

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg und Gabriele Gottwald (LINKE)**

vom 12. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Januar 2018)

zum Thema:

**Verkehrsentwicklung und -planung rund um den Alexanderplatz**

und **Antwort** vom 26. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Jan 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Linke)  
Frau Abgeordnete Gabriele Gottwald (Linke)  
über

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

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13128  
vom 12. Januar 2018  
über Verkehrsentwicklung und -planung rund um den Alexanderplatz

---

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

Frage 1:

Wie hat sich der Verkehr rings um den Alexanderplatz in Hinsicht auf Verkehrszunahme, Umbau von Verkehrsinfrastruktur, Zunahme von Fußverkehr, Entwicklung der einzelnen Träger des öffentlichen Nahverkehrs und des Fahrradverkehrs seit den 1990er Jahren bis heute entwickelt?

Antwort zu 1:

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Alexanderplatz seit den 1990er Jahren ist in nachfolgenden Tabellen dargestellt. Die Daten zum Kfz-Verkehr sind den Verkehrsmengenkarten 2014, 2009, 2005 und 1998 entnommen. Diese Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw).

Daten aus den Straßenverkehrszählungen (2014, 2009, 2005) sowie den Fahrradverkehr-Pegelzählungen sind im Internetangebot der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter folgendem Link zu finden:

<http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>

Straßenabschnitt	Verkehrsstärke DTVw [Kfz/24 h]			
	1998	2005	2009	2014
Alexanderstraße (östlich Karl-Liebknecht-Straße)	65.300	52.300	25.800	32.900
Alexanderstraße (westlich Otto-Braun-Straße)	68.000	52.300	25.800	32.900
Memhardstraße (westlich Karl-Liebknecht-Straße)	35.700	32.300	12.900	14.600
Karl-Liebknecht-Straße (nördlich Alexanderstraße)	36.900	26.000	25.800	26.100

Karl-Liebnecht-Straße (südlich Alexanderstraße)	40.600	29.100	23.600	20.000
Otto-Braun-Straße inkl. Tunnel (nördlich Alexanderstraße)	52.400	42.000	52.300	45.700
Alexanderstraße inklusive Tunnel (südlich Karl-Marx Allee)	94.700	90.400	71.100	65.400
Karl-Marx-Allee (östlich Otto-Braun-Straße)	55.900	53.200	33.000	28.100
Alexanderstraße (östlich Grunerstraße)	34.300	25.100	18.100	18.100

Für den Bereich des Alexanderplatzes – Grunerstraße – Alexanderstraße wurden zudem die verfügbaren Einzelzählraten zum Radverkehr (Erhebungen zwischen 07-19 Uhr an einem Werktag ohne Ausgleich) als Zeitreihe zusammengestellt. Die Daten zum Radverkehr in der Karl-Liebnecht-Straße sind dem Jahresbericht 2016 zu Fahrradverkehr-Pegelzählungen entnommen. Diese Angaben stellen Mittelwerte dar und beziehen sich auch auf den o.g. Erhebungszeitraum von 12 Stunden.

Straßenabschnitt	Fahrradverkehrsstärke [Radf/12 h]			
	1996	2001	2010	2017
Alexanderplatz (Nord, westlich Otto-Braun-Straße)	1.241	2.691	6.003	10.464
Grunerstraße (südlich Otto-Braun-Straße)	1.104	2.166	5.736	9.704
	<b>1996</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>2017</b>
Alexanderstraße (östlich Grunerstraße, nördlich Alexa)	305	785	4.347	5.745
	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>
Karl-Liebnecht-Straße (westlich Spandauer Straße)	4.471	5.032	7.971	9.211

Frage 2:

Welche Planungen zur Verkehrsentwicklung rund um den Alexanderplatz wurden seit Aufstellen des Masterplans entwickelt, von wem und mit welchen Empfehlungen?

Antwort zu 2:

In dem vom Abgeordnetenhaus von Berlin am 10.06.2016 als Mitteilung zur Kenntnis genommenen Ergebnis zur Überprüfung der Planung zum Alexanderplatz (Drucksache 17/3015) wird seitens des Senats u.a. empfohlen, dass die bisherigen Verkehrsplanungen mit den gesamtstädtischen Verkehrsplanungen und den Überlegungen zum Rathausforum in eine Gesamtbetrachtung einfließen. Das Verfahren „Alte Mitte – Neue Liebe“ und das Workshopverfahren Alexanderplatz sollen danach zum Thema „Öffentlicher Raum und Verkehr“ verknüpft werden. Langfristiges Ziel ist die Gesamtbetrachtung des Raums Rathausforum und Alexanderplatz.

Vor dem Hintergrund der aktuellen städtebaulichen Entwicklungen am Alexanderplatz und dem Erfordernis der Erarbeitung neuer städtebaulicher Leitlinien sind konkrete Neuplanungen zur Verkehrsentwicklung bisher nicht erfolgt. Zunächst ist eine Überprüfung der Auswirkungen geänderter Planungen auf die Verkehrsentwicklung – etwa im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens I-B4a-4 – erforderlich (vgl. Antwort zu 8.).

Frage 3:

Wie viele Quadratmeter Bürofläche, Verkaufsfläche, Wohnfläche und sonstige gewerbliche Fläche (wie

Hotels) kommen zum jetzigen Bestand am Alexanderplatz nach dem abgeschlossenen Workshopverfahren von 2016 hinzu und auf welcher Grundlage werden diese Zahlen prognostiziert (bitte Vergleichszahlen auf den drei Ebenen Bestand – Baurecht heute)?

Antwort zu 3:

Das Workshopverfahren diente der Überprüfung und Anpassung des Masterplans von 1993 vor dem Hintergrund, dass letzterer aufgrund denkmalrechtlicher Unterschutzstellungen einiger Bauten der Nachkriegsmoderne in Teilen nicht mehr umsetzbar ist.

Der im Ergebnis des Workshopverfahrens angepasste Masterplan enthält keine konkreten Aussagen zu Geschossflächen für Büros, Verkauf, Wohnen und Gewerbe. Prognosen können deshalb nur auf Grundlage der Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne getroffen werden, die auf dem Masterplan 1993 (überarbeitet 1999) beruhen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Wegfall der beiden im Masterplan 1993 vorgesehenen Hochhäuser (in den Bereichen „Haus des Reisens“ und „Berliner Verlag“) zu einer deutlichen Reduzierung von Geschossflächen führte. Auf Grundlage der Bebauungspläne I-B4a, I-B4ca und I-B4d können – unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes/Bestandserhalts und nach Abzug bereits realisierter bzw. in Umsetzung befindlicher Planungen sowie im Zuge einer Neubebauung abzureißender Bestandsgebäude – noch bis zu ca. 420.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche (GF) zusätzlich errichtet werden. Davon wären bis zu ca. 230.000 m<sup>2</sup> GF für Wohnen zulässig (davon zwingend ca. 53.000 m<sup>2</sup> GF Wohnen), wobei die Zweckbestimmung der Kerngebietsfestsetzung zu beachten ist. Für den Einzelhandel könnten bis zu ca. 80.000 m<sup>2</sup> GF hinzukommen. Zu den weiteren in den festgesetzten Kerngebieten zulässigen Nutzungen enthalten die Bebauungspläne keine Flächenangaben, so dass diesbezügliche Prognosen nicht möglich sind. Konkrete Angaben zu den Nutzungsanteilen im Bestand liegen SenStadtWohn nicht vor.

Frage 4:

Trifft es zu, dass für das Baurecht am Alexanderplatz aus dem Bebauungsplan I-B4, der im Jahr 2000 festgesetzt worden ist und Hochhäuser vorsieht, ein Verkehrsgutachten zuletzt in den 1990er Jahren erstellt worden ist, oder sind seitdem weitere Verkehrsgutachten erstellt worden?

Frage 5:

Trifft dies gleichermaßen auf den B-Plan I-B4d zum Hochhaus neben dem Einkaufszentrum Alexa zu, der im Jahr 2006 festgesetzt worden ist?

Antwort zu 4 und zu 5:

Der Alexanderplatz ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Berlins. Die Verkehrsbewegungen sind folglich vor allem durch überörtliche Relationen determiniert. Die diesbezügliche Entwicklung erfolgt unter neuen gesamtstädtischen Rahmenbedingungen, wie dem schnelleren Bevölkerungswachstum und der Dynamik der Stadt-, Wirtschafts- sowie Tourismusentwicklung. Auf der Mikroebene der Bebauungsplanung werden die Auswirkungen der Planung und vorrangig der durch sie verursachten zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege im näheren Umfeld des Plangebiets untersucht. Neue verkehrliche Untersuchungen zu Einzelstandorten sind dann sinnvoll, wenn diesbezüglich grundlegend neue Erkenntnisse vorliegen oder sich die Planungsziele ändern. So wurden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren I-B4d (ALEXA) und I-B4a-3

(Hines) neue Verkehrsgutachten erstellt, welche zu dem Gesamtergebnis kamen, dass aufgrund der mikrostandörtlichen Planungen die Vorhaben verkehrlich verträglich sind. Am 14.12.2017 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen beschlossen, für weitere Teilflächen des Alexanderplatzes (Baufelder D1, D2, D7) einen neuen Bebauungsplan (I-B4a-4) aufzustellen. Im Rahmen dieses Verfahrens werden ebenfalls neue verkehrliche Untersuchungen unter Zugrundelegung der künftigen Planungsziele durchgeführt (vgl. Antwort zu 8.).

Frage 6:

Teil der Senat die Auffassung, dass sich seitdem die Verkehrsströme so erheblich verändert haben, dass für das unverändert geltende Baurecht neue Verkehrsuntersuchungen unerlässlich sind und die Bebauungspläne gegebenenfalls modifiziert werden müssen?

Antwort zu 6:

Mit der Festsetzung von Bebauungsplänen wird Planungsrecht erreicht. Im folgenden Baugenehmigungsverfahren soll dann Baurecht erreicht werden. Hier erfolgen weitere Untersetzungen auch hinsichtlich des Verkehrs unter aktuellen Bedingungen. Grundsätzlich gilt, im Rahmen neuer städtebaulich-planungsrechtlicher Verfahren (Bebauungsplan- oder Änderungsverfahren) wird geklärt, ob verkehrliche Untersuchungen auf der Basis aktueller Bedingungen und Daten erforderlich sind.

Frage 7:

Was beinhaltet der im Amtsblatt für Berlin am 29. Dezember 2017 veröffentlichte Beschluss der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vom 14. Dezember 2017, für eine nordöstliche Teilfläche des Alexanderplatzes zwischen Dircksenstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Alexanderstraße, der nördlichen Grenze des Flurstücks 1201 (Flur 918) und dem Alexanderplatz im Bezirk Mitte von Berlin, Ortsteil Mitte, den Bebauungsplan I-B4a-4 aufzustellen?

Antwort zu 7:

Der Beschluss beinhaltet die Aufstellung des Bebauungsplans I-B4a-4 für eine nordöstliche Teilfläche des Alexanderplatzes zwischen Dircksenstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Alexanderstraße, der nördlichen Grenze des Flurstücks 1201 (Flur 918) und dem Alexanderplatz im Bezirk Mitte von Berlin, Ortsteil Mitte. Der Beschluss erfolgt in Anwendung des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 AGBauGB. Mit der Durchführung des Beschlusses ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen beauftragt.

Frage 8:

Welches Ziel verfolgt der Senat mit dem Beschluss und welche Auswirkungen hat der Beschluss auf die Verkehrsentwicklung und -planung rund um den Alexanderplatz?

Antwort zu 8:

Die Festsetzungen des Bebauungsplans I-B4a für die Baufelder D1, D2 und D7 entsprechen in mehrerlei Hinsicht nicht mehr den aktuellen Planungszielen. So soll das Gebäude des Park-Inn-Hotels im Bereich des Baufeldes D2 erhalten werden, während der geltende Bebauungsplan noch dessen Abriss vorsah. Wegen des Erhalts müssen die Baugrenzen zwischen den Baufeldern D1 und D2 verändert werden. Dies wurde im Ergebnis des Workshopverfahrens von 2015 ebenso berücksichtigt, wie eine Drehung des geplanten Hochhausturms auf dem Baufeld D7 (Kaufhof) an der Karl-Liebkecht-Straße um 90°.

Die Eigentümer/Investoren haben in 2017 erste städtebauliche Konzepte für eine Neubebauung der Baufelder D1, D2 und D7 vorgelegt. Diese sind ebenso wenig auf Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplans genehmigungsfähig, wie die Workshopergebnisse.

Die Realisierung des Masterplans von 1993 in seiner ursprünglichen Form ist nicht mehr möglich. Vor diesem Hintergrund ist es geboten, die bisherigen städtebaulichen Gestaltungsvorgaben im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans I-B4a-4 zu überdenken und neue, stärker am Bestand orientierte Leitlinien für eine kohärente Entwicklung zu formulieren, um eine allzu heterogene Bebauung der Einzelstandorte zu verhindern. Insbesondere ist eine neue einheitliche Höhenentwicklung, abgeleitet aus dem einzigen bereits vorhandenen Hochhaus, als möglicher künftiger Kohärenzfaktor zu prüfen. Aus diesen Erwägungen ergibt sich das Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplans I-B4a-4.

Die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und -planung rund um den Alexanderplatz sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erneut zu bewerten und abzuwägen. Nach derzeitigem Stand der Planung ist eine Erhöhung der bisher zulässigen Geschossflächen nicht vorgesehen, so dass diesbezüglich auch keine Erhöhung der Verkehrsmengen zu erwarten ist.

Frage 9:

Wie viele zusätzliche unterirdische Pkw-Stellplätze sind bei Realisierung der baurechtlich zulässigen Hochhäuser vorgeschrieben bzw. zu erwarten und wie wirkt sich dies verkehrlich auf die Zufahrtsstraßen aus?

Antwort zu 9:

Weder die Bebauungspläne noch die Bauordnung von Berlin enthalten Vorschriften im Hinblick auf eine verpflichtend zu errichtende Anzahl an Pkw-Stellplätzen. Allerdings wurden in den rechtskräftigen Bebauungsplänen Obergrenzen für die planungsrechtlich zulässigen Pkw-Stellplätze unterhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sowie in einem Erbbaurechtsvertrag Obergrenzen für die unterhalb der Alexanderstraße realisierte Zentrale Tiefgarage (655 Stellplätze) festgesetzt. Letztere wurde unter der Alexanderstraße bereits im Vorgriff auf die zukünftige Hochhausbebauung errichtet und funktional und gestalterisch so in den Straßenraum eingebunden, dass für zu Fuß Gehende und Auto Fahrende möglichst wenige Beeinträchtigungen entstehen. Die Obergrenzen für Stellplätze sind als „Worst-Case“ in die jeweiligen Verkehrsgutachten eingeflossen. Prognosen über die zu erwartende zusätzliche Zahl der Pkw-Stellplätze und deren Auswirkungen in den Bereichen künftiger Änderungen von Bebauungsplänen können zum Zeitpunkt der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage noch nicht vorgelegt werden, da noch keine hinreichend konkreten Planungen vorliegen.

Frage 10:

Wie viele Anlieferverkehre werden aus den vorgesehenen baurechtlich zulässigen Sockelbauten und Hochhäusern resultieren?

Antwort zu 10:

In der Verkehrsuntersuchung des Bebauungsplanverfahrens Alexanderplatz (Gesamtbetrachtung) wurde eine Gesamtzahl von 24.824 Kfz/Tag für den Wirtschaftsverkehr ermittelt. Von diesen werden „...etwa zwei Drittel mit dem Pkw durchgeführt...“.

Frage 11:

Welche Taktfrequenz wäre für die über bzw. zum Alexanderplatz führenden U-Bahn-Linien rechnerisch, technisch und real laut derzeitigen und bestellten U-Bahn-Fahrzeugen sowie verfügbaren U-Bahn-Fahrerinnen und Fahrern künftig möglich?

Antwort zu 11:

Zurzeit sieht der Regelfahrplan der im Bereich Alexanderplatz verkehrenden U-Bahn-Linien U2, U5 und U8 folgende maximale Taktichte vor:

U2: 4 Minuten,

U5: 4 2/3 Minuten und

U8: 5 Minuten.

Rein infrastrukturseitig beträgt die kürzeste mögliche technische Zugfolgezeit nach Angaben der BVG 1,5 bis 2 Minuten. Aufgrund der Fahrgastwechselzeiten sind nach Angaben der BVG im Regelfall jedoch 2,5 bis 3 Minuten realistisch.

Für das laufende Programm „Zukunftssichere Schienenfahrzeugbeschaffung“ (ZSFB) der BVG wurden u.a. Taktverdichtungen auf der U2 auf einen 3-1/3-Minuten-Takt und auf der U5 auf einen 3-Minuten-Takt (inkl. Lückenschluss der U5 zum Hauptbahnhof) zugrunde gelegt. Für die Linie U8 wurde ursprünglich eine Beibehaltung des 5-Minuten-Taktes unterstellt.

Angesichts der dynamischen Entwicklung im ÖPNV haben das Land Berlin und die BVG jedoch vereinbart, dass sie gemeinsam anhand der tatsächlichen Nachfrageentwicklung bzw. weiterer geplanter Netzerweiterungen regelmäßig prüfen, ob zusätzlicher Beschaffungsbedarf für Schienenfahrzeuge besteht. Die Verträge der BVG mit der Fahrzeugindustrie werden Optionen vorsehen, damit hier bei Bedarf nachgesteuert werden kann. Entsprechende Überprüfungen werden im Rahmen der aktuellen Vorbereitung des nächsten Nahverkehrsplanes 2019-2023 durch den ÖPNV-Aufgabenträger unter Einbeziehung und in Abstimmung mit der BVG erfolgen. Hierbei wird u.a. auch eine Taktverdichtung auf der U8 geprüft.

Frage 12:

Welche Taktfrequenz wäre entsprechend für die S-Bahn künftig möglich?

Antwort zu 12:

Die Stadtbahn im Bereich Alexanderplatz wird derzeit im Regelfahrplan im Tagesverkehr von sechs Zuggruppen (verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt) bedient. Es erfolgen somit 18 Fahrten je Stunde und Richtung, was rechnerisch einem 3-1/3-Minuten-Takt entspricht. Gemäß Angaben der DB lassen sich auf der Stadtbahn westlich von Ostbahnhof (bis Westkreuz) unter Beibehaltung der aktuellen Haltezeiten bis zu 8 Zuggruppen pro Richtung konfliktfrei konstruieren. Hierbei würden 24 Fahrten je Stunde und Richtung erfolgen, was rechnerisch einem 2,5-Minuten-Takt entspräche.

Die Führung zusätzlicher S-Bahn-Fahrten auf die Stadtbahn ist Bestandteil aktueller Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers. Die Planungen sollen im derzeit in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan 2019-2023 festgeschrieben werden. Diese Mehrleistungen können aber erst mit dem entsprechenden Zulauf neuer S-Bahn-Fahrzeuge erbracht werden.

Frage 13:

Teilt der Senat die Auffassung, dass die U- und S-Bahnlinien vom und zum Alexanderplatz bereits heute stark ausgelastet und in Spitzenverkehrszeiten an der Kapazitätsgrenze angelangt sind?

Antwort zu 13:

Ja, die U-Bahn- und S-Bahnlinien im Bereich Alexanderplatz weisen in den Spitzenstunden sehr hohe Auslastungen auf, teilweise wird auch die Kapazitätsgrenze erreicht. Entsprechend der Antworten zu Frage 11 und 12 sind künftig jedoch nachfragegerechte Taktverdichtungen und somit Kapazitätserweiterungen geplant.

Frage 14:

Wie will der Senat vor dem Hintergrund der baurechtlich zulässigen erheblichen Verdichtung des Alexanderplatzes und der durch die Realisierung der Sockelbauten und Hochhäuser einhergehenden erheblichen Verkehrszunahme diesem Umstand Rechnung tragen?

Antwort zu 14:

Im Hinblick auf das ÖPNV-Angebot sind innerstädtische Bereiche wie der Alexanderplatz, die von zahlreichen Schnellbahnlinien im dichtesten Takt bedient und aus dem gesamten Stadtgebiet sehr gut angebunden sind, für eine hochverdichtete Bebauung prädestiniert. Wie in Frage 11 und 12 aufgezeigt, bietet die U-Bahn- und S-Bahn-Infrastruktur auch noch Möglichkeiten für weitere Angebotsverdichtungen, die sich auch bereits in Planung befinden.

Frage 15:

Liegt derzeit ein Gesamtkonzept Alexanderplatz vor, welches die Verkehrsentwicklungen heute und in Zukunft bei Umsetzung des überarbeiteten Masterplans aufgreift und tragfähige Lösungen vorschlägt, die sich den prognostizierbaren Entwicklungen rings um die sich rasant neu entwickelnde Stadtmitte in der wachsenden Stadt Berlin überzeugend annehmen?

Antwort zu 15:

Ein neues Gesamtkonzept ausschließlich für den Alexanderplatz liegt noch nicht vor. Wie in der Antwort zu Frage 2 erläutert, ist eine Gesamtbetrachtung des Raums Rathausforum und Alexanderplatz erforderlich, in welche auch die künftigen, noch zu entwickelnden neuen städtebaulichen Leitlinien für den Alexanderplatz einfließen müssen.

Der Alexanderplatz ist ein zentraler innerstädtischer Standort, der außerordentlich gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist (Regional-, S- und U-Bahn, Tram und Bus). Stadtentwicklungspolitisch notwendige bauliche Verdichtungen und Nutzungsintensivierungen an zentralen Knotenpunkten des ÖPNV zu konzentrieren ist auch Sicht der Stadtentwicklung grundsätzlich sinnvoll.

Der Verzicht auf eine intensive Bündelung zentraler Funktionen am Alexanderplatz oder ähnlich zentral gelegenen und gut erschlossenen Standorten würde zu einer dispersen Verteilung von Neubaupotenzialen und verkehrintensiven Nutzungen im Raum und/oder zu einer Randwanderung führen.

Wie bei der Antwort zu Frage 2 bereits dargelegt, sind bei Änderungen von städtebaulichen Planungen, insbesondere zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, sowie der Stellung der baulichen Anlagen, zu prüfen, ob sich dadurch verkehrlich relevante Auswirkungen ergeben. Erst dann wird entschieden, ob eine erneute verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.



Berlin, den 26.01.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz