

An Frau Senatorin Ute Bonde
- persönlich -
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Offener Brief:

Eine Abschrift bzw. Mail-Kopie erhalten u.a.

- die Mitglieder des Verkehrs- und des Umweltausschusses im AGH Berlin,
- das Bezirksamt Reinickendorf mit Bürgermeisterin und Stadtrat,
- die Fraktionen der BVV Reinickendorf,
- alle Mit-Petent*innen der Petition,
- die Berliner Presse

Betreff: Umplanung der Neubaupläne Ollenhauerstraße v.a. zugunsten des Baumerhalts

Sehr geehrte Frau Senatorin Bonde!

Zuerst zu meiner Person und zur Initiative Ollenhauerstraße

Mein Name ist Thomas Rost. Ich bin Einwohner des Bezirks Reinickendorf und Initiator der Bürgerinitiative Ollenhauerstraße, die sich für ein sofortiges Moratorium zu den veröffentlichten Neubauplänen in der Ollenhauerstraße einsetzt.

Wir haben zu unseren Forderungen eine **Petition**¹ erstellt, die – Stand heute – bereits von ca. 3300 Mitpetent*innen, davon ca. 2400 aus Reinickendorf unterzeichnet worden ist.

In fast allen Sitzungen der BVV Reinickendorf seit September 2025 haben wir Einwohneranfragen zum Bauvorhaben gestellt, haben Akteneinsicht nach IFG/UIG beantragt und erhalten (nicht zufriedenstellend, weil unvollständig) und am 20.04.2026 endlich auch ein Gespräch mit dem seit März 2026 zuständigen Stadtrat, Herrn Sebastian Pieper führen können.

Die Quintessenz all der daraus gewonnenen Erkenntnisse ist: Das Bezirksamt Reinickendorf will die vorgelegten Planungen durchziehen und die bewilligten Gelder verbauen, weil dies eine Maßnahme sei, die der Bezirk im Auftrag der Senatsverkehrsverwaltung durchführe, weswegen ihm die Hände gebunden seien.

Deshalb wenden wir uns nun an Sie als zuständige Senatorin und an Ihre Behörde, mit der wir ebenfalls schriftlich² und telefonisch (Gespräch am 16.03.2026 mit Herrn Felix Ross aus der Senats-Verkehrsverwaltung) bereits im Kontakt waren.

Und nun zu unserem Anliegen

In Ihrer Pressemitteilung zum Tag des Baumes vom 24.04.2026³ erklären Sie u.a.: „**Deshalb setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, den Berliner Baumbestand zu erhalten, zu pflegen und dort, wo möglich, zu erweitern.**“

¹ <https://www.openpetition.de/petition/online/berlin-reinickendorf-ollenhauerstrasse-kahlschlag-aller-116-strassenbaeume-fuer-luxus-strassen-neuba>?

² E-Mail-Kontakt hier im Anhang!

³ <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2026/pressemitteilung.1664306.php>

Ihre Begründung für diesen Handlungsvorsatz ist auch unsere: „**Berliner Bäume sind weit mehr als Stadtbild. Sie sind Lebensqualität, Klimaschutz⁴ und ein Stück Heimat in unseren Kiezen...**“

Ich fordere Sie auf, zusammen mit Ihrer Senats-Verkehrsverwaltung und dem Bezirksamt Reinickendorf, Abteilung SGA unverzüglich diesem Handlungsvorsatz zu folgen und zu veranlassen, dass

- a. mindestens bis zur Amtsübernahme eines neuen Senats und eines neuen Bezirksamtes in Reinickendorf nach den Berlin-Wahlen am 20.09.2026 keine Bäume in der Ollenhauerstraße gefällt und keine kostenpflichtigen Verträge zu Ausführungsplanungen und Baumaßnahmen geschlossen werden
- b. **und** die inzwischen in mehrerer Hinsicht völlig aus der Zeit gefallenen, bisherigen Planungen zwecks Einbeziehung bisher nicht beachteter Aspekte überarbeitet werden.

Die gemeinsamen Pläne Ihrer Verkehrsverwaltung und des SGAs Reinickendorf sehen für den Neubau der Ollenhauerstraße im ersten Bauabschnitt die Fällung sämtlicher 116 Bäume im Durchschnittsalter von 48 Jahren vor⁵, darunter 82 Spitzahorn-Bäume (*Acer platanoides*), die von Baumschulen heutzutage als klimaresiliente Zukunftsbäume angeboten werden⁶. Als Ersatzpflanzungen sind nur 74 Bäume in den Neubauplänen vorgesehen.⁷

Dies entspricht nicht den Vorgaben des Klimaanpassungsgesetzes vom November 2025 und auch nicht Ihren eigenen, oben zitierten Verlautbarungen, die zu hohlen Phrasen würden, sollten diese fatalen Pläne ab Oktober 2026 (Beginn der Fällung der Bäume) umgesetzt werden.

Noch ist es möglich, mittels eines **Moratoriums**, also einer kleinen zeitlichen Verschiebung der Baumaßnahme eine Umplanung vorzunehmen, die den Baum-Erhalt und die Umsetzung weiterer bisher fehlender Aspekte ermöglichen und keinen großen finanziellen Aufwand mit sich bringen würde.

Damit Sie uns nicht falsch verstehen: Wir sind nicht gegen eine Sanierung oder auch Neugestaltung der Ollenhauerstraße, aber gegen die vom Bezirksamt Reinickendorf veröffentlichten, von Ihrer Behörde absegneten und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung genehmigten Neubaupläne.

Eine Umplanung wäre sofort gemäß der folgenden beiden Alternativen möglich:

- A) Umsetzung der im Planungsprozess seit 2021 mitentwickelten, ebenfalls Mobilitätsgesetz-konformen Variante 2 mit Baum-Erhalt und Radweg auf der jeweils rechten von drei Fahrspuren je Richtung. Diese Variante 2 liegt in den Planungsunterlagen bereits vor und müsste nur noch in eine Ausführungsplanung überführt werden.⁸**
- B) Verschiebung des grundhaften Neubaus der Ollenhauerstraße um ca. 15 Jahre und - sofern unbedingt notwendig - Sanierung der Fahrbahnen in ihrer jetzigen Lage ab 2027 als Übergangslösung. Dabei können alle Bäume erhalten werden. Der seit Herbst 2023 zwischen Humboldtstraße/Auguste-Viktoria-Allee im Süden und Kienhorststraße im Norden vorhandene, komfortable Radweg auf der**

⁴ **Anmerkung:** Das Fällen von Bäumen erzeugt – auch hier in der Ollenhauerstraße – einen Klimaschaden, der durch Neupflanzungen erst dann ausgeglichen sein dürfte, wenn die neuen Bäume nach Jahrzehnten so groß sein werden wie die gefällten Bäume. Der Schaden am Hitzeschutz ebenfalls über Jahrzehnte durch den Wegfall der Bäume erklärt sich von selbst.

⁵ **Anmerkung:** In seiner E-Mail vom 02.04.2026 erklärte Ihr Mitarbeiter Herr Benjamin Schilling, Abt. Mobilität – IV AbtL 12 Bürgerbüro, dass ca. 60 % der Bäume der Vitalitätsstufe 2 im Baumkataster des Landes Berlin zuzuordnen seien. Diese Schäden würden in dieser Stufe als reversibel betrachtet, sofern zeitnah Maßnahmen ergriffen werden. Genau solche Maßnahmen sind u.a. nach § 6 (1) Satz 3 Klimaanpassungsgesetz vom 07.11.2025 vorgeschrieben. Ein Nachweis über die Schädigungen der Bäume wurde vom BA Reinickendorf bisher nicht vorgelegt.

⁶ Z.B. von Baumschule Lorberg: <https://www.lorberg.com/de-de/zukunftsbäume>

⁷ <https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamts/strassenbau/artikel.1495312.php>

⁸ **Anmerkung:** Dass insgesamt drei Varianten im Planungsprozess verfolgt worden waren, wurde vom Bezirksamt Reinickendorf nie kommuniziert. Diese Tatsache konnten wir erst bei der Akteneinsichtnahme am 12.03.2026 feststellen.

rechten von drei Fahrspuren sollte dabei beibehalten und über den ganzen Bauabschnitt verlängert werden.

Für die Alternative A sprechen folgende Punkte:

1. Alle Bäume können grundsätzlich erhalten bleiben und damit dem Klimaanpassungsgesetz und auch Ihren eigenen Aussagen in der o.g. PM Folge geleistet werden.
2. Es gibt nach Aussage von Stadtrat Pieper im Gespräch am 20.04.2026 mit drei Vertreter*innen unserer Initiative keine finanziellen Unterschiede zwischen den Planungsvarianten 1 und 2. Diese Aussage tätigte er jedoch, ohne eine fundierte Vergleichsrechnung (angefordert in Einwohneranfrage Drucksache-Nr. 3132/XXI der BVV Reinickendorf, aber diesbezüglich nicht beantwortet) vorzulegen.⁹
3. Die Variante 2 ist für den MIV und ÖPNV verkehrstechnisch äquivalent zur Variante 1. Die für die Busse vorgesehenen Fahrspuren haben in beiden Varianten die von der BVG geforderte Breite von 3,25 m.¹⁰
4. Die Ollenhauerstraße gehört bzgl. Radverkehr zum Berliner Radvorrangnetz, das einen zügigen Radverkehr entlang einer Hauptverkehrsstraße ermöglichen soll. Der gemäß Variante 1 zum Zuge kommende Hochbordradweg hat zwei grundsätzliche Schwächen und dürfte deshalb nicht mehr zeitgemäß sein:
 - a. Radfahrende werden an insgesamt fünfzehn Engstellen und Bushaltestellen ausgebremst, weil der Hochbordradweg dort von 2,50 m auf meistens 1,30 m Breite eingengt und mittels Verschwenkungen um Hindernisse herumgeführt wird. Dies ermöglicht kein Mehr an Fahrkomfort und v.a. Fahrsicherheit.
 - b. Der Hochbordradweg mündet vor Knotenpunkten jeweils auf die MIV-Fahrbahnen ein, was wegen vorher fehlender Sichtbeziehungen für den Kfz-Verkehr oft überraschend ist, wodurch Radfahrende von diesem immer wieder v.a. beim Rechts-Abbiegen übersehen und verunfallt werden – ein klassischer Grund für oftmals tödliche Unfälle zwischen Fahrrad- und Kfz-Fahrenden, der nach neuerer Verkehrsforschung durch Abkehr von Hochbordradwegen vermieden werden könnte und sollte.¹¹

In Variante 2 wird der Radfahrstreifen überall in gleicher Breite parallel zu den MIV-Spuren geführt, also ohne Verschwenkungen, sodass zügiges Fahren mit gegenseitigem Überholen und ohne Konflikte mit dem Fußverkehr, immer im Blickfeld des MIV bleibend gewährleistet wäre, was einen erheblichen Komfort- und v.a. Sicherheitsgewinn bringen würde.

⁹ **Anmerkung:** In der BPU ist nur ein einziger Grund zu finden, weswegen die Variante 1 mit Baumfällungen und Hochbordradweg gewählt wurde: Der Hochbord-Radweg sei wegen geringerem Unterbau preisgünstiger als ein Radweg auf Fahrbahnniveau (siehe Erläuterungsbericht zur BPU vom 16.02.2024, Seite 7 oben!). Wie hoch die Gesamtersparnis ist, geht aus keiner Unterlage hervor. Dieser Ersparnis stehen jedoch die Mehrkosten der Baum-Beseitigung und des Baum-Ersatzes bei Variante 1 gegenüber.

¹⁰ **Nachweis:** Erläuterungsbericht zur BPU vom 16.02.2024, Seite 5: „Gemäß Abstimmungsrunde v. 24.08.21 wurde eine Anpassung des Querschnitts vorgeschlagen: 2*2 Fahrstreifen a = 3,00 m / 3,25 m ...“

¹¹ **Anmerkung:** Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. – kurz FGSV lässt derzeit die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010 -kurz ERA 2010 überarbeiten (<https://radwegekonzept.de/ueberarbeitung-der-era-2010/>), wohl auch deshalb, weil es mehrere Gründe gibt, warum klassische Hochbordradwege heute als veraltet gelten:

- a. Unzureichende Breiten nach aktuellen Regelmaßen: aktuelle Standards geben > 1,99 m vor, erlauben nicht 1,30 m Breite!
- b. Konflikte mit dem Fußverkehr
- c. Sicherheitsprobleme an Kreuzungen und Einmündungen
- d. Fehlende Kontinuität (Verschwenkungen wie geplant in der Ollenhauerstraße!) und Komfort
- e. Neue Planungsprinzipien im Radverkehr: Aktuelle Regelwerke und Planungsleitbilder bevorzugen andere Führungsformen, z.B. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“), baulich getrennte Radwege auf Fahrbahnniveau.

Alternative A ist aus unserer Sicht aus Baum-, Klima- und Hitzeschutzgründen sowie aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt entsprechend dem Mobilitätsgesetz §§ 8 (3) und 10 (3) vorzuziehen, wenn der grundhafte Neubau der Straße umgesetzt werden soll.

Allerdings gibt es – so auch in unserer Petition ausführlich erläutert! – **grundsätzliche Einwände** gegen diesen grundhaften Neubau der Straße zum jetzigen Zeitpunkt, sodass beide im Erläuterungsbericht zur BPU vom 16.02.2024 dargestellten Planungsvarianten 1 und 2 **grundsätzlich** obsolet sind:

5. Eine in Senatsplänen angedachte Straßenbahnführung in der Ollenhauerstraße ist in den Neubau-Planungsunterlagen nicht vorgesehen. Sollte später tatsächlich dort eine Straßenbahn gebaut werden, so müsste die ganze Straße wieder umgestaltet werden. Die jetzt zu verbauenden Gelder in voraussichtlicher Höhe von ca. 20 Mio. Euro würden dann vernichtet. Dies entspräche nicht einer vorausschauenden Finanzplanung und wäre dem Steuerzahler gegenüber nicht zu rechtfertigen.
6. Im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung und der Verschiebung des S-Bahnhofs Karl-Bonhoefer-Nervenklinik ist die Planung des Brückenneubaus der Kremmener Bahn über die Ollenhauerstraße von der Senatsverkehrsverwaltung gegenüber der DB seit 2021 zwar beauftragt, aber noch völlig ungeklärt.
7. Es fehlt in der vorhandenen Planung die Umsetzung von Konzepten zum Regenwassermanagement. Die Berliner Regenwasser-Agentur wurde nicht beteiligt.¹²
8. Es fehlt in der vorhandenen Planung der Nachweis einer Verkehrszählung und -prognose. Die Behauptung, dass jederzeit zwei MIV-Fahrspuren zur Verfügung stehen müssten, wird durch die Wirklichkeit seit Herbst 2023 widerlegt: In den Nachtstunden und Wochenenden sowie Feiertagen steht in beiden Fahrtrichtungen jeweils nur eine Fahrspur zur Verfügung, was ohne Probleme funktioniert. Die vorhandene Parkregelung für diese Zeiten ist zwar in mancher Augen nicht perfekt, aber praktikabel und hat keine Auswirkungen auf den fließenden MIV und ÖPNV.¹³

Für die Alternative B sprechen folgende Punkte:

9. Die ungeklärten Punkte 5 bis 8 können noch offen bleiben und ohne die Schaffung irreversibler und teurer Tatsachen geklärt werden.
10. Die Bäume bleiben erhalten.
11. Die seit Herbst 2023 bestehende Art der Radwegführung ist auf einfache und kostensparende Weise durchgängig über den ganzen Bauabschnitt erweiterbar und durch geeignete Trennelemente gegen den MIV zumindest abschnittsweise absicherbar.
12. Mit einer Sanierung der Fahrbahn innerhalb der vorhandenen Lage der Straße fallen keine Umlegungen der Borde und unterirdischer Leitungen an.
13. Die Kosten für eine Beschränkung auf die Fahrbahn-Sanierung betragen einen Bruchteil der Kosten für einen grundhaften Gesamt-Neubau der Straße, die in der Bürgerschaft nicht vermittelbar sind.
14. Die knapp bemessenen Sparhaushalte des Landes Berlin und des Bezirks Reinickendorf können für wichtigere Aufgaben entlastet werden.
15. Der mögliche Vorwurf der Verschwendung von Steuergeldern für eine ungare Planung kann entkräftet werden.

¹² **Anmerkung:** Der Umgang mit Regenwasser ist in § 4 (4) KAnGBln eindeutig geregelt.

¹³ **Anmerkung:** Die Parkregelung ist laut Mobilitätsgesetz § 25 (2) Punkt 3 nachrangig gegenüber dem fließenden Verkehr.

Sehr geehrte Frau Senatorin!

Wir fordern Sie auf, Ihren eigenen Worten „**mit Nachdruck**“ Taten folgen zu lassen und umgehend zusammen mit Ihrer Verkehrsverwaltung und dem SGA des Bezirks Reinickendorf ein Moratorium zu erlassen, sodass keine weiteren Aktivitäten in Richtung auf den bisher geplanten Straßen-Neubau erfolgen. Mit dem Moratorium soll eine rasche Umplanung vorgenommen werden mit den Zielen Baumerhalt, Radwegführung nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und Kosteneinsparung.

Der Zeitverlust dieser Umplanungsmaßnahme dürfte nicht mehr als ein Jahr betragen. Bis dahin dürfte die Ollenhauerstraße nicht unter der Verkehrslast zusammenbrechen.

Ich erwarte Ihre möglichst umgehende Rückantwort. Die Zeit drängt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Rost

für die Initiative Ollenhauerstraße,

unterstützt von BUND Berlin e.V., Netzwerk Fahrradfreundliches Reinickendorf in Changing Cities e.V., ADFC Reinickendorf, AG Artenschutz der Naturfreunde Berlin e.V., Baum-Entscheid e.V., NABU Reinickendorf

Anlagen:

- Mail-Verkehr mit SenMVKU, Abt. bb-verkehr vom 06.10.2025 bis 02.04.2026
- Präsentation „Neubau Ollenhauerstraße – Alternativ-Vorschlag zur bisherigen Planung – Thomas Rost“