

Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

Bausteine der Verkehrswende NordOst: Berliner Allee abstufen und stadtvträglich umbauen

Vorbemerkung

Die Berliner Allee in Weißensee ist sowohl

- Kfz-Ausfallstraße (Bundesstraße 2, großräumige Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe I) nach BerlStrG),
- ÖPNV-Magistrale (aufkommensstärkste Straßenbahnlinie M4, M13, 12, 27, Zufahrt zum Betriebshof Weißensee, Busse 255, 259, 156),
- Einkaufsstraße (vor allem vom Antonplatz bis Pistoriusstraße) und
- Wohnstraße (von Greifswalder Straße bis zur ehemaligen Industriebahntrasse hinter der Liebermannstraße).

Der durch die Berliner Allee durchschnittene Antonplatz ist das Zentrum des Ortsteils Weißensee.

Derzeit dominiert aufgrund des durchgängig mindestens vierstreifigen Ausbaus der Kfz-Verkehr. Die Straßenbahn hat hingegen abschnittsweise keine eigene Trasse. Radverkehrsanlagen in z. T. sehr schlechter Qualität gibt es nur im Randgebiet ab Rennbahnstraße stadtauswärts, ansonsten gar nicht.

Der kurze Abschnitt zwischen Pistoriusstraße und Lindenallee darf seit 2006 aufgrund seiner Dreifachbelastung mit Kfz-verursachten Luftschadstoffen, Lärmimmissionen und Unfällen durchgehend nur mit 30 km/h befahren werden. Im übrigen Bereich gilt nur abschnittsweise nachts Tempo 30.

Bis 2015 wurden auf der Berliner Allee gemäß Senatsberechnungen Luftschadstoffgrenzwerte überschritten. 2016 bis 2018 wurden wetterbedingt die Grenzwerte knapp unterschritten. Gemessen wird die Luftbelastung allerdings nicht. Im am stärksten befahrenen Abschnitt – zwischen Indira-Gandhi-Straße und Buschallee – werden derzeit Baulücken zum See durch mehrstöckige Wohnhäuser geschlossen. Dadurch werden die Kfz-Abgase schlechter abziehen.

Für Verkehrslärm im Bestand gibt es keine verbindlichen Grenzwerte. Der Verkehrslärm auf der Berliner Allee liegt jedoch sogar über den gesundheitsschädlich hohen Richtwerten¹ der Bundes-„Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ von 2007. Diese Richtlinien sehen jedoch eine Abwägung des Grundrechts auf körperlicher Unversehrtheit mit u. a. „der Funktion von Bundesstraßen als integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes), [...] der Versorgung der Bevölkerung sowie den Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs“ vor. In Verbindung mit § 45 StVO dienen sie daher nicht dem Lärmschutz der Anwohner.

¹ In Kern-, Dorf- und Mischgebieten: 72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00Uhr (tags), 62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00Uhr (nachts).

Die verfügbaren Prognosen sehen nach vielen Jahren stetiger Verringerung der Kfz-Mengen auf der Berliner Allee wieder erhebliche Steigerungen des Kfz-Aufkommens vor.

Antrag

1. Der Straßenzug Greifswalder Straße - Berliner Allee - Malchower Dorfstraße wird abgestuft zur Landesstraße III. Ordnung. Die Wegweisung wird angepasst.
2. Die Bundesstraße 2 wird im Ortsteil Weißensee umgelegt auf die Landsberger Allee - Indira-Gandhi-Straße - Hansastrasse – Darßer Straße. Die Wegweisung wird angepasst.
3. Im Abschnitt Pistoriusstraße – Rennbahnstraße wird die Berliner Allee einschließlich Knotenpunkt Berliner Allee / Indira-Gandhi-Straße wie folgt umgebaut:
 - Die Punkte 1 und 2 werden als umgesetzt angesehen.
 - Durchgängiger, baulich abgetrennter besonderer Bahnkörper
 - Haltestellen hinter den Lichtsignalanlagen anstatt davor
 - Kurze Umsteigewege zwischen Straßenbahn und Bus
 - Durchgängige beidseitige Radverkehrsanlagen
 - Durchgängige beidseitige Gehwege mit Breiten gem. AV Geh- und Radwege
 - Herstellung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an allen Knotenarmen signalisierter Knoten, Haltestellenabgängen und mindestens alle 200 m
 - Wiederherstellung des Alleecharakters durch Straßenbäume
 - Keine Dreiecksinseln
4. Die Planung zu 3. wird kurzfristig begonnen und durchgeführt, so dass 2021 die Vorplanung in die Bürgerbeteiligung geht und 2022 die Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

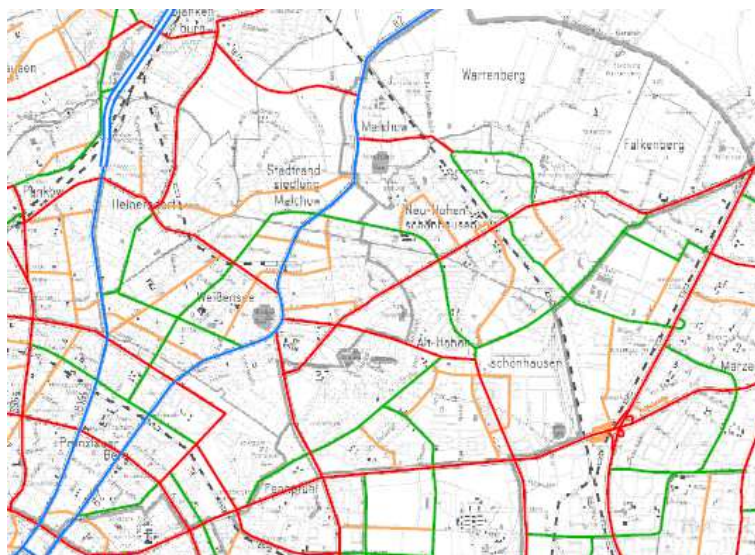
Begründung

Begründung zu 1. (Abstufung)

Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

Die Abstufung nach Berliner Straßengesetz (BerlStrG) aller Straßenzüge, die derzeit als Bundesstraße 2 gewidmet sind, zwischen der Landesgrenze im Nordosten und der Stadtautobahn im Westen ist Bestandteil des StEP Verkehr vom März 2011 (siehe Maßnahme O4.3 „Schrittweise Umorganisation des übergeordneten Straßennetzes in der Innenstadt zur Entlastung vom Durchgangsverkehr, Abstufung der Bundesfernstraßen und Anpassung der Wegweisung“ und Karte „Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2025“).

Gemäß der Schriftlichen Anfrage 18 / 18 198 „sind aktuell keine Änderungen – gegenüber den Umplanungen gemäß der aktuellen Veröffentlichungen – geplant.“ Aber umgesetzt wurde die Maßnahme O4.3 des StEP Verkehr im Bereich der B2 bislang - also seit über 8 Jahren - nicht.



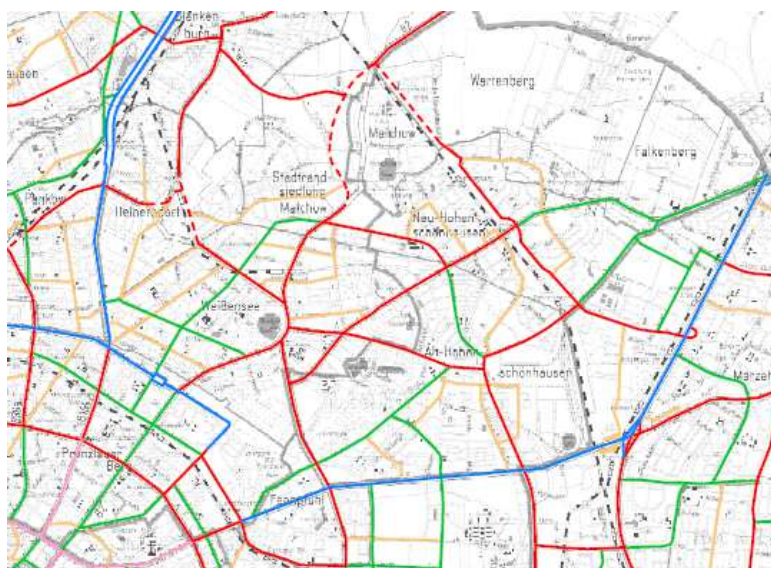
Übergeordnetes StraÙennetz, Bestand 2017

- Stufe 0 (kontinentale StraÙenverbindung)
- Stufe I (groÙrÄumige StraÙenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete StraÙenverbindung)
- Stufe III (örtliche StraÙenverbindung)
- ErgÄnzungsstraÙen (weitere StraÙen von besonderer Bedeutung)

Stand: Dezember 2017

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV (Verkehr)

Der StEP Verkehr sieht vor, die Greifswalder StraÙe bis zur OstseestraÙe um zwei Verbindungsfunktionsstufen von der „groÙrÄumigen“ (Stufe I) zur „örtlichen“ (Stufe III) StraÙenverbindung abzustufen. Zwischen OstseestraÙe und Landesgrenze soll der StraÙenzug Greifswalder StraÙe - Berliner Allee lediglich um eine Stufe zur „übergeordneten StraÙenverbindung“ (Stufe II) abgestuft werden.



Übergeordnetes StraÙennetz, Planung 2025

- Stufe I (groÙrÄumige StraÙenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete StraÙenverbindung)
- Stufe III (örtliche StraÙenverbindung)
- ErgÄnzungsstraÙen (weitere StraÙen von besonderer Bedeutung)

Stand: Dezember 2017

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung IV (Verkehr)

GemÄÙ den „ErlÄuterungen zur Klassifizierung des übergeordneten StraÙennetzes von Berlin“ von SenUVK verbindet eine StraÙe der Stufe II „bezirkliche Hauptzentren und besondere Mittelzentren“, sowie „Verknüpfungspunkte des groÙrÄumigen Verkehrssystems (FlughÄfen, Fernbahnhöfe, HÄfen)“. Das tun Greifswalder StraÙe und Berliner Allee nicht: Der Antonplatz ist weder Hauptzentrum des Bezirks Pankow noch besonders und es gibt weder Fernbahnhof noch Flughafen.

Eine StraÙe der Stufe III hingegen verbindet gem. o. g. ErlÄuterungen Mittel- und Unterzentren bzw. Ortsteile und Regionalbahnhöfe. Auch wenn am S-Bahnhof Greifswalder StraÙe keine Regionalzüge halten, passt das doch viel besser.

SenUVK betreibt derzeit ein Abstufungsverfahren, was nicht im StEP Verkehr enthalten ist: GemÄÙ Bekanntmachung vom 29.03.2019 - IV E 13 – wird in einem Planfeststellungsverfahren die Abstufung von TeilflÄchen der BundesfernstraÙe B 109 gemÄÙ § 2 Abs. 4 des BundesfernstraÙengesetzes (FStrG)

betrieben. Dabei handelt es sich u. a. um die Ortsdurchfahrt im Bezirk Pankow von Berlin (Netzknoten 3446 010 bis Netzknoten 3446 024 bzw. Straßenzug **Prenzlauer Promenade – Prenzlauer Allee bis Danziger Straße**) zu Straßen II. Ordnung. Die B109 entfällt in diesem Abschnitt².

Zusammenfassung: Die Abstufung um eine Stufe ist lange geplant. Eine Abstufung um zwei Stufen entspricht der Situation.

Einstufung nach Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Die Einstufung des übergeordneten Straßennetzes erfolgt anhand der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), die fast das gesamte Straßenbezogene Regelwerk erstellt, was dann vom BMVI eingeführt wird. Aus der RIN kommen auch die schon erwähnten Verbindungsfunktionsstufen des BerlStrG.

In Tabelle 5 der RIN werden die Straßenkategorien den Verbindungsfunktionsstufen zugeordnet:

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	-	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

AS I	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
-	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Beim Straßenzug Greifswalder Straße - Berliner Allee handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße (Kategorie HS). Eine Klassifizierung in den Stufen 0 bis II sieht die RIN als „nicht vertretbar“ bzw. als „problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen“ an. Nach RIN kann eine angebaute Hauptverkehrsstraße nur nahräumige (Stufe IV) oder regionale Bedeutung (Stufe III) haben.

Es soll mit diesem Antrag also eine „nicht vertretbare“ Einstufung durch eine vertretbare Einstufung ersetzt werden.

Die RIN enthält übrigens auch für den ÖPNV und den Radverkehr eine Systematik. Die Einstufung kann je nach Verkehrsmittel unterschiedlich sein. Das wurde bislang jedoch nicht in das BerlStrG übernommen.

² siehe:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/planfeststellungen/de/strassen_kfz/bekanntmachung_schoenerlinder-str_abstufung_teilflaechen.shtml , abgerufen am 16.07.2019

Zusammenfassung: Nach der zuständigen Richtlinie (RIN) ist die derzeitige hohe Einstufung anhand des Kfz-Verkehrs nicht vertretbar und auch die Abstufung um eine Stufen wäre noch problematisch. Erst Stufe III ist vertretbar.

Stadtverträglichen und menschengerechten Umbau ermöglichen

Die bisherigen Versuche der Zivilgesellschaft und der BVV Pankow, die Berliner Allee erträglicher zu machen, sind fast alle gescheitert. Lediglich die abschnittsweise Anordnung von Tempo 30 nachts zum Lärmschutz wurde erreicht. Dabei duldet der Senat, dass bei Lärmschutzanordnungen ausdrücklich keine Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei stattfindet.

Abgelehnt wurden u. a.

- Die Anordnung von Tempo 30 ganztägig (Verwaltungsgericht Berlin, BVV-Drs. VII-0238)
- Geschwindigkeitsüberwachung und Dialog-Display (BVV-Drs. VII-0238)
- Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurt zum Weißen See an der Einmündung Indira-Gandhi-Straße (BVV-Drs. VII-0214)
- Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurt an der Kreuzung Berliner Allee / Rennbahnstraße (BVV-Drs. VII-0198)
- Einrichtung von Radverkehrsanlagen (Bürgerantrag)
- Umleitung des Lkw-Verkehrs über die Hansa- und Darßer Straße zur Luftverbesserung und Lärminderung (Bürgerantrag)
- Verlängerung des nächtlichen Tempo 30-Abschnitts um die Kreuzung Berliner Allee / Rennbahnstraße (Bürgerantrag)

Einer der immer wieder von der VLB angeführten Gründe, jegliche Verbesserungen abzulehnen, ist die Funktion der Berliner Allee als bedeutende Kfz-Ausfallstraße, die einer hohen Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr bedürfe, der sich alle anderen Funktionen unterzuordnen hätten.

Mit dieser Begründung wurde auch der vierstreifige Ausbau zwischen Antonplatz und Pistoriusstraße durchgesetzt.

Zusammenfassung: Fast alle in den letzten Jahren vorgeschlagenen Verbesserungen der Berliner Allee wurden von der Verwaltung mit Verweis auf die Bedeutung des Kfz-Verkehrs abgelehnt.

Begründung zu 2. (Bundesstraße umlegen)

Bundesfernstraßengesetz

Einen direkten Zusammenhang zwischen dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und der RIN gibt es nicht.

In § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes werden Bundesfernstraßen als öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, definiert.

In § 2, Abs. 4 des FStrG heißt es: „Eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, ist entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

Durch die als Punkt 1 beantragte Abstufung ist der Straßenzug Greifswalder Straße - Berliner Allee nicht mehr für den weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt und daher abzustufen. Dafür sprechen auch Gründe des öffentlichen Wohls.

Dadurch wird das Land Berlin anstelle des Bezirks Pankow Träger der Baulast. In § 5, Abs. 2 FStrG heißt es: „Die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen.“

Zusammenfassung: Mit der Abstufung aus Punkt 1 sieht das Bundesfernstraßengesetz die Abstufung von der Bundes- zur Landesstraße vor. Dadurch wird anstelle des Bezirks der Senat Straßenbaulastträger.

Neuer Verlauf der B2

Mittelfristig sollte eine direktere Führung der B2 angestrebt werden. Diese könnte über die Stadtautobahn (16. BA) – Stralauer Allee (B96 a) – Warschauer Straße (B96a) – Landsberger Allee (Aufstufung im StEP geplant) – Märkische Allee (B158) erfolgen. Damit wäre auch die Malchower Dorfstraße keine Bundesstraße mehr. Sie soll jedoch nach Bundesverkehrswegeplan eine Umfahrung erhalten. Dieses Vorhaben ist nicht Gegenstand dieses Antrags. Außerdem würden mit dem Entfall der Widmung als Bundesstraße deren nicht angebaute Abschnitte in die Baulast des Landes Berlin übergehen. Daher wird eine Führung der B2 ohne Änderungen im Bereich Malchow vorgeschlagen.

Zusammenfassung: Die hier vorgeschlagene Führung der B2 berührt das Vorhaben Ortsumfahrung Malchow nicht.

Begründung zu 3. (Vorgaben für den Umbau)

Die BVV Pankow fasste 2012 den Beschluss VII-0241. Darin heißt es:

„Das Bezirksamt wird ersucht, sich bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für die Aufnahme der nördlichen Berliner Allee in die Investitionsplanung des Landes Berlin einzusetzen.

Die grundhafte Sanierung hat zum Ziel:

1. In der nördlichen Berliner Allee von der Albertinenstraße bis zum Knotenpunkt Rennbahnstraße durchgehende, sichere Radverkehrsanlagen herzustellen.

2. Barrierefreie Gehwege und sichere Querungsmöglichkeiten für die Fußgängerinnen und Fußgänger über die Fahrbahn zu schaffen.
3. Eine gemeinsame ÖPNV-Spur (Bus und Straßenbahn) in den Straßenquerschnitt einzuordnen.
4. Die Fahrbahn grundhaft zu erneuern und damit die Lärmemissionen zu verringern.“

Die Schriftliche Anfrage 18 / 17 963 ergab, dass die o. g. Ziele des Bezirks von der Verwaltung nicht verfolgt werden. Sie sind auch keine Planungsprämissen.

Stattdessen ist zu befürchten, dass – wie üblich - die Kfz-Verkehrsprognosen von SenUVK Bestandteil der Aufgabenstellung und wichtigstes Kriterium werden. Die Prognose von 2016 zur Ortsumfahrung Malchow für das Jahr 2030 sieht auf der Berliner Allee im Bereich des Weißen Sees eine Kfz-Belegung von werktäglich 43.000 Kfz in 24 Stunden vor. Das wären 13.000 Kfz mehr als 2014 und ist das Gegenteil von Klima- und Umweltschutz, Immissionsreduzierung und der Verkehrswende.

Solche Prognosen dürfen daher keine Planungsgrundlage werden, sondern Planungsergebnis. Wer die Verkehrswende will, darf sie nicht der Verwaltung überlassen. Deren Aufgabe ist die Abwägung mit dem Ziel der Gerichtsfestigkeit.

Die Verkehrswende benötigt daher politische Vorgaben, beschlossen vom Berliner Abgeordnetenhaus als verfassungsmäßiger Volksvertretung.

Die Vorgaben unter Punkt 3 vereinfachen die Planung. Aufgrund der Vorgaben des Abgeordnetenhauses sind weniger Abwägungen erforderlich. Ein AGH-Beschluss ist über gerichtliche Zweifel erhaben, anders als ein Konzept, was nur zur Kenntnis genommen wird. Daher brauchen keine unsinnigen Varianten geplant zu werden, um die Planung „gerichtsfest“ zu machen.

Nach Erfüllung der o. g. Vorgaben wird die Planung ergeben, welche Kfz-Mengen damit abwickelbar sind.

Zusammenfassung: Die Verwaltung hält die Ziele der BVV Pankow nicht für Planungsvorgaben. Es sind Planungsvorgaben der Volksvertretung erforderlich, damit die Verkehrswende ermöglicht und nicht von Steigerungen des Kfz-Verkehrs ausgegangen werden muss. Ein Beschluss der Volksvertretung ist gerichtsfest und erspart eine Vielzahl von autogerechten Varianten und Abwägungen.

Erläuterung der Planungsvorgaben

Durchgängiger, baulich abgetrennter besonderer Bahnkörper:

Voraussetzung für leistungsfähigen, störungsfreien und pünktlichen Straßenbahnbetrieb. Das ist hier aufgrund des dichten Straßenbahnverkehrs extrem wichtig, aber im Bestand nicht vorhanden.

Haltestellen hinter den Lichtsignalanlagen anstatt davor:

Voraussetzung für wirksame, präzise und kurz andauernde Beeinflussung der Lichtsignalanlagen durch den ÖPNV auf eigener Trasse. Ermöglicht leistungsfähige Null-Wartezeit-Steuerungen und damit optimale Vereinbarkeit von ÖPNV und Individualverkehr.

Kurze Umsteigewege zwischen Straßenbahn und Bus:

Anders als jetzt, z. B. stadtauswärts von Straßenbahn zum Bus 255.

Durchgängige beidseitige Radverkehrsanlagen:

Siehe BVV-Beschluss. Rechtlich sind Radverkehrsanlagen kein „Muss“, sondern nur „Soll“. Auch das MobG erzwingt keine Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Daher ist eine hochrangige Vorgabe erforderlich – siehe oben.

Durchgängige beidseitige Gehwege mit Breiten gem. AV Geh- und Radwege:

Die Vorgaben des MobG sind leider unzureichend. Die AV Geh- und Radwege enthält größere Breiten entsprechend dem Straßentyp.

Herstellung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an allen Knotenarmen signalisierter Knoten, Haltestellenabgängen und mindestens alle 200 m:

Anders als jetzt sollen zugunsten des Kfz-Verkehrs keine Querungsmöglichkeiten mehr weggelassen werden dürfen. Auch dies ist nur „Soll-Vorgabe“. Der Maximalabstand von 200 m ist realistisch und stellt sicher, dass zwischen Buschallee und Rennbahnstraße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geplant wird.

Wiederherstellung des Alleecharakters durch Straßenbäume:

Damit es Bäume gibt und nicht nur Verkehrsflächen.

Keine Dreiecksinseln:

Dreiecksinseln erzeugen Umwege und zusätzliche Wartezeiten für Fußgänger, benötigen Platz, nutzen aber nur dem Kfz-Verkehr.

Zusammenfassung: Die hier vorgeschlagenen Planungsvorgaben sind im Interesse der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und der Anwohner, sind im Bestand nicht erfüllt und gesetzlich nicht zwingend vorgeschrieben. Sie wurden auf Hauptverkehrsstraßen bisher häufig missachtet.

Begründung zu 4. (Termine)

Verzögerungen

2013 berichtete das Bezirksamt Pankow gemäß §13 Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG) zum oben zitierten Beschluss VII-0241:

„Für den Neubau der Berliner Allee von Pistoriusstraße/Albertinenstraße bis Rennbahnstraße hat das Bezirksamt einen Antrag zur Aufnahme in die Investitionsplanung 2013 – 2017 bei der Senatsverwaltung für Finanzen für einen Baubeginn in 2017 gestellt.“

Auf die schriftliche Anfrage 17 / 16 827 wurde 2015 berichtet: „Vom Bezirksamt (BA) Pankow wurde die Investitionsmaßnahme „Neubau der Berliner Allee von Pistoriusstraße/Albertinenstraße bis Rennbahnstraße“ beantragt (BA Pankow, Kapitel 3800, Titel 73802) und ist mit einem Baubeginn ab 2019 in die Finanzplanung 2015 – 2019 aufgenommen und bestätigt worden.“ Es war also zwei Jahre lang nichts passiert.

2017 hieß es in Drs 18 / 11 756: „Gegenwärtig ist die Ausschreibung einer Verkehrs-/Machbarkeitsuntersuchung in der Vorbereitung.“ Also ist wieder zwei Jahre lang nichts passiert.

Nochmals zwei Jahre später, im März 2019 teilt SenUVK in Drs 18 / 17 963 mit: „Gegenwärtig ist die Ausschreibung einer Verkehrs-/Machbarkeitsuntersuchung für das IV. Quartal 2019 geplant. Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtplanung sowie die Ausführung kann unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes und des komplexen Abstimmungs- und Planungsprozesses zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.“

Seit nunmehr sechs Jahren lässt SenUVK dieses Vorhaben also liegen.

Demnächst Gleiserneuerung nötig

Im Rahmen des LAP-Entwurfs wurden unter dem Titel „Berlin wird leiser 2018“ die bei der Online-Bürgerbeteiligung meistbewerteten Lärmorte ermittelt. Dazu gab es Stellungnahmen von SenUVK.

Die Berliner Allee kam auf Platz 31. Die Stellungnahme von SenUVK vom Dezember 2018 ist hier zu finden: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2018/top5-1-hinweise.shtml> (zuletzt abgerufen am 17.06.2019)

Darin heißt es u. a. : „Für den Teilabschnitt Buschallee bis Bernkasteler Straße liegt mit dem sogenannten Rahmengleis eine lärmintensivere Oberbauart vor, bei Sanierung des Straßenbahnoberbaus könnten durch den Einsatz lärmärmerer Oberbauarten Verkehrslärminderungen in einem sehr stark von Verkehrslärm betroffenen Bereich erzielt werden. Die BVG sieht hier mittelfristig Erneuerungsbedarf ab 2020 mit der lärmärmeren Oberbauart „NBS“. Auch von der Smetanastraße bis zur Buschallee sieht die BVG Erneuerungsbedarf ab 2020 (ohne das Gleis stadteinwärts von der Smetanastraße bis zur Lindenstraße),...“

Die grundhafte Sanierung der Berliner Allee enthält die oben genannten Teilabschnitte Buschallee bis Bernkasteler Straße und Smetanastraße bis zur Buschallee. Sie wird auch Änderungen an der Gleislage (Trassierung) und der Form des Oberbaus umfassen. Schottergleis wird es nicht mehr geben. Durch die Straßenbahnverlängerung in Richtung Pankow (Nordtangente) entfällt das Zwangsumsteigen am Pasedagplatz und das Busliniennetz wird angepasst. Ob dann noch eine besonders breite ÖPNV-Spur - wie die BVV Pankow sie 2012 gefordert hat - sinnvoll ist, ist mit der Planung zu entscheiden.

Um eine teure, mit vermutlich monatelangem SEV verbundene, aber nur temporäre Gleiserneuerung in gleicher Lage zu vermeiden, muss die Planung der grundhaften Sanierung so schnell vorangetrieben werden, dass mit dem Umbau eine dauerhafte Gleiserneuerung erfolgen kann.

Zusammenfassung:

Trotz mehrfacher schriftlicher Nachfragen verschiedener MdAs hat die Verwaltung den Umbau der Berliner Allee durch Untätigkeit um inzwischen sechs Jahre verzögert.

Um eine teure temporäre Gleiserneuerung in gleicher Lage zu vermeiden, muss die Planung der grundhaften Sanierung so schnell vorangetrieben werden, dass mit dem Umbau eine dauerhafte Gleiserneuerung erfolgen kann.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum xxxx zu berichten.

Dieser Antrag wird unterstützt von (Stand 16.07.19):

- Aktion Berliner Allee/Solar e. V.
- BUND Berlin e. V.
- IG Nahverkehr (LAG der Linken)
- Fahrgastverband IGEB (angefragt)
- ADFC Pankow (angefragt)
- Bürgerinitiative Pro-Malchower-Luch