www.verkehr-pankow.de

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.,
Kastanienallee 120a, 13158 Berlin

Rundbrief Nr. 07/2023 vom 03.11.2023

Liebe Verkehrsinteressierte, anbei finden Sie wieder die neuesten Informationen zum Thema in zusammengefasster Form.

Senatsverwaltung reagiert auf unser Schreiben vom 02.09.2023

Wir haben den schweren Unfall vom August 2023, bei welchem eine Radfahrerin an der Kreuzung Kastanienallee / Schönhauser Straße unter einen LKW geriet zum Anlass genommen, erneut gegenüber dem Senat Verbesserungen der Verkehrssicherheit einzufordern.

Hierauf hat die Senatsverwaltung nun geantwortet, und in ihrem Antwortschreiben auch gleich die aktuelle Sicht des Senats auf die anstehende Sanierung der Kastanienallee in Rosenthal bzw. die geprüften baulichen Varianten dargelegt.

Diese Antwort möchten wir Ihnen ungefiltert weitergeben, damit Sie selbst sehen können, wie die Haltung der Verkehrsverwaltung zum Thema Verkehrssicherheit und Sanierung bzw. künftige Gestaltung der Kastanienallee ist. Letzteres haben wir bereits in unserer Analyse zur Sanierung der Kastanienallee kommentiert.

Die Lösung der Verkehrsprobleme ist nicht einfach, das Beispiel Kastanienallee mit dem zu geringen Platz und dem umgebenden reinen Wohngebiet zeigt jedoch, dass es nicht möglich ist, mit Einzelmaßnahmen und Einzelbetrachtungen zukunftsorientierte Verkehrspolitik zu machen. Wir brauchen einen Gesamtansatz, der menschenfreundlichen und sicheren Verkehr für uns alle möglich macht, über mindestens drei Stadtteile hinweg. Nur so ist die Herausforderung lösbar. Deshalb bereiten wir unsere Kampagne für das Kiezgebiet vor **bei welcher wir zur Sammlung von Unterschriften auf Ihre massive Unterstützung angewiesen sein werden**.

Im Folgenden nun unser Schreiben sowie die Antwort des Senats im Originaltext. Schreiben Sie uns gerne Ihre Meinung an verkehr-pankow@web.de und schreiben Sie auch gerne an die Verantwortlichen aus Politik und Parteien (Adressen finden Sie hier am Ende des Textes, gerne uns im cc:).

Unser Schreiben vom 02.09.2023

Sehr geehrte Frau Senatorin Schreiner,

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Koch, sehr geehrte Frau Stadträtin Anders-Granitzki,

wir setzen uns als Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung (www.verkehr-pankow.de) seit über fünf Jahren im Rahmen bürgerschaftlichen Engagements in Zusammenarbeit mit den örtlichen Bürgerinitiativen für die Verbesserung der - bekannterweise - katastrophalen Verkehrssituation in Rosenthal, Niederschönhausen und Wilhlmsruh ein.

Bezüglich der Verkehrssituation in den Wohngebieten im Norden von Pankow hatten wir uns am 17.07.2023 bereits an Frau Dr. Schreiner gewandt, um den begonnenen Dialog aus der letzten Legislaturperiode wieder aufzunehmen. Im Vordergrund der Verkehrsproblematik steht bei uns der Schwerlastverkehr, der durch enge und hierfür nicht geeignete Wohngebietsstraßen fährt, sowie die anstehenden Straßensanierungen, deren Planung den Anforderungen der Verkehrssicherheit ibs. für den Schülerverkehr und den Bedürfnissen von Menschen Wohngebieten nicht entspricht.

Uns ist bekannt geworden, dass es am 21.08.2023 einen schweren Unfall gegeben hat (s.u.), bei der eine Radfahrerin von einem LKW eingeklemmt wurde - bekanntermaßen ist dieser Art Unfall in Berlin nicht selten, und auch die das Gebot, beim Rechtsabbiegen Schrittgeschwindigkeit zu fahren, hat das Risiko offensichtlich nicht verbessert. Über die enormen Verkehrsgefahren und die nicht vorhandene Schulwegssicherheit auf diesen übergeordneten Straßen haben wir Ihr Haus seit Jahren hingewiesen. Auch die Einführung von Tempo 30 tagsüber auf der Schönhauser Straße mit hohem LKW-Verkehr wird bislang duch die SenMVKU abgelehnt.

Da genau diese Kreuzung auch der Schulweg unserer Kinder z.B. zur Grundschule in Rosenthal ist zeigt dieser Unfall erneut, dass weder Kinder, noch ältere Menschen, noch sonst ein Verkehrsteilnehmer vor den Verkehrsgefahren hier noch sicher ist. De facto werden alle Menschen, die nicht durch ihr Auto geschützt werden, von den Straßen ihres Wohngebietes verdrängt. **Es ist offensichtlich, dass überregionaler und internationale Schwerlastverkehrsrouten mit reinen Wohngebieten, wie es die Kastanienallee ist, jetzt und niemals in der Zukunft in Einklang gebracht werden können.** Jede Unterlassung von Maßnahmen nimmt die Risiken bewusst in Kauf.

Wir haben in den letzten Jahren viele Konzepte erarbeitet, Anträge gestellt und kommunziert. Die Lösungen sind umrissen. Um weiteren Schaden von Menschen hier abzuwenden, muss jetzt allerdings zielorientiert gehandelt werden, sowohl von Senat, Bezirk Parteien und Zivilgesellschaft. Wir benötigen 1) Sofortmaßnahmen und 2) Konzepte, die auch in die laufenden Straßensanierungsplanungen Eingang finden. Wir verwiesen auch auf unsere Mitteilung an die Leitung der SenMVKU vom 17.07.23 sowie unser Konzept "Kiezgebiet" und stehen für einen Dialog bereit.

Hierfür bitten wir um Ihre Rückmeldung und Unterstützung.

Antwort der SenMVKU vom 02.11.2023 (übermittelt per e-mail)

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 01. September 2023 bezüglich der Verkehrssituation auf der Kastanienallee. Frau Senatorin Schreiner bat mich, Ihnen direkt zu antworten. Bitte entschuldigen Sie die lange Bearbeitungszeit. Aufgrund der Komplexität der vorliegenden Sachverhalte sowie der

sich überlappenden Zuständigkeiten habe ich mich zur Beantwortung Ihres Schreibens mit mehreren betroffenen Fachbereichen besprochen.

Das Straßennetz im Ortsteil Rosenthal besteht aus Hauptstraßen und Nebenstraßen. Die zum übergeordneten Netz gehörenden Hauptstraßen wie die Kastanienallee haben aufgrund der Netzzugehörigkeit die verkehrliche Funktion, den überörtlichen Verkehr abzuwickeln und aus den anliegenden Nebenstraßen, die sich in der Regel innerhalb der als Tempo 30 – Zonen ausgewiesenen Wohngebiete befinden, herauszuhalten.

Infolgedessen ist die Kastanienallee auch für die Aufnahme und Abwicklung insbesondere des LKW-Verkehrs vorgesehen. Der Wunsch, den LKW-Durchgangsverkehr zu beschränken, steht daher grundsätzlich im Widerspruch zur eigentlichen Funktion dieser Straßen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen letztlich das Ausweisen einer geeigneten Umleitungsstrecke in zumutbarer Entfernung und unter Berücksichtigung der Fahrtziele erfordern würden. Ein derartiges, formales Konzept für die Kastanienallee liegt derzeit nicht vor. Erfolgt sind bisher diverse Prüfschritte, um den lokalen LKW-Verkehr hinsichtlich Quell- und Ziel bzw. großräumigen Durchgangsverkehr zu differenzieren.

Die Kastanienallee ist Bestandteil des übergeordneten Straßenverkehrsnetzes und als örtliche Straßenverbindung (Funktionsstufe III) klassifiziert. Aus rein verkehrlicher Betrachtung und bezogen auf die Anzahl der schweren LKW sind im Vergleich mit der Berliner Situation im Hauptnetz keine Besonderheiten feststellbar. Die Belastung durch LKW verteilt sich, auch bei einer zeitlich differenzierten Betrachtung, auf alle im Raum nutzbaren Achsen. Offensichtlich konfliktfrei oder konfliktarm nutzbare alternative Strecken bestehen nicht.

Gerade die gewerbliche Nutzung im direkten räumlich angrenzenden Bereich erfordert einerseits eine Erreichbarkeit (auch mit schweren LKW), bedingt damit gleichzeitig Fahrten im entsprechenden Fahrzeugsegment. Es sind bereits auf Fachebene intensive Gespräche darüber geführt worden, über welche alternativen Achsen im jetzigen Zustand der Infrastruktur ggf. schwere LKW geführt werden könnten, ohne an anderen Stellen bereits bestehende Herausforderungen deutlich zu verschärfen. Entsprechende Optionen werden derzeit objektiv nicht gesehen, insbesondere vor dem Hintergrund bestehender Einschränkungen der Infrastruktur an anderer Stelle (z.B. Brückendurchfahrtshöhe im Bereich Klemkestraße mit 3,60 m, Gewichtsbeschränkungen auf Fahrzeuge mit maximal 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht im Bereich Mönchmühler Strasse u.v.a.m.).

Die Erarbeitung eines LKW-Führungskonzepts ist in unseren Arbeitsplanungen enthalten, ressourcenbedingt aber erst ab 2024 leistbar (Vergabe der entsprechenden Leistung).

Aus Lärmschutzgründen wurde bereits auf einem kurzen Teilabschnitt der Kastanienallee zwischen Schönhauser Straße und Dietzgenstraße in Fahrtrichtung Osten eine Sperrung für den LKW-Durchgangsverkehr angeordnet.

Mehrfach schon wurde die Möglichkeit der Anordnung von Tempo 30 in der Kastanienallee geprüft. Hierbei ist zu beachten, dass entsprechend der derzeitigen Rechtslage eine generelle Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit nicht möglich ist und beschränkende Maßnahmen - wie die Ausweisung von Tempo 30 - nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich sind. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung erfordert nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) grundsätzlich eine zwingende Notwendigkeit. Dementsprechend muss aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Darunter fallen keine Gefährdungen, die aufgrund falschem Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer entstehen, sondern vielmehr Gefährdungen, die dadurch entstehen, dass diese für den Fahrzeugführer bspw. aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht erkennbar sind.

Das bedeutet, dass allein die Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr, das Parken von Fahrzeugen oder die Nutzung einer Fahrbahn durch Radfahrende nicht automatisch eine besondere örtliche Situation darstellt, woraus sich die Anordnung von Tempo 30 rechtfertigen lassen könnte. Diese Verkehrsabläufe sind großstadttypisch und stellen für sich genommen keine besondere Gefahrenlage dar.

Zur Sicherung der Eingangsbereiche vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kitas hat der Gesetzgeber die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30 erleichtert. Dort, wo zum Schutz von Schulkindern Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind, wurden diese in der Kastanienallee angeordnet. So ist vor der Rosenthal-Grundschule die Geschwindigkeit temporär befristet.

Auch wurde hier zur Sicherheit für die Schulkinder ein Fußgängerüberweg errichtet.

Es sind keine weiteren sensiblen Einrichtungen in der Kastanienallee mit direktem Zugang zu dieser Straße bekannt.

Zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund Fahrbahnschäden ganztägig sowie zwischen Schönhauser Straße und Dietzgenstraße aufgrund erhöhter Lärmwerte nächtlich reduziert.

Für weitergehende Beschränkungen bzw. eine ganztägige Ausweisung dieser Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30 werden derzeit keine Rechtfertigungsgründe gesehen.

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten durch die Straßenverkehrsbehörde besteht gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Diesbezüglich wird auf den aktuellen Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 verwiesen, der am 23.06.2020 vom Senat beschlossen wurde. Dieser enthält als zentrales Vorhaben die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärmminderung sowohl nachts als auch tagsüber. Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen, wie auch hier in der Kastanienallee, insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird im ersten Schritt ein neues Tempo-30-Nachtkonzept und in einem zweiten Schritt eine Tempo-30-Konzeption für ganztägige Anordnungen für das Berliner übergeordnete Straßennetz in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplanes erarbeitet. Als Grundlage für die Entscheidungen wird eine stadtweite Untersuchung des Berliner übergeordneten Straßennetzes durchgeführt werden, um zu ermitteln, für welche Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion und auch des Öffentlichen Personennahverkehrs eine Tempo-30-Anordnung geboten ist. Aufgrund dieser konzeptionellen Untersuchungen auf der Grundlage der Lärmminderungsplanung können andere Maßstäbe als bei der Prüfung eines Einzelantrages, welcher an die strengen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und weitergehenden Richtlinien gebunden ist, angesetzt werden.

Auch die Kastanienallee wird im Rahmen der Lärmminderungsplanung untersucht werden und im Ergebnis dann gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen straßenverkehrsbehördlich angeordnet.

Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass die Kastanienallee in der Investitionsplanung des Bezirkes für die nächsten Jahre zur Straßensanierung zum Teil mit erheblichem Umbau und Anlage von Radverkehrsanlagen sowie der Anlage von Querungserleichterungen enthalten ist.

Die Planungen zur Sanierung der Kastanienallee sowie die Bauausführung liegen in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Pankow. Dabei sind jedoch übergeordnete Entwurfsstandards zu beachten (neben der AV Geh- und Radwege insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06 der FGSV als allgemein anerkannter Stand der Technik sowie der zulässigen Breiten gemäß StVO-VwV).

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) ist in diesem Zusammenhang für allgemeine Planungsvorgaben verantwortlich, die neben dem reinen Straßenzustand auch übergeordnete Netzzusammenhänge für alle Verkehrsträger sowie die Einhaltung allgemeiner Standards im Blick haben. Die weitere Umsetzung und der Umgang mit diesen allgemeinen Vorgaben obliegt jedoch dem Bezirk als verantwortlicher Straßenbaulastträger. Das Ziel des Ersatzneubaus der Kastanienallee ist, diese Straße wieder in einen funktionstüchtigen und verkehrssicheren Zustand zu versetzen, da sie in ihrem aktuellen Straßenzustand und Ausbaustandard nicht mehr den Anforderungen an eine Stadtstraße des übergeordneten Straßennetzes entspricht.

Im Verlauf der Planung für die Sanierung der Kastanienallee ergab sich, aufgrund der unterschiedlichen vorhandenen Straßenraumbreiten und der damit verbundenen Betroffenheiten, das Erfordernis zur Teilung des 2. Bauabschnitts in zwei planerisch zu betrachtende Teilabschnitte (TA).

Für den 1. TA (Friedrich-Engels-Straße bis Eschenallee) liegt ein Arbeitsstand der Ausführungsplanung vor und ist gegenwärtig in der Prüfung bei SenMVKU.

Für den 2. TA (Eschenallee bis Dietzgenstraße) wurde vom Vorhabenträger die Planung in der Entwurfsphase (Arbeitsstand 2019) unterbrochen, da sich auf Grund der festgestellten Betroffenheiten nach 16. BImSchV das Erfordernis zur Planfeststellung für den 2. TA ergeben hat. Darüber hinaus besteht für den 2. TA ein verkehrsplanerischer Zielkonflikt, welcher aus der Überlagerung verschiedener Funktionen für die Kastanienallee und der geringen zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite (14,00 m – 15,00 m) entsteht. Im zur Verfügung stehenden Straßenraum des 2. TA ist die Schaffung von ursprünglich vorgesehenen Rad- und Fußverkehrsanlagen auch unter Berücksichtigung aller Ermessensspielräumen nicht umsetzbar.

Die ursprüngliche Planung des Bezirkes (Arbeitsstand 2019) mit Herstellung von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr und untermaßigen Gehwegbreiten wird unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung sowie aktueller Standards von SenMVKU als nicht verkehrssicher und nicht genehmigungsfähig eingestuft. Mit dieser Lösung kann der mit dem BerlStrG § 7 geforderte verkehrssichere Zustand, insbesondere für die im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie Menschen mit Behinderungen, nicht gewährleistet werden. Erfahrungsgemäß ist unter Voraussetzungen wie im vorliegenden Fall (Überlagerung von Nutzungsansprüchen / begrenzte zur Verfügung stehende Straßenraumbreite) die Planung nach umfangreichen Abstimmungen mit allen Beteiligten jeweils das Ergebnis eines Abwägungsprozesses unter Einbeziehung aller Rahmenbedingungen, Anforderungen und zu berücksichtigender Belange für die jeweilige Straße.

Dieser Abwägungsprozess beinhaltet insbesondere nachfolgende Eckpunkte:
Aufgrund der Funktion der Straße (übergeordnetes Straßennetz Stufe III) inkl. den Anforderungen durch den Schwerverkehr sind Fahrstreifenbreiten zu beachten, die ein sicheres Begegnen von Kfz ermöglicht.

Für die Funktion der Straße im Radvorrangnetz nach Radverkehrsplan (RVP) würden sich mit der notwendigen nutzbaren Breite von 2,50 m noch einmal deutlich höhere Anforderungen an den Straßenquerschnitt ergeben (AV GuR), welche im betreffenden Straßenabschnitt offenkundig nicht untergebracht werden können. Mindestmaße (gemäße MobG – Mobilitätsgesetz – sowie nach den Richtlinien der FGSV) sind zudem auch für Gehwege inkl. des Sicherheitsstreifens zwischen Gehbahn und Fahrbahn einzuhalten.

Aus Sicht der SenMVKU können die genannten Anforderungen (übergeordnetes Straßennetz Stufe III / Radvorrangnetz / sichere Gehwege) nicht im bestehenden Straßenquerschnitt untergebracht

werden, vielmehr bedarf es einer Abwägung, wie die einzelnen Funktionen im Netzzusammenhang verortet werden können.

Um zu einer für alle Belange tragfähigen Lösung zu kommen, wurden seitens der SenMVKU im Februar 2023 auf der Fachebene proaktiv Lösungsmöglichkeiten gegenüber dem für die Maßnahme verantwortlichen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Pankow vorgeschlagen. Einerseits wurde die Verlagerung der geplanten Radverkehrsanlagen auf die parallel verlaufende Nordendstraße (Fahrradstraße) zur Verringerung der Ansprüche im 2. TA der Kastanienallee (Variante 1) und anderseits die Anordnung eines Einrichtungsverkehrs für den Kfz-Verkehr zur Verschmälerung der Fahrbahn (Variante 2) diskutiert. Seitens des SGA Pankow wurden diese Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der Projektbearbeitung zur Prüfung aufgenommen und eine Abwägung zugunsten der Variante 1 durchgeführt. Die mit dieser Lösung verbundenen Flächeneinsparungen lassen einen regelkonformen und damit sicheren Zustand der zukünftigen Kastanienallee in allen Teilabschnitten zu. Die genaue Ausgestaltung des zu planenden Querschnitts (Verteilung der Flächen ohne Radverkehrsanlage/ ggf. Anordnung Gehweg-Radfahrer frei mit Blick auf die Schulwegsicherheit) obliegt im weiteren Planungsverlauf dem SGA Pankow.

Seitens SenMVKU wird in diesem Prozess eine Abweichung von den Vorgaben des MobG eingeräumt, da dies offenkundig für eine Lösungsfindung erforderlich ist.
Es ist aber an der Forderung nach einer regelkonformen und damit dem allgemein anerkannten Stand der Technik ausgerichteten Planung festzuhalten (Regelwerke der FGSV), um eine sichere Verkehrsabwicklung entlang der übergeordneten Anforderungen (übergeordnetes Straßennetz Stufe III / Radvorrangnetz / sichere Gehwege) für alle Verkehrsträger zu gewährleisten.

Auch wenn die obigen Sachverhalte eine schnelle Änderung der aktuellen von Ihnen kritisierten Situation in der Kastanienallee unwahrscheinlich machen, hoffe ich, Ihnen die Hintergründe nachvollziehbar aufgezeigt zu haben, sowie dass die SenMVKU gemeinsam mit dem SGA Pankow eine Vielzahl von Anstrengungen unternimmt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Am Köllnischen Park 3 | 10179 Berlin

Tel. +49 (0)30 9025-1571 | Fax +49 (0)30 9025-1004

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Hinweis zur Information zum Datenschutz nach Art. 13 und 14

Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO):

www.berlin.de/sen/uvk/service/formulare/datenschutz/

Was können Sie tun:

- **Unterstützen Sie ihre lokale Bürgerinitiative** (https://verkehr-pankow.de/uebersichtskarte/)
- **Ganz wichtig: abonnieren Sie unseren Rundbrief** und bringen Sie vor allem Ihre Freunde/-innen, Kollegen/-innen und Nachbarn dazu, dies auch zu tun. Für uns ist diese Kommunikationsform sehr effektiv und wichtig! Leiten Sie einfach diesen PDF-Rundbrief per e-mail weiter. Den Rundbrief können Sie hier abonnieren: https://verkehr-pankow.de/newsletter-service/
- **Folgen Sie uns auf Twitter (@verkehr_pankow) oder Mastodon (@verkehr_pankow@mastodon.green)** wenn wir über unsere Aktionen berichten, Infos teilen und mit dem Bürgermeister und Parteien diskutieren - und teilen Sie unsere Beiträge – Twitter & Mastodon sind das derzeit wirksamste Medium, um unsere Forderungen in die Politik und Öffentlichkeit zu tragen. Je mehr Menschen dort in unserem Sinne aktiv sind, unsere Beiträge unterstützen, beantworten, teilen, weiterleiten, umso besser !
- Um unsere **aktuellsten Meldungen zu lesen**, müssen Sie nicht einmal bei Twitter oder Mastodon sich anmelden, klicken Sie einfach auf https://twitter.com/verkehr_pankow oder auf https://mastodon.green/@verkehr_pankow
- Kommen Sie zu unseren Treffen (wird per mail und auf der Webseite angekündigt)

www.verkehr-pankow.de

Verein für nachhaltige Verkehrsentwicklung e.V.,
Kastanienallee 120a, 13158 Berlin