

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Wolf (LINKE)

vom 02. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Mai 2018)

zum Thema:

Umweltbelastung und Dauerstau in der Treskowallee

und **Antwort** vom 16. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Wolf (Die Linke)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14886
vom 02.05.2018
über Umweltbelastung und Dauerstau an der Treskowallee

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

Frage 1:

Liegen dem Senat Informationen über die Schadstoffbelastung in der Treskowallee im Bezirk Lichtenberg vor? Aus welchem Grund wurde 1998 die Luftgüte-Messstation von der Ecke Treskowallee/Ecke Ehrenfelsstraße zum von wenige Fahrzeugen befahrenen heutigen Johanna-und-Willy-Braucher-Platz verlegt?

Antwort zu 1:

Auch für Bereiche der Stadt, für die selbst keine Messungen vorliegen, kann die Belastung mittels Modellrechnungen eingeschätzt werden.

An der Treskowallee werden NO₂-Jahresmittelwerte zwischen unter 20 µg/m³ am S-Bahnhof Karlshorst und gegenüber dem Rennbahnteich und knapp 34 µg/m³ zwischen Rheinsteinsstraße und Godesberger Straße simuliert. Am alten Standort an der Treskowallee / Ecke Ehrenfelsstraße wird ein NO₂-Jahresmittelwert von 26 µg/m³ berechnet. Die berechneten PM₁₀-Werte liegen zwischen 20 und 23 µg/m³ im Jahresmittel, die PM_{2,5}-Werte zwischen 14 und 15 µg/m³. Alle Werte liegen unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte.

Bezüglich der Verlagerung des Standortes wurde die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt und Technologie am 18.03.1999 vom Tiefbauamt Lichtenberg aufgefordert, den Standort der Messstation an der Treskowallee / Ecke Ehrenfelsstraße zu räumen, da die Fläche für die Erweiterung eines Gebäudes der Bezirksverwaltung benötigt wurde. Diesem Verlangen wurde seitens der SenStadtUmTech entsprochen.

Der vom Bezirk angebotene Ersatzstandort wurde als nicht geeignet eingeschätzt. Daher wurde im Zuge einer ohnehin anstehenden Messnetzbereinigung entschieden, für die entsprechenden Auswertungen an Stelle der Verkehrsmessstelle in Lichtenberg nunmehr die Daten von einem ähnlichen gelegenen Messcontainer in Pankow zu verwenden.

Der an der Treskowallee / Ecke Ehrenfelsstraße platzierte Messcontainer wurde in der Folge an den Johanna-und-Willy-Brauer-Platz verlagert und dient seitdem der Gewinnung von Daten, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind. Er liefert also für die Belastung der Bevölkerung ausgesprochen relevante Daten.

Frage 2:

Teilt der Senat die Auffassung, dass angesichts dessen, dass sich Anwohner*innen und Gewerbetreibende seit Jahren über die hohe Luftverschmutzung und Schadstoffbelastung und deren gesundheitliche Auswirkungen beklagen, eine realistische Messung der Schadstoffbelastung geboten wäre?

Antwort zu 2:

Der Senat teilt diese Auffassung, Messungen der Schadstoffbelastung anhand von ortsfesten Messgeräten an der Treskowallee sind aber nicht geboten, die Modellergebnisse bilden die Situation hinreichend genau ab. Konkrete Verkehrszählungen an der Treskowallee untermauern diese Einschätzung.

Frage 3:

Angesichts des mit den Großbaustellen in der Treskowallee verbundenen Dauerstaus hat sich nach Auffassung vieler Anwohner*innen und Gewerbetreibenden die Schadstoffbelastung noch weiter erhöht: Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Schadstoffbelastung zu reduzieren – z.B. durch eine Einschränkung oder Verbot des Schwerlastverkehrs?

Antwort zu 3:

Zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität in Berlin wird derzeit der Luftreinhalteplan von Berlin überarbeitet, der auch alle notwendigen verkehrlichen Maßnahmen enthalten wird. Im Luftreinhalteplan wird zudem auch die Problematik von besonderen Ereignissen im Straßenverkehr und baustellenbedingten Störungen behandelt. Grundsätzlich strebt der Senat an, die Dauer von Bauarbeiten so kurz wie möglich zu halten und Baustellenarbeiten zu koordinieren. Um baustellenbedingte Staus zu reduzieren, wird zudem über die Verkehrsinformationszentrale über alle Baustellen in Berliner Straßennetz informiert (<https://viz.berlin.de/>) um Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen, Baustellen weiträumig zu umfahren oder auf andere Verkehrsmittel wie Bus, Bahn oder Fahrrad auszuweichen.

Was die ohnehin verkehrlich problematische Situation im Bereich Treskowallee angeht, führt hier insbesondere das „Nadelöhr“ am S-Bahnhof Karlshorst bereits ohne Baumaßnahme und verkehrliche Einschränkungen zu Staus in der Hauptverkehrszeit. Bereits im Vorfeld der Abstimmung zur Verkehrsführung für die Baumaßnahme der Berliner Wasserbetriebe und der BVG war vorhersehbar, dass sich die Straßenzüge bei Einschränkung auf nur einen Fahrstreifen pro Richtung, vorher zwei pro Richtung, sehr negativ auf die Leistungsfähigkeit der Straße auswirken wird. Für die Führung des Schwerlastverkehrs gibt es leider keine vertretbare Alternative, adäquate Umleitungsmöglichkeiten für den Schwerverkehr sind im nahen und weiteren Umfeld nicht vorhanden. Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wurden nach umfangreichen Projektabstimmungen – neben der stetigen Begleitung durch das Ingenieurbüro des Bauherrn - verkehrlich folgende Maßnahmen beschlossen und umgesetzt:

- Die Priorität des ÖPNV (Bus und Straßenbahn <-> S-Bahn) ist von besonderer Bedeutung.
- Wichtige Umsteigeverbindungen am S-Bahnhof Karlshorst aufrecht erhalten.
- Leistungsfähige Umleitungen für den Bus.
- Ausreichende signalisierte Fußgängerquerungszeiten zum Kreuzen der Straßen.
- Die errichteten, provisorischen Lichtsignalanlagen sind so miteinander zu koordinieren, dass ein pulkartiges Passieren des Verkehrs im Bereich der Baustelle möglich ist.
- Grüne Welle zur Reduzierung des Schadstoffausstoß im betroffenen Bereich.
- Reduzieren der Geschwindigkeit auf 30km/h.

Staus bilden einen wesentlichen Faktor für verkehrsbedingte Emissionen und demzufolge für verkehrsbedingte Luftschadstoffe. In der Treskowallee werden aber aufgrund der Ausbreitungsbedingungen die Abgase so gut verdünnt, dass auch bei einer Erhöhung der Emissionen durch Staus keine Überschreitung des Grenzwertes für das Jahresmittel zu erwarten ist.

Ein Verbot des Schwerlastverkehrs durch die Treskowallee würde die Luftschadstoffbelastung nur unwesentlich verbessern, da dieser nur ca. 0,6 % des Durchgangsverkehrs ausmacht. Der Senat ist gleichwohl bemüht im Rahmen seiner Luftreinhaltepolitik und der Forcierung der Verkehrswende die Schadstoffbelastung zu minimieren und dadurch auch den Anwohnerinnen und Anwohnern und den Gewerbetreibenden an der Treskowallee weniger Anlass zur Klage zu geben.

Berlin, den 16.05.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz