

■ Berlin

## Kastanienallee soll barrierefrei und sicherer werden!

aus SIGNAL 03/2011 (August 2011), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10000717)  
Aktionsbündnis Umbau Jetzt!

**Das Aktionsbündnis Umbau Jetzt! fordert den barrierefreien Umbau der Kastanienallee und die räumliche Trennung von Straßenbahn- und Radverkehr auf dem Straßenzug Weinbergsweg/Veteranenstraße, Kastanienallee, Pappelallee und Stahlheimer Straße.**

Das von Anwohnern der Pappelallee in Berlin- Prenzlauer Berg initiierte Aktionsbündnis Umbau jetzt! spricht sich für den Umbau der Kastanienallee in Prenzlauer Berg aus und fordert darüber hinaus ein Bürgerbeteiligungsverfahren für den Umbau von Weinbergsweg, Veteranenstraße, Pappelallee und Stahlheimer Straße. Als Grundlage für die Umgestaltung favorisiert das Aktionsbündnis die Umbaupläne des Pankower Bezirksamts für die Kastanienallee. Der gesamte Straßenzug vom Rosenthaler Platz bis zur Wisbyer Straße bildet in den dicht bebauten und intensiv genutzten Gründerzeitquartieren eine wichtige, den Stadtraum prägende Achse. Die Straßenraumprofile und Nutzungsanforderungen der genannten Straßen gleichen sich weitgehend, die anspruchsvollen Anforderungen an die Gestaltung ebenso.

### **Barrierefreie Straßenbahnhaltestellen**

Die Straßenbahn hat für den Straßenzug auf seiner gesamten Länge große Bedeutung. Ausdrücklich begrüßt das Aktionsbündnis Umbau jetzt! deshalb die bereits gebauten barrierefreien Kaphaltestellen, die das Ausund Einsteigen für mobilitätseingeschränkte Menschen wesentlich erleichtern und somit richtungsweisend für einen barrierefreien und attraktiven ÖPNV in Berlin sind. Der Forderungskatalog der Umbaueegner von »Stopp K21« sieht keine barrierefreien Kaphaltestellen in der Kastanienallee vor. Dieser implizierten Ausgrenzung mobilitätseingeschränkter Menschen tritt das Aktionsbündnis Umbau Jetzt! entschieden entgegen.

### **Fahrradverkehr**

Das Aktionsbündnis Umbau jetzt! spricht sich für möglichst breite Radangebotsstreifen zwischen den Straßenbahngleisen und den Stellplätzen aus. Die Radangebotsstreifen sollen über barrierefreie Kaphaltestellen geführt werden. Ebenso unverzichtbar ist die räumliche Trennung des Straßenbahn und Radverkehrs. Ein Radangebotsstreifen gehört nicht zwischen die Straßenbahngleise. Wird der Radangebotsstreifen separat vom Kfz- und Straßenbahnverkehr geführt, erhöht sich die Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

### **Kfz- und Wirtschaftsverkehr**

Um für die Radangebotsstreifen zwischen den Kaphaltestellen genügend Platz zu schaffen und trotzdem nicht ganz auf Stellplätze zu verzichten, empfiehlt das Aktionsbündnis Umbau jetzt! in den Gehweg eingerückte Parkbuchten zwischen genügend großen Baumscheiben. Ein Teil der Parkbuchten soll als Lieferzone ausgewiesen werden, um gute Bedingungen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr zu schaffen und keinen Anlass für das Halten auf den Radangebotsstreifen zwischen

Parkbuchten und Straßenbahngleisen zu bieten.

## **Tempo 30**

Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Fußgänger- und Radverkehrs, der Lärmbelastung und aus Gründen der präventiven Verkehrssicherheit fordert das Aktionsbündnis Umbau jetzt! Tempo 30 für weite Teile des gesamten Straßenzugs. Denn eine ohne Behinderungen mit 30 km/h fahrende Straßenbahn ist pünktlicher und angenehmer als eine ständig beschleunigende und abbremsende Straßenbahn mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, die von zwischen den Gleisen fahrenden Radfahrern oder anderen »Hindernissen« ausgebremst wird.

## **Zusammenfassung**

Der gesamte Straßenzug soll möglichst für alle Verkehrsarten nutzbar sein und weiterhin Raum für Geschäftsauslagen und gastronomische Außenmöblierungen bieten. Gleichwohl soll der Straßenzug als eine beliebte Flaniermeile urbanen Lebens den Anforderungen einer sicheren und stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs genügen. Um das zu gewährleisten, ist ein gegenseitiges Aufeinanderzugehen mitsamt der Bereitschaft zur Kompromissfindung erforderlich - denn schließlich sind Straßen keine Privaträume für Wenige, sondern sie gehören allen!

## **[IGEB]**

*Der Berliner Fahrgastverband IGEB ist offizieller Unterstützer des Aktionsbündnisses Umbau Jetzt! Aus fachlicher Sicht haben wir nur eine unterschiedliche Position: Der Berliner Fahrgastverband sieht weiterhin die Notwendigkeit und Möglichkeit, dass die Straßenbahn mit 50 km/h durch die Kastanienallee fahren kann. Beim Kfz-Verkehr haben wir aus nachvollziehbaren Gründen diese Bedenken nicht. Siehe außerdem [SIGNAL 2/2011](#)*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000717>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten