

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 12. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2018)

zum Thema:

**Verbindungsstraße Karow – B2**

und **Antwort** vom 03.04.2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13783**  
**vom 12.03.2018**  
**über Verbindungsstraße Karow - B2**

---

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

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Planungsstand der Verbindungsstraße Karow – B2?

Antwort zu 1:

Gegenwärtig erfolgt die Abarbeitung der sich aus dem Erörterungstermin (27./28.11.2017) ergebenden Ergänzungen/Änderungen durch den Vorhabenträger.

Frage 2:

Von Wo nach Wo wird die Verbindungsstraße genau geführt?

Antwort zu 2:

Die Verbindungsstraße führt über eine Länge von 1,3 km vom Anschluss an die bestehende Straße Am Luchgraben zum Knotenpunkt Alt Karow/Bahnhofstraße/Blankenburger Chaussee. Darüber hinaus erfolgt zur verkehrlichen Anbindung der Wohnquartiere in Karow Nord auf 160 m Länge ein Anschluss der Straße Am Hohen Feld an die Verbindungsstraße.

Frage 3:

Wann ist der konkrete Termin für den Baubeginn?

Antwort zu 3:

Ein konkreter Termin für den Baubeginn kann erst nach Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses - frühestens Ende 2018 - benannt werden. Gegenwärtig wird mit einem voraussichtlichen Baubeginn im Jahr 2019 gerechnet.

Frage 4:

Welchen Zweck erfüllt die Straße mit Blick auf die verschiedenen Nutzergruppen bzw. welche Auswirkungen werden auf die Anwohnerschaft, Radfahrende, Gewerbetreibende etc. erwartet?

Antwort zu 4:

Die geplante Straßenverbindung wird im Hinblick auf die Zielstellung, das Gebiet flächendeckend zu bebauen, als Straße innerhalb bebauter Gebiete und als regionale Straßenverbindung mit überwiegender Verbindungsfunktion eingestuft. Die neue Straßenverbindung verbessert die bisher unzureichende Straßennetsituation in Karow, indem die hoch belasteten Radialstraßen Alt-Karow, Blankenburger Chaussee, Karower Damm, Alt-Blankenburg usw. sowie die B 2 eine Querverbindung zur Feinverteilung der Quell- und Zielverkehre im Untersuchungsgebiet erhalten.

Damit der Verkehr in die bestehenden Anschlussstraßen abfließen kann, muss an dem Knotenpunkt Alt Karow/Bahnhofstraße/Blankenburger Chaussee eine Kreuzung neu errichtet werden. Alle vier Zufahrten erhalten einen gesonderten Linksabbiege- und einen Mischfahrstreifen für den Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr. Dieser Knotenpunktausbau gewährleistet eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsströme auch zu Spitzenstunden. Im Zuge des Knotenpunktbaus sind beidseitig der Straßen befestigte Gehwege vorgesehen. Gerade mit Blick auf die Schulwegsicherung bietet der vorgesehene Knotenpunktausbau durch seine konfliktfreie, lichtsignalgesteuerte Verkehrsführung deutliche Vorteile zur Bestandssituation. Auf der Fahrbahn der neuen Verbindungsstraße werden zusätzlich Radverkehrsanlagen markiert. Es werden für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen ausreichende und damit sichere Bewegungsräume angeboten.

Frage 5:

Welches zu erwartende Verkehrsaufkommen ergibt sich?

Frage 7:

Auf welchen Straßen wird durch die Verbindungsstraße eine Entlastung vom Kfz-Verkehr geschaffen?

Frage 12:

Welche Auswirkungen hätte ein Verzicht auf den Bau der Verbindungsstraße?

Antwort zu 5, 7 und 12:

Die neue Straßenverbindung wird gemäß Prognose (Planfall 2025) im am höchsten nachgefragten Abschnitt von rund 16.000 Kfz/24h genutzt. Etwa 70 % der Kraftfahrer (rund 11.200 Kfz/24h) wählen die neue Verbindungsstraße, um über die B 2 in das Stadtzentrum zu gelangen (und umgekehrt), während etwa 25 % (rund 3.900 Kfz/24h) die A 10 als Ziel bzw. Quelle haben.

Die bisherigen Ausweichrouten über die Schwanebecker Chaussee im Norden und Blankenburger Pflasterweg im Süden werden um jeweils rund 4.000 bis 5.000 Kfz/24h entlastet. Die entsprechenden hiermit verbundenen Fahrten entfallen auch auf der B 2. Im Prognose-Planfall 2025 wird sich in der Bahnhofstraße abschnittsweise eine Verkehrszunahme durch die geplante Verbindungsstraße einstellen (Verkehrsbelastung der Bahnhofstraße von 6.500 bis 9.000 Kfz/24h. Im Prognosenullfall, also bei Verzicht des

Neubaus der Straße, beträgt die Verkehrsbelastung der Bahnhofstraße 5.000 bis 9.500 Kfz/24h).

In der Pankgrafenstraße ist für den Prognose-Planfall 2025 gegenüber dem Prognose Nullfall mit einer Abnahme des Verkehrsaufkommens von 2.000 bis 2.500 Kfz/24h und auf dem Hubertusdamm von bis zu 500 Kfz/24h zu rechnen.

Die Verkehrssituation an der Einmündung Hubertusdamm wird sich für alle Verkehrsteilnehmer entspannen.

Frage 6:

Wie gestalten sich in diesem Zusammenhang die Quell- und Zielverkehre?

Antwort zu 6:

Siehe Antworten zu 4 und 5.

Frage 8:

Welche Straßen werden höher mit Kfz-Verkehr belastet?

Antwort zu 8:

Siehe Antwort zu 5.

Zur Anbindung des vorhandenen Wohngebiets Karow-Nord an das übergeordnete Straßennetz ist der Anschluss der Straße Am Hohen Feld in Verlängerung an die neue Straßenverbindung geplant. Die Quell- und Zielverkehre aus dem und in das Wohngebiet führen zu einem prognostizierten Verkehrsaufkommen in der bestehenden Straße Am Hohen Feld von bis zu 4.500 Kfz/24h im DTVw (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags).

Frage 9:

Wie viele Anwohner – auch anderer Straßen in Berlin - werden erwartungsgemäß durch die Verbindungsstraße von Kfz-Verkehr be- und wie viele entlastet?

Antwort zu 9:

Eine konkrete Aussage mithilfe absoluter Zahlen betroffener Anwohner lässt sich aus dem durchgeführten Untersuchungsumfang für die Entlastungswirkungen nicht herleiten. Argumentiert werden kann über Streckenlängen, die angebaut sind. Die Radiale Karower Chaussee/Bucher Chaussee/Alt-Karow/Blankenburger Chaussee/Karower Damm/Alt-Blankenburg, für die eine Entlastung prognostiziert wird, hat eine Länge von rund 5 km und ist in weiten Teilen angebaut. Die beiden Querverbindungen jeweils rund 2 km bzw. 3°km sind nur abschnittsweise angebaut, es kann hier abgeschätzt mit einer angebauten Strecke von 1 km argumentiert werden, so dass in Summe an etwa 6 km angebaute Strecke Entlastungswirkungen (entlang der Strecke) zu verzeichnen sind.

Dem gegenüber stehen angebaute Streckenabschnitte in der Bahnhofstraße (rund 450 m) und rund 150 m der neuen Straßenverbindung im Knotenpunktanschluss sowie rund 600°m der Straße Am Hohen Feld (über die die Quell- und Zielverkehre aus dem

Wohngebiet Karow Nord abwickelt werden) mit höheren Verkehrsaufkommen, in Summe rund 1,2 km.

Frage 10:

Die Straße wird u. a. mit Fahrzeitverkürzungen für Kfz Richtung stadteinwärts begründet. Welcher Kfz-Mehrverkehr ist in diesem Zusammenhang auf der weiteren B2, der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee zu erwarten durch a) Verlagerung von der A114 – B109, b) Verlagerung vom ÖPNV oder Radverkehr, c) Neuverkehr (induzierter Verkehr)? Welche Veränderung im Vergleich zu 2015 ist das?

Antwort zu 10:

Die Verkehrssituation in diesen weiterführenden Straßen ist nicht Bestandteil der Planfeststellung, daher kann in diesem Rahmen keine Aussage getroffen werden.

Frage 11:

Wie schätzt der Senat das Verhältnis der einzelnen Kfz-Fahrtzwecke (beruflich bedingt/Ausbildung/Freizeit) auf dieser Verbindungsstrecke ein?

Antwort zu 11:

Die Konzentration von Wohnstandorten und der im Vergleich geringe Besatz an Arbeitsplätzen im Nord-Ost-Raum führt zu Pendlerströmen, so dass ein Großteil der Fahrten Arbeitswegen zugeordnet wird.

Frage 13:

Wie hoch sind a) für den Prognosenullfall (also ohne Verbindungsstraße) und b) nach Eröffnung der Verbindungsstraße die prognostizierten Immissionswerte für Lärm (LDEN, LN), Feinstaub und Stickstoffdioxid auf der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee? Welche Veränderungen zu 2015 sind das?

Antwort zu 13:

Die Berliner Allee ist kein Bestandteil der Planfeststellung, daher kann hier in diesem Rahmen keine Aussage getroffen werden.

Frage 14:

Wie bewertet der Senat die bestehenden und die prognostizierten Immissionswerte in Bezug auf den Gesundheitsschutz der Anwohner?

Antwort zu 14:

Es kommt zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) im Tag- oder Nachtzeitraum an 40 Gebäuden und 14 Außenwohnbereichen. Davon befinden sich 17 Gebäude im Bereich des Knotenpunkts Blankenburger Chaussee/Bahnhofstraße/Alt-Karow, die ebenfalls im Prognosenullfall (teilweise höher) betroffen wären, dann aber keinen Schutzanspruch hätten. Zum Schutz der betroffenen Anwohner vor den Auswirkungen des Verkehrslärms wird passiver Schallschutz gewählt.

Für die Grundschule in der Blankenburger Chaussee wird eine Lärmschutzwand vorgesehen.

Frage 15:

Welche Kosten entstehen im Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungsstraße insgesamt? Welche Kosten ergeben sich im Einzelnen wofür? Woher kommen die Mittel?

Antwort zu 15:

Gemäß Senatsbeschluss vom 19.07.2011 ist das Straßenbauvorhaben Bestandteil der Investitionsplanung des Landes Berlin, das heißt die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt vollständig aus den Mitteln des Landeshaushaltes.  
Die Gesamtkosten der Baumaßnahme werden mit 6,6 Mio. € veranschlagt.

Frage 16:

Welchen Einfluss haben die eingegangenen Einwendungen und die Beiträge auf der Anhörung auf den laufenden Planungsprozess/auf die Straßenplanung?

Antwort zu 16:

Die Beiträge werden hinsichtlich ggf. erforderlichen Änderungs- und Ergänzungsbedarfes geprüft. Dieser findet Eingang in die Planungsunterlagen.

Frage 17:

Wann erfolgte der Planfeststellungsbeschluss?

Antwort zu 17:

Der Beschluss wird frühestens Ende 2018 erwartet.

Frage 18:

Was empfiehlt der Senat im Zuge der Planung der Neubaugebiete „Am Teichberg“ und „Blankenburger Pflasterweg“, um die künftigen Bewohner a) davon abzuhalten, sich Kfz anzuschaffen, b) dazu zu bewegen, ihre Alltagswege mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückzulegen.

Frage 19:

Welche Maßnahmen empfiehlt der Senat in den o. g. Neubaugebieten nicht zu ergreifen bzw. zu dulden, um privaten Kfz-Besitz nicht zu fördern:

- Bau von dezentralen Parkplätzen, Parkstreifen oder –taschen im öffentlichen Straßenland
- Bereitstellung dieser Stellplätze zeitlich unbeschränkt und gebührenfrei
- Zulassung von Tiefgaragen
- Freigabe aller Erschließungsstraßen für den privaten Kfz-Verkehr

Antwort zu 18 und 19:

Die Rahmenbedingungen bei Gebietsentwicklungen sind so zu gestalten, dass sie eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität der zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen begünstigen, dabei aber den notwendigen Kfz-Verkehr (u.a. Ver- und Entsorgung,

Rettungsdienste etc.) gewährleisten. Dafür braucht jedes Quartier, in Abhängigkeit von seiner Lage und Größe, ein lokales Mobilitätskonzept, welches eine integrierte Planung zwischen Städtebau und Verkehrsplanung beinhaltet. In beiden o.g. Neubaugebieten ist dieser Planungsstand noch nicht erreicht, so dass hier allgemeingültige Aussagen getroffen werden.

Als Rückgrat der Anbindung neuer Wohnbaugebiete an die Gesamtstadt ist ein leistungsfähiger ÖPNV unabdingbar. Für den ruhenden Verkehr sollte ein Stellplatzschlüssel vereinbart werden (in Abhängigkeit von Größe und Lage der Stadtquartiere). Dabei sollte das Prinzip der Äquidistanz für den Öffentlichen Personennahverkehr/Motorisierten Individualverkehr (ÖPNV/MIV) berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass der Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle kürzer ist (maximal gleich lang), als der Fußweg zum geparkten Auto. Möglich sind beispielsweise rückbaubare Quartiersgaragen am Rand des Gebietes mit einem begrenzten Stellplatzangebot für Kfz, die auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse flexibel reagieren können. Vor dem Hintergrund einer gewünschten sozialen Durchmischung von Quartieren und einer Stärkung des sozialen Wohnungsbaus sind Tiefgaragen wirtschaftlich schwer darstellbar. Im Straßenraum des Wohnbaugebietes sollten - ausgenommen von Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte - keine frei verfügbaren Stellplätze ausgewiesen werden. So ständen nicht benötigte Stellplatzflächen für den Aufenthalt und/oder die städtebauliche Nutzung zur Verfügung. Auch alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder Carsharing müssen niedrigschwellig nutzbar sein, damit die Anwohnenden möglichst nicht auf eine regelmäßige Nutzung des eigenen Pkw angewiesen sind. Dazu trägt auch der Erhalt und die Weiterentwicklung der Polyzentralität („Stadt der kurzen Wege“) bei. Ein Mobilitätskonzept muss sich also auch mit der Frage beschäftigen, wie wohnungsnah Versorgung angeboten sowie das Rad- und Fußwegenetz ausgestaltet werden muss, so dass Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie die Basis der sozialen Infrastrukturversorgung im Rahmen der Nahmobilität bestmöglich erreichbar sind. Dabei sollte das Rad- und Fußverkehrsnetz am dichtesten sein und attraktive Verknüpfungen mit benachbarten Gebieten aufweisen. Das Radverkehrsnetz muss außerdem gut mit geplanten Radschnellverbindungen verknüpft werden. Um die Multimodalität zu fördern, sind ausreichend und sichere Fahrradabstellanlagen, sowohl wohnungsbezogen als auch an der nächsten S- und/oder U-Bahn-Station, vorzusehen. Weitere Bausteine (z.B. Mobilitätsstationen mit Bündelung verschiedener Verkehrsmittel und Services, Packstationen, Transportmittelverleih etc.) sollten ebenso in einem Mobilitätskonzept untersucht werden.

Es ist absehbar, dass neue Stadtquartiere entstehen, bevor eine hervorragende schienengebundene ÖPNV-Anbindung vorhanden ist. Daher müssen Mobilitätskonzepte bei Bedarf Lösungen in einer möglichen Übergangsphase darstellen, um in dieser frühen Phase nicht das Kfz als Verkehrsmittel der Wahl zu zementieren. Die Erfahrung zeigt, dass Entscheidungen zur Verkehrsmitteländerung vor allem bei Umzug oder der Geburt von Kindern getroffen werden.

Berlin, den 03.04.2018

In Vertretung  
Jens-Holger Kirchner  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz