

Einwendungen und Vorschläge der CARambolagen (AG Kastanienallee) bezüglich der Bezirksplanung für die Kastanienallee

im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Umbau/Erneuerung Kastanienallee

1. Einwendungen

Die Realisierung des vom Bezirksamt Pankow ausgearbeiteten Plans zur Rekonstruktion der Kastanienallee im Prenzlauer Berg würde durch die Versetzung des alten Bordsteines zur Auflösung der historischen Struktur der Straße führen.

Durch die Anlage eines Angebotsstreifens und die Trennung der Verkehrsteilnehmer im Fahrbereich der Straße käme es zu Beschleunigungen, die von einer überwältigenden Mehrheit der Nutzer der Straße nicht erwünscht ist. Für die Hauptnutzergruppe der Fußgänger und Verweilenden ergäben sich räumliche und verkehrliche Nachteile, die nicht durch einen Sicherheitsgewinn oder anderweitige Vorteile kompensiert würden.

Die Finanzmittel zum Umbau und zur Rekonstruktion der Straße aus dem Förderbereich „Städtebaulicher Denkmalschutz“ würden so entgegen der Förderintention vorrangig der Beschleunigung der Straße dienen.

Zu den Planungen für den Straßenraum

- Es ist sehr unplausibel, daß der geplante Fahrradangebotsstreifen angesichts des realen und bekannten, teils umständebedingten Verkehrsverhaltens in der Kastanienallee mehr Sicherheit für die zahlreichen Radfahrer schaffen würde. Angebotsstreifen in stark von Gewerbe geprägten Straßen (z.B. Wichertstraße im Bereich der Allee Arkaden) haben sich als völliger Fehlschlag erwiesen. Auf der Kastanienallee würden Radfahrer auf dem Angebotsstreifen immer wieder zum Ausweichen in den Raum zwischen den Gleisen gezwungen werden, da trotz der geplanten geringeren Breite des Streifens das Halten in der zweiten Reihe nicht nur NICHT verhindert sondern sogar legalisiert wird.
- Alle Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn (Radfahrer, Straßenbahn, PKW und LKW) können - auf der Grundlage von Tempo 50 und einem fehlenden Überholverbot – schneller fahren als bisher. Die optische Verbreiterung der Straße ermutigt Motoristen und Straßenbahnen schneller zu fahren. (Bei Tempo 50 enden 80% aller Verkehrsunfälle mit Fußgängern tödlich! Tempo 50 auf einer Flaniermeile erfüllt den Tatbestand der *Fahr-Lässigkeit*.)
- Radfahrer sind auch auf dem geplanten Angebotsstreifen von der Gefahr sich öffnender Autotüren bedroht.

- Die Überquerung der Straße durch Fußgänger, Kinder, Körper- und Sehbehinderte wird durch die faktische Verbreiterung des Lichtraumes der Straße wie bisher erschwert und durch beschleunigtes Fahren auf der Fahrbahn noch gefährlicher. Im Gegensatz zu den jetzigen Querungsmarkierungen reichen die geplanten Vorstreckungen nur noch bis zum Angebotsstreifen heran.

Zur Planung für den ruhenden Verkehr

- Die Versetzung des Bordsteins in den jetzigen Straßenraum hinein, einschließlich der Anlage von Parknischen, ist ein eklatanter Bruch mit der historischen Struktur der Straße. Dies kann in keiner Hinsicht mit städtebaulichem Denkmalschutz in Verbindung gebracht werden.
- Auch ästhetisch ist die Bordsteinversetzung und der unruhige Bordsteinverlauf in den Parknischen nicht tolerabel. Die Verlängerung der Baumscheiben an den vorgezogenen Bordstein ist optisch unmotiviert, disproportional und faktisch funktionslos (zu den praktischen Auswirkungen siehe unten).
- Umbordete Parknischen brauchen beträchtlich mehr Platz, als für PKW an sich nötig ist. Daher reichen sie tief in den Unterstreifen hinein. PKW stehen daher mit ihrem Volumen zwischen den Bäumen.
- Da die Parknischenborde auf Grund des genannten Raumbedarfs oft unmittelbar an die Baumscheiben grenzen, wird ein Anfahrschutz für die Bäume notwendig. Dies ist auch ein weiteres verhäßlichendes Element.
- Da die Parknischen begehungsunfreundlich sind, werden Passanten einerseits ebenso wenige Querungsmöglichkeiten haben wie bisher, andererseits zwecks Überquerung der Straße die Baumscheiben betreten und im verlängerten, straßenseitigen Bereich zertreten.
- Die Verlängerung des Unterstreifens in Bereichen ohne Parknischen erlaubt es Falschparkern angesichts der Reduktion der Stellplätze, die Ausfahrten wie bisher zuzuparken.
- In der Planung werden Stellplätze für PKW und Ladezonen nicht unterschieden, daher ist nicht festzustellen, ob eine genügende Anzahl von letzteren geplant ist. Wenn dies nicht erfolgt, werden Ladevorgänge wie bisher in den Ausfahrten abgewickelt werden.

Zur Planung für den Gehwegbereich

- Durch die geplanten Parknischen geht viel Raum vom Unterstreifen verloren. Dieser Raum wird durch die Verbreiterung des Unterstreifens zwischen den Parknischen nicht ersetzt, da dort Bäume stehen oder sich Ausfahrten befinden. Die Aufstellung von möglichem Mobiliar wie Bänken, Planzkübeln usw. wird dadurch erschwert und stark begrenzt. Der verbleibende Unterstreifen würde durch Fahrradbügel noch zusätzlich verengt.
- Da zusätzlich der Oberstreifen gewünschtermaßen sehr stark für den Gaststätten- und Geschäftsbetrieb genutzt wird, ergibt sich ein stark beengter Geh- und Aufenthaltsbereich.

2. Vorschlag für die Einrichtung eines "Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches" unter Wahrung der städtebaulich denkmalgerechten Straßenstruktur

Der Entwurf der CARambolagen orientiert sich an der Verkehrsform des "Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches" (Tempo 20), wie er u.a. im §45 StVO beschrieben wird. Die historisch geprägte Struktur der Straße bleibt erhalten und wird mit einer Entschleunigung verknüpft.

Dies drückt sich planerisch in der folgenden Dreigliederung der Straße aus:

- Fußgängerbereich mit Bäumen
- Streifen für ruhenden Verkehr, langsames Radfahren und Fahrradbügel
- Gleisbereich/Fahrbahn für Tram, motorisierten Verkehr und zügiges Radfahren bis Tempo 20 km/h.

Diese Struktur stellt ein Aufbrechen des starren Gegensatzes von Fußgängerbereich und Fahrbereich dar. Die Integration eines multifunktionalen und vermittelnden Streifens bezweckt eine starke Aufwertung des intensiv nachgefragten Aufenthaltscharakters der Straße für Fußgänger und Flaneure. Im Fahrbereich induziert die von uns geplante, verengte Fahrbahn eine verkehrspsychologisch bedingte Verlangsamung des Verkehrs. **Der von uns geplante Multifunktionsstreifen erlaubt und ermöglicht, im Gegensatz zum Angebotsstreifen, KEIN Parken in der zweiten Reihe.**

Die jetzigen Hindernisse für schnelles Fahren in der Straße - vor allem das Radfahren im Gleisbereich - sollen nicht zugunsten einer Beschleunigung der fahrenden Verkehrsteilnehmer beseitigt werden. **Die Legalisierung des Radfahrens zwischen den Schienen in der Kastanienallee und im Weinbergsweg stellt eine sicherheitsfördernde Errungenschaft dar und bedeutet zusätzlich eine Verbesserung der Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern und darf deshalb nicht wieder zurückgenommen werden!**

Vorschläge und Erläuterungen zur Gestaltung des Fahrbereichs

- Der Fahrbereich für Tram, PKW, LKW und zügig fahrende Radfahrer wird beidseitig in etwa 40 cm Abstand vom Gleis durch eine einreihige Reihe in die Straße eingelassener Großpflastersteine markiert.
- Durch die Verschmälerung der Fahrbahn fließt, verkehrspsychologisch bedingt, der Verkehr automatisch langsamer. Durch die Tempobegrenzung auf 20km/h entsteht eine hohe Sicherheit für Kinder, Fußgänger, Behinderte und Radfahrer. Die dadurch jedem deutlich werdende Legalisierung des Radfahrens zwischen den Gleisen führt dazu, dass Radfahrer nicht mehr von Tram, PKW oder LKW bedrängt werden.
- Die Höchstgeschwindigkeit aller Straßenbahnfahrten überschreitet zur Zeit fast nie 25-30 km/h, da u.a. häufig Radfahrer auf dem Gleis vorausfahren. Eine generelle Reduktion auf 20 km/h würde also im Durchschnitt nur zu geringen Fahrzeitverlängerungen führen. Diese sind leicht kompensierbar,

wenn die Tram auf den Strecken Zionskirchplatz - Invalidenstr./ Rosenthaler Str. - Oranienburger Tor durch Ampelvorrangschaltungen beschleunigt wird (wie am Rosenthaler Platz). Auf der Strecke über die Invalidenstr. verliert die Tram heute durch Warten vor Ampeln bis zu 3 Min.

- Lärminderung durch generelles Langsamfahren der Tram. Heute beschleunigen häufig auch Bahnen mit schadhaftem Fahrgestell stark, sofern sie kein Hindernis haben, und verursachen dann Lärm, der bis weit in die Oderberger Str. hinein zu hören ist. Die BVG ist auch künftig nicht in der Lage, alle GT6-Bahnen erschütterungsfrei fahren zu lassen.

Vorschlag zur Anlage eines erweiterten Unterstreifens

- Von der neuen gleisseitigen Markierung (40 cm von Gleis entfernt) bis zum alten Bordstein wird die Aufbringung eines Belags vorgeschlagen (vorwiegend Asphalt), dessen Niveau 3 cm unterhalb der Oberkante des alten Bordsteins liegt.
- Für Sehbehinderte behält der alte Bordstein die Funktion, auf den Beginn des Straßenraums hinzuweisen, in dem Fahrzeuge sich bewegen.
- Die Haltestellenkaps der Tram schließen nahtlos an den neuen Multifunktionsstreifen an.
- Auf dem Multifunktionsstreifen ist als Option langsamer Radverkehr möglich, ohne daß hier formell ein Radweg ausgewiesen würde. Dies ist der Bereich, in dem heute immer noch viele Radfahrer, sich in falscher Sicherheit wiegend, fahren. Die Möglichkeit, daß sich die Türen der Autos auf den Stellplätzen (siehe unten) öffnen, sollte zu vorsichtigem defensivem Radfahren führen.
- Der alte Bordstein bleibt in Lage und Form erhalten. Der Höhenunterschied zum neuen Multifunktionsstreifen beträgt 3 cm. Diese Anordnung wird vom Städtebaulichen Denkmalschutz bevorzugt.
- Stellplätze für PKW (Dauer- und Kurzzeitparken) sowie Ladezonen (kurzzeitiges Be- und Entladen) werden auf dem Multifunktionsstreifen markiert. Dies ist auf Asphalt leicht möglich und optisch nicht aufdringlich. Wir treten hier unbedingt *für* eine Parkraumbewirtschaftung ein.
- Die PKW-Stellplätze ragen etwa 50 cm in den jetzigen Unterstreifen hinein. Sie werden dort auf natürliche Weise von Straßenmobiliar (Müllbehälter, Bänke, Aufsteller, Pflanzkübel, Kunstobjekte etc.) begrenzt. Dies dient gleichzeitig der Verhinderung von Falschparken auf dem Multifunktionsstreifen. Diese Stellplätze auf der Ebene erhöhen die Parkqualität im Vergleich zu Parknischen, da sie leichter erreichbar und zu verlassen sind und die notwendigen Einparkbewegungen verringern.
- Die Ladezonen ragen bis zu einem Meter tiefer in den jetzigen Unterstreifen hinein und sind mindestens 6 m lang. Es kann geprüft werden, ob Ladezonen in Abschnitten einrichtbar sind, in denen es Ausfahrten gibt. Solche Abschnitte eignen sich räumlich besonders für Ladevorgänge, da zwischen den Ausfahrten und den nächsten Immobilien (Masten u.a.) oft Platz ist, der jedoch nicht für einen PKW-Stellplatz ausreicht. Die schnelle Räumung der Ladezone und damit der Ausfahrten ist an und für sich gewährleistet, da Lieferanten weitere Aufträge haben.

- Es sind ebenso viele Stellplätze und Ladezonen einrichtbar, wie es realistischerweise solche in den bezirksseitig geplanten Parknischen gibt (Bezirk: maximal 80 Stellplätze für Parken und Laden, CARambolagen: minimal 74 Stellplätze). Allerdings treten wir für die Errichtung von Quartiersgaragen ein (u.a. gegenüber vom Prater), um die Stellplatzanzahl reduzieren zu können.
- Fahrradständer sollen im Multifunktionsstreifen aufgestellt werden, bevorzugt vor den Bäumen. Dadurch wird viel Raum für Aufenthaltszwecke im jetzigen Unterstreifen gewonnen.

Auswirkungen des Konzeptes auf den Raum zwischen Bordstein und Hausfronten

- Zwischen den Bäumen/Masten und den parkenden PKW bleibt auf Grund des Wegfalls der Bordsteinkanten der Parknischen viel ebener Raum, um zwecks Überquerung der Straße in den gleisseitigen Bereich vor den parkenden PKW zu treten.
- Der Wegfall der hohen Bordsteinkanten und der durch die Parknischen entstehenden Winkel fördert in hohem Maße die Reinhaltung der gesamten Straße.
- Da Stellplätze in der Ebene weitaus weniger Platz brauchen als Parknischen, bleibt vom Unterstreifen sehr viel mehr nutzbarer Platz übrig, als das in der Bezirksplanung der Fall ist. Die Verlegung der Fahrradständer auf den Multifunktionsstreifen erlaubt es, Bänke Pflanzkästen, Kunstobjekte und andere aufenthaltsbegünstigende Mobilien im Unterstreifen aufzustellen.
- Die Baumscheiben werden nicht in Richtung Gleis verlängert, gegebenenfalls können sie aber verschmälert werden.

Für den Inhalt:

Frank Möller, 10435 Berlin, Oderberger Str. 23 (mail@carambolagen.de)

Reinhard Linde, 10435 Berlin, Oderberger Str. 15 (reinhard.linde@web.de)