

Querung/Verbindung Lessingstraße, Grenzstreifen, Märkisches Viertel¹

1. Humboldtspur fehlt in der aktuellen Planung 2. Fehlende Intermodalität am Haltepunkt PankowPark

1. Humboldtspur fehlt in der aktuellen Planung

Direkt von der Lessingstraße führt ein Trampelpfad vor dem Parkplatz in ein kleines Waldstück an und über das aktive Gleis der NEB bis auf den Mauerweg im Märkischen Viertel. Das bestehende Gleis wird aktuell genutzt, wenn die Firma Stadler ihre Züge ausliefert oder wenn die Museumsbahn fährt.

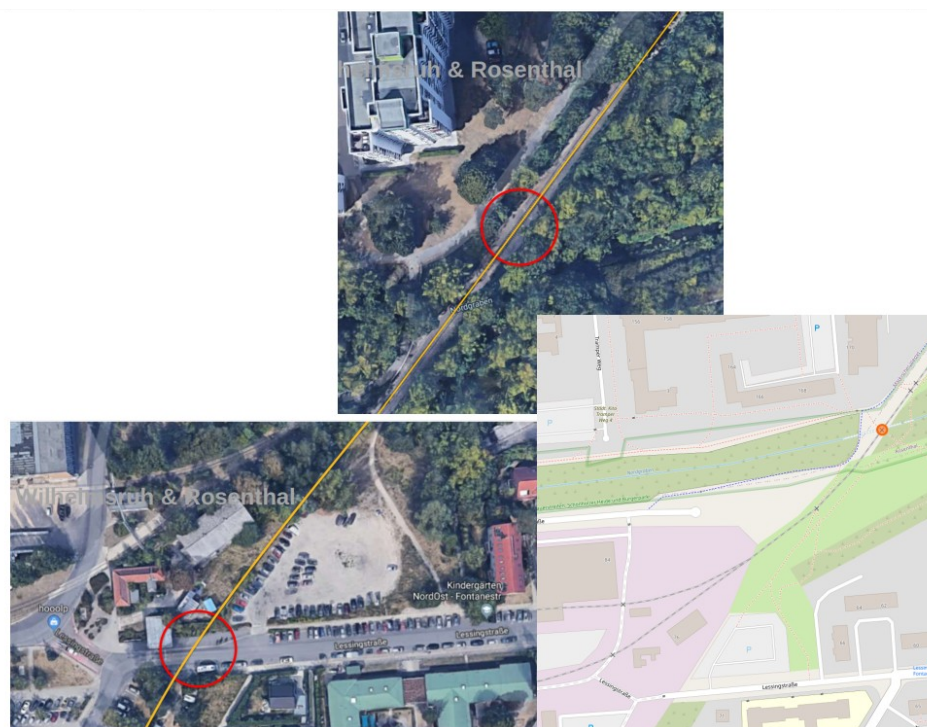


Abb. Auszug aus der Präsentation der [NEB in Wilhelmsruh](#)

Abb. [OpenStreetMap-Link](#)

Die Nutzer*innen dieses Weges wechseln meist mehrmals täglich zwischen der dichten Wohnbebauung im Märkischen Viertel und in Wilhelmsruh. Der Weg ist so frequentiert, dass er im Laufe der Zeit sogar aufgeschüttet wurde.

Auch die bestehende Querung der Gleise weist seit Jahren deutliche bauliche Veränderungen auf. Diese wurden in der Vergangenheit öfters von der NEB beseitigt und von der Bevölkerung in kürzester Zeit immer wieder erneuert.

1 Bisher nicht enthalten im [Stand des Planungsverfahrens \(10/2020 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - IV C 3-De](#)

Siehe auch adfc: [Heidekrautbahn – Verkehrswende zugunsten des Umweltverbunds](#)

Hintergrundpapier Lessingstraße



Abb. Alternativloser Berufsverkehr auf baulich veränderten, verbotenen, unbeleuchteten, romantischen Wege.

Der Weg ist mittlerweile so gut erkennbar, dass er auch in der Fahrplanauskunft der BVG als Fußweg auftaucht. Der dort aufgeführte Fußweg spart den Ortskundigen zwei Busfahrten und mindestens 15 Minuten Reisezeit (plus meist sehr viel Wartezeit).

▶ 13439 Berlin-Märkisches Viertel, Dannenwalder Weg 170 Lessingstr./Fontanestr. (Berlin)	13:48 ab 14:09 an	0:21	1		2,90 € 1,80 €	→ Weitere Tickets
▼ Später						
▼ 13439 Berlin-Märkisches Viertel, Dannenwalder Weg 170 Lessingstr./Fontanestr. (Berlin)	13:01 ab 13:07 an	0:06				0,3 km

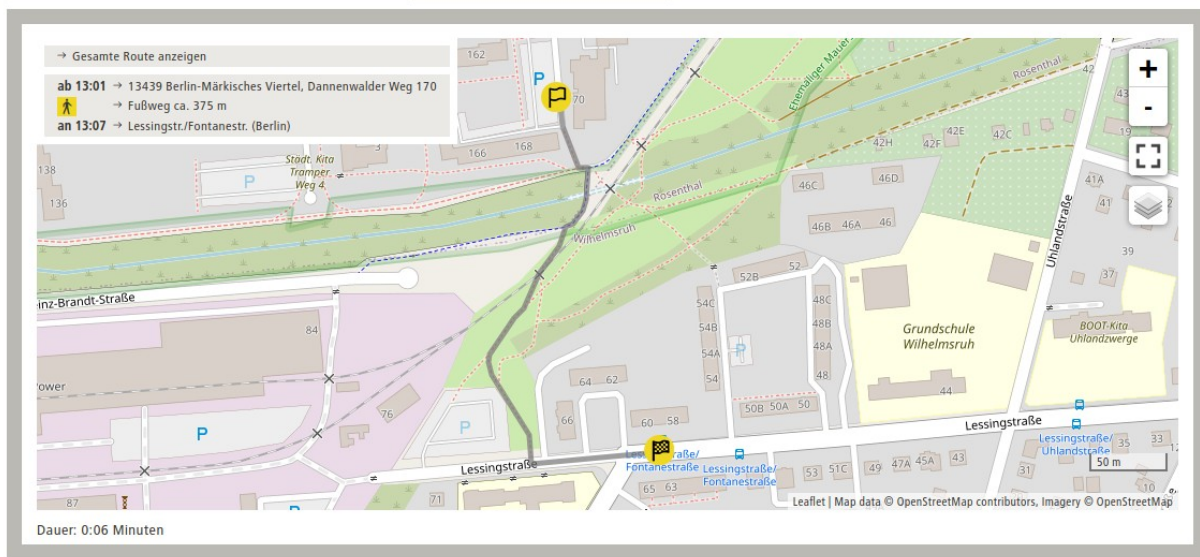


Abb. Foto aus der digitalen Fahrplanauskunft der Berliner Verkehrsbetriebe (<https://www.bvg.de/de>)

Dieser Trampelpfad entstand, weil nach dem Mauerfall nie offizielle Querungen zwischen den Ortsteilen Wilhelmsruh (Bezirk Pankow) und dem Märkischen Viertel (Bezirk Reinickendorf) geplant und gebaut wurde. Bis heute wurde die Notwendigkeit dieser Verbindungen von der Verwaltung und der Politik nicht erkannt bzw. ignoriert.

Wäre das Märkische Viertel nicht zu Mauerzeiten gebaut worden, wäre diese Verbindungen wohl nie zur Diskussion gestanden. Auch die Übergänge über die Trasse der Heidekrautbahn wären angepasst worden. Diese Planungsrückstände sollten im Rahmen des Baus der Heidekrautbahn zeitnah nachgeholt werden, den das Fehler von akzeptablen Lösungen gefährdet die Nutzer*innen

Hintergrundpapier Lessingstraße

der Wege und das sind sehr viele Kinder und Jugendliche, die ihre Schulen erreichen wollen und müssen.

Bei der deshalb dringend benötigten bezirksübergreifenden Schulwegplanung stellen die bestehenden Trampelpfade eine hervorragende Vorarbeit dar.

Prof. Helbing von der ETH Zürich hat sich intensiv mit Trampelpfaden beschäftigt. Er sieht Trampelpfade als demokratische Wunschwege an, weil sie eben nur entstehen, wenn viele Menschen diese Wege nutzen. Seine Forschung zeigt, dass Trampelpfade grundsätzlich dann entstehen, wenn die Menschen ohne sie einen Umweg von 20 bis 30 Prozent in Kauf nehmen müssten.

Die vorhandenen Wege könnten also als gute Grundlage für eine Wegplanung auf dem ehemaligen Todesstreifen dienen, weil sie offenbar eine mehrheitlich annehmbare Lösung der Nutzer*innen abbilden. Interessant, aber nicht verwunderlich war das Phänomen in diesem Februar, dass sich die Trampelpfade auch bei Schneefall und ohne Winterdienst sehr schnell wieder abzeichneten. Und das, obwohl oder gerade weil die Schulen und Kitas zu waren.

Die bislang vorliegende Planung der NEB und dem Bezirksamt Pankow berücksichtigt diese Wege jedoch nicht. Sie verlangt von den Menschen, die die Querung nutzen, deutlich längere Wege, um vom Märkischen Viertel auf die Lessing- und Uhlandstraße zu kommen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre sowie der Zustand des Gleises lässt befürchten, dass dieses geplante Vorgehen wenig aussichtsreich sein dürfte.

Die NEB begegnet diesem Argument mit dem Hinweis, dass sie die Strecke dann durch Zäune schützen werde. Sie weiß, wie erwähnt, durch die bereits immer wieder erfolgenden baulichen Veränderungen am Weg sowie am Gleis, dass die Menschen sehr deutlich zeigen, was sie wünschen.

Die Antwort wäre dann ein Zaun, der aufgrund seiner geringen Akzeptanz und deshalb stark erhöhten Schutzbedürftigkeit, sehr viel Ähnlichkeit mit dem „Schutzbedarf“ der früheren Mauer haben dürfte.



Abb. Absperrungen mit Zäunen auf langen Flächen, Beispiel Flughafen Tegel mit und ohne Sichtschutz

Hintergrundpapier Lessingstraße

Wohl auch deshalb hat die NEB im Jahr 2019 massiv auf den Handlungsbedarf bei diesem Bahnübergang hingewiesen und hat deutlich gemacht, dass es sich hier nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) um einen „wilde“ Bahnübergang handelt, der geschlossen werden müsse, um die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten. Damit war leider nur klar, dass Handlungsbedarf besteht und wer nicht zuständig ist.

Denn leider hat sich die Zusammenarbeit und Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden bislang offenbar als äußerst unproduktiv herausgestellt.

So sollte die Querung ursprünglich im Zusammenhang mit der Realisierung der Humboldtspur (Nummer 16 der „20 grünen Hauptwege“ Berlins) erhalten bleiben. Statt dessen ist sie aktuell aus der Planung verschwunden.

Das Aktionsbündnis möchte nicht abwarten, wie die Reaktionen der Anwohner dann beim laufenden Betrieb sein werden. Sie drängt auf eine Realisierung der Humboldtspur mit einer entsprechenden Anbindung an die Lessing- und die Uhlandstraße.

2. Fehlende Intermodalität

Die vorliegende Planung zum **NEB Haltepunkt PankowPark** macht deutlich, dass die Einbindung des Haltepunkts in das bestehende Verkehrsnetz nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Viele Fahrgäste des **BVG Haltpunktes Lessingstr./Fontanestr. (Berlin)**, der von den Linien 122 sowie 155 angefahren wird, kommen aus dem Märkischen Viertel. Das gleiche gilt auch für die **S-Bahn Haltestelle Wilhelmsruh**.

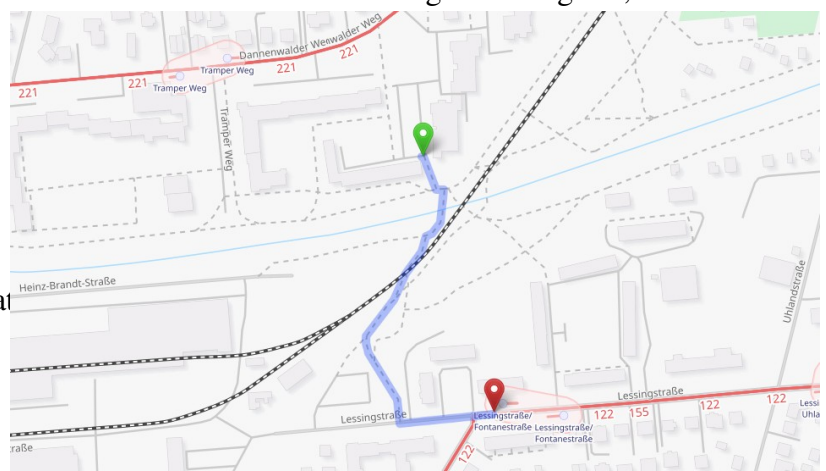
Dieser Sachverhalt wurde von den Verantwortlichen nie erkannt, weil die dafür notwendigen Daten nie erhoben wurde. Auch war sowohl der VBB, sprich NEB und BVG, aber auch der Politik und Verwaltung in Reinickendorf und Pankow nie der Gedanke gekommen, dass die Menschen offenbar doch irgendwie über den ehemaligen Grenzstreifen kommen. Wäre dies nicht geschehen, hätte das Angebot, nie ausgereicht, um den Mobilitätsbedarf zu decken. Deshalb sind wir Fahrgäste froh, diese Verbindung zu haben.

Kritikpunkte an der Planung Haltepunkt PankowPark

Westlage

Der **Haltepunkt PankowPark** ist in maximaler Entfernung vom **Haltepunkt Lessingstr./Uhlandstraße (Berlin)** geplant. Der Umstieg wird nicht nur durch die Entfernung, sondern auch durch den Bahnübergang selbst erschwert. Wäre der Haltepunkt auf der Ostseite, wie ursprünglich von der NEB angedacht, dann wäre es nicht notwendig, dass alle Fahrgäste, immer über das Gleis, und die Anwohner*innen und Schul- und Kindergartenkinder immer über zwei Gleise, müssten. Die Umlenkung dieses Verkehrs würde die Sicherheit am Bahngleis deutlich erhöhen und den Verkehr über das Gleis deutlich reduzieren. Der Fußweg der Fahrgäste, aber auch der Anwohner*innen sowie der Schul- und Kindergartenkinder würde sich verkürzen.

Eine Initiat



Hintergrundpapier Lessingstraße



Wilhelmsruh verfügt an keiner Haltestelle über ein Fahrgastinformationssystem

Es bestehen zwar seit 2016 auch diesbezüglich intensiver Kontakte zur BVG, doch leider bislang erfolglos. Im Winterfahrplan 2016 konnte zwar eine Taktverdichtung des Bus 122 erreicht werden, um die Anbindung zwischen Reinickendorf und Wilhelmsruh und Rosenthal zu verbessern. Doch die langen Wege, die der Bus 122 zurücklegen muss, verursachen sehr häufig sehr lange Verspätungen. Deshalb wäre es hilfreich, wenn Fahrgastinformationssysteme Hinweise geben würden, ob die Busse in absehbarer Zeit kommen oder nicht.

Für die zukünftigen Fahrgäste könnte dieser Haltepunkt ein Umsteigepunkt in die Heidekrautbahn für alle sein, die von und nach Pankow fahren.

Verkehrszählungen auf diesem Streckenabschnitt in den Jahren 2019, 2020, 2022 ergaben folgende Daten für den direkten Weg zwischen Märkischem Viertel und den Bushaltestellen in Wilhelmsruh. Aktuelle Zählungen: Morgens eine Stunde ca. 50 Fußgänger (FG) und 35 Radfahrer (RF) im Bereich der Nordgrabenbrücke queren die Gleise (ohne offizielle Möglichkeit) Ziele: Bushaltestelle Lessingstr./Fontanestr.; Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Märkischen Viertel und Wilhelmsruh (= pro Tag ca. 500FG/ 350RF), die diese attraktive Wegeverbindung in diesem Bereich nutzen.*

Anke Lobmeyer
climate-couching.com

Teil des Aktionsbündnisses Wege über den Mauerstreifen
Tel. 030-51636986