

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)

vom 09. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juli 2019)

zum Thema:

Verkehrsentwicklungen im Bereich Landsberger Allee

und **Antwort** vom 20. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juli 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Linke)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20182
vom 9. Juli 2019
über Verkehrsentwicklungen im Bereich Landsberger Allee

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hat sich die Einwohnerzahl in den Planungsräumen entlang der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und wie wird sie sich auf Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen einschließlich bereits erteilter Baugenehmigungen oder beabsichtigter Wohnungsbauvorhaben in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich entwickeln (bitte aufschlüsseln nach Planungsräumen und Jahren)?

Antwort zu 1:

Die Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke wird auf der Ebene von 60 Prognoseräumen erstellt. In der aktuellen Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 - 2030 wurde der zum Zeitpunkt der Bevölkerungsprognose bekannte Neubau in größeren Vorhaben anhand des Wohnflächeninformationssystems der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt berücksichtigt. Daten der Bevölkerungsprognose unterhalb der Prognoseraum-Ebene sind nicht verfügbar. Die Landsberger Allee ist Bestandteil von zwei Prognoserräumen, (1102) Hohenschönhausen Süd und (1103) Lichtenberg-Nord.

Prognosezeitraum	Prognoseraum 1102	Prognoseraum 1103
2016	45.006	73.070
2017	45.569	73.850
2018	45.987	74.662
2019	46.542	75.136
2020	47.094	75.332
2021	47.614	75.403
2022	48.032	75.385
2023	48.012	75.104
2024	47.986	74.827
2025	47.983	74.621
2026	47.991	74.453
2027	48.009	74.332
2028	48.030	74.242
2029	48.054	74.189
2030	48.053	74.116

Die Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 - 2030 aus dem Jahr 2016 ist nach wie vor die Prognose, die für das Land Berlin und die Fachplanungen anzuwenden ist. Es liegen keine neueren Erkenntnisse vor. Die Antwort stellt den nach wie vor gültigen Sachstand dar.

Frage 2:

Wie und aus welchen Gründen hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (Beantwortung bitte analog Drs. 18/12933)?

Antwort zu 2:

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren ist in nachstehender Tabelle dargestellt. Die Daten sind den Verkehrsmengenkarten 2014, 2009 und 2005 entnommen. Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw).

Straßenabschnitt der Landsberger Allee	Verkehrsstärke DTVw [Kfz/24 h]		
	2005	2009	2014
Friedenstraße - Petersburger Straße	39.700 - 40.100	38.800	31.400 - 39.700
Petersburger Straße - Weißenseer Weg	50.400 - 59.500	43.700 - 53.400	43.800 - 49.000
Weißenseer Weg - Rheinstraße	58.100 - 64.600	50.000 - 56.600	49.700 - 61.500
Rheinstraße - Märkische Allee	56.400 - 58.500	52.300 - 55.500	50.200
Märkische Allee - Zossener Straße	31.900 - 39.700	32.700 - 41.400	28.500 - 39.300

Daten aus der Straßenverkehrszählung 2014, 2009 und 2005 sind im Internetangebot unseres Hauses unter folgendem Link zu finden:

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

Tages- und Nachtanteile können dem Leitfaden zu Hinweisen und Umrechnungsfaktoren von Verkehrsmengen entnommen werden, welcher unter folgendem Link abrufbar ist:

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/umrechnungsfaktoren/index.shtml>

Die Straßenverkehrszählung 2019 wird im Jahr 2020 veröffentlicht.

Frage 3:

Wie und aus voraussichtlich welchen Gründen wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen auf der Landsberger Allee in den nächsten zehn Jahren entwickeln (Beantwortung bitte analog Drs. 18/12933)?

Antwort zu 3:

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Landsberger Allee ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Daten sind dem aktuellem Stand der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin entnommen. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Evaluation der Einwohnerprognose 2015-2030 sowie die Infrastrukturmaßnahmen des StEP (Stadtentwicklungsplan) Verkehr 2025. Der künftige StEP Mobilität und Verkehr befindet sich aktuell in Abstimmung.

Die Angaben verstehen sich als durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw).

Straßenabschnitt der Landsberger Allee	Verkehrsbelegung 2030 DTVw [Kfz/24 h]
Friedenstraße - Petersburger Straße	ca. 34.000
Petersburger Straße - Weißenseer Weg	ca. 45.000 - 55.000
Weißenseer Weg - Rhinstraße	ca. 50.000 - 62.000
Rhinstraße - Märkische Allee	ca. 57.000 - 61.000
Märkische Allee - Zossener Straße	ca. 30.000 - 37.000

Frage 4:

Wie haben sich welche Schadstoff- und Lärmemissionen auf der Landsberger Allee in den vergangenen zehn Jahren aus welchen Gründen entwickelt und wie oft wurden wann welche Grenzwerte überschritten (Beantwortung bitte analog Drs. 18/12933)?

Antwort zu 4:

Eine Aufschlüsselung der Luftschadstoffbelastung nach Wochentagen und Verkehrszeiten an der Landsberger Allee ist nicht möglich, da zum einen Messungen nur anhand vereinfachter Probenahme als Zweiwochenwerte vorliegen, zum anderen Modellrechnungen nur das Jahresmittel berücksichtigen. Die zweiwöchigen Messdaten erlauben zudem nur im Jahresmittel eine belastbare Aussage.

An der Landsberger Allee 6-8 (MS547) im Bereich zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg wird vom Berliner Luftgütemessnetz ein vereinfachtes Messverfahren eingesetzt, um die NO₂- und Ruß (Elementarer Kohlenstoff EC) – Jahreswerte abzuschätzen. Aus den Ruß-Messungen werden Feinstaub-PM₁₀-Jahreswerte bestimmt.

Jahr	NO ₂ Jahresmittel [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM ₁₀ abgeschätztes Jahresmittel [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Ruß (EC) abgeschätztes Jahresmittel [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
2007	57	31	5,3
2008	53	31	4,6
2009	55	35	6,1
2010	54	34	4,8
2011	56	33	5,1
2012	53	30	4,2
2013	57	30	3,1
2014	52	34	3,3
2015	55	32	2,8
2016	52	Keine Abschätzung aus EC	2,9
2017	51	Keine Abschätzung aus EC	2,5
2018	47 (vorläufige Auswertung)	-----	-----

NO₂: Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel
 PM₁₀: Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel
 EC (Ruß): in der mittlerweile aufgehobenen 23. BImSchV galt ein Prüfwert von 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel

Modellierungen der Luftschadstoffbelastung an der Landsberger Allee haben ergeben, dass der höchst belastete Abschnitt zwischen Langenbeckstraße und Virchowstraße liegt, der zweithöchst belastete Abschnitt zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg. An der Landsberger Allee zwischen Friedenstraße und Ernst-Zinna-Weg wurde in den letzten zehn Jahren durchgängig der NO₂-Jahresgrenzwert überschritten. Die jährlichen Schwankungen lassen sich vornehmlich durch unterschiedliche Witterungslagen erklären. Hinsichtlich der Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes ist der Straßenverkehr der mit großem Abstand wichtigster Verursacher mit einem Anteil von durchschnittlich 75 %, wobei Dieselfahrzeuge zum überwiegenden Teil für die NO₂-Überschreitungen verantwortlich gemacht werden müssen. Andere Quellen sind nachrangig. In den letzten 10 Jahren hat sich keine nennenswerte Abnahme der NO₂-Konzentrationen eingestellt. Einer der Gründe hierfür ist die starke Zunahme der Dieselfahrzeuge. Hatten im Jahr 2002 noch ca. 14 % der Pkw Dieselmotoren, so stieg der Anteil im Jahr 2015 auf über 35 %. Zudem hat sich gezeigt, dass Dieselfahrzeuge des neueren Abgasstandards EURO 5 zum Teil höhere NO_x-Emissionen erzeugen als Dieselfahrzeuge mit dem älteren EURO-3 und -4 – Standard.

Etwa 36 % der Feinstaub (PM₁₀) – Belastung an einer Hauptverkehrsstraße wird durch Quellen in Berlin verursacht. Von den Berliner Quellen erreicht der Kfz-Verkehr den mit Abstand größten Verursacherteil. Sein Anteil beträgt ca. 27 % der gesamten Feinstaubbelastung. Dabei dominiert der Beitrag aus Abrieb und Aufwirbelung. Die Rußkonzentrationen haben in den letzten 10 Jahren kontinuierlich abgenommen. Die Einführung der Umweltzone hat dazu geführt, dass der Dieselrußausstoß um 50 % reduziert werden konnte.

Die folgenden Angaben zur Verkehrslärmbelastung beruhen auf den strategischen Lärmkarten aus den Jahren 2007, 2012 und 2017. Ermittelt werden hierbei der LDEN, ein gewichteter Ganztagesindex, sowie der LN als Index für die nächtliche Lärmbelastung zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr. Die Ermittlung erfolgt entsprechend bundesweit verbindlicher vorgegebener Berechnungsverfahren. Die Indices sind Mittelungspegel und beziehen sich auf einen repräsentativen Jahrestag; eine Aufschlüsselung nach Wochentagen und Verkehrszeiten ist nicht möglich. Die Darstellung erfolgt in Rasterkarten in Klassen von 5 dB(A), zudem werden für alle Wohngebäude Fassadenpegel ausgewiesen, die im Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen einsehbar sind (<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib705.htm>).

Die Landsberger Allee zeigt insgesamt eine sehr hohe Verkehrslärmbelastung. Die höchsten Belastungen treten dabei im Abschnitt Platz der Vereinten Nationen bis Petersburger Straße mit Pegelwerten von 75 bis 80 dB(A) für den LDEN und 65 bis 70 dB(A) in der Nacht auf. In den übrigen Abschnitten liegt die Lärmbelastung für den LDEN zwischen 65 bis 75 dB(A) und zwischen 60 bis 65 dB(A) in der Nacht. Die Entwicklung der Lärmbelastung in der Landsberger Allee ist zwischen 2007 bis 2017 bedingt durch Abnahmen in der Verkehrsbelastung leicht rückläufig. Die Abnahmen liegen aber in einem Bereich von rund 1 dB(A) und sind daher in den Rasterkarten nur schwer erkennbar. Für Verkehrslärm gibt es im nationalen Recht keine verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte für bestehende Verkehrswege.

Frage 5:

Wie und aus welchen Gründen haben sich die Nutzungszahlen der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (Beantwortung bitte analog Drs. 18/12933)?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt dazu mit:

„Für die Wochentage Montag bis Freitag zeigt sich im Vergleich der Jahre 2007 und 2016 folgende positive Entwicklung der Fahrgastfahrten:

Insgesamt liegen die Zunahmen der Fahrgastzahlen auf den radialen Linien in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bei bis zu 35 %. Auf der Linie 21 zeigt sich eine stärkere Zunahme.

Die Zuwächse in der Nebenverkehrszeit (NVZ) und im Nachtverkehr fallen zum Teil deutlich höher aus, was auf das geänderte Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung zurückzuführen ist.

1. Im Korridor der Linien M5, M6, M8:			
Stadteinwärts	HVZ	NVZ	Nacht
· Oderbruchstr. - S Landsberger Allee (M5, M6)	17,20 %	23,00 %	63,80 %
· Landsberger Allee/Karl-Lade-Str. - S Landsberger Allee (M8)	17,20 %	41,10 %	154,80 %
· S Landsberger Allee - Landsberger Al./Petersburger Str.	25,20 %	43,20 %	52,80 %
Stadtauswärts	HVZ	NVZ	Nacht
· Landsberger Al./Petersburger Str - S Landsberger Allee	35,10 %	23,40 %	251,50 %
· S Landsberger Allee - Landsberger Allee/Karl-Lade-Str. (M8)	21,10 %	32,40 %	203,90 %
· S Landsberger Allee - Oderbruchstr. (M5, M6)	24,30 %	10,50 %	377,10 %
2. Korridor Linien M17, 27, 37:			
Stadteinwärts	HVZ	NVZ	Nacht
· U Tierpark -Treskowallee/HTW	15,70 %	2,20 %	367,50 %
· Wilhelminenhofstr./Edisonstr. - Brückenstr.	22,50 %	30,20 %	24,00 %
3. Korridor Linien M6, 16:			
Stadteinwärts	HVZ	NVZ	Nacht
· Arendsweg -Genslerstr.	24,80 %	40,30 %	73,20 %
Stadtauswärts	HVZ	NVZ	Nacht
· Genslerstr. - Arendsweg	30,50 %	27,10 %	486,50 %
4. Korridor Linie 21:			
Stadteinwärts	HVZ	NVZ	Nacht
· Bersarinplatz - U Frankfurter Tor	44,90 %	101,30 %	-
Stadtauswärts	HVZ	NVZ	Nacht
· U Frankfurter Tor – Bersarinplatz	117,10 %	48,10 %	-

Es liegen für 2018/2019 bei den genannten Linien keine aktuelleren Zählzeiten vor.“

Frage 6:

Wie werden sich voraussichtlich die Nutzungszahlen der Tramlinien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 auf der Grundlage welcher verfügbaren Daten und Prognosen in den nächsten zehn Jahren entwickeln (Beantwortung bitte analog Drs. 18/12933)?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt dazu mit:

„Unsere Quellen sind öffentlich vorliegende Bevölkerungsprognosen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie ergänzende Expertenschätzungen der BVG. Bezugszeitraum für die Schriftliche Anfrage ist 2017-2026, der in der aktuell vorliegenden Bevölkerungsprognose 2015-2030 enthalten ist.

Für die Nord-Süd-Tangente (Straßenbahnlinien M17/27/37) wird das Wachstum maßgeblich durch das Einwohnerwachstum der anliegenden Bezirke Treptow-Köpenick und Lichtenberg bestimmt. Insbesondere der Ortsteil Karlshorst nimmt hier stärker als benachbarte Ortsteile zu. Daher kann für die genannten Linien ein Wachstum von 10 % für 2017-2026 angenommen werden.

Die Radiale Landsberger Allee (Straßenbahnlinien M5/M6/M8 bzw. M6/16) wird durch das Einwohnerwachstum in den anliegenden Bezirken sowie das Arbeitsstättenwachstum im Bereich der City um den Alexanderplatz bestimmt. Hieraus ergibt sich ein Wachstumsfaktor von 8 % für 2017-2026.

Das Wachstum der Linie 21 ist unter zwei Aspekten zu betrachten: Deren Anbindung an das Ostkreuz und die sich daraus ergebenden zusätzlichen Verkehre werden planerisch durch eine weitere Linie (22) berücksichtigt.

Für die Linie 21 im Bereich Lichtenberg (Loeperplatz – Herzbergstraße – Siegfriedstraße) kann darüber hinaus noch von einem 6 %-Wachstum wegen der strukturellen Entwicklung des Bezirks Lichtenberg für die Jahre 2017-2026 ausgegangen werden.“

Frage 7:

Wie viele Personen können aktuell an welchen Wochentagen zu den Haupt- und Neben- und Nachtverkehrszeiten bei der aktuellen Taktung auf den Linien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 maximal befördert werden?

Antwort zu 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die betreffenden Linien haben aktuell während der verschiedenen Verkehrszeiten die nachstehenden Kapazitäten pro Stunde und Richtung. Zu beachten ist, dass gemäß den Qualitätsstandards, die der Nahverkehrsplan setzt, die Bemessungsgrundlage der 65 %-Werte gilt.

Linie	Verkehrszeit	Takt in Minuten	maximales Platzangebot/h und Richtung 100%	maximales Platzangebot/h und Richtung 65%
M5	HVZ	5	2796	1812
	NVZ	10	1398	906
	SVZ	20	699	453
M6	HVZ	5	2796	1812
	NVZ	10	1398	906
	SVZ	20	699	453
M8	HVZ	5	2796	1812
	NVZ	10	1398	906
	SVZ	20	699	453
M17	HVZ	10	1188	768
	NVZ	10	1188	768
	SVZ	20	594	384
16	HVZ	10	1044	678
	NVZ	10	1044	678
	SVZ	20	522	339
21	HVZ	20	432	282
	NVZ	20	432	282
	SVZ	20	432	282
27	HVZ	20	432	282
	NVZ	20	432	282
	SVZ	20	432	282
37	HVZ	20	432	282
	NVZ	20	432	282
	SVZ	20	432	282“

Frage 8:

Wie viele Personen könnten an welchen Wochentagen zu den Haupt-, Neben- und Nachtverkehrszeiten bei welcher Taktung auf den Linien M5, M6, M8, M17, 16, 21, 27 und 37 maximal befördert werden? Was wäre die betriebstechnisch auf welchen der genannten Linien theoretisch dichteste mögliche Taktung und wie viele Personen könnten dadurch maximal befördert werden? Welche personellen und sonstigen Investitionen wären dafür erforderlich?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Eine Beantwortung ist aus systemtechnischen Gründen der Straßenbahn leider nicht möglich. Das Berliner Straßenbahnnetz bildet ein Gesamtsystem, in welchem zwischen den einzelnen Linien Abhängigkeiten bestehen. Diese sind insbesondere durch die Befahrung von gemeinsamen Trassen, Knotenpunkten oder Endstellen sowie der allgemeinen Durchlassfähigkeit einer Strecke gegeben.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Taktdichte in den Neben- und Nachtverkehrszeiten maximal an die Hauptverkehrszeit angepasst werden kann.“

Frage 9:

Welche (ggf. geschätzten) Auswirkungen hat die Einführung des kostenlosen Schülertickets auf das zu prognostizierende Beförderungsaufkommen im genannten Untersuchungsgebiet?

Antwort zu 9:

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich der Anstieg bei den Abonnements der Schülertickets eins zu eins in einer entsprechend höheren Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf den Schulwegen in der Hauptverkehrszeit niederschlagen wird. Denn für die Verkehrsmittelwahlentscheidung vieler Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg ergeben sich dadurch keine grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass ein größerer Teil der neu hinzugekommenen Abonnenten das Schülerticket verstärkt im Freizeitverkehr nutzen wird.

Die BVG teilt ergänzend hierzu mit:

„Es gab bislang 80.000 Schülerinnen und Schüler mit einem Ticket-Abonnement landesweit. Durch die Neuregelung sind bereits gut 120.000 dazu gekommen. Bis zum Schuljahresbeginn erwarten wir weitere Anmeldungen für das kostenlose Schülerticket, sodass zum Jahresende insgesamt bis zu 300.000 Personen (Schätzung) berlinweit mit einem kostenlosen Schülerticket fahren könnten.“

Berlin, den 20.07.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz