Detailliertes zu Schönholz und unseren Forderungen

Hintergrund

Schönholz gehört zu einem geschichtsträchtigen Gebiet von Niederschönhausen. Das Gutshaus der Königin-Plantage, sogenanntes Schloss Schönholz (heute Schützenhaus) mit angrenzendem Park, der Schönholzer Heide, ist ein Beispiel dafür. Früher bis in die Zeit vor dem zweiten Weltkrieg war dies ein Ausflugsparadies zum Spazieren und Erholen in die Schönholzer Heide, später zum Tanzen und Verweilen in den angrenzenden Bauten in Restaurants und Biergärten nahe des Gutshauses. Seit 1736 wurden Kolonisten um die Schönholzer Heide angesiedelt. Den Namen Schönholz bekam die Kolonie 1791.

Was ist nur aus diesem Gebiet geworden? Das Wohnumfeld hat sich radikal verändert. Aus dem geschichtsträchtigen Gebiet mit Einfamilienhäusern entlang der Schönholzer Heide rechts und links und Gärten an einer verschlafenen Straße vor Schönholz ist eine ständig verstopfte Durchgangsstraße mit Bundesstraßencharakter geworden. Dreckig, laut, vibrierend und stinkend.

Wir haben ähnliche Erfahrung mit der Verkehrslenkungsbehörde Berlin wie die Bürgerinitiative (BI) Kastanienallee gemacht. Daher möchten wir auf deren Ausführungen zu dieser Behörde und ihren Entscheidung vom grünen Tisch (ohne Kenntnis der örtlichen Verhältnisse) verweisen und können die gemachten Einschätzungen leider nur bestätigen.

Die Klemkestraße (Pankow) wurde als gut einsehbar & ungefährlich eingestuft, obwohl hier große Gefahren von Schwerlast-LKWs höher 3,60m aus Richtung Straße vor Schönholz ausgehen, da sie erst am neu gesetzten Klingelbalken einige Meter vor der Brücke feststellen, dass sie nicht durch die Brücke fahren können.

Da es fast 30 Jahre nach Mauerfall keine Abbiegemöglichkeit in eine Entlastungsstraße rechts und/oder links entlang des Mauerstreifens gibt, wird im laufenden Verkehr auf Fuß- und Radweg gewendet oder gleich zum Rückwärtsfahren ca. 250m zurück zur Straße vor Schönholz angesetzt. Der dahinterfahrende Verkehr wird bei einer solchen Prozedur gezwungen, abrupt abzubremsen und im laufenden Gegenverkehr waghalsige Überholmanöver zu absolvieren.

Von der Behörde gab es dazu folgendes Statement: "…Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist gemäß § 45 Abs. 9 STVO zulässig und erforderlich, sofern ein besonderes verkehrliches Erfordernis besteht. Dieses ist dann gegeben, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, z. B. der Straßenverlauf unvermutete Gefahren in sich birgt, auf welche Kraftfahrer bei einer Geschwindigkeit von 50km/h nicht rechtzeitig reagieren können… Eine verkehrliche Notwendigkeit, die bestehende Geschwindigkeitsreduzierung… auszuweiten, ist nicht gegeben…"

Trotz dieser Argumentation möchten wir Anwohner nicht darauf hoffen, dass es mal gehörig kracht. Lärmschutz für Anwohner scheint der VLB generell nicht sonderlich zu interessieren. Wir bauen darauf, dass mit Auflösung der Verkehrslenkungsbehörde in 11/2018 sich was nachhaltig ändert in Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik.

Der tägliche Wahnsinn

Seit dem Mauerfall strömen zudem nicht nur Pankower auf der Straße vor Schönholz, vielmehr muss sie Pendler und Schwerlast-Verkehr von Wedding aus der Provinzstraße und von Reinickendorf aus der Klemkestraße abfangen. Der Zustand der Straße vor Schönholz ist aktuell nicht zu übersehen, kaputte Fahrbahnen, keine Regenentwässerung, keine Radwege, keine befestigten bzw. gefährliche Gehwege, die sich zum Großteil bei Schnee oder nach längerer Regenzeit in Morastflächen verwandeln.

Die Anwohner erdulden seit Jahren Tag für Tag den hier inzwischen ganztägigen & zunehmenden Lärm der Straßennutzung. Die Straße vor Schönholz zählt von Hermann-Hesse-Straße bis Klemkestraße laut Berliner Straßengesetz (Stand 12/2017) zur Straßenverbindung mit Funktionsstufe II (übergeordnete Straßenverbindung), ab Klemkestraße bis Vereinssteg zur Straßenverbindung mit Funktionsstufe III (untergeordnete Straßenverbindung). Weiterführend gilt dies auch für die Germanenstraße.

Die lt. strategischer Lärmkarte des Landes Berlin (2017) in diesem Bereich gemessenen Lärmpegel liegen bei 65 – über 75dB(A), die deutlich über den vom Umweltbundesamt empfohlenen Richtwerten für ein Allgemeines Wohngebiet liegen, ab welchen zweifellos mit einer gesundheitlichen Schädigung der Anwohner gerechnet werden muss. Für eine untergeordnete Ortsverbindung sind dies viel zu hohe Lärmpegel. Das Bundes-immissionsschutzgesetz (BImSchG) besagt hierzu ein max. Lärmpegel tagsüber (6-22 Uhr) von 55dB(A), nachts (22-6 Uhr) von 40dB(A). Dabei ist zu beachten, dass einige **kurzzeitige Überschreitungen** dieser Richtwerte tagsüber um 30 dB(A) und nachts um 20 dB(A) gestattet sind. Die Überschreitungen passieren hier allerdings täglich und dauerhaft!

Die Fahrbahn ist für dieses hohe Verkehrsaufkommen und deren Belastung nicht ausgelegt. Die Löcher im Asphalt werden zwar regelmäßig notdürftig beseitigt – aber eine umfassende Sanierung der Straße ist seit langem mehr als überfällig. Durch den alten Asphalt über darunter liegendem Kopfsteinpflaster und besonders bei Schlaglöcher und Unebenheiten kommt es besonders bei Schwerlastverkehr der Entsorgungsunternehmen zu Vibrationen bei den an der Straße entlang laufenden Häusern. Die Anwohner klagen darüber, dass eine Nachtruhe nicht mehr gewährleistet ist und Lärm und Vibrationen an den Häusern, Schlaf und konzentriertes Arbeiten tagsüber unmöglich macht. Begleitend kracht und scheppert es über die Straße durch aufliegende Container der Schwerlast-Transporter, welches die Anwohner rund um die Uhr, auch nachts und am Wochenende die Neven und den Schlaf raubt. Ein Schlafen bei geöffneten Fenstern ist im Übrigen ganzjährig nicht möglich. Die fehlenden Fuß- und Radwege tun ihr Übriges.

Die äußerst hohe Verkehrsdichte mit Pendler- und Schwerlastverkehr lässt eine wohngebietstypische Nutzung der Straße durch Anwohner (z.B. sichere Querung der Straße) kaum noch zu. Die Bewohner der Behinderteneinrichtung der GIB e.V. (Gesellschaftliche Integration von Menschen mit Behinderungen) im Tuchmacherweg brauchen ebenfalls eine sichere Querungsmöglichkeit am Besten in Form eines dort einzurichtenden Zebrastreifens.

Die Straße vor Schönholz ist außerdem weiterführend in die Klemkestraße ein Schulweg für Kinder, welche das Bertha-von-Suttner-Gymnasium (ab 5. Klasse beginnend) besuchen. Da kein Radweg vorhanden ist, fahren die Schüler auf dem Gehweg zur Klemkestraße und weiter zum Gymnasium.

Die Bushaltestelle Frühlingsstraße stadteinwärts wird ganztägig oft stundenlang von alkoholisierten Männern besetzt. Hier sind sie nicht durch SIGAMA Beherbergung unter Beobachtung. Unrat und leere Flaschen zieren das Bild danach, Urinieren gehört zum täglichen Programm. Viele Fahrgäste trauen sich gar nicht an das Wartehäuschen heran, um nicht belästigt zu werden. Fahrgäste und Anwohner leiden unter diesem Zustand.

Ganz schlimm, gefährlich und immer wieder zu beobachten und zu hören, illegale Auto-Rennen am Kreisel Ehrenmal Germanenstraße bis Straße vor Schönholz mit getunten Fahrzeugen. Inzwischen haben sich die Rennen schon auf den neuen Radwegstreifen “Grünes Band“ verlagert. Aktuell sind die Einfahrtsbereiche dort nun zugestellt. Anwohner sind extrem genervt. Hier muss dringend was unternommen werden.

Der Hauptweg in der kleinen Heide entlang des Restaurants HEIDERÖSCHEN bis Ri. Niederstraße ist komplett unbeleuchtet. Zur überwiegenden Zeit des Jahres ist es hier morgens und nachmittags dunkel. Dieser Weg ist aber auch ein Schulweg der Kinder der Waldsiedlung vom/zum Bus oder als Fahrradweg für die Kinder zum Fußballtrainingsplatz des VfB Einheit zu Pankow. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko für die Kinder dar, darum sollte dringend eine Beleuchtung entlang des Weges bis mindestens Fußballplatz installiert werden.

Alle sieben BIs eint vor allem, dass sie feststellen müssen, dass seit dem Mauerfall bisher kein erkennbares politisches Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme im gesamten Norden von Pankow vorliegt. Seit Jahren wächst Pankow besonders stark, Gebiete werden extrem nachverdichtet und es passiert nichts hinsichtlich Umgehungs-/ Entlastungsstraßen.

Die bisher erkennbare Methode, dem Verkehr irgendwie Herr zu werden, scheint durch geplanten Ausbau im Sinne einer Verbreiterung von Straßen, um Pendler und Schwerlastverkehr noch mehr Fehlanreize zu geben. Straßenzüge, die mal Ortsteile verbunden haben, werden nach und nach zur lauten Schnellstraße und werden in ihrer Funktion einfach hochgestuft, ohne die Umgebung zu berücksichtigen. Wichtig scheint nur eins: Verkehr muss fließen, egal wie und egal, wer letztlich darunter leiden muss! Und zum Überfluss sollen die Anwohner Teile ihrer Grundstücke dafür hergeben und auf eigene Kosten Ihre Zäune & Hecken versetzen.

Jetzt reicht's!

Sanierung der Straße vor Schönholz/Germanenstraße

Die aktuell geplante Sanierung des Straßenzuges, die eigentlich zum Frühjahr 2019 beginnen sollte, wird nach Auskunft noch mind. drei Jahre auf sich warten lassen. Ein Grund mehr, jetzt aktiv zu werden. Mit geballter Kraft von nun mehr sieben BIs im Umkreis von ca. 5km dürfte der Druck auf Senat & Politik steigen. Wir hoffen, dass die Sanierungsplanung in Hinblick auf das im Sommer 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz überarbeitet wird und ein massives Ändern der Gegebenheiten unterbleibt.

Ein schnelles und ungehindertes Durchfahren des Schwerlastverkehrs darf nicht durch Verbreiterung der Fahrbahn oder extremes Zurücksetzen der Kreuzung Klemkestraße erfolgen. Die Alleebäume entlang der Straße vor Schönholz sollen alle gefällt werden, für die Verbreiterung der Fahrbahn mit seitlichem Radstreifen. Diese Verkehrsschneise als hindernisfreie Durchgangsstraße für ortsfremde Pendler, Industrie- und Schwerlastverkehr gehört nicht nach Schönholz schon gar nicht an ein angrenzendes Landschafts-schutzgebiet! Die Anwohner haben schon jetzt das Gefühl, an einer Autobahn zu wohnen.

Nachverdichtung beginnt schon neben der Bollenbach-Villa. 73 Eigentumswohnungen entstehen hier. Es gibt schon Planungen, die Gartenkolonie zum Wohngebiet zu machen, der Grüne Holländer wird in nächster Zeit seine Zelte abbrechen, der Pachtvertrag wurde nicht mehr verlängert. Und auch der Mauerstreifen ist mit Bebauung geplant.

Wie stellt man sich das alles hier vor?

Schon jetzt hat dieser Straßenzug seine Kapazitätsgrenze erreicht und die Belastung durch den Verkehr ist bereits jetzt für die Anwohner unerträglich. Mit Nachverdichtung und geplanter Sanierung würde sich das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen und diesen Zustand massiv verschärfen.

Wir sehen die Forderung der BI Kastanienallee als Unterstützens wert an: **Innerstädtische Industrieansiedlung und Nachverdichtung braucht ein Konzept.** Die unkontrollierte und ungelenkte Durchfahrt des Industrie- und Schwerlastverkehrs zu allen Tages- und Nachtzeiten und geplante Verkehrsschneisen generell durch Pankower Wohngebiete, Landschaftsschutzgebiete oder allgemein dem Pankower Norden müssen beendet werden. Probleme der Industrieverkehre in Reinickendorf/Wilhelmsruh müssen dort gelöst und nicht in angrenzende Stadtteile ausgelagert werden.

Kurzfristige Forderungen

(In Hinblick auf Anwohner besonders kleine Kinder, Rentner & Behinderte und Schulkinder)

- Prüfung der Verkehrsmengen, Lärmentwicklung und Luftbelastung
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 zu allen Zeiten (aus Lärmschutzgründen **und** wegen Straßenschäden) im Wohngebietsbereich zwischen Aldi und nach dem Friedhof Germanenstraße
- Dauerhafte Überprüfung des Tempolimits mittels fest installierten Blitzer
- Einrichtung eines Zebrastreifens in der Nähe Tuchmacherweg als Querungsmöglichkeit
- Generelles Nacht- und Wochenendfahrverbot für Schwerlastverkehr
- Nach Bekanntwerden von weiteren Jahren Bauverzögerung überfällige Sanierung der bestehenden Fahrbahn mit Unterbauentfernung und Flüsterasphalt zumindest im Wohngebietsbereich
- Beleuchtung des Hauptweges in der kleinen Heide (entlang HEIDERÖSCHEN mind. bis Höhe Fußballplatz Waldsteg betrieben durch den VfB Einheit zu Pankow) als Schulweg und Radweg zum Trainingsplatz der Kinder
- **Verständnis für die Nöte der Anwohner und Solidarität von allen Nichtbetroffenen**

Forderungen zur Sanierung

- Stopp der derzeitigen Ausführungsplanung und Überprüfung dieser hinsichtlich des aktuell beschlossenen Mobilitätsgesetzes von 07/2018 mit Einbezug der Anwohner
- Keine Grundstücksenteignung und wenn wirklich nötig, dann mit Augenmaß und ohne zusätzl. Kosten & Aufwand für die Anwohner durch Versetzen von Zäune und Hecken
- Keine Verbreiterung der Fahrbahn, um Fehlanreize zu unangepassten Fahrverhalten und noch mehr Pendlerverkehr zu bieten
- Keine aufgemalten Radwege auf der Fahrbahn (bei hohem Verkehrsaufkommen viel zu gefährlich/Schulweg für Kinder)
- Erhalt der Alleebäume entlang der Straße vor Schönholz als wichtiges Stadtgrün, als natürlicher Lärmschutz, Feinstaubfilter & CO2-Speicher und Bau eines getrennten Fuß- und Radweg (mit Vorrang-Ampelschaltung Radweg) in optischer Abgrenzung
- Alternativ Neupflanzung der Bäume, die als räumliche Trennung zwischen Fuß- und Radweg fungieren mittels eingelassener Baumschutzrost im Pflaster ggf. mit zusätzlichen Baumschutzgitter
- Fehlende Radwegplanung beidseitig zwischen Ecke Klemkestraße und Einfahrt zur alten Bollenbach-Villa/zum Botschaftsgebäude überprüfen und vor allem sicheres Linksabbiegen in beide Kreuzungsbereiche stadtauswärts per Rad ermöglichen. Es ist bei diesem Verkehrsaufkommen bereits seit Jahren ein großes Problem, mit dem Rad gut & sicher im Kreuzungsbereich zu fahren. Dieser Zustand darf nicht weiter ignoriert werden.

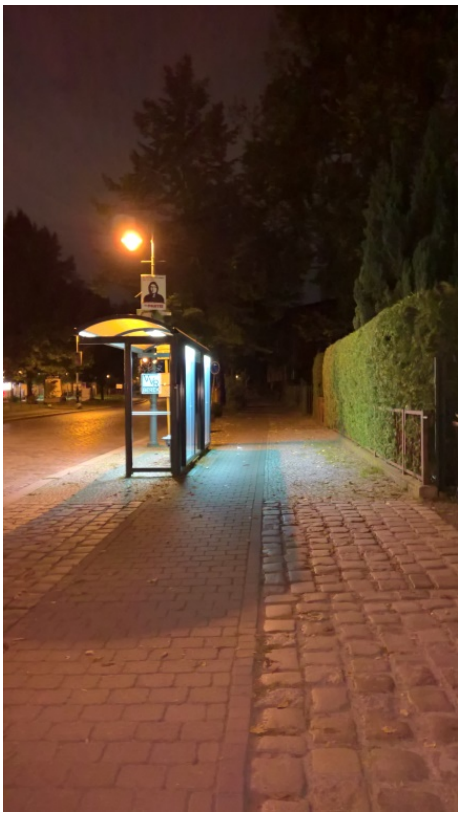
- Versatz der Bushaltestelle Frühlingstraße Ri. stadteinwärts zum Fahrbahnrand ohne Seitenteile ggf. ohne Sitzmöglichkeit als reiner Unterstand bei Schlechtwetter. Bei über 4m Breite sollte dahinter genügend Platz, um Fuß- und Radfahrer vorbeizuleiten und zur Reinigung des Weges durch die BSR. *(siehe Vorschlag im Anhang)*
- Versatz der Bushaltestelle Frühlingstraße Ri. Wilhelmsruh deutlich vor der Ampel Provinzstraße im Grünbereich der Schönholzer Heide. Die Haltestelle liegt zwischen zwei hinter einander folgenden Ampeln. Aktuell fahren so bei Grün alle geradeaus fahrenden Autos dem Bus nach, weichen auf die Linksabbiegespur, überholen so riskant und verbotener Weise falsch und gefährden die Linksabbieger. Da, nach unserer Information, die aktuelle Haltestelle nicht der aktuell gültigen Verwaltungsvorschrift entspricht, muss kaum erwähnt werden, dass sie so eine Zumutung für alle Fahrgäste/Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollstuhl etc. beim Ein- & Aussteigen und Vorbeilaufen ist. Es wäre somit deutlich ratsam, die Haltestelle vor der ersten Ampel anzusiedeln. So kann von dort der Bus wieder besser ein- und ausscheren und der Autoverkehr kann ungehindert geradeaus fahren oder gewährt dem Bus Vorrang und wartet das Einscheren ab. *(siehe Bild im Anhang)*
- Wiederaufnahme der Planungen einer Entlastungsstraße zwischen Kopenhagener Straße (Wilhelmsruh) und mindestens Klemkestraße alternativ bis Schützenstraße entlang des Mauerstreifens ggf. zusammen mit BA Reinickendorf in Kooperation (bereits realisierte und nachfolgend geplante Nachverdichtung braucht Entlastungsstraßen)

Mittel- und langfristige Forderungen

- Verkehrskonzept für die Industriegebiete in Reinickendorf mit zeitlichen Befahrungseinschränkungen und Verkehrskorridoren
- Bis zum Erstellen eines Verkehrskonzepts keine weiteren Industrie-Neusiedlungen
- Anbieten von Ersatzflächen am Stadtrand für Entsorgungs- und Logistikunternehmen bzw. langfristiger Ersatz von Industrieflächen durch Wohngebiete in Reinickendorf
- Prüfung von Bau weiterer Entlastungsstraße zur Umgehung von Wohngebiete z.B. der Bau der Tangentialverbindung Nord nördlich von Rosenthal auf der hierfür freigehaltenen Fläche

*****

Alternative Wegführung mit dahinter liegenden Fuß- bzw. Fuß- und Radweg für die Haltestelle Frühlingsstraße stadteinwärts



Probleme durch die aktuelle Lage der Haltestelle Frühlingstraße in Ri. Wilhelmsruh