

■ Nahverkehr

Prenzlauer Promenade Wie geht es weiter?

aus SIGNAL 02/1997 (März 1997), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10003591)

Jürgen Klemann

Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr

Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Christian Zippel (CDU) über »Totalblockade für Individual- und Tramverkehr durch fehlende Abmarkierung von Straßenbahngleisen in der Prenzlauer Promenade in der Hauptverkehrszeit« (Landespressedienst vom 5.11.1996).

1. Warum ist bis heute keine Abmarkierung oder bauliche Trennung der Straßenbahngleise vom Individualverkehr zwischen der Ecke Wisbyer Straße/Prenzlauer Promenade (Am Steinberg) und der Ecke Langhansstraße/Prenzlauer Promenade erfolgt?

Zu 1.: Eine Trennung des Straßenbahnverkehrs vom Individualverkehr ist bis heute in dieser Bundesfernstraße, die u.a. die Funktion eines Autobahnzubringers und einer Geschäftsstraße zu übernehmen hat und von erhöhtem Lkw-Anteil gekennzeichnet ist, nicht vorgenommen worden, da ohne bauliche Änderungen dem Individualverkehr dann nur noch ca. 5 m Fahrbahnbreite und damit nicht mehr zwei vollwertige Fahrspuren je Richtung zur Verfügung gestellt werden können, die aber hier verkehrlich notwendig und sowohl nördlich als auch südlich dieses Abschnittes vorhanden sind. Der notwendige Raum für den Lade- und Lieferverkehr ist planerisch dabei noch unberücksichtigt.

2. Warum werden nicht für den dafür benötigten Platz die relativ breiten Bürgersteige beiderseits der Straße verengt, obwohl der Fußgängerverkehr dadurch keineswegs nennenswert beeinträchtigt würde?

Zu 2. und 5.: Es gibt Planungsvorstellungen, den Abschnitt der Prenzlauer Promenade zwischen Ostseestraße und Am Steinberg neu zu ordnen. Die neue Querschnittsaufteilung kann auch unter Einbeziehung der relativ breiten Gehwege erfolgen. Bisher konnte keine einvernehmlicher Lösung gefunden werden, da der beengte Raum zwischen den Baufluchten einschließlich der Bäume den unterschiedlichen Nutzungen der Prenzlauer Promenade nicht in vollem Umfang gerecht werden kann. Wegen der begrenzten Finanzmittel ist ein Umbau der Prenzlauer Promenade in absehbarer Zukunft nicht möglich. Im derzeitigen Entwurf der Investitionsplanung 1996 - 2000 ist dieses Vorhaben nicht enthalten.

3. Ist den Verkehrsplanern bewußt, daß die fehlende Abmarkierung bei den Straßenbahnlinien 1,13,23 und 24 täglich zu erheblichen Fahrzeitverzögerungen führt?

Zu 3. und 4.: Eine Untersuchung der Straßenbahnlinie 23 aus dem Jahr 1993 hat ergeben, daß für die Straßenbahn von der Fußgänger-Lichtzeichenanlage in Höhe Gustav-Adolf-Straße bis zum Abbiegen in die Langhansstraße durchschnittlich 140 Sekunden Verlustzeit auftreten (bei einer Fahrzeit von 23 Sekunden). Während dieser Zeit wird der Straßenquerschnitt für den übrigen Verkehr zum Teil auf eine Fahrspur

eingengt, so daß es zu erheblichen Behinderungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für nachfolgende Straßenbahnen kommt.

4. Gibt es Untersuchungen darüber, in welchem Umfang auch der sehr dichte Individualverkehr in diesem Straßenabschnitt durch die oftmals hintereinander stehenden (und wartenden) Straßenbahnen beeinträchtigt ist?

5. Sind Umbaumaßnahmen zugunsten eines fließenden Individual- und Öffentlichen Nahverkehrs in dem genannten Straßenbereich vorgesehen, bzw. wann werden sie erfolgen und auf welche Weise?

6. Wenn nein, welche Alternativen sind angesichts des beschriebenen unhaltbaren Zustandes angedacht, wann ist gegebenenfalls mit einer Realisierung einer solchen Alternative zu rechnen, oder will sich der Senat mit dem gegenwärtigen Zustand in diesem Streckenabschnitt des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abfinden?

Zu 6.: Zur Verbesserung der Situation hat die Arbeitsgruppe "Beschleunigung von Bus und Straßenbahn" im Dezember 1993 auf der Grundlage eines Gutachtens empfohlen, durch ein verkehrsabhängiges Schaltprogramm den übrigen Verkehr an den Lichtzeichenanlagen Am Steinberg und Ostseestraße/Wisbyer Straße insoweit zurückzuhalten, daß die gegenseitigen Behinderungen im anschließenden Engpaß reduziert werden. Die Umsetzung des dazu erforderlichen LZA-Ersatzbaues (Am Steinberg und "Weißenseer Spitze") war in Abstimmung mit den Berliner Verkehrsbetrieben für das Jahr 1995 vorgesehen und ist angesichts der begrenzten Finanzmittel nunmehr auf das Jahr 1997 verschoben worden. Im Vorgriff auf diese Maßnahme wurde inzwischen ein Bussonderfahrstreifen im Straßenzug Am Steinberg - Berliner Straße vor Prenzlauer Promenade eingerichtet, damit der Busverkehr durch den zurückgehaltenen Verkehr nicht ebenfalls betroffen ist. Außerdem wird erwogen, für den linksabbiegenden Bus aus Richtung Prenzlauer Promenade (Nord) aus demselben Grund die Linksabbiegespur vor Am Steinberg zu verlängern.

[IGEB] Fahrgäste der Tram-Linien 1, 13, 23 oder 24 kennen die Situation: "Nichts geht mehr in der Prenzlauer Promenade." Weil der Senat bisher versagt hat, müssen die Fahrgäste wohl noch auf längere Sicht diesen unhaltbaren Zustand ertragen. Angeblich fehlt das Geld. Doch wenn es darum geht, neue Tunnel durch den Märkischen Sand zu graben, scheint es dieses Problem nicht zu geben. Der Grund ist einfach: Um den U-Bahn-Bau finanzieren zu können, werden von Senator Klemann wesentlich preiswertere "Oberflächenprojekte", die außerdem zur Senkung der laufenden Betriebskosten beitragen würden, zurückgestellt. So ist die 140 Mio DM teure Verlängerung der U2-Nord um eine Station zum S-Bf Pankow gegen alle Vernunft beschlossene Sache, doch für die Installation neuer ÖPNV-freundlicher Ampelanlagen fehlt dann halt das Geld....

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003591>.

