

Wir fordern von den Bezirken Pankow und Reinickendorf, dass sie

- I. in die Planung für die Heidekrautbahn verstärkt die Verknüpfung aller **Verkehrsarten des Umweltverbundes** berücksichtigen und nicht weiterhin das Verkehrsaufkommen von Rad- und Fußverkehr auf und über den Grenzstreifen vollständig außer Acht lassen. Zielsetzung der Planung sollten vielmehr intermodale Haltepunkte sein, die durch eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger die bestehenden Haltepunkte aufwerten;
- II. die vier im Anhang genannte Querungen über den ehemaligen Mauerstreifen planen und bauen damit die Planung der NEB nicht weiter zu gefährden;
- III. zeitnah die dafür notwendige Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit der NEB abschließen.

Ausgehend vom Haltepunkt S-Bahnhof Wilhelmsruh werden hier nun die aus unserer Sicht wichtigen Punkte aufgeführt.

1. Querung Rad- und Fußweg ab Bahnhof Wilhelmsruh bis Hertzstraße (Birkenwäldchen)

Die Wegeverbindung vom S-Bahnhof Wilhelmsruh zur Hertzstraße, wird in der vorliegenden Planung als noralgischer Punkt aufgeführt¹. Die Schließung dieses Weges wird sehr viel Unruhe in Wilhelmsruh verursachen, da vielen Menschen quasi ohne Vorwarnung und Nennung von Alternativen ihre Alltags-, sprich Arbeits-, Schul-, Einkaufs- und Freizeitwege abgeschnitten werden.

Es bleibt abzuwarten, für welche alternativen Wege sie sich entscheiden werden und es bleibt zu hoffen, dass die illegale Alternative über das S-Bahngleis weiter nicht für die Masse der Menschen die 1. Wahl sein wird. Eine zeitnahe Planung und Erstellung einer annehmbaren Alternative könnte hier langfristig Abhilfe schaffen und in der Zwischenzeit, für mehr Akzeptanz für die Bauarbeiten und die neue Bahntrasse bei den bisherigen Nutzern des Weges sorgen.

Durch lokale Bürgerinitiativen und Changing Cities wurde bereits 2019 ein Entwurf für einen durchgängigen Rad- und Fußweg in die BVV Pankow eingebracht. Dieser würde den Menschen in Wilhelmsruh und im Märkischen Viertel einen schnellen Zugang zum S-Bahnhof Wilhelmsruh ermöglichen. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang ein zusätzlicher S-Bahnausgang in Richtung der Wohnbebauung Wilhelmsruh sowie eine Fahrradgarage auf Wilhelmsruher Seite.

Die beiden Karten von Changing Cities finden sie hier: [Wilhelmsruher Spange](#) und [Heidekrautbahn Rosenthal](#).

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

2. Querung Verbindung Lessingstraße, Grenzstreifen, Märkisches Viertel²

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 Gleis wird aktuell genutzt, wenn die Firma Stadler ausliefert oder wenn die Museumsbahn fährt.

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 sogar aufgeschüttet wurde. Er ist 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). Für Reisende aus Pankow könnte hier zukünftig ein Umsteigeort in die Heidekrautbahn entstehen (Bus 155).

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



→ Gesamte Route anzeigen

ab 13:01 → 13439 Berlin-Märkisches Viertel, Dannenwalder Weg 170
→ Fußweg ca. 375 m
an 13:07 → Lessingstr./Fontanestr. (Berlin)

Dauer: 0:06 Minuten

Leider sieht die Planung hier bislang jedoch keinen modernen intermodalen Umsteigepunkt vor. Sie plant stattdessen den **Haltepunkt Pankow Park** der Heidekrautbahn in maximaler Entfernung der **Bushaltestelle Lessingstraße/Fontanestraße** (Bus 122 sowie 155) und stellt sicher, dass alle Fahrgäste der Heidekrautbahn immer die beschränkten Gleisanlagen nutzen müssen.

Und das würde dann auch für die bisherigen Nutzer des Weges gelten. Denn die heutigen Nutzer würden ihre verhältnismäßig sicheren und kurzen Wege im Grünen einbüßen. Ein Umstand, der bereits in der Vergangenheit nicht akzeptiert wurde.

2 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 Pressemitteilung **Ein Gleis aus dem Kaiserreich.**

So weist die bestehende Querung seit Jahren deutliche bauliche Veränderungen am Gleis auf. Diese wurden in der Vergangenheit öfters von der NEB beseitigt und von der Bevölkerung immer wieder erneuert, auch weil es eben keine sichere Alternative gibt.



Die Querung wurde von der NEB im Jahr 2019 noch im Zusammenhang mit der Humboldtspur vorgestellt. Sie ist jetzt jedoch vollständig aus der Planung verschwunden.

Wichtig wäre für die Bevölkerung, dass eine Verbindung zwischen Mauerweg und Lessingstraße hergestellt wird.

Es gibt sehr wohl Menschen, die die Querung nutzen werden, um zur Uhlandstraße zu gelangen. Aber für Kindergarten- und Schulkindergruppen ist die Befahrung und Querung der Uhlandstraße, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, mit sehr schmalen Fußgängerweg und gänzlich fehlenden Zebrastreifen und Ampeln zu gefährlich und deshalb ungeeignet.

Die Planung dieser echten Querung des ehemaligen Mauerstreifens wäre auch im Sinne der NEB. Sie hat kein Interesse daran, Menschen über ihre Haltepunktinfrastruktur bzw. in deren Nähe zu führen, die den Zug nicht nutzen möchten. Das gefährdet den Bahnverkehr unnötig und ist kostenintensiv für das Unternehmen.

Der vorhandene Trampelpfad stellt hingegen eine über Jahre gewachsene Wegoptimierung dar, auf die sich die Bewohner*inner der angrenzenden Wohngebiete sehr deutlich geeinigt haben – untereinander – aber auch mit der NEB. Es wird Zeit, dass diese mit Füßen abgestimmte Entscheidung der Anwohner politisch und planerisch gesehen und legalisiert wird.

Hintergrundpapier Pressemitteilung **Ein Gleis aus dem Kaiserreich.**

Zu Punkt II 3. Querung „CVJM Baracke“ Jugendfreizeitstätte Reinickendorf

Für diese Querung wurde im November 2020 eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen NEB und dem Bezirk Pankow unterzeichnet. Es gilt abzuwarten und zu hoffen, dass die Wege dann auch entstehen.

Zu Punkt II 4. Querung Freizeitpark Lübar und Mauerweg/Kirchlicher Friedhof Rosenthal³

Dieser Übergang verbindet verschiedene Erholungsgebiete und stellt eine attraktive Abzweigung vom neu gestalteten Mauerweg, vor allem für die Anwohner*innen mit Kindern, dar.

Dieser Weg wird auch von Kindergartengruppen und Schulklassen genutzt, weil er einen Rundweg im Grünen ermöglicht. Die Überquerung an dieser Stelle ist kostenintensiv, da sie schwer einsehbar ist.

Um diese Wegebeziehungen trotzdem erhalten zu können, wäre zu prüfen, ob ein neuer Weg auf Westseite nach der kurz darauf folgenden Querung gebaut wird. Diesen Umweg würden die Menschen, die in diesem Bereich ja zumeist in ihrer Freizeit unterwegs sind, vermutlich akzeptieren. Umso mehr, wenn ein entsprechende Beschilderung erfolgen würde.

Die vergeblichen Absperrungsversuche der NEB in der Vergangenheit zeigen auch an dieser Stelle, wie hoch die Nutzung dieser Querung ist.

Anke Lobmeyer
climate-couching.com

Teil des Aktionsbündnisses
Tel. 030-51636986

³(siehe *Stand des Planungsverfahrens* ([10/2020 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - IV C 3-De](#)) *Bisher nicht enthalten und Punkt 13 auf Karte Bezirksamt Pankow von Berlin*)

(siehe openpetition.de/petition/online/wege-ueber-die-heidekrautbahn-2 sowie *adfc: Heidekrautbahn – Verkehrswende zugunsten des Umweltverbunds*)