
| | | |
|-------------------------|---------------------|-------------------|
| Eingereicht durch: | Eingang: | 10.12.2007 |
| Schröder, Roland | Weitergabe: | 10.12.2007 |
| Fraktion der SPD | Fälligkeit: | 27.12.2007 |
| | Beantwortet: | 24.01.2008 |
| Antwort von: | Elektr. Antwort: | 24.01.2008 |
| Bezirksamt | Teilbeantwortung: | |
| | Terminverlängerung: | 22.01.2008 |

Betreff *Stau im Bereich der Prenzlauer Allee / Prenzlauer Promenade*

Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Öffentliche Ordnung
Bezirksstadtrat

.01.2008

Herrn Bezirksverordneten Roland Schröder
über
den Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung
Pankow von Berlin
über
den Bezirksbürgermeister

Kleine Anfrage 0214 / VI über Stau im Bereich der Prenzlauer Allee / Prenzlauer Promenade

In der Prenzlauer Allee und der Prenzlauer Promenade kommt es täglich zu massiver Staubildung. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten werden die Anwohner aber auch die Fahrgäste der BVG mit erheblichen Belastungen konfrontiert?

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

Da die Einzelfragen nicht in der Zuständigkeit des Bezirksamtes liegen, wurden die zuständigen Stellen der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz und der BVG um Stellungnahme gebeten. Diese spiegeln sich in unserer Beantwortung wider.

1. *Welche Belastungen (Lautstärke, Luftverschmutzung) liegen in diesen Straßen vor? Wie beurteilt das Bezirksamt diese Belastungen?*

Lärmbelastung

Im Verlauf der Straßenzüge Prenzlauer Allee und Prenzlauer Promenade liegt der durch den Kfz-Verkehr hervorgerufene Beurteilungspegel im Tagzeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) überwiegend zwischen 62 und 74 dB(A), im Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr) überwiegend zwischen 57 und 69 dB(A).

Die hohen Pegel kommen bei beidseitig geschlossener Bebauung, den geringsten Bebauungsabständen sowie im Nahbereich von Lichtsignalanlagen vor (Datengrundlage DTV 2005, Berechnung nach RLS-90).

Luftbelastung

Im Verlauf der Straßenzüge Prenzlauer Promenade und Prenzlauer Allee liegt die insbesondere durch den Kfz-Verkehr bedingte und durch Modellrechnungen ermittelte Schadstoffbelastung

- bei den Jahresmittelwerten vom PM10-Feinstaub zwischen 30 und 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit deutlich unterhalb des zulässigen Grenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- bei der Anzahl der Überschreitungstage des PM10-Tagesgrenzwertes von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zwischen 40 und 56 Tagen und damit deutlich über dem zulässigen Grenzwert von 35 Überschreitungstagen;
- bei den Jahresmittelwerten von NO₂ (Stickstoffdioxid) zwischen 33 und 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit deutlich unterhalb des ab 2010 zulässigen Grenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die relativ höchsten Belastungen ergeben sich in dem relativ engen und dicht bebauten Bereich der Prenzlauer Promenade nördlich der Einmündung in die Prenzlauer Allee, während die relativ niedrigsten Belastungen in der breiteren Prenzlauer Allee im Teil mit einseitiger Randbebauung südlich der S-Bahnbrücke ermittelt werden.

2. *Wird sich die Situation durch die Einführung der Umweltzonen ändern? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?*

Die Luftschadstoffbelastung wird sich nach Einführung der Umweltzone insbesondere in der Prenzlauer Allee südlich der S-Bahnbrücke verringern. Für das Jahr 2010 werden für diesen Bereich Reduktionen des Jahresmittelwertes von PM10 um 1 – 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, des NO₂-Jahresmittelwertes um 3-4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und von 4 – 8 Überschreitungstagen für den PM10-Tagesmittelwert errechnet. Außerhalb der Umweltzone (nördlich der S-Bahnbrücken) wird beim PM10-Feinstaub relativ dazu eine etwas geringere Reduktion der Belastungswerte berechnet, während bei den Stickoxidbelastungen durch das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen sogar ein leichtes Ansteigen der Schadstoffbelastung zu erwarten ist. Die Jahresmittelwerte von NO₂ und PM10 liegen in der Prenzlauer Allee innerhalb der Umweltzone ab 2010 deutlich unterhalb der Grenzwerte, nur der PM10 Tagesgrenzwert wird möglicherweise leicht überschritten, aber außerhalb der Umweltzone sind sogar noch bis zu 53 Überschreitungstage für den PM10-Tagesgrenzwert bei normalen Wetterbedingungen zu erwarten, was eine deutliche Überschreitung der zulässigen Anzahl von 35 Tagen bedeutet.

3. *Welche Beeinträchtigungen ergeben sich bei den Buslinien 255 und 156 im Verlauf der beiden Straßen für die Fahrgäste der BVG? (Bitte zwischen Hauptverkehrszeit*

und Nebenverkehrszeit unterscheiden)

Behinderungen in der Zeit der Früh-Hauptverkehrszeit

vor allem stadteinwärts zwischen ca. 6.30 Uhr und ca. 8.30 Uhr im Bereich Prenzlauer Promenade bis zur Weißenseer Spitze und

Behinderungen in der Nachmittags-Hauptverkehrszeit

vor allem stadtauswärts zwischen ca. 15.30 bis 18.00 Uhr ab Prenzlauer Allee über Prenzlauer Promenade bis zur Kissingenstraße

Für die Linie 156 ergeben sich daraus regelmäßig Verspätungen stadteinwärts von mindestens einer Minute und stadtauswärts von mindestens 2 Minuten. Diese Verspätungen können durch die Haltezeiten an den Endstellen in der Regel ausgeglichen werden, was allerdings zu ebenso regelmäßigen Beschwerden des Fahrpersonals führt.

Für die Linie 255 sind die Beeinträchtigungen im Zuge der Prenzlauer Promenade noch gravierender. Hier kommt es sowohl in der Straße Am Steinberg als auch in der Prenzlauer Promenade bis Höhe Kissingenstraße zu regelmäßigen Staus, die aufgrund des Wochenendverkehrs freitags noch stärker sind als an den übrigen Werktagen.

4. *Wie versucht die BVG die negativen Auswirkungen (Verspätungen, etc.) für ihre Fahrgäste zu minimieren bzw. zu vermeiden? Werden zusätzliche Fahrzeuge und Personal als „Mehrleistung eingesetzt? Wen ja, wie viele? Wenn nein, warum nicht und wie wird die fahrplanmäßige Bedienung gemäß Bestellung des Landes gewährleistet?*

Es ist geplant, ab Frühjahr 2008 die Fahrzeitprofile der Linie 156 der Verkehrssituation entsprechend anzupassen.

Für die Linie 255 wurden bereits Mitte 2007 die Fahrzeitprofile angepasst und die Fahrzeit in der Hauptverkehrszeit um 2 Minuten erhöht. Zusätzlich kommt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 255 ein Ausgleichswagen zum Einsatz, um die Zuverlässigkeit der Linie zu gewährleisten. Diese Maßnahmen bedürfen aufgrund der beschränkten Finanzmittel eines Ausgleiches im übrigen Verkehrsangebot.

5. *Welche Mehrkosten entstehen der BVG durch diese „Mehrleistungen“ pro Tag, Monat und Jahr?*

Zum Ausgleich der beschriebenen Verspätungen hält die BVG zusätzliche Personal- und Fahrzeugkapazitäten vor. Dadurch entstehen vermeidbare Kosten in Höhe von etwa 100.000 EUR pro Jahr.

6. *Welche Maßnahmen wird das Bezirksamt ergreifen, um die Verkehrsbelastung in diesen beiden Straßen zu reduzieren und die Lebensqualität der Anwohner zu erhöhen?*

In der Leipziger Straße wird in dem Projekt IQ-Mobility erprobt, ob eine Verstärkung des Verkehrs positive Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung hat. Bei einem positiven Ergebnis dieses Projektes wäre es denkbar, die Staubildung insbesondere in der Prenzlauer Promenade durch optimierte Ampelschaltungen zu verringern und dadurch die Schadstoffbelastung zu verringern.

7. Welche Maßnahmen wird das Bezirksamt ergreifen, um Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in diesen beiden Straßen zu erhöhen? Welche Konzepte und Vorstellungen hat dazu die BVG? Wie wird sich die BVG beteiligen?

Um die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der betroffenen Linien zu erhöhen, ist derzeit vor allem der Ausbau der Bus-Beschleunigung für die Linie 255 geplant. Die Linie 156 wurde bereits beschleunigt. Punktuelle Verbesserungen -wie z. B. der Bau einer Lichtsignalanlage am Knoten Gustav-Adolf-Straße / Rennbahnstraße- würden die Zuverlässigkeit der Linie 156 weiter erhöhen.

Darüber hinaus war geplant, die Linie 255 in der Straße Am Steinberg mit auf die Trasse der Straßenbahn zu nehmen, um unabhängig vom Individualverkehr zu sein. Diese Lösung wurde aber zu Gunsten eines Grüngleises (ebenso im Abschnitt Langhansstraße bis Weißenseer Spitze) verworfen.

Aus unserer Sicht besteht aber noch die Möglichkeit, den breiten Mittelstreifen im Zuge der Prenzlauer Promenade zwischen Am Steinberg und Kissingenstraße als Bustrasse auszubauen und somit ÖPNV und Individualverkehr in diesem neuralgischen Abschnitt zu trennen.

Die BVG ist selbstverständlich jederzeit interessiert und bereit, an Lösungen zur Bevorrechtigungen des ÖPNV mitzuwirken.

Jens-Holger Kirchner