

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß und Antje Kapek (GRÜNE)

vom 12. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. September 2024)

zum Thema:

**Auf der Berliner Allee in die Zukunft?**

und **Antwort** vom 1. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Oktober 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen) und  
Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20303  
vom 12. September 2024  
über Auf der Berliner Allee in die Zukunft?

---

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Gemäß Anfrage S19-17743 vom Dezember 2023 laufen die Planungen für eine abschnittsweise grundhafte Erneuerungen der Berliner Allee.

Bei Umbau oder grundhaften Erneuerungen von Straßen müssen die Ziele des Mobilitätsgesetzes sowie zukünftige Herausforderungen, wie Klimaschutz, Hitzeschutz, Lärmschutz und Verkehrssicherheit zwingend berücksichtigt werden. Die Ansprüche sind in Berlin in einer Reihe von Planwerken konkretisiert, wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe 2030), dem Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2.0), dem Radverkehrsplan (RVP). Dem Nahverkehrsplan (NVP) u.a.

Alle Fragen beziehen sich auf die Berliner Allee zwischen Antonplatz bis Rennbahnstraße.

Frage 1:

Welche konkreten Prüf- und Planungsschritte wurden bislang unternommen, um die Berliner Allee durch Verlegung der Bundesstraße 2 zu einer Landesstraße herunterzustufen und welche Varianten werden aktuell verfolgt?

Antwort zu 1:

Bislang bestehen keine Überlegungen, die Bundesstraße B2 im Bereich der Berliner Allee zu verlegen oder abzustufen.

Frage 2:

Welche konkreten Schritte wurden oder werden wann unternommen, um die im Koalitionsvertrag 2023-2026 vereinbarte Machbarkeitsstudie für die Sanierung und Umgestaltung der Berliner Allee abzuschließen?

Antwort zu 2:

Für die zu erstellende Planung wurden Prüfaufträge zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs formuliert, da eine Machbarkeitsstudie deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen hätte.

Frage 3:

Welche konkreten Schritte und Prüfverfahren sind bei der im Dezember 2023 (S19-17743) angekündigten Überarbeitung der Planungsvorgaben vorgenommen worden und wie lauten die aktuellen Planungsziele aktuell?

Antwort zu 3:

Das grundlegende Ziel besteht in der Instandsetzung der Bundesstraße B2/Berliner Allee im Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße.

Die Planungsziele beinhalten darüber hinaus die Prüfung möglicher Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Fuß- und des Radverkehrs.

Bei der Überarbeitung der Planungsvorgaben ist eine Betrachtung der einzelnen Streckenabschnitte erfolgt, insbesondere in Bezug auf den ÖPNV und die Radverkehrsführung. Hierbei ist in den weiteren Planungsphasen insbesondere die Fortsetzung der Radverkehrsführung von der Bizetstraße in die Gartenstraße bzw. die Berliner Allee zu prüfen.

Frage 4:

Für welche Abschnitte der Berliner Allee gibt es bereits Planungen für eine grundhafte Erneuerung?

Antwort zu 4:

Der interne Planungsbeginn für den Abschnitt Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße wurde in 09 / 2024 initiiert – es liegen derzeit noch keine Planungen vor.

Frage 5:

Welche Verbesserungen sehen diese Planungen vor für Menschen, die in der Berliner Allee wohnen?

Frage 6:

Welche Verbesserungen sehen diese Planungen vor für Menschen, die die vielen Ziele des Ortsteilzentrums dort erreichen müssen (bitte aufschlüsseln nach Verkehrsmitteln)?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang liegen keine konkreten Planungen vor (vgl. Antwort zu Frage 4). Insgesamt ist durch eine Instandsetzung des Bestands mit kleinräumigen Verbesserungen zu rechnen. Die Sanierung der Fahrbahn führt voraussichtlich zu einer Reduktion der Lärmemissionen.

Frage 7:

Welche Lärmbelastung besteht momentan, von welcher zukünftigen geht der Senat aus (bitte auflisten jeweils für: aktuelle Situation im Bestand tagsüber und nachts, aktuelle Planungen T30 tagsüber, T50 tagsüber; T30 nachts, T50 nachts)

Antwort zu 7:

Die Berliner Allee – zwischen Antonplatz und Rennbahnstraße – ist von einer weitgehend geschlossenen Blockrandbebauung geprägt. Lediglich der Abschnitt zwischen Indira-Gandhi-Straße und Rennbahnstraße weist einen größeren Lückenanteil an der angrenzenden Wohnbebauung auf.

Der gesamte Straßenverlauf von Antonplatz bis Rennbahnstraße wurde im Tagzeitraum mit 50 km/h und im Nachtzeitraum mit 30 km/h berechnet. Dabei ist insgesamt zu erkennen, dass die im Rahmen der strategischen Lärmkarten für den Ballungsraum Berlin 2022 berechneten Verkehrslärmpegel hohe Lärmwerte im 24h Mittelwert LDEN und im Nachbereich LN (22-6 Uhr) – trotz nächtlicher T30-Anordnung – aufweisen.

Antonplatz bis Indira-Gandhi-Straße:

LDEN = 68 – 70 dB(A)

LN = 60 – 62 dB(A)

Indira-Gandhi-Straße bis Rennbahnstraße

LDEN = 72 – 74 dB(A)

LN = 62 – 64 dB(A)

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie werden die strategischen Lärmkarten alle 5 Jahre aktualisiert.

Die nächste überarbeitete strategische Lärmkarte für den Ballungsraum Berlin wird im Sommer 2027 veröffentlicht.

Weitere „aktuelle“ bzw. prognostizierte Verkehrslärmdaten für die Berliner Allee liegen dem Senat nicht vor.

Frage 8:

Wie wurden bei diesen Planungen des Straßenumbaus die Ausführungsvorschriften zu § 25 Berliner Mobilitätsgesetz - Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt und mit welchem Ergebnis (bitte vorgeschriebene Dokumentation beifügen)

Antwort zu 8:

Es liegen noch keine konkreten Planungen vor (vgl. Antwort zu Frage 4). Ergänzend ist festzustellen, dass auf Grund des Status der Straße (Bundesstraße) das Berliner Mobilitätsgesetz, auch hinsichtlich des § 25, hinter den Maßgaben des Bundesfernstraßengesetzes zurücksteht.

Frage 9:

Wie hat sich die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) seit 2017 hier entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Fahrzeugkategorien)?

Antwort zu 9:

In Berlin wird alle fünf Jahre eine Verkehrszählung im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz durchgeführt. Dabei wird der durchschnittliche tägliche Verkehr für die Werktage Montag bis Freitag bestimmt (DTVw). Der Vergleich der Daten der Zählung 2014 mit der Zählung 2019 zeigt, dass die Verkehrsmenge insgesamt 2019 etwa 10 % unter den Werten von 2014 lag. Dies beruht auf dem Rückgang des dominierenden Pkw-Verkehrs. Beim Lkw-Verkehr ist dagegen eine leichte Zunahme zu erkennen. Neuere Daten werden für die Berliner Allee erst nach Abschluss und Auswertung der Verkehrszählung 2024 vorliegen.

Die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) unter Berücksichtigung des Verkehrs am Wochenende wird für die Zwecke der Lärmkartierung und der Modellierung der Luftqualität aus dem DTVw berechnet. Für die Berliner Allee werden in der Tabelle 1 die Daten zusammengestellt, wie sie für die angegebenen Jahre der Lärmkartierung verwendet wurden.

Angaben sind für den gesamten abgefragten Straßenzug die minimalen und maximalen Verkehrsmengen.

Angaben zu den einzelnen Straßenabschnitten stehen im Geoportal des Landes Berlin zur Verfügung<sup>1</sup>.

Tabelle 1: Minimale und maximale Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) in Fahrzeugen pro Tag über die Berliner Allee von Antonplatz bis Rennbahnstraße

	Lärmkartierung 2017	Lärmkartierung 2022
DTV Kfz gesamt	24030 – 27990	21620 – 25620
DTV Pkw	20194 – 22776	17320 – 20000
DTV Lkw > 3,5 t (ohne Busse)	866 – 1084	750 – 1110
DTV Lkw <= 3,5 t (ohne Busse)	2452 – 2854	2770 – 3280
DTV Linienbusse	0 – 490	0 – 510
DTV Reisebusse	64 – 82	70
DTV Motorräder	454 – 704	650 – 710

Frage 10:

Inwiefern wurden die aktuellen berlinweit dokumentierten Rückgänge des Kfz-Verkehrs, die Zielwerte des StEP MoVe 2030 für den modal split, und die Vorgaben des StEP Klima 2.0 für Stadträume mit hoher Hitzebelastung bei den Planungen von Grün-, Versickerungs- und Kfz-Verkehrsflächen berücksichtigt?

Antwort zu 10:

Es liegen noch keine konkreten Planungen vor (siehe Antwort zu Frage 4).

Frage 11:

Von welchen Verkehrsbelastungen für welches Jahr geht das für verkehrstechnische Untersuchungen verwendete Verkehrsmodell für den beplanten Abschnitt aus?

Frage 12:

Welche Personentransportkapazitäten resultieren aus dem verwendeten Verkehrsmodell für den beplanten Abschnitt (bitte aufschlüsseln nach Verkehrsträgern)?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde bislang keine verkehrliche Untersuchung und daher auch keine objektkonkrete Verkehrsprognose erstellt.

---

<sup>1</sup> <https://gdi.berlin.de/viewer/main/> unter Karten × Verkehrsmengen

Frage 13:

Wieviele verletzte Radfahrende und Zufußgehende weist die Unfallstatistik der letzten fünf Jahre (2019-2023) aus für den Abschnitt der Berliner Allee ohne Radverkehrsanlagen und wie beziffert der Senat die volkswirtschaftlichen Kosten (bitte nach Fahrtrichtung und Jahren unterscheiden)?

Antwort zu 13:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen. Keiner der verunglückten Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden wurde getötet.

Fahrtrichtung Nordost (stadtauswärts) / Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	gesamt
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden und/oder zu Fuß Gehenden	15	9	7	7	16	54
verunglückte Radfahrende	6	3	3	3	2	17
schwerverletzt	0	0	0	0	1	1
leichtverletzt	6	3	2	3	1	15
verunglückte zu Fuß Gehende	2	1	3	4	4	14
schwerverletzt	0	0	2	2	2	6
leichtverletzt	2	1	1	2	2	8

Stand: 18. September 2024

Fahrtrichtung Südwest (stadteinwärts) / Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	gesamt
Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden und/oder zu Fuß Gehenden	9	10	8	4	1	32
verunglückte Radfahrende	3	2	2	0	0	7
leichtverletzt	3	2	2	0	0	7
verunglückte zu Fuß Gehende	8	5	5	3	0	21
schwerverletzt	2	0	1	0	0	3
leichtverletzt	3	3	2	3	0	11

Stand: 18. September 2024

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wirft in der Statistik für das Jahr 2022 volkswirtschaftliche Kosten je Verkehrsunfall mit leichtverletzter Person in Höhe von 5.904 Euro aus. Im Falle von Schwerverletzten beläuft sich der Betrag auf 130.453 Euro je Schadensfall.

Frage 14:

Welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind zur Minimierung der Unfallgefahren veranlasst worden und wann werden sie umgesetzt?

Antwort zu 14:

In Höhe Mahlerstraße – Tassostraße ist zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten des Fuß- und Radverkehrs eine neue Lichtsignalanlage geplant. Die Verbreiterung der signalisierten Fußgängerfurt in Höhe Smetanastraße von 5 auf 10 Meter befindet sich derzeit in der Umsetzung, die Querung soll in einem Zuge gewährleistet werden. In Höhe der Parkstraße wurden begleitende Maßnahmen für einen Z-Übergang über die Gleise angeordnet. Ein Umsetzungszeitpunkt ist noch nicht bekannt.

Berlin, den 01. Oktober 2024

In Vertretung  
Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt