

- Heinz-Joachim Bona (Stadt- und Verkehrsplanung)
- Dr. Edgar Hütter (Planung von Infrastrukturtrassen)
- Sven Selle (Konstruktiver Ingenieurbau, Schienen- und Straßenbau)
- Hartmut Bäsler (Dipl.-Ing, Faching. für Grundwasser)
- Dr. Schrödl (Landschaftsplaner, Baumgutachter)

## **Abschlussbericht vom 18.01.2016 für das Fachgespräch im Ortsentwicklungsausschuss zur Erarbeitung der Leitlinien für Straßenausbau und Regenentwässerung (Lei SE)**

Am 16.7.2015 wurden einige Fachkollegen vom Vorsitzenden des Ortsentwicklungsausschusses (OEA) angeschrieben und gebeten, zur Aktualisierung Straßenkonzeption Panketal aus ihrer fachlichen Sicht eine Stellungnahme zu verfassen. Gegebenenfalls sollte ein Vorentwurf zu Leitlinien Straßenbau erarbeitet werden.

Am 18.8.2015 wurde ein „Zwischenbericht der Expertengruppe zum Straßenbau in Panketal“ mit einem Vorentwurf für „Leitlinien Straßenbau und Oberflächen – Entwässerung (Lei SE)“ dem Vorsitzenden des OEA übergeben. Die insgesamt 20 Seiten Text und 8 Planunterlagen wurden in der Gemeindevertreterversammlung im August 2015 an die Fraktionsvorsitzenden mit der Bitte um Stellungnahme vom OEA-Vorsitzenden übergeben.

Grundlage dieses Abschlussberichtes vom 18. Januar sind:

- Beschlüsse der Gemeindevertretung
- Besuch von Sitzungen der Gemeindevertretung, der Fachausschüsse, der Anwohnerversammlungen und Gespräche in der Verwaltung.
- Einblick in die Konzepte zur Verkehrsentwicklung der unmittelbaren Nachbarkommunen Bernau sowie Berlin und Pankow/Buch
- Konzepte zur Regenentwässerung und Grundwasserneubildung
  - \* IAG-Konzept Zepernick und Schwanebeck
  - \* Präsentationen zur Anwohnerversammlung TEG IV
  - \* INKA BB Projekt
  - \* Vortrag des BUND im OEA zu Baumpflanzungen
- die intensive Kritik der Bürger zu den Straßenplanungen und die hitzigen Diskussionen bei den GV-Versammlungen

Aus den Recherchen und den beiden Beratungen mit der Verwaltung ergibt sich folgendes Fazit.

### **A Fehlende Grundsatzplanungen für alle Verkehrsteilnehmer**

1. Die Gemeinde Panketal hat weder ein Verkehrskonzept und auch kein Straßenausbaukonzept. Als seriöse Planungsgrundlagen könnten der Lärmaktionsplan, die Entwürfe zum Landschaftsplan und der Flächennutzungsplan (FNP) hilfsweise herangezogen werden.
2. Es gibt ein Straßenausbauprogramm, das ohne verkehrsplanerische Grundlagen und ohne weitere Konzepte politisch beschlossen wurde.
3. Diese fehlenden Grundsatzplanungen wirken sich besonders nachteilig für die Gemeinde Panketal und deren Bürger aus:
  - da die Gemeinde in der wesentlichsten Wachstumsregion in der Hauptstadtregion Berlin Brandenburg liegt
  - da der unmittelbar angrenzende Raum Berlin Buch im „Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030“ eine noch größere Bedeutung als Transformationsraum erlangen wird.
  - da die beiden unmittelbar angrenzenden Gemeinden Berlin und Bernau qualifizierte Verkehrsentwicklungspläne haben.
  - Außerdem werden die Verkehrssicherheit besonders von Kindern und Senioren vernachlässigt.

Durch den Schulkomplex Zepernick wird trotz entsprechender Alternativen eine Sammelstraße mit Gefährdungen der Schüler geführt. An wichtigen Gefahrenstellen werden erst später Verkehrssicherungsmaßnahmen wie Fahrbahneinengungen und Geschwindigkeitsreduzierungen durchgeführt.

4. Der ÖPNV wird nicht nur bei den Buslinienführungen sondern auch bei der Anordnung der Bushaltestellen unzureichend berücksichtigt. Die Buslinien mussten aufgrund ihrer mangelnden Effizienz in den letzten Jahren ständig verändert werden. Die Lage der Bushaltestellen und die ungenügende Berücksichtigung der Sicherheitsräume an den Bushaltestellen führte zu geringen Erschließungseffekten und zu Unfällen.

## **B Bürgerbeteiligung wird unterschiedlich organisiert**

5. Größere Planungsfehler in den Wohngebieten konnten durch das Engagement der Bürger vermieden werden (Schweizer Viertel, Musikerviertel). Obwohl das Schweizer Viertel bei der Bürgerbeteiligung und bei der Straßenraumgestaltung als Musterbeispiel dient, sind hier Verbesserungen denkbar (Parken, Grüngestaltung, Winterdienst). Hier führte jedoch die gute Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und BI zu einem großen Teilerfolg und zur Einsparung erheblicher Kosten.
6. Sehr große Planungsfehler wurden bisher im TEG IV Neu Buch gemacht. Es handelt sich bei der Rosa-Luxemburg Straße, der Ernst-Toller Straße, der Humboldtstraße, der Stefan-Heym Straße und der Einsteinstraße um Wohnwege mit sehr geringen Verkehrsstärken von ca. 70 Kfz/Tag. Für alle sichtbar wurden diese Erschließungsstraßen mit gleicher Funktion und gleichen Verkehrsstärken sehr unterschiedlich ausgebaut. Der Ausbau erfolgte mal als Wohnstraße, mal als Wohnweg und sogar als Wohnweg mit Verkehrsberuhigung (Fritz-Reuter-Straße). Es kommt zu Behinderungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer – vor allem bei Havarien und Katastrophen. Es wurden u.a. Finanzmittel verschwendet wie z.B. in der Ernst-Toller Str., wo die Straßenbeleuchtung nochmals für den Straßenbau umgesetzt wurden.
7. Alle Straßenplanungen erfolgten ohne Berücksichtigung der günstigsten Buserschließung, so dass die geeigneten Erschließungsstraßen Kleiststraße und Wolfgang-Amadeus-Mozart Straße für den Busverkehr zu schmal und ohne Begegnungsfall Bus/Bus ausgebaut wurden.

## **C Technische Planungsgrundsätze**

8. Die Straßenraumplanung erfolgt ohne vorherige optimierte Straßenraumgestaltung zwischen Fahrbahn, Ruhenden Verkehr, stadttechnischen Leitungen, Oberflächen- entwässerung und Baumpflanzungen. Nach Fertigstellung der Erschließungsstraßen wird oft versucht in verbleibenden Restflächen Bäume zu pflanzen. Mit der RAST 06 und dem Gemeindestraßenleitfaden von 2012 sind hervorragende Planungsgrundsätze vorhanden.  
Weiterhin ist aufgefallen, dass entsprechende Checklisten oder Vorgaben einheitlicher Straßenplanungen nicht oder nur ungenügend bei der Verwaltung vorhanden sind, da Unterschiede in den Planungen zwischen Zepernick und Schwanebeck erkennbar sind.

## **D Schlußfolgerungen**

9. Es ist aufgefallen, dass die Verwaltung immer auf Beschlüsse der ehrenamtlichen Gemeindevertreter verweist und unzureichende fachlichen Begründungen abgibt, die ein Laie nicht versteht. Weiterhin werden Wissenschaftliche Untersuchungen wie INKA BB unzureichend berücksichtigt. Unerklärlich sind die extrem langen Bearbeitungszeiten durch die Verwaltung u.a.:
  - 2 Jahre für das Straßenausbauprogramm von 2004 bis 2006
  - 4 Monate für eine Mitarbeit oder Stellungnahme am Vorentwurf Lei SE vom 18.8.2015
10. Bezeichnend für die Arbeitsweise der Verwaltung ist die Beschlussvorlage PV 96/2007/9 „Fortschreibung des Straßenbauprogrammes 2020“ vom 28.10.2015. Unser Vorentwurf Lei SE vom 18.8.2015 wurde sogar der Fraktion Unabhängige Grüne zugeordnet. Erforderliche Aktualisierungen anhand der neuen Richtlinien und Gemeindestraßen- leitfaden wurden als redaktionelle Anpassungen an die veränderten Regelwerke abgetan. Der Busverkehr sollte nicht berücksichtigt werden. Die

Beschlussvorlage musste grundlegend geändert werden. Dank der Vorschläge des Ortsbeirates Schwanebeck wurden die Kategorisierung und Ausbauparameter als erforderliche Überarbeitungen beschlossen.

11. Da die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes sehr zeitaufwendig ist und weitere Finanzen verschlingt, empfehlen wir auf der Grundlage des Vorentwurfes vom 18.8.2015 den Entwurf „Leitlinien Straßenbau und Oberflächenentwässerung (LEISE) fertig zu stellen, öffentlich im OEA zu beraten und von der Gemeindevertretung zu beschließen.
12. Das gesamte Verfahren LeiSE kann bis zum März abgeschlossen werden. Es wird empfohlen diese Leitlinien in einem Rhythmus von 5 Jahren Jahre zu überprüfen, um eventuelle Erkenntnisse aus den Regeln von Wissenschaft und Technik einzuarbeiten.
13. Lei SE ist zum Allgemeinwohl aller Bürger erarbeitet worden. Sollte kein fachlicher Konsens erreicht werden, muss die offene politischen Kontroverse zwischen den Parteien, den demokratisch gewählten BI und den Bürgern geführt werden.
  - Wahlprogramme und Wahlversprechen der Parteien (s. Tabelle Herr Krökel)
  - Anträge anhand der Protokolle
  - Verschwendung von erheblichen Finanzmitteln.
  - beim Ausbau anhand der wissenschaftlichen Untersuchungen wurden Einsparmaßnahmen von 30% errechnet.

**Anlage:** Entwurf Lei SE vom 18.8.2015 mit weiteren Ergänzungen und Hinweisen