

Initiative Ollenhauerstraße
Initiator: Thomas Rost
E-Mail: bi_ollenhauer@vodafoneemail.de
Tel. 0163 7608895
Privatanschrift:
Hohefeldstr. 61A
13467 Berlin



Berlin, den 26.08.2026

An die Mitglieder des Haushaltsausschusses im Abgeordnetenhaus Berlin per E-Mail-Anhang

**Betreff: Neubauvorhaben des Bezirksamtes Reinickendorf in der Ollenhauerstraße
Antrag auf Setzung eines „qualifizierten Sperrvermerks“ für bewilligte Haushaltsmittel**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vorbemerkung:

Die BI Ollenhauerstraße erhielt zusammen mit der AG Artenschutz der Naturfreunde Berlin e.V. Akteneinsichten am 12.03. und 21.08.2026 zum Bauvorhaben Ollenhauerstraße des Bezirksamtes Reinickendorf. Der Antrag vom 17.07.2026 zur 2. Akteneinsicht lautete:
„Hiermit beantragen wir Akteneinsicht nach IFG/ UIG zu allen Vorgängen im Zusammenhang mit den Planungen zum Neubau der Ollenhauerstraße. Dazu zählen insbesondere folgende Dokumente im Original“ (siehe Anlage!)

Die BI Ollenhauerstraße geht davon aus, dass die uns vorgelegten Akten vollständig waren.

Im Umkehrschluss bedeutet das, dass es keine Akten zu einigen der angefragten Vorgänge gibt. Daraus schließen wir, dass es deutliche Defizite im Planungsverfahren gegeben haben muss, wodurch die **Vergabe der bereits bewilligten Haushaltsmittel grundsätzlich obsolet** wird.

Deshalb stellen wir folgenden Antrag:

**Antrag auf Setzung eines „qualifizierten Sperrvermerks“
für Kapitel 3800 Titel 72507 (neu)/ 725 Neubau Ollenhauerstraße**

im Haushaltsplan von Berlin für die Haushaltsplan von Berlin für die Haushaltsjahre 2026/2027, Bezirks-
haushaltsplan Reinickendorf Band 1, S. 209

Begründung:

Die geplante Ersatz-Neubaumaßnahme Ollenhauerstraße mit 1. Bauabschnitt von Grundstück mit Hausnummer 122 im Süden bis Reinickes Hof im Norden in der vorgelegten Planung (BPU genehmigt am 11.07.2025 durch SenStadt)

- verbessert nicht den Radverkehr gegenüber dem Ist-Zustand,
- verschlechtert massiv den Hitze- und Artenschutz durch Fällung aller noch vorhandener 115 Bäume bereits im Oktober 2026,
- befeuert dadurch die Klimakrise,

- berücksichtigt nicht die Vorgaben des Schwammstadtprinzips und eines notwendigen Regenwassermanagements,
- ist nicht vereinbar mit dem Berliner Klimaanpassungsgesetz vom November 2025,
- lässt die Führung der Straßenbahn vom Kurt-Schumacher-Platz nach Wittenau
- und die Straßengestaltung im Bereich der Eisenbahn-Überführung der Kremmener Bahn ungelöst.

Im Einzelnen:

1. Eine Prüfung und Kostenberechnung für eine Null-Variante für Sanierung oder Neubau der vorhandenen Fahrbahnen in ihrer vorhandenen Lage wurde zu Planungsbeginn nicht vorgenommen und belegt.
2. Eine Schadenserhebung der Fahrbahnen, der Radwege und der Gehwege wurde nicht vorgelegt und ist evtl. nicht vorhanden.
3. Wann, warum und von wem von vorneherein die Entscheidung für einen grundhaften Komplett-Ersatz-Neubau der Straße gefällt worden ist, war in den Akten nicht belegt. Als einziger, rein theoretisch stichhaltiger Grund wurde das Alter der Straße im „Erläuterungsbericht zur Investitionsplanung 2019 bis 2023“ vom 15.11.2018 genannt.
4. Eine Baugrunduntersuchung wurde bereits mit der Vorgabe des grundhaften Ersatz-Neubaus beauftragt und durchgeführt. Der Ergebnisbericht dieser Untersuchung vom 16.09.2020 lag vor.
5. Von Seiten der Senatsverkehrsverwaltung wurden die Mitplanung von Radwegen, die über weite Strecken in der Straße zu Planungsbeginn fehlten, einer Tramtrasse vom Kurt-Schumacher-Platz bis Wittenau und der Neubau der Bahnbrücke der Kremmener Bahn samt Verlegung des S-Bahnhofs Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik Richtung Ollenhauerstraße in den Planungsprozess als Notwendigkeiten eingebracht.
6. Von diesen Notwendigkeiten sind die Tram-Trasse und der Brückenbau nun im 1. Bauabschnitt laut BPU vollkommen ausgeklammert. Für die Tram-Trasse wird nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes keine Möglichkeit eines einfachen, nachträglichen Einbaus vorhanden sein, was bedeutet, dass bei ihrer Verwirklichung der gesamte Querschnitt der nun neu zu bauenden Straße noch einmal neu gestaltet, d.h. umgebaut werden muss. Daraus resultiert eine **Steuergeldverschwendung**, die nicht passieren darf.
7. In allen Planungsüberlegungen wurde eine Verschiebung der Fahrbahnen zur Mitte vorgenommen, um in den Seitenbereichen mehr Raum für Radverkehrsanlagen, Parkplätze und Gehwege zu bekommen. Dies ist ein zwar sinnvoller, aber nicht notwendiger Schritt, der aber hohe **Zusatz-Kosten** mit sich bringt im Vergleich zu einer Sanierung oder eines Neubaus der Fahrbahnen entsprechend Punkt 1 dieser Aufzählung. Außerdem verursacht diese Verschiebung die Fällung aller ca. 40 auf dem Mittelstreifen stehender Altbäume.
8. Die Radwegeplanung erfolgte in zwei Planungsvarianten (die Namensgebung für die Varianten wurde im Planungsverlauf mehrmals verändert, hier die Bezeichnungen laut VPU und BPU):
 - a. Variante 1: Hochbordradweg (baulich angelegter Radweg) neben dem Gehweg auf der Linie der in den Seitenbereichen vorhandenen Bäume; Folge: alle dort stehenden Bäume müssen gefällt werden.
 - b. Variante 2: Radfahrstreifen auf der Fahrbahn neben den in den Seitenbereichen vorhandenen Bäumen; Folge: die dort befindlichen Bäume können ausdrücklich erhalten werden.
9. Warum Variante 1 bereits seit 24.08.2021 favorisiert wurde und dafür die Baumfällungen in Kauf genommen wurden, kann nur aus einer Mail vom 14.10.2021 aus der Senatsverkehrsverwaltung entnommen werden: Dadurch könnten Engstellen in der Ollenhauerstraße ausgeglichen werden.
10. Die eben genannten Planungsmöglichkeiten an Engstellen wurden laut Lageplänen der BPU auch weidlich ausgenutzt: An insgesamt 15 Engstellen wird der Hochbordradweg von 2,50 m auf 1,30 m Breite eingeengt und zusätzlich in seiner Linienführung verschwenkt.

11. Kostenvergleiche unter Einbeziehung des Aufwandes des Bauersatzes zwischen den genannten Varianten für die Radwege wurden nicht erstellt. Lediglich im Erläuterungsbericht zur BPU vom 16.02.2024 wurde ein Kostenunterschied zu Gunsten der Variante 1 benannt, der darin durch die Aufbauhöhe des Unterbaus pro Quadratmeter beziffert, aber nicht auf die gesamte Strecke berechnet wurde.
12. Die positive Radwege-Situation seit September 2023 mit 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf dem ehemaligen Parkstreifen wird in den Plänen völlig ignoriert. Dieser Radstreifen zwischen Humboldt- und Schulenburgstraße auf der Ost- und zwischen Kienhorststraße und Auguste-Viktoria-Allee auf der Westseite ist vom BA Reinickendorf in 2023 mit Mitteln des Radfahr-Fördertopfes „Stadt und Land“ der Bundesregierung als Pilotprojekt erstellt worden. Eine Auswertung dieses Projektes ist nicht erfolgt. Die Frage der Mittelbindung aus diesem Programm im Kontrast zur geplanten Umsetzung der Neubaumaßnahme der ganzen Straße wurde nicht gestellt und auch nicht geklärt.
13. Mit Eröffnung des Projekt-Radfahrstreifens im Herbst 2023 ist ein wesentlicher ursprünglicher Grund für den grundhaften Ersatzneubau der Ollenhauerstraße entfallen: Es gibt seitdem über die gesamte Strecke beidseitig Radwege, davon auf nur kurzen Abschnitten sog. Hochbordradwege, über deren Sanierung man nachdenken könnte.
14. Mit der Verlegung des Radverkehrs auf den Hochbord wird die verkehrswissenschaftliche Diskussion der vergangenen Jahre völlig ignoriert, die von dieser Bauweise aus Gründen der objektiven Verkehrssicherheit abrät. Diese Radwegeführung stellt mindestens keine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand seit Herbst 2023 dar.
15. Die in der BPU vorgesehene Baumbilanz ist deutlich negativ: alle noch vorhandenen 115 Bäume sollen gefällt, 74 ersatzweise gepflanzt werden. Dies widerspricht eindeutig dem Erhaltungsgrundsatz und dem Klimaanpassungsgesetz Berlin §6 (2), wonach im Bereich des 1. Bauabschnittes in der Ollenhauerstraße ca. 190 Bäume bis 2040 stehen sollen, für die aber kein Platz in den Plänen vorgesehen ist.

Resümee:

Diese grundhafte Neubauplanung der gesamten Straße ist im Laufe des Planungsprozesses so weit zusammengeschrunpft worden, dass die ursprünglich maßgeblichen Ziele nicht mehr erkennbar sind und diese – v.a. in Bezug auf die Tram-Trasse – sogar verunmöglichen.

Wir plädieren dafür und bitten darum, die Maßnahme jetzt gemäß unserem Antrag zu stoppen.

Dies müsste unverzüglich geschehen, da die Baumfällungen bereits für Oktober 2026 vom BA Reinickendorf angesetzt sind.

Es ist dem Steuerzahler nicht zu vermitteln, dass Gelder in Millionenhöhe für diese mit zahlreichen ungeklärten Fragen belastete Baumaßnahme **ohne erkennbare Nutzungsgewinne** für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie für die Anwohnenden jetzt verausgabt werden, **nur weil sie einmal bewilligt worden sind** (= das Hauptargument des seit März 2026 zuständigen Stadtrates Pieper!).

Stattdessen sollten aus unserer Sicht Maßnahmen überlegt, geplant und vorgenommen werden, mit denen die Kfz-Fahrbahnen in ihrer jetzigen Lage soweit ertüchtigt (durch Fahrbahn-Sanierung oder grundhaften Neubau) werden können, dass sie für einen **Übergangszeitraum** bis zur Verwirklichung einer Tram-Trasse und des DB-Brückenneubaus durchhalten können. Die Bäume auf dem Mittelstreifen und in den Seitenbereichen müssen aus Gründen des Hitze-, Schall-, Arten- und Klimaschutzes erhalten bleiben und wieder revitalisiert werden, wo nötig.

Thomas Rost

Für die Bürgerinitiative Ollenhauerstraße