

Positionspapier des Bürgervereins Dorf Rosenthal e.V. zur Situation im Ortsteil 13158 Rosenthal (Berlin Pankow) im Jahre 2023

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 fast 33 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	2022	2023
6.182 (H.-J. Rach, „Die Dörfer von Berlin“, 1990) (1)	7.000 (Schätzung des Bürgervereins)	9.979 (Amt für Statistik) (2)	Mehr als 10,000 (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

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 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 mit dem Bezirksamt Reinickendorf zu erörtern.

[Vgl. Artikel in der Berliner Woche v. 25. November 2020, Schwerlastverkehr belastet Anwohner sowie Bausubstanz](#) (4)

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 Kreuzung 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.

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

4. Allgemeine Sicherheit

4.1 Überlastung von übergeordneten Straßen, Ergänzungsstraßen, und örtlichen Straßenverbindungen [lt. Straßennetz von Berlin, Stand 2023](#) (5). Siehe auch Grafik im Anhang 1 (Geoportal).

4.1.1 Die Friedrich-Engels-Straße ist eine übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II

Die Friedrich-Engels-Straße im OT Rosenthal entspricht 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](#) (6)

Der Straßenraum wird maßgeblich durch den Baumbestand mit Platanen geprägt, der laut Pankower Bezirksamt erhalten werden soll. Der leider erst für Ende des Jahrzehnts 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 zweispurige Fahrbahn ist bis zu 6,00 m breit und befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Ein Befahren ist deshalb nur mit Tempo 10 km/h erlaubt, doch gravierende Verstöße dagegen sind die Regel.

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. In diesem Falle fordert die StVO: Wenn die Straßenbahn an der Haltestelle steht und Fahrgäste ein- oder aussteigen, dürfen Autos nicht vorbeifahren. Sie müssen dann hinter der Straßenbahn warten, bis sie wieder losfährt oder bis die Türen geschlossen sind. Diese Regel wird ständig missachtet und es kommt immer wieder zu riskanten Situationen, wenn Fahrgäste die Straße betreten. Würde das vorgeschriebene Tempo 10 km/h hier eingehalten, wäre diese Gefahr abgemildert. Da das jedoch nicht der Fall ist, ist ein Schutzgeländer zwischen Tram-Steig und Straße dringend erforderlich.

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 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/ados/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.

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 auf der gesamten Länge einseitig Halteverbotszonen eingerichtet werden, um einen gesicherten Verkehrsfluss zu gewährleisten, speziell im Bereich Bushaltestelle Kräuterweg/Nesselweg. Insbesondere 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. Hinzu kommt, dass der Straßenzustand des Kopfsteinpflasters dafür nicht ausgelegt ist. Die Tonnagebegrenzung auf 7,5 t muss konsequent überwacht werden.

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

Die bekanntesten Schleichwege sind der Angerweg, Am Rollberg, die Dammsmühler Straße und die Hauptstraße hinter der Dorfkirche.

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. Die Bürgersteige sind seit langem in einem katastrophalen Zustand und zum Teil fehlt eine Pflasterung völlig.

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 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. [Vgl. Artikel im Berliner Abendblatt v. 08. Februar 2023](#) (9)

Hier muss 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 gelegt werden.

4.5 Fehlende Fußgängerschutzwege

4.5.1 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.

Im Bereich des Landhauses könnte auch eine externe Geschwindigkeitsanzeige deutlich zur Raserprävention beitragen. Diese bekannten Geschwindigkeitsanzeigetafeln („Smiley-Displays“) mit aufleuchtenden Messergebnissen haben sich für die innerörtliche Anwendungen an vielen Orten Deutschlands bestens bewährt und könnten auch am Landhaus die Verkehrssicherheit spürbar erhöhen.

4.5.2 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. [Vgl. Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung](#) (10)

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.

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 zur Friedhof Rosenthal an der Möchmühler 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 Möchmühler 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 Installation von Hundekot-Auffangbehältern durch die BSR

Viel mehr Einwohner im Rosenthaler Umfeld haben heutzutage einen Hund. Leider gibt es bisher keine Möglichkeit für die Entsorgung von Hundekot, so dass die Grünflächen des Dorfgangers, die Büsche entlang des Nordgrabens und andere versteckte Ecken häufig als Kotgebiete missbraucht werden. Mitunter werden Hundekotbeutel durch Spaziergänger sogar unbefugt in den Biotonnen der Anwohner entsorgt.

5.3 Zustand der Spielplätze

Die Spielplätze im Ortskern von Rosenthal werden von Nutzern im Internet eher negativ bewertet.

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

Hier gibt es leider keine Beleuchtung. Auch am Tage wirkt der Spielplatz düster. Ein starker Beschnitt der Büsche und Bäume ist dringend erforderlich, um den Höhlencharakter des Spielplatzes zu einem hellen, freundlichen Ort zu wandeln. Bei besserer Einsicht von allen Seiten ist davon auszugehen, dass dort weniger Müll liegen gelassen wird und die einzige Parkbank nicht mehr als Handelsplatz für Warenbestellungen dient. Bei seinem jährlichen „Großen Frühjahrsputz“ findet der Bürgerverein Dorf Rosenthal e.V. im Spielplatzbereich stets Gegenstände, die auf einem Spielplatz (und natürlich auch anderswo) nichts zu suchen haben.

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

Nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Hauptstraße sowie der Vollendung der Wohnungsneubauten muss der Spielplatz dringend überholt und gesichert werden. Hierfür trägt das Bezirksamt Pankow eine besondere Verantwortung und es sollte bereits jetzt schon die Sanierung ins Auge fassen.

5.4 Zustand der Straßenbäume

Der Bezirk Pankow hat das Image eines „grünen“ Bezirkes, er liegt jedoch bei der Zahl von Straßenbäumen nur im Berliner Mittelfeld (2021: 42.206 Bäume). Die fünf Stadtbezirke, die vor Pankow liegen, befinden sich im Westteil der Stadt. Auch in Rosenthal gibt die Beschaffenheit der Straßenbäume Anlass zur Sorge. Zum Beispiel sind im Erbeskopfweg in den letzten 20 Jahren drei Bäume eingegangen. Zwei davon wurden entfernt. Der Dritte ist seit drei Jahren abgestorben und stellt eine Gefahr dar. Neben der Gefahrenbeseitigung ist es wichtig, entfernte Bäume auch zu ersetzen.

6. Erfreuliche Aktivitäten in letzter Zeit

Die Bürger von Rosenthal haben in letzter Zeit einige Bemühungen des Bezirksamtes beobachten können, wobei trotz angespannter Haushaltslage ein paar der schlimmsten Mängel behoben bzw. abgemildert wurden. Dazu gehören die Asphaltierung der Straße 140/An der Priesterkoppel, die Herstellung eines Stücks Gehweg hinter der Dorfkirche, Straßenausbesserungen Am Rollberg und in der Uhlandstr., eine Gehwegreparatur in der Kastanienallee, die Errichtung einer Modalsperre zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Nesselweg („Schleichweg“ der Berufspendler) und die umfangreiche Wildwuchsbeseitigung.

7. Fazit

Leider muss festgestellt werden, dass nach fast 33 Jahren deutscher Einheit und eines wiedervereinten Berlins die Stadtentwicklung im Ortsteil Rosenthal in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt wurde.

Jens-Holger Kirchner (Bü90/Grüne), der im Jahre 2011 als Bezirksstadtrat das Dezernat Stadtentwicklung übernahm und zugleich stellvertretender Bezirksbürgermeister von Pankow wurde, fasste auf einer Rosenthaler Bürgerversammlung im Jahre 2016 zu seinem Abschied aus dem Amt die Lage folgendermaßen zusammen: „Meine Amtszeit ist nun zu Ende und ich habe mich auf dem Wege hierher gefragt: ‚Warum wurde Rosenthal eigentlich in den ganzen Jahren so vernachlässigt?‘“ Das war wohl scherzhaft gemeint, aber niemand hat gelacht. Leider ist diese Frage heute aktueller denn je und muss vom Bezirksamt Pankow durch schnelle konstruktive Maßnahmen beantwortet werden.

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.

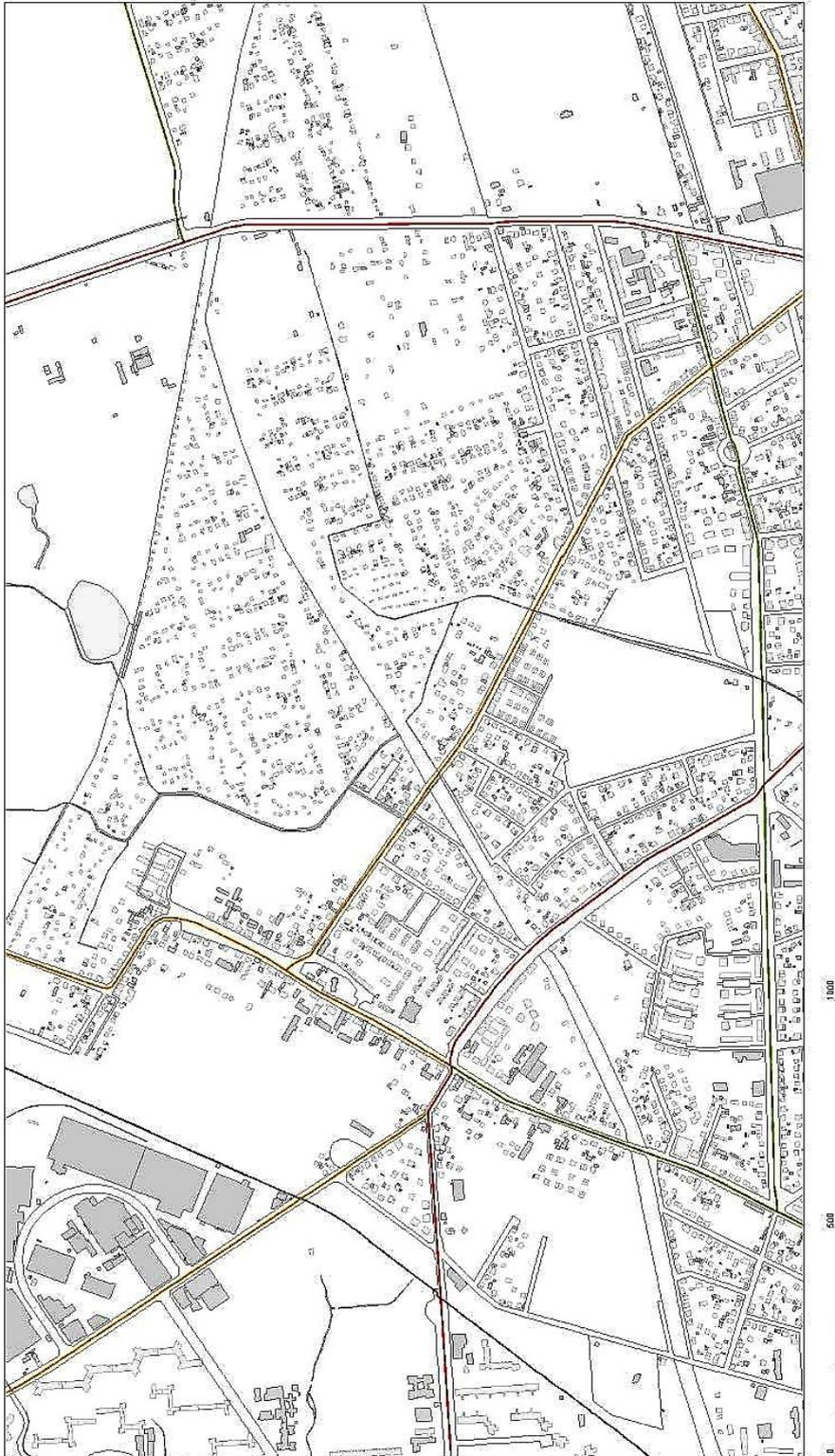
Anhang 1, Straßennetz in Rosenthal

Rot Übergeordnete Straßenverbindung Stufe II

Grün Örtliche Straßenverbindung Stufe III

Orange Ergänzungsstraßen (Straße besonderer Bedeutung) Straßenverbindung Stufe IV

Übergeordnetes Straßennetz Bestand



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) Bürgerinitiative will Ortskern schützen, Schwerlastverkehr belastet Anwohner sowie Bausubstanz,

Berliner Woche, 25.11.2023

https://www.berliner-woche.de/rosenthal/c-verkehr/schwerlastverkehr-belastet-anwohner-sowie-bausubstanz_a294400

(5) Straßennetz von Berlin, Geoportal Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

<https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/geoportal/>

(6) Ausbau der Friedrich-Engels-Straße, 3. Bauabschnitt, Bezirksamt Pankow

<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/aktuelles/artikel.1016376.php>

(7) Neubau der Kastanienallee in Rosenthal, Bezirksamt Pankow

<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung/neubau-der-kastanienallee-in-rosenthal-449994.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) Wie geht es weiter mit der Heidekrautbahn? Berliner Abendblatt v. 08.02.2023, von Katja Reichardt

<https://berliner-abendblatt.de/kiez-news/reinickendorf/wie-geht-es-weiter-mit-der-heidekrautbahn-id204434>

(10) Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung

<https://verkehr-pankow.de/bi-ortskern-rosenthal/>