



Positionspapier des Bürgervereins Dorf Rosenthal e.V. zur Situation im Ortsteil 13158 Rosenthal, Berlin Pankow (Stand 03/2026)

1. Einleitung

Der Bürgerverein Dorf Rosenthal e.V. versteht sich laut seiner Satzung als Plattform für die kommunale Interessenvertretung der Bürgerinnen und Bürger im Ortsteil 13158 Berlin-Rosenthal. Dabei liegen dem Verein die Entwicklung der Infrastruktur, die Verschönerung des Erscheinungsbildes des Dorfes und die Unterstützung des Bezirksamtes Pankow bei der Erfüllung seiner öffentlichen Aufgaben besonders am Herzen.

Deshalb hat der Verein mit diesem Positionspapier den Versuch unternommen, die gegenwärtige Situation im Ortsteil 13158 Berlin-Rosenthal nach mehr als 35 Jahren deutscher Einheit und eines wiedervereinten Berlins möglichst umfassend zu beschreiben und auf überfällige infrastrukturelle Maßnahmen hinzuweisen.

2. Allgemeine Statistik zum OT Rosenthal

2.1 Einwohnerzahl

1919	1990	31.12.2024	2026
6.182 (H.-J. Rach, „Die Dörfer von Berlin“, 1990) (1)	7.000 (Schätzung des Bürgervereins)	10.107 (Amt für Statistik) (2)	Mehr als 11.000 (Schätzung des Bürgervereins)

2.2. Kleingartenanlagen

Auf dem Territorium von 13158 Berlin-Rosenthal befinden sich laut [Bezirksverband der Gartenfreunde Pankow e.V.](#) (3) zahlreiche Kleingartenanlagen. Darüber hinaus gibt es noch Vereine, die nicht im Verband organisiert sind. Schätzungen zufolge gibt es in Rosenthal etwa 4.500 Kleingartenparzellen, deren tausende von Hobby-Gärtnern zwar nicht als Einwohner zählen, aber über den Großteil des Jahres am Rosenthaler Leben teilhaben und ebenfalls einen Faktor für die Wirtschaft und den Verkehr darstellen.

2.3 Bevölkerungsdichte

Aktuell ca. 2.000 Einwohner/km² (ohne Kleingärtner)
Fläche 4,9 km²

Vereinsvorsitzender:
Prof. Hans-Detlef Stober
Mitglieder des Vorstandes:
Klaus-Jürgen Lebede, Peter Schulz,
Gabriele Homola, Victor Homola

Eintragung im Vereinsregister:
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
Aktenzeichen: VR 24275 B

Bankverbindung:
BBBank eG
IBAN: DE88 6609 0800 0000 3019 73
BIC: GENODE61BBB

3. Verkehr

3.1 Zunahme des allgemeinen Verkehrs durch Versorger aufgrund gestiegener Einwohnerzahlen (BSR, Online-Lieferdienste, Post, Dienstleister, usw.)

Diese Mehrbelastung ist durch eine zunehmende Bevölkerungsdichte bedingt und muss von den Einwohnern Rosenthals akzeptiert werden.

3.2 Zunahme des Durchgangsverkehrs durch Schwerlasttransporter

Der Durchgangsverkehr durch Schwerlasttransporter ist hauptsächlich durch den Industriestandort Reinickendorf bedingt. Es wurde seit Jahren von [Bürgerinitiativen](#) (4) auf diese hohe Belastung der Rosenthaler Straßen hingewiesen und Lösungsansätze aufgezeigt. Fakt ist, dass es so, wie es ist, nicht weitergehen kann. Der Bürgerverein appelliert an das Bezirksamt Pankow, diese Problematik auch mit dem Bezirksamt Reinickendorf zu erörtern. Leider gibt es bisher noch keine offiziellen belastbaren Verkehrszählungen für Rosenthal, doch es gibt zumindest [hoffnungsvolle Bemühungen um eine Analyse](#) (5).

3.3 Zunahme des Durchgangsverkehrs durch Berufspendler aus dem Umland

Zu Spitzenzeiten des Berufsverkehrs passieren viele Pendler aus dem Umland die Rosenthaler Straßen in Richtung von und nach Wilhelmsruh und Märkisches Viertel. Insbesondere nachmittags stauen sich Autos LKWs und Busse über hunderte von Metern, um die Kreuzungen Friedrich-Engels-Str./Kastanienallee und Hauptstraße/Friedrich-Engels-Straße zu überqueren. Hier muss die Ampelschaltung durch elektronische Kontrolle intelligent an die Verkehrsflüsse angepasst werden. Das Ausweichen auf Schleichwege muss unterbunden werden (s. Punkt 4.2).

3.4 Zunahme des örtlichen Fahrrad- und E-Scooterverkehrs sowie der Fußgängerzahlen auf dem Wege zu Nahverkehrsmitteln und Einkaufsmöglichkeiten infolge gestiegener Bevölkerungsdichte

Die gestiegene Zahl von Einwohnern, die das Fahrrad oder den E-Scooter als häufiges Verkehrsmittel nutzen, hat in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Die vorhandene Infrastruktur an sicheren Radwegen, die von Fußgängerwegen getrennt sein müssen, kann dem Verkehrsaufkommen zu Zeiten des Berufsverkehrs nicht mehr standhalten. E-Scooter stehen oder liegen häufig auf Wegen herum, weil es keine Abstellplätze für sie gibt. Das ist insbesondere im Bereich der Tramhaltestelle Wiesenwinkel der Fall.

Der Ausbau von Radwegen muss an die infrastrukturellen Gegebenheiten angepasst werden, damit eine höchstmögliche Sicherheit aller Rosenthaler gewährleistet ist.

4. Allgemeine Sicherheit und Ordnung

4.1 Überlastung von übergeordneten Straßen, Ergänzungsstraßen und örtlichen Straßenverbindungen [lt. Straßennetz von Berlin](#) (6). Siehe auch Grafik im Anhang 1.

4.1.1 Die Friedrich-Engels-Straße ist eine übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II. Die Friedrich-Engels-Straße im OT Rosenthal entspricht auch nach der Sanierung im Dezember 2025 nicht den Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsanlage. Die Breite und der Aufbau der Fahrbahn sind nicht geeignet, den vorhandenen und prognostizierten Verkehr zu bewältigen. [Vgl. Ausbau der Friedrich-Engels-Straße, 3. Bauabschnitt](#) (7)

Der Straßenraum wird maßgeblich durch den Baumbestand mit Platanen geprägt, der laut Pankower Bezirksamt erhalten werden soll. Das über Jahrzehnte stark beanspruchte, zunehmend unebene Kopfsteinpflaster der Friedrich-Engels-Straße führte über Jahre hinweg zu hitzigen Diskussionen und Einschränkungen – zeitweise sogar mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h. Im Herbst 2025 wurde die Straße nun endlich asphaltiert. Die Asphaltierung des restlichen Stückes von der Kreuzung mit der Kastanienallee bis zur Nordendstr. ist noch für 2026 geplant. Ein wichtiger Zwischenschritt bis zu einer für die Zukunft geplanten grundlegenden Umgestaltung. Der für den Anfang der 2030er Jahre geplante 3. Bauabschnitt der Straße erstreckt sich über eine Länge von ca. 1.650 m. Die vorhandenen Querschnittsbreiten betragen ca. 30 m, von Hauptstraße bis Quickborner Straße 16,50 m und 14 m in der Quickborner Straße.

Die Tram-Haltestelle Wiesenwinkel stellt in Fahrtrichtung Rosenthal Nord für hier aussteigende Fahrgäste eine große Gefahr dar. Die benachbarten Haltestellen Angerweg und Hauptstr./Friedrich-Engels-Str. sind durch Absperrgeländer gesichert, doch der schmale Ausstiegsbereich am Wiesenwinkel leider nicht. Hier kommt es immer wieder zu riskanten Situationen, wenn Fahrgäste die Straße betreten. Würde das vorgeschriebene Tempo 30 km/h hier eingehalten, wäre diese Gefahr abgemildert. Da das jedoch nicht der Fall ist, muss dringend eine geeignete Lösung zur Sicherung der Tram-Fahrgäste gefunden werden. Südwestlich der Gleisanlage in der Friedrich-Engels-Straße existiert im Seitenbereich ein Fußweg mit Breiten von 2,5 bis 3,5 m, der durch ein Verkehrszeichen „Gehweg“ Nr. 239 mit Zusatzschild Nr. 1022-10 „Radverkehr frei“ gekennzeichnet ist. Dieses Zusatzschild erlaubt zwar den Radfahrern, den Fußweg in beide Richtungen zu nutzen, doch die Fußgänger haben lt. StVO Vorrang. Die Radfahrer sind auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen 1022-10 nur „zu Gast“ und müssen generell auf die Fußgänger Rücksicht nehmen. Fußgänger dürfen hier durch Radfahrer weder gefährdet, noch behindert werden (Anlage 2 laufende Nummer 18 StVO). Leider werden auf diesem Gehweg von Fahrrädern und insbesondere von E-Scootern hohe Geschwindigkeiten erreicht, so dass sich Fußgänger in ständiger Gefahr befinden. Dies muss bei der Neugestaltung des Bauabschnitts unbedingt Beachtung finden. Obwohl in der Wohnanlage südwestlich der Friedrich-Engels-Straße zwischen Nesselweg und Hauptstraße ausreichend Parkplätze in Tiefgaragen vorhanden sind, werden Autos und Transporter, ja sogar Wohnmobile und Wohnwagen (leider zum Teil dauerhaft!) auf

der unversiegelten Grünfläche zwischen den Tramgleisen und dem Gehweg mit „Radverkehr frei“ geparkt. Dazu wird der Gehweg mit Autos befahren, der Fahrrad- und Fußgängerverkehr zwangsläufig behindert und die Grünflächen werden zerstört. Im Winter führt das auch zu gefährlicher Glätte.

Der nordöstliche Gehweg der Friedrich-Engels-Straße ist unbefestigt und ein Radweg fehlt gänzlich.

An der Kreuzung Friedrich-Engels-Straße/Kastanienallee ist dringend eine Ampelanlage erforderlich, die die riskante Verkehrslage beim Passieren und Abbiegen für die Trams, die vielen Kraftfahrzeuge, E-Scooter, Fahrräder und Fußgänger und insbesondere für die Kinder auf dem Weg in die Grundschule in der Kastanienallee 59 sicherer macht.

4.1.2 Die Kastanienallee und die Hauptstraße (der Abschnitt zwischen Kastanienallee und Ecke Friedrich-Engels-Straße) sind örtliche Straßenverbindungen der Stufe III

Der erste Bauabschnitt der Kastanienallee von Hauptstraße bis Friedrich-Engels-Straße wurde ab 2011 mit Fördermitteln des Bundes und Zuschüssen der EU aufwändig komplett erneuert. (Vgl. Drucksache 0059 der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen – Wirtschaftsförderung – vom 30.08.2011 <https://www.parlament-berlin.de/a-dos/17/Haupt/vorgang/h17-0059-v.pdf> (8))

Nun plant das Straßen- und Grünflächenamt von Pankow seit Jahren auch den östlichen Teil der Kastanienallee von Friedrich-Engels-Straße bis Dietzgenstraße umzubauen.

Vgl. Neubau der Kastanienallee in Rosenthal (9)

Hier sollte auch der Bau regelkonformer Radwege berücksichtigt werden, die dem tatsächlichen Radverkehr angepasst sind. Vorher sollten repräsentative Zählungen zum Radverkehr vorgenommen werden.

Leider ist jetzt wieder mit Verzögerungen bei dem Bauvorhaben zu rechnen, denn es gibt aktuell eine Unterlassungsaufforderung durch 69 Anwohner, die aufgrund eines fehlenden Schall- und Erschütterungsgutachtens gegen unzumutbare Bedingungen klagen und gesundheitliche Schäden befürchten. Würden Grenzwerte überschritten, müssten Schutzansprüche geltend gemacht werden.

Wie der Streit zwischen der Anwohnerinitiative und den Verkehrsbehörden ausgeht, ist zurzeit ungewiss.

Vgl. Tagesspiegel vom 23.06.2025, „Anwohner blamieren Verkehrsbehörden“ (10)

4.1.3 Die gesamte Schönhauser Straße und die Hauptstraße (Abschnitt zwischen Ecke Friedrich-Engels-Straße und Mönchmühler Straße) sind Ergänzungsstraßen (Straße besonderer Bedeutung) der Stufe IV

In der Schönhauser Str. müssten aufgrund des intensiven Bus- und Schwerlastverkehrs, insbesondere während des Berufsverkehrs, auf der gesamten Länge ein- oder wechselseitig Halteverbotszonen eingerichtet werden, um einen gesicherten Verkehrsfluss zu gewährleisten, speziell im Bereich der Bushaltestelle Kräuterweg/Nesselweg. Besonders an den

Wochenenden haben sich begegnende Busse der Linie 124 in der Schönhauser Str. erhebliche Schwierigkeiten, aneinander vorbei zu kommen, weil die Straße auf einem sehr langen Abschnitt durchgängig zugeparkt ist.

Im Ortskern von Rosenthal befindet sich auch der historische Dorfanger. Er ist denkmalgeschützt und wird durch LKW-Verkehr von und nach Schildow über die Mönchmühler Straße belastet. Leider hat der Schwerlastverkehr über die Mönchmühler Straße zugenommen, doch laut Aussage des zuständigen Polizeiabschnitts ist eine Messung der Verkehrsdichte hier nicht geplant. Hinzu kommt, dass der Straßenzustand des Kopfsteinpflasters für Schwerlastverkehr nicht ausgelegt ist. Die Tonnagebegrenzung auf 7,5 t muss konsequent überwacht werden. Der Bürgerverein sieht hier dringenden Handlungsbedarf.

4.2 Die Überlastung von Nebenstraßen als „Schleichwege“ für den Durchgangsverkehr

Die bekanntesten Schleichwege sind der Angerweg, Am Rollberg, der Nesselweg, An der Priesterkoppel, die Straße 140 und die Dammsmühler Straße.

Engagierte Anwohner haben im Bereich Nesselweg und Schönhauser Str. Telraam-Kameras installiert, die anonym analysieren, wie viele Fußgänger, Zweiradfahrer, Autos und LKWs die Messstelle passieren. Die Ergebnisse werden aber seitens der Behörden nicht anerkannt.

Beispiel Nesselweg, werktags: täglich über 900 Autos, bis zu 100 LKWs, siehe [Telraam-Messung im Detail](#), (11)

Beispiel Schönhauser Str., werktags: täglich 4.000 Autos und LKWs, davon über 600 Schwerlastfahrzeuge, siehe [Telraam-Messung im Detail](#) (12)

Auf diesen von Berufspendlern stark frequentierten Nebenstraßen muss das zulässige Gesamtgewicht von Fahrzeugen generell auf 2,8 t beschränkt werden. Bei einigen dieser Straßen ist dies bereits der Fall.

Eine weitere Lösung wäre ein innovatives System von Einbahnstraßen im Umfeld der „Schleichwege“, die den Durchgangsverkehr infolge einer umwegreichen Verkehrsführung verringern.

4.3 Äußerst mangelhafter Zustand der Gehwege

Gebrochene Platten, Unebenheiten, Absackungen oder allgemeine Beschädigungen der Gehwege sind die Regel, nicht die Ausnahme.

In Rosenthal gibt es noch einen für Berlin überdurchschnittlichen Anteil unbefestigter Straßen. Die befinden sich vor allem in den Wohnsiedlungen zwischen den Hauptstraßen höherer Ordnung, also dort, wo seit Jahren verstärkt gebaut wird und die Einwohnerzahlen stetig steigen.

Als exemplarisch kann die beidseitige Gehwegsituation auf der gesamten Länge der Hauptstraße zwischen Friedrich-Engels-Straße und An Der Vogelweide bezeichnet werden. Die Hauptstraße ist hier als Straßenverbindung der Stufe III (bis zur Kirche) bzw. Stufe IV ausgewiesen. Nach jahrelangen Anregungen des Bürgervereins wurde allerdings 2024 ein kleiner Erfolg erzielt. Der Gehweg zwischen Dorfkirche und Aldi wurde asphaltiert und mit Tiergartengittern eingezäunt. Auch die Zufahrt zur Str. An der Vogelweide wurde

asphaltiert. Der Bürgerverein freut sich über diese kleinen Fortschritte, die durch unsere häufig jahrelangen Bemühungen erzielt werden konnten.

Der Ausbau der Gehwege sollte Vorrang vor dem Ausbau anderweitiger infrastruktureller Anlagen haben, da Rosenthal einen hohen Anteil an älteren Menschen hat, die auf Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind.

4.4 Die Brache Angerweg 10-18A, Nordendstr. 31K-31N

Zum größten Bedauern der Anwohner verfällt seit 2004 eine ehemalige Kleingartenanlage zwischen Angerweg und Nordendstraße. Das Gelände wurde ursprünglich von einem Investor erworben und dann zur Hälfte mit Doppelhäusern bebaut. Leider darf die andere Hälfte nach dem Bodennutzungsplan nicht bebaut werden. Eine Nutzung wird nicht explizit ausgewiesen, denn verantwortlich ist der Grundstücksbesitzer.

Versuche einer Bebauung auf der Grundlage eines aktuellen, umweltfreundlichen Bebauungsplanes „Wohngärten am Anger“ der Architekten Ingenbleek und Kern scheiterten bisher an der BVV Pankow.

Die Situation auf dem Gelände der Brache eskaliert von Jahr zu Jahr. Da eine gänzliche Umzäunung fehlt, kam es zu häufigem Vandalismus, der Feuerwehreinsätze zur Folge hatte. Auf dem Gelände befindet sich der Tempelgraben und ein vermüllter Teich, über den bereits Umweltschutzorganisationen informiert wurden.

Eine Entscheidung ist nur durch den Senat möglich, der die Umwidmung in Bauland vornehmen könnte.

Der Bürgerverein Dorf Rosenthal e.V. hat mehrfach an die Verantwortlichen im Bezirksamt Pankow appelliert, schnellstens eine Lösung herbeizuführen, da die Anwohner die von Vandalismus, Kriminalität und Umweltverschmutzung geprägte Lage auf dem Gelände nicht länger hinnehmen wollen.

Von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der BVV Pankow wurde daraufhin in einer Antwort vom 23.07.2025 durchaus Verständnis für den Unmut geäußert und der Vorschlag „grundsätzlich begrüßt, das brachliegende Gelände in eine öffentliche Grünfläche oder Kleingartenanlage umzuwandeln“. Doch leider gäbe es zurzeit keine schnelle Lösung. Zitat: „Da sich das Gelände ... in Privatbesitz befindet, sind uns diesbezüglich leider die Hände gebunden. Der Bezirk müsste ein Bebauungsverfahren anstoßen und das Gelände gegen den Willen des Eigentümers ankaufen. Eventuell zöge das Ganze ein Gerichtsverfahren nach sich. Ein solches Prozedere ist leider in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage in Pankow nicht finanzierbar.“

Trotzdem wird sich der Bürgerverein mit dieser Situation nicht abfinden und sich auch weiter für eine sinnvolle Lösung einsetzen.

4.5 Querungen für die Inbetriebnahme der „Heidekrautbahn“

Seit vielen Jahren wird davon gesprochen, dass die Heidekrautbahn als zusätzliche Nahverkehrsverbindung ins direkte Berliner Umland für die Anwohner Rosenthals eine

Verbesserung bringen soll. Die Verlängerung ist ein Vorhaben im Rahmen des Berlin-Brandenburger Bahn-Infrastrukturprojekts 2030.

Hier muss unser besonderes Augenmerk auf die rechtzeitige Erstellung von sicheren Straßen- und Wegequerungen der Gleisanlagen in den Bereichen Wilhelmsruher Damm, Quickborner Straße und hinter dem Evangelischen Friedhof in der Möchmühler Straße gerichtet werden.

Die neuesten Informationen zum Baufortschritt sind auf der [Webseite des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg \(VBB\)](#) (13) zu finden. Dort sind zwar zusammenfassend die künftigen Bahnübergänge aufgelistet, aber es werden leider noch keine konkreten Aussagen zu den strittigen Querungen für Fußgänger/Radfahrer getroffen.

Beim Ausbau der Heidekrautbahn und der damit verbundenen Errichtung einer Haltestelle „Bahnhof Rosenthal“ am Wilhelmsruher Damm wäre es sehr beschwerlich, von der Endhaltestelle der Tram M1 in die Bahn umzusteigen. Hier sollten intelligente Lösungen für das schnelle Umsteigen zwischen Heidekrautbahn, Tram M1 und den Buslinien gefunden werden.

4.6 Fehlende Fußgängerschutzwege

4.6.1 Kinder - und Jugendfreizeitstätte Landhaus Rosenthal

Die Hauptstraße am Landhaus ist eine viel befahrene örtliche Straßenverbindung der Stufe III. Häufig sind an der beliebten Freizeitstätte viele Kinder und Jugendliche ohne elterliche Begleitung unterwegs, die trotz starken Verkehrs die Hauptstraße ungeschützt überqueren müssen. Dieser Missstand wird von den Eltern seit Jahren beklagt. Ein Fußgängerschutzweg ist an dieser Stelle somit dringend erforderlich. In einer außergewöhnlich großen Aktion hat dazu der Bürgerverein Dorf Rosenthal e.V. und Anwohner- und Elterngruppen in Rosenthal und Wilhelmsruh im Juni und Juli 2024 mehr als 500 Unterschriften gesammelt, die in Form einer Petition der Bezirksstadträtin Frau Manuela Anders-Granitzki im Straßen- und Grünflächenamt Pankow übergeben wurde. Der Bürgerverein ist Frau Anders-Granitzki dankbar, dass sie diese Petition unverzüglich an die Bezirksverordnetenversammlung weitergeleitet hat, wo eine Unterstützung des Vorhabens noch im Juli 2024 einstimmig angenommen wurde.

Leider kann die Genehmigung der Errichtung eines Fußgängerschutzweges in Berlin oft Jahre dauern.

Deshalb wurde im Mai 2025 der Kompromissvorschlag des Bürgervereins realisiert, im Bereich des Landhauses zumindest eine externe Geschwindigkeitsanzeige (Dialogdisplay, „Smiley-Display“) mit aufleuchtenden Messergebnissen aufzustellen. Diese wird in Zukunft am Landhaus die Verkehrssicherheit hoffentlich spürbar erhöhen.

4.6.2 Schönhauser Straße

Die Schönhauser Straße ist eine Ergänzungsstraße (Straße besonderer Bedeutung) und somit eine Straßenverbindung der Stufe IV

In der Schönhauser Straße/Ecke Nesselweg befindet sich eine Kindertagesstätte, deren sicherer Zugang durch die hohe Frequenz an Schwerlast-, LKW-, und Durchfahrtsverkehr permanent gefährdet ist. Eine Bushaltestelle und parkende Autos verstärken die Unübersichtlichkeit an diesem neuralgischen Ort. Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in dem Teilabschnitt in Kitanähe permanent missachtet wird.

Ein Fußgängerschutzweg zur Überquerung der Schönhauser Straße ist an dieser Stelle dringend erforderlich, denn auch viele Kleingärtner kommen von Bus oder Tram und möchten einen sicheren Zugang in den Kräuterweg haben.

4.6.3 Einmündung Nesselweg/Friedrich-Engels-Str.

Viele Anwohner des Nesselwegs und der Wohnanlagen Distelweg und Steinkleeweg äußern den Wunsch, einen gesicherten Fußgängerüberweg an der Einmündung des Nesselwegs über die Friedrich-Engels-Str. einzurichten. Auf der Friedrich-Engels-Str. gilt hier Tempo 50 km/h. Das würde der Sicherung des Schulwegs vieler Kinder nutzen, die an dieser Stelle im Berufsverkehr die Straße überqueren müssen.

4.7 Illegale Müllablage und überfüllte Papierkörbe

Der Zustand an mehreren Stellen in Berlin-Rosenthal ist nicht hinnehmbar und erfordert dringend wirksame Maßnahmen.

4.7.1 Friedrich-Engels-Straße (Nähe Nesselweg)

In der Friedrich-Engels-Straße in der Nähe des Nesselwegs befinden sich drei Glascontainer. Dieser Standort wird regelmäßig als illegaler Müllablageplatz missbraucht. Neben Hausmüll werden dort immer wieder Baustoffe und Sperrmüll abgekippt. Es sind dringend geeignete Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um weitere illegale Ablagerungen zu unterbinden.

4.7.2 Hauptstraße (Bereich Nr. 105–107a)

Zwischen den Hausnummern 105 bis 107a stehen zwei Parkbänke mit offenen Papierkörben. Besonders in den Sommermonaten sind diese stark überfüllt. Vögel verteilen den Inhalt regelmäßig, zudem werfen Passanten Abfälle daneben. Obwohl das Grünflächenamt montags und freitags leert, ist der Bereich kurz darauf erneut vermüllt. Bei windigem Wetter verteilt sich der Abfall zusätzlich im Umfeld.

Hier könnten weitgehend geschlossene Müllbehälter oder eine häufigere Leerung nachhaltig Abhilfe schaffen.

4.7.3 Uhlandstraße (westliche Straßenseite, Abschnitt zwischen ATU und Friedhof)

Der Zustand auf und an der Uhlandstraße in 13158 Berlin-Rosenthal – insbesondere auf der westlichen Straßenseite zwischen der Firma ATU und dem Friedhof – ist unerträglich

geworden. Meldungen beim Ordnungsamt über illegale Müllablagerungen werden offenbar nicht konsequent bearbeitet. Anders lässt sich die Situation vor Ort kaum erklären. Dort findet man u.a. volle Windeln, Autoreifen, Sperrmüll (z. B. Kühlschränke), Bauabfälle, Metall, Glas, Plastikmüll, Pappe und Papier, teilweise sogar Gefahrstoffe. Der Müll liegt nicht nur im ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet, sondern teilweise auch auf der Fahrbahn und stellt somit eine konkrete Verkehrsgefährdung dar.

4.7.4 Mönchmühler Straße (Richtung Blankenfelde)

Auch entlang der Mönchmühler Straße in Richtung Blankenfelde zeigt sich ein vergleichbares Bild mit wiederkehrenden illegalen Müllablagerungen.

5. Erholung

5.1 Sicherheit der Spaziergänger auf dem Mauerweg („Grünes Band“) zwischen Rosenthal und Tegeler Fließ/Lübars

Der Abschnitt des „Grünen Bandes“ vom Wilhelmsruher Damm zum Friedhof Rosenthal an der Mönchmühler Straße hat seit 2019 offiziell getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger. Obwohl diese Strecke nicht zu den ausgewiesenen Radschnellwegen gehört, werden von Fahrrädern und E-Scootern hohe Geschwindigkeiten gefahren, leider auch auf dem Wanderweg. Wenn dann die Wege ab Evangelischem Friedhof an der Mönchmühler Straße in Richtung Lübars zu einem einzigen Weg von 2,5 m Breite verschmelzen, wird es insbesondere an Wochenenden für Wanderer hoch riskant. Bei der Abfahrt von der Anhöhe Blankenfelder Chaussee/Bahnhofstraße erreichen Fahrräder auf dem gemeinsamen Weg Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr. An Wochenenden ist somit ein entspannter Spaziergang in diesem Abschnitt nicht mehr möglich. Deshalb ist die Trennung von Wander- und Radweg auf der Verlängerung des Berliner Radwanderweges Richtung Tegeler Fließ eine dringliche Priorität.

5.2 Zustand der Spielplätze

Die Spielplätze im Ortskern von Rosenthal werden von Nutzern im Internet recht positiv bewertet.

5.2.1 Spielplatz Hauptstraße 117, 13158 Berlin, Nähe Aldi-Parkplatz

Hier gibt es leider keine Beleuchtung. Doch ein starker Beschnitt der Büsche und Bäume hat den Höhlencharakter des Spielplatzes zu einem helleren, freundlichen Ort umgewandelt. Bei besserer Einsicht von allen Seiten ist davon auszugehen, dass dort weniger Müll liegen gelassen wird. Umbaumaßnahmen sind für Frühjahr 2026 geplant.

5.2.2 Kleiner Holzspielplatz Hauptstraße 169/Ecke An der Vogelweide, 13158 Berlin

Nach Abschluss der Wohnungsneubauten hinter dem Spielplatz wird er wieder gesichert und gut nutzbar sein. Der Gehweg am Holzspielplatz soll mit einer Entwässerung versehen

und die dortige Einfahrt ebenfalls erneuert werden. Auch eine Einzäunung des Holzspielplatzes ist in der Planung. Der Dank dafür gilt dem Straßen- und Grünflächenamt Pankow (SGA), bei dem unsere Vorschläge Gehör fanden.

5.3 Zustand der Straßenbäume

Der Bezirk Pankow hat das Image eines „grünen“ Bezirkes, er liegt jedoch bei der Zahl von Straßenbäumen in ganz Berlin (ca. 420.000) nur im Berliner Mittelfeld. Aktuell gibt es in Pankow [43.000 Straßenbäume und 56.000 einzeln erfasste Bäume](#) (14).

Auch in Rosenthal gibt die Beschaffenheit der Straßenbäume Anlass zur Sorge. Zum Beispiel sind im Erbeskopfweg in den letzten 20 Jahren drei Bäume eingegangen. Sie wurden nunmehr entfernt. Neben der Gefahrenbeseitigung ist es natürlich auch wichtig, entfernte Bäume zu ersetzen. In der Hauptstraße im Bereich 105 bis 107a wurden in den letzten Jahren mehrere Bäume gefällt, aber eine Ersatzpflanzung ist leider nicht erfolgt. Der Bürgerverein wird sich für eine Neupflanzung einsetzen.

6. Fazit

Leider muss festgestellt werden, dass nach mehr als 35 Jahren deutscher Einheit und eines wiedervereinten Berlins die Stadtentwicklung im Ortsteil Rosenthal in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt wurde.

Der Bürgerverein Dorf Rosenthal e.V. hat in diesem Positionspapier versucht, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen, ohne sich dabei in kontraproduktive Schuldzuweisungen zu verzetteln.

Unser Anliegen ist es, hiermit wieder einmal in das öffentliche Bewusstsein zu rufen, was uns als Verein und den verschiedenen Bürgerinitiativen im Umkreis seit Jahrzehnten auch im Sinne des Denkmalschutzes am Herzen liegt.

Anmerkung der Verfasser

Dieses Positionspapier wurde im Vorstand des Bürgervereins Dorf Rosenthal e.V. erarbeitet, den Mitgliedern zur Diskussion unterbreitet und danach mehrheitlich bestätigt.

Haftung für Links

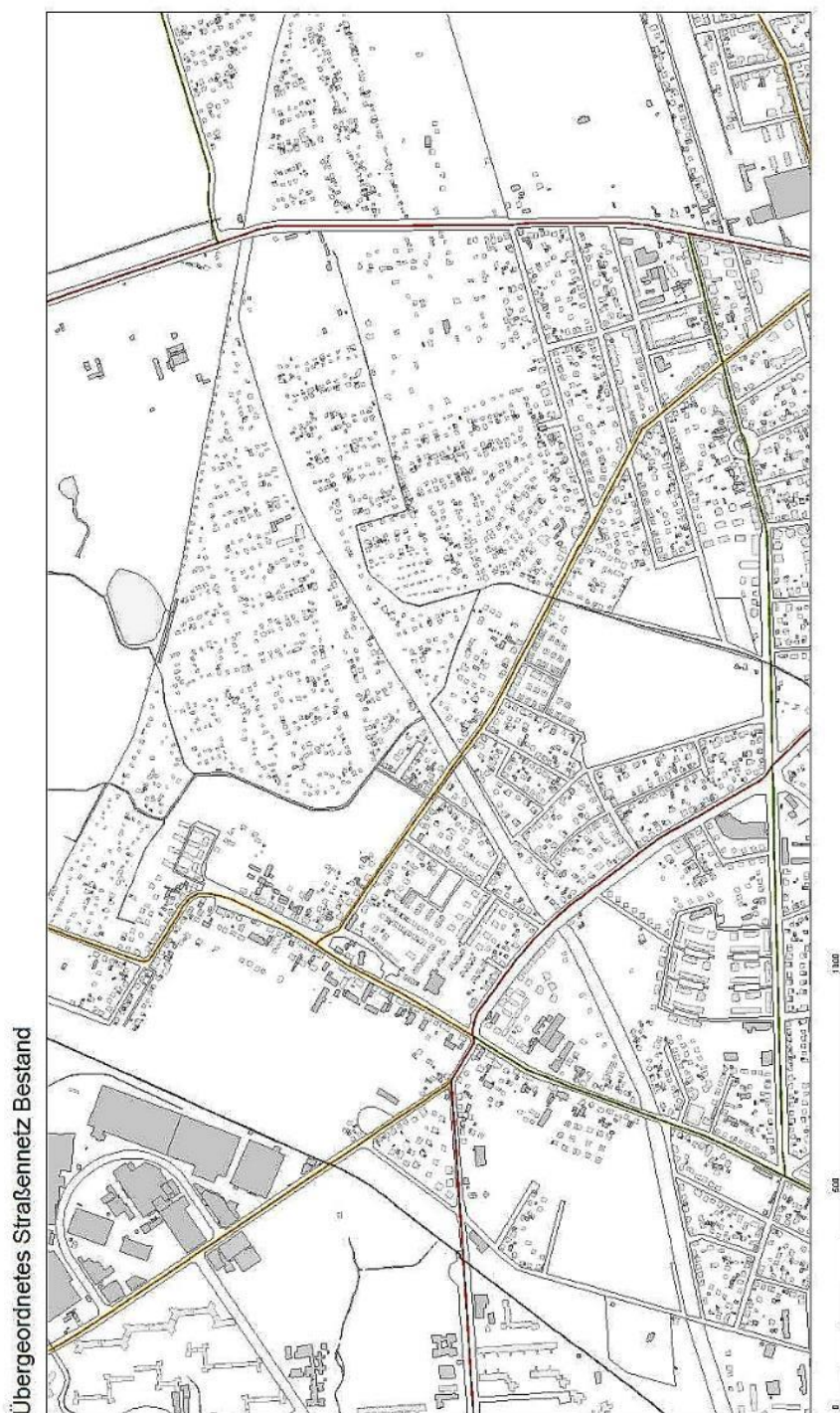
Unser Positionspapier enthält Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb übernehmen wir für diese Inhalte Dritter auch keine Gewähr. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft, wobei rechtswidrige Inhalte zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar waren. Sollten Rechtsverletzungen auf diesen externen Seiten bekannt werden, werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Anhang 1, Straßennetz in Rosenthal

Rot Übergeordnete Straßenverbindung Stufe II

Grün Örtliche Straßenverbindung Stufe III

Orange Ergänzungsstraßen (Straße besonderer Bedeutung) Straßenverbindung Stufe IV



Quellenangaben

- (1) Die Dörfer in Berlin. Ein Handbuch der ehemaligen Landgemeinden im Stadtgebiet von Berlin, 1990, von Hans-Jürgen Rach (Autor)
<https://www.amazon.de/Berlin-Handbuch-ehemaligen-Landgemeinden-Stadtgebiet/dp/3345002434>
- (2) Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
<https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/>
- (3) Bezirksverband der Gartenfreunde Pankow e.V.
<https://www.gartenfreunde-pankow.de/mitgliedsvereine-service/mitgliedsvereine>
- (4) Vgl. Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung
<https://verkehr-pankow.de/hauptstrasse-in-berlin-wilhelmsruhrosenthal/>
- (5) Vgl. Lars Bocian, Stellv. Vorsitzender im Verkehrsausschuss im Abgeordnetenhaus von Berlin
<https://www.lars-bocian.de/blog/belastbare-verkehrszahlung-in-rosenthal-gefordert>
- (6) Straßennetz von Berlin, Geoportal Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (wird im August 2025 grundlegend überarbeitet)
<https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/geoportal/geoportal-daten-und-dienste/>
- (7) Ausbau der Friedrich-Engels-Straße, 3. Bauabschnitt, Bezirksamt Pankow
<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruen-flaechenamt/aktuelles/artikel.1016376.php>
- (8) Drucksache 0059 der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen – Wirtschaftsförderung – vom 30.08.2011
<https://www.parlament-berlin.de/ados/17/Haupt/vorgang/h17-0059-v.pdf>
- (9) Neubau der Kastanienallee in Rosenthal, Bezirksamt Pankow
<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruen-flaechenamt/planung/neubau-der-kastanienallee-in-rosenthal-449994.php>
- (10) Tagesspiegel vom 23.06.2025, „Anwohner blamieren Verkehrsbehörden“
<https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/pankow/anwohner-blamieren-verkehrs-behorden-gutachten-mangelhaft-ausbau-der-kastanienallee-in-berlin-pankow-gestoppt-13899433.html>
- (11) Kamera der Telraam-Verkehrszählung im Nesselweg
(s. <https://telraam.net/en/location/9000006412>)



(12) Kamera der Telraam-Verkehrszählung an der Dorfkirche Hauptstr./Schönhauser Str.
<https://telraam.net/en/location/9000004039>

(13) Bebauungsplan „Wohngärten am Anger“ der Architekten Ingenbleek und Kern
http://www.office33.de/pdf/Am%20Anger_1.pdf

(13) i2030: Heidekrautbahn: Start der 2. Bauphase am Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh
<https://unternehmen.vbb.de/presse/i2030-teilprojekt-stammstrecke-der-heidekrautbahn-start-der-2-bauphase-am-bahnhof-berlin-wilhelmsruh/>

(14) Pressemitteilung von Frau Manuela Anders-Granitzki, Stellvertretende Bezirksbürgermeisterin und Bezirksstadträtin für Ordnung und Öffentlicher Raum
<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruen-flaechenamt/verwaltung/artikel.222147.php>