelstraße und Greifswalder Straße sind in der Stellplatzbilanz berücksichtigt. Die Kfz-Stellplätze auf dem Edeka-Parkplatz in der Greifswalder Straße und im Mühlenberg-Center sind entgegen eines früheren Arbeitsstandes nicht mehr in der Stellplatzbilanz enthalten.
69	Brief Nr. 1	Im aktuellen Entwurf des Konzeptes kann ich keine Maßnahme erkennen, wie die zum errechneten Bedarf fehlenden 700 Stellplätze geschaffen werden sollen. Ich fordere deshalb den Nachweis, wie die 2.170 Stellplätze geschaffen werden.	Im Ergebnis der Bilanz der Kfz-Stellplätze tritt ohne weitere Maßnahmen zukünftig ein Defizit in Höhe von ca. 780 Kfz-Stellplätzen auf. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept benennt Ersatz- und Begleitmaßnahmen, um mit dem Defizit umzugehen. Zu den Maßnahmen gehören die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die behutsame und von Analysen begleitete Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes, der Bau von Quartiersgaragen, die temporäre Nutzung des Mittelstreifens und ggf. anliegender Freiflächen der (neuen) Michelangelostraße und die Prüfung der Mehrfachnutzung von privaten Stellplatzanlagen (z. B. Mühlenberg-Center).
70	Brief Nr. 2	Zur Querschnittsgestaltung der HES (Hanns-Eisler-Straße) ist im Verkehrs- und Mobilitätskonzept eine Baumreihe zwischen Gehweg und Fahrgasse vorgesehen und der Wegfall der bestehenden Baumreihe von Hanns-Eisler-Straße 18 bis HES 68 sowie ein zweites Gehweg für die geplanten neuen Wohngebäude an der Michelangelostraße. Die Notwendigkeit eines zweiten Gehweges ist nicht zu erkennen, da die neuen Häuser an der Michelangelostraße mit einem drei Meter breiten Gehweg erschlossen werden. Keine straßenbaulichen Vorschriften fordern zwei Gehwege für Wohngebäude. Deshalb soll der 2. Gehweg im VMK entfallen.	Die neuen Gebäude zwischen der Michelangelostraße und der Hanns-Eisler-Straße müssen von beiden Seiten mit einem Gehweg erschlossen werden. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) besagt: "An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich."

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
71	Brief Nr. 2	<p>Im Entwurf des Konzeptes sind neue Bäume neben dem bestehenden Gehweg nahe der Wohngebäude vorgesehen. Es sollen auf der anderen Straßenseite stehende hohe Bäume mit ökologischer Wirkung beseitigt werden, die neuen Bäume müssen jedoch erst wachsen, dies ist ein ökologischer Nachteil für etwa zwei Jahrzehnte. Zudem verschatten und verschmutzen die neuen Bäume auf Dauer die Häuser bis zur 5-6 Etage und führen zu Nachteilen für die Bewohner.</p>	<p>Es ist anzustreben, den Baumbestand so weit wie möglich zu erhalten. Das Pflanzen neuer Bäume und die Anlage der Entwässerungsmulde im Zuge eines Straßenumbaus ist grundsätzlich auf beiden Straßenseiten möglich. Die Empfehlungen im Verkehrs- und Mobilitätskonzept werden dahingehend konkretisiert bzw. angepasst.</p>
72	Brief Nr. 2	<p>Vorschlag des Vereins: Die Baumreihe bleibt bestehen. Falls zusätzliche Verkehrsanlagen wie ein zweiter Gehweg und gegebenenfalls gesonderter Radweg ohne ersichtliche Notwendigkeit angelegt werden sollen, dann sollen diese hinter der bestehenden Baumreihe in Richtung der vorgesehene neuen Häuser angelegt werden, damit wird Grün erhalten, Verschattung und Verschmutzung der Häuserreihe entfallen und es entsteht im Zusammenhang mit der Neubebauung ein grüner Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität. Wenn schon das Bauvorhaben Michelangelostraße als ökologisches Modellvorhaben vom Senat und Stadtbezirk ausgerufen wurde, dann müssen auch die Entwurfsrichtlinien für das Anlegen von Straßen flexibel gehandhabt werden.</p>	<p>Im Zuge der Überarbeitung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes wird geprüft, inwiefern die bestehenden Baumreihen erhalten werden können bzw. welche Eingriffe in die geplanten Baufelder für den Erhalt nötig wären. Das Ergebnis wird in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet. Eine Radverkehrsanlage ist in der Hanns-Eisler-Straße nicht vorgesehen. Ein zweiter Gehweg ist im Zuge der Neubebauung erforderlich. Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) besagt: "An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich."</p>
73	Brief Nr. 2	<p>Die im Entwurf des Konzeptes vorgesehene eine Richtungsfahrbahn von 3,50 m Breite ab HES 22 in Richtung Mühlenberg-Center lässt keinen Begegnungsverkehr zu. Dadurch kann dieser Straßenabschnitt nicht als Umfahungsstrecke oder Verbindungsstrecke zwischen den Teilstraßennetzen im Wohngebiet dienen, wenn wegen der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Abschnitts in der TMS (zwischen TMS 18 und Mittelpromenade) das Straßennetz im Wohngebiet keine innere Verbindung mehr hat. Als Folge entsteht entgegen den Vorgaben in der Leistungsbeschreibung für das Konzept zusätzlicher Verkehr über die das Wohngebiet begrenzenden Hauptverkehrsstraßen. Ein Aufsuchen von Parkplätzen im anderen Teil des Wohngebietes ist nur durch umständliches Umfahren über Hauptverkehrsstraßen mit zusätzlichen Nachteilen die Luftverschmutzung, Lärm und CO2 möglich, wird de facto das Gebiet in zwei separate Teilgebiete zerschnitten und der Lieferverkehr muss umständlicher und größere Wege zurücklegen. Gerade dies sollte laut Zielstellung für das Konzept vermieden werden. Der Verein schlägt erneut vor, den Querschnitt der HES zu belassen und Einbahnstraßenverkehr einzurichten und den vorgesehenen verkehrsberuhigten Abschnitt in der Thomas-Mann-Straße entfallen zu lassen und dafür Schrittgeschwindigkeit festzulegen.</p>	<p>Um den Vorrang, bequeme Nutzung und Barrierefreiheit der Fuß- und Radverkehrsachse zu erhalten, soll die Thomas-Mann-Straße weiterhin für Kfz gesperrt werden. Dies ist eine elementare Maßnahme im Verkehrs- und Mobilitätskonzept. Eine Neuplanung des nördlichen Abschnitts der Hanns-Eisler-Straße ist somit notwendig, da hier die Begegnung von Fahrzeugen möglich sein muss. Eine Einrichtung von Aufstell- und Warteflächen für sich entgegenkommenden Fahrzeuge wird geprüft.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
74	Brief Nr. 2	Um eine angenommene Unfallgefahr für Radfahrer am Knoten Mittelpromenade / Thomas-Mann-Straße weitgehend zu mindern, sollte am Knotenpunkt Mittelpromenade / Thomas-Mann-Straße eine bauliche Anlage errichtet werden, die den Pkw-Verkehr zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Schrittgeschwindigkeit zwingt und zugleich den Radverkehr auf die Thomas-Mann-Straße leitet, um zu verhindern, dass Radfahrer den Aufenthaltsbereich mit Brunnen und Sitzmöglichkeiten sowie Spielbereich für Kinder überhaupt befahren können.	Der betreffende Straßenabschnitt ist für den Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Es gibt keine anliegende Bebauung, die zu erschließen wäre. Alle übrigen Gebiete sind weiterhin mit dem Kfz erreichbar, wenngleich sich die Anfahrtswege teilweise ändern. In diesem Abschnitt kann daher eine deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr im Zentrum des Gebiets erreicht werden. Die Durchgängigkeit der Ost-West-Achse soll vor allem für den Fußverkehr erhöht werden. Die Achse wird bereits im Osten und Westen zwei Mal durch die Hanns-Eisler-Straße mit Kfz-Verkehr unterbrochen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht für den Fuß- und Radverkehr westlich der Thomas-Mann-Straße eine getrennte Führung vor. Der Fußverkehr soll entlang der Brunnenbecken geführt werden und der Radverkehr südlich davon über die Thomas-Mann-Straße. Der Zugang zur der Fläche rund um die Brunnenbecken und ihre Gestaltung sollte die getrennte Führung unterstreichen, indem eine Befahrung für den Radverkehr unattraktiv gemacht wird.
75	Brief Nr. 2	Es kann doch nicht ernsthaft in einem Verkehrs- und Mobilitätskonzept vorgesehen werden, die Zugänge zu einer Bus- und Straßenbahnhaltestelle an einer zweibahnigen vierstreifigen Hauptverkehrsstraße ungeregelt vorzusehen. Die Klärung zu Bus- und Straßenbahnhaltestelle in Höhe des zweiten Arms der Thomas-Mann-Straße sollte mit Lichtzeichenanlagen geregelt werden, die erste Querung nach der Greifswalder Straße kann als Bedarfsregelung oder mit Querungsschutzelementen gestaltet sein.	Die Lage der insgesamt drei geplanten Lichtzeichenanlagen entlang der Michelangelostraße zwischen Greifswalder Straße und Kniprodestraße sind in Bezug auf die Zufahrten ins Gebiet gewählt. Um einen möglichst guten Kfz-Verkehrsfluss (inkl. Busverkehr) auf der Michelangelostraße zu gewährleisten, sind bestimmte Abstände zwischen den Lichtzeichenanlagen erforderlich. Die Lage der Bushaltestelle ist eine Empfehlung und kann in der weiteren Planung verändert werden. Auch wenn die zur Haltestelle nächstliegende Querungsmöglichkeit nicht mit einer Lichtzeichenanlage gesichert ist, so stehen nach aktuellem Planungsstand in beiden Richtungen in weniger als 180 m Lichtzeichenanlagen zur Verfügung. Somit sind ausreichend gesicherte Querungen der Michelangelostraße vorhanden.
76	Brief Nr. 3	Wegfall der ersten 700 Stellplätze. Im Verkehrs- und Mobilitätskonzept sind im Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung" eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, die zum Teil vor dem Baugeschehen erfolgen sollen. Dazu gehören:	Durch straßenbauliche Maßnahmen fallen ca. 640 Kfz-Stellplätze weg.
77	Brief Nr. 3	· 1. Gehwegvorstreckungen, Bordabsenkungen und Aufpflasterungen vorgesehen, hierdurch werden naturgemäß Stellplätze verbraucht, was einzusehen ist	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird durch diesen Hinweis bestätigt.
78	Brief Nr. 3	· 2. Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen: Durch die Umgestaltung der Knotenpunkte und neuer Querungen ergeben sich weitere Stellplatzreduzierungen, die aber auch einer verbesserten Sicherheit dienen	Die Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen führt nicht zu einer Reduzierung der Kfz-Stellplätze, da im Nahbereich der Kreuzungen ohnehin nicht geparkt werden darf (Straßenverkehrsordnung (StVO) § 12 Absatz 3).

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
79	Brief Nr. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. neue Querschnittsgestaltung der Hanns-Eisler-Straße: Dabei fallen im östlichen und westlichen Teil der Hanns-Eisler-Straße die Parkplätze komplett weg, im Mittelteil soll weiterhin beidseitiger Parkstreifen vorgesehen werden, der 2. Parkstreifen (nördlich der Fahrbahn) wird aber den Ausfall in den anderen Abschnitten nicht kompensieren.</li> </ul>	<p>Es ist richtig, dass im Zuge des vorgeschlagenen Umbaus der Hanns-Eisler-Straße Kfz-Stellplätze entfallen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept zeigt jedoch auch auf, dass in einigen Abschnitten zukünftig beidseitig geparkt werden kann, wo dies im Bestand nicht der Fall ist.</p>
80	Brief Nr. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>4. verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit in den Innenbereichen des Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung"es, hier scheint ein großer Teil der Stellplätze in den Anliegerstraßen wegzufallen, die Zuwächse sind nicht detailliert ausgewiesen. Warum bei einer Verkehrsberuhigung Parkplätze wegfallen, ist unverständlich.</li> </ul>	<p>Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) Anlage 3 Abschnitt 4 darf in verkehrsberuhigten Bereichen nicht geparkt werden. Ausnahmen bestehen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen und für gekennzeichnete Flächen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereichen schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Gleiches gilt folglich für den Wegfall von Kfz-Stellplätzen in diesen Straßen.</p>
81	Brief Nr. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>5. Parkraumbewirtschaftung, hierüber wird intensiv nachgedacht.</li> </ul>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet diesen Hinweis bereits und wird in diesem Punkt bestätigt.</p>
82	Brief Nr. 3	<p>Insgesamt ergibt sich nach Folie 11 bei den Auswirkung straßenräumlicher Maßnahmen eine Reduktion der verfügbaren Stellplätze um sage und schreibe 637 Stellplätze und wenn ich die Folie 12 richtig interpretiere nochmals um 67 Stellplätze, das sind zusammen ca. 700 Stellplätze von 3.650 heute vorhandenen Stellplätzen.</p>	<p>Durch straßenbauliche Maßnahmen fallen ca. 640 Kfz-Stellplätze weg. Aktuell gibt es ca. 3.380 Stellplätze, der aktuelle Bedarf liegt bei ca. 2.880. Dies folgt aus einer Auslastung von ca. 85 %, die bei der Parkraumerhebung ermittelt wurde. Es gibt also im Bestand eine Überkapazität in Höhe von ca. 500 Stellplätzen.</p>
83	Brief Nr. 3	<p>Schauen Sie sich die Folien 11 und 12 bitte mal genau an, dort werden fast alle Parkmöglichkeiten in den Seitenästen der Hanns-Eisler-Straße und komplett in der Thomas-Mann-Straße abgeschafft und „weggeplant“. Ich frage mich, was das für ein Nutzen für die Anwohner ergibt. Das ist meines Erachtens reine Schikane.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat zur Aufgabe die Mobilität im Quartier für die nächsten Jahre und Jahrzehnte zu gewährleisten. Der Nutzen besteht darin, dass ein Quartier entwickelt wird, in dem sich alle Menschen sicherer, einfacher, bequemer, vielfältiger sowie klima- und gesundheitsfreundlich bewegen können.</p>
84	Brief Nr. 3	<p>Diese 700 wegfallenden Stellplätze gehen sogar noch um ca. 300 über den ersten Entwurf im Januar diesen Jahres hinaus, damals sollten ca. 400 Stellplätze in dieser Phase wegfallen. Wo kommen wir nach weiteren Präzisierungen des Verkehrs- und Mobilitätskonzept noch hin, vielleicht bei 1.000 wegfallenden Plätzen in dieser Phase? Das sind die Pläne für die Umsetzung eines straßenräumlichen Konzeptes und ich betone - ohne die Bauvorhaben in der Michelangelostraße-, das heißt also kurz- und mittelfristig.</p>	<p>Durch die straßenräumlichen Maßnahmen könnten im Verlauf mehrerer Jahre bis zu ca. 640 Kfz-Stellplätze wegfallen. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept benennt Maßnahmen, die mit Priorität umgesetzt werden sollten. Betrachtet man die prioritären Maßnahmen, so fallen im ersten Schritt ca. 120 Kfz-Stellplätze weg. Unabhängig von den straßenräumlichen Maßnahmen stellt der Schulneubau an der Michelangelostraße eine weitere prioritäre Maßnahme. Durch diese entfallen ca. 440 Kfz-Stellplätze. Die Zahl bezieht sich auf Nachfrage/Bedarf nicht auf das Angebot inkl. leeren Plätzen.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
85	Brief Nr. 3	<p>Unter dem Strich bleibt uns vom Verein das Fazit, dass ohne Not circa 700 Stellplätze nur wegen der Umgestaltung des Viertels und ohne Baugeschehen wegfallen. Die Umgestaltung soll dem Viertel dienen und nicht der reinen Lehre. In unserem Viertel wollen wir weiterhin eine gute Lebensqualität erhalten. Dazu gehört auch eine Umgestaltung mit Augenmaß, z. B. die genannten Punkte 1 (Gehwegvorstreckungen, Bordabsenkungen und Aufpflasterung) und teilweise 2 (Änderungen der Knotenpunkte) mit denen wir sehr einverstanden sind, aber es gehören auch weiterhin ausreichende Kfz-Stellplätze für die Anwohner dazu! Oder sollen diese ihr Auto, zumal oft älter und nicht mehr so gut zu Fuß, nun verkaufen, möglicherweise zugunsten eines Fahrrades?</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird unter der Not der notwendigen Veränderungen der Mobilität zur Erreichung der Klimaziele wie Klimaneutralität bis 2050 und der Verkehrssicherheit erstellt. Damit dienen die Maßnahmen der Zukunftsfähigkeit des Viertels und erhält sowie steigert die Lebensqualität der zukünftigen Bewohnenden. Da der Wandel langsam vorstatten gehen wird, können ältere Anwohnende, die noch sehr an das Auto gewöhnt sind, dieses noch lange nutzen. Andere und zukünftige Anwohnende, die mehr körperliche Möglichkeiten haben, werden durch dieses Konzept jedoch zur Veränderung angeregt.</p>
86	Brief Nr. 3	<p>Nur, diese Polemik ist die Spitze eines Eisberges, hier ist der Wegfall durch das Baugeschehen an der Michelangelostraße noch nicht mal thematisiert. Wie sieht es mit konkreten Alternativen, wie Parkgaragen, Parkhäuser etc. aus? Ich sage ganz klar, wer hier bauen will, musste auch Konsequenzen tragen und kann nicht nur sagen, wir bauen, alles andere interessiert uns nicht, dann sind die Stellplätze eben weg!</p>	<p>Die wegfallenden Stellplätze durch die Straßenraumgestaltung und Bebauung (insg. ca. 2.020) können und müssen nicht vollständig kompensiert werden, da der Bedarf geringer ist. Es wird eingeschätzt, dass der Stellplatzbedarf in circa 15 Jahren bei ca. 2.150 Stellplätzen liegt - vorausgesetzt die Maßnahmen zur Förderung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr sowie zum ruhenden Verkehr (Parkraumbewirtschaftung) greifen und erzielen eine nachhaltig positive Wirkung. Tritt diese Wirkung nicht ein, muss ggf. nachgesteuert oder von einzelnen Maßnahmen - die mit dem Wegfall von Stellplätzen verbunden sind - muss Abstand genommen werden. In Summe muss eine Differenz von ca. 780 Stellplätzen überbrückt werden. Es wird eine Quartiersgarage im Pieskower Weg vorgeschlagen. Darüber hinaus benennt das Verkehrs- und Mobilitätskonzept weitere Ersatz- und Begleitmaßnahmen, um mit dem Defizit umzugehen. Zu den weiteren Maßnahmen (ergänzend zur Quartiersgarage) gehören die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die behutsame und von Analysen begleitete Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, die temporäre Nutzung des Mittelstreifens der neuen Michelangelostraße und die Prüfung der Mehrfachnutzung von privaten Stellplatzanlagen (z. B. Mühlenberg-Center).</p>
87	Brief Nr. 3	<p>· Unser Wohngebiet hat weitgehend ausreichend sichere Wege für alle Verkehrsteilnehmer und es bedarf daher keinen großen Veränderungen, siehe dazu auch meine Ausführungen zu den Punkten 1 und 2.</p>	<p>Die Bestandsanalyse zum Konzept zeigt verschiedene Mängel im Quartier auf. Bei der Analyse wurden die Perspektiven verschiedener Personengruppen und Verkehrsarten eingenommen. Mängel bestehen u. a. in der Qualität vieler Gehwege und in fehlenden oder nicht barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Die Sicherheit ist somit nicht durchgängig gegeben und es gibt Handlungsbedarf.</p>
88	Brief Nr. 3	<p>· Wegen der vorgesehenen Bebauung an der Michelangelostraße treten erhebliche ökologische Nachteile ein, es fallen rund 70.000 m² Frei- und Grünfläche und zahlreiche Bäume weg. Ältere Bäume fällen und ersatzweise (wo?) neue Bäume pflanzen geht gar nicht. Bis die neuen Bäume wieder ausreichend Größe und Blattmasse haben, vergehen Jahrzehnte!</p>	<p>Soweit möglich, sollten Bäume erhalten bleiben. Die Bebauung der Flächen südlich der Michelangelostraße ist eine stadtplanerische Entscheidung, die unabhängig von dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept getroffen wurde.</p>



Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
89	Brief Nr. 3	<p>· Es erfolgt eine massive Reduzierung der Stellplätze – schon vor der eigentlichen Bauphase. Diese Reduzierung greift erheblich zum Nachteil vieler Anwohner in ihre Lebensführung ein. Dies ist mit einem sozialen Modellvorhaben unvereinbar.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept prognostiziert den zukünftigen Bedarf an Kfz-Stellplätzen und zeigt Lösungen auf, wie und wo diese bereitgestellt werden können. Das Konzept weist darauf hin, dass dies ein mittel- bis langfristiger Prozess ist, der in Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung behutsam umgesetzt und von Analysen begleitet werden muss. Ferner beinhaltet das Verkehrs- und Mobilitätskonzept Maßnahmen für alle Verkehrsarten und Personengruppen, um die Mobilität der Anwohnenden im Ganzen zu erhöhen.</p>
90	Brief Nr. 3	<p>Nach Beschäftigung mit diesem Verkehrs- und Mobilitätskonzept kann ich nur sagen, dass bis auf kleinere Verbesserungen, genannt in den Punkten 1 und 2, das gesamte Verkehrs- und Mobilitätskonzept überflüssig ist und wir dieses nicht brauchen!</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist notwendig, um den analysierten Defiziten zu begegnen und die von übergeordneter Stelle definierten Ziele zu erreichen.</p>
91	Brief Nr. 4	<p>1. BV Mehrgenerationenplatz Drei Grazien Am Giebel des Wohnblocks Hanns-Eisler-Straße 76 könnten mindestens 10 bis 15 Stellplätze errichtet werden. Die Zufahrt kann von der Hanns-Eisler-Straße erfolgen. Die Stellplätze könnten zusammen mit der geplanten Umgestaltung des Platzes Drei Grazien errichtet werden. Jeder Ersatzparkplatz zählt und würde den enormen Parkdruck nach Sperrung des Parkplatzes für die neue Schule lindern.</p>	<p>Die genannte Fläche ist sehr klein und kann schätzungsweise nur weniger als 10 Kfz-Stellplätze fassen. Es handelt sich auch um eine nicht nur öffentliche Fläche und es gibt mindestens zwei verschiedenen Eigentümer. Priorität in dem Bereich mit dem neuen Platz Drei Grazien und dem Anschluss der Mittelpromenade an die Hanns-Eisler-Straße haben der Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsfunktion.</p>
92	Brief Nr. 4	<p>2. Parkhaus Sportplatz (ursprünglicher Parkhausstandort) Anstelle des neuen 15 geschossigen Hochhauses am Sportplatz (erst 2019 überraschend für alle dort geplant) sollte ein funktionsfähiges Parkhaus errichtet werden, so wie ich es in meinem Schreiben vom 06.06.2019 bereits gefordert habe. Das geplante Hochhaus würde den Parkdruck in diesem Gebiet, dann ohne jeden Parkplatz, noch verschärfen. Die dringend erforderlichen Einrichtungen, wie Supermarkt, Gastronomie, Friseur usw. könnten im Erdgeschoss des Parkhauses untergebracht werden. Ein Hochhaus einzuordnen, wo es zukünftig keine Stellplätze mehr für die Anwohner gibt, ist schon absurd und diskriminierend zugleich gegenüber den Bewohnern des Mühlenkietzes.</p>	<p>Es handelt sich um eine nicht nur öffentliche Fläche und es gibt zwei verschiedene Eigentümer. Für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept war die Vorgabe nur den öffentlichen Teil zu prüfen, was eingehend geschehen ist. Das Ergebnis ist, dass die Fläche zu klein ist, um Kfz-Parken in mehreren Ebenen wirtschaftlich realisieren zu können.</p>
93	Brief Nr. 4	<p>3. Parkplatz gegenüber dem Wohnblock Thomas-Mann-Straße 47 - 55 Ein weiterer Standort wäre der bereits einmal geplante Parkplatz gegenüber dem Wohnblock Thomas Mann-Straße 47 - 55 mit 116 Stellplätzen, der eigenartigerweise in den neuen Planungen nicht mehr auftaucht. Warum man auf diesen Standort verzichtet, obwohl ein riesiger Parkplatzmangel durch die geplante Bebauung Michelangelostraße entsteht, ist nicht nachvollziehbar und auch wohl nicht begründbar. Dieser Standort bietet sich auch zur Errichtung eines großen Parkhauses an, unter Berücksichtigung der erforderlichen Besonnung und Belichtung für den angrenzenden Wohnblock.</p>	<p>Nach aktuellem Stand des städtebaulichen Konzeptes steht die benannte Fläche nicht für die Einrichtung von Kfz-Stellplätzen zur Verfügung.</p>



Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
94	Brief Nr. 4	<p>4. Parkplatz am Sportplatz Kniprodestraße            Ein weiterer Standort für einen Parkplatz wäre die Fläche zwischen Sportplatz und Kniprodestraße. Diese Fläche wurde auch mehrfach von beteiligten Bürgern als Ersatzfläche für einen Parkplatz, Parkhaus bzw. Tiefgarage genannt. Warum diese Fläche bisher ausgeschlossen wurde, ist ebenfalls nicht erklärbar.</p>	<p>Die Fläche ist zu klein (zu schmal) für den Bau eines Parkhauses oder einer Tiefgarage. Auch ebenerdig würden nicht viele Kfz-Stellplätze geschaffen werden können, da auch die Zu- und Abfahrt und mindestens eine Fahrgasse geplant werden müssen. Daher ist anzustreben die Grünfläche mit Baumbestand zu erhalten.</p>
95	Brief Nr. 4	<p>5. Parkhaus zwischen der Einsteinstraße und der Kniprodestraße            Als ein weiterer Standort für ein Parkhaus käme die Freifläche zwischen dem Wohnblock Einsteinstraße 16A-16D und der Kniprodestraße in Frage. Sie würde gleichzeitig als Lärmschutz für den dort hinter liegenden Wohnblock dienen, da mit der Neubebauung auch mit der Zunahme des Verkehrs auf der Kniprodestraße zu rechnen ist.</p>	<p>Die Fläche ist zu klein (zu schmal) für ein den Bau eines Parkhauses oder einer Tiefgarage. Auch ebenerdig würden nicht viele Kfz-Stellplätze geschaffen werden können, da auch die Zu- und Abfahrt und mindestens eine Fahrgasse geplant werden müssen. Daher ist anzustreben die Grünfläche mit Baumbestand zu erhalten.</p>
96	Brief Nr. 4	<p>6. Parkhaus über der Buswendeschleife            Ein weiterer Vorschlag wäre die Errichtung eines Parkhauses über der geplanten Buswendeschleife, so wie es zwischenzeitlich schon einmal für die Schulsporthalle geplant war und entsprechend publiziert wurde. Das Parkhaus könnte von der BVG betrieben oder verpachtet werden.</p>	<p>Bei der Untersuchung der Fläche wurde festgestellt, dass diese knapp für die Einrichtung einer Buswendeschleife mit Ein- und Ausstiegshaltestelle ausreicht. Mit Blick auf die Fläche ist zu beachten, dass die neue Michelangelostraße südlicher liegen wird, als im Bestand. Dadurch ist die Fläche zwischen der Straße und dem Sportplatz zukünftig nicht so groß, wie derzeit. Die knapp bemessene Fläche lässt es nicht zu einen Baukörper mit Wänden oder Stützen, Zufahrtsrampen, Treppenhäusern usw. zu errichten.</p>
97	Brief Nr. 4	<p>7. Parkhaus auf der Freifläche vor dem Bürohaus mit dem Polizeirevier            Der dort bereits vorhandene Parkplatz und die angrenzende Freifläche entlang der Kniprodestraße bietet sich direkt an, um dort ein Parkhaus zu errichten. Das wäre auch noch fußläufig (unter 500 m) für die Bewohner des östlichen Mühlenkietzes erreichbar.</p>	<p>Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet. Vorteile für eine Nutzung der Fläche sind, dass sie bereits im Bestand größtenteils versiegelt ist und dem Kfz-Parken dient. Hier ist eine Mehrfachnutzung grundsätzlich denk- und prüfbar. Zudem liegt im direkten Umfeld keine Wohnnutzung an und die Zufahrt ist auf kurzem Wege von einer Hauptverkehrsstraße aus möglich. Die Fläche ist vom Quartier aus über den Knotenpunkt Kniprodestraße / Stedingerweg erreichbar, für den das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ohnehin eine Vollsignalisierung vorschlägt.</p>
98	Brief Nr. 4	<p>8. Parkdeck auf dem Schulgelände            Ein Parkdeck mit 264 Stellplätzen auf dem Schulgelände gegenüber dem Wohnblock Hanns-Eisler Straße 56 - 68, wie Architekt Herr Görges ursprünglich geplant hatte und auf den Plänen von 2015 bis 2019 auch immer dargestellt wurde.</p>	<p>Eine Mehrfachnutzung von Flächen und Stellplätzen ist generell anzustreben. Nach aktuellem Planungsstand ist die benannte Fläche nun vollständig für den Schulneubau erforderlich. Es kann geprüft werden, ob Stellplätze, die im Zuge des Neubaus für das Personal der Schule errichtet werden, in den Nachtstunden und am Wochenende auch von anderen Personen genutzt werden können.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
99	Brief Nr. 4	<p>Standorte für die erforderlichen Ersatzparkplätze, besonders für das östliche Wohngebiet des Mühlenkietzes gibt es viele, wie meine Beispiele zeigen. Im Interesse des sozialen Friedens sollte unbedingt ein Ersatz für die vielen wegfallenden Parkplätze gefunden werden, auch um den Bewohnern den unzumutbar langen Weg zum Parkhaus an der Greifswalder Straße zu ersparen, welches übrigens nicht ausreichend für das gesamte Wohngebiet ist.</p> <p>Bisher hat man den Eindruck, dass die vielen Einwände der Bürger seit der Vorstellung der ersten Pläne im Jahre 2015 nicht ernst genommen werden und die Neubebauung über alles gestellt wird.</p>	<p>Zugangswege von 300 m bis 600 m zu Parkhäusern und Quartiersgaragen werden als zumutbar bewertet (siehe Leitfaden Quartiersgaragen in Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen). Auch für die Planung des öffentlichen Verkehrs werden Zugangswege in dieser Größenordnung zugrunde gelegt. Tatsächlich werden die Anwohnenden im Nordosten des Gebiets nach aktuellem Planungsstand den weitesten Weg zur geplanten Quartiersgarage haben. Vor diesem Hintergrund wird in der Steuerungsrunde eine Prüfung der Fläche östlich der Kniprodestraße nahe des Polizeireviere empfohlen. Die Einwände der aktuellen Anwohnenden werden ernst genommen und mit Blick auf die zukünftigen Entwicklung der Mobilität und des Städtebaus sowie der zukünftigen Anwohnenden abgewogen.</p>
100	Brief Nr. 5	<p>Obwohl in der Leistungsbeschreibung des Bezirksamt Pankow unter Pkt. II, Aufgabenstellungen, Anstrich 2 die „Verbesserung der Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV“ festgelegt worden ist, zeigt das Verkehrs- und Mobilitätskonzept keine wirklichen Veränderungen/Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Lediglich die Buswendeschleife wird verlegt, aber auch nur, weil die jetzige für den Bau der Schule benötigt wird. Das unzureichende ÖPNV Angebot zeigt sich auch darin, dass im Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung" Greifswalder Straße der Anteil ÖPNV an der Mobilität mit 23% deutlich niedriger liegt als der Durchschnitt in Pankow (28%) und Berlinweit (27%) trotz dieser Tatsache enthält das Verkehrs- und Mobilitätskonzept keine Forderung zur Verbesserung.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept zeigt, dass die Erschließung des Gebiets durch den öffentlichen Verkehr unterschiedlich gut ist und es Verbesserungsbedarf gibt. Es ist festzuhalten, dass das Quartier unmittelbar an der S-Bahn mit der Station Greifswalder Straße liegt. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept empfiehlt einen zweiten Zugang zur Station von der Storkower Straße aus, um den Zugang deutlich zu erleichtern.</p> <p>Zudem gibt es in der Greifswalder Straße ein sehr gutes Angebot mit Straßenbahnen, gleiches gilt perspektivisch für die Michelangelostraße. Zur Verbesserung des Busverkehrs wird für die Michelangelostraße eine zusätzliche Haltestelle empfohlen.</p>
101	Brief Nr. 5	<p>Vorschlag: Die geplante Straßenbahntrasse entlang der Michelangelostraße soll schon vor 2035 zu bauen bzw. als Übergangslösung die Taktverdichtung der Buslinie 156 und eine weitere Haltestelle in der Michelangelostraße in Richtung Greifswalder Straße zu schaffen. Dies würde eine deutliche Verbesserung der Verbindung zwischen Kniprodestraße und Greifswalderstraße bedeuten.</p>	<p>Dem Bau der Straßenbahn in der Michelangelostraße muss der Straßenneubau vorausgehen. Eine möglichst schnelle Realisierung ist im Sinne des Konzeptes. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet den Hinweis zu einer weiteren Bushaltestelle in der Michelangelostraße bereits.</p>
102	Brief Nr. 5	<p>Umbau der Hanns-Eisler-Straße: Hier verweisen wir auf das auf den umfangreichen Diskussionsbeitrag unseres Vereins zur Bürgerwerkstatt, in dem auch Vorschläge des Vereins enthalten sind. In Ergänzung dazu: Ungeachtet dessen, dass ein neuer Querschnitt der Hanns-Eisler-Straße nicht befürwortet wird, sollte die vorgesehene Regenwassermulde keine Baumbepflanzung enthalten. Auf der Seite der Bestandsbauten - wie geplant - würden die Bäume zur Verschattung und Verschmutzung der Wohnung führen und zur Nichteinhaltung des erforderlichen Lichtraumprofils von 4,50 m. Außerdem müssten stabile Übergänge für den Wechsel von Müllcontainern, für Krankentragen, Rollstühle und so weiter geschaffen werden. Vorschlag: Verlegung der Regenwassermulde auf der zu den Parkflächen liegenden Seite der Fahrbahn, da es technisch keine Schwierigkeit ist, auch dort notwendiges Gefälle herzustellen und bereits eine Baumbepflanzung besteht, die unbedingt aus klimatischen und ökologischen Gründen erhalten bleiben muss.</p>	<p>Der im Verkehrs- und Mobilitätskonzept vorgeschlagene Umbau der Hanns-Eisler-Straße wird vorgenommen, um zukünftig den Begegnungsfall zweier Kfz zu ermöglichen und gefahrenträchtige Fahrmanöver, wie ausweichen und zurücksetzen, zu vermeiden.</p> <p>Die weiteren Hinweise werden aufgenommen. Die Lage der Entwässerungsmulde ist zu diesem Planungsstand noch nicht final festgelegt. Auch wird die Querung der Mulde für die Ver- und Entsorgung und für den Fußverkehr sichergestellt, auch wenn dies in den Zeichnungen der Regelquerschnitte nicht abgebildet ist.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
103	Brief Nr. 5	<p>Verkehrsberuhigte Straßen und Trennung der Thomas-Mann-Straße: Zahlreiche Straßenabschnitte werden als verkehrsberuhigte Straßen ausgewiesen. Der Sinn erschließt sich nicht, dass im Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung" ein ausreichendes Angebot an Spielplätzen gibt und der Wegfall von zahlreichen Stellplätzen eine Verschlechterung der Lebensqualität der Anwohner darstellt. Das Bezirksamt muss allen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und darf keine Benachteiligung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse durch andere Interessen zu lassen. Vorschlag: eine Verkehrsberuhigung kann auch als Anordnung geringer Geschwindigkeiten bis hin zur Schrittgeschwindigkeit (unterstützt durch bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung) erreicht werden. Die Stellplätze in diesen Straßenabschnitten sind im verkehrlichen Interesse der Bewohner und wegen des Erhaltens ihrer Lebensqualität zu erhalten. Damit werden neue zusätzliche Wege zu weiter entfernten Spielplätzen vermieden, was auch eine Vorgabe des Bezirksamts für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist. Zugleich entfällt damit die Trennung des Wegenetzes der Thomas-Mann-Straße in zwei Teile.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereichen schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Zudem liegen sie im Gebietsinneren, wo die Funktion der Straße die Erschließung der anliegenden Gebäude ist. Verkehrsberuhigte Bereiche sind geeignet den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung zu tragen, da der Verkehrsraum allen und gegenüber klassischen Straßenräumen mehr gleichberechtigt zur Verfügung steht. Dazu werden verkehrsberuhigte Bereiche nicht zuerst mit dem Ziel eingerichtet Spielflächen für Kinder zu schaffen, sondern zur Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit - anfangend bei den schwächsten Verkehrsteilnehmenden.</p>
104	Brief Nr. 5	<p>Stellplatzsituation: Wir sehen die Darstellung zur Reduktion der Stellplätze in Folien 30 bis 35, insbesondere die Zahl der neu entstehenden Stellplätze (siehe Folie 30), als deutliche Verschlechterung für die Verkehrsbedarfe der Anwohner. Mit den dargestellten Stellplätzen nach Anzahl und Ort sowie den längeren Wegen dahin wird massiv in die Lebensführung der Anwohner eingegriffen und mit erheblichen Nachteilen für deren Lebensqualität. Die verkehrliche Situation im Wohngebiet erfordert aus Sicht des Vereins an keiner Stelle autofreie Abschnitte mit Wegfall an Stellplätzen, jedoch werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung befürwortet. Vorschlag: der Verein hält die Einrichtung von Richtungsverkehren in einigen Abschnitten für eine wirksame Möglichkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Erhalt von Stellplätzen bei der Einrichtung von markierten Flächen für Dienstleister und so weiter.</p>	<p>Die Reduktion der Kfz-Stellplätze beruht auf Berechnungen auf Basis der Mobilitätsentwicklung in Berlin. Bereits jetzt ist die Anzahl der Stellplätze im Gebiet höher als der Bedarf. Das Gebiet liegt innenstadtnah und bereits jetzt werden mehr als zwei Drittel der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Einiges deutet daraufhin, dass dieser Anteil weiter zunehmen wird. Die Reduzierung der Kfz-Stellplätze wird über einen längeren Zeitraum durchgeführt, so dass heute ältere Menschen, die auf ihr eigenes Kfz angewiesen sind, dieses noch lange nutzen können. Für jüngere und neue Anwohnende werden die Alternativen zum eigenen Kfz (z. B. Carsharing) ausgebaut. Die Erfahrung zeigt, dass Einrichtungsverkehre zu höheren Geschwindigkeiten führen, da es keinen Gegenverkehr gibt. Dies steht den Zielen der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung entgegen. Verkehrsberuhigte Bereiche eignen sich hingegen diese Ziele zu erreichen.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
105	Brief Nr. 5	<p>Unser Fazit: Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat teilweise gute Ansätze, insbesondere zur Verbesserung der Kreuzungsbereiche und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt. Wir begrüßen auch die gelungene Lösung wie z. B. die Gestaltung des Mittelweges zwischen Gürtel- und Michelangelostraße als vorwiegenden Weg für Fußgänger. Die Bestrebungen für eine Aufwertung des gesamten Kiezes in der nahen Zukunft werden von uns unterstützt. Leider geht das Verkehrs- und Mobilitätskonzept aber nur sehr global und rudimentär auf das geplante Baugeschehen an der Michelangelostraße und dem damit verbundenen Wachstum der Einwohnerzahl für den gesamten Kiez ein. Die mit dem Baugeschehen und den bleibenden Auswirkungen zusammenhängenden Probleme werden nur unzureichend als Teil eines allgemeinen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts zur Aufwertung des Kiezes dargestellt. Für diese zukünftigen mit den Erweiterungen aus dem Baugeschehen an der Michelangelostraße zusammenhängen Fragen, ist das Verkehrs- und Mobilitätskonzept nicht geeignet. Obwohl in den einzelnen Runden des „Runden Tisches“ zum Baugeschehen vom Bezirksamt immer wieder darauf hingewiesen wurde, dass sie dabei aufgeworfenen Fragen im Rahmen eines gesonderten und später zu erstellenden Verkehrskonzepts behandelt und gelöst werden, gibt es kein solches gesondertes Verkehrskonzept - das dann später Teil des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts für das Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung" Greifswalder Straße werden sollte. Diese Integration von Antworten auf die drängenden Fragen durch das Baugeschehen selbst ist im vorliegenden Arbeitsstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzept vom 14.08.2020 aber nur in Ansätzen gelungen und wie gesagt, unzureichend.</p>	<p>Die Erschließung der Neubebauung erfolgt auf kurzem Wege zum Hauptstraßennetz. Auf diese Weise und mit Hilfe der im Konzept empfohlenen straßenräumlichen Maßnahmen wird einer Zunahme des Kfz-Verkehrs im Quartiersinneren entgegen gewirkt. Die Ein- und Ausfahrten von der Michelangelostraße in das Quartier werden durch Lichtzeichenanlagen geregelt. Für den Umgang mit der zu erwartenden Zunahme des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs im Quartier gibt das Verkehrs- und Mobilitätskonzept zahlreiche Hinweise und Empfehlungen.</p>
106	Brief Nr. 6	<p>Ruhender Verkehr: Als ob es nicht schon reicht, alle großen Parkplätze mit 1380 Stellplätzen entlang der Michelangelostraße zu überbauen, wird jetzt auch noch vorgeschlagen, alle wohnortnahen 640 Stellplätze in der Hanns-Eisler-Straße und Thomas-Mann-Straße zu beseitigen. Wie kommt man auf diese irre Idee, ein funktionsfähiges Wohngebiet, wie den Mühlenkietz, in eine Kampfzone um jeden Stellplatz umzuwandeln. Damit würden zwei Drittel aller vorhandenen Parkplätze wegfallen. Den Bewohnern dieser Straßen bliebe eigentlich nur übrig, auf ein Auto zu verzichten oder wegzuziehen.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereichen schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Bereits im Bestand stehen mehr Kfz-Stellplätze zur Verfügung, als genutzt werden. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat die Aufgabe den auch zukünftig zu erwartenden Bedarf abzuschätzen und dafür Lösungen aufzuzeigen. Dies tut das Verkehrs- und Mobilitätskonzept.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
107	Brief Nr. 6	Geplant ist die Errichtung nur noch eines Ersatzparkhauses wohnortfern hinter der Sparkasse. Obwohl ein Bedarf von mindestens 2020 Stellplätzen prognostiziert wurde, wird nur ein Parkhaus mit maximal 1500 Stellplätzen geplant. Aussagen, wie die restlichen fehlenden 500 Stellplätze ersetzt werden sollen, fehlen immer noch. Wobei hier der tatsächliche Bedarf, wie z.B. der Besucher- und Kundenverkehr gar nicht berücksichtigt wurde. Warum auf ein zweites Parkhaus Nähe Sportplatz verzichtet wird, ist genauso unklar und nicht nachvollziehbar, da es genug freie Standorte in Sportplatznähe für das östliche Wohngebiet gibt. Siehe auch mein Schreiben an das BA Pankow vom 24.08.2020.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept leitet einen zukünftigen Bedarf von ca. 2.140 Stellplätzen her. Ca. 1.360 Stellplätze verbleiben nach Wegfall durch die Neubebauung und die straßenräumlichen Maßnahmen. Im Ergebnis der Bilanz der Kfz-Stellplätze tritt ohne weitere Maßnahmen zukünftig ein Defizit in Höhe von ca. 780 Kfz-Stellplätzen auf. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept benennt Ersatz- und Begleitmaßnahmen, um mit dem Defizit umzugehen. Zu den Maßnahmen gehören die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die behutsame und von Analysen begleitete Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, der Bau von Quartiersgaragen, die temporäre Nutzung des Mittelstreifens der neuen Michelangelostraße und die Prüfung der Mehrfachnutzung von privaten Stellplatzanlagen (z. B. Mühlenberg-Center). Als neuer Standortvorschlag für das östliche Wohngebiet wird in der Steuerungsrunde - im Ergebnis der hier eingegangenen Hinweise aus der Öffentlichkeit - eine Prüfung der Fläche östlich der Kniprodestraße nahe des Polizeireviere empfohlen.
108	Brief Nr. 6	Die Beseitigung aller Parkplätze in den Straßen betrifft alle Bewohner, schränkt massiv ihre Mobilität ein und fördert vor allem die Vereinsamung der Menschen, da es dann auch keine Besucherparkplätze mehr gibt. Obwohl den Planern bekannt ist, dass hier viele alte Menschen leben (40 Prozent) und viele ihre Mobilität durch das Auto aufrechterhalten, ist die Vernichtung aller wohnortnaher Stellplätze besonders diskriminierend und nicht nachvollziehbar.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereichen schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Gleiches gilt folglich für den Wegfall von Kfz-Stellplätzen in diesen Straßen. Ältere Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, werden dieses auch noch in den nächsten Jahren nutzen können. Die Stellplatzreduzierung betrifft nicht alle Anwohnenden, da ein großer Teil bereits heutzutage kein Auto besitzt oder dies nur selten nutzt.
109	Brief Nr. 6	Während die Neubaubewohner über Stellplätze am oder im Haus verfügen werden, nimmt man den Altbewohnern alle Stellplätze weg. Dies ist nicht nur sehr ungerecht und unsozial, es spaltet auch unsere Gesellschaft. Mit der dadurch verbundenen Einschränkung der Mobilität sinkt auch das Lebens- und Wohnniveau aller Bewohner. Ist das wirklich so gewollt?	Die Anzahl der Kfz-Stellplätze, die im Zuge der Neubebauung geschaffen werden, ist noch nicht bekannt. Festgelegt ist, dass der neue Bedarf ausschließlich auf den eigenen Bauflächen und nicht im bestehenden Quartier geschaffen werden soll. Den Anwohnenden im Quartier wird auch in Zukunft eine ausreichende Anzahl an Kfz-Stellplätzen zur Verfügung stehen. Hierbei gelten für die Neubewohnenden (Neubebauung) die gleichen Maßstäbe wie für die Anwohnenden des Bestandsquartiers.
110	Brief Nr. 6	Die Konzentration auf nur ein Ersatzparkhaus führt nicht nur zu mehr Verkehr im Wohngebiet, sondern erhöht auch die soziale Belastung für die Bürger mit mehr Benzin, Zeit, Kosten und längeren Fahrwegen.	Ein wichtiges Kriterium für die Wahl geeigneter Standorte einer Quartiersgarage ist die möglichst kurze Anbindung an das Hauptstraßennetz. Mit Blick auf das gesamte Quartier vermindern wenige, zentrale Parkierungseinrichtungen den Kfz-Verkehr gegenüber dem flächendeckenden Parken im Straßenraum und auf ebenerdigen Sammelanlagen. Zudem kann und soll eine Quartiersgarage auch zur persönlichen Abwägung führen, ob ein Kfz für jeden Weg erforderlich ist.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
111	Brief Nr. 6	<p>Der Wegfall des Parkhauses am Sportplatz stellt für die östlichen Bewohner des Wohngebietes eine unzumutbare Belastung dar, da nur noch ein Ersatzparkhaus in rd. 900 m Entfernung geplant ist, was somit fußläufig nicht mehr erreichbar ist. Auch der Besucherverkehr des Sportplatzes wurde in den Planungen nicht berücksichtigt. Was heute angesichts ausreichender Parkplätze und realistischer Verkehrsplanung kein Problem ist, wird aufgrund der Stellplatzvernichtung zur Belastung des gesamten Wohngebietes und der Umgebung.</p>	<p>Die Fläche ist zu klein (zu schmal) für ein den Bau eines Parkhauses oder einer Tiefgarage. Auch ebenerdig würden nicht viele Kfz-Stellplätze geschaffen werden können, da auch die Zu- und Abfahrt und mindestens eine Fahrgasse geplant werden müssen. Daher ist anzustreben die Grünfläche mit Baumbestand zu erhalten. Als neuer Standortvorschlag für das östliche Wohngebiet wird - im Ergebnis der jetzt vorliegenden Hinweise aus der Öffentlichkeit - in der Steuerungsrunde eine Prüfung der Fläche östlich der Kniprodestraße nahe des Polizeireviere empfohlen.</p>
112	Brief Nr. 6	<p>Schulneubau: Auf Seite 37 der Dokumentation zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept fehlt unter Prioritäre Maßnahmen nach dem Punkt Schulneubau Michelangelostraße der Punkt Bau von 400 Ersatzstellplätzen! So wurde es den Bürgern noch auf den Tafeln in der Ausstellung von 2019 versprochen. Der Hinweis, die dort parkenden Bewohner können ja die angeblich irgendwo vorhandenen freien Stellplätze nutzen, ist zynisch. Wo sollen diese angeblich 400 freien Stellplätze sein? Diese Stellplätze gibt es nicht. Bevor man mit dem Bau der Schule beginnt, müsste erst die Planung und der Bau der Quartiersgarage erfolgen, um den entstehenden Parkdruck zu mindern und um ausreichend Ersatzparkplätze zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>Durch den Schulneubau fallen ca. 440 Kfz-Stellplätze weg. Mit Blick auf die Auslastung der betreffenden Sammelanlage und deren Umfeld (Erhebung 2016) liegt der tatsächliche Bedarf bei ca. 260 Stellplätzen. Im direkten Umfeld der Schule sind auf benachbarten Sammelanlagen ca. 120 Stellplätze verfügbar und in der Hanns-Eisler-Straße können ca. 50 neue Stellplätze geschaffen werden. Für den verbleibenden Bedarf stehen im weiteren Gebiet ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Als neuer Standortvorschlag für das östliche Wohngebiet wird - im Ergebnis der jetzt vorliegenden Hinweise aus der Öffentlichkeit - in der Steuerungsrunde eine Prüfung der Fläche östlich der Kniprodestraße nahe des Polizeireviere empfohlen.</p>
113	Brief Nr. 6	<p>Spielstraßen: Was haben sich die Planer dabei gedacht? Diese Spielstraßen / Verkehrsberuhigte Bereiche braucht kein Mensch, zumal die Straße bereits durch Tempo-30 verkehrsberuhigt ist. Im Wohngebiet gibt es viele Spielplätze, die nur wenig bis gar nicht genutzt werden. Bei Bedarf ist jederzeit eine Erweiterung möglich. Auch hat sich das Freizeitverhalten der Kinder in den letzten Jahren geändert und macht Spielstraßen überflüssig. Den Kindern bei zunehmenden Verkehr das Spielen auf der Straße beizubringen, ist doch sehr fragwürdig. Hier wird augenscheinlich der Vorschlag zur Einrichtung von Spielstraßen missbraucht, um möglichst viele Stellplätze in Wohnortnähe zu vernichten. Dieser Vorschlag diskriminiert vor allem die vielen älteren Menschen, die mit Abstand die meisten Bewohner im Wohngebiet stellen und noch weitere 20 bis 30 Jahre dort wohnen werden.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht die Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche schrittweise und über einen längeren Zeithorizont vor. Zudem liegen sie im Gebietsinneren, wo die Funktion der Straße die Erschließung der anliegenden Gebäude ist. Verkehrsberuhigte Bereiche sind geeignet den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung zu tragen, da der Verkehrsraum allen und gegenüber klassischen Straßenräumen mehr gleichberechtigt zur Verfügung steht. Dazu werden verkehrsberuhigte Bereiche nicht zuerst mit dem Ziel eingerichtet Spielflächen für Kinder zu schaffen, sondern zur Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit - anfangend bei den schwächsten Verkehrsteilnehmenden.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
114	Brief Nr. 6	<p>Zweispurige Hanns-Eisler-Straße: Der Ausbau der Hanns-Eisler-Straße ist ebenfalls völlig unnötig und nicht begründbar. Nur um eine ungestörte Zufahrt zu den Neubaustellplätzen zu gewährleisten werden alle Stellplätze der Anwohner in der Hanns-Eisler-Straße beseitigt. Dabei gibt es aufgrund der wegfallenden großen Parkplätze und den wenigen Stellplätzen in den Neubauten auch viel weniger Verkehr. Der bisher geplante und den Bürgern mehrfach versprochene Ausbau der Straße mit Senkrecht- und Längsparkplätzen würde also völlig ausreichen und sogar zur Verkehrsberuhigung beitragen. Auch hier geht es wohl allein darum, möglichst alle Stellplätze zu beseitigen. Besucher- und Kundenparkplätze gibt es dann weder in der Hanns-Eisler-Straße noch in der Thomas-Mann-Straße. Wo parken dann Kinder, Enkelkinder, Verwandte, Bekannte und Freunde, wenn sie zu Besuch kommen? Wo parken Notärzte, Pflegedienste, Taxen, Handwerker, Liefer- und Paketdienste? Wo sind die Parkplätze vor dem Haus zum Ein- und ausladen? Viele Bewohner werden aufgrund der fehlenden Parkplätze keinen oder weniger Besuch bekommen, was zu einer weiteren Vereinsamung der Menschen im Kietz führen wird.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept reagiert mit der Planung für die Hanns-Eisler-Straße auf die Hinweise aus der Bevölkerung, dass die Straße an vielen Stellen unübersichtlich und ein Begegnen zweier Kfz nicht durchgehend möglich ist. Daher wird der Umbau der Hanns-Eisler-Straße vorgeschlagen, um zukünftig den Begegnungsfall zweier Kfz zu ermöglichen und gefahrenrächige Fahrmanöver, wie ausweichen und zurücksetzen, zu vermeiden. Durch den Straßenbau entfallen Kfz-Stellplätze, aber nicht alle, und an einigen Stellen können sogar neue Kfz-Stellplätze geschaffen werden. Stellplätze für bestimmte Zwecke könnten markiert und freigehalten werden.</p>
115	Brief Nr. 6	<p>Sperrung Thomas-Mann-Straße: In seiner Vorstellung des Mobilitätskonzeptes betonte Herr Reimann von LK Argus, dass es im Wohngebiet kein Durchgangsverkehr gibt und dann schlägt man die Sperrung der Thomas-Mann-Straße vor. Absurder geht es wohl kaum. Die Thomas-Mann-Straße wäre dann dreigeteilt und die Suche nach einem Objekt (Kita u.a.) bzw. einer Hausnummer in diesem Labyrinth stark erschwert. Die geplante Sperrung wurde auch mehrfach von den beteiligten Bürgern in der Veranstaltung abgelehnt.</p>	<p>Der betreffende Straßenabschnitt ist für den Kfz-Verkehr nicht erforderlich. Es gibt keine anliegende Bebauung, die zu erschließen wäre. Alle übrigen Gebiete sind weiterhin mit dem Kfz erreichbar, wenngleich sich die Anfahrtswege teilweise ändern. In diesem Abschnitt kann daher eine deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr im Zentrum des Gebiets erreicht werden. Die Durchgängigkeit der Ost-West-Achse soll vor allem für den Fußverkehr erhöht werden. Die Achse wird bereits im Osten und Westen zwei Mal durch die Hanns-Eisler-Straße mit Kfz-Verkehr unterbrochen. In das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird der Vorschlag aufgenommen, dass einige Straßenabschnitte (z. B. Thomas-Mann-Straße) mit dem Ziel der besseren Orientierung und Auffindbarkeit neu benannt werden (eigene Adressen / Straßennamen erhalten). Dies kommt auch Einsatzfahrzeugen und Taxen zugute.</p>
116	Brief Nr. 6	<p>Was haben sich die Planer nur gedacht? Für die Bewohner des Mühlenkietzes stellt der vorgelegte Mobilitätsplan eine Katastrophe dar, da er die Mobilität der Bewohner massiv einschränkt und sie gegenüber den Neubaubewohnern stark benachteiligen würde. Durch die Vernichtung fast aller wohnortnahen Parkplätze wird die Wohn- und Lebensqualität für alle Bewohner stark herabgesetzt. Selbst Menschen, die über kein Auto verfügen, können praktisch aufgrund fehlender Stellplätze keinen Besuch mehr empfangen.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept verbessert die Mobilität aller Menschen und adressiert alle Verkehrsarten. Es zeigt Lösungen auf, so dass auch in Zukunft ausreichend Kfz-Stellplätze verfügbar sind.</p>



Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
117	Brief Nr. 6	Obwohl die Planer wissen, dass 40 Prozent der Bewohner im Wohngebiet alte Menschen sind und sie ihre Mobilität vor allem durch das Auto (38 Prozent!) aufrecht erhalten, planen sie die Beseitigung aller wohnortnahen Parkplätze. Somit ist die Planung nicht nur altersdiskriminierend, sondern auch besonders unsozial und ungerecht. Die seit Jahren gestellten Forderungen nach Ersatzparkplätzen in Wohnortnähe werden nicht erfüllt. Viele Forderungen und Kompromissvorschläge der Bürger und Bürgerinitiativen werden seit 5 Jahren ignoriert, wie es auch die BI „Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße e.V.“ immer wieder in seinen Publikationen kundtut.	Es wird ein großer Teil der aktuell vorhandenen Stellplätze über einen langen Zeithorizont überbaut, jedoch nicht alle. Bereits jetzt wird ein großer Teil dieser Stellplätze nicht gebraucht und ist frei. Das Wohngebiet ist aktuell sehr autogerecht gebaut, die Wege sind kurz und alles direkt mit dem Pkw erreichbar. Gleichzeitig hat der Umweltverbund großes Potenzial im Städtebaufördergebiet "Nachhaltige Erneuerung" Greifswalder Straße, die Bebauung lässt viele direkte Wegeverbindungen zu. Ziel ist, den Anteil des Autoverkehrs zu senken und den des Umweltverbundes zu erhöhen. Deshalb sollen über einen langen nur so viele Stellplätze geschaffen werden / erhalten bleiben, wie dringend notwendig sind, zum Beispiel für ältere Menschen oder Mobilitätseingeschränkte. Jüngere und Neuzugezogene werden gefordert, sich mit dem Umweltverbund zu bewegen.
118	Brief Nr. 6	Von einer umfassenden Bürgerbeteiligung und Information kann man angesichts der Terminwahl in Pandemie- und Urlaubszeit mit sehr beschränkter Teilnehmerzahl und nur unter Voranmeldung nicht sprechen. Über die geplante Vernichtung fast aller Stellplätze im Wohngebiet sollten deshalb alle Bürger informiert werden, z.B. durch entsprechende Aushänge in jedem Haus.	Die Durchführung der Bürgerwerkstatt war ursprünglich früher im Jahr 2020 geplant. Aufgrund der Pandemie-Lage wurde ein Zeitpunkt abgewartet, der Veranstaltungen wie diese zulässt. Zudem wurde das Ende der Berliner Sommerferien abgewartet. Die Veranstaltung wurde unter den zu dem Zeitpunkt geltenden Regeln organisiert und konnte auch aufgrund des guten Wetters wie gewünscht überwiegend draußen stattfinden. Zu den Regeln gehörte für den Teil im Saal auch die Beschränkung der Teilnehmendenzahl. Es ist festzuhalten, dass diese nicht ausgeschöpft wurde und es freie Plätze gab. Werbung für die Veranstaltung erfolgte umfangreich durch Aushänge im Quartier.
119	Brief Nr. 6	Dem vorgelegten Verkehrs- und Mobilitätskonzept kann deshalb aufgrund der gravierenden Mängel und diskriminierenden Maßnahmen nicht zugestimmt werden. Ein funktionierendes Wohngebiet mit hoher Wohlfühlrate haben wir jetzt und daran sollten sich auch die Verkehrsplaner in Zukunft orientieren.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept beinhaltet Maßnahmen, um die verkehrliche Funktionalität und Mobilität für alle Menschen zu verbessern. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
120	Brief Nr. 7	Seit fünf Jahren werden die Bewohner des Mühlenkieses verarscht. Es fanden Alibiveranstaltungen statt, um so zu tun, als ob eine Bürgerbeteiligung stattfindet. In Wirklichkeit interessiert die Meinung der Bürger nicht. Es wird alles noch schlimmer. Was jetzt hier im Mühlenkiez geplant würde, spottet jeder Beschreibung.	Die Meinung der Anwohnenden wird gehört, abgewogen und entsprechend dem Ergebnis in das Verkehrs- und Mobilitätskonzept aufgenommen. Es ist nicht der Fall, dass grundsätzlich alle Hinweise abgelehnt werden.



Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
121	Brief Nr. 7	Anstatt notwendige Arbeiten zu beauftragen, die dringend erforderlich sind, wie z.B. der Weg durch den Mühlenkiez, stellenweise Reparatur der Gehwege vor den Häusern, soll das Geld zum Fenster rausgeschmissen werden für Gehwegvorstreckungen, die keiner braucht, denn die Straßen sind so schon verkehrsberuhigt. Absenkungen befinden sich schon im Wohngebiet. Spielstraßen werden nicht benötigt, da genug Spielplätze vorhanden sind. Außerdem ist es erzieherisch der falsche Weg, den Kindern beizubringen, dass auf der Straße gespielt werden darf. Steuerverschwendung nur um Parkplätze zu vernichten.	Die Verbesserung der Gehwege und Bedingungen für den Fußverkehr sind ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts. Gehwegvorstreckungen dienen der besseren Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmern und verkürzen für Gehende die zu querende Fahrbahnbreite. Gehwegabsenkungen sind nicht überall vorhanden und die Qualität der bestehenden Absenkungen ist mangelhaft. Verkehrsberuhigte Bereiche werden nicht zuerst mit dem Ziel eingerichtet Spielflächen für Kinder zu schaffen, sondern dienen der Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit - anfangend bei den schwächsten Verkehrsteilnehmenden.
122	Brief Nr. 7	Es sollen sämtliche Parkplätze des Wohngebietes vernichtet werden. Das entspricht einer Diktatur, da die Bewohner damit nicht einverstanden sind. Obwohl die Bürger, die Bürgerinitiativen und Wohnungsbaugesellschaften seit Jahren den kompletten Ersatz aller Stellplätze fordern, wird dies einfach ignoriert und jetzt sogar der Wegfall aller Stellplätze geplant. Ungerechter und unsozialer geht es wohl nicht mehr? Während die Neubaubewohner über Tiefgaragenstellplätze verfügen, gehen die Altbewohner leer aus und werden in ihrer Mobilität massiv eingeschränkt. E-Roller, E-Bikes und Car-Sharing als Ersatz sind wohl ein Witz und kommen schon gar nicht für ältere Menschen in Frage. Dabei wird einfach ignoriert, dass 40% älter als 65 Jahre sind und die Jungen auch älter werden. Wo sollen die über 2.000 Autos parken? Es gibt nebenbei gesagt im Kiez über 10.000 Einwohner, also sind die parkplätze erforderlich. Den Menschen vorzuschreiben, wo, wann und womit sie in Zukunft noch fahren dürfen, ist nicht nur mobilitätseinschränkend und bürgerfeindlich, es kommt auch einer Freiheitseinschränkung gleich. Dies wäre ein Verstoß gegen das Grundgesetz.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept leitet einen zukünftigen Bedarf an Kfz-Stellplätzen her und benennt Maßnahmen zum Umgang mit dem verbleibenden, erforderlichen Kfz-Stellplatzbedarf. Dazu gehören die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die behutsame und von Analysen begleitete Umsetzung des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts, der Bau von Quartiersgaragen, die temporäre Nutzung des Mittelstreifens der neuen Michelangelostraße und die Prüfung der Mehrfachnutzung von privaten Stellplatzanlagen (z. B. Mühlenberg-Center).
123	Brief Nr. 7	Die Mobilität der Bewohner wird massiv eingeschränkt. Die Lebensqualität sinkt auf "0". Die Bewohner werden vereinsamen, da kein Besuch der Kinder und Enkelkinder usw. mehr erfolgen kann. Wer kauft für die Bewohner ein und bringt sie zum Arzt oder zur Behandlung, wer bringt sie zu Kindern und Enkelkindern, wer fährt sie in den Urlaub?	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept strebt an die Umfeld- und Aufenthaltsqualität im Quartier zu erhöhen. Dies geschieht u. a. indem der Kfz-Verkehr, der für Emissionen (Lärm, Schadstoffe) maßgeblich verantwortlich ist, geregelt wird und die Angebote für umweltfreundliche Verkehrsarten verbessert werden. Auch in Zukunft bleibt die Erreichbarkeit des Quartiers mit privaten Kfz gewährleistet.
124	Brief Nr. 7	Warum soll ein funktionierendes Wohngebiet zerstört werden? Ist das etwa auch ein Teil der Vernichtung von in der DDR Gebautem. Sollen die ehemaligen DDR-Bürger diskriminiert werden? Die Gestaltung des Wohngebietes war durchdacht, mit viel Grün, Spielplätzen, Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten und so weiter an beiden Enden des Wohngebiets und vor allem mit ausreichenden Parkplätzen für alle Bewohner.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird entwickelt, um die Funktionsfähigkeit des Quartiers auch in Zukunft zu erhalten bzw. zu verbessern.
125	Brief Nr. 7	Kommen Sie nicht mit der Begründung, dass die Alten sterben, die leben nämlich noch lange und die Jungen werden auch mal alt. Ganz davon abgesehen, dass auch die Jüngeren ein Auto besitzen, manchmal sogar zwei.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird für Personen aller Altersgruppen sowie für die nahe und fernere Zukunft erarbeitet. Das Konzept berücksichtigt und ermöglicht, dass auch in Zukunft Menschen im Quartier leben werden, die ein Auto nutzen.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
126	Brief Nr. 7	Ein autofreies Berlin wird es nicht geben, das ist reine Träumerei und völlig realitätsfremd.	Es gibt keine Planungen die Stadt Berlin insgesamt autofrei zu gestalten. Jedoch gibt es Planungen, wie dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept, die einen zukunftsfähigen Umgang mit dem Kfz-Verkehr in Wohnquartieren anvisieren.
127	Brief Nr. 7	Die Pandemiezeit wurde schamlos ausgenutzt. Vor einer umfassenden Bürgerbeteiligung und Informationen kann man angesichts der Terminwahl (14.08.2012) in Pandemie- und Urlaubszeit mit sehr beschränkte Teilnehmerzahl und nur unter Voranmeldung nicht sprechen.	Die Durchführung der Bürgerwerkstatt war ursprünglich früher im Jahr 2020 geplant. Aufgrund der Pandemie-Lage wurde ein Zeitpunkt abgewartet, der Veranstaltungen wie diese zulässt. Zudem wurde das Ende der Berliner Sommerferien abgewartet. Die Veranstaltung wurde unter den zu dem Zeitpunkt geltenden Regeln organisiert und konnte auch aufgrund des guten Wetters wie gewünscht überwiegend draußen stattfinden. Zu den Regeln gehörte für den Teil im Saal auch die Beschränkung der Teilnehmendenzahl. Es ist festzuhalten, dass diese nicht ausgeschöpft wurde und es freie Plätze gab.
<b>Rückmeldungen aus E-Mails im Nachgang der Bürgerwerkstatt</b>			
128	E-Mail Nr. 1	In der vorgestellten Querschnittsdiskussion von 2016 , Variante 4, wird der Abstand der Bestandsgebäude in der H.E. Str. zu den eventuellen Neubauten noch mit 25 m angegeben – in der jetzigen Planungsidee komme ich in dem Abschnitt H.E: 18 bis 22 nur noch auf 15 – 20 m. Das ist zu wenig.	Der städtebauliche Entwurf legt die Baufelder und Gebäudestandorte fest. Dieser Entwurf ist ein dynamischer Prozess, der auch in Rückkopplung zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept steht. Die nördliche Grenze der Baufelder südlich der Michelangelostraße werden durch die Lage der neuen Michelangelostraße definiert. Diese wird zukünftig die Mittelachse der Ostseestraße aufgreifen und somit in weiten Teilen gegenüber dem Bestand nach Süden rücken. Aus Richtung Süden wird die Hanns-Eisler-Straße vom südlichen Bestandsbord aus neu geplant (Vorschlag des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes). Dabei bleiben die südlichen Gehwege bestehen und es werden durchgehend eine 5,50 m breite Fahrbahn, eine bis zu 2,50 m breite Entwässerungsmulde und ein mindestens 2,50 m breiter nördlicher Gehweg geplant. Die weitere Straßengestaltung (Einrichtung von Kfz-Stellplätzen, breitere Gehwege) erfolgt in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit und Lage der Baufelder.
129	E-Mail Nr. 1	Wenn ich die vorliegende Planungsidee richtig verstehe, sollen die vorhandenen Vorgärten um die Hälfte bis 2/3 in der Breite reduziert werden – auch wenn am 14.08.2020 das verneint wurde.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht vor die Querschnitte in der Hanns-Eisler-Straße vom südlichen Bestandsbord aus zu entwickeln. Demnach erfolgt kein Eingriff in den südlichen Seitenraum bzw. in die Vorgärten der bestehenden Bebauung.

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
130	E-Mail Nr. 1	<p>Auf dem schmalen verbleibenden Streifen zwischen Häuserkante und Gehweg, von ca. 2,50 m, sollen von der Nr. 18 bis zur 30 Bäume gepflanzt werden. Das geht gar nicht! Da Bäume in dieser Entfernung zum Wohngebäude zur zusätzlichen Verschattung und Verschmutzung der Bestandsbauten führen und nicht zur Verbesserung der Wohnqualität. Dann folgt ein 2,80 m breiter Gehweg, wo jetzt Rasen und Blumenrabatten sich befinden und gepflegt werden.</p>	<p>Der beschriebene schmale Streifen liegt nicht zwischen Häuserkante und Gehweg, sondern schließt an den südlichen Bestandsbord an. Es handelt sich dabei um eine Entwässerungsmulde, die beim Straßenumbau mitzuplanen ist (Vorgabe an das Konzept: Versickerung anstatt Nutzung der Kanalisation). Die Bäume dienen der sinnbildlichen Darstellung, da sich Versickerungsmulden für eine Bepflanzung anbieten. Eine Bepflanzung mit Bäumen ist möglich, aber nicht zwingend. Auch kann die Entwässerungsmulde an der nördlichen Straßenseite eingerichtet werden. Die geeignete Lage muss der weitere Planungsprozess bestimmen. Bei dem beschriebenen 2,80 m breiten Gehweg handelt es sich um den Bestandsgehweg, der in dieser Form erhalten bleibt.</p>
131	E-Mail Nr. 1	<p>Von der Nr. 18 -22 soll die H.E. Str. 3,50 m breit sein, ohne Parkplätze und wie erkennbar scheinbar als Einbahnstraße. Das ist gerade mal die Mindestbreite für eine Feuerwehrezufahrt. Das ist zu schmal – auch wenn sie als Einbahnstr. ausgewiesen werden sollte.</p>	<p>Für den genannten Abschnitt (Hausnummer 18-22) hat das Verkehrs- und Mobilitätskonzept mehrere Planungsideen entwickelt. Die Variante mit Einrichtungsverkehr ist nun nicht mehr vorgesehen. Es wird ein Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m bevorzugt, so dass sich zwei Kfz begegnen können. Hinzu kommt ein zweites Gehweg auf der Nordseite. Der südliche Bestandsbord wird gewahrt und es erfolgt kein Eingriff in den Seitenraum bzw. in die Vorgärten. Es wird geprüft welche Eingriffe in die geplanten Baufelder für die Realisierung des Beidrichtungsverkehrs nötig sind. Das Ergebnis wird in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.</p>
132	E-Mail Nr. 1	<p>In diesem Verlauf befinden in den Häusern H.E. 06 bis 22 ca. 300 Wohnungen. Da findet ständig irgendein Lieferverkehr statt, Müllabfuhr, Krankenwagen usw... Bei 3,50 m Breite ist bei einer Einbahnstr. nicht ein einmal ein Vorbeifahren möglich. Das bedeutet, die Straße ist dort zu schmal und der Abstand zu den eventuellen Gewerbau zu gering.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept schlägt für die Hanns-Eisler-Straße bei einem Beidrichtungsbetrieb durchgehend eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor. Damit sind das Begegnen von zwei Kfz und das Vorbeifahren an einem Kfz sichergestellt.</p>
133	E-Mail Nr. 1	<p>Wie auch eine Zufahrt zum Gewerbeobjekt in keinem Fall über die H.E. Str. erfolgen darf. Das wäre eine Zumutung für die jetzigen Anwohner.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept strebt direkte und kurze Anbindungen der Gebäude an die Hauptverkehrsstraßen an. Dies gilt insbesondere für die Neubebauung. Die Anbindung der Neubebauung im Bereich Hanns-Eisler-Straße Nr. 18-22 an die Michelangelostraße erfolgt über eine Zufahrt auf Höhe der westlichen Thomas-Mann-Straße. Die im Bestand bestehende Zufahrt kann aufgrund der Nähe zum Knotenpunkt Greifswalder Straße / Michelangelostraße / Ostseestraße aus verkehrstechnischen Gründen nicht beibehalten werden. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept empfiehlt für die Hanns-Eisler-Straße neue Straßenquerschnitte, die eine direkte Anbindung ermöglichen. Diese sehen für den fließenden Verkehr einen 5,50 m breiten Fahrstreifen vor. Begegnungsfälle von zwei Kfz können somit problemlos abgewickelt werden, so dass keine Beeinträchtigung für den Kfz-Verkehr der Bewohnenden zu erwarten ist.</p>

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
134	E-Mail Nr. 1	Im weiteren Verlauf der H.E. Str. ab Nr. 24 verschwindet der jetzige Grünstreifen zwischen der H.E. Straße und den heutigen Parkplätzen komplett, einschließlich der darauf stehenden Bäume.	Es wird geprüft, inwiefern die bestehenden Baumreihen erhalten werden können bzw. welche Eingriffe in die geplanten Baufelder für den Erhalt nötig wären. Das Ergebnis wird in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
135	E-Mail Nr. 1	Dem Argument aus dem Workshop, daß die Bäume die Baumaßnahmen sowieso nicht überleben würden, kann ich nicht folgen.	Es ist anzustreben, den Baumbestand so weit wie möglich zu erhalten. Der Hinweis zur weitestmöglichen Bewahrung des Baumbestands wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
136	E-Mail Nr. 1	Dort stehen konkret 91 Bäume, die maximal durch ca. 20 Bäume in der H.E. Straße ersetzt werden können. Mehr Platz wird nicht sein. Das ist ein minus von 70 ausgewachsenen Bäumen. Dazu die schon gefälltten 30 ausgewachsene Bäume im Einsteinpark, 40 Bäume um die Brunnenanlage am Hochhaus H.E. 2/ 4 und nochmals 30 Bäume am Spielplatz hinter der Thomas Mann 2-16. Das sind dann 100 + 70 = 170 ausgewachsene Bäume. So würden im Verlaufe der Umsetzung des ISEK und der Baumaßnahmen Bäume und Grünflächen in erheblichen Größenordnungen im Kiez beseitigt.	Es ist nicht Gegenstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts Aussagen zum Umgang mit dem wegfallenden Baumbestand machen. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
137	E-Mail Nr. 1	Wo erfolgen im Kiez die Ersatzpflanzungen? – Mein Vorschlag wären die jetzigen Wiesen zwischen den Parkplätzen der Hanns-Eisler-Str. und Michelangelostr. dafür zu nutzen. Da könnte dann auch ein Schulgarten für die Schule später eingerichtet werden.	Es ist nicht Gegenstand des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts Aussagen zum Umgang mit dem wegfallenden Baumbestand machen. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
138	E-Mail Nr. 1	Ist die WBG Zentrum in die Planungen des Neubaus der Hanns-Eisler-Str. bisher mit eingebunden worden und liegt überhaupt deren Zustimmung vor, dermaßen in deren Grundstücke einzugreifen?	Dazu kann im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts keine Aussage gemacht werden. Die Frage der Neubebauung der Flächen entlang der Michelangelostraße ist nicht Gegenstand des Konzepts, vielmehr jedoch der Umgang damit. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
139	E-Mail Nr. 1	Wie ist der Stand der Gespräche mit der Jüdischen Gemeinde, da ja ohne deren Zustimmung auf den unbebauten Grundstücken ab der H.E. 40 meines Wissens sowiewo keine Veränderungen vorgenommen werden können?	Dazu kann im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts keine Aussage gemacht werden. Der Hinweis wird aufgenommen und in die Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow weitergeleitet.
140	E-Mail Nr. 2	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept kann doch nicht losgelöst von der Bebauungsplanung an der Michelangelostraße betrachtet werden! Und selbstverständlich sind deshalb im Konzept u.a. die Straßenquerungen vom Kiez zur Michelangelostraße und auch der Wegfall von Stellplätzen berücksichtigt worden, wenn auch nicht in jedem Fall zufriedenstellend bzw. ausreichend.	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept betrachtet das gesamte Gebiet inkl. der Neubeuung und zukünftiger Nutzungen (z. B. Schule, Buswendestelle).

Nr.	Quelle	Rückmeldung / Hinweis / Anmerkung	Bewertung / Umgang und Kommentar
141	E-Mail Nr. 3	<p>Gegenwärtig ist der Weg (Mittelpromenade) in einen Fußgänger- und einen Fahrradbereich geteilt und auch so markiert. Es ist aufgrund der Breite des Weges genug Platz für beide Fortbewegungsarten auf diesem Weg. Das sollte auch aus Gründen der Sicherheit so bleiben. Ein gemeinsamer Bereich für Fußgänger und Radfahrer würde eine erhöhte Unfallgefahr für alle Nutzer des Weges bedeuten. Der Fahrradweg sollte zudem deutlich als solcher mit den entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet werden.</p>	<p>Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept sieht für die Mittelpromenade einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor (Verkehrszeichen Nr. 240 StVO). Auf diese Weise wird der Vorrang des Fußverkehrs und die erforderliche Rücksichtnahme der Radfahrenden verdeutlicht. Der Charakter der Promenade für den Fußverkehr soll dadurch gestärkt werden. Eine Aufteilung der Verkehrsfläche mit getrennten Bereichen für den Fuß- und Radverkehr (Verkehrszeichen Nr. 241 StVO) kann zu höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs führen und somit den Fußverkehr gefährden. Dies gilt insbesondere da die Mittelpromenade an mehreren Stellen in Nord-Süd-Richtung gequert werden kann und verschiedene Ziele beidseits der Promenade liegen. Im Ergebnis der Bürgerwerkstatt wird die Thematik Mischverkehr oder Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in der Mittelpromenade in der Steuerungsrunde mit dem Bezirksamt Pankow besprochen. Unter Umständen erfolgt im Ergebnis dessen eine Überarbeitung des bisher in der Konzeption vorgesehenen Ansatzes einer Mischverkehrslösung. Darüber hinaus werden Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbeeinflussung des Radverkehrs in Betracht gezogen.</p>