



Rundbrief Nr. 02/2026 vom 03.07.2026

Liebe Verkehrsinteressierte, anbei finden Sie wieder die neuesten Informationen zum Thema in zusammengefasster Form.

Donnernde, krachende und lärmende LKW in unseren Wohngebieten ohne Ende – Stillstand in der Politik, und ein Gutachten des Senats

In der aktuell zu Ende gehenden Legislaturperiode wurde bei einem der zentralen Verkehrsprobleme in unseren Wohngebieten in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhelmsruh zusammengefasst keinerlei Fortschritt erzielt.

Zur Erinnerung: der Verein hatte bereits unter anderem:

- Im Jahr 2022 eine [Petition an die BVV Pankow und an die Senatsverwaltung für Verkehr](#) (seinerzeit Frau Regine Günther (Grüne) mit 3.600 Unterschriften geschickt
- Ebenfalls im Jahr 2022 einen Antrag in die BVV eingebracht, der die Sperrung der Durchfahrt ortsfremden LKW Verkehrs in unseren Wohngebieten fordert (Drs. IX-209 in der BVV angenommen)
- Im Jahr 2024 und 2025 einen Einwohnerantrag eingebracht, der u.a. die Teileinziehung gemäß eines Rechtsgutachtens für Straßen in den Wohngebieten für überregionalen LKW-Verkehr fordert (durch die BVV abgelehnt, siehe [kiezgebiet.de](#))

Währenddessen müssen die Menschen weiterhin in den Wohngebieten rund um die Uhr und am Wochenende die über kaputtgefahrenen Straßen rumpelnde LKW und deren Lärm ertragen, Häuser vibrieren und Kinder und schwächere Verkehrsteilnehmer werden täglich bedroht bzw. in ihrer Freiheit zur Teilnahme am Verkehr eingeschränkt.

Diese LKW haben überwiegend keinerlei lokalen Bezug, sondern werden durch ihre Navigationssysteme von weit her durch die Wohngebiete geleitet – auf dem kürzesten Weg zum Autobahnanschluss.

Geschehen ist bislang absolut nichts. Auf Initiative der BI Kastanienallee und des Vereins in langjähriger Arbeit hin hat der letzte Senat bzw. die Senatsverwaltung für Verkehr unter Bettina Jarrasch (Grüne) zugesagt, ein Gutachten zu Umfahrungsmöglichkeiten insbesondere der Kastanienallee in Auftrag zu geben. Die Beauftragung des Gutachtens überlebte den



Regierungswechsel nach der Wiederholungswahl, und wurde beauftragt dann durch die Verwaltung unter Senatorin Schreiner (CDU). Die genaue Fragestellung blieb jedoch letztlich unklar.

Seither sitzen alle Parteien, BVV und Senat das Problem aus. **Eine Lösung ist möglich, wenn der politische Wille bestehen würde, das Problem endlich anzugehen (s.u.).**



Von einem LKW überfahrene Radfahlerin in Rosenthal im Jahr 2023

Mittlerweile liegt das Gutachten vor, und kann [hier heruntergeladen](#) werden. Das Gutachten wurde durch den Abgeordneten Lars Bocian (CDU) in seinem Bürgerbüro in der Dietzgenstraße am 11.03.26 vorgestellt; leider konnten wir vorab keinen Einblick nehmen.

Mittlerweile haben wir das Gutachten analysiert und bewerten es auf der folgenden Seite.

Stellungnahme des Vereins für nachhaltige Verkehrsentwicklung zum Gutachten „Nah- und Fernräumige Umfahrung der Kastanienallee“, Ramboll vom 20.10.2025, in Auftrag gegeben von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umwelt und Klimaschutz

Nach Analyse des Gutachtens ergeben sich folgende (Kritik-)Punkte hinsichtlich der Aussagekraft und Anwendbarkeit des Gutachtens:

Keine Angabe der Fragestellung und des Auftraggebers

Normalerweise werden in jedem Gutachten der Auftraggeber und die exakte Fragestellung im Wortlaut genannt, auf welche im Gutachten eingegangen werden soll. Dies fehlt im vorliegenden Gutachten völlig. Warum diese Angaben, die ein typisches Qualitätsmerkmal von Gutachten sind weggelassen wurden, ist unklar. Die Einleitung gibt nur indirekte Hinweise darauf; somit bleibt der Spekulation überlassen, welche Frage genau eigentlich zu beantworten war.

Der Titel stellt auf die Bewertung der Umfahrung der „Kastanienallee“ ab; eine großräumige Betrachtung der gesamten Wohngebiete in Niederschönhausen, Wilhelmsruh und Rosenthal wäre aus unserer Sicht eher angemessen gewesen.

Methodik für Bewertung zu Lärm und Verkehrssicherheit: kein Unterschied zwischen offener Bebauung in Wohngebieten (Einfamilienhäuser) vs. Bebauung in der Innenstadt

In der Einleitung wird ein Beurteilungsraster für verschiedene Varianten der Verkehrsführung erstellt, wie z.B. die Zahl lärm betroffener Personen, Zahl der Abbiegevorgänge, Bedeutung für den Radverkehr etc.

Hierbei werden städtische Gebiete mit durchgehenden hohen Fassaden und ruhigen Hinterhöfen (und naturgemäß höherer Bevölkerungsdichte) an großen mehrspurigen Straßen in der Innenstadt gleichbehandelt mit offen bebauten Wohngebieten im dörflichen Stil – wo der Lärm durch alle Gebäude und in alle Räume dringt, und wo Bewohner/-innen diesem tags und nachts kaum entgehen können. **Diese städtebaulich völlig unterschiedlichen Situationen sind schlichtweg nicht vergleichbar und nicht gleichzusetzen, und führen zu falschen Bewertungen im aufgeführten Raster.**

Ferner wird die reine Zahl an „sensiblen“ Einrichtungen als Kriterium herangenommen. Dieser Ansatz verkennt, dass bei z.B. vierspurigen Innenstadtstraßen es regelmäßig Übergänge und Ampelanlagen gibt zur sicheren Querung. Diese gibt es in dörflich bebauten Wohngebieten in Rosenthal regelmäßig nicht, sodass die reine Zahl an Einrichtungen kein Bewertungskriterium sein kann.

Diese Kriterien stellen daher die tatsächliche, subjektive und objektive Belastung durch Schwerlastverkehr hinsichtlich Lärm und Verkehrssicherheit nicht realistisch dar, sondern beziehen sich auf theoretische Kriterien.

Ungeeigneter Untersuchungsansatz im Abschnitt 2 („Kastanienallee nahräumig“)

Auf 24 Seiten widmet sich das Gutachten der Frage, ob eine Umfahrung sinnvoll ist wenn man die Umfahrung unmittelbar vor dem zu umfahrenden Gebiet beginnen lässt („Kastanienallee nahräumig“). Die Wahl dieses Untersuchungsansatzes zeigt das mangelnde Verständnis der Autoren des Gutachtens über das eigentliche Problem, denn jede dort vorgeschlagene Umleitung ist ganz offensichtlich ungeeignet. **Naturgemäß kommt das Gutachten in diesem Abschnitt nur zu nicht geeigneten Umfahrungsmöglichkeiten, was an dieser Stelle aber auch niemand bei realistischer Betrachtung erwarten würde.** Somit ist dieser Abschnitt im Sinne der – nicht klar angegebenen – Problemstellung ohne jeden Nutzen.

Bewertung der Ergebnisse im 2. Teil des Gutachtens („Kastanienallee fernräumig“)

In diesem Teil werden anhand des zuvor genannten Bewertungsrasters verschiedene Routen des LKW-Verkehrs bewertet. Die meisten der untersuchten Varianten sind aufgrund mangelnder Ortskenntnis der Autoren des Gutachtens bereits offensichtlich für durchgehenden LKW-Verkehr ungeeignet.

Die Routen „Süd C1“ und „Süd C2“ entsprechen weitgehend den bereits vom Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung vorgeschlagenen Route (→ [siehe Übersichtskarte, blaue Linien](#)); diese verlaufen weitgehend vierspurigen Hauptstraßen und Straßen der Kategorie I, oder auf übergeordneten Straßen, die in Industriegebieten liegen entweder bis zum Autobahnanschluss A114 östlich oder A111 westlich. Im Gutachten werden diese Routen als einzige Routen mit „bedingtem Potenzial“ bewertet. Hier heißt es u.a. „Die allgemeine Eignung für den LKW-Verkehr ist sowohl im Bestand als auch nach Neu- bzw. Umbau von Straßenabschnitten besser im Vergleich zur Ausgangslage. Auch in Bezug auf die aktive Mobilität bzw. den Radverkehr bestehen Vorteile...“. Als Nachteile werden hier die „deutlich höhere Zahl der lärm betroffenen Personen“ angeführt, sowie die „größere Zahl an sensiblen Einrichtungen“ (siehe hierzu Punkt 2 oben).

Keine Untersuchung der Zusammensetzung des LKW-Aufkommens und der Quellen und Ziele

Man würde erwarten, dass ein Gutachten zur Findung von Umfahrungsmöglichkeiten eine Analyse umfasst, wie sich der LKW-Verkehr zusammensetzt (bzw. Unterscheidung örtlicher vs. überregionaler / nationaler Verkehr). Ebenso wichtig wäre in diesem Zusammenhang eine deutlich genauere Analyse der Quellen und der Ziele des LKW-Verkehrs. Diese Daten könnten z.B. über Toll-Collect gewonnen und analysiert werden.

Beide Punkte kommen in diesem Gutachten nicht bzw. kaum vor; daher ist es auch kaum möglich, differenzierte Lösungsmöglichkeiten daraus zu entwickeln wie zum Beispiel eine Trennung von Anliegerverkehr mit Ziel und Quelle im Verkehrsraum von überregionalen oder nationalen oder internationalem Schwerlastverkehr. Im Hinblick auf die Umfahrungsmöglichkeiten sind nämlich Verkehre, die überregional national oder international fahren, grundsätzlich im Hinblick auf mögliche Zusatzstrecken bei der Umfahrung anders zu bewerten als lokale Verkehre zur Ver- und Entsorgung. Einfach gesagt, wäre eine erhöhte Fahrzeit für einen Handwerker von 10min. durch eine Umfahrung relevant, währenddessen dies für einen LKW auf einer Fahrt von 10 Stunden nach Süddeutschland nahezu irrelevant wäre.

Diese fehlenden Analysen erlauben damit auch nicht die Bewertung der Möglichkeit einer noch größerräumigen Umleitung von nicht-lokalen Verkehren, die offensichtlich ohne relevante Erhöhungen der Fahrzeit möglich wären.

Gesamtbewertung

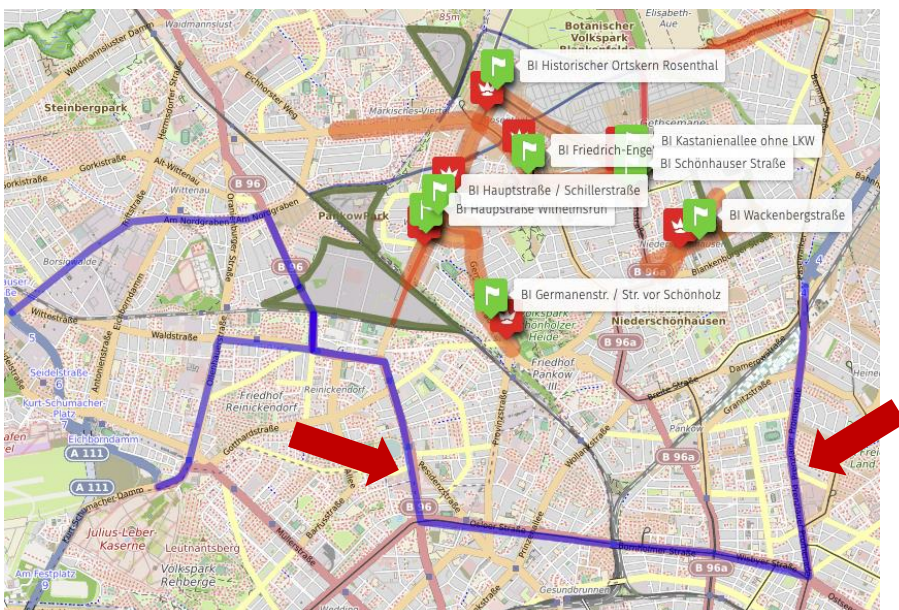
Zusammenfassend bewerten wir daher das Gutachten aufgrund der Fehler bei der Methodik und der Wahl der zu bewertenden Routen als wenig hilfreich für die Entwicklung von Lösungen für den Schwerlastverkehr in Rosenthal. Übereinstimmend mit der Bewertung des Vereins kommt das Gutachten zu einer bedingt positiven Bewertung der beiden Süd-Routen; die genannten Nachteile halten wir für nicht realitätsgerecht.

Die Betrachtung dieser Routen sollte weiter verfolgt werden. Ferner kann eine Lösung wie z.B. eine Anlieger-Regelung in den Wohngebieten von Wilhelmsruh, Rosenthal und Niederschönhausen nur auf Grundlage von genauen Verkehrsdaten (Quelle, Ziel, Zusammensetzung) erarbeitet werden. Das Gutachten liefert keine dieser Daten. Für die Erarbeitung einer Lösung wäre daher der letztgenannte Punkt der nächste sinnvolle Schritt.

Die Parteien in der nächsten Legislaturperiode sind auf dieser Grundlage aufgefordert, endlich tragfähige Lösungen für die Verkehrsprobleme in unseren Wohngebieten zu entwickeln, und die Probleme nicht nur auszusitzen, oder die Interessen der Menschen vor Ort zum Schaden aller sogar noch gegeneinander auszuspielen.

Von Seiten der Bürgerinitiativen und des Vereins wurden in den letzten zehn Jahren genug Lösungsvorschläge und Konzepte erarbeitet – der Ball liegt jetzt im Spielfeld der Parteien.

Die Karte auf der nächsten Seite zeigt die sowohl vom Gutachten bedingt positiv wie auch vom Verein bisher favorisierte Variante für die Führung des LKW-Verkehrs zum Autobahnanschluss Schönerlinder Straße (→ [Kartenlink](#)). Eine Lösung ist daher durchaus möglich, wenn die Politik die Herausforderung angehen will.



Was können Sie tun:

- **Unterstützen Sie ihre lokale Bürgerinitiative** (<https://verkehr-pankow.de/uebersichtskarte/>)
- **Ganz wichtig: abonnieren Sie unseren Rundbrief** und bringen Sie vor allem Ihre Freunde/-innen, Kollegen/-innen und Nachbarn dazu, dies auch zu tun. Für uns ist diese Kommunikationsform sehr effektiv und wichtig! Leiten Sie einfach diesen PDF-Rundbrief per e-mail weiter. Den Rundbrief können Sie hier abonnieren: <https://verkehr-pankow.de/verteiler/>
Frühere Rundbriefe finden Sie unter: <https://verkehr-pankow.de/rundbrief/>
- **Folgen Sie uns auf Instagram @verkehr_pankow** wenn wir über unsere Aktionen berichten, Infos teilen und mit dem Bürgermeister und Parteien
- Kommen Sie zu unseren Treffen (wird per mail und auf der Webseite angekündigt)

www.verkehr-pankow.de

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.,
Kastanienallee 120a, 13158 Berlin

