

## 5. Routensteckbriefe

### Pankow-Route Pa3: „Buch-Express“

#### Routenbeschreibung

Die Route Pa3 ist eine der vier Radialen, die die innere Stadt mit den äußeren Ortsteilen verbinden; die Weiterführung bis über die Stadtgrenze hinaus wird durch die Hauptroute RR6 und den Fernradweg Berlin-Usedom übernommen. Die Route führt - von der Innenstadt her kommend - zunächst durch einen dicht bebauten Einzugsbereich im Ortsteil Prenzlauer Berg und im Westen von Weißensee. Sie umfährt dann den Ortskern von Heinersdorf mit seinen für den Radverkehr unzumutbaren Straßenverhältnissen. Im weiteren Verlauf folgt sie der Ortsverbindungsstraße über Blankenburg und Karow nach Buch und bündelt die zuführenden Strecken aus einem großen Einzugsbereich mit teilweise starkem Verkehrsaufkommen (Karow-Nord, Wiltberg-Klinik...).

#### Verkehrsbedeutung

Als kürzeste Verbindung zwischen der inneren Stadt und vier äußeren Ortsteilen, darunter das in den letzten Jahren stark angewachsene Karow sowie Buch mit seinen Großsiedlungsstrukturen und vielen Arbeitsplätzen kommt der Route Pa3 auf gesamter Länge eine mittlere bis hohe Verkehrsbedeutung zu. Auf der Prenzlauer Promenade bündeln sich darüber hinaus Verkehrsströme aus dem dicht bebauten unmittelbaren Einzugsgebiet sowie aus dem Osten Pankows und dem Westen von Weißensee. Die Herstellung einer durchgängig guten Befahrbarkeit auf dieser Route wird daher als vorrangig eingestuft.

Die in einem Abstand annähernd parallel verlaufende Hauptroute RR6 bietet für den Freizeitverkehr sowie auf längeren Strecken aus dem Norden des Bezirks eine attraktive Alternative, erschließt im Süden jedoch andere Ziele und kann die Route durch die alten Ortskerne nicht ersetzen.

#### Handlungsbedarf und Realisierungshorizont

Die Anschlüsse der Heinersdorfer Straße an die Prenzlauer Promenade und an die Straße Am Steinberg sollten für den Radverkehr optimiert werden. Eine fahrradfreundliche Gestaltung der Durchfahrt durch den Ortskern von Heinersdorf erscheint in absehbarer Zeit nicht realisierbar. Die Route bietet deshalb eine Umfahrung an; hier fehlt jedoch noch ein kurzes Teilstück zwischen Am Steinberg und Romain-Rolland-

Straße, so dass zurzeit nur eine Ausweichstrecke befahrbar ist, die über Privatgrund (Kaufland) bzw. Privatstraßen führt und schwer auffindbar ist. In Blankenburg soll ein fahrradfreundlicher Umbau der Ortskerndurchfahrt in Kürze realisiert werden. Die Sellheimbrücke wird dagegen noch für längere Zeit ein Problem-bereich bleiben; hier sollte geprüft werden, ob mit einfachen Mitteln eine Zwischenlösung geschaffen werden kann, auch wenn die Brücke auf einer Ergänzungsstrecke östlich umfahren werden kann. In Buch wird bis zum geplanten, aber zeitlich noch nicht absehbaren Umbau der Wiltbergstraße eine Alternative durch das Wohngebiet zum Südeingang des Bahnhofs angeboten. Der Realisierungshorizont dieser Route wird durch den notwendigen Lückenschluss in der Ostumfahrung Heinersdorf sowie durch - ggf. provisorische - Maßnahmen auf der Sellheimbrücke bestimmt.

#### Orientierung

Auf der Route Pa3 bedarf die Umfahrung von Heinersdorf (wenn sie realisiert ist), von der Prenzlauer Promenade bis zur Blankenburger Straße einer gesonderten Wegweisung für Radfahrer, ebenso die Variante durch das Wohngebiet südlich der Wiltbergstraße. Entlang der Prenzlauer Promenade sowie zwischen Heinersdorf und Buch ist die Orientierung auch ohne Ausschilderung unproblematisch, jedoch sollte auf die über abzweigende Nebenrouten und insbesondere über Verbindungen mit der Hauptroute RR6 erreichbaren Ziele hingewiesen werden (S-Bhf. Karow, S-Bhf. Blankenburg, Niederschönhausen, Rathaus Pankow), ebenso auf die „Anschlüsse“ am Endpunkt der Route in Buch (Zepernick, Wiltbergklinik, Campus Buch).

## 5. Routensteckbriefe

### Pankow-Route Pa4: „Weißensee-Express“

#### Routenbeschreibung

Die Route Pa4 ist eine der vier Radialen, die die innere Stadt mit den äußeren Ortsteilen verbinden; nur ein Teilabschnitt dieser Radiale liegt im Bezirk Pankow. Die Route führt - von der Innenstadt her kommend - über die Zentren Greifswalder Straße und Weißensee, das wegen der ungünstigen Bedingungen auf der Berliner Allee südöstlich eng umfahren wird, bis zur Hansastrasse an der Bezirksgrenze zu Lichtenberg und weiter zur Großsiedlung Neu-Hohenschönhausen. Die Routenführung über die Bezirksgrenze hinaus war hier nicht Gegenstand der Untersuchung.

#### Verkehrsbedeutung

Als kürzeste Verbindung zwischen der Innenstadt und dem östlichen Teil von Prenzlauer Berg mit den bevölkerungsreichen Ortsteilen Weißensee und Neu-Hohenschönhausen sowie einer Vielzahl von Zielen mit bezirkswweiter oder überbezirklicher Bedeutung im Einzugsbereich der beiden Stadtteilzentren kommt der Route Pa4 auf gesamter Länge eine hohe Verkehrsbedeutung zu. Die Route bündelt darüber hinaus Verkehrsströme aus dem Norden und Westen von Weißensee und dem Westen von Hohenschönhausen. Die Herstellung einer durchgängig guten Befahrbarkeit auf dieser Route wird daher als vorrangig eingestuft.

#### Handlungsbedarf und Realisierungshorizont

In der Greifswalder Straße ist die Anlage von Angebotsstreifen für Radfahrer fest geplant und wird teilweise bereits umgesetzt. Im weiteren Verlauf ist die Route bereits heute gut befahrbar, lediglich die Querungen der Indira-Gandhi-Straße und der Buschallee müssen noch fahrradfreundlicher ausgestaltet werden (Anlage von Querungshilfen). Eine zeitnahe Realisierung der Route erscheint möglich.

#### Orientierung

Die Umfahrung von Weißensee mit dem Versatz an der Indira-Gandhi-Straße sowie die Fortsetzung der Route bis zur Hansastrasse sollten eine Wegweisung für Radfahrer erhalten. In der Greifswalder Straße und in der Hansastrasse kann dagegen darauf verzichtet werden, da die Wegeführung hier eindeutig ist. Die Abzweigungen anderer Routen, insbesondere der Hauptroute TR2 in Richtung Schönhauser Allee - Wedding und in Richtung Alt-Hohenschönhausen sowie der Routen TR3 und Pa6 in Richtung Pasedagplatz und Rahaus Weißensee sollten ebenfalls ausgeschildert werden.

## 5. Routensteckbriefe

### Pankow-Route Pa5: „Prenzl.Berg - Tangente“

#### Routenbeschreibung

Die Route Pa5 stellt - einer alten Nebenroutenplanung des Senats folgend - eine Tangentialverbindung durch den südlichen Teil des Bezirks her. Sie verläuft, von der Bernauer Straße her kommend, über die Oderberger Straße zur Kulturbrauerei und weiter über Kollwitzplatz, Marienburger Straße und Hufelandstraße zum Rand des Volksparks Friedrichshain.

#### Verkehrsbedeutung

Die innerhalb des Bezirks relativ kurze Route gewinnt ihre Verkehrsbedeutung sowohl durch die dichte Wohnbebauung im Einzugsbereich mit einer Vielzahl von Gaststätten, kulturellen Einrichtungen und kleinen Gewerbebetrieben, als auch durch bezirksübergreifende Anschlüsse in Richtung Nordbahnhof und in Richtung Friedrichshain / Karl-Marx-Allee, so dass zusammen ein überbezirklicher Radverkehrs-Teilring durch die nordöstliche Innenstadt entsteht.

Die Route schließt damit eine Netzlücke zwischen der als Fahrradstraße gewidmeten Linienstraße im Süden und der Tangentialroute TR 2 im Norden. Sie bietet zugleich eine Alternative zur annähernd parallel verlaufenden, für Radfahrer jedoch sehr unattraktiven Danziger Straße, die eine wichtige Ableitungsfunktion für den auf die Innenstadt orientierten Kfz-Verkehr hat.

Der Route Pa4 kommt damit auf gesamter Länge eine hohe Verkehrsbedeutung zu. Die Herstellung einer durchgängig guten Befahrbarkeit wird als vorrangig eingestuft.

#### Handlungsbedarf und Realisierungshorizont

Der Handlungsbedarf auf dieser Route wurde im Rahmen des „SpiCycles“-Projektes, das sich auf die Bereiche außerhalb der Ringbahn konzentriert, nicht detailliert erhoben. Nach vorläufiger Einschätzung sind die dicht aufeinander folgenden Querungen der radialen Hauptverkehrsstraßen für Radfahrer sicher nutzbar, jedoch ist in der Wörther, Marienburger und Hufelandstraße das teilweise recht unebene Reihensteinpflaster mit einer Asphaltdecke (mindestens einem asphaltierten Randstreifen) zu versehen.

#### Orientierung

Innerbezirklich ist aufgrund der geringen Entfernungen zu überwiegend bekannten Zielen eine Wegweisung auf dieser Route nicht erforderlich. Im Hinblick auf die bezirksübergreifende Funktion als nordöstlicher Innenstadteiling sollte dennoch in Abstimmung mit den Nachbarbezirken eine Ausschilderung erfolgen, sobald die Route fahradfreundlich befahrbar hergestellt ist.