

<https://www.morgenpost.de/bezirke/pankow/article239823857/Lastwagen-Beben-in-Pankow-Neues-Rettungsmanoever-im-Kiez.html>

22.01.2024

Lastwagen-Beben in Pankow: Neues Rettungsmanöver im Kiez

17.10.2023, 16:10 Uhr • Lesezeit: 6 Minuten

Von *Thomas Schubert*



Bürgerprotest gegen Lastwagen-Stress in Berlin-Pankow: Julia Kirsch-Bauer und Gösta Gablick haben eine Lösungsmöglichkeit entdeckt, die vor fast 30 Jahren schon einmal half. © Thomas Schubert / BM | Thomas Schubert / BM

Berlin. 40-Tonner donnern durch Pankows alte Ortskerne. Nachbarn klagen über Risse in Denkmälern. Und lenken den Blick auf ein Gegenmittel.

Nein, langsamer als jetzt können Lastwagen nicht mehr rollen. Inzwischen gilt ein **besseres Schrittempo**, aber in den alten Bürgerhäusern klirrt noch immer Geschirr in den Schränken. Noch immer führt das Lastwagen-Beben zu Rissen in sorgsam sanierten Altbauten. Trotz neuer Tempo-10-Regelung scheint kein Heilmittel gefunden, um die schleichende Zerstörung des Ortskerns von Pankow-Rosenthal zu stoppen.

„Alles wackelt und bebt. Und das nicht nur in der ersten Reihe der Gebäude“, warnt Kunstschmied Gösta Gablick — einer der Köpfe der **Initiative gegen Lastwagenverkehr** in einem der gemütlichsten Kieze Berlins. Gemütlich zumindest in der Theorie.

Denn mitten durch die schmuck sanierte, pittoreske Kulisse der Bürgerhäuser des 19. Jahrhunderts führt eine der umstrittensten **Lastwagen-Routen** Berlins. Vom Reinickendorfer Gewerbegebiet Quickborner Straße rumpelt permanent ein Tross von Sattelschleppern, Speditionsfahrzeugen und Transportern über grobes Kopfsteinpflaster, das als Teil des Gesamtdenkmals gilt.

Lastwagen-Stress in Pankow: Häuser beben trotz Tempo 10



Tempo 10 als letzte Rettung? In Pankow-Rosenthal bebt der Boden trotzdem, wenn schwere Lastwagen aus Reinickendorf zur Autobahn rollen. © Thomas Schubert / BM | Thomas Schubert / BM

Seit diesem Frühling bremst ein extremes Tempolimit von 10 Kilometern pro Stunde die Kolonne auf eine Geschwindigkeit, die Senat und Bezirksamt Pankow als **letztes Mittel vor einer Sperrung** sehen. Aber auch dieses Mittel wirkt nur in der Theorie. Denn augenscheinlich rumpeln die Lkw an Gösta Gablicks alter Schmiede doppelt oder dreifach so schnell vorüber, wie es die Schilder erlauben.

„Dieses Limit war nicht unser Ziel, aber doch ein Erfolg für unsere Initiative“, betont Gablick. „Wir sind nicht diejenigen, die blockieren wollen. Uns liegt nur der Erhalt unserer Häuser am Herzen.“

Eigentümer sollen von Lkw beschädigte Denkmäler reparieren

Denn Eigentümer seien einem absurden Konflikt ausgesetzt, berichtet der Zusammenschluss von Betroffenen: Einerseits stelle der Staat Vorgaben zum **Erhalt von Denkmälern**, die Privatpersonen mit hohem Kostenaufwand erfüllen müssen. Andererseits verzichte die Politik darauf, diese Denkmäler durch Änderung von Lastwagen-Routen im Berliner Norden vor neuen Schäden zu schützen. „Tempo 10 war nicht verkehrt, hat aber an der Situation wenig geändert“, berichtet Anwohnerin Julia Kirsch-Bauer. „Es wird zu oft ignoriert.“



Julia Kirsch-Bauer und Gösta Gablick sehen sich „nicht als Blockierer“. Sie suchen eine Konsens-Lösung für ihren gesamten Ortsteil Rosenthal. © Thomas Schubert / BM | Thomas Schubert / BM

Nun ist es nicht so, dass Kirsch-Bauer und Gablick zum ersten Mal auf das **Lastwagen-Beben** in ihrem Teil von Pankow hinweisen. Allein in Rosenthal befassen sich mindestens drei verschiedene Initiativen mit dem Kampf gegen Schwerlast-Trosse aus Reinickendorf. Und das seit Jahren.

Lübars-Lösung: Reinickendorf beendete das gleiche Problem schon 1996

Neu ist nun dieser Vorstoß zur Eindämmung der Probleme: Es geht um die finale Lösung mithilfe eines fast 30 Jahre alten Präzedenzfalls aus einem anderen schmucken Berliner Örtchen: Lübars. Dort machte das Bezirksamt Reinickendorf 1996 mit dem Schwerlastverkehr zwischen Bauernhöfen und Pferdekoppeln kurzen Prozess. Zum Schutz von Anwohnern, Häusern und Straßenbelag trat ohne längere Detailprüfung eine Tonnagebegrenzung in Kraft, wie Kirsch-Bauer und Gablick herausfanden.

Mit dem Ergebnis, dass Lastwagen, die schwerer sind als sieben Tonnen, Lübars seitdem in Ruhe lassen. Und ihre Fahrer andere, längere, aber schonendere Routen wählen müssen.

Lösung nur mit Gesamtkonzept für LKW in Pankow

Warum ging damals, was heute nicht auch in Pankow-Rosenthal gehen soll? Diese Frage soll jetzt Verkehrsstadträtin Manuela Anders-Granitzki (CDU) beantworten. Und sie zeigt tatsächlich offen für eine Prüfung der Lübars-Lösung. In Sachen **Lärm und Erschütterungen** gebe es „sehr deutliche Überschreitungswerte“, die gutachterlich belegt sind, teilt sie mit. Zugleich sei der denkmalgeschützte Ortskern von Rosenthal „sehr schützenswert“ und zugleich hart getroffen von LKW-bedingten Beschädigungen.



Schwerste Fahrbahnschäden und keine Chance auf eine schnelle Reparatur: Auf der Hauptstraße in Pankow-Rosenthal gilt seit Frühling Tempo 10 - für mindestens vier Jahre. © Berlin | Thomas Schubert

Und deshalb will Anders-Granitzki bei der zuständigen Senatsverkehrsverwaltung nun eine Sieben-Tonnen-Begrenzung für die Hauptstraße in Rosenthal anfragen. Alles steht und fällt aber mit der Ausarbeitung eines **Gesamtkonzepts für den Lkw-Verkehr** in Pankow, das die Senatsverwaltung mithilfe von Gutachtern erstellen müsse.

Auch an der Kastanienallee tobt ein Lkw-Streit

Dort werden sich dann nicht nur Antworten für den schwer betroffenen alten Ortskern von Rosenthal ergeben, sondern auch für die **Kastanienallee**, wo Anlieger ebenfalls seit Jahren eine Schließung ihrer Lastwagen-Passage fordern.

Mit dem aktuellen Ergebnis, dass ein heftig umstrittener Neubau der Kastanienallee als breite, **lastwagentaugliche Route** infrage steht. Hier erwirkte eine Anwohnerinitiative beim Senat zwischenzeitlich den Baustopp.

Mehr zum Thema Lastwagen in Berlin

- Wegen Lastwagen: Pankower befürchten schwere Schäden
- Trotz Lkw-Stress: Pankow verweigert radikalen Schritt
- Pankower rufen wieder zu Blockade gegen Lkw auf

Pankows Verkehrsstadträtin will Lösungsidee aus Rosenthal prüfen lassen

Doch zumindest ein erster Abschnitt des Neubaus zwischen Friedrich-Engels-Straße und Eschenallee scheint nun möglich. Dabei soll eine **neue Fahrradstraße** in der parallel laufenden Nordendstraße den Radverkehr aufnehmen. Doch noch immer sind die Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern des Kastanienallee-Umbaus verhärtet.

Wegen der Komplexität des Lkw-Problems werde vom Senat ein größeres Gebiet im Pankower Norden angeschaut, erklärt Verkehrsstadträtin Anders-Granitzki. Zur Sperrung

einzelner Strecken für schwere Gefährte mangle es bisher an Alternativen. Wohin auch immer die Lkw ausweichen könnten — entweder ist der Straßenzustand zu schlecht oder die Höhe von Brückenbögen zu niedrig. Ein **schneller Brummi-Stopp** wie 1996 in Lübars hängt in Pankow also davon ab, welche Umwege die Politik Speditionen zumutet.



Rosenthal's Hauptstraße ist in miserablen Zustand. Und das wirkt sich auf die Gebäude aus. © Berliner Morgenpost | Thomas Schubert

Interessen von Anwohnern und Berliner Speditionen stehen im Widerspruch

Kirsch-Bauer und Kunstschmied Gablick sehen einen Durchfahrstopp für schwere Laster als Schicksalsfrage für die Bewahrung von nicht weniger als **65 Denkmälern** in ihrem Kiez. „In Reinickendorf wurde damals auch nicht über Ausweichrouten gesprochen. Es wurde einfach gemacht“, sagt Gablick. Und Julia Kirsch-Bauer hält auch Klagen für möglich, wenn die Politik nicht einlenkt: „Wir werden auch keine juristische Auseinandersetzung scheuen.“