

Zusammenfassung der Verkehrssituation in Pankow-Rosenthal und Forderungen an die Politik und Verwaltung

1. Hintergrund

Nach dem Fall der Mauer ist Pankow-Rosenthal mit seinem durch Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser und Gärten charakterisierten Umfeld durch seine Lage zwischen Stadtrand und Autobahnanschluß einerseits und Industriegebieten in Wilhelmsruh und Zugang zum ehemaligen Westteil der Stadt andererseits zu einer zentralen Drehscheibe für Schwerlast-, Durchgangs- und Pendlerverkehr in tangentialer Richtung geworden. Die Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik hat auf diese Situation bislang nicht reagiert und agiert konzeptlos.

Vor diesem Hintergrund entscheidet die Verkehrslenkungsbehörde Berlin, einfache Straßen in allgemeinen Wohngebieten und Ortsteilen mit dörflicher Struktur allein aufgrund ihrer geographischen Lage und ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dem übergeordneten Straßennetz zuzuordnen und damit der Zuständigkeit der örtlichen Behörden zu entziehen. Die Straßen werden hochklassifiziert, ohne jedoch für entsprechende verkehrliche Ertüchtigung (Ausbau von Kreuzungen, Ampeln, Querungshilfen, Verbesserung des Fahrbahnbelags, lärmarter Asphalt) zu sorgen. Eine Beurteilung der Auswirkungen auf das örtliche Umfeld und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung in den Wohngebieten Rosenthals findet nicht statt. Die Verkehrslenkungsbehörde beurteilt Eingaben der Anwohner ohne Berücksichtigung und Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und ausschließlich unter der Prämisse „Verkehr muß fließen“. Ferner erfolgt die Beurteilung von Eingaben an die Behörde unter formalen bzw. formaljuristischen Kriterien ohne politische Aufsicht mit dem Ergebnis, daß diese konsequent ins Leere laufen. Da die örtlichen Behörden und BVV-Verordneten als politische Vertreter keine Kontrolle mehr über Straßen haben, die unter der Verwaltung der VLB liegen, finden örtliche Gegebenheiten und Auswirkungen des Verkehrs keine Berücksichtigung mehr im Verwaltungs- und politischen Willensbildungsprozess.

2. Die Sachlage – Verkehrslage in Pankow-Rosenthal

Täglich fahren durch die Wohngebiete Rosenthals tausende von Pendlern hin und zurück. Pro Tag fahren 350-450 LKW (Verkehrszählung Senat Berlin 2012) durch Kastanienallee und Schönhauser Straße beginnend ab 3 Uhr morgens ohne jede Regulierung und Steuerung, wobei zudem noch Ausnahmegenehmigungen für Schwerlastverkehr am Sonntag bestehen. Die Kastanienallee und die Schönhauser Straße führen durch

Wohngebiete mit überwiegend Einfamilienhäusern, Mehrfamilienhäusern und Gärten. Die Lärmbelastung wird durch den schlechten Straßenzustand und die Fahrzeuge der Entsorgungsunternehmen, welche bei jeder Bodenunebenheit krachende und scheppernde Geräusche durch aufliegende Container analog eines Gewitterdonners verursacht, potenziert. Die Belastung besteht für die Anwohner rund um die Uhr, ganz und besonders während der Nachtzeiten und des Wochenendes, da sogar für Fahrten am Sonntag Ausnahmegenehmigungen bestehen. Die Anwohner klagen darüber, daß eine Nachtruhe nicht mehr gewährleistet ist und Lärm und Vibrationen an den Häusern Schlaf oder konzentriertes Arbeiten tagsüber unmöglich machen. Die Anwohner wachen morgens um 0400 Uhr auf, weil Bett und Hauswände vibrieren. Anwohner in vielen Teilen Rosenthals werden einem Industrielärm ausgesetzt, der für ein Wohngebiet völlig inakzeptabel und gesundheitsgefährdend ist.

Ferner fahren ebenfalls viele Pendler und LKW durch Nebenstraßen der Kastanienallee und Schönhauser Straße (wie z.B. der Mittelstraße, der Dammsmühler Straße, am Rollberg) unter Mißachtung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) in Wohngebieten. Weil auch die Kreuzungsverhältnisse an der Dietzgenstraße überhaupt nicht geeignet sind diese Verkehre aufzunehmen, fahren bisweilen sogar Lastzüge nicht über die Kastanienallee, sondern durch o.g. enge parallel verlaufende Wohngebietsstraßen (auch unter Mißachtung teilweise bestehender LKW-Einfahrverbote). Laut strategischer Lärmkarte des Landes Berlin (2012) liegen reichen die Lärmpegel von über 60 dB(A) bis zu 75 dB(A), die deutlich über den vom Umweltbundesamt empfohlenen Richtwerten für allgemeine Wohngebiete liegen, ab welchen zweifellos mit einer gesundheitlichen Schädigung der Anwohner gerechnet werden muß.

Viele Fahrbahnen einfacher Wohngebietsstraßen sind für diese Verkehrsbelastung in keiner Weise ausgelegt. Diese sind hierdurch bereits weitgehend zerstört und bestehen nur noch aus Bruchstücken (Dokumentation siehe Antrag an VLB Berlin vom 26.02.2017). Die äußerst hohe Verkehrsdichte mit Pendler- und Schwerlastverkehr läßt eine Wohngebietstypische Nutzung der Straßen durch die Anwohner (z.B. Querung der Straßen auf dem Weg zur Kita mit Kindern an der Hand, Befahren der Straßen mit Kindern auf dem Rad, sichere Querung durch ältere und gehbehinderte Menschen) kaum noch zu.

Es existiert 27 Jahre nach dem Fall der Mauer bisher kein erkennbares politisches Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme in diesem Raum – die einzige Reaktion der Politik ist bislang, durch geplanten Ausbau im Sinne einer Verbreiterung von Straßen in Wohngebieten (z.B. Kastanienallee), dem Schwerlast- und Pendlerverkehr noch mehr

Raum zu geben. Die Anwohner sollen für die Verbreiterung sogar noch eigene Grundstücksflächen zur Verfügung stellen.

Die Folgen für die Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit der Anwohner sind katastrophal.

3. Sanierung der Kastanienallee

Vor diesem Hintergrund erlangen die Anwohner von der geplanten Sanierung der Kastanienallee Kenntnis. Die Kastanienallee im 1. Bauabschnitt zwischen Hauptstraße (Wilhelmsruh) und Friedrich-Engels-Straße (Pankow) wurde vor einigen Jahren saniert. Die Sanierung erfolgte in einer Art und Weise, die massiv in das Ortsbild eingreift und dem Schwerlastverkehr eine völlig ungehinderte und schnelle Durchfahrt ermöglicht. Ein begrünter Mittelstreifen und alle Bäume entlang der Straße wurden entfernt, sodaß, eine Verkehrsschneise in der Art einer Autobahn mitten durch Rosenthaler Wohngebiet entstand.

In gleicher Weise soll beginnend im Jahr 2018 die Kastanienallee im Abschnitt zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße saniert und alle Fehler des 1. Bauabschnitts werden. Die Verkehrsverhältnisse unterscheiden sich hier jedoch noch einmal grundlegend vom zuvor sanierten Abschnitt, da spätestens ab Eschenallee in Richtung Dietzgenstraße kaum mehr die halbe Breite der Straße zwischen Ein- und Mehrfamilienhäusern und Vorgärten hindurch vorhanden ist.

Es ist auch hier vorgesehen, begrünte Mittelstreifen zu entfernen, sämtliche Bäume am Straßenrand zu fällen und jegliche Hindernisse für mit 50km/h durchfahrenden Verkehr zu beseitigen. Insbesondere in der engen Bebauung ab Höhe Eschenallee würden sich die Lärmemissionen durch wechselseitige Reflexion an den Häuserwänden bei schnellen LKW-Durchfahrten nur wenige Meter von Häuserwänden entfernt potenzieren. Anwohner mit Gärten bekämen den Eindruck, an einer Autobahn zu wohnen. Die Frage des Links-Abbiegens in die Dietzgenstraße und des LKW-Rückstaus hierdurch in die Kastanienallee ist völlig ungeklärt. Durch die wegfallenden Parkplätze auf der Kastanienallee verlagert sich der Parkplatzsuchverkehr der Anwohner in die bislang noch ruhigen Seitenstraßen und die Preise für die wenigen Tiefgaragenplätze von Mehrfamilienhäusern an der Kastanienallee steigen an. **Der Charakter der Kastanienallee als Wohngebietsstraße soll aufgegeben und das Umfeld radikal zu einer hindernisfreien Durchgangsstraße für ortsfremden Pendler, Industrie- und Schwerlastverkehr durch Wohngebiet umgebaut werden.**

Diese Planungen ändern das Ortsbild in dem von Klein- und Vorgärten, Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägten Ortsteil vollständig und greifen massiv in die Bestandsrechte der meist seit Jahrzehnten dort ansässigen Bevölkerung ein.

Die jetzige Belastung durch Verkehr ist bereits jetzt für die Anwohner unerträglich, die geplante Sanierung mit als sicher anzusehenden weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens würde diesen Zustand massiv verschärfen.

Forderungen: wir fordern einen vollständigen Kurswechsel der Politik. 26 Jahre nach dem Fall der Mauer muß für die Industrieansiedlungen in Reinickendorf ein Verkehrskonzept einerseits und für die aktuell immer stärker nachverdichteten Wohngebiete in Pankow eine Entwicklungsperspektive ohne Industrie- und Durchgangsverkehr andererseits entwickelt werden. **Die Politik kann nicht innerstädtische Industrieansiedlung und Wohnraumnachverdichtung (z.B. Kastanienallee) gleichzeitig wollen, ohne hierfür ein Konzept zu erarbeiten.** Die unkontrollierte und un gelenkte Durchfahrt des Industrie- und Schwerlastverkehrs zu allen Tages- und Nachtzeiten durch Pankower Wohngebiet muß beendet werden, anstatt neue Verkehrsschneisen durch Wohngebiete zu errichten. Probleme der Industrieverkehre in Reinickendorf/Wilhelmsruh müssen dort gelöst und dürfen nicht in angrenzende Stadtteile ausgelagert werden.

Kurzfristige Forderungen:

1. Überprüfung und Beendigung aller Durchfahrtserlaubnisse für LKW-Verkehr durch Wohngebiete am Wochenende
2. Einrichtung von Nachtfahrverboten 22-06 Uhr für Schwerlastverkehr in der Kastanienallee und Schönhauser Straße.
3. Einfahrtsverbot zu allen Zeiten für Schwerlastverkehr in angrenzenden Wohngebietsstraßen bzw. Ausweichstraßen.
4. Flächendeckend Tempo 30 auch auf Durchgangsstraßen, sofern diese durch Wohngebiete führen und insbesondere dort, wo unsanierte und unebene Fahrbahnflächen existieren. Einheitliche Tempobegrenzungen, anstatt einzelner Abschnitte.

Bezüglich der Sanierung der Kastanienallee:

1. Keine Verbreiterung der Fahrbahn und keine Grundstücksenteignungen - stattdessen eine überfällige Sanierung der bestehenden Fahrbahn mit lärmreduzierendem Asphalt

2. Keine Baumfällungen (bzw. Neupflanzungen an identischer Stelle) und Erhalt des grünen Mittelstreifens, um den Eindruck einer Schnellstraße zu vermeiden und den Charakter des Wohnumfelds zu wahren
3. Erhalt von Parkplätzen auf der Straße
4. Vollständiger Stop der Planungen zur Umwandlung der Kastanienallee von einer Wohngebietsstraße in eine Schnellstraße für Durchgangs- und Schwerlastverkehr.
5. Beginn der Suche nach Ausweich- oder neuen Strecken für Tangentialverkehr im Berliner Norden.

Mittel- und Langfristige Forderungen:

1. Verkehrskonzept für die Industriegebiete in Reinickendorf mit zeitlichen Befahrenseinschränkungen und Verkehrskorridoren unter Umgehung von Wohngebieten.
2. Industrie in Reinickendorf muß auch über Reinickendorf wieder an die Autobahn angebunden werden. Rosenthal darf nicht zum Autobahnzubringer für Reinickendorfer Industriegebiete werden.
3. Bis zum Erstellen eines Verkehrskonzepts keine weiteren Industrie-Neuansiedlungen
4. Wiederaufnahme der Planungen für Entlastungsstraßen, welche den Verkehr aus Wilhelmsruh nördlich von Rosenthal führen (im Flächennutzungsplan vorgesehen).
5. Rückstufung der Kastanienallee im Verkehrswegeplan nach Bau der Nordtangente und Durchfahrtsverbot für LKW ab 2,8T in der Kastanienallee.
6. Anbieten von Ersatzflächen am Stadtrand für Entsorgungs- und Logistikunternehmen bzw. langfristiger Ersatz von Industrieflächen durch Wohngebiete in Reinickendorf.

Die wachsende Industrieansiedlung mit Entsorgungs- und Fuhrunternehmen in Reinickendorf entbehrt jeder Nachhaltigkeit. Der Dauerkonflikt zwischen zuzugsbedingter Nachverdichtung der Wohngebiete und wachsendem Industrie- und Pendlerverkehr in Pankow-Rosenthal wird sich ohne umfangreiche Neugestaltung und Neukonzeption der räumlichen und verkehrlichen Verhältnisse nicht auflösen lassen.

Zur Illustration:

Kastanienallee im Sommer 2016:



Zum Vergleich: „sanierte“ Kastanienallee zw. Hauptstraße und Friedrich-Engels-Straße (1. Bauabschnitt)



Eine „Sanierung“ im Stile eine Schnellstraße wie im 1. Bauabschnitt geschehen darf sich nicht wiederholen !