

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 08. Mai 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Mai 2007) und **Antwort**

#### Wie viel Verkehr müssen die Anwohner in Marzahn-Hellersdorf noch verkraften?

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

Frage 1: Welche Annahmen wurden im Stadtentwicklungskonzept Verkehr im Zusammenhang mit BBI und einem dadurch erhöhten Verkehrsaufkommen ab 2011 getroffen?

Antwort zu 1.: Im Rahmen der Verkehrsprognose des Senats zum Stadtentwicklungsplan Verkehr wurden für den straßenseitigen Verkehr von und zum Flughafen BBI (Fluggäste mit Pkw, Busse und Taxis, Beschäftigte, Liefer- und sonstiger Verkehr) Annahmen aus der Bundesprognose übernommen. Dort ist von einem straßenseitigen Verkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr) von etwa 55.000 Kfz/Werktag für den Planungshorizont 2015 ausgegangen worden. Für das Eröffnungsjahr 2011 liegen keine Angaben vor.

Die Haupterschließung des Flughafens erfolgt über die Autobahn 113 zu den Quellen und Zielen im Berliner Stadtgebiet, sodass die Mehrbelastungen in Marzahn-Hellersdorf vergleichsweise gering sein werden (in den relevanten Straßen in Marzahn-Hellersdorf liegt der flughafenbedingte Anteil an der Gesamtverkehrsbelastung deutlich unter 10 %).

Frage 2: Welche Maßnahmen wurden hieraus abgeleitet?

Antwort zu 2.: Für die Erschließung des Flughafens BBI wurden eine Reihe von erforderlichen Maßnahmen sowohl im schienengebundenen Verkehr als auch zur straßenseitigen Anbindung mit dem Land Brandenburg und dem Bund verabredet. Hierzu zählen Maßnahmen, die unmittelbar der schienen- und straßenseitigen Anbindung des Flughafenterminals dienen genauso wie Maßnahmen, die im weiteren Umfeld den Verkehr zum Flughafen sicherstellen sollen. Beispielhaft sind zu nennen: Autobahn 113, Bundesstraße 96 (Neutrassierung), Bundesstraße 96a (Trassenumverlegung), Bundesstraße 179 (Trassenumverlegung), Erschließungsstraße Flughafenterminal - Autobahn 113, S-Bahnanbindung Schönefeld - Flughafenterminal, westliche und östliche Fern- und Regionalbahnanbindung, Wiederaufbau Dresdener Bahn.

fenterminal, westliche und östliche Fern- und Regionalbahnanbindung, Wiederaufbau Dresdener Bahn.

Frage 3: Heute führt der Verkehr inklusive des Schwerlastverkehrs durch die Hauptsiedlungsbereiche im östlichen Stadtgebiet. Dies führt zu einer erhöhten Luft- und Lärmbelastung der Anwohner. Eine mögliche Entlastung wäre der komplette Bau der TVO. Warum ist dieser nicht priorisiert?

Antwort zu 3.: Grundsätzlich führt jeder Straßenneubau zu Veränderungen von Verkehrsströmen im Einzugsbereich der Maßnahme (Verkehrsabnahmen und Verkehrszunahmen). Im Falle des Abschnittes der TVO zwischen B 1/5 und Straße An der Wuhlheide wurde bei den bisherigen Bedarfsprüfungen festgestellt, dass die Entlastungen im bestehenden Straßennetz langfristig vergleichsweise gering sein werden. Zudem bestanden erhebliche Zweifel für den Bedarf dieses Abschnittes der TVO bis 2015, aber auch langfristig (bis zu einem Prüfhorizont 2030). Deshalb wurde mit dem Senatsbeschluss vom 08.07.2003 zum Stadtentwicklungsplan Verkehr die Planung zurückgestellt.

Frage 4: Welche Möglichkeiten für eine zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahme (TVO) werden vom Senat für Stadtentwicklung hier gesehen, und welche Voraussetzung müssen hierfür erfüllt sein?

Antwort zu 4.: Voraussetzung eines Baus der TVO im fraglichen Abschnitt wäre eine positive Bedarfsprüfung. Erst nach Vorliegen einer neuen Verkehrsprognose wäre eine abweichende von der unter 3. genannten Einschätzung möglich. Mit dem Land Brandenburg wird derzeit eine gemeinsame Verkehrsprognose für den Planungshorizont 2025 erarbeitet. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsprognose (Ende 2007) ist im Anschluss eine erneute Bedarfsprüfung für die TVO vorgesehen. Ergebnisse hierzu liegen voraussichtlich im ersten Halbjahr 2008 vor.

Bei einer Bereitstellung von Planungs- und Investitionsmitteln ab 2008 wäre eine vollständige Realisierung nach 2017 möglich.

Frage 5: Welche Alternativen bestehen neben der TVO, um die betroffenen Siedlungsbereiche zu entlasten?

Antwort zu 5.: Für die Beseitigung heute erkennbare Probleme im bestehenden Straßennetz kann wegen des unter 4. genannten langen Realisierungszeitraums die TVO kurzfristig keinen Beitrag leisten, deshalb sind eine ganze Reihe punktueller Maßnahmen vorzusehen, um die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes zu verbessern. Einige Maßnahmen sind davon bereits in der Vorbereitung (z.B. Engpassbeseitigung am Bahnhof Karlshorst und am Bahnhof Wuhlheide), andere Maßnahmen sollen im Rahmen einer Untersuchung noch in diesem Jahr identifiziert werden. Alle Maßnahmen sollen vor allem den Verkehrsfluss verbessern und damit die Belastungen der Anwohner verringern.

Berlin, den 04. Juni 2007

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juni 2007)