

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Sandra Brunner (LINKE)**

vom 10. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. März 2022)

zum Thema:

**Sachstand zur Verkehrserschließung des Entwicklungsgebietes „Blankenburger Süden“**

und **Antwort** vom 23. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mrz. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Sandra Brunner (LINKE)  
Über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

Über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11242**  
**vom 10. März 2022**  
**über Sachstand zur Verkehrserschließung des Entwicklungsgebietes**  
**„Blankenburger Süden“**

---

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

Frage 1:

Mit Senatsbeschluss vom 9. Juni 2020 beauftragte der Senat die BVG AÖR mit der Durchführung der weiteren Planungsschritte für die Straßenbahnverlängerung durch das Entwicklungsgebiet verbunden mit dem Auftrag an den Vorhabenträger, insbesondere für den vierten Planungsabschnitt dieser Straßenbahnverlängerung alternative Trassenführungen, explizit genannt wurden drei, in einem Abwägungsverfahren zu prüfen. Zu welchem Ergebnis kam dieses Abwägungsverfahren?

Frage 2:

Wie und wo sind diese Prüfergebnisse im Einzelnen niedergelegt, wo und wie sind sie einsehbar, sind sie öffentlich zugänglich?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Arbeiten werden erst im Rahmen der folgenden Planungsschritte durchgeführt, da in diese Bewertung vertiefte Erkenntnisse späterer Phasen einfließen sollen (siehe z.B. auch Antwort zu 3).

Frage 3:

Mit Senatsbeschluss vom 20. Juli 2021 ist eine „Vorzugsvariante“ für die äußere verkehrliche Erschließung des Stadtquartiers „Blankenburger Süden“ beschlossen worden, die im vierten Planungsabschnitt der M2-Verlängerung eine Zerschneidung der Erholungsanlage Blankenburg in Trassenbündelung mit einer Verlängerung des nach Süden verschwenkten Blankenburger Pflasterweges zum S-Bahnhof Blankenburg vorsieht. Wie breit wird diese Gesamttrasse (Straßenbahn und Straße und beidseitige Radverkehrsanlage (nach Berliner Mobilitätsgesetz - MobG) und Gehwege und Straßennebenräume) sein?

Antwort zu 3:

Aussagen zur exakten Lage und Breite der Verkehrsstrasse können erst mit vertieften Planungen im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden, da u.a. auch eine mögliche dezentrale Entwässerung maßgeblichen Einfluss auf den Querschnitt hat.

Frage 4:

Wieviele Grundstücke der Erholungsanlage Blankenburg werden von dieser Gesamttrasse betroffen sein?

Frage 5:

Wieviele Grundstücke wären von der Trassenführung allein für die Straßenbahn, wie sie beispielsweise die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Pankow mit Beschluß VIII-1095 vorgeschlagen hatte, betroffen worden?

Frage 6:

Liegt ein Klimagutachten für die „Vorzugsvariante“ vor, wo und wie ist es einsehbar, ist es öffentlich zugänglich?

Frage 7:

Wurden Klimagutachten für alternative Trassenverläufe erstellt, so daß eine Abwägung möglich würde? Wo sind sie einsehbar?

Frage 9:

Die bildliche Darstellung der „Vorzugsvariante“ legt eine Neuordnung der Bebauung beidseits der Blankenburger Bahnhofstraße an der Ostseite der Überführung der Stettiner Bahn nahe. Ist diese Interpretation richtig und wieviele Grundstücke der Erholungsanlage Blankenburg wären davon, zusätzlich zur Trassenführung der „Vorzugsvariante“, betroffen?

Antwort zu 3 bis 7 und 9:

Die Fragen 3 bis 7 sowie 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Antworten zu diesen Aspekten sind erst mit den noch ausstehenden Entwurfsplanungen (Leistungsphase 4) sowie Gutachten für das Planfeststellungsverfahren möglich.

Frage 8:

Wieviele Varianten zur Auflösung des sogenannten „Doppelknotens Blankenburg“ wurden untersucht und sind darüber hinaus weitere, beispielsweise die Verschwenkung der Blankenburger Bahnhofstraße ab der Einmündung Schäferstege nach Süden und die gleichzeitige Verschwenkung des Blankenburger Pflasterweges nach Norden, denkbar, und wenn ja, wurden sie untersucht? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Insgesamt wurden fünf Varianten zur Auflösung des sogenannten „Doppelknoten Blankenburg“ untersucht. Auch die in der Fragestellung dargestellte Führung ist mit der Variante 2 untersucht worden (s. <https://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten/strassen/doppelknoten/>). Bei der Trassenlage mussten u.a. auch der Fließgraben sowie die Denkmalanlage Kinderhaus "Janusz Korczak" (ehem. Heimstätte Blankenburg) berücksichtigt werden.

Frage 10:

In welchen weiteren Schritten wird die äußere verkehrliche Erschließung des Stadtquartieres „Blankenburger Süden“ erfolgen und wann plant der Senat, sie abgeschlossen zu haben?

Frage 12:

Wie plant der Senat die schon jetzt vorhandenen Engstelle an den Eisenbahn- und Autobahnbrücken am S-Bahnhof Blankenburg, die sich bereits jetzt auf den Verkehr im gesamten Nordostraum auswirkt und vor allem die Zuverlässigkeit des ÖPNV senkt, aufzulösen, und bis wann soll das geschehen?

Antwort zu 10 und 12:

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zur Straßenbahnneubaustrecke Blankenburg, der Verkehrserschließung Blankenburg und des sog. „Doppelknoten Blankenburg“ sowie zur Umgestaltung des S-Bahnhofes Blankenburg liegen vor (s. [www.berlin.de/verkehr-pankower-osten](http://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten)). Alle Maßnahmen zielen darauf ab, den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu stärken und folglich den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Mit den vorab genannten straßenseitigen Planungen werden die Verkehrsströme nördlich und südlich des neuen Stadtquartieres auf die beiden neu geplanten Straßenverbindungen aufgeteilt. Mit einer besseren Verknüpfung des Busverkehrs (Verlegung der Bushaltestelle) sowie der geplanten Straßenbahn direkt auf der östlichen Seite des S-Bahnhofes Blankenburg und einer geplanten neuen Fußgängerquerung unterhalb des S-Bahnhofes durch den Bahndamm wird die Situation auf der Bahnhofstraße verbessert.

Aktuell wird die Machbarkeitsuntersuchung zum Knotenpunkt N1/N2/N4 aktualisiert, da zukünftig die Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden sowie übergeordnete Radwegeverbindungen ebenfalls über diesen Knotenpunkt verlaufen. Die Planungen werden voraussichtlich im 3. Quartal 2022 abgeschlossen. Die anschließenden Planungsstufen mit Durchführung der

verschiedenen Planfeststellungsverfahren und der Realisierung sind dann u.a. von der Verfügbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen abhängig und können aktuell nicht verbindlich datiert werden. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen der 3. Stufe der vorbereitenden Untersuchungen zum Blankenburger Süden eine detaillierte Umsetzungskonzeption erarbeitet, die u.a. diese Fragenstellungen klären soll.

Frage 11:

Wie hoch ist die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) an der Überführung der Steffiner Bahn, der S-Bahn und der Autobahn A114 im Verlaufe der Blankenburger Bahnhofstraße derzeit, wie lang ist die Spitzenstunde, und wie werden sich diese Werte nach vollständiger Realisierung der „Vorzugsvariante“ voraussichtlich ändern?

Antwort zu 11:

Die Bahnhofstraße ist derzeit mit ca. 15.000 Kfz/24h DTVw belastet. Die Spitzenstunde ist berlintypisch zwischen 15 und 16 Uhr ausgeprägt. Die Auswirkungen der Straßenbahnplanung auf den DTVw sind Gegenstand noch ausstehender Untersuchungen im Rahmen der Planfeststellung.

Berlin, den 23.03.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz