

## **Für ein Verkehrskonzept für den Stadtraum Wilhelmsruh – Rosenthal – Französisch Buchholz**

gemeinsame Position der BI Kastanienallee, BI Hauptstraße Wilhelmsruh, BI Hauptstraße/Schillerstraße, Bürgerverein Dorf Rosenthal eV, SPD Wilhelmsruh/Rosenthal, LINKE Wilhelmsruh/Rosenthal/Blankenfelde

---

27 Jahre nach Mauerfall sind die Probleme einer über Jahrzehnte getrennten Stadtentwicklung Berlins nicht behoben. Die Großsiedlung Märkisches Viertel stößt z. B. unmittelbar auf die Jahrhunderte alte dörfliche Struktur Rosenthals. Die Zahl der Verbindungen – insbesondere jene mit ÖPNV und für den Fahrradverkehr – zwischen Pankow und Reinickendorf ist zu gering. Diese werden gebraucht, um zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule oder zu Kultur- und Serviceinstitutionen zu kommen. Ausgelöst durch die Deindustrialisierung Ostberlins suchen viele Pankower ihren Arbeitsplatz im Westteil auf. Mangels Alternativen überwiegend mit dem Auto.

Das nun innerstädtisch gelegene Industriegebiet in Reinickendorf (Flottenstraße), wo u. a. auch viele Entsorgungsbetriebe mit hohem LKW-Verkehr ansässig sind, führt dazu, dass der gesamte damit zusammenhängende Industrieverkehr mitten durch Wohngebiete in Wilhelmsruh / Rosenthal fährt.

**Hauptforderung:** Gebraucht wird ein Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzept für den Stadtraum Wilhelmsruh – Rosenthal – Französisch Buchholz. Dieses muss die tatsächlichen Verkehrsströme abbilden und tauglich für mindestens die nächsten 20 Jahre sein. Insbesondere sind Tangentialverkehre (Ost-West) stärker zu berücksichtigen, nicht nur Radialverkehre von der Peripherie Berlins in die Innenstadt.

Dabei sind folgende Forderungen im Einzelnen zu berücksichtigen. In der **Anlage** sind konkrete Einzelforderungen der o. g. Bürgerinitiativen und Interessengruppen beigefügt.

### 1. Reduzieren:

- Lärm, Erschütterungen,
- Abgase, Verkehrsgefahren,
- Lkw-Verkehr (Nachtfahrverbot, Sonntagsfahrverbot, reduzierte Geschwindigkeit),
- Geschwindigkeit (Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten und zu bestimmten Zeiten → Nachts),
- Verkehrsaufkommen insgesamt reduzieren und / oder durch intelligente Konzepte verteilen.

### 2. Mehr:

- ÖPNV (Tram M1, Buslinie 122 → Taktverdichtung; neue Bus- und Tramlinien, Heidekrautbahn),
- Radverkehr (Radwege, nicht nur an Straßen, sondern z. B. auch parallel zum Nordgraben),
- Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt; alternativ / zusätzlich Dialog-Displays mit Tempo-Anzeige für die „freiwillige Selbstkontrolle“ durch den Verkehrsteilnehmer,
- Durchsetzung lärmindernder Befestigungssysteme für Container.

### 3. LKW-Verkehr

- Im Gewerbegebiet Flottenstraße / Reinickendorf sind eine Reihe von Abfallfirmen (z. B. ALBA, Bartscheerer, AWU) ansässig bzw. werden von anderen Transportfirmen angefahren (z. B. Firma Grunske), die über Hauptstr. → Kastanienallee → Schönhauser Str. → Dietzgenstr → Rosenthaler Weg zur A 114 (und umgekehrt) fahren.
- Insbesondere Nachts sind viele LKW mit leeren Abfallcontainern, die nicht sachgerecht befestigt sind, unterwegs. Bei hoher Geschwindigkeit entsteht erhebliche Lärmbelästigung, wenn diese Abfallcontainer auf- und niederspringen (fehlende oder nicht benutzte „lärmarme Niederspannverriegelungen und Außenrollenzentrierungen“).
- Besser ausgebaute und geeignete Straßen in Reinickendorf sollten stärker genutzt werden.
- Überprüfung des Sonntagsfahrverbotes für LKW (z. B. Firma Grunske, Ausnahmegenehmigung in Oranienburg ausgestellt).
- Für den LKW-Verkehr durch Wilhelmsruh / Rosenthal sollten Beschränkungen eingeführt werden: Nachtfahrverbot, Sonntagsfahrverbot, reduzierte Geschwindigkeit,
- Die Zufahrt zum Gewerbegebiet Pankow Park über die Lessingstr. > 7,5 t sperren. Schwerlasttransporte sollten ausschließlich via Heinz-Brandt-Straße fahren.

### 4. Sanierung der Kastanienallee zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße:

- Mitspracherecht für Anlieger und Bevölkerung bei der Planung,

- Vermeidung einer „Lkw-Rennstrecke“,
  - keine Verbreiterung / Enteignung der Grundstücke,
  - Erhalt der Kastanien, sofern möglich, sonst Ersatzbepflanzung von Kastanien an identischem Ort; Gutachten einsehen für Fällungen, Alleecharakter erhalten,
  - Parkplätze auf der Straße,
  - Lichtsignalanlage an der Kreuzung Kastanienallee / Friedrich-Engels-Straße (ggf. bereits temporär einrichten, wenn sich die grundlegende Sanierung weiter verzögert).
5. Ausbesserung der schadhaften Straßenbeläge (die sich nicht nur abschnittsweise durch die Hauptstraße erstrecken, sondern auch andere wichtige Straßen in Wilhelmsruh belasten), möglichst durch lärmarmen Asphalt wie auch in anderen Straßen Berlins.

6. Entschärfung von Gefahrenschwerpunkten in Bereichen von Bushaltestellen, insbesondere wenn auf einer oder gar beiden Straßenseiten gerade Busse anhalten und andere Verkehrsteilnehmer diese in hohem Tempo überholen. Hierdurch entstehen oft gefährliche Situationen für Fußgänger oder Gegenverkehr.

Auch andere Gefahrenschwerpunkte, insbesondere an Schulen und Kitas sollten entschärft werden.

7. Mittel- bis langfristig

- Entlastungsstrecken planen und bauen,
- Weitere Industrieansiedlungen nur, wenn Verkehrskonzept für Industrie- und Wohngebiete vorliegt,
- Langfristig Verlagerung von Unternehmen, die intensiven Lkw-Verkehr auslösen, an die Stadtgrenze.

8. Sanierung von Fußwegen in Wilhelmsruh / Rosenthal auch vor der Grundsanierung von Straßen (ggf. Zwischenlösungen finden), insbesondere:

- Hauptstraße (ab Kreuzung Friedrich-Engels-Straße bis Mönchmühler Straße),
- Schönhauser Straße (gesamt),
- Rispenweg,
- Mönchmühler Straße,
- Friedrich-Engels-Straße (Nordend bis Hauptstraße),
- Angerweg (Kastanienallee bis Rhapsodieweg)
- Schillerstraße.

Geregelte gemeinsame Nutzung der Gehwege für Fußgänger/Radfahrer aufgrund der unzumutbaren Benutzung der Kopfsteinpflasterstraßen.

9. Grundhafte Sanierung / Neubau der Friedrich-Engels-Straße:

- zwei Tramgleise auf separatem Mittelstreifen,
- zwei Richtungsfahrbahnen mit Radweg,
- Fußwege beidseitig, Straßenbegleitgrün (Bäume) beidseitig,
- Anschluss an Wilhelmsruher Damm ohne Engstellen,

10. Neubau von Wohnungen im größeren Stil nur mit:

- ÖPNV-dominiertem Verkehrskonzept (in radialer und tangentialer Richtung),
- Entwicklung der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kindereinrichtungen),
- Einzelhandel-Verkaufsflächen,
- Kulturelle und soziale Infrastruktur.

11. Baustellenverkehr:

Erarbeitung eines Logistik-Konzepts für den Wohnungsbau am „Wilhelmsruher Tor“ (420 Wohneinheiten an der Kopenhagener Straße, Nähe S-Bahn Wilhelmsruh) und „Elisabethaue“ unter Ausschluss von Beeinträchtigung der bereits heute stark strapazierten Straßen.

## 12. Ruhender Verkehr:

Um die Stadt von motorisiertem Individualverkehr zu entlasten, müssen Möglichkeiten zur Verknüpfung von Autoverkehr (insbesondere aus OHV und BAR) und ÖPNV geschaffen werden. Es fehlen ausgewiesene Parkflächen (P+R Parkplätze), um einen Umstieg tatsächlich anzureizen.

### **Erläuterungen:**

- a. Verkehrsströme verlaufen nicht nur in Radialrichtung, sondern auch in tangentialer Richtung. Viele Einwohner des Pankower Nordens und angrenzender Brandenburger Landkreise (OHV, BAR) fahren zur Arbeit und zum Einkaufen in den Bezirk Reinickendorf. Nördlich der Wollankstraße gibt es drei „Übergänge“ zwischen Pankow und Reinickendorf, die entsprechend stark frequentiert werden (Provinzstraße/Klemkestraße, Hauptstraße Wilhelmsruh (S-Bahnhof), Wilhelmsruher Damm / Quickborner Straße). Die Verbindung zwischen Blankenfelde und Lübars spielt nur eine untergeordnete Rolle.
- b. Besonders belastet sind die Kastanienallee und die Hauptstraße Wilhelmsruh, aber auch die Friedrich-Engels-Straße und die Schönhauser Straße in Rosenthal. Über die B 96a stadteinwärts fließender Verkehr biegt in die Kastanienallee ab, um sich dann Richtung S-Bahnhof Wilhelmsruh (Kastanienallee – Hauptstraße) und Märkisches Viertel (Wilhelmsruher Damm) zu verteilen.
- c. Straßenbaumaßnahmen:
  - Die Friedrich-Engels-Straße soll seit mindestens zehn Jahren ausgebaut werden, der wichtigste Abschnitt zwischen Nordendstraße und Wilhelmsruher Damm wurde noch immer nicht begonnen.
  - Die Kastanienallee zwischen Friedrich-Engels-Straße und Hauptstraße wurde ausgebaut. Allerdings ging der Alleecharakter dabei verloren. Die ursprüngliche Gestaltung (grüner Mittelstreifen, vier Baumreihen) wurde drastisch verändert, anders als in einer Einwohnerversammlung präsentiert.
  - Die Kastanienallee zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße soll grundhaft saniert werden. Forderungen der Anlieger siehe Punkt 4.
- d. ÖPNV:
  - Bisher gibt es den Zubringerbus 122 zur S-Bahn, Querverbindungen (z. B. Busse 124 und 150) reichen nicht aus und sind aufgrund der geringen durchschnittlichen Geschwindigkeit und Linienführung nicht attraktiv, um vom Auto umzusteigen. Eine Reihe von Buslinien enden auf Reinickendorfer Seite am Wilhelmsruher Damm, unmittelbar an der Bezirksgrenze.
  - Die Verbindung nach Reinickendorf ist 27 Jahre nach dem Mauerfall immer noch dürftig. Pläne, die Tram bis S-Bahn Wittenau zu verlängern, werden nicht vorangetrieben.
  - Vorschläge, die S-Bahn Wollankstraße-Pankow (nördliche Äste der S1 und S2) durch eine neue Linie direkt zu verbinden, liegen seit mehr als 20 Jahren vor, werden aber nicht umgesetzt.
  - Seit ca. 20 Jahren gibt es Pläne, die Heidekrautbahn Wilhelmsruh – Basdorf wieder in Betrieb zu nehmen.
- e. Ruhender Verkehr:
  - Im Innenstadtbereich wird das Parken durch Parkraumbewirtschaftung reguliert. Gewollt ist, dass Menschen auf Bus und Bahn umsteigen. Allerdings fehlt es an solchen Umstiegsmöglichkeiten in den Außenbezirken. Außer dem großen Parkplatz am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf sind vergleichbare Einrichtungen im Berliner Norden nicht bekannt.
  - Desgleichen fehlt es an sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zum Umstieg in den ÖPNV.
  - Am S-Bahnhof Wilhelmsruh steigen täglich viele Menschen in die S-Bahn und lassen ihr Auto am Straßenrand stehen. Wenn dort 420 neue Wohnungen gebaut werden, aber nur 0,5 Stellplätze pro Wohnung auf den Baugrundstücken geschaffen werden, ist vorprogrammiert, dass der Umstieg in die S-Bahn dort nicht mehr stattfinden kann.
  - Einerseits ist die Bauvorschrift (0,5 Stellplätze pro Wohneinheit) nicht mehr zeitgemäß, andererseits sind Anreize zur Vernetzung von ÖPNV und Individualverkehr hinfällig, wenn man schlicht nicht weiß, wo man das Auto lässt.
  - Um Wilhelmsruh vom ruhenden Verkehr zu entlasten, fordern wir mehr P+R Parkplätze im Außenbereich oder an der Stadtgrenze.

f. Geh- und Radwege:

- Gehwege sind in katastrophalem Zustand, gerade auch für ältere Menschen mit Rollator oder Rollstuhl.
- Sicherheit der Fahrrad fahrenden Schulkinder auf Gehwegen, wo das Benutzen der Straßen (Kopfsteinpflaster) nicht möglich ist.

**Fazit**

Die aufgeführten Forderungen wurden durch die genannten Bürgerinitiativen in z. T. jahrelangem Schriftverkehr an Politik und Verwaltung Berlins herangetragen. Ausnahmslos wurde ihnen erklärt, was alles nicht geht. Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen fünf Jahren erheblich erhöht, ein Ende ist nicht in Sicht. Die nunmehr vollzogene Vernetzung der BI unter Einschluss der örtlichen Gliederungen der beiden Parteien greift die bisherigen Forderungen auf und entwickelt sie weiter. Die Beschwerden über Verkehrslärm in der Hauptstraße Wilhelmsruh und dem östlichen Teil der Kastanienallee rühren von denselben Fahrzeugen her.

Ursache ist in diesem Stadtraum eine vernachlässigte Verkehrsplanung, die nunmehr eingefordert wird. Im Land Berlin werden hochqualifizierte Verkehrsplaner beschäftigt, die aufgefordert werden, ein schlüssiges, tragfähiges Gesamtkonzept zu erarbeiten. Nach Vorliegen ist dieses mit den Betroffenen zu diskutieren. Das Gesamtkonzept soll kurz-, mittel- und langfristig angelegt werden und dem Vorrang des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr gerecht werden. Dabei sind beide intelligent miteinander zu vernetzen, d. h. Umstiegsmöglichkeiten zwischen beiden zu schaffen.

beschlossen am 26.01.2017

Anhang:

Stellungnahmen der BI