

Herrn Bezirksverordneten Klaus Mindrup

über

den Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung
Pankow von Berlin

über

den Bezirksbürgermeister

Kleine Anfrage 0788/VI

über

Kastanienallee in Prenzlauer Berg: Demokratie und Transparenz

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

Vorbemerkung

Es muss auf Grund der zahlreichen einzelnen Unterfragen festgehalten werden, dass dem Bezirksamt inhaltliche Planungsschritte und Entscheidungen unterstellt werden, für die es gar nicht zuständig ist. Die Kastanienallee ist nach dem Stadtentwicklungsplan Verkehr als Ergänzungsstraße mit Straßenbahn dem übergeordneten Straßennetz zugehörig und unterliegt damit der Zuständigkeit der Abteilung VII von Sen-Stadt. Im Einzelnen sind dies:

- Das Referat VII B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen)
- Das Referat VII D (u. a. Straßenverkehrs- und Straßenrecht mit der nachgeordneten Landesbehörde Verkehrslenkung Berlin, VLB)
- Das Referat VII E (u. a. die Technische Aufsichtsbehörde Straßenbahnen, von der die BVG bauaufsichtlich kontrolliert wird)

Dies gilt es stets zu beachten. Vor diesem Hintergrund hat sich das Bezirksamt dennoch bemüht, eine möglichst umfassende und wichtige inhaltliche Kontexte aufzeigende Beantwortung zu finden in der Hoffnung, dass damit dem komplexen Planungsthema „Kastanienallee“ konstruktiv gedient ist.

1. *War dem Bezirksamt bei der Erstellung der VzK vom 24.02.2009 (1. Zwischenbericht) zur Drucksache VI-0522 bekannt, dass wie aus der Beantwortung der kleinen Anfrage 0756 eindeutig hervorgeht, ein Halten von KfZ im Bereich der geplanten Parkbuchten möglich ist, ohne die Straßenbahn zu behindern?*
2. *Wenn ja, warum wurde diese Tatsache in der VzK an die BVV nicht ausdrücklich erwähnt und so der Eindruck erweckt, im gesamten Bereich des Angebotsstreifens könne ein Beparken verhindert werden? Geschah dies bewusst? Wenn ja warum? Oder wurde dieser wichtige Sachverhalt einfach vergessen?*
3. *Entspricht die – höflich ausgedrückt – verschleiernde Formulierung in der o. g. VzK den nachfolgend vom zuständigen Stadtrat veröffentlichten Thesen zum Thema Bürgerbeteiligung: „Mittels seriösen Infotainments Zusammenhänge erklären. Rechtzeitige Ankündigungen über Vorschläge und Pläne, Ideen und Projekte sind notwendig. Die Informationen müssen leicht verständlich sein oder gut erklärt werden. Es bedarf eines seriösen Infotainments seitens der Kommunalpolitik, den Behörden und Verwaltungen. Sie müssen dienstleistungsorientiert die Bürgerinnen und Bürger nicht nur von den harten Fakten berichten, sondern auch Zusammenhänge darstellen, Fixpunkte und Abhängigkeiten begründen und aktuell den Stand der Dinge darstellen.“*

Zu 1. bis 3.

Die Planungen für die Kastanienallee gingen für alle o. g. Planungsbeteiligten von Anfang an davon aus, möglichst viele Vorteile und Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer und Nutzer des Straßenraums zu erreichen. Dabei war und ist ein durchaus komplexes Bündel von räumlichen, verkehrsrechtlichen, gestalterischen und funktionalen Parametern zu beachten. Eine verlässliche Planung ist aber nur möglich, wenn von legalem und rücksichtsvollem Verhalten und nicht von Anfang an vom negativsten Verhalten der Verkehrsteilnehmer ausgegangen wird.

Insofern bestand auch für das Bezirksamt keine Veranlassung, bereits im Vorhinein in der DS VI-0522 explizit darauf hinzuweisen, dass im äußersten Notfall ein Halten im Bereich der Parkbuchten möglich sei. Dies ist auch weiterhin eine vom Fragesteller behauptete und keinesfalls bewiesene sich angeblich später einstellende Verhaltensweise von Kfz-Fahrern. Aus Sicht des Bezirksamtes und auch der Senatsverwaltung kann solchen Befürchtungen gegenüber natürlich kein hundertprozentiger Gegenbeweis geführt werden, aber bezogen auf die hier zu behandelnde konkrete Situation in der Kastanienallee sprechen zumindest einige Faktoren dagegen:

- Die in der Kastanienallee vorgesehenen Parkstände werden, je nach dem sich einstellenden Bedarf, zu einem nicht unerheblichen Teil als Be- und Entladezonen angeordnet werden. Damit werden der eigentlichen Motivation, auf engstem Raum kurz in der Radfahrspur zu halten, wesentliche Gründe entzogen.
- Die dennoch diesen engsten Raum nutzenden Kfz-Fahrer werden neben der Schwierigkeit, hier zum kurzen Halten den geeigneten Platz zu finden, gleichzeitig die in den Parkständen vorhandenen Fahrzeuge komplett blockieren.
- In der Kastanienallee besteht eines der höchsten Radverkehrsaufkommen in der Stadt Berlin. Die zahlreichen Radfahrer werden durch ihr faktisches permanentes Inanspruchnehmen der Radfahrspur für eine ureigene soziale Kontrolle gegenüber dem befürchteten Halten von Kraftfahrzeugen in der Radfahrspur sorgen.

- Die Kastanienallee ist parkraumbewirtschaftet und unterliegt damit einer permanenten Überwachung bzw. die durchgängige Präsenz von Überwachungskräften ist gewährleistet.

Das Bezirksamt und der zuständige Bezirksstadtrat sind sich durchaus bewusst, wie schwierig es ist, solche komplexen Planungen und damit verbundene später eventuell zu erwartende individuelle Verhaltensweisen in einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit möglichst für jedermann nachvollziehbar darzustellen. Hier müssen die Erkenntnisse und Erfahrungen der letzten Jahre in Bezug auf die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern selbstverständlich in die Überlegungen für zukünftige Prozesse einfließen – gerade wenn es um langjährige Verfahren, verschiedene Varianten und Planungsstände und Veränderungen während der Planungs-, Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse geht.

4. *Wird das Bezirksamt vor der Festlegung auf einen Radfahrstreifen eine erneute Bürgerbeteiligung durchführen, da es im Protokoll der Erörterungsveranstaltung zur „Erneuerung“ der Kastanienallee vom 02. April 2009 wörtlich unter Punkt 2.9 „Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) statt Angebotsstreifen einrichten“ heißt: „Rechtlich nicht möglich aufgrund Erreichbarkeit der Stellplätze/keine weitere Diskussion“? Wenn nein, teilt das Bezirksamt zumindest die Auffassung des Fragestellers, dass sich das Bezirksamt in diesem Punkt nicht auf eine erfolgte Bürgerbeteiligung stützen kann?*

In der gerade erfolgten Beantwortung der KA 0756/VI (Frage 4) zum Thema „Radfahrstreifen“ ist vom Bezirksamt die Formulierung der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vollständig übernommen worden: „Es wird beabsichtigt, bei Inkrafttreten der StVO-Novelle, die Markierung eines Radfahrstreifens zu prüfen. Auf die Breite der Radverkehrsanlage und die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat dies keinen Einfluss.“

Es wird hier also eine Absicht (noch keine Tat) dargestellt, in Zukunft, nach Inkrafttreten der StVO-Novelle und damit einer neuen Art eines Radfahrstreifens (durchgezogene Linie darf zum Erreichen der rechts liegenden Parkstände überfahren werden), die Anordnung eines solchen zu **prüfen**. Das ist gegenüber dem Standes von April 2009 eine neue, keinesfalls aber negativ zu bewertende Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechtes, nun mit einem auf die Kastanienallee bezogenen Prüfvorgang. Bis zum endgültigen Ergebnis dieses Prüfvorgangs sieht deshalb das Bezirksamt auch keinen Anlass zu weiteren Öffentlichkeitsaktionen, zumal es nicht erkennen kann, was an der eventuellen Markierung eines Radfahrstreifens nach der neuen StVO (statt eines Radfahrangebotsstreifens nach derzeitiger StVO bzw. Berliner Version) negativ sein soll.

5. *Gibt das Bezirksamt dem Fragesteller Recht, dass es merkwürdig anmutet, dass mehr oder weniger zufällig bei der Beantwortung der o. g. kleinen Anfrage herauskommt, dass die BVG die Planung offenbar nach der erfolgten Bürgerbeteiligung beeinflusst hat (... nach Abstimmung zwischen der BVG und dem Planungsbüro ...) und dass diese Beeinflussung erst nach intensiver Prüfung der Pläne herausgekommen ist?*

Die Verschiebung einer 25 cm breiten (und jederzeit änderbaren) Markierung für einen Radfahrangebotsstreifen um 12,5 cm ist keine Änderung oder Beeinflussung der Planung, sondern eine für später vorgesehene straßenverkehrsbehördliche Anordnung.

Diese werden von der Straßenverkehrsbehörde nach einem vorgeschriebenen Verfahren durchgeführt, in dem u. a. die Polizei und die BVG angehört werden. Alle anderen insbesondere baulichen Querschnittsparameter bleiben unverändert. Die von der BVG für diese Veränderung der Markierung vorgebrachte Begründung ist nachvollziehbar und wird hier zitatweise wiedergegeben:

- Das Lichtraumprofil der Straßenbahn sieht zu beiden Seiten der Gleisachse einen 1,40 m von festen Gegenständen frei zu haltenden Raum vor.
- Die ursprüngliche Planung der Kastanienallee sah für die 0,25 m breite Begrenzung zum Radfahrstreifen einen lichten Abstand von nur 1,25 m zur Gleisachse der Straßenbahn vor. Angesichts des Lichtraumprofils (1,40 m s. oben) und der möglichen Breite neuer Fahrzeuge (1/2 Breite von 2,40 m bis 2,50 m) ist der Abstand von 1,25 m zu gering.
- Die Rückspiegel der neuen Straßenbahntypen ragen auf der rechten Seite über ihre Kontur hinaus. Sie sind größer und breiter als die Rückspiegel der bisherigen Straßenbahntypen. Um Gefährdungen durch den Spiegel sicher auszuschließen, beinhaltet das Lichtraumprofil auf der rechten Seite in Höhe des Spiegels eine Erweiterung um 15 cm.

Mit der um 12,5 cm von der Gleisachse verschobenen veränderten Markierung beträgt der lichte Abstand 1,375 m und liegt nur noch unwesentlich unter den für feste Gegenstände vorgeschriebenen 1,40 m. Durch die gewählte Maßnahme ist zusätzlich sichergestellt, dass Radfahrer, die sich neben der Markierung in ihrer Fahrspur, also um weitere 12,5 cm nach rechts, bewegen, nicht durch den Rückspiegel gefährdet werden können.

Es handelt sich hier also nicht um eine „Beeinflussung“ der Planung, sondern schlicht um eine die Verkehrssicherheit erhöhende Optimierung der späteren Markierung (Verschiebung um 12,5 cm), ohne jegliche bauliche Veränderungen.

6. *Gibt es noch weitere Absprachen zwischen der BVG und dem Bezirk bzw. dem Senat, die den Bürgerinnen und Bürgern sowie der BVV noch nicht bekannt sind, insbesondere zur Geschwindigkeit in der Kastanienallee oder zur Anordnung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens, der der BVG „freie Bahn“ gewähren würde?*
7. *Ist in Wahrheit entgegen der Beantwortung der o. g. kleinen Anfrage schon eine Festlegung auf einen Radfahrstreifen erfolgt? Wie bewertet das Bezirksamt in diesem Zusammenhang, eine mir vorliegende Mail von Dr. Friedemann Kunst (Leiter der Verkehrsabteilung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung), in der zum Vorschlag einer Fahrbahnverengung von derzeit 900 cm auf 850 cm in der Kastanienallee wie folgt Stellung genommen wird: „Im Übrigen sollen die Radfahrstreifen mit einer durchgezogenen Linie von der Fahrbahn abgetrennt werden, was bei 8,50 m Fahrbahnbreite nicht mehr möglich wäre (nur noch Schutzstreifen mit unterbrochener Linie)...“ ? Woher weiß Herr Dr. Kunst von dieser neuen Planung, wenn sie offenbar das Bezirksamt noch gar nicht kennt bzw. sie sich noch im Prüfungsprozess befindet?*

Zu 6. und 7.

Es gab nie und es gibt auch keine „weiteren Absprachen“ (s. auch Antwort zu Frage 4 bezüglich „Radfahrstreifen“) zwischen BVG, Senat und Bezirk, die nicht unmittelbar in den öffentlichen Abstimmungsprozessen dargelegt worden wären.

So stand für das Bezirksamt u. a. die gesamte Planung der Kastanienallee immer unter dem Vorbehalt bzw. der Unsicherheit, ob nach Abschluss der Umgestaltungsarbeiten die Senatsverwaltung und VLB eine auf 30 Km/h reduzierte Streckengeschwindigkeit anordnen würden. Dies ist auch auf den entsprechenden Bürgerveranstaltungen immer wieder erwähnt und keinesfalls verschwiegen worden. Das BA hat deshalb zuletzt (Anfang 2011) Senat und VLB mit entsprechenden Begründungselementen für Tempo 30 gedrängt, die Entscheidung nun endgültig zu fällen. Leider wurde nun mit Schreiben vom 29.03.2011 von der Senatsverwaltung, von Abteilungsleiter VII und damit der obersten Straßenverkehrsbehörde, mitgeteilt, dass hierfür die strengen Voraussetzungen nicht gegeben seien. Das Schreiben an den zuständigen Bezirksstadtrat endet mit folgendem Satz: „Ich bitte Sie daher um Verständnis, dass eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 nach aktuellen Erkenntnissen nicht rechtssicher begründbar ist. Sollten sich wider Erwarten nach dem Umbau besondere Gefährdungslagen zeigen, werden aber selbstverständlich weitere Maßnahmen zu prüfen sein.“

8. Da die vorgenommene Verschiebung der Breitstrichmarkierung durch das Bezirksamt mit zukünftig in der Kastanienallee eingesetzten breiteren Straßenbahntypen der BVG begründet wird, schließt sich für mich die Frage an, ob auch die Haltestellenkaps in der Umbauplanung an diese Fahrzeugbreite angepasst und um 12,5 cm verschmälert werden oder ob ein Umbau der neuen Haltestellenkaps in der Pappelallee ebenfalls geplant ist?

Wie bereits zur Frage 5 ausgeführt, sind die größeren rechten Außenspiegel an den neuen Straßenbahntypen die Ursache für die Vergrößerung des Lichtraumprofils und damit des Sicherheitsabstandes.

Nach Aussage der BVG werden auch die neuen Straßenbahntypen der Zukunft so konstruiert sein, dass sie in die bestehende Straßeninfrastruktur passen. Ein Umbau der bereits auf diese Normen hin geplanten bzw. gebauten Haltestellenkaps ist deshalb nicht notwendig.

Jens-Holger Kirchner