Stammstrecke der Heidekrautbahn

Gemeinsame Stellungnahme von Verbänden des Umweltverbunds zur Reaktivierung

Diese Stellungnahme wird vorgestellt von folgenden Verbänden (im Folgenden als „wir“ oder „die Verbände“ bezeichnet):

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Berlin e. V. (ADFC Berlin)
  Yorckstraße 25, 10965 Berlin, Tel. (030) 448 47 24
  Ansprechpartner: Jürgen Thomas – juergen.thomas@adfc-berlin.de
- BUND Berlin e. V.
  Crellestraße 35, 10827 Berlin, Tel. (030) 78 79 00-17
  Ansprechpartner: Martin Schlegel – mschlegel@bund-berlin.de
- Changing Cities e. V.
  Lychener Straße 74, 10437 Berlin, Tel. (030) 25 78 11 25
  Ansprechpartner: Tobias Kraudzun – tobias.kraudzun@changing-cities.org – Tel. (0172) 418 53 35
- FUSS e. V. Berlin – Dipl.-Ing. Roland Stimpel
  Exerzierstraße 20, 13357 Berlin, Tel. (0163) 18 33 508
  Ansprechpartner: Roland Stimpel – roland.stimpel@fuss-ev.de
- Verkehrsclub Deutschland – Landesverband Nordost e. V. (VCD Nordost)
  Yorckstraße 48, 10965 Berlin, Tel. (030) 446 36 64
  Ansprechpartner: Heiner von Marschall – heiner.v.marschall@vcd-nordost.de

Sie wird eingereicht bei folgenden Stellen (im Folgenden als „die Planer“ o. ä. bezeichnet):

- Niederbarnimer Eisenbahn AG – Herr Detlef Bröcker
  Georgenstraße 22, 10117 Berlin – heidekrautbahn@neb.de
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Naturschutz
  Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
  - Frau Sen. Regine Günther – senatorin@senuvk.berlin.de
  - Herr Staatssekretär Ingmar Streese – StSV@SenUVK.berlin.de
  - Arbeitsgruppe „Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik“ – Herr Dr. Jürgen Murach – juergen.murach@senuvk.berlin.de
  - Gruppe „Schienenverkehrsrecht, Technische Bahnaufsicht“ – Herr Oktay Yurdakul – oktay.yurdakul@senuvk.berlin.de
- Bezirksamt Pankow von Berlin – Abteilung Stadtentwicklung und Bürgerdienste
  Breite Straße 24a–26, 13187 Berlin
  - Herr Stadtrat Vollrad Kuhn – vollrad.kuhn@ba-pankow.berlin.de
  - Stadtentwicklungsamt – Herr Klaus Risken – stadtentwicklungsamt@ba-pankow.berlin.de
- Bezirksamt Reinickendorf von Berlin – Abteilung Finanzen, Personal, Stadtentwicklung und Umwelt
  Eichborndamm 215, 13437 Berlin

- Herr Bm. Frank Balzer – Frank.Balzer@reinickendorf.berlin.de
- Stadtentwicklungsamt / Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz – Herr Helmuth-Paland – stadtplanung@reinickendorf.berlin.de

Unsere Stellungnahme betrifft die Planungen im Land Berlin, und zwar in erster Linie die „Schnittstellen“ zwischen den Verkehrsarten, nämlich der Heidekrautbahn einerseits und den Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr andererseits. Wir empfehlen den Planern eindringlich, sowohl die grundsätzlichen Anmerkungen als auch die konkreten Einzelhinweise zu berücksichtigen.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die folgende Darstellung der NEB und die dort als Download bereitgestellten Präsentationen sowie auf mündliche Erläuterungen beim Ausschuss für Verkehr und öffentliche Ordnung in Pankow am 06.06.2019 und während der Sonderfahrt am 11.06.2019.

http://www.neb.de/unternehmen/stammstrecke/aktueller-stand/

Wir begrüßen, dass die NEB den Regelbetrieb zum Fahrplanwechsel 2023 aufnehmen will. Wir bitten die Bezirksämter und die Senatsverwaltung dringend, die Planungen und Abstimmungen schnell aufzunehmen und so voranzutreiben, dass eine Betriebsaufnahme der NEB nicht durch sie verzögert wird und von Beginn an alle erforderlichen Bahnübergänge samt Anschlusswegen vorhanden sind. Wenn bei der Betriebsaufnahme nicht alle Bahnübergänge eingerichtet sind, provoziert das ungesicherte Gleisquerungen und sollte unbedingt vermieden werden.

adfc Berlin

VCD Mobilität für Menschen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

changing cities

Fuss e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland

Berlin, 18. Juli 2019

Inhaltsverzeichnis

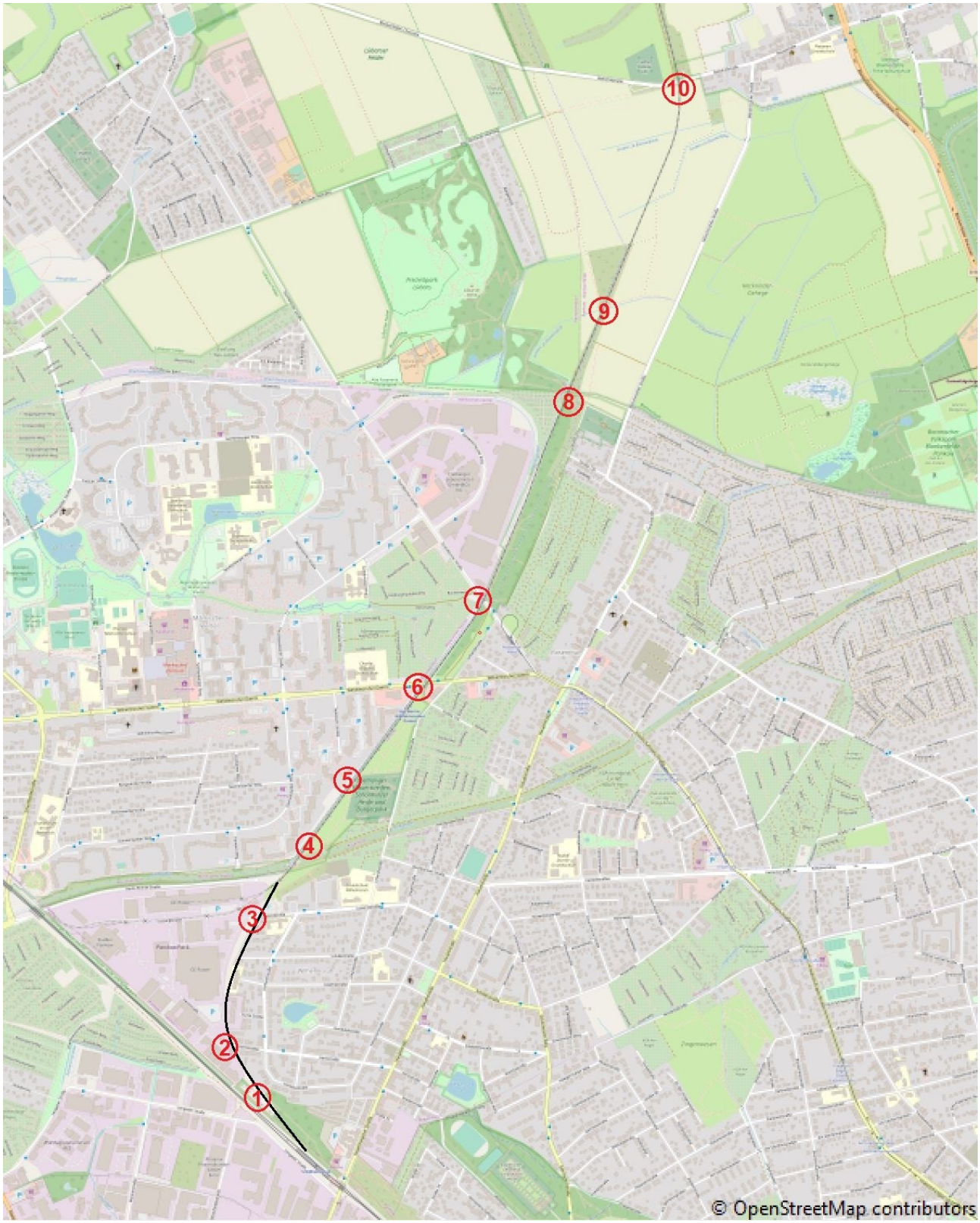
1. Übersicht....3
2. Verkehrswende zugunsten des Umweltverbunds....5
3. Erweiterung der Infrastruktur....5
4. Bahnübergänge mit technischer Sicherung....6
5. Bahnübergänge ohne technische Sicherung....7
6. Bahnübergänge von Geh-/Radwegen (allgemein)....8
7. Hinweise zu einzelnen Abschnitten....10
   7.1. Zusätzliche Sicherung der Bahnstrecke....10
   7.2. [BÜ 1] Mauerweg am Bahnhof Wilhelmsruh....10
   7.3. [BÜ 4] Humboldtspur und [BÜ 5] CVJM-Heim....10
   7.4. [BÜ 6] Übergang am Wilhelmsruher Damm....10
   7.5. [BÜ 9] Mauerweg am Graben 20 Blankenfelde....11
   7.6. [BÜ 10] Bahnhofstraße Blankenfelde....11

1. Übersicht

Die Örtlichkeiten werden (auch in den Präsentationen der NEB) teilweise missverständlich bezeichnet. In unserer Stellungnahme werden die betreffenden Bahnübergänge (BÜ) und weiteren Querungen durchnummeriert (ausgehend vom Bahnhof Wilhelmsruh) und mit einem entsprechenden Link für OpenStreetMap versehen (siehe auch die nachfolgende Karte).

1. Mauerweg am Bahnhof Wilhelmsruh
   in der Nähe von: https://www.openstreetmap.org/way/451928584
2. Hertzstraße (Wilhelmsruh)
   https://www.openstreetmap.org/node/3897283056
3. Lessingstraße (Wilhelmsruh)
   https://www.openstreetmap.org/node/30432562
4. Humboldtspur (zwischen Lessingstraße / Wilhelmsruh und Märkisches Viertel)
   https://www.openstreetmap.org/node/2642577498
5. Verbindung in Höhe des CVJM-Heims zwischen Mauerweg am Märkischen Viertel und dem ehemaligen Mauerstreifen LSG-52 / Uhlandstraße
   https://www.openstreetmap.org/node/2642577502
6. Wilhelmsruher Damm
   https://www.openstreetmap.org/node/2642577503
7. Quickborner Straße
   https://www.openstreetmap.org/node/2642577504
8. Verbindung zwischen Straße 127 / Friedhof Rosenthal und dem Freizeitpark Lübars
   https://www.openstreetmap.org/node/389756814
9. Mauerweg am Graben 20 Blankenfelde
   https://www.openstreetmap.org/node/388585657
   (von der NEB in der Regel „Lübarser Weg“ genannt entsprechend der Bezeichnung, die dieser Abschnitt des Mauerwegs als einer der 20 grünen Hauptwege trägt; die Straße „Lübarser Weg“ liegt abweichend davon in der Siedlung Schildow-Waldeck)

10. Bahnhofstraße (Blankenfelde)
    https://www.openstreetmap.org/node/30249222



2. Verkehrswende zugunsten des Umweltverbunds

Das Mobilitätsgesetz vom Juni 2018 ist Ausdruck davon, dass in Berlin von einer Mehrheit die Verkehrswende angestrebt wird. Nach Jahrzehnten, in denen beim Ausbau der Verkehrswege der Kraftverkehr bevorzugt wurde, soll künftig nicht ein anderes Verkehrsmittel an die erste Stelle gesetzt werden. Stattdessen umfasst das Mobilitätsgesetz die besonderen Anforderungen aller Mobilitätsgruppen (siehe Präambel) und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV (§ 2 Abs. 13).

Der Bedarf an umweltverträglicher Mobilität steigt auch in den Stadtrandbereichen an. In den Wohngebieten von Wilhelmsruh, Rosenthal und dem Märkischen Viertel sowie in Erholungsgebieten wie dem Freizeitpark Lübars oder dem Botanischen Volkspark Blankenfelde haben neben dem ÖPNV der Radverkehr und die Fußwegeverbindungen eine große Bedeutung. Die Reaktivierung der Stammstrecke darf nicht zur Trennung der inzwischen zusammengewachsenen Stadtteile führen.

Für das Verkehrsprojekt „Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn“ bedeutet das:

- Wir befürworten den Ausbau des Schienennahverkehrs in Berlin und Brandenburg nach dem Projekt i2030. Die bisherigen Untersuchungen (Kosten-Nutzen, Verbesserung des ÖPNV-Angebots) unterstützen das für die Heidekrautbahn.
- In den knapp sechs Jahrzehnten der Stilllegung hat die Trasse neue Nachbarn bekommen, deren Bedarf an Wegeverbindungen für die Alltagsmobilität berücksichtigt werden muss.
- Deshalb muss es eine angemessene Anzahl von BÜs geben – sowohl für Straßen als auch für weitere Wege.
- Selbstverständlich müssen alle BÜs für alle Verkehrsarten sicher gestaltet werden und dürfen den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigen.

Zur Herstellung der Sicherheit (angemessenes Verhalten der Nutzer*innen an den nicht technisch gesicherten, also unbeschrankten Bahnübergängen, keine „wilden“ Gleisquerungen mehr anderswo) empfehlen wir unbedingt im Vorfeld der Betriebsaufnahme eine Kampagne zur Information und Verkehrserziehung, insbesondere für Kinder und Eltern, z. B. in den Schulen. Wir begrüßen ausdrücklich die entsprechende Bereitschaft der NEB und erwarten, dass auch die Stellen des Landes Berlin die NEB dabei unterstützen und in gleicher Weise tätig werden.

3. Erweiterung der Infrastruktur

Seit Herstellung der deutschen Einheit 1990 gab es immer wieder Überlegungen, die Stammstrecke der Heidekrautbahn zu reaktivieren. Bisher blieb es bei Gedanken. Erst jetzt – im Zusammenhang mit dem Ausbauplan i2030 – werden daraus konkrete Planungen. Dies ist sehr zu begrüßen: Nur mit Erweiterung des Schienenverkehrs kann der wachsende Verkehr der Zukunft angemessen und im Sinne der Verkehrswende bewältigt werden.

Andererseits haben sich seit 1990 vielfältige Wegverbindungen zwischen Wilhelmsruh und Rosenthal einerseits und dem Märkischen Viertel und Lübars andererseits entwickelt: Von Wilhelmsruh aus werden Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Ärzte im Märkischen Viertel angesteuert; Kinder aus dem Märkischen Viertel benutzen den ehemaligen Mauerstreifen als naturnahen Spielbereich; der Freizeitpark Lübars wird von zahlreichen Pankowern und der Botanische Volkspark Blankenfelde von vielen Reinickendorfern besucht.

Darüber hinaus nutzen zahlreiche Fahrradpendler*innen zwischen Märkischem Viertel, Lübars, Pankow Park und Innenstadt sowie Fußgänger*innen aus Wilhelmsruh die Naturwege entlang der Bahntrasse zwischen Humboldtquerung und Bahnhof Wilhelmsruh, denn dies reduziert ihren Alltagsweg in diesem Abschnitt auf etwa die Hälfte im Vergleich zur Umfahrung des Pankow Parks.

Die Vielzahl der „wilden Querungen“ an der Strecke zwischen Pankow Park und Wilhelmsruher Damm unterstreicht das Bedürfnis der Anwohner*innen an diesen Verbindungen. Leider wurde bislang keiner der Trampelpfade als regulärer Weg geplant und ausgebaut.

Diese Versäumnisse müssen vor Betriebsaufnahme unbedingt ausgeglichen werden, indem im Umfeld der Heidekrautbahn Wege angelegt und an passenden Stellen verbunden werden. Konkret treten wir für folgende Maßnahmen ein:

- Entlang der Bahntrasse (östlich der Trasse) ist im Ortsteil Wilhelmsruh vom Bezirk Pankow ein durchgehender Fuß- und Radweg zwischen Bahnhof Wilhelmsruh und Wilhelmsruher Damm einzurichten. (Damit wird auch das Wohngebiet im Bereich Hertzstraße / Fontanestraße / Lessingstraße / Hauptstraße an den Bahnhof Wilhelmsruh angebunden.) In Kooperation mit Senatsverwaltung und Bezirksverwaltung Pankow sind die benötigten Flächen bereitzustellen sowie die Wegenutzung sicherzustellen.
- Als Verbindung zwischen dem Märkischen Viertel und Wilhelmsruh sind mindestens zwei Querungen der Bahnlinie zwischen den Haltepunkten Pankow Park und Rosenthal für den Fuß- und Radverkehr erforderlich. Das ist auch angesichts der Entfernung zwischen Humboldtspur [BÜ 4] und Wilhelmsruher Damm [BÜ 6] von etwa 800 m angebracht. – Das ist gemeinsame Aufgabe der Bezirke Pankow und Reinickendorf.
- Auch eine Verbindung zwischen Straße 127 bzw. Friedhof Rosenthal und dem Freizeitpark Lübars ist notwendig (bisher eine „wilde Querung“). Zusätzlich zu den o. g. Verbindungen für Freizeitpark Lübars und Botanischer Volkspark Blankenfelde soll hier auch eine Route im Vorrangnetz für den Radverkehr entlangführen.[1] – Diese Planung ist gemeinsame Aufgabe der Bezirke Pankow und Reinickendorf.

Die jeweils zuständigen Bezirksämter müssen die geeigneten Querungsstellen und deren Ausgestaltung als nicht technisch gesicherte Bahnübergänge im Zuge der kommenden Entwurfsplanung der NEB mit der NEB abstimmen und den Bau der Anschlusswege planerisch und finanziell vorbereiten. Die verbleibenden Trampelpfade müssen gesperrt werden.

4. Bahnübergänge mit technischer Sicherung

Wir gehen davon aus, dass mit „technischer Sicherung“ für solche Bahnübergänge an Straßen das heute übliche Verfahren gemeint ist – Lichtsignal mit Gelb-/Rotlicht, Halbschranken für die Fahrbahn, beidseitige Schranken an separaten Geh- und Radwegen (soweit vorhanden).

Die NEB plant die folgenden technisch gesicherten Bahnübergänge an Straßen; dies findet unsere Zustimmung:

- (3) Lessingstraße (Wilhelmsruh)
  https://www.openstreetmap.org/node/30432562

1 Hier gibt es Erläuterungen zum Entwurf der Verbände: Das Radnetz der Zukunft
Vorrangroute entlang der ehem. Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde: OSM-Karte mit der Route im Radnetz

- (6) Wilhelmsruher Damm
  https://www.openstreetmap.org/node/2642577503
- (7) Quickborner Straße
  https://www.openstreetmap.org/node/2642577504
- (10) Bahnhofstraße (Blankenfelde)
  https://www.openstreetmap.org/node/30249222

Die NEB plant außerdem den folgenden technisch gesicherten Bahnübergang:

- (2) Hertzstraße (Wilhelmsruh)
  https://www.openstreetmap.org/node/3897283056

Durch Beschluss der BVV Pankow soll dieser Übergang für den Kraftverkehr gesperrt werden und stattdessen ein Übergang ohne technische Sicherung für den Geh- und Radverkehr eingerichtet werden. Diese Änderung findet unsere Zustimmung; die Begründung ergibt sich aus den Anmerkungen im Abschnitt „Erweiterung der Infrastruktur“. Einzelheiten werden auch im Verfahren zu einem Bebauungsplan des Bezirks Pankow zur Hertzstraße u. a. behandelt.

5. Bahnübergänge ohne technische Sicherung

Die NEB plant, die folgenden Bahnübergänge für den Geh- und Radverkehr beizubehalten; dies findet unsere Zustimmung:

- (1) Mauerweg am Bahnhof Wilhelmsruh
  in der Nähe von: https://www.openstreetmap.org/way/451928584
- (4) Humboldtspur (zwischen Lessingstraße / Wilhelmsruh und Märkisches Viertel)
  https://www.openstreetmap.org/node/2642577498
- (9) Mauerweg am Graben 20 Blankenfelde
  https://www.openstreetmap.org/node/388585657

Wir empfehlen, auch die folgenden Bahnübergänge für den Geh- und Radverkehr einzurichten, die sich bisher als „wilde Querungen“ entwickelt haben:

- (5) Verbindung in Höhe des CVJM-Heims zwischen Mauerweg am Märkischen Viertel und dem ehemaligen Mauerstreifen LSG-52 / Uhlandstraße
  https://www.openstreetmap.org/node/2642577502
  Die Begründung ergibt sich aus den Anmerkungen im Abschnitt „Erweiterung der Infrastruktur“.
- (8) Verbindung zwischen Straße 127 / Friedhof Rosenthal und dem Freizeitpark Lübars
  https://www.openstreetmap.org/node/389756814
  Die Notwendigkeit ergibt sich aus den Erläuterungen im Abschnitt „Erweiterung der Infrastruktur“ – Anbindung von Freizeitpark Lübars und Botanischem Volkspark sowie Vorrangroute im Radnetz. Auch wenn Letzteres erst später umgesetzt wird, ist es sinnvoll, diese Planung bereits jetzt einzubeziehen. Jede spätere Änderung erfordert zusätzliche Planungen und damit Kosten, die vermieden werden, wenn der BÜ jetzt entsprechend eingerichtet wird.

  Die NEB hält die Sicht an dieser Stelle für einen BÜ ohne technische Sicherung nicht für ausreichend. Weil in diesem Bereich die Rückschnittzone[2] sowieso freigeschnitten werden

2 Es handelt sich um einen Bereich am Gleis, in dem allenfalls kleine Sträucher wachsen dürfen. Nach DB-Richtlinie 882 müssen an beiden Seiten des Gleises jeweils 6 m von Bewuchs frei bleiben; eine

muss, sollte dadurch die freie Sicht auf die Strecke gegeben sein. Wir erwarten von der NEB, dass sie die Sichtverhältnisse an dieser Stelle unter diesem Gesichtspunkt nochmals prüft.

Wie die Bahnübergänge für Geh- und Radwege gestaltet werden sollen, wird im nächsten Abschnitt „Bahnübergänge von Geh-/Radwegen (allgemein)“ erläutert. Grundsätzlich begrüßen wir, dass die NEB auf die Anwendung von Pfeifsignalen verzichten will.

6. Bahnübergänge von Geh-/Radwegen (allgemein)

Für BÜs an Geh- und Radwegen bei Nebenbahnen gelten nach § 11 EBO[3] diese Regeln:

- Der Vorrang des Schienenverkehrs wird durch das Andreaskreuz gesichert.
- Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke oder durch Pfeifsignale gesichert werden. *Bitte beachten: Übersicht oder Pfeifsignal genügt; es muss nicht beides vorgesehen werden. – Wir gehen von einem Sichtbereich von etwa 120 m bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h aus.*
- Umlaufsperren dürfen angebracht werden *(nicht: müssen)*, sind aber kein Ersatz für gute Übersicht und ggf. Pfeifsignal.

Diese Regelungen wurden in die BÜV-NE (Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen) übernommen. Bei der DB gelten sie analog (Ril 815.0010).

Entscheidend sind gute Sichtbarkeit auf die Bahnstrecke sowie die Möglichkeit, den Übergang zügig und sicher zu queren und bei Annäherung eines Zuges schnell freizumachen.

Ergänzend können (neben dem Andreaskreuz) weitere Elemente angebracht werden. Ein BÜ ohne technische Sicherung kann wie folgt gestaltet werden

- Andreaskreuz (wird hier nur zur Vollständigkeit nochmals genannt)
- für jede Richtung eine eigene Fahrspur, getrennt durch eine Leitlinie, dazu Pfeilmarkierungen (Zeichen 297[4] und 297.1) sowie Fahrstreifentafel mit Gegenverkehr (Zeichen 522-30)
- auch Pfeilmarkierungen für die Gegenrichtung vorsehen zwecks zusätzlicher Aufmerksamkeit
- zusätzlich Fahrrad-Piktogramme im Asphalt zur Verdeutlichung
- jede Fahrspur sollte 2,50 m breit sein (mind. 2,00 m), damit Fußgänger*innen sowie Fahrer*innen von Rollstühlen oder Fahrrädern jeder Art genügend Platz haben und sich nicht gegenseitig behindern oder gefährden
- Haltelinie am Punkt für die Sicht auf die Strecke (2,75 m ab Gleismitte)
  taktile Platten (Riffelung) o. ä. erfüllen den gleichen Zweck vielleicht noch besser, sind aber wegen Rutschgefahr für Radfahrer*innen nicht so günstig
- u. U. seitliche Begrenzungen des Weges (als Hinweis für größere Aufmerksamkeit)
- Vorwegweiser für den Bahnübergang (Zeichen 151)

---

entsprechende Verordnung für Nebenbahnen ist uns nicht bekannt. Mehr zu diesem Thema ist in einer Veröffentlichung der DB zu finden: Vegetationsmanagement der DB

3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), vollständiger Text: § 11 EBO

4 Diese Angaben beziehen sich auf die Liste der Verkehrszeichen in Deutschland nach StVO, beispielsweise entsprechend dieser Übersicht bei Wikipedia

Unbedingt sind in den ersten 12 Monaten zusätzliche Hinweise anzubringen, etwa mit dem Inhalt „Achtung, regelmäßiger Zugverkehr wieder aufgenommen“.

Die NEB hatte solche Hinweise an der RB 63 nach dem 10.12.2018 aufgestellt, wie in der RBB-Abendschau am 03.07.2019 aus Templin-Ahrensdorf gezeigt wurde. Der Abendschau-Beitrag war nur bis 10.07.2019 verfügbar; das Bild wurde als Screenshot übernommen.

Gegen Umlaufsperren („Drängelgitter“) an Bahnübergängen als zusätzliche Maßnahme sprechen vor allem diese Gesichtspunkte:

- Speziell für in Gruppen fahrende Radfahrer oder bei der Begegnung von Radfahrern und Fußgängern entsteht ein Unfallrisiko, z. B. durch Kollisionsgefahr.
- Sie beeinträchtigen das zügige Räumen des Gefahrenbereichs. Dies gilt speziell für Rollstuhlfahrer*innen, Radfahrergruppen oder Radfahrer mit Anhängern.
- Durch die Verengung ist eine barrierefreie Nutzung des Weges nicht gewährleistet. Nutzer von Handbikes oder anderen Spezialrädern, Radfahrer mit Gepäck oder Kinderanhänger werden behindert oder ausgeschlossen.
- Verkehrspsychologie: Wer damit beschäftigt ist, sein Fahrzeug um die Sperre herum zu manövrieren, ist vom Zugverkehr abgelenkt.
- Für unaufmerksame Kinder sind Umlaufsperren kein Hindernis und daher auch kein Sicherheitsgewinn.
- Der Sichtbereich, der nach BÜV-NE freigehalten werden muss, ist ohne Umlaufsperre geringer und kann deshalb einfacher gewährleistet werden.

An allen Querungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollte deshalb auf solche Sperren verzichtet werden. Beispiele für nicht angemessene Umlaufsperren:

Bild links: Schönwalde (Stammstrecke) für Fußgänger – kein Platz für Begegnungen
Bild rechts: Havelländische Eisenbahn am Spekteweg (Spandau) – Radfahrer sollen absteigen, zu wenig Platz für größere Fahrzeuge, direkt am Gleis kein Platz für Begegnungen

7. Hinweise zu einzelnen Abschnitten

7.1. Zusätzliche Sicherung der Bahnstrecke

Ungesichertes Queren (abseits der eingerichteten BÜs) muss möglichst verhindert werden. Dabei wollen wir keine neue Mauer durch Berlin haben. Aber die bisherigen Trampelpfade müssen am Beginn und am Gleis mit naturnahen Barrieren (Baumstämme, Hecken o. ä.) gesperrt werden. Gegebenenfalls sind für die Eingewöhnungszeit Wegweiser zum nächstgelegenen BÜ sinnvoll.

7.2. [BÜ 1] Mauerweg am Bahnhof Wilhelmsruh

Durch den Höhenunterschied zwischen dem Niveau der Bahnstrecke und der Umgebung müssen Radfahrer*innen sowieso ein kurzes Stück „bergauf“ fahren; eine weitere Maßnahme zur Herabsetzung ihrer Geschwindigkeit erübrigt sich. – Da die Heidekrautbahn an dieser Stelle bereits auf den Bahnhof zufährt oder von dort kommt, sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h oder wenigstens 60 km/h möglich sein.

7.3. [BÜ 4] Humboldtspur und [BÜ 5] CVJM-Heim

Auf der Reinickendorfer Seite dieser Übergänge kann auf Umlaufsperren („Drängelgitter“) auf jeden Fall verzichtet werden, weil Radfahrer*innen vom Mauerweg her um die Ecke biegen und deshalb sowieso langsam fahren. Wie die Übergänge auf Pankower Seite gestaltet werden können, hängt wesentlich davon ab, wie der jeweilige Weg an die Bahn herangeführt wird.

7.4. [BÜ 6] Übergang am Wilhelmsruher Damm

Es ist davon auszugehen, dass Geh- und Radwege auf beiden Straßenseiten separate Schranken erhalten; das ist sachgerecht.

Zusätzlich ist eine sichere Verbindung zwischen dem Mauerweg südlich des Wilhelmsruher Damms und dem neugebauten Abschnitt des „Grünen Bands Berlin“ zwischen Wilhelmsruher Damm und Quickborner Straße herzurichten. Westlich des Bahnübergangs befindet sich zurzeit eine Mittelinsel. Damit Radfahrer*innen nicht auf der falschen Straßenseite fahren, sollte eine gleichartige Mittelinsel östlich des Bahnübergangs in Verlängerung des Grünen Bands Berlin eingerichtet werden. – Die bisherige Haltestelle des M21 wird für den künftigen Haltepunkt der Heidekrautbahn und wegen der Nähe zum Bahnübergang vermutlich sowieso verlegt.

rot = Fahrtrichtung Nord-Süd – **orange** = Fahrtrichtung Süd-Nord

7.5. [BÜ 9] Mauerweg am Graben 20 Blankenfelde

Da der Mauerweg vor und nach dem Übergang parallel zur Bahnstrecke verläuft und schon wegen der Übersicht eine rechtwinklige Querung vorzusehen ist, muss der Mauerweg jeweils im Bogen an den eigentlichen Übergang herangeführt werden. Damit beide Fahrtrichtungen sich nicht negativ beeinflussen, ist der Weg im Bogen und im Übergang ausreichend breit anzulegen (vorzugsweise 2,50 m und mindestens 2,00 m je Richtung). Wegen der Bögen kann auf weitere Maßnahmen („Drängelgitter“) zur Verringerung der Geschwindigkeit verzichtet werden.

Zu Einzelheiten der Vorschläge siehe die ausführliche Beschreibung im Abschnitt „Bahnübergänge von Geh-/Radwegen (allgemein)“.

7.6. [BÜ 10] Bahnhofstraße Blankenfelde

Bei der Gestaltung des Bahnübergangs ist auch die Verlängerung des Alten Bernauer Heerwegs zu berücksichtigen. Der West-Ost-Verkehr muss rechtzeitig vor dem Bahnübergang vom Kraftverkehr gesehen werden, damit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sicher auf die Bahnhofstraße gelangen. In gleicher Weise muss der Ost-West-Verkehr nach links auf den Geh-/Radweg neben der Bahnhofstraße gelangen können.

Unabhängig davon, wie Bahnhofstraße und Hauptstraße zur Anbindung an die Bahn ausgebaut werden, ist bei dieser Gelegenheit eine Radverkehrsanlage einzurichten.