

Umweltfreundliche Mobilität in der Kastanienallee

Barrierefreie Tram, mehr Sicherheit und Komfort für Fuß- und Fahrradverkehr

Den Herausforderungen einer umweltfreundlichen Mobilität und der Verkehrssicherheit muss sich die Kastanienallee stellen. Das bedeutet für uns die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs, mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger/innen und endlich die Berücksichtigung des Fahrradverkehrs im Straßenraum.

Die Kastanienallee braucht einen behutsamen Wandel, ohne dabei ihr Gesicht zu verlieren. Alle erhaltenen, historischen Gehweg-Materialien sollen deshalb wieder verwendet und behutsam ergänzt werden.

Es muss aber auch Platz sein für Neues, z.B. mehr Grün und die individuelle Gestaltung des Gehwegbereichs durch die Anwohner/innen und Gewerbetreibenden.

Die Erneuerung der Kastanienallee hat folgende Ziele:

- Wir wollen einen Öffentlichen Verkehr mit barrierefreien Haltestellen-Kaps für die Tram. Barrierefreiheit heißt Mobilität für Alle.
- Die Fußgänger/innen benötigen sichere Querungsmöglichkeiten. Deshalb sollen alle Kreuzungen große Gehwegvorstreckungen erhalten.
- Mit der Erneuerung der Gehwegbereiche mit weitgehend den alten Materialien wollen wir die bestehenden Stolperstellen beseitigen und die Barrierefreiheit herstellen.
- Die täglich bis zu zehntausend Fahrradfahrer/innen in der Kastanienallee brauchen endlich eine eigene Fahrradspur, die unabhängig vom Schienenbereich geführt wird. Die Entflechtung des Fahrradverkehrs von der Tram ist aus Sicherheitsgründen unerlässlich.

Wie ist der aktuelle Zustand in der Kastanienallee?

Die Kastanienallee im Prenzlauer Berg hat zwei Gesichter. Das öffentliche Leben, die Geschäfte, die vielen Selbständigen aus kreativen Berufen, der Mix aus Kneipen, Clubs und kulturellen Einrichtungen tragen entscheidend zur Lebendigkeit dieser Straße bei. Auch ein wenig das Chaos, das stark von Fußgänger/innen, Fahrradfahrer/innen und der Straßenbahn geprägt wird. Außerdem existieren in den Gehwegbereichen der Straße aus den 1880er Jahren noch weitgehend die historischen Materialien.

Kastanienallee – Stolperstrecke für Fußgänger/innen

Aus der Perspektive einer Rollstuhlfahrer/in oder von der Schiebestange eines Kinderwagens aus treten die baulichen Mängel in den Vordergrund. Die großen Granitplatten sind im märkischen Sand teilweise eingesunken und bilden somit Stolperkanten und Barrieren. Das kleine Mosaikpflaster neben der Gehbahn aus Granitplatten ist mit Schlaglöchern durchsetzt.

Die Baugerüste und die illegal abgestellten Autos haben den Gehweg zur Stolperstrecke werden lassen. Die Übergänge in den Kreuzungsbereichen verfügen noch über einen Hochbord (ca. 10 cm) und bilden somit für Gehbehinderte oder Rollstuhlfahrer/innen schwer überwindbare Hürden.

Unfallgefahr für Fahrradfahrer/innen

Kaum eine Straße in Berlin hat so viel Fahrradverkehr wie die Kastanienallee. Bis zu zehntausend Fahrradfahrer/innen fahren dort auf dem direkten Weg zur Humboldt-Uni oder in Berlins Mitte. Für den Radverkehr sind dabei weniger die fahrenden Autos das Sicherheitsproblem. Die überwiegende Zahl der Unfälle geschieht durch unachtsam geöffnete Autotüren.¹ Türöffnerunfälle können zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen, oft auch zu Folgeunfällen, wenn Fahrradfahrer/innen zum plötzlichen Ausweichen gezwungen werden und dabei in die Schienen geraten. Kommt dann eine Straßenbahn, wird es lebensgefährlich. Bei Tempo 50 km/h braucht eine Straßenbahn einen Bremsweg von über 40 m! Und hat auch bei 30 km/h noch immer einen Bremsweg von über 7,50 m.

Fahrradfahrer/innen stellen aber auch selbst eine Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmer/innen dar. Problematisch ist insbesondere das Fahren auf dem Gehweg, das durch die unsichere Situation auf der Fahrbahn in der Kastanienallee begünstigt wird.

Die als Übergangslösung markierten Piktogramme zwischen den Schienen werden vom überwiegenden Teil der Fahrradfahrer/innen nicht angenommen. Sie wurden von der Berliner Unfallkommission vorgeschlagen, um die hohe Zahl an Türöffnerunfällen zu verringern.

Sichere Mobilität für Alle in der Kastanienallee

1. Die Tram erhält zukünftig **barrierefreie Haltestellenkaps**, die bis zur Schiene reichen. Mit den barrierefreien Einstiegsmöglichkeiten können auch Rollstuhlfahrer/innen ohne fremde Hilfe die Tram benutzen. Gehbehinderte haben einen leichteren Einstieg. Letztendlich profitieren wir alle davon, schließlich reisen wir mit Gepäck oder schieben einen Kinderwagen. Die Haltestellenkaps verengen zudem den Straßenraum und wirken damit temporeduzierend.
2. Mit der **Markierung eines Fahrradstreifens** erhalten die Fahrradfahrer/innen endlich einen sicheren Platz auf der Straße. Der Fahrradverkehr und die Tram werden entflochten. Die Berliner Polizei und der ADFC fordern seit Jahren mehr Radstreifen, weil sich dadurch Fahrradfahrer/innen und Autofahrer/innen besser gegenseitig sehen können. Fahrradstreifen verringern nicht nur die Unfallgefahr, sondern ermöglichen, dass die Straßenbahn mit Tempo 30 und nicht im (langsamen) Fahrradtempo zwischen den Haltestellen unterwegs sein muss.
3. Bisher ist zwischen der Schiene und den Türen der parkenden Autos nur ein Abstand von 1,30 m. Das ist deutlich zu wenig, um **sicher Fahrradfahren** zu können. In der neuen Planung ist ein Radstreifen mit einer Breite von 1,50 m vorgesehen (bis zur Wiederinkraftsetzung der neuen StVO zuerst noch als Angebotsstreifen mit Halteverbot). Im Bereich der neuen Parkbuchten besteht ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 m, um die gefährlichen Türöffnerunfälle zu verhindern.
4. Wir sind grundsätzlich für ein zügiges Fahrtempo der Tram. In der Kastanienallee wollen wir jedoch wegen der zahlreichen Fußgängerquerungen eine **Tempo-30-Regelung** durchsetzen. Auf den 900 m zwischen Fehrbelliner Straße und Schönhauser Allee bestehen schon jetzt zwei Tempo-30-Bereiche. Die BVG erkennt an (siehe Kleine Anfrage), dass sie in dem Straßenabschnitt mit insgesamt drei Haltestellen die derzeit zulässige Geschwindigkeit von Tempo 50 kaum erreichen kann. Hierzu reichen die Beschleunigungsstrecken und die Gegebenheiten nicht aus.
5. Die **Gesamtfläche für Fußgänger wird** trotz der Parktaschen, die wegen des Radstreifens notwendig sind, **um insgesamt 300 m² größer**. Die Fahrbahn wird von über 11 m auf 9 m zurückgebaut. Zudem werden die Flächen um die neuen Haltestellenkaps und die Gehwegvorstreckungen im Bereich der Kreuzungen vergrößert. Der sichere Radstreifen bedeutet für die Fußgänger/innen dann auch weniger Radfahrer auf dem Gehweg.
6. Die Erneuerung der Kastanienallee führt zu **mehr Barrierefreiheit auf den Gehwegen**. Stolperkanten und Vertiefungen, die die Kastanienallee bei Regen zu einer Seenlandschaft und im Winter in eine Eisfläche verwandeln, müssen dringend beseitigt werden. Die Haltestellenkaps und alle Querungsstellen werden barrierefrei.
7. Den Sicherheitsbedenken von Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Beteiligungsprozess wurde Rechnung getragen. Die Befürchtung war, dass zukünftig Autos in zweiter Reihe

¹ Vgl. Kleine Anfrage KA-0408/VI, Informationen zur Kastanienallee (<http://gruene-fraktion-pankow.de/kleine-anfragen/>)

parken und die Fahrradfahrer/innen deshalb die Schiene überqueren müssen. Der **Radstreifen** wurde aus diesem Grund **auf ein vertretbares Mindestmaß reduziert**, so dass ein Auto nicht auf dem Radstreifen parken kann ohne die Straßenbahn zu behindern. Steht ein Auto in der Parktasche (Breite 2,00 m) verbleibt bis zur eigentlichen Fahrbahn (Schienebereich) nur noch ein Abstand von 2,00 m (Breite Golf VI: 1,79 m, Ford Transit: 2,37 m, jeweils ohne Außenspiegel). Der Schienebereich wurde in seiner Breite auf ein Mindestmaß reduziert (6 m). Es gehört also eine Menge Dreistigkeit und Risikobereitschaft dazu, sein Kfz in zweiter Reihe abzustellen.

8. Das Bezirksamt wird mit allen Gewerbetreibenden absprechen, in welchen Bereichen **Lieferzonen** eingerichtet werden sollen. Diese Zonen können zeitlich befristet sein, da die Belieferung zu Kernzeiten erfolgt.
Die intensive **Parkraumüberwachung** sorgt zudem für eine Durchsetzung des Halteverbots auf dem Radstreifen, um auch eine Behinderung der Straßenbahn und der parkenden Autos in den Parktaschen auszuschließen.
9. Um für den Fahrradverkehr den notwendigen Sicherheitsraum zu schaffen, müssen die Autos mit einem Rad in den derzeitigen Gehwegbereich rücken. Für die Autos werden deshalb **Parktaschen** angelegt.
10. Die **Fläche für die Schankvorgärten** der Restaurants und Kneipen **wird größer**. Die Gehbahn aus Granitplatten wird dabei um bis zu einem halben Meter von der Hauskante in Richtung Fahrbahn weggerückt. Der Zugewinn an Platz zwischen Häusern und Gehbahn vergrößert die Nutzfläche auch für die Gastronomie und verringert somit die Konflikte zwischen den Gastronom/innen und den Fußgänger/innen.

Ergebnisse des Beteiligungsprozesses

Die Straßenplanung wurde über einen Zeitraum von fast drei Jahren intensiv mit vielen Bürger/innen und in der Bezirksverordnetenversammlung diskutiert. Viele hatten die Möglichkeit genutzt und Anregungen gemacht bzw. ihre Bedenken geäußert. Aus diesem Grund wurde das Bauvorhaben auch um ein weiteres Jahr verschoben. Alle Hinweise, Kritik und Anregungen wurden dokumentiert und dem Pankower Verkehrsausschuss vorgestellt. Auch wenn die Bezirksverordnetenversammlung bei den Grundsätzen barrierefreier Haltestellen und dem Fahrradstreifen auf der Fahrbahn geblieben ist, hat der Beteiligungsprozess Änderungen in der Planung bewirkt. Die Fahrbahn wird deutlich schmaler, der Radstreifen wurde zugunsten des Gehweges optimiert und Freiräume für die individuelle Gestaltungsmöglichkeiten im Gehwegbereich neu eröffnet.

Der Verkehrsausschuss hat - nach eingehender Beratung - der Planung zugestimmt. Die Argumente einiger Gewerbetreibender und der BI Kastanienallee konnten nicht überzeugen, da sie keine Lösungen für die Sicherheitsprobleme anbieten konnten. Die Position „alles soll so bleiben wie es ist“ ist gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen unannehmbar. Wir wollen jedoch Mobilität für Alle.

Cornelius Bechtler

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der BVV Pankow

Kontakt:

Tel. 0178-4954284

cornelius.bechtler@gruene-pankow.de

Die aktuelle Planung für die Kastanienallee finden Sie unter folgendem Link:

http://www.berlin.de/ba-pankow/verwaltung/tiefbau/kastanienallee_pb.html