

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 23. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2021)

zum Thema:

**Integriertes Verkehrskonzept Süd-Ost**

und **Antwort** vom 07. Februar. 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Feb. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26303**  
**vom 23.01.2021**  
**über Integriertes Verkehrskonzept Süd-Ost**

---

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

Frage 1:

Wird es ein integriertes Verkehrskonzept Süd-Ost geben, das insbesondere die neuen Entwicklungen (Eröffnung des BER, ein HTW-Campus, Ausbau Stadion 1. FC Union, Ansiedlung Tesla in Grünheide etc.) im Berliner Süd-Osten berücksichtigt?

Antwort zu 1:

Für die neuen Entwicklungen im Südosten Berlins werden bzw. wurden jeweils eigenständige Untersuchungen durchgeführt, u.a. im Rahmen des B-Plans 9-69 VE zur Erweiterung des Stadions Alte Försterei. Über die einzelnen Untersuchungen wird konsequent sichergestellt, dass die Vorstellungen des Landes Berlins zur Weiterentwicklung des Verkehrsverhaltens und die Betrachtung für die einzelnen Verkehrsträger integriert sowie unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen im Südosten Berlins erfolgen.

Die grundsätzlichen Handlungserfordernisse des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden im Nahverkehrsplan 2019-2023 behandelt, auch der Prozess zur Erarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr hat sich der Frage der Entwicklungen im Süd-Ost-Raum verkehrsträgerübergreifend angenommen. Die Frage der Auswirkungen von TESLA auf den Bezirk Treptow-Köpenick werden derzeit im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg ebenfalls betrachtet. Abschließende Erkenntnisse liegen dem Senat noch nicht vor.

Für alle genehmigungspflichtigen Vorhaben werden im Rahmen der Genehmigungsprozesse ergänzende, auf das jeweilige Vorhaben abgestimmte Verkehrsuntersuchungen durch die verantwortlichen Vorhabenträger beauftragt, um die Passfähigkeit der bereits vom Senat zu Grunde gelegten Vorhaben mit den zusätzlichen maßnahmenbezogenen Bedarfen und Maßnahmen sicherzustellen.

Frage 2:

Welche Maßnahmen für einen Ausbau und/oder eine bessere Nutzung der einzelnen Verkehrsträger sind in diesem Zusammenhang im Berliner Süd-Osten langfristig geplant?

Antwort zu 2:

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr beinhaltet die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Berliner Senats und bildet den Rahmen für die konkreten Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich auf der Ebene der Gesamtstadt. Der Entwurf zum neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr befindet sich in der finalen Phase der senatsinternen Abstimmung.

Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Maßnahmen im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans 2019-2023 enthalten. Für den Südosten Berlins fallen hierunter z.B. folgende Maßnahmen:

- die in Bau befindliche Straßenbahn Adlershof II,
- Straßenbahn-Neubaustrecke Johannisthal - Johannisthaler Chaussee,
- Straßenbahn-Neubaustrecke Potsdamer Platz - Schöneweide,
- S-Bahnhof Kamenzer Damm,
- Regionalbahnhof Köpenick,
- Regionalbahnhof Buckower Chaussee,
- Prüfung der Machbarkeit einer Verlängerung der U-Bahnlinie 7.

Für den Südosten Berlins sind folgende Straßenbauvorhaben in der aktuellen Planung:

- Neubau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und B1/5 (TVO),
- Westumfahrung Bahnhofstraße Köpenick,
- Ostumfahrung Bahnhofstraße Köpenick (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehem. Güterbahnhof Köpenick),
- Umbau Dörpfeldstraße,
- Umgestaltung Schöneweide,
- Neubau einer Straßenverbindung in Mahlsdorf vom S-Bahnhof Mahlsdorf bis Rahnsdorfer Straße (Hönowe Straße - Hultschiner Damm).

Darüber hinaus werden im Auftrag der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung derzeit insgesamt zehn Radschnellverbindungen untersucht. Im Südosten Berlins verläuft die sogenannte "Y-Trasse", die von Schönefeld nach Neukölln und Kreuzberg führen soll. Die Machbarkeitsuntersuchung ist mit positivem Kosten-Nutzen-Faktor abgeschlossen. Zudem ist ein Radschnellweg entlang der Tangentialen Verbindung Ost geplant.

Frage 3:

Soll die künftige Straßen-Tangentialverbindung-Ost auch durch öffentlichen Nahverkehr genutzt werden? Falls ja, welche Linien sollen hier ihre Berücksichtigung finden?

Antwort zu 3:

Mit dem Ziel einer schnellen ÖPNV-Verbindung auf der Nord-Süd-Achse zwischen Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick wird die Einrichtung einer Expressbuslinie auf der Tangentialen Verbindung Ost geplant. Entsprechend wird bei der Planung der TVO die Realisierung von Bushaltestellen berücksichtigt. Diese sollen aus den umliegenden

Siedlungsgebieten gut zugänglich sein sowie eine hohe Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit eines barrierefreien Umstiegs zu den weiteren Linien des ÖPNV bieten. Die konkreten Planungen, u.a. zu konkreten Buslinien sowie zur Einbindung in das bestehende Liniennetz, werden erst zeitnah zur baulichen Fertigstellung der neuen Straße erfolgen, um die bis dahin stattfindenden städtebaulichen Entwicklungen und die Entwicklungen der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Nahverkehr einfließen lassen zu können.

Frage 4:

Welche Haltepunkte sind für die Schienen-Tangentialverbindung-Ost bisher planerisch berücksichtigt?

Frage 5:

Welche Voraussetzungen müssen noch geschaffen werden, dass bei der Schienen-Tangentialverbindung-Ost ein Haltepunkt im Bereich der Straße An der Wuhlheide (Verbesserung der Anbindung des Stadions An der alten Försterei) und ein Haltepunkt im Bereich Oberspreestraße/S Bf. Spindlersfeld ihre Berücksichtigung finden?

Antwort zu 4 und 5:

Für die Nahverkehrstangente sind diverse mögliche Haltepunkte über den Flächennutzungsplan Berlin flächenmäßig abgesichert, in Abhängigkeit davon, ob es eine S-Bahn- oder eine Regionalverkehrslösung wird. Beide in Frage 5 benannten möglichen Haltepunkte sind im FNP (Flächennutzungsplan) unterstellt. Die tatsächliche Realisierbarkeit der Bahnhöfe wird im Rahmen der anstehenden Planung - in Abhängigkeit der Lösung als S-Bahn- oder Regionalverkehr - geprüft.

Weitergehende Aussagen sind erst mit Nachweis der grundsätzlichen Machbarkeit über die laufende Trassierungsstudie möglich, die die im FNP unterstellten Haltepunkte berücksichtigt. Zentral für die Entscheidung über die Lage der Haltepunkte ist die verkehrliche Vorteilhaftigkeit der Verortung der Haltepunkte wie z.B. eine gute Verknüpfung mit der Straßenbahn durch günstige, kurze Umsteigewege. Abschließende Bewertungen werden mit dem Systementscheid und der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen möglich.

Berlin, den 07.02.2021

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz