



Dezember 2020

Zusammenfassung der Verkehrssituation in Wohngebieten in Pankow Rosenthal, Wilhelmsruh und Niederschönhausen 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 Autobahnanschluss A114 einerseits und Industriegebieten in Wilhelmsruh mit verkehrlichem Zugang zum ehemaligen Westteil der Stadt andererseits zu einer zentralen Drehscheibe für Schwerlast-, Durchgangs- und Pendlerverkehr in tangentialer Richtung im Berliner Norden geworden (→ [Übersichtskarte](#)). Die Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik hat auf diese Situation bislang nicht reagiert und agiert ohne erkennbares Konzept.

2. Verkehrssituation vor Ort

Täglich fahren durch die o.g. Wohngebiete tausende von Pendlern hin und zurück. Pro Tag fahren 350-500 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 z.B. führen durch reine Wohngebiete (Mitteilung Stadtentwicklungsamt Pankow). 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 Anwohnenden wachen morgens ab 03:30 Uhr auf, weil Container krachen und Bett und Hauswände vibrieren. Anwohner in vielen Teilen der o.g. Wohngebiete werden einem Lärm ausgesetzt, der für ein Wohngebiet völlig inakzeptabel und gesundheitsgefährdend ist. Das Schlafen mit geöffnetem Fenster ist unmöglich, was insbesondere im Sommer unerträglich ist.

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 und der WHO (54dB(A)) empfohlenen Richtwerten für allgemeine Wohngebiete liegen, ab welchen zweifellos mit einer gesundheitlichen Schädigung der Anwohner gerechnet werden muss. Dennoch werden von der Verkehrslenkungsbehörde Anträge auf Tempo 30 selbst bei Vorliegen von 74dB(A) Lärmbelastung – wonach verkehrsbeschränkende Maßnahmen eigentlich zwingend sind - abgelehnt.

Viele Fahrbahnen einfacher Wohngebietsstraßen (mit entweder darunterliegendem oder noch bestehendem groben Kopfsteinpflaster wie im alten Dorfkern Rosenthals) sind für diese Verkehrsbelastung in keiner Weise ausgelegt und sind hierdurch bereits weitgehend zerstört. Die äußerst hohe Verkehrsdichte mit Pendler- und Schwerlastverkehr lässt eine Wohngebietstypische Nutzung der Straßen durch die Anwohnenden (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.

Die Folgen für die Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit der Anwohnenden einschließlich des Lebens mit Kindern dort sind katastrophal.

3. Reaktion von Politik und Verwaltung auf Senats- und Bezirksebene

Es existiert 30 Jahre nach dem Fall der Mauer bisher kein erkennbares politisches Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme in diesem Raum. Die Verkehrslenkungsbehörde entscheidet, enge und vom Umfeld völlig ungeeignete Straßen in reinen/ allgemeinen Wohngebieten und Ortsteilen mit dörflicher Struktur allein aufgrund ihrer geographischen Lage und ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dem übergeordneten Straßennetz zuzuordnen und hochzuklassifizieren, ohne jedoch für entsprechende verkehrliche Ertüchtigung (Ausbau von Kreuzungen, Ampeln, Querungshilfen, Verbesserung des Fahrbahnbelags, lärmarmen Asphalt) zu sorgen. Eine Beurteilung der Auswirkungen auf das örtliche meist dörfliche Umfeld und Maßnahmen zum Gesundheitsschutz, Nachtruhe und Verkehrssicherheit der Bevölkerung in den Wohngebieten findet nicht statt. Selbst wenn Straßen grundhaft saniert werden sollen (z.B. vorliegende Entwürfe für [Kastanienallee](#), [Str. vor Schönholz](#), [Friedrich-Engels-Straße](#)) werden durch das planende Bezirksamt alle Grundsätze moderner Verkehrspolitik (Gleichberechtigung der Verkehrsmittel, Vision Zero, Mobilitätsgesetz, klimafreundliche Mobilität, Beseitigung von Alleen und Umwandlung in baumlose Verkehrskorridore) ignoriert, und alle Fehler bisheriger Sanierungen (z.B. 1. Bauabschnitt Kastanienallee) wiederholt. Eingaben von BürgerInnen an die

zuständige Senats- und Bezirksverwaltung bleiben meist unbeantwortet, Anträge an die Verkehrslenkungsbehörde auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen werden regelhaft abgelehnt.

Eine Petition von 3.600 Menschen „[Für ein Verkehrskonzept für den Pankower Norden Gegen Schwerlastverkehr und Verkehrslärm in Wohngebieten](#)“ an die zuständige Senatorin blieb bislang unbeantwortet. Eine Stellungnahme des zuständigen Petitionsausschusses steht seit 1,5 Jahren ebenfalls aus. Ein eingebrachter und einstimmig angenommener [Antrag zu diesem Thema in der BVV Pankow](#) blieb ohne jede Auswirkung bzw. Handlung der zuständigen Stellen.

Nach drei Jahren Arbeit des Vereins für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V., Auswertung einer Stellungnahme der SenUVK an den Petitionsausschuss, nach einer Aussage des Amtsleiters Verkehr der SenUVK Hartmut Reupke sowie Hintergrundgesprächen und einem Schreiben an Staatssekretär Streese an eine der Bürgerinitiativen in Rosenthal ist die Position des Senats zu diesem Thema mittlerweile klar:

Die Industriegebiete vorwiegend in Reinickendorf an der Bezirksgrenze sollen nicht nur „erhalten, sondern noch weiter ausgebaut“ werden, obwohl neben der ungelösten Verkehrsproblematik bereits jetzt schon massive Probleme mit Geruchsbildung durch Schwerindustrie in Wilhelmsruh bestehen.

Nach Ansicht des Senats besteht die Lösung darin, dass durch Ausbau/Sanierung von Straßen in den o.g. Wohngebieten, lärmarmem Asphalt und Schallschutzfenstern diese Wohngebiete dauerhaft als Autobahnzubringer für Industrieverkehr etabliert werden. Hiermit soll der Charakter der o.g. aktuell intensiv nachverdichteten Wohngebiete dauerhaft verändert werden.

Da sich die zuständige Senatorin bzw. Senatsverwaltung bislang weigert, ein Verkehrskonzept für die Industriegebiete zu entwickeln oder zu diesem Problem überhaupt Stellung zu nehmen, sind hierdurch weitere Konflikte mit der Bevölkerung über Jahre und Jahrzehnte programmiert. Die Menschen in den betroffenen Stadtteilen sind nicht gewillt, diese Ignoranz weiter hinzunehmen und haben wiederholt [dagegen demonstriert](#).

Sind die Wohngebiete im Norden von Pankow nur Autobahnzubringer für Schwerlastverkehr und Pendler, oder Orte zum Leben und Wohnen ? Das ist die entscheidende Frage, die die Vertreter/-innen der Parteien im kommenden Wahlkampf 2021 werden beantworten müssen.

Daneben arbeitet der **Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung** an einer juristischen Strategie, um durch gezielte Klagen den LKW-Verkehr durch besonders betroffene Wohngebiete zu stoppen und Lärminderungen durch Tempo 30 zu erreichen. Ein Gutachten des Vereins eines betroffenen Hauses in der Kastanienallee hat bereits gezeigt, dass die Vibrationswerte durch LKW-Verkehr das zweieinhalbfache dessen überschreiten, was gemäß DIN-Normen für Wohngebäude als zumutbar gilt. Als nächster Schritt wird hier und ggfs. an weiteren Stellen in Rosenthal eine Klage auf Tonnagebegrenzung vorbereitet.

Forderungen: wir fordern einen vollständigen Kurswechsel der Politik. 30 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, ergänzt um nachhaltige ÖPNV- und Radverkehrsinfrastruktur. **Die Politik kann nicht innerstädtische Industrieansiedlung und Wohnraumnachverdichtung gleichzeitig wollen, ohne hierfür ein Verkehrskonzept 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 und diese damit zu zerstören. Probleme der Industrieverkehre in Reinickendorf 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. Sofortige Einrichtung von Nachtfahrverboten 22-06 Uhr für Schwerlastverkehr in der Kastanienallee und Schönhauser Straße, als Sofortmaßnahme. Später weitgehende Tonnagebegrenzungen auf 7,5t für die o.g. Wohngebiete (nur Anliegerverkehr für Ver- und Entsorgung erlaubt).
3. Flächendeckend Tempo 30 auch auf Durchgangsstraßen, sofern diese durch Wohngebiete führen und insbesondere dort, wo unsanierte und unebene Fahrbahnflächen existieren (siehe Koalitionsvertrag R2G).

Mittel- und Langfristige Forderungen:

1. Verkehrskonzept für die Industriegebiete in Reinickendorf ohne Konflikte mit Wohngebieten
2. Bis zum Erstellen eines Verkehrskonzepts keine weiteren Industrie-Neuansiedlungen
3. Involvierung der Industrie in den Dialog- und Lösungsprozess, z.B. Anbieten von Ersatzflächen am Stadtrand für Entsorgungs- und Logistikunternehmen bzw. langfristiger Ersatz von Industrieflächen durch Wohngebiete in Reinickendorf

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.

www.verkehr-pankow.de, e-mail: post@verkehr-pankow.de