

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 23. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2018)

zum Thema:

Verkehrskonzept Oberschöneweide

und **Antwort** vom 11. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Sep. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16115
vom 23. August 2018
über Verkehrskonzept Oberschönevide

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

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Erarbeitung des Verkehrskonzepts für Oberschönevide?

Antwort zu 1:

Die Untersuchungen zum Verkehrskonzept Oberschönevide, die als gemeinsames Projekt der Verkehrsplanung und der Lärminderungsplanung beauftragt wurden, befinden sich weiterhin in intensiver Bearbeitung. Der ursprüngliche Zeitplan konnte nicht eingehalten werden, da die Beteiligung der Öffentlichkeit durch Bürgerveranstaltung und Online-Dialog sich als sehr umfangreich darstellte. Für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Straße wurden für den Straßenzug Edisonstraße und für die Spreestraße Zwischenlösungen erarbeitet, die den übergeordneten Durchgangsverkehr über die neue Brücke führen sollen. Zu den Sofortmaßnahmen gehörten Änderungen in der Wegweisung, aber auch Anpassungen an den sogenannten Pfortnerknoten und die angeordnete Gelbmarkierung von Radfahrstreifen zu Lasten eines Fahrstreifens. Varianten von möglichen Straßenraumgestaltungen wurden im Februar 2018 in einer Bürgerveranstaltung und in einem Online-Dialog vorgestellt und diskutiert. In einer gegenwärtig stattfindenden zweiten Bearbeitungsphase sollen nun die Querschnitte unter Einbeziehung und Auswertung der Bürgerbeteiligung erarbeitet und abgestimmt werden, die dann die Grundlage für einen späteren Straßenumbau und als Planungsvorgabe für die anstehende Gleiserneuerung der Straßenbahn bilden.

Frage 2:

Wann ist der Erarbeitungsprozess beendet und wann bzw. in welchen Stufen wird dieses Konzept umgesetzt?

Antwort zu 2:

Leider hat sich die erste Umsetzungsphase mit den Gelbmarkierungen und den LSA-Umstellungen auf Grund vielfältiger Verkehrsbaumaßnahmen im Gebiet, Leitungsarbeiten, Gleisbauarbeiten in der Wilhelminenhofstraße, Fahrbahnsanierungen und nicht zuletzt durch die Sperrung der denkmalgeschützten Stubenrauchbrücke zu deren Instandsetzung und die damit verbundenen Umleitungen, Straßensperrungen und Ersatzverkehrsführungen bis in den Sommer 2018 gezogen. Die Radfahrstreifenmarkierung in der Edisonstraße zwischen Wilhelminenhofstraße und Griechischer Allee konnte sogar erst in der 33. KW erfolgen. Mit Inbetriebnahme der nun instandgesetzten Stubenrauchbrücke gibt es jetzt auch eine neue Führung für den Kfz-Verkehr (in beiden Richtungen mit jeweils einer Spur) und die erhoffte weitere Verkehrsentslastung auch in der Siemensstraße. Bereits durchgeführte Verkehrszählungen und -beobachtungen zeigen schon sehr gute Verlagerungseffekte auf die Minna-Todenhagen-Straße und Entlastungen der Straßenzüge Edisonstraße, Spreestraße und Siemensstraße, was in die Zielplanung zur Straßenumgestaltung dieser drei übergeordneten Straßen einfließen wird.

Frage 3:

Wann ist die Sanierung der Stubenrauchbrücke beendet?

Antwort zu 3:

Die Sanierung der denkmalgeschützten Stubenrauchbrücke konnte am 24.08.2018 abgeschlossen werden. Die Verkehrsfreigabe mit der unter Antwort zu 2 beschriebenen Verkehrsführung erfolgte in den frühen Nachmittagsstunden desselben Tages.

Frage 3.1:

Wie wird die Aufteilung des Straßenquerschnitts auf der Brücke und in den Straßen vor und nach der Brücke (Karlshorster Str., Siemensstraße) erfolgen?

Antwort zu 3.1:

Mit Inbetriebnahme der Stubenrauchbrücke wird der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen in jeweils einer Spur geführt. Im Brückenbereich ist darüber hinaus auf der Fahrbahn ein Radfahrstreifen in Richtung Siemensstraße markiert. In der Gegenrichtung wird der Radverkehr vorerst über die Behelfsbrücke geleitet, die seit dem 24.08.2018 für jeglichen Fahrzeugverkehr gesperrt ist. Mit Rückbau dieser Behelfsbrücke muss auch für diese Richtung für die Radfahrenden eine Lösung gefunden werden. Zwischenzeitlich wird es außerhalb der Brücke bis zu den benachbarten Knotenpunkten nur eine Anpassung in den Bestand geben. Die Zielplanung kann erst nach Rückbau der Behelfsbrücke umgesetzt werden.

Frage 3.2:

Wann nach der Sanierung der Stubenrauchbrücke wird die parallel laufende Ersatzbrücke abgebaut?

Antwort zu 3.2:

Bedingt durch die erforderliche Bearbeitung von prioritären Brückeninstandsetzungs- bzw. Ersatzneubaumaßnahmen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit konnte ein Planungsbeginn für den Rückbau der Behelfsbrücke bisher nicht erfolgen. Ein Termin für den Rückbau kann somit nicht benannt werden.

Frage 3.3:

Wann und in welcher Form ist der Teil-Rückbau der Karlshorster Straße vorgesehen?

Antwort zu 3.3:

Der Rückbau des sehr aufgeweiteten Knotenpunktsarms der Karlshorster Straße und des Knotenpunkts insgesamt wird erst nach vollständigem Rückbau der Behelfsbrücke erfolgen können. Eine Planung dafür wird gegenwärtig erarbeitet.

Frage 4:

Liegen Verkehrszählungen von vor und nach der Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke/Straße für die Straßen Edisonstr, Siemensstr., Brückenstr., Spreestr. und Baumschulstraße vor? (wenn ja, bitte in tabellarischer Form darstellen)

Antwort zu 4:

Im Juni 2018 wurden Verkehrszählungen im Bereich der Minna-Todenhagen-Straße und an den Eingangs-Knotenpunkten von Ober- und Niederschöneweide zwischen 7 Uhr und 19 Uhr durchgeführt.

Dabei ist zu beachten, dass zu diesem Zeitpunkt verschiedene Verkehrsbaumaßnahmen (z.B. Sperrung der Stubenrauchbrücke Richtung Norden für den Kfz-Verkehr) und Umleitungen im Umfeld vorhanden waren. Zudem waren auch die Gelbmarkierungen noch nicht aufgebracht.

Straße	Höhe	Erhebungstag	Kfz/12 Std. (Querschnitt)
Edisonstraße	An der Wuhlheide	04.10.2017 (vor)	21.578
		14.06.2018 (nach)	10.348
Brückenstraße	Schnellerstraße	14.09.2017 (vor)	900
		14.06.2018 (nach)	1.258
Spreestraße	M.-Brückner-Straße	06.10.2016 (vor)	5.892
		14.06.2018 (nach)	2.689
Baumschulenstraße	Köpenicker Landstraße	27.11.2017 (vor)	14.319
		14.06.2018 (nach)	17.552

Legende: vor ...vor der Verkehrsfreigabe der Minna-Todenhagen-Str.
nach ...nach der Verkehrsfreigabe der Minna-Todenhagen-Str.

Die Verkehrsbelegung der Siemensstraße in Oberschöneweide, also innerhalb des Untersuchungsgebiets, wurde nach der Verkehrsfreigabe der Minna-Todenhagen-Straße noch nicht erfasst.

Frage 5:

Wann ist bzw. ist überhaupt beabsichtigt den Radfernweg R1 baulich, inklusive Ausschilderung, über die Minna-Todenhagen-Brücke/Straße zu führen?

Antwort zu 5:

Im Falle der Einstellung der Fährverbindung F 11 zwischen Baumschulenweg und Wilhelmstrand wird die Umverlegung und eine entsprechende Neubeschilderung des Europaradweges R1 im Abschnitt von Neue Krugallee bis Fritz-König-Weg erforderlich.

Frage 5.1:

Welche Wegeführung ist dafür, abweichend von der jetzigen Führung, vorgesehen?

Antwort zu 5.1:

Der Europaradweg R1 wird dann von Neue Krugallee über Baumschulenstraße, Schnellerstraße, die Minna-Todenhagen-Brücke und Schwarzer Weg zum Fritz-König-Weg führen und entsprechend beschildert werden.

Frage 6:

Die vorliegenden Fahrgastzahlen (Drs. 18/15352), inklusive Fahrräder, der Fähre F11 zeigen außerhalb der Wintermonate eine gute Auslastung. Wann ist mit einer Entscheidung über den notwendigen Weiterbetrieb der Fähre F11 zu rechnen bzw. bis wann muss darüber entschieden werden um einen unterbrechungsfreien Betrieb zu gewährleisten?

Antwort zu 6:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat Anfang August 2018 bei der BVG den Weiterbetrieb der Fährlinie F 11 für das Fahrplanjahr 2019 bestellt. Ein unterbrechungsfreier Fährbetrieb bis zu einer endgültigen Entscheidung über die Einstellung der F 11 oder die Art und den Umfang eines möglichen Fortbestands der Fährlinie F 11 ist damit sichergestellt.

Frage 7:

Liegen gegenüber dem Stand der Drs. 18/15352 (Mai 2018) aktuelle Fahrgastzahlen vor? Wenn ja, wie viele Fahrgäste (Fahrräder) wurden in den Monaten Juni bis August gezählt?

Antwort zu 7:

Aktuelle Fahrgastzahlen für die Fährlinie F 11 aus den Monaten Juni bis August liegen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz noch nicht vor.

Frage 8:

Wie ist die monatliche Auslastung der Buslinie 365 von Beginn der Betriebsaufnahme bis heute?

Antwort zu 8:

Monatliche Fahrgastzählungen oder Auslastungsermittlungen für die Buslinie 365 sind nicht erfolgt. Aus eigenen Verkehrsbeobachtungen kommt der ÖPNV-Aufgabenträger bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz jedoch zu dem Erkenntnis, dass sich die Fahrgastnachfrage auf der neu eingeführten Buslinie 365 positiv entwickelt.

Frage 9:

Teilt der Senat meine Auffassung, dass die Verkehrsfunktion der Fähre F11, mit der Verbindung zu den Kleingärten und der Wegeführung des R1, und der Buslinie 365 mit seiner Führung zwischen Baumschulenweg und Oberschöneweide nicht identisch ist?

Antwort zu 9:

Beide Verkehrsangebote ermöglichen die Überquerung der Spree in einem räumlich benachbarten Bereich und bedienen nach Einschätzung des Senats daher ähnliche Verkehrsbedürfnisse. Darüber hinaus sichert die Buslinie 365 zusätzliche Verkehrsbedürfnisse ab, beispielsweise durch die ÖPNV-Erschließung des südlichen Teils der Nalepastraße oder in der Verbindungsfunktion zwischen Oberschöneweide und Baumschulenweg.

Frage 10:

Kann meine Beobachtung vom Senat bestätigt werden, dass es einen erheblichen Anteil von Fahrzeugen gibt die von der Minna-Todenhagen-Straße rechts auf die Köpenicker Landstraße und dann in die Baumschulenstraße einfahren?

Antwort zu 10:

Bei den im Juni 2018 durchgeführten Verkehrszählungen wurde (wie üblich) die Verkehrsbelastung an den jeweiligen Knotenpunkten ermittelt. Zur räumlichen Herkunft der gezählten Fahrzeuge am jeweiligen Knotenpunkt können keine Aussagen getroffen werden.

Es ist aber richtig, dass ein erheblicher Anteil der Fahrzeuge (wie vorher auch) von der Köpenicker Landstraße in die Baumschulenstraße einbiegt.

Frage 11:

Warum ist die Grünphase für diese Rechtsabbieger an der LSA Minna-Todenhagen-Straße / Köpenicker Landstraße deutlich länger als die Grünphase für die eigentliche (gewünschte) Verkehrsführung von der Brücke über Schnellerstraße, Rixdorfer Str. Südostallee usw.?

Antwort zu 11:

Bei der Planung der Lichtsignalanlage floss eine Modellberechnung der Verkehrsmanagementzentrale ein. Diese wurde aufgrund von Leistungsfähigkeitsdefiziten anhand einer aktuellen Verkehrszählung am Knoten Schnellerstraße / Karlshorster Straße plausibilisiert und entsprechend angepasst. Mit den sich ergebenden Strombelastungen wurde die derzeit in Betrieb befindliche Festzeitsteuerung umgesetzt, bei welcher die Freigabezeit für die rechts in Richtung Baumschulenweg abbiegenden Fahrzeuge durch

die Berücksichtigung anderer Verkehrsbeziehungen abfällt. Es ist vorgesehen, zeitnah eine verkehrsabhängige Steuerung umzusetzen, die sich derzeit in der Planung befindet. Dadurch können die verschiedenen Verkehrsströme bedarfsgerechter abgewickelt werden.

Frage 12:

Soll bzw. wie wird der dadurch bedingten Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Baumschulenstraße entgegengewirkt?

Antwort zu 12:

Mit dem entstandenen ersten Bauabschnitt der Süd-Ost-Verbindung über die Minna-Todenhagen-Brücke soll eine Verlagerung des Verkehrs außerhalb der Ortskerne Nieder- und Oberschöneweide bewirkt werden, wobei eine Weiterführung in Richtung BAB-Anschluss Späthstraße vorgesehen ist. Zwischenzeitlich muss die Verkehrsführung über die Köpenicker Landstraße – Schnellerstraße erfolgen, wobei die vorhandene Wegweisung bewusst auf die Beziehung Minna-Todenhagen-Straße - Schnellerstraße - Rixdorfer Straße ausgerichtet wurde. Der Freigabezeitbedarf für die Linksabbieger von der Köpenicker Landstraße in die Baumschulenstraße lässt nur eine begrenzte Verkehrsmenge in dieser Relation abfließen.

Frage 13:

Ist beabsichtigt die ungünstige Fahrbahnmarkierung (unvermittelter Versatz der Geradeauspuren bzw. rechte Geradeauspur wird ohne Vorankündigung Rechtsabbiegespur) Am Knotenpunkt Minna-Todenhagen-Brücke/Straße /Nalepastr. zu ändern? Wenn ja, wann?

Antwort zu 13:

Es ist beabsichtigt, die Fahrbahnmarkierung anzupassen. Ein Zeitpunkt dafür kann leider noch nicht benannt werden.

Frage 14:

Wie viele Unfälle haben sich nach Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke/Straße auf der Brücke bzw. den unmittelbaren Zufahrtsstraßen zur neuen Straßenverbindung ereignet?

Antwort zu 14:

Die im Zeitraum vom 21. Dezember 2017 (Brückenöffnung) bis zum 31. Mai 2018 polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden.

Ort	Anzahl VU	Tödlich Verletzte	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
Minna-Todenhagen-Straße / Rummelsburger Landstraße / Rummelsburger Straße	13	0	0	0
Nalepastraße / Minna-Todenhagen-Straße	10	0	0	0
Nalepastraße, zwischen Minna-Todenhagen-Straße und Siemensstraße	11	0	0	1
Köpenicker Landstraße / Minna-Todenhagen-Straße	10	0	0	1
Gesamtstraßenverlauf der Minna-Todenhagen-Straße, inklusive Minna-Todenhagen-Brücke	4	0	0	2

(Stand: 03.09.2018)

Frage 14.1:

Gibt es bestimmte Häufungen oder andere Auffälligkeiten?

Antwort zu 14.1:

Es ist festzustellen, dass die o. g. Verkehrsunfälle mehrheitlich aus fehlerhaften Fahrstreifenwechseln resultierten (56 %). Für den Knotenpunkt mit der Nalepastraße soll es dazu Markierungsänderungen geben (s. Antwort zu 13). Als weitere Ursachen wurden „Fehler beim Abbiegen“ sowie „ungenügender Sicherheitsabstand“ registriert. Dies sind allgemeine Unfallursachen, die seit Eröffnung der Minna-Todenhagen-Straße im bisherigen eher kurzen Gewöhnungs- und Beobachtungszeitraum keine auffällige Verkehrsunfalllage beschreiben.

Berlin, den 11.09.2018

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz