

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 08. November 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2012) und **Antwort**

Verkehrsplanung im Osten Berlins

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

Frage 1: Welche neuen Untersuchungen, Annahmen und/ oder Verkehrsprognosen haben dazu geführt, dass im StEP Verkehr 2025 für die Tangentialverbindung Ost (TVO) nun „erhebliche teilräumliche Entlastungen“ zu erzielen seien, während es im StEP Verkehr 2015 noch hieß: „Auf die TVO kann nördlich der an der Wuhlheide bis B1/5 verzichtet werden.“?

Frage 2: Wenn es dazu keine neueren Untersuchungen etc. geben sollte, wie ist die neue Annahme fachlich begründet, zumal in der Verkehrsprognose 2015 noch von einer deutlich Kfz-Verkehrszunahme und in der GVP-2025 von einem allgemeinen Rückgang des Kfz-Verkehrs ausgegangen wird?

Frage 5: Sind Entlastungswirkungen durch Verbesserungen/ Steigerung des Umweltverbundes in den unter 3. genannten Straßenzügen untersucht worden?

5.1 Welche Entlastung könnten die Straßenzüge durch eine Verbesserung des Angebotes des ÖPNV in diesen Bereichen, insbesondere durch eine Verdichtung der Taktzeiten von Bussen und Straßenbahn erreicht werden?

5.2 Welche Entlastung für die genannten Straßenzüge könnte eine auf dem Eisenbahn-Außenring zwischen Hohenschönhausen/ Marzahn und Flughafen BER verkehrende S-Bahn oder Regionalbahn bringen?

5.3 Welche Untersuchung oder Prognosedaten gibt es dazu?

Frage 6: Wurde bei den Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen im Osten bzw. Südosten Berlins auch der Berliner Autobahnring A10 mit einbezogen?

Antwort zu 1, 2, 5 und 6: Auslösend für ein Wiederaufgreifen des Vorhabens waren zunehmende Überlastungs- und Stauerscheinungen insbesondere auf der Köpenicker Straße. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2008 zur „Verkehrlichen Analyse des bestehenden übergeordneten Straßennetzes und Entwicklung von Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtraum zwischen B 1/5 und B 96a sowie Stadtgrenze und Treskowallee“ zeigte, dass die derzeitige Verkehrssituation auf der Köpenicker Straße bezüglich der Leistungsfähigkeit und damit bezüglich der Abwickelbarkeit der Verkehre ihre Grenze erreicht hatte. Deutlich wurde in diesem Zusammenhang auch, dass neben dem Fehlen einer leistungsfähigen tangentialen Verbindung zur Abwicklung des großräumigen Verkehrs auch die durch die angrenzenden Wohngebiete erzeugten Verkehre einer Neuregelung bedürfen.

Aus diesem Grund wurde der Frage nach einer Berücksichtigung einer tangentialen Verbindung unter anderem im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr 2025) nachgegangen. Für die Untersuchungen wurden aufbauend auf dem „Berlin-Brandenburg-Prognose-Szenario“ wesentliche Einzelvorhaben einer separaten Betrachtung unterzogen. Eine der separat berechneten Maßnahmen war die Schließung der Netzlücke im Ostteil der Stadt mittels einer tangentialen Verbindung zwischen der Straße an der Wuhlheide und der B 1/5. Die Untersuchung hat gezeigt, dass sich erhebliche teilräumliche Entlastungen im Umfeld der Köpenicker Straße ergeben würden. Die Maßnahme wurde daraufhin im sog. „StEP-Szenario“ berücksichtigt.

Diese gesamtstädtischen Betrachtungen berücksichtigen, da es sich um ein gesamtstädtisches Modell mit Maßnahmen aller Verkehrsträger handelt, auch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (ÖV). Als Konsequenz ergab sich daraus die Bewertung, dass trotz Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs an dieser Stelle ein infrastrukturelles Defizit besteht. Dies gilt auch trotz

der allgemeinen Aussage, dass aufgrund bestimmter demographischer Effekte Verkehrsrückgänge zu erwarten sind. Für den hier betrachteten Stadtraum ist zu berücksichtigen, dass die siedlungsstrukturellen und soziodemographischen Randbedingungen (d.h. eine eher flächige Besiedelung mit Wachstumspotenzialen bei gleichzeitig hohen Anteilen an Führerschein- und Pkw-Besitz) die Verkehrsnachfrage wesentlich mitbestimmen und damit in dem untersuchten Teilraum gegenläufige Entwicklungstendenzen zur allgemeinen Entwicklung zu beobachten sind.

Des Weiteren wurden objektkonkrete Untersuchungen zur TVO durchgeführt, die im Vorfeld von Planfeststellungsverfahren üblich sind. Die Untersuchungen berücksichtigen die demographische Entwicklung, siedlungsstrukturelle Entwicklungen sowie alle hinterlegten Infrastrukturvorhaben (inkl. Ausbau der A 10 von vier auf sechs Streifen, neue Regionalverkehrshalte, zusätzliche Radverkehrsanlagen u.ä.).

Frage 3: Wie wurden die Verkehrszuflüsse bzw. -abflüsse für die Straßenzüge Am Tierpark/Treskowallee, Köpenicker Straße/Rudolf-Rühl-Allee, Kaulsdorfer/Chemnitzer Straße, und Hultschiner Damm untersucht, welche Ergebnisse wurden ermittelt (bitte tabellarisch oder grafisch mit Angabe der konkreten Daten angeben) und wurden Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrsflüsse auf diesen Straßenzügen entwickelt?

Frage 4: Wurde in diesem Zusammenhang auch ein Gebietsbezogenes Verkehrsmanagement untersucht, wie es für die Potsdamer Straße, Leipziger Straße und Mariendorfer Damm entwickelt wurde?

4.1 Ist dabei die Einrichtung von koordinierten Ampelschaltungen ggf. mit Pfortnerampeln z. B. für den Straßenzug Köpenicker Straße/Rudolf-Rühl-Allee untersucht worden?

4.2 Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3 und 4: Die Situation und vor allem die Problemstellung auf der Köpenicker Straße unterscheidet sich wesentlich von den in der Frage benannten Straßen. Die angesprochenen Maßnahmen wurden deshalb nicht untersucht. Im Fall der Pfortnerampel ist das vor dem Hintergrund der fehlenden tangentialen Verbindung auch als nicht zielführend einzuschätzen. Zu den Gründen für die Lösung mittels einer infrastrukturellen Netzergänzung siehe Antwort zu 1, 2, 5 und 6.

Für die Bearbeitung der Untersuchungen zur TVO Nord wurde ein Teilnetz der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt verwendet, um die erforderlichen Netzbetrachtungen vornehmen zu können. Die angesprochenen Straßen liegen in diesem Teilnetz. Eine detaillierte und umfassende Darstellung der Modellierung der Verkehrszuflüsse bzw. -abflüsse ist im Rahmen einer Kleinen Anfrage nicht möglich.

Frage 7: Wie sind demographische Faktoren in die einzelnen Bewertungen/ Untersuchungen eingeflossen?

Antwort zu 7: In die Verkehrsprognose des Landes gehen die Bevölkerungsdaten für den jeweiligen Prognosehorizont (aktuell 2025) aus der offiziellen Bevölkerungsprognose des Landes Berlin ein. Diese berücksichtigt neben Zu- und Abwanderung auch die Geburtenraten sowie die Alterung der Bevölkerung. Für die Verkehrsprognosen bzw. die objektkonkreten Untersuchungen zu Einzelvorhaben werden die Bevölkerungszahlen und deren Altersverteilung gemäß der Bevölkerungsprognose als grundlegende Raumstrukturdaten übernommen.

Berlin, den 07. Dezember 2012

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dez. 2012)