

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dennis Buchner, Tino Schopf und Clara West (SPD)

vom 03. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Januar 2018)

zum Thema:

Umbau der Berliner Allee in Weißensee

und **Antwort** vom 15. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Jan. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dennis Buchner,
Herrn Abgeordneten Tino Schopf,
Frau Abgeordnete Dr. Clara West (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 / 13 038
vom 03.01.2018
über Umbau der Berliner Allee in Weißensee

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

Frage 1:

Der Umbau der Berliner Allee zwischen der Pistoriusstraße und der Rennbahnstraße ist in der Investitionsplanung des Landes Berlin hinterlegt. In welchen nächsten Schritten wird die Planung und Realisierung des Vorhabens bewerkstelligt?

Frage 2:

Wann erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen (Bitte um Zeitschiene)?

Frage 3:

Wann und in welchem Rahmen erfolgt die Beteiligung der Anwohner*innen?

Frage 4:

Welche Ideen existieren bezüglich der Neugestaltung des Verkehrsraums?

Antwort zu 1 - 4:

Aktuelle Zielstellung des Landes Berlin ist die grundhafte Erneuerung der Berliner Allee im Abschnitt von Pistoriusstraße bis Rennbahnstraße einschließlich einer grundhaften Sanierung der Straßenbahngleisanlagen. Im Rahmen der Erneuerungsmaßnahme wird eine Neugestaltung des gesamten Straßenraumes vorgenommen. Die Maßnahme ist Bestandteil der Investitionsplanung 2018 – 2022.

Gegenwärtig ist die Ausschreibung einer Verkehrs-/Machbarkeitsuntersuchung in der Vorbereitung. Im Nordostraum Pankow stehen aufgrund der geplanten Wohnungsbau- bzw. Strukturentwicklungen eine Vielzahl an Untersuchungen für notwendige Verkehrslösungen an, welche schon gegenwärtig die zur Verfügung stehenden Bearbeitungskapazitäten übersteigen. Aus diesem Grund besteht bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz derzeit nicht die oberste Priorität für eine diesbezügliche Verkehrs-/Machbarkeitsuntersuchung.

Im Rahmen der vorgesehenen Verkehrs-/Machbarkeitsuntersuchung findet ein Abwägungsprozess statt. Im Ergebnis dieses Prozesses soll eine Vorzugsvariante für die Umgestaltung des Straßenraumes gefunden werden mit dem Ziel, die bestehenden Defizite weitestgehend abzubauen. Auf der Grundlage dieses Ergebnisses können dann die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.

Eine konkrete Zeitschiene für die Gesamtplanung sowie die Ausführung kann unter Bezugnahme auf die vorgenannten Gründe sowie unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes und des komplexen Abstimmungs- und Planungsprozesses zum heutigen Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werden.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden Informationen zum Planungsfortschritt und zu Zwischenergebnissen zum gegebenen Zeitpunkt auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veröffentlicht werden. Darüber hinaus beinhaltet der Planungsprozess eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung in den einzelnen Planungsphasen.

Frage 5:

Wie wird sichergestellt, dass der Radverkehr über eine eigene und abgesicherte Spur erfolgt?

Antwort zu 5:

Die Neugestaltung des Straßenraumes hat zum Ziel, die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die Eckpunkte, welche sich aus dem Mobilitätsgesetz ergeben, fließen dabei in die Querschnittsfindung ein.

Die Querschnittsaufteilung mit Flächenzuteilung für die verschiedenen Verkehrsarten wird unter Zugrundelegung der Flächenverfügbarkeit und Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche sorgfältig abgewogen.

Konkrete Angaben zur Querschnittsgestaltung können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gemacht werden.

Frage 6:

Welche Überlegungen gibt es, die Überquerungssituation für Fußgänger*innen an der Tramhaltestelle „Berliner Allee/ Indira-Gandhi-Straße“, insbesondere am Bahnsteigende stadtauswärts, zu verbessern?

Frage 7:

Ist nach Abschluss der Arbeiten an diesem Abschnitt geplant,

- a) die Lücke im Radwegenetz im Abschnitt von der Gürtelstraße bis zur Smetanastraße zu schließen?
- b) die Überquerungssituation für Fußgänger*innen an den Tramhaltestellen Antonplatz und Albertinenstraße zu verbessern, z.B. durch eine Verbreiterung der Fußgängerinseln oder der Optimierung der Ampelschaltung?

Antwort zu 6 - 7:

Die o.g. Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung wird auch ggf. notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger beinhalten.

Änderungen an den Querungen zu den Haltestellen sind dann unter Beibehaltung der Gleislage und des Bahnkörpers zu untersuchen. Dabei müsste für zusätzliche oder veränderte Signalisierungen die notwendige Integration in das Beschleunigungsprogramm der Straßenbahn berücksichtigt werden.

Konkrete Überlegungen oder Maßnahmenvorschläge dazu gibt es noch nicht. Die Neugestaltung des Straßenraumes wird unter anderem auch mit der BVG und der VLB abgestimmt.

In Berlin soll vor allem an den Hauptverkehrsstraßen die Verkehrssicherheit für Radfahrende durch eine verbesserte Infrastruktur erhöht werden.

Der gegenwärtig bestehende Straßenquerschnitt im Abschnitt zwischen Antonplatz und Albertinenstraße wurde im Rahmen der durchgeführten Sanierung (Straße/ Straßenbahn) gemeinsam mit dem Bezirk und den ansässigen Gewerbetreibenden abgestimmt, um eine weitestgehende Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer und Anlieger zu gewährleisten. Die Führung des Radverkehrs erfolgt aufgrund der fehlenden Flächen im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Da die Nebenstraßen der Berliner Allee Bestandteil von Tempo 30 Zonen sind, gibt es für den Fahrradverkehr alternative Ausweichstrecken. Sie verlaufen teilweise parallel zur Berliner Allee und sind in Kombination mit den bestehenden bzw. geplanten Querungsmöglichkeiten geeignet, den Radverkehr aufzunehmen und der Berliner Allee zu zuführen.

Frage 8:

Welche langfristigen Überlegungen gibt es für den öffentlichen Nahverkehr der BVG auf der Berliner Allee?

Antwort zu 8:

Die Straßenbahnanlagen in der Berliner Allee wurden Anfang der 2000er-Jahre den damaligen Anforderungen entsprechend grundinstandgesetzt. Grundsätzliche Änderungen dieser Anlagen sind für eine sichere und zuverlässige Abwicklung des Straßenbahnbetriebes derzeit nicht notwendig.

Die Berliner Allee wird von den Straßenbahnlinien M4, M13, 12 und 27 und von den Buslinien 255, 259, 156 und N50 befahren. In den letzten Jahren wurden bereits auf den Linien M4 und 12 deutliche Angebotsausweitungen in Form von Taktverdichtungen umgesetzt. Zur nachfragegerechten Erhöhung der Platzkapazitäten auf den Linien M4 und M13 erfolgt zudem eine sukzessive Umstellung des Fahrzeugeinsatzes auf längere Straßenbahnfahrzeuge mit größerer Kapazität.

Weitere Veränderungen des aktuellen Fahrplanangebotes sind für die benannten Linien in der Berliner Allee derzeit nicht konkret geplant.

Frage 9:

Welche langfristigen Überlegungen gibt es für die gesamte Magistrale von der Innenstadt bis zum Autobahnanschluss? Sind dem Senat hier Planungen der anliegenden Gemeinden und des Landes Brandenburg bekannt, die Verkehrsführung zu verändern?

Antwort zu 9:

Der Straßenzug der Otto-Braun-Straße - Greifswalder Straße - Berliner Allee - Malchower Chaussee - Dorfstraße zwischen dem Alexanderplatz und dem Berliner Ring (BAB A 10) gehört zum übergeordneten Straßennetz von Berlin, ist als großräumige Straßenverbindung eingestuft und als Bundesstraße B 2 klassifiziert.

Neben der bestehenden Investitionsplanung im Bereich der Berliner Allee zwischen der Pistoriusstraße und der Rennbahnstraße ist eine Entlastung der Ortslage Malchow (Bezirk Lichtenberg) ein Ziel des Landes Berlin.

Die heutige Ortsdurchfahrt Malchow ist von permanenten Staus und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 30 km/h geprägt. Deshalb wurde im Zuge der Bundesstraße B 2 die Ortsumfahrung Malchow zur Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin (Mitte, Prenzlauer Berg, Weißensee) und den nordöstlich gelegenen Gemeinden im Land Brandenburg als anbaufreie Straße mit teilplanfreien Knotenpunkten zwischen der Darßer Straße und der Landesgrenze für den Bundesbedarfsplan angemeldet und wird im aktuellen Entwurf des BVWP 2030 mit der Dringlichkeitseinstufung „vordringlicher Bedarf“ dargestellt.

Diese neue, westlich der Ortslage verlaufende Straßenrampe, die auch im Flächennutzungsplan von Berlin enthalten ist, soll neben der Führung des Straßenverkehrs um das Dorf Malchow herum zur Verbesserung der Rahmenbedingungen / Situation für den Öffentlichen Personennahverkehr, für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt dienen. Dort werden somit sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Zerschneidung der Ortslage durch den Straßenverkehr vermindert. Insgesamt dient die Maßnahme auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortslage. Für diese Neubaumaßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren nach Bundesfernstraßengesetz erforderlich.

Eine weitere Planung in Verknüpfung mit der B 2 ist die Tangentiale Verbindung Nord (TVN). Die TVN ist im Flächennutzungsplan als übergeordnete Straßenverbindung dargestellt. Ihre Verknüpfung mit der B 2 nördlich und westlich der Ortslage Malchow wird als eine Maßnahme in Abhängigkeit zur städtebaulichen Entwicklung der Potenzialflächen in den Bezirken Pankow und Lichtenberg und zur Verbesserung der Verkehrssituation im Nordost-Raum gesehen.

Ebenfalls nördlich der Ortslage Malchow läuft aktuell in der Zuständigkeit des Landes Berlin das Planfeststellungsverfahren zu einer weiteren Infrastrukturmaßnahme „B2-Verbindungsstraße“. Dadurch soll eine verkehrliche Öffnung von Karow nach Osten zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Räume Buch – Karow – Blankenburg geschaffen werden.

Frage 10:

Eine unter der Greifswalder Straße und Berliner Allee in den Norden führende U-Bahn, z.B. nach Karow über Blankenburg wird vielfach gefordert. Zu welcher Einschätzung kommt die Verkehrsverwaltung über den Nutzen einer solchen U-Bahn?

Antwort zu 10:

Die angesprochene Verkehrsachse ist heute im ÖPNV mit einer sehr gut ausgebauten und leistungsfähigen Straßenbahnverbindung abgedeckt. Ideen für eine solche U-Bahnstrecke

gehen bereits zurück auf die Anfangszeit des 20. Jahrhunderts und werden immer wieder geäußert. Grobkostenschätzungen für die Realisierung eines solchen Vorhabens lassen, auch in Kenntnis der Kostenentwicklung des U 5-Lückenschlusses, derzeit schwer einschätzen, ob der notwendige Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbracht werden kann, auch wenn es sich um eine nachfragestarke Relation handelt.

Dennoch ist eine solche U-Bahn-Trassenführung als eine potenziell sehr langfristige Maßnahme im Flächennutzungsplan von Berlin verankert, um sie für die Zukunft nicht zu verhindern.

Berlin, den 15.01.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz