



*Stellungnahme des Vereins für nachhaltige Verkehrsentwicklung zur Sanierung der Kastanienallee
in Pankow-Rosenthal*

Berlin, 02.01.2024

Zukunftsfähige Planung der Kastanienallee in Rosenthal

Der Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung zeigt die Probleme der aktuellen Planung des Bezirksamts Pankow und des Senats auf und schlägt in diesem Dokument für die Sanierung/Neubau der Kastanienallee die folgenden Lösungen für den 1. Bauabschnitt (BA) Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee sowie für den 2. Bauabschnitt (Eschenallee bis Dietzgenstraße) vor.

1. Hintergrund

Der regierende Bürgermeister Kai Wegner (CDU) und die Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Dr. Manja Schreiner (CDU) haben sich u.a. zu folgenden Zielen verpflichtet¹:

- Reduktion der CO₂-Emissionen um 90% bis 2040 und Klimaneutralität bis 2045 klimaneutral zu machen (einschließlich des Verkehrssektors) (1). Idealerweise soll Klimaneutralität bereits 2040 erreicht werden (2).
- Eindämmung des Autoverkehrs (3).
- Berlin soll resilient gegenüber Hitze, Trockenheit und Extremwetter gemacht werden (4).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in allen Bereichen (5)

Der Neubau der Kastanienallee bietet die Möglichkeit, die Ziele des Senats umzusetzen. Hierbei sind gerade auch Wohngebiete einerseits besonders von den Folgen des Klimawandels betroffen, andererseits haben sie aufgrund der hier stattfindenden Schulwege und Wege des täglichen Bedarfs für Menschen jeden Alters besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Auffallend ist jedoch, dass die seitens des Bezirksamts vorgelegte Planung – die offenbar bereits im Grundsatz mit dem Senat abgestimmt ist - **den selbst gesteckten Zielen des Senats in allen o.g. wesentlichen Teilen zuwider läuft**. Es ist nicht erkennbar, wie mit der im Oktober 2023 vorgelegten Entwurfsplanung o.g. Ziele noch verfolgt werden sollen.

¹ (1) <https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutzpolitik-in-berlin/ziele-und-grundlagen/>

(2) <https://www.erneuerbar.online/aktuelles/berlins-neue-regierung-will-stadt-schon-2040-klimaneutral-haben/>

(3) <https://www.berliner-zeitung.de/news/berliner-verkehrssenatorin-manja-schreiner-autoverkehr-eindaemmen-klimaneutral-bis-2040-li.350956>

(4) <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1367343.php>

(5) <https://www.maniaschreiner.de/neuigkeiten/feste-grundsatz-und-innerer-kompass>

2. Kernprobleme

Folgende Probleme bestehen hinsichtlich der bisherigen Planung der Kastanienallee durch das Bezirksamt und den Senat:

- Das betroffene Wohngebiet im Stadtteil Rosenthal ist ein historisch gewachsenes Wohngebiet am Rande der Stadt, mit aktuell hoher Nachverdichtung. Es war aufgrund seiner Geschichte, Anlage und Bauweise nie dafür vorgesehen, Pendler- und Schwerlastverkehr aus dem Umland auf dem Weg zur Innenstadt aufzunehmen (die ursprünglich vorgesehene „Nordtangente“ wurde auch nie gebaut). Insbesondere sind die räumlichen Verhältnisse viel zu beengt, dies wird besonders im 2. Teilabschnitt zw. Eschenallee und Dietzgenstraße deutlich.
Die aktuelle Situation ist vielmehr Resultat fehlender Verkehrsplanung und fehlender Verkehrskonzepte nach der Wiedervereinigung. *De facto* wurden die Verkehre, die sich ihren Weg durch die Wohngebiete suchen, sich selbst überlassen.
- Die Senatsverwaltung begründet die aktuell vorliegende Planung allerdings auch und gerade mit den „Erfordernissen des Schwerverkehrs“². Der Transport von Wirtschaftsgütern mit LKW findet in aller Regel nicht lediglich innerhalb Berlins statt, vielmehr befinden sich Quellen- und Zielorte in der Region, im ganzen Bundesgebiet und im Ausland. **Der hiesige Schwerlastverkehr ist daher als Fern- bzw. Regionalverkehr einzuordnen**, der, soweit keine Bundesstraßen genutzt werden, über Landesstraßen der I. Ordnung abzuwickeln ist³. Die für die Kastanienallee maßgebliche Funktionsstufe III (überbezirklicher Verkehr) lässt diese Verkehre hier daher **weder jetzt noch in Zukunft** zu. Die Konflikte zwischen einem reinen Wohngebiet und einer zentralen Route für Schwerlast- und Pendlerverkehr sind offensichtlich und nicht auflösbar.
- Weiterhin stellen wir fest, dass im Rosenthaler Wohngebiet sowohl auf Haupt- wie auch auf Nebenstraßen mit Ausnahme von schmalen und meist völlig maroden Gehwegen **der gesamte öffentliche Raum dem PKW- und LKW-Verkehr gewidmet** ist. Öffentlich gut nutzbare Flächen für Begegnung, Spiel, lokale Versorgung und Arbeitsweg abseits des Autoverkehrs existieren *de facto* nicht. Mit der durch das Bezirksamt vorgelegten Planung wird dieses Problem noch weiter zementiert, anstatt gelöst. Die Planung ist daher in keiner Weise zukunftsfähig im Sinne der notwendigen Entwicklung von nachverdichteten lebenswerten urbanen Räumen, in den Menschen sicher und gesund leben, wohnen und arbeiten sollen.

Das derzeitige politische Handeln sowie die Verkehrsplanung zielen somit gerade darauf ab, Rosenthal zum Autobahnzubringer für motorisierten Verkehr auszubauen, **ohne dass dies explizit den Menschen vor Ort gesagt wird**. Stattdessen wird allein der Aspekt der notwendigen Sanierung offensichtlich maroder Infrastruktur zur Rechtfertigung in den Vordergrund gestellt. Die bisher vorgeschlagenen Planungen kommen offenbar auch dadurch zustande, dass sie von Stellen der Verwaltung mit Blick auf den Stadtplan, aber ohne Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort getroffen werden. So entgeht den zuständigen Stellen auch, dass die Kastanienallee Schul- und Versorgungsweg für alle Menschen in diesem Wohngebiet mit entsprechenden Bedarfen auch an Mobilität und sicherer Querung jenseits des Autoverkehrs ist.

Für die Hagenauer Str. im Prenzlauer Berg erarbeiten Bezirk und Senat aktuell ein Konzept für eine klimafreundliche Straße; die Bürger erwarten, dass auch in Rosenthal moderne und zukunftsfähige Ansätze entsprechend verfolgt werden, anstatt die Verkehrspolitik der Vergangenheit unkritisch fortzuschreiben.

² Schreiben des Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt an den Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung vom 02.11.2023

³ Aus: Rechtliche Handlungsmöglichkeiten zur Unterbindung des Schwerlastverkehrs in Pankower Wohngebieten, Kanzlei Deppner, Fachanwälte für Umweltrecht.

Wir fordern u.a. auch aus diesem Grund die Einbeziehung **eines externen Planungsbüros zur Beratung der Beteiligten und zur Planung und Gestaltung der Kastanienallee** aufgrund der besonderen Komplexität der Lösung, die in dieser Situation gefunden werden muss. Darüberhinaus fordern wir eine Planung im Rahmen eines Gesamtkonzepts für den Stadtteil (siehe [Konzept „Kiezgebiet“ des Vereins für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.](#)), das in Zusammenarbeit mit Anwohnenden und der Zivilgesellschaft entsteht.

3. Ausgangspunkte für eine Lösung

Die Planung der Straße muss vom 2. und engen Teilabschnitt aus geplant werden, nur dann ist eine sinnvolle Anlage der Straße im 1. Teilabschnitt möglich.

Zentral ist die daher Frage des Schwerlastverkehrs, welcher in hohem Maße durch das Rosenthaler Wohngebiete zum Autobahnanschluss A114 fährt. Aufgrund der fehlenden Breite und dichten Bebauung des umgebenden Wohngebietes fehlt offensichtlich die Eignung zum Ausbau für Pendler- und ortsfremden Schwerlastverkehr. Daher muss die Kastanienallee auf die Funktionsstufe IV heruntergestuft oder aus dem übergeordneten Straßennetz genommen werden.

Dies ermöglicht folgende Optionen:

1. Gestaltung als Einbahnstraße und baulich gesicherte, MobG konforme Radverkehrsanlagen, **oder**
2. Die Reduktion der Fahrbahnbreiten dahingehend, dass analog zum Beispiel der Buchholzer Straße (Funktionsstufe IV, siehe unten) daneben noch ein baulich getrennter Radweg sowie Bäume ermöglicht werden.
3. Absehbar und damit einhergehend ist die Führung überregionalen Schwerlastverkehrs auf hierfür vorgesehenen Straßen der Funktionsstufe I und II. In der Kastanienallee wäre dann nur Anliegerverkehr für LKW zur lokalen Ver- und Entsorgung erlaubt (siehe [Konzept „Kiezgebiet“ des Vereins für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.](#)).

Ohne eine Herunterstufung wird die Straße für eine Funktion ausgebaut, für die sie aufgrund des fehlenden Straßenraums und der zu erwartender Schäden und Beeinträchtigungen im umgebenden Wohngebiet nicht geeignet und - wie im Abschnitt 2 erwähnt - von der Klassifizierung auch nicht vorgesehen ist. Dies bedeutet zwingend den Verlust aller Bäume, Grünflächen und den Wegfall des Radwegs im 2. Teilabschnitt. Die Folgen wären:

- Das Wohngebiet wird durch diese Straße zerteilt, kaum sichere Querung für ältere Menschen und Schulkinder möglich bei Tempo 50
- Es entstehen hohe Lärmbelastungen in einem reinen Wohngebiet
- Keine Aufenthaltsqualität mehr im Wohngebiet
- Kein Hitzeschutz im Klimawandel durch große Betonflächen, keine ausreichenden Versickerungsflächen

4. Lösungen für den 2. Bauabschnitt (muss zuerst betrachtet werden)

4.1. Anforderungen für die Sanierung:

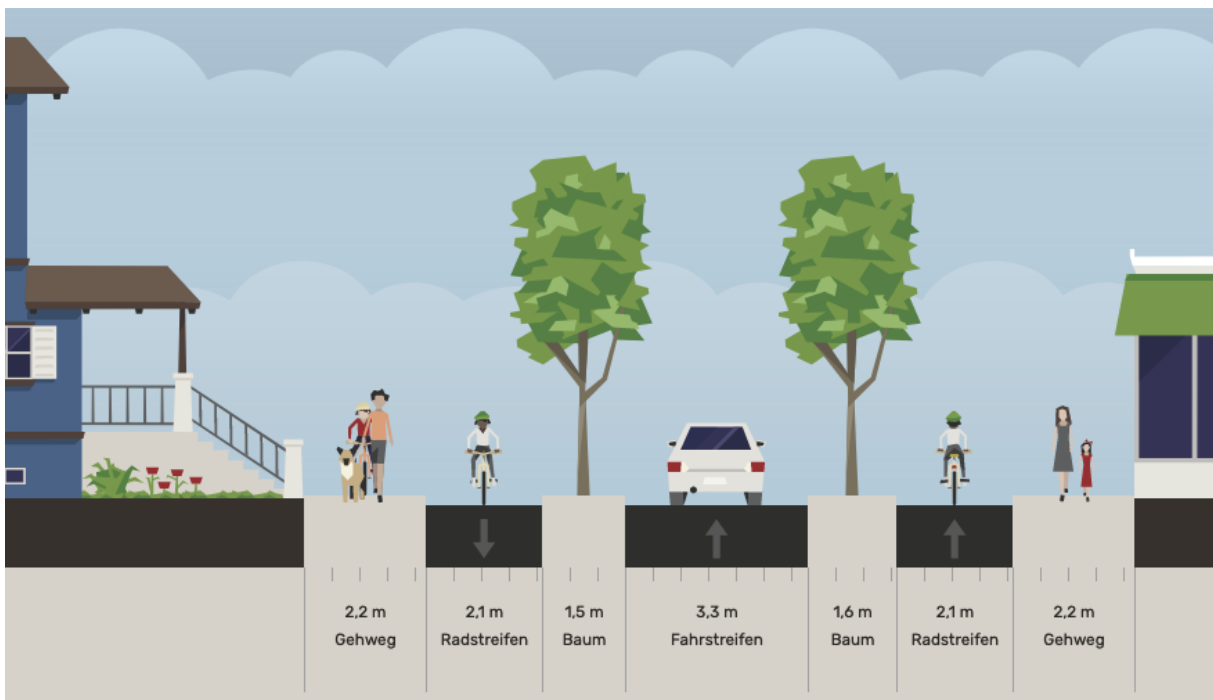
- Keine Umwandlung in eine baumlose Straße und Schaffung eines langen vollständig betonierten Korridors für motorisierten Verkehr
- Neupflanzungen von Bäumen zur Beschattung
- Geschützte Radverkehrsstreifen zur Nutzung **als Schulweg zur Grundschule in Rosenthal** und anderer Schulen sind unverzichtbar. Aufgemalte Radstreifen, auf denen

LKW in wenigen Zentimetern Abstand an Schulkindern vorbeirasen, sind inakzeptabel. Radverkehrsanlagen dienen auch der **Ermöglichung** lokaler Versorgung der Menschen per Rad, anstatt aus Angst vor Verkehrsgefahren jeden Weg im Wohngebiet zum Einkaufen mit dem Auto machen zu müssen.

- Vermeidung des Eindrucks einer hindernisfreien durchgehend betonierten Bundesstraße mit großen Fahrbahnbreiten, denn dafür ist diese Straße und ihr Umfeld weder geeignet noch vorgesehen (s.o.).

4.2. Variante 1

- **Gestaltung als Einbahnstraße;** dies ermöglicht ausreichend breite Fuß- und Radwege sowie eine bauliche Trennung der Verkehrswege zur sicheren Teilhabe aller Menschen am Straßenverkehr.



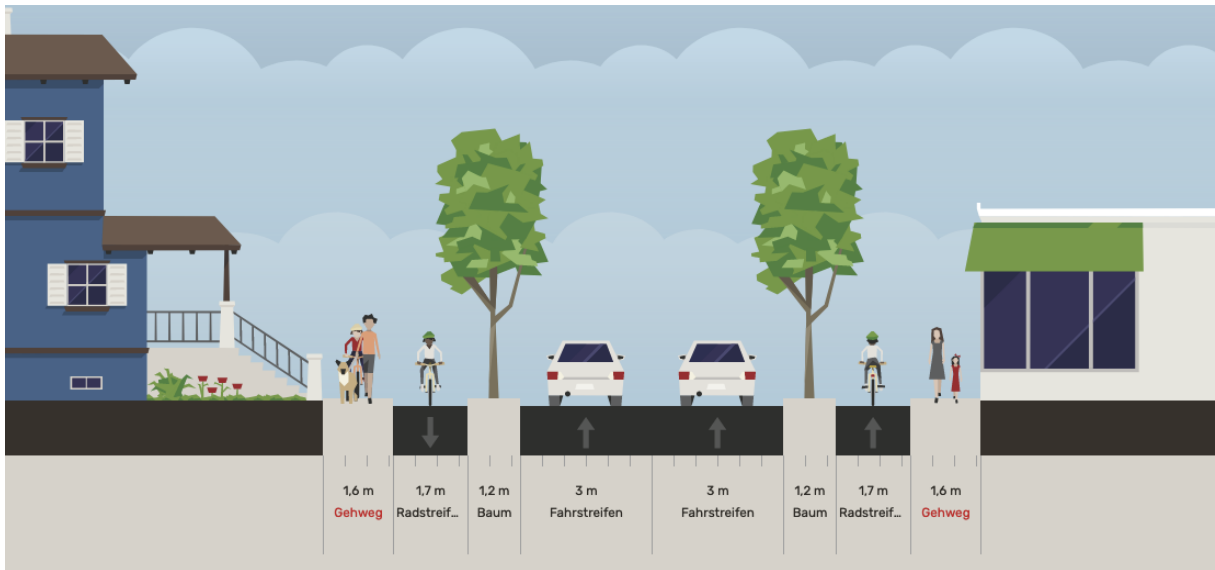
4.3. Variante 2:

Vorbild ist die Gestaltung der **Blankenfelder Straße in Französisch-Buchholz** (siehe Foto unten). Die Straße ist in der Funktionskategorie IV eingestuft. Die Breite dort beträgt ca. 16m.



Abbildung 1 Blankenfelder Straße in Frz.-Bucholz

- Unter Inkaufnahme von Kompromissen können durch Übertragung des Modells auf die Kastanienallee die wesentlichen Funktionen der Straße im Umfeld eines reinen Wohngebietes gewährleistet werden (Sammelfunktion für das Wohngebiet, Verbindung von bezirklichen Zentren).
- Sowohl für Auto- wie auch für Rad- und Fußverkehr sind unter den gegebenen Bedingungen noch ausreichende Breiten möglich (s.u.). Selbst unter Verzicht auf den Regelfall für Fuß- und Radverkehr gem. MobG können hiermit noch deutliche Verbesserungen zum Status quo erreicht werden. Insbesondere sind Schulkinder auf dem Rad und zu Fuß durch bauliche Maßnahmen vom motorisierten Verkehr getrennt.
- Abschnittsweise sind zwischen den Bäumen Straßenlaternen und ggfs. auch Stellplätze möglich.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des dicht bebauten Umfelds der Straße (Wohngebiet) zu fordern.
- LKW-Verkehr nur für Anlieger möglich.
- Der Charakter des historisch gewachsenen Wohngebietes wird nicht zerstört.



Regelquerschnitt Kastanienallee 2. Bauabschnitt – Ausgangsbreite 15 Meter.

4.4. Weitere Maßnahmen im 2. Bauabschnitt:

An der Kreuzung Schönhauser Straße / Kastanienallee ist ein **Kreisverkehr** einzurichten. Dieser soll gewährleisten

- Temporeduktion des Fließverkehrs durch optische Straßengestaltung bei gleichzeitigem Erhalt des Verkehrsflusses, Vermeidung von Staus im Wohngebiet
- Bessere Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden, insb. des Schülerverkehrs
- Bessere Querungsmöglichkeiten der Kastanienallee für Rad- und Fußverkehr

5. Lösungen für den 1. Bauabschnitt

5.1. Variante 1 - Fortsetzung als Einbahnstraße (falls diese Lösung gem. 3.2 im 2. TA auch gewählt wird):

- Im verfügbaren Platz gewonnen durch den Wegfall der 2. Fahrbahn für den mot. Verkehr könnten Mobilitätshubs mit (Car-)Sharingfahrzeugen, Ladestationen, Fahrradabstellanlagen und weitere Parkflächen für Anwohner realisiert werden.



5.2. Variante 2 – mit Zweirichtungsverkehr (falls Lösung gem. 3.3 im 2. TA gewählt wird)

- Bauliche Trennung zwischen Rad- und PKW Fahrbahn ist unabdingbare Voraussetzung für sicheren Schulweg und Nutzung durch Menschen jeden Alters
- Viel Raum für grüne Gestaltung der Straße
- Raum für (Car-)Sharingfahrzeuge, Ladestationen, Fahrradabstellanlagen und weitere Parkflächen für Anwohner können im Abstandsraum zwischen den Bäumen realisiert werden



Regelquerschnitt Kastanienallee 1. Bauabschnitt

5.3. Variante 3 – mit Zweirichtungsverkehr (falls Lösung gem. 3.3 im 2. TA gewählt wird)

- Hierdurch wird der begrünte Mittelstreifen, der bereits besteht, für die Neuplanung wieder als gestaltendes Element aufgenommen. Hierdurch wird der Eindruck einer großen hindernisfreien Betonfläche vermieden.
- Raum für (Car-)Sharingfahrzeuge, Ladestationen, Fahrradabstellanlagen und weitere Parkflächen für Anwohner können auch im grünen Mittelstreifen zwischen den Bäumen realisiert werden
- Beste Variante im Hinblick auf Klimaanpassung und Ortsbild



Regelquerschnitt Kastanienallee 1. Bauabschnitt

5.4. Weitere Maßnahmen im 1. Bauabschnitt:

An der Kreuzung Friedrich-Engels-Straße / Kastanienallee ist ein **Kreisverkehr** einzurichten. Dieser soll gewährleisten:

- Temporeduktion des Fließverkehrs durch optische Straßengestaltung bei gleichzeitigem Erhalt des Verkehrsflusses, Vermeidung von Staus im Wohngebiet
- Bessere Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden, insb. des Schülerverkehrs
- Bessere Querungsmöglichkeiten der Kastanienallee für Rad- und Fußverkehr

6. Umfeld der Kastanienallee – Fahrradstraße

Das Bezirksamt beabsichtigt, in der **Nordendstraße** und in der **Eschenallee** eine **Fahrradstraße** einzurichten. Hierdurch entstünde ein Anschluss zur vorgesehenen Fahrradstraße in der Waldstraße, die weiter zum Güllweg und Majakowskistraße führt.

Hierbei ist anzumerken, dass diese Straßen bei beidseitiger Beparkung nicht die notwendige Breite aufweisen. In der Eschenallee müssten absehbar beidseitig, in der Nordendstraße zumindest einseitig **Parkflächen aufgegeben** werden, um dies zu ermöglichen (s.u.).

Als Ersatz für die in der Planung des Bezirksamts völlig wegfallenden Radverkehrsanlagen im 2. TA der Kastanienallee ist diese Lösung nicht geeignet und kommt nur ergänzend zu Radverkehrsanlagen in der Kastanienallee in Betracht, um z.B. einen Anschluss zur geplanten Fahrradstraße Waldstraße herzustellen.

Für eine Fahrradstraße ist ein dem Fahrrad zu gewidmeter Verkehrsraum mit einer Mindestbreite von 4m vorzusehen (s.u.).

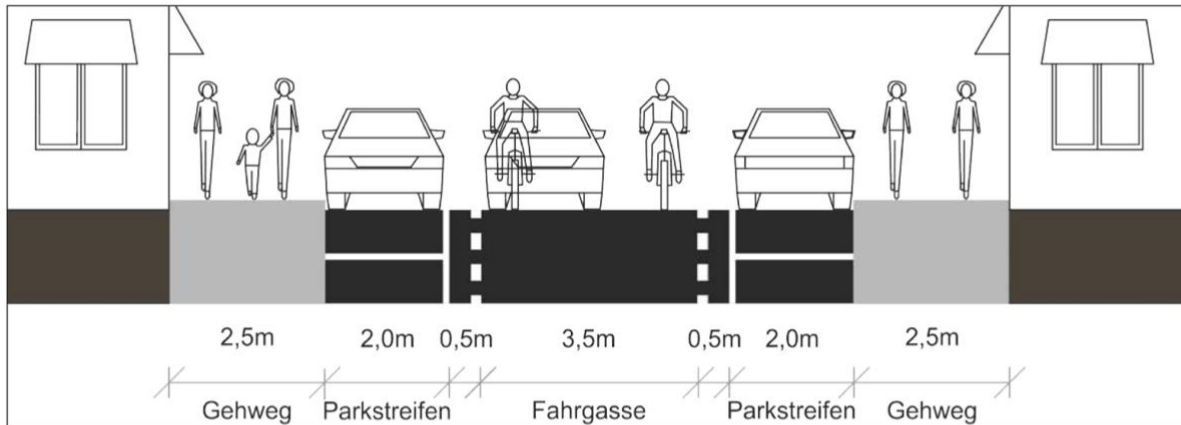


Abbildung 20: Empfohlene Mindestbreiten für eine Fahrradstraße, wenn die verfügbaren Breiten für RegelmäÙe nicht ausreichen, geringe Verkehrsstärken und gute Sichtbeziehungen vorhanden sind sowie nur wenige Parkwechsellvorgänge bei Anwohnerparken zu erwarten sind.

(aus: FahrradstraÙen – Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal & Deutsches Institut für Urbanistik 2021, gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.
 Kontakt: verkehr-pankow@web.de