

Initiative Spreefähre Friedrichshagen

getragen u.a. von

- Seniorenvertretung Treptow-Köpenick
 - Beirat für Menschen mit Behinderung Treptow-Köpenick
 - Bürgerverein Friedrichshagen e.V.
- www.faehre-am-sreetunnel.berlin

Bürgerverein Friedrichshagen e.V.

Rathaus Friedrichshagen

Bölschestr. 87/88

12587 Berlin

T 030 – 53 52 190

buergerverein@friedrichshagen.net

Initiative für eine barrierefreie Personenfähre im Bereich des Spreetunnels in Berlin-Friedrichshagen

Grundlage: Einwohnerantrag vom Juni 2014 (Drucksache VII/087) und
BVV-Beschluss Nr. 0541/33/14

Darstellung des Sachverhalts

Stand April 2016



Ziel der Initiative ist der saisonale Betrieb einer barrierefreien Fähre im Bereich des Spreetunnels in Friedrichshagen für all jene Personen, die aufgrund eingeschränkter Mobilität den Spreetunnel nicht nutzen und somit die Erholungsgebiete südlich der Spree nicht erreichen können.

<u>Inhalt</u>	Seite
1. Ausgangssituation	2
<ul style="list-style-type: none"> • Lage des Spreetunnels • Einzugsbereich • Bauliche Gegebenheiten – Nutzungsbeschränkungen • Von den Nutzungsbeschränkungen betroffener Personenkreis • Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Bezirk Treptow-Köpenick • Suche nach Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit • Zugangsmöglichkeiten zu den Naherholungsgebieten durch ÖPNV 	
2. Lösungsansatz	4
<ul style="list-style-type: none"> • Betrieb einer barrierefreien Personenfähre • Realisierung der Fährverbindung im Rahmen des ÖPNV • Beispielhafte Lösungen durch die BVG 	
3. Vorbereitende Maßnahmen der Initiative	5
<ul style="list-style-type: none"> • Grundlage der Initiative: Der Einwohnerantrag • Öffentliche Unterstützung • Vorstellungen zum vorgesehenen Fährbetrieb • Konkretisierung der Fahren-Technik • Schifffahrtspolizeiliche Genehmigungsfähigkeit • Vorschlag für Probetrieb • Überzeugungsarbeit in Richtung zuständige Senatsverwaltung 	
4. Realisierungsproblem	7
<ul style="list-style-type: none"> • Ablehnende Haltung des Senators für Stadtentwicklung und Umwelt • Ablehnungsgründe 	
5. Auffassung der Initiative zum ablehnenden Votum	7
<ul style="list-style-type: none"> • Bitten um Gespräche wurden ignoriert • Angeregter Probelauf wurde kommentarlos abgelehnt • Vergebliche Bitte um Informationen zu Kosten und Wirtschaftlichkeit • Das Vorhaben wird nicht als Teil der Daseinsvorsorge erkannt • Fakten zu Bedarf und Dringlichkeit werden ignoriert • Öffentliches Interesse an der Lösung des Problems wird nicht berücksichtigt • Zugangsmöglichkeiten per ÖPNV werden für zumutbar gehalten 	
6. Fazit	8

1. Ausgangssituation

Lage des Spreetunnels

Der Tunnel unterquert die Spree am westlichen Ende des Müggelsees und verbindet Friedrichshagen mit dem gegenüber liegenden Ufer. Von hier aus erschließt sich ein weiträumiges Erholungsgebiet zwischen Spree und Dahme sowie der Zugang zu den östlichen Siedlungsgebieten Köpenicks. Der Tunnel ist ein wichtiger Knotenpunkt im regionalen und überregionalen Rad- und Wanderwegenetz. Die nächsten permanenten Übergänge über die Spree befinden sich 3 km stromabwärts in Köpenick (Allende-Brücke) und 7 km stromaufwärts in Hessenwinkel (Triglawbrücke bzw. Russenbrücke).

Einzugsbereich

Zum unmittelbaren Einzugsbereich des Tunnels gehören der Ortsteil Friedrichshagen mit etwa 18.000 Einwohnern sowie die angrenzenden Ortsteile mit weiteren ca. 100.000 Einwohnern. Die Befragung von Tunnelnutzern ergab, dass der Tunnel intensiv genutzt wird einerseits durch Rad fahrende Berufspendler zwischen den angrenzenden Siedlungsgebieten, andererseits durch Wanderer und Radfahrer aus dem weiteren Gebiet des Bezirks Treptow-Köpenick, aus allen anderen Bezirken der Stadt und touristisch über die Landesgrenzen hinaus.

Viele Nutzer reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S3; Tram 60, 61, 67, 27; Bus 165, 269, X69) aus dem weiteren Umfeld an, um über den Tunnel entweder in das größte Naherholungsgebiet Berlins oder in die Region nördlich des Müggelsees mit Friedrichshagen als städtischem Zentrum und touristischem Ziel (Bölschestraße) zu gelangen.

Auffallend ist die intensive Nutzung des Tunnels auf dem überregionalen Radwegenetz. Das vom Bezirksamt Treptow-Köpenick erarbeitete Radwege-Konzept 2010 betont denn auch die Bedeutung des Tunnels für das regionale und überregionale Wander- und Radwegenetz. Der Einzugsbereich des Tunnels reicht damit weit über den engeren regionalen Bereich hinaus.

Bauliche Gegebenheiten – Nutzungsbeschränkungen

Der unter Denkmalschutz stehende Tunnel ist ein reiner Fußgängertunnel. Seine gesamte Länge beträgt 120 m. Die Tunnelsohle befindet sich 8,40 m unter dem Wasserspiegel. Über zwei je 50-stufige Treppenanlagen sind jeweils knapp 10 Höhenmeter zu überwinden. Das entspricht der Höhe eines Gebäudes mit vier Geschossen!

Die baulichen Gegebenheiten des Tunnels lassen eine barrierefreie Querung nicht zu. Betroffen davon sind sämtliche potentiellen Nutzer des Tunnels, die in irgendeiner Weise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Das Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010 sieht denn auch in der fehlenden Barrierefreiheit des Tunnels einen wesentlichen Konfliktpunkt, der durch geeignete Maßnahmen entschärft werden muss.

Von den Nutzungsbeschränkungen betroffener Personenkreis

Betroffen von den Nutzungseinschränkungen sind in erster Linie

- Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer,
- Personen mit eingeschränkter Mobilität,
- Ältere und in ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit eingeschränkte Personen,
- Radfahrer, insbesondere solche mit (Touren-)Gepäck und/oder Elektrofahrrädern,
- Familien und Erwachsene, die mit Kleinkindern und Kinderwagen oder per Rad mit Kindertransportern unterwegs sind.

Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Bezirk Treptow-Köpenick

Die Jahresstatistik "Menschen mit Behinderung" (Stand: 31.12.2014) stellt für den Bezirk Treptow-Köpenick fest: Von den etwa 245.000 Einwohnern haben 41.726 eine versorgungsrechtlich anerkannte Behinderung, das ist ein Anteil von 17,05 % (zum Vergleich: Die Stadt Oranienburg hat insgesamt ca. 43.000 Einwohner).

Davon sind erheblich und außergewöhnlich gehbehindert 14.833 Personen, das sind 6,06 % der Einwohner Treptow-Köpenicks (zum Vergleich: die Stadt Erkner hat 11.509 Einwohner). Die Dunkelziffer gerade bei alten Menschen dürfte noch deutlich höher liegen, da viele keinen Antrag auf Anerkennung einer Behinderung an das Versorgungsamt stellen. Darüber hinaus lässt die demografische Entwicklung eine stetige Zunahme der Menschen mit Behinderung erwarten.

Das Demografiekonzept des Bezirkes, herausgegeben im Juni 2015, beschreibt, dass "...der demografische Wandel, der für weitere Teile der Bundesrepublik Deutschland erst noch prognostiziert wird, sich im Bezirk Treptow-Köpenick bereits vollzogen hat."

Für all diese Menschen sind – auch mit Blick auf die künftige Entwicklung – spezielle Bedingungen hinsichtlich der Barrierefreiheit zu schaffen.

Suche nach Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit

Die Senatsverwaltung hat bereits vor Jahren das Problem erkannt und Lösungsmöglichkeiten für den Spreetunnel untersucht: Bau eines Personenaufzugs, Bau eines Schrägaufzugs, Bau einer Rampe. Die für jede dieser Maßnahmen erforderlichen Umbauten wurden jedoch aus technischen Gründen, wegen unvermeidbarer Eingriffe in das Umfeld des Tunnels, aufgrund denkmalschutzrechtlicher Aspekte, wegen der Gefahr von Vandalismus, generell aber wegen des hohen finanziellen Aufwands verworfen.

Weitere Untersuchungen durch die Initiative zusammen mit Fachunternehmen und Kennern der speziellen Bauweise des Tunnels ergaben, dass eine Realisierung oben genannter Lösungsansätze zu gravierenden Eingriffen in die Bausubstanz führen würde, deren Auswirkungen nicht kalkulierbar sind.

Aktuell, 2015/2016, wird der Tunnel mit einem Aufwand von 600.000,- EUR saniert. Die damit einhergehenden Maßnahmen wie mittiges Treppengeländer, verbesserte Führungsmöglichkeiten für Fahrräder, Blindenleitsystem, ändern jedoch nichts an der fehlenden Barrierefreiheit des Tunnels.

Zugangsmöglichkeiten zu den Erholungsgebieten durch ÖPNV

Personen, die in Friedrichshagen vor dem Spreetunnel quasi stranden, weil sie ihn nicht passieren können, haben gegenwärtig verschiedene Möglichkeiten, mit dem öffentlichen Nahverkehr vom Tunnel im Müggelpark zu den Erholungsgebieten südlich und westlich des Müggelsees zu gelangen.

Diese ÖPNV-Verbindungen nach z.B. Müggelhort, Rübzahl oder zu den Ausflugspunkten „Teppich“ und „Läufer“/Kämmereiheide sind jedoch mit Mühen und Beschwerden behaftet.

Für allein ca. 15.000 gehbehinderte Menschen im Bezirk Treptow-Köpenick bedeuten die Verbindungen jeweils zusätzliche Fußwege und weitere mit Umstiegen erschwerte Tram- und Busfahrten, ggf. auch noch den Wechsel auf die nur stündlich verkehrende Fähre F23. Die Fahrtzeiten des ÖPNV belaufen sich dabei auf ca. eine Stunde, ggf. auch mehr. Schließlich wäre für den Rückweg nochmals der gleiche Aufwand erforderlich und nicht selten ist bereits die Anreise nach Friedrichshagen oder zu anderen Punkten nahe dem Erholungsgebiet beschwerlich.

Im Vergleich zu wenigen Minuten Fahrtzeit einer barrierefreien Personenfähre am Spreetunnel bietet der ÖPNV, der zudem nicht durchweg behindertengerecht ist, somit kein realistisches Gegenangebot.

Entfernung, Dauer und die Bedingungen des Zugangs zu den Erholungsgebieten unter Inanspruchnahme des ÖPNV sind für Menschen mit eingeschränkter Mobilität schlichtweg keine zumutbaren Alternativen.

In einer Sendung des RBB-Magazins ZIBB im September 2015 wurde die Problematik am Beispiel eines Rollstuhlfahrers auf dem Weg vom Spreetunnel über die Allende-Brücke zur Kämmereiheide eindrucksvoll belegt.

Radfahrer mit E-Bikes, schwerem Gepäck oder mit Kindertransportern können das ÖPNV-Angebot auf den relevanten Strecken weitestgehend nicht nutzen. Für sie bietet der ÖPNV bisher gar keine Alternative.

2. Lösungsansatz

Betrieb einer barrierefreien Personenfähre

Die vorangegangene Darstellung verdeutlicht, dass es gegenwärtig für den betroffenen Personenkreis keine Möglichkeit gibt, unter zumutbaren Bedingungen das Erholungsgebiet südlich des Müggelsees zu erreichen.

Da die Herstellung der Barrierefreiheit des Tunnels durch bauliche Maßnahmen nicht in Betracht kommt, ist der saisonale Betrieb einer barrierefreien Personenfähre im Bereich des Spreetunnels die einzige realistische Alternative zur Lösung des Problems.

Positiver Begleiteffekt einer solchen Fährverbindung wäre, dass sie zur weiteren touristischen Belebung der Region beitragen und gleichzeitig von dieser, zumal wirtschaftlich, profitieren könnte.

Realisierung der Fährverbindung im Rahmen des ÖPNV

Die bereits heute hohe Zahl jener Bürger, die aufgrund eingeschränkter Nutzbarkeit des Tunnels die Spree an diesem Knotenpunkt nicht queren können, wächst stetig.

All die Betroffenen haben einen berechtigten Anspruch auf eine ungehinderte Querung, insbesondere auf einen barrierefreien Zugang zum Erholungsgebiet. Das gegenwärtige Angebot des ÖPNV kann diesen Zugang jedoch nicht in zumutbarer Weise gewährleisten.

Die Einrichtung einer saisonalen Fährverbindung kann daher als eine originäre Aufgabe der Daseinsvorsorge angesehen werden, die im Rahmen des ÖPNV zu realisieren ist.

Eine Grundlage hierfür ist das Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNV-Gesetz). In §2 (1) wird ausgeführt: *"Die Sicherung des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge"* Weiter heißt es in §2 (2): *"Der öffentliche Personennahverkehr soll insbesondere Wohngebiete und Arbeitsstätten ... sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpfen"*.

Weiterhin wird in den Eckpunkten des Nahverkehrsplans (NVP) 2010-2014 in Bezug auf den im Fokus stehenden Personenkreis formuliert:

"Ziel ist ein gutes ÖPNV-Angebot für möglichst alle Menschen in Berlin. Dazu gehört auch die Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange. Zu diesen gehören neben den Anforderungen von Senioren vor allem die Belange mobilitätseingeschränkter Personen und Familien mit Kindern."

Dass der ungehinderte Zugang zu den Erholungsgebieten eine originäre Aufgabe der Daseinsvorsorge im Rahmen des ÖPNV ist, zeigen bereits bestehende Fährverbindungen im Südosten von Berlin.

Beispielhafte Lösungen durch die BVG

Umgesetzt hat die BVG diese Aufgabe in der hiesigen Region z.B. durch die saisonalen barrierefreien Fährverbindungen F21 Schmöckwitz-Krampenburgerweg und F23 Kruggasse-Müggelwerderweg. Die Funktion dieser Fährverbindungen besteht darin, die angefahrenen Naherholungsgebiete für Erholungsuchende und Touristen zugänglich zu machen. Und zwar nur während der Sommersaison, was zwingend den Schluss zulässt, dass für diese Fährverbindungen keine darüber hinaus gehenden Funktionen vorgesehen sind.

Diese Fährverbindungen der BVG entsprechen mit ihrer Funktion exakt der Dienstleistung, die die Initiative mit der barrierefreien Fährverbindung am kritischen Knotenpunkt in Friedrichshagen angeregt hat: Mit ihr soll genau dem in den NVP-Eckpunkten definierten Personenkreis der ungehinderte und gleichberechtigte Zugang zu den Naherholungsgebieten ermöglicht werden.

3. Vorbereitende Maßnahmen der Initiative

Grundlage der Initiative: Der Einwohnerantrag

In dem durch die Initiative in Gang gesetzten Einwohnerantrag zur Spreefähre gem. § 44 des BzVG wurden die Anforderungen an die Einrichtung und den Betrieb der Fährverbindung definiert und begründet. Mit dem Antrag wurde die Absicht verfolgt, dem Vorhaben wegen seiner öffentlichen Bedeutung den erforderlichen Nachdruck zu verleihen und die politische als auch administrative Ebene in die Realisierung der Fährverbindung einzubinden.

Der Einwohnerantrag wurde im Juni 2014 initiiert. Innerhalb kurzer Zeit konnten weit mehr als die erforderlichen 1.000 gültigen Unterschriften gesammelt werden.

Zum Text des Antrags: www.faehre-am-spreetunnel.berlin

Der Antrag wurde nach abgeschlossener Unterschriftensammlung der Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick zur Entscheidung vorgelegt (Drucksache VII/087).

Mit Datum 18.12.2014 ist der Antrag ohne Änderungen in der BVV einstimmig beschlossen worden (Beschluss Nr. 0541/33/14).

Öffentliche Unterstützung

Außer von den rund 3.500 Einwohnern des Bezirks, die den Einwohnerantrag unterzeichnet haben, wird das Vorhaben von folgenden Gremien und Trägern unterstützt:

- Vertretungen der Senioren
- Vertretungen der Menschen mit Behinderungen
- sämtlichen Verordneten in der BVV Treptow-Köpenick
- Bezirksbürgermeister
- Bezirksamt, hier besonders von der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen
- Tourismusverein Treptow-Köpenick
- Bürgerverein Friedrichshagen e.V.

Auf ein durchweg positives Echo stieß der Einwohnerantrag auch unter nicht zeichnungsberechtigten Mitbürgern aus anderen Bezirken und Touristen als Besuchern der Region.

Dies belegt das breite Interesse der Öffentlichkeit an der Realisierung des Vorhabens und bestätigt damit dessen Bedeutung als Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Vorstellungen zum vorgesehenen Fährbetrieb

Die ersten konkreten Vorstellungen der Initiative

- zur Aufgabenstellung der Fährverbindung
- zu alternativen Routen der Fährverbindung
- zu den weiteren Maßnahmen und Entscheidungen

sind in dem Papier "Vorbereitung für den Betrieb einer barrierefreien Personenfähre am Spreetunnel in Berlin-Friedrichshagen" enthalten.

Siehe hierzu: : www.faehre-am-spreetunnel.berlin unter "Konkretisierung und Aufgabenstellung"

Konkretisierung der Vorstellungen zur Fahren-Technik

Für Personenfähren gelten umfangreiche technische und betriebliche Anforderungen. Sie sind maßgeblich für die technische Auslegung der Fähre. Hinzu kommen weitere Anforderungen, die sich aus dem vorgesehenen Einsatzgebiet (Länge der Fährroute, Wassertiefe, Anlegemöglichkeiten etc.) ergeben, aber eben auch aus der Anzahl der zu befördernden Passagiere und deren Besonderheiten. Einzelheiten zu der in Betracht kommenden Technik und zu einer vorsichtigen Kostenschätzung: www.faehre-am-spreetunnel.berlin unter "Konkretisierung der Fahren-Technik".

Schiffahrtspolizeiliche Genehmigungsfähigkeit

In den Gesprächen der Initiative mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt wurde die entscheidende Frage erörtert, ob in dem vorgesehenen Bereich wegen der dort befindlichen Bundeswasserstrasse ein Fährbetrieb schiffahrtspolizeilich genehmigungsfähig sei. Diese Frage wurde grundsätzlich positiv beantwortet. Die Positionierung der Anlegestellen ist damit allerdings noch nicht geregelt.

Vorschlag für einen Probetrieb

Gemeinsam mit einem Vertreter der BVG und dem Geschäftsführer der Weißen Flotte (die im Auftrag der BVG die barrierefreien Fähren im Südosten Berlins betreibt) wurde die Idee entwickelt, dem regulären Fährbetrieb für einen zu definierenden Zeitraum zunächst einen Probetrieb voranzustellen. Die dabei zu gewinnenden Erkenntnisse, z.B. über die Nutzungsintensität, könnten im Weiteren der Festlegung des einzusetzenden technischen Materials, der Taktzeiten, der Organisation für den Fährbetrieb, insbesondere aber auch der Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der Fährverbindung zugrunde gelegt werden.

Einzelheiten hierzu sind in der "Zusammenfassung der Gesprächsrunde am 05.02.2015" enthalten. Siehe hierzu: www.faehre-am-spreetunnel.berlin

Überzeugungsarbeit in Richtung zuständige Senatsverwaltung

Ausgehend von den Zuständigkeitsregelungen in Sachen Fährbetrieb hat sich die Initiative unmittelbar an den Senator für Stadtentwicklung und Umwelt in der Erwartung gewandt, dort Verständnis für das dem Allgemeinwohl dienende Vorhaben zu finden.

Zuvor hatte bereits Bezirksbürgermeister Igel das Fährprojekt gegenüber dem Senator mit Nachdruck vertreten. Bedauerlicherweise ohne Erfolg.

Die Initiative trat daraufhin mit Senator Geisel in einen ergänzenden Schriftwechsel. In mehreren Schreiben bat sie um Zustimmung zur Einrichtung der Fährverbindung, begründete deren Notwendigkeit durch zusätzliche Fakten und unterbreitete Vorschläge zur Realisierung des Vorhabens.

Zum Wortlaut der Schreiben s. unter www.faehre-am-spreetunnel.berlin

4. Realisierungsprobleme

Ablehnende Haltung des Senators für Stadtentwicklung und Umwelt

Die Bemühungen der Initiative, die Senatsverwaltung vom Bedarf und der Notwendigkeit der Einrichtung einer behindertengerechten Fährverbindung zu überzeugen, stießen bisher nur auf Widerstand. Senator Geisel bzw. die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt lehnen die Einrichtung und den Betrieb einer solchen Fähre ab.

Zum Wortlaut der entsprechenden Schreiben s. unter www.faehe-am-spreetunnel.berlin

Ablehnungsgründe

In den Schreiben des Senators/der zuständigen Senatsverwaltung werden folgende Ablehnungsgründe genannt:

- Die vorgesehene Fährverbindung erfülle keine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Es bestünde kein Bedarf.
- Es sind alternative ÖPNV-Angebote zur Spreequerung verfügbar.
- Das Vorhaben sei zu teuer,
- unwirtschaftlich,
- nicht finanzierbar.

5. Auffassung der Initiative zum ablehnenden Votum

Die ablehnende Reaktion des Senators resp. seiner Verwaltung stößt bei der Initiative auf Unverständnis. Das betrifft sowohl die Sache selbst, als auch die Form. Die Initiative setzt sich ehrenamtlich für Menschen ein, denen aufgrund ihrer körperlichen Einschränkungen besondere Fürsorge zu gelten hat. In dieser dem Allgemeinwohl dienenden Angelegenheit wäre eine gemeinsame lösungsorientierte Herangehensweise angemessen gewesen. Stattdessen erlebt die Initiative eine nicht auf Kooperation gerichtete Entscheidungsfindung, die den akuten Bedarf vor Ort für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen verkennt.

Bitten um Gespräche wurden ignoriert

Auf die wiederholten Anregungen der Initiative, in gemeinsamen Gesprächen mit allen Beteiligten nach einer Lösung zu suchen und dabei auch die durch die Initiative erarbeiteten organisatorischen und technischen Lösungsvorschläge zu erörtern, ging Senator Geisel nicht ein.

Angeregter Probelauf wurde kommentarlos abgelehnt

Die Initiative hat zudem mehrfach angeregt, der Aufnahme des Fährbetriebs einen Probelauf voranzustellen, aus dem gesicherte Erkenntnisse für die erforderliche organisatorische und technische Ausgestaltung sowie zu den Kosten und der Wirtschaftlichkeit der künftigen Fährverbindung zu gewinnen wären. Mit dem Probetrieb könnte zugleich auch der konkrete Bedarf ermittelt werden. Obwohl zum Probetrieb ein konkreter Vorschlag unterbreitet wurde, ist dieser kommentarlos abgelehnt worden.

Vergebliche Bitte um Information zu Kosten und Wirtschaftlichkeit

Die Initiative hat die zuständige Senatsverwaltung um jene Informationen gebeten, die angeblich die Grundlage für die behaupteten besonders hohen Kosten der Fährverbindung sowie deren fehlende Wirtschaftlichkeit bildeten. Dieser Bitte wurde nicht entsprochen. Wir schließen daraus, dass es solche Informationen nicht gibt. Insofern verbietet es sich u.E., zum gegenwärtigen Zeitpunkt Aussagen zu den Kosten, zur Wirtschaftlichkeit und zur Finanzierbarkeit als Ablehnungsgründe heran zu ziehen.

Das Vorhaben wird nicht als Teil der Daseinsvorsorge erkannt

Wie bereits dargestellt, erfüllt die BVG im Rahmen der Daseinsvorsorge mit ihren Fährlinien im Südosten Berlins die Aufgabe, während der Sommersaison den Zugang zu den Erholungsgebieten zu ermöglichen. Es ist dies exakt die Hauptaufgabe, die die von uns ange-regte Fährverbindung übernehmen soll. Warum die Fährverbindung in Friedrichshagen nach Auffassung der zuständigen Senatsverwaltung nicht Teil der Daseinsvorsorge sein soll, bleibt unerklärlich.

Fakten zu Bedarf und Dringlichkeit werden ignoriert

Der behauptete fehlende Bedarf und die behauptete fehlende Dringlichkeit ignorieren völlig die Fakten zur Situation der Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Bezirk. Hierüber hatten wir Senator Geisel sowohl in unseren Schreiben als auch in einem gesonderten Fakten-Hand-out informiert.

Im Übrigen hatten wir darauf gesetzt, den Bedarf, der sich bereits aus den Fakten ableiten lässt, durch den angeregten Probetrieb konkretisieren zu können.

Öffentliches Interesse an der Lösung des Problems wird nicht berücksichtigt

Das negative Votum des Senators resp. der Senatsverwaltung ignoriert zudem das große öffentliche Interesse an dem Vorhaben sowie die breite Unterstützung über alle Parteien hinweg, durch die Bezirksverwaltung und durch die Betroffenen-Vertretungen.

Anders als die zuständige Senatsverwaltung sehen wir darin ein deutliches Indiz für die Dringlichkeit zur Lösung eines akuten und weiterhin bestehenden Problems.

Zugangsmöglichkeiten per ÖPNV werden für zumutbar gehalten

Im Schreiben der Senatsverwaltung vom Januar d. J. befindet der Verfasser, wie zuvor schon Senator Geisel im Schreiben vom 20.4.2015, die Zugangsmöglichkeiten zu den Erholungsgebieten mit den bestehenden barrierefreien Angeboten des ÖPNV für zumutbar. Beide verkennen jedoch, dass ein Zugang per ÖPNV oft einen umständlichen (An-)Reise-weg mit teils mehrfachem Umsteigen beinhaltet. Aus beider Einschätzung spricht eine gewisse Ignoranz gegenüber der Lebenswirklichkeit der wachsenden Zahl der Menschen, die durch Krankheit und/oder Alter in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Wer nur etwas Realitäts-sinn besitzt, kann auf den Verweis auf die benannten bestehenden Zugänge per ÖPNV zu den Naherholungsgebieten nur mit Verwunderung reagieren.

Ein eingeschränktes Verständnis für wie auch mangelnde Kenntnis der realen Situation der Betroffenen seitens der Entscheider, scheint u.E. daher das eigentliche Kernproblem zu sein.

6. Fazit

Die Initiative bekennt sich trotz des negativen Votums der zuständigen Senatsverwaltung weiterhin zu dem Anspruch, dass jedem/r Bürger/in grundsätzlich und ohne unzumutbare Umstände der Zugang zu den Naherholungsgebieten möglich sein muss.

Sie wird es deshalb nicht hinnehmen, dass von diesem Recht jene ausgeschlossen werden, die sich aufgrund eingeschränkter Mobilität im öffentlichen Bereich vor Barrieren gestellt sehen, deren Beseitigung die Aufgabe einer verantwortlich handelnden, solidarischen Ge-meinschaft sein sollte.