

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Doering (LINKE)

vom 30. Januar 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2014) und **Antwort**

Wohnungsbau und Verkehrsplanung im Berliner Südosten

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

Frage 1: Welche Wohnungsbaupotenziale weist der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen für den Bezirk Treptow-Köpenick mit welchen konkreten Standorten und wie vielen Wohneinheiten aus und mit welchem Bevölkerungsanstieg rechnet der Senat in diesem Bezirk in den nächsten Jahren?

Folgende größere Standorte sind im Entwurf des StEP Wohnen mit Realisierungsziel 2025 dargestellt:

| | |
|---|----------|
| Wohnungsneubaubereich S-Bhf Altglienicke: | 1.100 WE |
| Wohnungsneubaubereich Köpenick-Zentrum | 2.700 WE |
| Wohnungsneubaubereich Dahmestadt | 2.350 WE |
| Wohnungsneubaubereich Johannisthal/ Adlershof | 1.800 WE |

Folgende weitere Neubaustandorte mit Realisierungsziel 2025 sind im Entwurf des StEP Wohnen dargestellt:

| | |
|---|--------|
| Tabbertstraße 6 | 300 WE |
| Südostallee 132-134 | 250 WE |
| Kleingartenanlage nördl. S-Bhf. Plänterwald | 300 WE |
| Eichbuschallee 51 | 300 WE |
| Flutstraße / Fließstraße | 600 WE |
| Brunolfweg | 260 WE |
| Altglienicker Höhe, 3. Bauabschnitt | 250 WE |
| Kleingartenanlage westl. S-Bhf. Plänterwald | 700 WE |
| Kleingartenanlage Zur Linde | 450 WE |

Der Senat rechnet gemäß „Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2011 – 2030“ in seiner mittleren Variante bis zum Jahre 2025 für den Bezirk Treptow-Köpenick mit ca. 263.700 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Frage 2: Auf welcher Grundlage und aufgrund welcher Bevölkerungsprognosen findet die Verkehrsplanung der nächsten Jahre statt? Wie und mit welchen konkreten Projekten wird der StEP Verkehr an den StEP Wohnen angepasst?

Antwort zu 2: Die Planungen des Landes Berlin beruhen jeweils auf den im Land vorliegenden, aktuellen Erkenntnissen; herbei werden auch die Erkenntnisse der Bevölkerungsprognose 2011-2030 berücksichtigt.

Antwort zu 1: Für den Bezirk Treptow-Köpenick wurden als langfristige Wohnungsbau-Potenziale, die zum Teil erst nach dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen Ziel-Jahr 2025 in Anspruch genommen werden sollen, ca. 36.000 Wohneinheiten (WE) ermittelt.

Der verabschiedete Stadtentwicklungsplan Verkehr gibt genügend Spielräume, auf die derzeit absehbaren Entwicklungen reagieren zu können. Das Thema Wohnen alleine ist noch kein zwingender Auslöser für eine kurzfristige Anpassung des StEP Verkehr. Bis 2015 werden weitergehende Erkenntnisse, bspw. aus dem Zensus 2011, der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“ und der flächendeckenden Verkehrserhebungen im Straßennetz vorliegen, die eine valide Abschätzung zu Anpassungsbedarfen des StEP Verkehr erlauben werden.

Neben diesen gesamtstädtischen Überlegungen und Betrachtungen sind die detaillierten Untersuchungen bspw. zu den Entwicklungsvorhaben und Bebauungsplan-Verfahren dazu da, die klein- als auch großräumigen Entwicklungen im Detail zu berücksichtigen und zu betrachten.

Frage 3: Auf welcher Entwicklungsgrundlage wird die Kreuzung Wendenschloßstraße/Müggelheimer Straße umgebaut?

Antwort zu 3: Der Knotenpunkt Wendenschloßstraße/Müggelheimer Straße ist in seiner Leistungsfähigkeit aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten mit langen Räumungszeiten und fehlenden Aufstellflächen als Trennung zwischen der einen Richtungsfahrbahn und den Straßenbahngleisen in Form einer Mittelinsel für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer stark eingeschränkt. Die langen Räumzeiten bieten keinen Spielraum für die Optimierung der Signalsteuerung.

Im Zuge des Knotenpunktumbaus wird aus der gegenwärtig versetzt angeordneten Haltestelle eine paarige Haltestelle. Die zusätzliche Aufstellfläche hat die gleiche Breite wie die Haltestelle. Ziel des Knotenpunktumbaus ist es, die verkehrsabhängige Steuerung flexibler zu machen und dadurch die Leistungsfähigkeit zu verbessern. Dazu kommen die Vorteile der verbesserten Umsteigebeziehungen und kürzeren Furten für den Fußgängerverkehr sowie der barrierefreie Ausbau der Anlage.

Bei der Planung des Umbaus des o. g. Knotenpunktes wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-57 VE „Marienhain“ berücksichtigt, der eine Bebauung mit 1.000 Wohneinheiten vorsieht. Es wurde durch entsprechende Untersuchungen der Nachweis erbracht, dass das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen auch nach dem Umbau des Knotenpunktes abgewickelt werden kann.

Frage 4: Für welchen Zeitraum ist die Sanierung der Salvador-Allende-Brücke vorgesehen und für welche Verkehrsbelastung wird die Brücke künftig ausgelegt?

Antwort zu 4: Es ist vorgesehen, den Neubau der Salvador-Allende-Brücke ab dem Herbst 2015 durchzuführen. Hierbei handelt es sich um den Ersatz der bestehenden Brücke in vorhandener Trasse mit unveränderter Gradienten und Querschnittsaufteilung auf der Brücke.

Frage 5: Ist die Lange Brücke am Schloss Köpenick dem aus den Wohnungsbaufächen resultierenden Verkehrszuwachs gewachsen und wann wird die Behelfsbrücke mit welchen Einschränkungen während des Ersatzneubaus ersetzt?

Antwort zu 5: Die Lange Brücke ist bedingt durch den Bauwerkszustand den verkehrlichen Belastungen schon heute nicht gewachsen. Aus diesem Grund ist die Vorkhaltung der Behelfsbrücke erforderlich. Die grundhafte

Erneuerung bis hin zum Ersatzneubau der Langen Brücke ist in der Investitionsplanung 2013 bis 2017 des Landes Berlin mit einem Baubeginn im Jahr 2017 angemeldet. Vor Beginn der Maßnahme ist eine umfassende Instandsetzung der Behelfsbrücke durchzuführen, damit der ÖPNV- und Individualverkehr während der Bauarbeiten aufrechterhalten werden kann. Nach Verkehrsfreigabe einer neuen Brücke, die auch die derzeitigen bekannten Entwicklungen im Raum Köpenick berücksichtigt, kann die Behelfsbrücke ersatzlos zurückgebaut werden.

Frage 6: Wer ist für die oben genannten Kreuzungsbereiche und Brückenbauten hinsichtlich Finanzierung und Organisation zuständig und inwieweit kann von einer kurzfristig gesicherten Finanzierung ausgegangen werden?

Antwort zu 6: Da der Umbau des Knotenpunktes Wendenschloßstraße/Müggelheimer Straße einschließlich der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle der Verbesserung der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen dient und somit vor allem von Seiten des ÖPNV bedingt ist, erfolgt die Finanzierung aus den aufgrund von Minderleistungen im Jahr 2008 einbehaltenen S-Bahn-Mitteln. Die BVG und die Verkehrslenkung Berlin (VLB) werden die Maßnahme umsetzen.

Für die Instandsetzung bzw. den Ersatzneubau von Ingenieurbauwerken (hier Brücken) ist die Abteilung X der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig. Die Finanzierung erfolgt aus Landesmitteln.

Frage 7: Zu welcher Zeit fanden die Erhebungen zu den Fahrgastzahlen für die Straßenbahnlinie 61 statt und wie gedenkt der Senat, die aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl im Südosten zu erwartende ansteigende Fahrgastzahl insbesondere im Sommer zum Strandbad Müggelsee und zu weiteren Erholungsorten entlang der Linie 61 mit dieser Straßenbahnlinie auch künftig ohne Emissionen im Umweltverbund bewältigen zu können?

Antwort zu 7: Die BVG AöR führt - wie im restlichen Liniennetz - regelmäßige Erhebungen der Fahrgastzahlen auch auf der Linie 61 durch. Die letzten Erhebungen auf der Linie 61 erfolgten nach Angabe der BVG AöR im Juni und Oktober 2013. Darüber hinaus wurde durch die BVG AöR während der Sommerferien 2013 durch eine gesonderte Fahrgastzählung gezielt die Nachfrage an mehreren „Schönwetter-Wochenenden“ überprüft.

Grundsätzlich wird die Nachfrageentwicklung auf jeder Linie beobachtet. Bei erkennbarem Handlungsbedarf (z.B. kapazitiven Problemen) werden mögliche Angebotsanpassungen geprüft. Aufgrund der stadtweit bestehenden steigenden Nachfrageentwicklung und den begrenzt verfügbaren finanziellen Mitteln zur Bestellung von ÖPNV-Leistungen muss jedoch stets eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Nachfrage auf der Linie 61 im Abschnitt vom S-Bahnhof Friedrichshagen nach Rahnsdorf/Waldschänke unterliegt aufgrund der An- und Abreise zum Strandbad Müggelsee starken saisonalen Schwankungen, die zudem sehr stark von der konkreten Wettersituation abhängig sind. Eine durchgängige Angebotsausweitung ist demnach nicht zu rechtfertigen. Die künftige Nachfrageentwicklung wird jedoch weiterhin beobachtet und bei Bedarf die Umsetzung kleinteiliger saisonaler Verbesserungen des Verkehrsangebotes geprüft.

Frage 8: Plant der Senat – wie vor dem Hintergrund der Überlegungen, die Straßenbahnlinie 61 nach Rahnsdorf einzustellen, zu befürchten ist – eine Ausdünnung des ÖPNV-Angebots im Berliner Südosten oder welche konkreten ÖPNV-Ausbaumaßnahmen sind in den nächsten Jahren vom Senat vorgesehen?

Antwort zu 8: Hinsichtlich der Zukunft der Straßenbahnlinie 61 wird auf die Antwort zur Kleinen Anfrage Nr. 17/12689 verwiesen. Diesbezüglich besteht kein veränderter Sachstand. Eine Ausdünnung des ÖPNV-Angebots im Berliner Südosten ist durch den Senat nicht geplant.

Grundsätzlich muss das ÖPNV-Angebot der vorhandenen Fahrgastnachfrage im Hinblick auf einen effektiven Mitteleinsatz jedoch möglichst gut entsprechen. Bei merkbarer Nachfrageveränderungen wird daher nach Möglichkeit das ÖPNV-Angebot entsprechend angepasst.

Hinsichtlich der infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen im ÖPNV im Südosten Berlins erfolgte im Jahr 2011 mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke vom S-Bahnhof Adlershof zum Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (WISTA) eine qualitativ hochwertige Erschließung des sich dynamisch entwickelnden Gebietes. Gemäß StEP Verkehr soll die Straßenbahnstrecke von der WISTA bis Schöneweide, Sterndamm verlängert werden und so der besseren Erschließung und Anbindung der Bereiche der WISTA um den Groß-Berliner Damm und als Verknüpfung zwischen den Stadtteilen Adlershof und Schöneweide dienen. Die entsprechenden Planungen sind bereits in Bearbeitung, so dass das Planfeststellungsverfahren für diese Straßenbahnneubaustrecke voraussichtlich noch 2014 eingeleitet werden könnte.

Eine weitere Verbesserung des Straßenbahnangebotes im Berliner Südosten erfolgt mit der Inbetriebnahme des Kehrgleises An der Wuhlheide voraussichtlich im Herbst dieses Jahres. Hierdurch kann die ÖPNV-Bedienung des Campus der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) an der Wilhelminenhofstraße verbessert werden. Nach Baufertigstellung wird die Linie 67 zwischen Schöneweide und der HTW verdichtet. Aus Richtung Norden erfolgen auf der Linie 27 weiterhin gezielte Verstärkerfahrten bis zur neuen Zwischenendstelle. Darüber hinaus sind in den nächsten Jahren keine weiteren Neubaumaßnahmen für Straßenbahn und S-Bahn im Berliner Südosten geplant. Ergänzend dazu weist der StEP Verkehr mittelfristig Verbesserungen im Regionalverkehr durch den Bau des Regionalbahnhofes Köpenick aus.

Berlin, den 24. Februar 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mrz. 2014)