

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Förster (FDP)**

vom 09. Dezember 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Dezember 2019)

zum Thema:

Die Posse in der Karl-Marx-Allee – Senatorin Günther ignoriert Denkmalschutz und Bürgerbeteiligung

und **Antwort** vom 24. Dez. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Dez. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21854
vom 9. Dezember 2019
über Die Posse in der Karl-Marx-Allee – Senatorin Günther ignoriert Denkmalschutz
und Bürgerbeteiligung

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wann und mit welcher Begründung traf Senatorin Günther die Entscheidung, die einvernehmlich mit der örtlichen Bürgerschaft und dem Bezirksamt Mitte getroffene Vereinbarung, beim Umbau der Karl-Marx-Allee wenigstens 173 Parkplätze für die dortigen Anwohner zu erhalten, aufzuheben und dort einen Grünstreifen anzulegen?

Frage 2:

Welche Abstimmungen zu dieser konkreten Änderung wurden seitens SenUVK und der Senatorin mit anderen Senatsverwaltungen, dem Bezirksamt Mitte und den Anwohnern im Vorfeld dieser Planänderung konkret durchgeführt? (Bitte um Auflistung der konkreten Gespräche und Abstimmungen, des Datums und der beteiligten Stellen)

Frage 3:

Weshalb ignoriert Senatorin Günther die gerade von der rot-rot-grünen Koalition so gern als vorbildlich gepriesene Bürgerbeteiligung, die offenbar nur dann gilt, wenn die Ergebnisse ins eigene ideologische Weltbild passen?

Frage 4:

Ist der Senatorin bekannt, dass der Kompromiss des Erhalts von 173 Stellplätzen, darunter auch einige Behindertenstellplätze, ohnehin nur rund die Hälfte der bisherigen Parkplätze beinhaltete, also ohnehin schon eine deutliche Reduzierung stattfand?

Frage 5:

An welcher Stelle konkret werden die 173 nun fehlenden Parkplätze kompensiert, da die Anwohner ihre Fahrzeuge ja gesetzestkonform abstellen müssen und im Umfeld schon jetzt nicht ausreichend Parkplätze vorhanden sind?

Frage 6:

Weshalb hat die Senatorin die deutlich artikulierten Einwände des Landesdenkmalamts hinsichtlich der Bewerbung des Gebiets als UNESCO-Weltkulturerbe nicht beachtet, wonach die Begrünung und das Übergehen der Bürgerbeteiligung ein Risiko für den Antrag darstellen könnte?

Antwort zu 1 bis 6:

Die Fragen 1 – 6 werden wegen des inhaltlichen Gesamtkontextes gemeinsam beantwortet:

Spätestens seit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes, hervorgegangen aus einem Volksbegehren und im Jahr 2018 beschlossen vom Berliner Abgeordnetenhaus, richtet sich die Berliner Verkehrsplanung gezielt auf eine nachhaltige, sichere und umweltfreundliche Mobilität aus. Dies bedeutet insbesondere, die Bedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), für Fußgängerinnen und Fußgänger und für den Radverkehr deutlich zu verbessern. Durch eine Neuaufteilung vorhandener Flächen soll aber auch insgesamt eine höhere Aufenthaltsqualität geschaffen werden – und eine menschenfreundlichere Stadtraumgestaltung.

Zudem zeigen die Erfahrungen der vergangenen Hitzesommer, dass die Auswirkungen der Klimaveränderungen in Berlin bereits jetzt deutlich zu spüren sind. Langanhaltende Hitze und zunehmende Starkregenereignisse stellen immer wieder große Herausforderungen für die Berliner Infrastruktur dar. Vor allem ein gutes Mikroklima mit deutlich mehr Grün und zusätzliche Versickerungsflächen schaffen hier Entlastung.

Im laufenden Bauprozess möchte die verantwortliche Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz deshalb nach der bereits in 2018 kommunizierten Querschnittsänderung im Ergebnis des Mobilitätsgesetzes aktuell mit einer weiteren Planungsänderung auf die Klimaherausforderungen unserer Zeit reagieren:

Der Mittelstreifen soll so gestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit erhöht, das Mikroklima verbessert und die Versickerung von Regenwasser ermöglicht wird. Dies zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und auf die geänderten Anforderungen hinsichtlich des Klimawandels zu reagieren.

An den Fahrbahnrandern werden künftig 155 Stellplätze zur Verfügung stehen. Barrierefreie Stellplätze werden in der Schillingstraße/Berolinastraße angeordnet.

Die Karl-Marx-Allee einschließlich der benachbarten Bebauung steht als Ensemble unter Denkmalschutz. Der Grünstreifen war bis 2014 Bestandteil der Planungen und wurde als vereinbar mit dem Denkmalschutz eingeschätzt.

Es gab seit August 2019 zu den geänderten Planungen verschiedene Gespräche mit unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren. Die Hausleitungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Senatsverwaltung für Kultur und Europa haben sich auf weitere Gespräche zur künftigen Gestaltung der Karl-Marx-Allee verständigt. Sie sollen im ersten Quartal 2020 stattfinden und eine Lösung hinsichtlich der Diskussionen um den Mittelstreifen zum Inhalt haben.

Es gab zum Mittelstreifen weder eine jahrelange Beteiligung noch eine einvernehmliche Haltung der Bürgerinnen und Bürger, es sind sowohl Stimmen pro wie auch kontra

Grünstreifen dokumentiert. Die Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner der Karl-Marx-Allee sowie der Stadtgesellschaft wird wie geplant fortgeführt. Der nächste Schritt ist eine Bürgerinformationsveranstaltung Ende Januar, in Kooperation mit dem Bezirk Mitte. Der genaue Termin wird derzeit abgestimmt.

Berlin, den 24.12.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz