

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 30. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. November 2018)

zum Thema:

Verbindungsstraße Karow – B2, Nachfragen zu 18/13783

und **Antwort** vom 16. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16941
vom 30.10.2018
über Verbindungsstraße Karow – B 2, Nachfragen zu 18/13783

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

Frage 1:

Die Straße wird u. a. mit Fahrzeitverkürzungen für Kfz Richtung stadteinwärts begründet. Welcher Kfz-Mehrverkehr ist in diesem Zusammenhang auf der weiteren B2, der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee zu erwarten durch a) Verlagerung von der A114 – B109, b) Verlagerung vom ÖPNV oder Radverkehr, c) Neuverkehr (induzierter Verkehr)?

Welche Veränderung im Vergleich zu 2015 ist das?

Die bisherige Antwort des Senats „Die Verkehrssituation in diesen weiterführenden Straßen ist nicht Bestandteil der Planfeststellung, daher kann in diesem Rahmen keine Aussage getroffen werden.“ ist als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage nicht akzeptabel.

Zumal der Senat in seiner Antwort auf Frage 11 zu 18/13783 Auswirkungen der geplanten Straße auf die Berliner Allee durch großräumigen Pendlerverkehr prognostiziert: „Die Konzentration von Wohnstandorten und der im Vergleich geringe Besatz an Arbeitsplätzen im Nord-Ost-Raum führt zu Pendlerströmen, so dass ein Großteil der Fahrten Arbeitswegen zugeordnet wird.“

Antwort zu 1:

Die teilweise Beantwortung dieser Frage kann der Abbildung 29 der verkehrlichen Begründung (Beigestellte Unterlage Nr. 21.2 – Auszug siehe Anlage) zur Baumaßnahme vom 19. April 2012 entnommen werden. Danach verteilt sich der prognostizierte Verkehr der Verbindungsstraße an der B 2 zu etwa 1/3 in Richtung Norden/A 10 und zu über 2/3 des Verkehrs in Richtung Süden mit Quelle oder Ziel in Weißensee (u.a. südliche Stadträume) und Hohenschönhausen.

Diese südwärts gerichteten Verkehre auf der B 2 teilen sich in Höhe der Ortslage Malchow zu etwa 40 % nach Hohenschönhausen und ca. 60 % nach Weißensee und anderen südlichen Stadträumen auf.

An der Darßer Straße südlich Malchow erfolgt eine weitere Aufteilung des Verkehrs. Je weiter in Richtung Berliner Innenstadt, umso mehr verteilt sich der Verkehr im Straßennetz.

Aus der Unterlage (verkehrliche Begründung) gehen keine weiteren Angaben hervor. Das ist auch nicht erforderlich, weil die vorhabenbezogene Belastung der einzelnen Straßen im Raum Weißensee/Am Weißen See sich mit jeder Kreuzung weiter verringert.

Verlagerung A 114:

Eine Verkehrsverlagerung von der A 114/B 109 auf die neue Trasse ist nicht zu erwarten.

Verlagerung Öffentlicher Verkehr/Radverkehr:

Das Vorhaben ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr enthalten und damit auch in das Verkehrsmodell des Landes Berlin aufgenommen. Dadurch sind die möglichen Verkehrsverlagerungen durch dieses Vorhaben im Berliner Verkehrsmodell berücksichtigt.

Induzierter Verkehr:

Die Größenordnung wurde nicht extra in den Unterlagen ausgewiesen. Das ist hier auch nicht von entscheidender Größe und wird auch nur in geringem Maße entstehen.

Der Bezug zum Jahr 2015 kann nicht nachvollzogen werden.

Frage 2:

Wie hoch sind a) für den Prognosenullfall (also ohne Verbindungsstraße) und b) nach Eröffnung der Verbindungsstraße die prognostizierten Immissionswerte für Lärm (LDEN, LN), Feinstaub und Stickstoffdioxid auf der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee?

Welche Veränderungen zu 2015 sind das?

Die bisherige Antwort des Senats „Die Berliner Allee ist kein Bestandteil der Planfeststellung, daher kann in diesem Rahmen keine Aussage getroffen werden.“ ist als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage nicht akzeptabel. Zumal die verkehrsbedingte Luftschadstoff- und Lärmsituation im genannten Abschnitt der Berliner Allee bereits ohne die geplante Straße Gegenstand mehrerer Planwerke und Gerichtsverfahren des Senats ist.

Antwort zu 2:

Für den Prognosenullfall (ohne Verbindungsstraße) liegen Daten zur Luftschadstoff- und zur Verkehrslärmbelastung vor. Die Ermittlung der Luftschadstoffdaten erfolgte mittels eines Ausbreitungsprogramms mit den neuen Emissionsfaktoren auf der Basis des aktuellen Handbuchs (Version 3.3) des Umweltbundesamtes sowie der korrigierten Emissionsfaktoren für leichte Nutzfahrzeuge auf Basis der Straßenverkehrszählung 2014. Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde zudem die zukünftige Luftbelastung für die Jahre 2020 und 2025 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Infrastruktur, der Verkehrsmengen und der Entwicklung der Emissionen der sich stetig erneuernden Fahrzeugflotte prognostiziert.

Für die Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee werden folgende Immissionswerte ausgewiesen:

Abschnitt	Jahresmittelwerte in µg/m ³ 2015 / 2020 / 2025		
	Feinstaub PM10	Feinstaub PM2.5	Stickstoffdioxid
Bernkasteler Straße/Rennbahnstraße bis ca. Caseler Straße	28/27/26	17/16/15	49/34/22
Caseler Straße bis Falkenberger Straße	25/24/23	16/15/15	35/25/17
Falkenberger Straße bis Buschallee	25/24/23	16/15/15	36/26/18

Die Belastungsunterschiede sind durch unterschiedliche Bebauungs- und Verkehrssituationen bedingt.

Eine Überschreitung verbindlicher Grenzwerte wurde für den Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ für das Jahr 2015 im beidseitig bebauten Bereich zwischen Bernkasteler Straße/Rennbahnstraße bis ca. Caseler Straße berechnet. Hier ergab sich ein Jahresmittelwert von 49 µg/m³. Aufgrund der Flottenerneuerung, z.B. durch die Nachrüstung und Modernisierung von Linienbussen und die weitere Erhöhung der Flottenanteile der sehr sauberen Lkw der Abgasnorm Euro VI, sinken die Fahrzeugemissionen bis 2020 so stark, dass für alle Abschnitte eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird. Dieser Trend setzt sich in den Folgejahren fort.

Die strategischen Lärmkarten aus dem Jahr 2017 basieren gleichfalls auf den Daten der Straßenverkehrszählung 2014. Sie weisen für die Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee sehr hohe Verkehrslärmbelastungen aus. An den zur Straße gelegenen Fassaden werden dabei Pegel von bis zu 76 dB(A) für den Ganztagesindex LDEN und von bis zu 68 dB(A) für den Nachtzeitraum ausgewiesen, verursacht durch Kraftfahrzeuge und Straßenbahn.

Da im Rahmen der Planfeststellung keine Verkehrsprognose für den Abschnitt der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee erforderlich war (siehe Antwort zu Frage 1), können die Fragen nach prognostizierten Immissionswerten für den Zeitpunkt nach Eröffnung der Verbindungsstraße und den Veränderungen zu 2015 nicht beantwortet werden.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat die bestehenden und die prognostizierten Immissionswerte in Bezug auf den Gesundheitsschutz der Anwohner der Berliner Allee insbesondere zwischen Rennbahnstraße und Buschallee?

Antwort zu 3:

Die bestehenden verkehrsverursachten Immissionsbelastungen sind hinsichtlich Stickstoffdioxid als hoch einzustufen, während die Belastung mit Feinstaub geringer ist und die Grenzwerte eingehalten werden. Die prognostizierten Luftschadstoffbelastungen für 2020 und 2025 lassen auch für Stickstoffdioxid eine Einhaltung der Grenzwerte erwarten. Der Senat wird zudem im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung des

Luftreinhalteplans für Berlin kurzfristig Maßnahmen ergreifen, mit denen eine Einhaltung des Luftqualitätsgrenzwertes schnellstmöglich erreicht werden soll.

Mit dem Lärmaktionsplan Berlin, der derzeit fortgeschrieben wird, werden zudem Strategien zur Minderung der stadtweit hohen Verkehrslärmbelastung entwickelt. Derzeit ist aber noch keine verbindliche Auskunft möglich, ob und welche Maßnahmen in der Berliner Allee zwischen Rennbahnstraße und Buschallee zur Lärminderung in Betracht kommen.

Berlin, den 16.11.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Der Anschluss der Straße Am Hohen Feld an die neue Verbindungsstraße hat eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Zuge der Straße Alt-Karow im Vergleich zum Prognose-Nullfall zur Folge, so dass in der Straße Alt-Karow nur 12.000 Kfz/Tag (DTV_w) verbleiben. Dies entspricht einer Entlastung der Straße Alt-Karow um fast ein Drittel im Vergleich zum Prognose-Nullfall.

Im Vergleich zu den heutigen Verkehrsbelastungen (Abbildung 13) und den im Prognose-Nullfall zu erwartenden Verkehrsbelastungen (Abbildung 24) kann festgehalten werden, dass die neue Verbindungsstraße in der Lage ist, die Verkehrsbelastungen in der Straße Alt-Karow in ihrer gesamten Länge im Bereich des historischen Dorfkerns trotz der prognostizierten Zuwächse im Verkehrsaufkommen durch Verdichtung und Neubau von Wohngebieten unter das heutige Niveau abzusenken. Auf der anderen Seite steigt jedoch die verkehrliche Bedeutung des Straßenzugs Am Hohen Feld – Achillesstraße, so dass sich in diesen Straßen ihrer zukünftigen Verkehrsfunktion entsprechend ähnliche Verkehrsbelegungen von rund 2.000 bis 4.500 Kfz/Tag (DTV_w) einstellen.

Die folgende Abbildung 29 zeigt die Differenzverkehrsbelastungen der Vorzugsvariante im Vergleich zum Prognose-Nullfall. In der Anlage 6 ist ein größerer Netzausschnitt dargestellt.

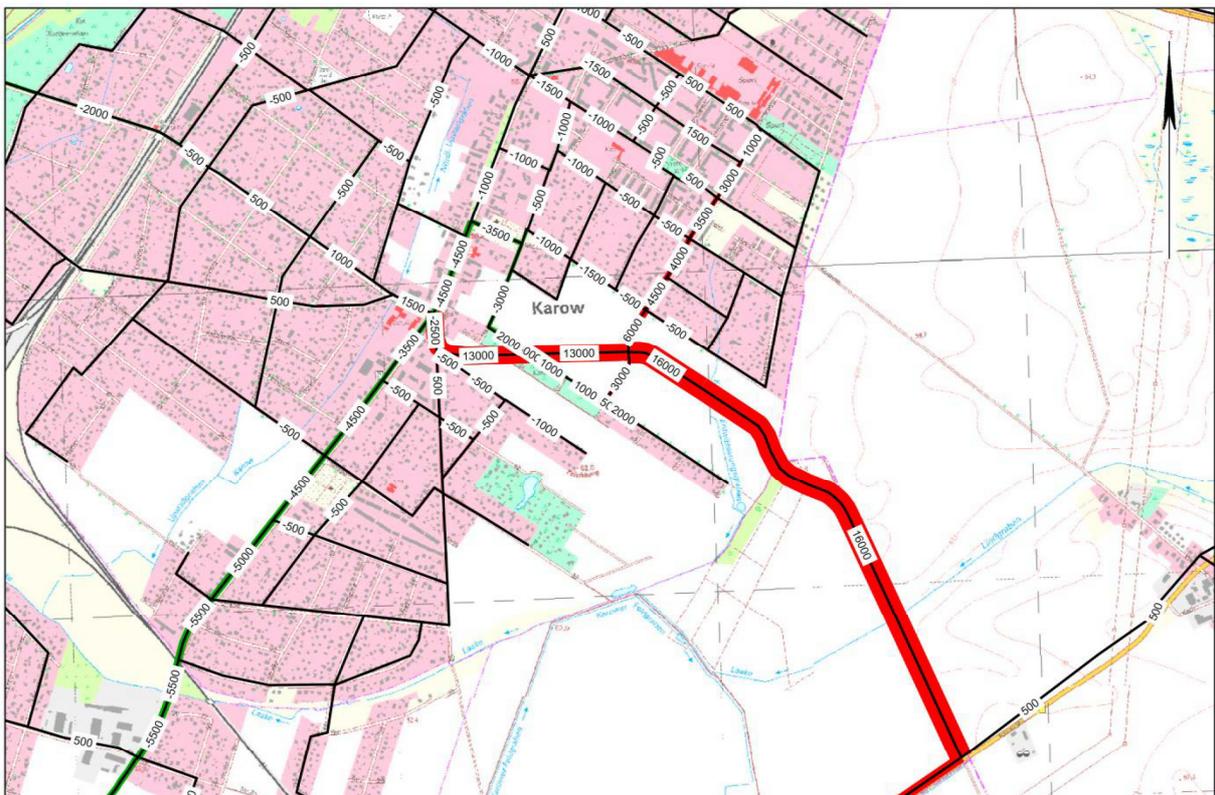


Abbildung 29 Prognose-Vorzugsvariante 2025 – Differenz zum Prognose-Nullfall 2025 – Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTV_w)