

UMBAU DER KASTANIENALLEE - GEGENPOSITIONEN UND FORDERUNGEN

Die vom Bezirksamt und der Sanierungsgesellschaft S.T.E.R.N. entwickelten Pläne zum Umbau der Kastanienallee wurden auf einer Informationsveranstaltung am 3. Juni 2008 erstmals öffentlich vorgestellt. Es zeigte sich bereits hier, dass die Pläne bei den vor Ort Betroffenen auf breite Ablehnung stießen. In der Folge haben wir – Anwohner und Anwohnerinnen und Gewerbetreibende – uns zu einer Bürgerinitiative, der Bi Kastanienallee zusammengeschlossen.

Uns eint die Ablehnung des vorliegenden Konzepts und der bisherige Verfahrensverlauf, während hinsichtlich alternativer Lösungen unter uns ein klarer Konsens besteht. Wir sind auch der Auffassung, dass unsere Positionen von den hier lebenden und arbeitenden Menschen wesentlich und mehrheitlich geteilt werden, wie es bisherige Reaktionen deutlich gemacht haben.

AUSGANGSLAGE UND GRUNDSÄTZLICHE POSITIONEN

Die Kastanienallee ist eines der Berliner Szene-Gebiete von internationalem Ruf und insofern ein bedeutsamer Wirtschaftsstandort. Diese erfreuliche Situation geht nicht zuletzt auf die hier lebenden und arbeitenden Menschen zurück. Sie sind es auch, die die Qualitäten und Eigenheiten dieser Strasse am besten einschätzen können.

Um das vorhandene Flair nicht aufs Spiel zu setzen, muss die Strasse als sensibles Terrain wahrgenommen und mit Nachhaltigkeit behandelt werden. Das heißt, dass die Bedeutung der Strasse nicht überwiegend in ihrer verkehrsmäßigen Bedeutung gesehen werden kann - etwa im Sinne einer ‚Transitstraße‘. Diese Straße ist vor allem Lebensraum und weniger Verkehrsraum.

Dass die Verkehrslage in der Kastanienallee nicht unkompliziert ist und dass es keine perfekte Lösung für die Probleme des Fußgängerverkehrs, des fließenden und ruhenden Verkehrs geben kann, ist unstrittig. Den Angaben des Bezirksamts verzeichnet die Kastanienallee in der derzeitigen Situation zwar eine hohe Anzahl von Unfällen, darunter jedoch nur wenige schwerwiegende Unfälle.

Wir sind der Meinung, dass der Status Quo nahe am erreichbaren Optimum ist und befürworten deshalb lediglich geringfügige Veränderungen. Auch wenn die bestehende Verkehrssituation einen chaotischen Eindruck erwecken mag, funktioniert sie offenbar erstaunlich gut. Die Intensität des Verkehrsgeschehens sorgt dafür, dass hier Verkehrsteilnehmer i. d. R. mit erhöhter Aufmerksamkeit und Rücksicht am Verkehr teilnehmen. Und mit den kürzlich vorgenommenen Fahrrad-Markierungen zwischen den Trambahngleisen ist eine erhebliche Verbesserung der Lage eingetreten.

Anstatt auf dieser erfolgreichen Entwicklung aufzubauen, soll nun ein gänzlich neues Konzept kommen. Die geplanten Maßnahmen halten wir aus verschiedenen Gründen für fehlgeleitet, für übertriebene Eingriffe, mit denen die Qualität der Straße als Lebensraum eher verschlechtert statt verbessert wird.

Nachfolgend ist die Kritik im Einzelnen dargelegt.



FAKTENLAGE ZU UNSEREN FORDERUNGEN

Hierarchie des Straßennetzes

Die Kastanienallee ist keine übergeordnete Hauptverkehrsstraße. Ihr einziges Merkmal, das eine überörtliche Bedeutung rechtfertigt, ist die Straßenbahntrasse. Der Transitverkehr, bzw. der ortsfremde Durchgangsverkehr, kann zum Erreichen der Innenstadt (Torstraße, Invalidenstraße) die Schönhauser Allee bzw. die Brunnenstraße nutzen, die aufgrund ihrer Dimensionierung bedeutend leistungsfähiger sind. Zudem besitzt die Kastanienallee in Richtung Historische Innenstadt keinen Abfluss bzw. Anschluss, da sie am Rosenthaler Platz als Sackgasse endet und daher eine Vernetzung am Knoten Torstraße/ Brunnenstraße nicht möglich ist.

Im Flächennutzungsplan Berlin ist der gesamte Bereich zwischen Schönhauser Allee und Torstraße/ Brunnenstraße als Wohnbaufläche dargestellt, die Kastanienallee ist explizite nicht dargestellt.

Die Kastanienallee erfüllt daher keine übergeordneten Erschließungsfunktionen für den motorisierten Individualverkehr. Die geplante Aufweitung der Fahrbahnen und das Durchsetzen einer Geschwindigkeit von 50 km/h würde die Qualität des Wohnens und der weiteren Funktionen des Gebietes beeinträchtigen.

Die mit der beabsichtigten Planung vorbereitete Aufweitung der Fahrbahn und die damit verbundene Zunahme der Verkehrsmenge führt im Gegenteil zu einer stärkeren Belastung folgender Knoten:

Kastanienallee/ Fehrbelliner Straße: Linksabbieger in Richtung Choriner Straße blockieren die Straßenbahntrasse; Abbieger von der Fehrbelliner Straße in Richtung Veteranenstraße blockieren die Fehrbelliner Straße

Fahrzeuge in Richtung Schönhauser Allee / Danziger Straße weichen vermehrt auf die Oderberger Straße aus und münden verkehrswidrig in die Choriner Straße ein und gefährden damit den Verkehrsfluss am Knoten Schönhauser Allee/ Choriner Straße/ Oderberger Straße.

KfZ- Geschwindigkeit

Die BI fordert das Festsetzen von Tempo 30 auf der Kastanienallee, vor allem um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Tempo 30: Die Zahl der Unfälle sinkt um mindestens 20%. So ging z.B. in neu eingeführten Tempo-30-Zonen in Hamburg die Zahl der Schwerverletzten bei Unfällen um 30%, in Münster sogar um 72% zurück. Der Umkehrschluss daraus ist, dass wenn tatsächlich Tempo 50 auf der Kastanienallee realisiert würde (das ja zur Zeit de facto nicht möglich ist), die Zahl der Unfälle steigen und deren Schwere größer wird und mit leider sehr hoher Wahrscheinlichkeit mehr Todesopfer zu beklagen sein werden.

Bei Tempo 50 beträgt der Anhalteweg eines Autos fast 28 m, bei Tempo 30 kann ein Auto dagegen schon nach 13 m stehen. Was dies auf der Kastanienallee bei Stürzen von Radfahrern (die leider aufgrund der Tramschienen öfter geschehen), unvorsichtigen Fußgängern und Kindern auf dem Schulweg zu bedeuten hat, liegt auf der Hand: das dahinter fahrende Auto ist bei Tempo 30 knapp in der Lage anzuhalten, bei Tempo 50 steigt das Risiko. Es ist so fast unvermeidlich, über den gestürzten/unachtsam die Strasse überquerenden Menschen hinwegzurollen, denn wer hält schon 28 m Abstand auf einer viel befahrenen innerstädtischen Strasse?



Grundsätzlich gilt: je schneller ein Auto fährt, desto länger ist der Anhalteweg, da dieser eine Kombination aus Reaktionszeit und Bremsweg ist, je schneller desto weiter rollt das Auto in der »Schrecksekunde« und desto länger schiebt die Trägheit der Masse die Tonne Metall/Kunststoffe/Insassen vorwärts. Die Wucht des Aufpralles steigt überdies im Quadrat zur Geschwindigkeit: das Resultat daraus ist, dass bei Tempo 50 acht von zehn Unfällen mit Fußgängern tödlich enden, bei Tempo 30 zwei bis drei von zehn. (Quelle: Infomaterial des VCD.) Die logische Folge: eigentlich müsste in einem so belebten Wohn- Arbeits- und Flanierkiez mit vielen Kindern der rollende Verkehr zum Schrittempo gezwungen werden!

Bei einer besseren Befahrbarkeit und Steigerung des Tempos und der Kapazität eines Verkehrsweges ist eine weitere logische Folge die Vermehrung des Verkehrs. Dies ist jedoch in einem Gebiet wie der Kastanienallee nicht erstrebenswert, da diese Vermehrung des Verkehrs nicht nur zu Lasten der anderweitigen Nutzung der Strasse geht, sondern auch die Umwelt durch Emissionen erheblich mehr belastet. Alle Welt spricht vom Klimaschutz, konkret jedoch wird alles getan, um den Verkehr und damit die Belastung der Umwelt zu fördern, anstatt einzuschränken.

Des Weiteren steigt die Lärmbelästigung bei Erhöhung des Tempos erheblich. Die Kastanienallee ist aber jetzt schon eine sehr belastete Strasse, laut Berliner Lärmkarte herrscht selbst nachts ein Lärmpegel von ca. 65 dB - beim Berechnen des Mietspiegels wird ebenfalls auf die erhebliche Lärmbelästigung hingewiesen. Dies ist jetzt schon über der angestrebten Lärmpegelgrenze von 55 dB (Bundesemissionsschutzgesetz) zur Vermeidung gesundheitsschädigenden Lärms, bei Beschleunigung der Straße ist es eine physikalische Unvermeidbarkeit, dass sich der Lärmpegel erhöht. Lärm ist bekanntermaßen gesundheitsschädlich. Proportional zur Lärmbelastung steigt das Risiko der Herz-Kreislaufkrankungen steil an. Aus den genannten Gründen kann es nicht sein, dass Autos und Verkehr Vorrang vor der hier lebenden und arbeitenden Bevölkerung haben.

VERKEHRSSICHERHEIT (RADFAHRER)

In Punkto Verkehrssicherheit wird argumentiert, dass durch den Angebotsstreifen für Radfahrer deren Verkehrssicherheit erhöht wird. Das klingt zunächst einleuchtend. Man muss jedoch damit rechnen, dass die Fahrradspur niemals durchgängig befahrbar sein wird, so wie es die Theorie gerne hätte. Schon jetzt ist es so, dass der motorisierte Liefer- und Besucherverkehr wegen Platzmangel alle sich bietenden Stellen nutzt. Die geplante Fahrradspur wird davon nicht ausgenommen sein, erst recht nicht, wenn das Parkplatzangebot wie geplant fast halbiert wird. In der Folge werden Radfahrer genötigt sein, auf den Fußweg oder auf die Fahrbahn für Tram und Autos auszuweichen. Da der Verkehr ohne regulär stattfindenden Fahrradverkehr beschleunigt wird, nimmt die Gefährdung der Radfahrer zu, wenn sie zwangsweise dorthin ausweichen müssen. Infolge dessen werden die recht häufigen Sturzunfälle durch die Tramschienen nicht weniger werden, da die Radfahrer nach wie vor zum häufigen Überqueren der Schienen gezwungen sein werden.



FAHRBAHNÜBERQUERUNG (FUSSGÄNGER)

Durch die in den Plänen vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn (derzeitige Parkspur wird zur befahrenen Spur) wird das Überqueren gefährlicher, was insbesondere Kinder (Schulweg!), ältere Menschen sowie mitunter alkoholisierte Gastronomiebesucher betrifft. Um dies zu verhindern, wurde die Errichtung von Übergangsstellen vorgesehen. Bei der Vielzahl an Geschäften und Publikumsmagneten auf beiden Straßenseiten ist jedoch nicht zu erwarten, dass sich die Besucher an die Überquerungsstellen halten werden. Auch zukünftig wird die Straße überall überquert werden. Auch werden Übergangsstellen den fließenden Verkehr wieder entschleunigen, so dass der angestrebte Geschwindigkeitsgewinn für die BVG nicht wie geplant zu erwarten ist, es sein denn, man verzichtet auf Überquerungsstellen und setzt somit Straßennutzerinnen und –nutzer dem vollen Verletzungs- und Todesrisiko aus.

Zudem ist folgendes zu beachten: Das Festsetzen einer Durchfahrtsgeschwindigkeit von 50 km/h erschwert erfahrungsgemäß das Queren der Fahrbahn. An den Kreuzungen Kastanienallee/ Oderberger Straße sowie Kastanienallee/ Schwedter Straße wird der Wunsch nach einer Lichtsignalanlage nicht lange auf sich warten lassen. Das wiederum ist für die Trambahn mit weiteren Halten verbunden und für den Bezirk bzw. das Land Berlin mit Kosten für die Lichtsignalanlage. Hinzu kommt, dass die Kreuzung Kastanienallee/ Schwedter Straße sehr kompliziert gestaltet ist und mit der Ausschilderung des Radweges Berlin/ Usedom eine wichtige Bedeutung sowohl für den Binnen- als auch für den Transit-Radverkehr erhält. Dies sind klare Gründe für das Einrichten einer Tempo-30 Zone.

VERKEHRSFLUSS (TRAMBAHN)

Eines der Hauptargumente des Bauvorhabens betrifft den Trambahnverkehr, aus dem der Fahrradverkehr herausgehalten werden soll. Die Trambahn soll mit der geplanten Freihaltung ihrer Trasse vom Radverkehr eine gegenüber dem gegenwärtigen Zustand hohe Durchfahrtsgeschwindigkeit erreichen, um die Reisezeit zu verkürzen.

Wie oben bereits gesagt, wird es in der Praxis auch künftig nicht zu verhindern sein, dass sich Fahrradfahrer und ÖPNV die Fahrbahn notgedrungen teilen müssen. Davon abgesehen wäre auf dieser kurzen Strecke (ca. 600m) auch nur eine geringfügige Zeitersparnis möglich, vor allem, wenn wie schon im vorherigen Abschnitt erwähnt, Übergänge für Menschen geschaffen werden. Nach unserer Rechnung sind es nur wenige Sekunden, die sich auf dem Abschnitt zwischen Schönhauser Allee und Fehrbelliner Straße einsparen lassen, wenn überhaupt, wird die Zunahme der Verkehrsmenge und damit das Zunehmen des Linksabbiegens an Kreuzungen berücksichtigt, ebenso das langsame Fahren der Anlieger-Kfz auf der Suche nach einem Pkw- Parkplatz. Kosten und Nutzen stehen daher in keinem sinnvollen Verhältnis. Für die BVG wird es mit Sicherheit keinen Gewinn der Reisezeit geben.. Im übrigen sei an dieser Stelle auf verschiedene Straßen in Berlin verwiesen, die mit Straßenbahngleisen ausgestattet ebenso als Tempo 30 Zone ausgewiesen sind (Müggelseedamm, Abschnitt westlich der Bölschestraße, Weichselstraße, ...). Nochmals sei auf die lange und starke Steigung am Weinbergsweg hingewiesen. Dort ist eine Trennung von Fahrradfahrern und Tram möglich und mit deutlichem Zeitgewinn für die Tram verbunden!



RUHENDER VERKEHR/ KFZ- PARKSITUATION

Das vorgestellte Konzept sieht eine massive Reduzierung der Parkmöglichkeiten vor. An alternative Stellplätze für die überzähligen Fahrzeuge wurde allerdings nicht gedacht. Hier lässt sich nur konsterniert feststellen, dass das Konzept unzureichend ist. Im Falle der Realisierung wären chaotische Zustände vorprogrammiert. Die Erfahrung zeigt, dass Autofahrer unter Parkdruck rücksichtslos jeden freien Platz zustellen, zur Not auch den Radweg in zweiter Reihe, vor allem, wenn durch das Parken in 2. Reihe keine Tram mehr behindert wird und somit der Abschleppwagen nicht mehr so schnell kommt.

Der Druck auf die wenigen Kfz- Parkplätze wird zunehmen, damit steigt der Parksuchverkehr. Diese langsam fahrenden Kraftfahrer behindern den fließenden Verkehr (Kfz, Radfahrer) und müssen ausweichen, was wiederum Probleme mit der Straßenbahn nach sich ziehen wird.

BELASTUNGEN DURCH DEN BAU

Das vorliegende Konzept veranschlagt eine zweijährige Bauzeit. Baumaßnahmen von diesem Umfang sind den Bewohnern/Gewerbetreibenden der Kastanienallee schlichtweg nicht mehr zuzumuten. Nach jahrelanger Dauerbelastung durch Sanierungen an allen Ecken und Enden sowie umfangreiche straßenbauliche Arbeiten (wiederholte Sanierung des Gleisbettes der Tram in den letzten Jahren) muss wieder ein »normaler« Zustand erreicht werden. Außerdem bringt der Umbau im geplanten Umfang wirtschaftliche Nachteile für die ansässigen Gewerbe mit sich. Gesundheits- und geschäftsschädigende Auswirkungen werden durch den Umbauplan unreflektiert in Kauf genommen. Es ist nicht einzusehen, dass möglicherweise sogar Existenzen vernichtet werden, um speziell den Auto-Verkehr zu bevorzugen.

KULTURELLE BEEINTRÄCHTIGUNGEN

Ein wesentlicher Grund für die Attraktivität der »Castingallee« sind die breiten Gehwege. Die Straße lädt zum Verweilen und Flanieren ein, für den Einzelhandel (Gastronomie, Modeboutiquen, etc.) ist der Standort attraktiv und umsatzstark. Die zur Verfügung stehende Bürgersteigfläche wird auch zukünftig in vollem Umfang gebraucht. Eine Einschränkung dieser Räume, wie im derzeitigen Konzept vorgesehen, wirkt sich in höchstem Maße nachteilig auf die Kultur der Strasse aus. Schon jetzt ist in »Stoßzeiten« (Wochenende, Sonnenwetter) der Raum längst nicht ausreichend.

Dies gilt ebenso für den Umgang mit der bestehenden Begrünung. Und auch bei der Sanierung der Gehwegplatten besteht die Gefahr, dass die Maßnahmen weit über das Ziel hinaus schießen. Die Einebnung und Begradigung der gewachsenen Kultur zerstört den lebendigen Charakter der Strasse. Daher sollte es bei der notwendigen Instandsetzung zur Nutzbarmachung der Strasse für alle bleiben: glatter mittlerer Gehweg, rollstuhlfreundliche Bordsteinkanten, genug Platz für Kinderwagen und Fahrradbügel, sowie den Aufenthalt im Freien.



ZUSAMMENFASSUNG UND FORDERUNGEN

Aus oben genannten Gründen sind wir der Auffassung, dass die geplanten Maßnahmen keine Verbesserung herbeiführen, sondern das Gegenteil bewirken. Die wesentlichen Problempunkte sind hier noch einmal zusammengefasst:

- **Die Verkehrsmengen werden größer, das zieht Belastungen im Verkehrsnetz vor allem an Knoten im Wohngebiet nach sich**
- **Die Kosten für den Bezirk und das Land Berlin werden steigen, da weitere Verkehrslenkungsmaßnahmen unumgänglich werden (Lichtsignalanlagen)**
- **Für Fahrradfahrer wird das Befahren der Strasse gefährlicher.**
- **Für Fußgänger wird das Überqueren der Strasse gefährlicher.**
- **Die Straße wird in höchstem Maße noch kinderfeindlicher, weil die Querung noch gefährlicher wird und der »Fußgängeranteil« der Straße stark reduziert wird.**
- **Für den Tramverkehr käme keine Beschleunigung zustande, die mit der die Vielzahl der eingehandelten Probleme nicht zu rechtfertigen sind.**
- **Das Kfz- Parkplatzproblem wird verstärkt, da Ausweichmöglichkeiten nicht gegeben sind.**
- **Die Belastung durch die Baumaßnahmen geht über das tolerierbare Maß hinaus.**
- **Ansässige Gewerbe sind von Umsatzeinbußen betroffen und Existenzen vernichtet.**
- **Die Reduzierung der Gehwegfläche schadet dem kulturellen Flair der Strasse und ihrer Nutzbarkeit durch Nichtautofahrer erheblich.**
- **Die Reduzierung der Gehwegfläche zerstört die Funktionalität des ausbalancierten Systems der Straße, die etablierte Balance zwischen KFZ Erschließung und dem begehbaren Raum. Die Zerstörung des Sozialen Lebens ist in diesem Fall unvermeidbar.**

Momentan ist der Bürgersteig in 3 Zonen Aufgeteilt:

- 1. Soziale Zone mit Erschließung der Häuser, Läden und dem Vorraum, der genutzt wird als Aufenthaltsfläche für Straßencafés, und in vielen Fällen als Wartebereich vor den Mode- und Friseurläden.**
- 2. Verkehrsbereich in der Mitte**
- 3. Grüne Pufferzone zwischen Bürgersteig und Fahrbahn – geprägt von Bäumen, Sitzgelegenheiten, u.s.w, zudem als Fahrradparkfläche genutzt.**

Wenn die grüne Pufferzone, wie im Projektentwurf vorgesehen ist, zum Parkstreifen umgenutzt wird, werden die Funktionen der beiden anderen Zonen miteinander vermischt und die Relationen verschoben. Es wird zum Entfallen des Soziallebens der Straße führen, was der Vorstellung gesunder und gut funktionierender Innenstädte widerspricht.

Es stellt sich die Frage, was wichtiger ist im historischen Innenbezirk – Auto und Verkehr oder Soziales Leben. Zahlreiche Beispiele anderer europäischer (Haupt-)Städte (z.B. London) zeigen einen ganz anderen Umgang mit solchen Situationen.



Angesichts der vielen negativen Folgen und Unwägbarkeiten lehnen wir die Umsetzung der Pläne in dieser Form entschieden ab. Dahingegen sprechen wir uns im Wesentlichen für eine weitgehende Bewahrung des Status Quo aus. Lediglich geringfügige Änderungen erachten wir als sinnvoll. Wir erheben daher folgende Forderungen:

- ▶ **Von einem Umbau in der geplanten Form ist gänzlich abzusehen.**
- ▶ **Stattdessen fordern wir die Einführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Tempo 30, durchgehendes Überholverbot, Zebrastreifen, Kinderampeln).**
- ▶ **Die Reparatur der Gehwege ist auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken, um die Gehwege für alle Menschen, auch für Alte, Behinderte, Kleinkinder usw. nutzbar zu machen. Die Planung der Reparatur soll unter Bürgerbeteiligung stattfinden.**
- ▶ **Wir fordern Einsicht in die Planungsakten (durch einen von uns beauftragten Anwalt für Verwaltungsrecht).**

Im Vergleich zum Vorhaben des Bezirksamts sind die von uns befürworteten Maßnahmen erheblich kostengünstiger. Nur weil Geld vorhanden ist, muss es nicht unnötig ausgegeben werden. Sinnvoll wäre es, die nicht benötigten Gelder dorthin zu transferieren, wo sie dringender benötigt werden: ins Stadtbad Oderberger, in den Mauerpark und in Schulen.

ANMERKUNGEN ZUM VERFAHREN

Die Art und Weise, wie in diesem Fall seitens der Politik mit den Bürgern umgegangen wird, lehnen wir ab. Erst im letzten Augenblick wurden die Umbaupläne öffentlich gemacht. Die betroffenen Bürger wurden wie so oft vor vollendete Tatsachen gestellt – Bürgerbeteiligung fand nicht oder nur scheinbar statt. Die aufkotroyierten Konzepte und Informationsveranstaltungen »zum Abnicken« entsprechen nicht unserem Demokratieverständnis.

Solches Verhalten seitens der Politik widerspricht auch einem modernen Demokratieverständnis, wie es beispielsweise von der Partei Die Grünen vertreten wird (deren Mitglied der verantwortliche Stadtrat Jens Holger Kirchner ist). In der Hoffnung auf Besserung verweisen wir abschließend auf einen entsprechenden Satz aus dem Grundsatzprogramm der Grünen von 2002 (S.129). Dort heißt es:

»Ein Schlüssel für mehr Demokratie liegt in der Frage, ob es den Parteien gelingt, sich für die Bürgerinnen und Bürger zu öffnen, neue Beteiligungsformen aufzugreifen und sie in den politischen Entscheidungsprozess einfließen zu lassen.«

Bi-Kastanienallee, Januar 2009

