

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 05. Juli 2004 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2004) und **Antwort**

Auferstanden aus Ruinen – Innenstadtring statt nachhaltiger Mobilitätsplanung?

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

1. Ist es richtig, dass der Ausbau der Bernauer Straße und der Invalidenstraße bis zum Lehrter Bahnhof zum inneren Stadtring erfolgen soll, um die Stadtmitte möglichst frei vom Durchgangsverkehr zu halten?

a) Wenn nein, warum findet sich dann auf Seite 3 des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsverfahren diese Formulierung?

b) Wenn ja, gehört die Invalidenstraße nicht zur Innenstadt?

Antwort zu 1.: Richtig ist, dass der Ausbau der Bernauer- und der Invalidenstraße Teilstück des Projektes eines geschlossenen, in seinen Abschnitten unterschiedlich leistungsfähigen Straßenzuges um die historische Mitte ist, und dass die Innenstadtstrategie des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) vorsieht, einen Teil des heutigen Durchgangsverkehrs durch die historische Mitte auf diesen Ring zu verlagern. Damit wird einer Zielvorgabe des Abgeordnetenhauses entsprochen.

Die erwähnte Innenstadtstrategie enthält jedoch weitere wichtige Elemente, die der Dämpfung des Kfz-Zielverkehrs und der Verlagerung eines Teils des Kfz-Verkehrs auf den ÖPNV (und das Fahrrad) dienen und somit die Kfz-Verkehrsbelastung der Innenstadt insgesamt mindern sollen. Im Unterschied zu konventionellen Ringstraßenplanungen früherer Jahre bündelt die „Ableitungsstrategie“ des StEP Verkehr nicht ausschließlich auf Ringstraßenzügen, sondern sie verteilt den räumlich zu verlagernden Durchgangsverkehr auch im übrigen Straßennetz.

Die begrenzten Kapazitäten des (ergänzten) Ring- bzw. Tangentensystems erlauben nach den Berechnungen des StEP Verkehr im Übrigen bestenfalls eine Verlagerung von rund 50 % des Durchgangsverkehrs.

a) entfällt

b) Der Straßenzug Invaliden-/Bernauer Straße begrenzt einen Stadtraum („Kleiner Hundekopf“), dessen Netzstruktur der Hauptverkehrsstraßen besonders stark (und Großstadt-untypisch) vom Durchgangsverkehr belastet ist und im StEP Verkehr - zusammen mit der City-West - als „innerstädtischer Entlastungsbereich“ bezeichnet wird. Wie oben dargestellt, nutzt die Ableitungsstrategie alle ringförmigen und tangentialen Straßenzüge und vermeidet dadurch eine übermäßige Belastung nur einer Ringstraße. Auch die übrige Innenstadt innerhalb des S-Bahn-Ringes wird im Zuge der Umsetzung der „Innenstadtstrategie“ entlastet.

2. Wie viele Fahrspuren sollen dem motorisierten Individualverkehr auf dem ausgebauten Streckenabschnitt zur Verfügung stehen?

Antwort zu 2.: In der Bernauer Straße und in der Invalidenstraße sind eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine Mischspur (MIV und Straßenbahn) pro Richtung geplant. Abweichend hiervon sollen im Abschnitt der Invalidenstraße ab Sandkrugbrücke bis Heidestraße in West-Ost-Richtung 2 Fahrspuren und in Ost-West-Richtung eine überbreite Fahrspur (in Verbindung mit einem Angebotsstreifen für den Radverkehr) für den MIV zur Verfügung stehen. Ferner sind in den Planstraßen im Bereich des Nordbahnhofs 2 Fahrspuren pro Richtung für den MIV vorgesehen.

3. Auf welchen Abschnitten des ausgebauten Streckenabschnitts soll die Straßenbahn auf einer eigenen Trasse fahren können?

Antwort zu 3.: Die Führung der Straßenbahn auf eigener Trasse ist über den künftigen Stadtplatz am Nordbahnhof und in der Invalidenstraße zwischen Sandkrugbrücke und Straße am ULAP geplant.

4. Auf welchen Abschnitten soll der Fahrradverkehr auf einem auf der Fahrbahn abmarkierten Fahrradstreifen fahren können?

Antwort zu 4.: Auf der Fahrbahn abmarkierte Angebotsstreifen für den Radverkehr sind in der Invalidenstraße in den Abschnitten zwischen Straße Alt Moabit und Lehrter Straße sowie zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke vorgesehen.

5. Welche Änderung des Straßengrundrisses ist für den Ausbau der Bernauer Straße und der Invalidenstraße vorgesehen?

Antwort zu 5.: Der Straßenbahnneubau in der Bernauer Straße und in der Invalidenstraße soll im jeweils vorhandenen Straßenraum erfolgen, allerdings sind Anpassungen der Fahrbahnquerschnitte in den einzelnen Teilabschnitten erforderlich:

- Bernauer Straße, Abschnitt Strelitzer Straße bis Gartenstraße von ca. 11,20 m auf 12,00 m
- Invalidenstraße, Abschnitt Am Nordbahnhof bis Chausseestraße von 11,05 m auf 12,50 m
- Invalidenstraße, Abschnitt Chausseestraße bis Hessische Straße von ca. 10,60 m auf 12,30 m
- Invalidenstraße, Abschnitt Platz vor dem Neuen Tor von ca. 15,30 m auf 18,05 m
- Invalidenstraße, Abschnitt Invalidenpark von ca. 15,10 m auf 23,46 m (Straßenbahnhaltestelle in Mittellage)
- Invalidenstraße, Abschnitt Scharnhorststraße bis Heidestraße von ca. 15,10 m auf 18,30 m.

Die heutigen Bordverläufe in der Invalidenstraße sind nicht durchgängig parallel. Die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte können deshalb nur als Mittelwerte angegeben werden.

6. Wo und um welches Maß sollen für den Ausbau der Bernauer Straße und der Invalidenstraße Bürgersteige reduziert bzw. entfernt werden?

Antwort zu 6.: In der Bernauer Straße werden die Gehwege im Wesentlichen zu Gunsten des Einbaus der Radwege im Seitenbereich um jeweils 1,60 m verschmälert, wobei für den Fußgängerverkehr ausreichende Gehwegbreiten verbleiben.

In der Invalidenstraße ergibt sich eine Änderung der Gehwegbreiten nur auf der Nordseite:

- Im Abschnitt zwischen Chausseestraße und Humboldtuniversität soll die Gehwegbreite um im Mittel ca. 1,40 m reduziert werden.
- Aufgrund von geplanten Einrichtungen zur Sicherung des Grundstückes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen werden hier Umplanungen im Gehwegbereich notwendig, die sich aus Gründen der Einheitlichkeit auf das gesamte Gebäudeensemble erstrecken sollen. Hier ist vorgesehen, einen 1,5 m breiten Streifen des Vorgartens in Straßenland umzuwandeln, sodass

durchgehend ein ca. 2,5 m breiter Gehweg entsteht. Weitere Voraussetzungen werden derzeit geklärt.

- Im Abschnitt Invalidenpark wird der nördliche Gehweg verschoben und um ca. 1,0 m reduziert.
- Vor dem Gebäude des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie wird eine Gehwegreduzierung erforderlich, die an der Ostkante des Gebäudes ca. 3,50 m beträgt. Von hier aus verringert sich die Reduzierung etwa linear und erreicht auf Höhe der Gebäudemitte wieder das heutige Gehwegmaß.

7. Mit wie vielen Fahrzeugen rechnet der Senat nach Fertigstellung des Lehrter Bahnhof pro Tag auf den Streckenabschnitten Lehrter Bahnhof Chausseestraße, Chausseestraße Bernauer Straße und Bernauer Straße Brunnenstraße?

Antwort zu 7.: Entsprechend der aktuellen Prognose auf der Basis des Stadtentwicklungsplanes Verkehr werden werktäglich folgende Verkehrsbelastungen für den Zeithorizont 2015 erwartet:

- Lehrter Bahnhof – Hessische Straße ca. 39 400 Kfz/24 h
- Hessische Straße – Chausseestraße ca. 25 200 Kfz/24 h
- Chausseestraße – Bernauer Straße ca. 24 600 bis ca. 28 000 Kfz/24 h
- Bernauer Straße – Brunnenstraße ca. 27 400 bis ca. 28 700 Kfz/24 h.

8. Wie gewährleistet der Senat, dass die geltenden Lärm- und Schadstoffgrenzwerte entlang der Invaliden- und Bernauer Straße eingehalten werden?

Antwort zu 8.: Bereits derzeit werden in Bereichen der Invalidenstraße und der Bernauer Straße, wie in vielen anderen Abschnitten des Berliner Hauptstraßennetzes, hohe Luftschadstoffbelastungen und Lärmbelastungen ermittelt, die bei einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens weiter zunehmen werden. Derzeit werden im Rahmen der Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung Maßnahmen auf ihre Eignung zur Belastungsminderung untersucht. Konkrete Ergebnisse liegen bisher noch nicht vor.

9. Wie begründet der Senat, dass es für den Ausbau der Invalidenstraße und die Bernauer Straße kein gesondertes vom Planfeststellungsverfahren für den Einbau der Straßenbahn abgetrenntes Planfeststellungsverfahren gibt?

Antwort zu 9.: Der Umbau der Bernauer und der Invalidenstraße erfolgt im Zusammenhang mit der Straßenbahnneubaustrecke. Für die sachgerechte Bewältigung der aus der Planung der Straßenbahn aufgeworfenen Konflikte werden Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die darüber hinausgehenden Querschnittsanpassungen erfol-

gen innerhalb des zur Verfügung stehenden Straßenraumes und bedürfen keiner erneuten planungsrechtlichen Sicherung.

10. Trifft es zu, dass der Senat die Planstraße B zwischen Gartenstraße und Invalidenstraße mit Lichtsignalanlagen an der Einmündung zur Gartenstraße bzw. Invalidenstraße zu einem Verkehrsknoten ausbauen, aber auf ein gesondertes Planfeststellungsverfahren verzichten will?

a) Wenn ja, wie begründet er diese Absicht?

b) Wenn nein, wie sieht die Verkehrsplanung an dieser Stelle aus?

Antwort zu 10.: Ja.

a) Die neue Straßenverbindung von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße über den Bereich des Nordbahnhofs ist als übergeordnete Hauptverkehrsstraße im Flächennutzungsplan Berlin (FNP) dargestellt. Für den Bereich Nordbahnhof hat der Bezirk Mitte den Bebauungsplan I-52a aus dem FNP entwickelt und die Bezirksverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 14.12.2000 beschlossen, so dass er nach Festsetzung die Rechtsgrundlage für die Herstellung der Planstraßen einschließlich deren Anbindung an das vorhandene Straßennetz bilden wird. Gemäß § 20 Absatz 4 des Berliner Straßengesetzes können im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde Bebauungspläne die Planfeststellung ersetzen.

In den Knotenpunktzufahrten der Planstraßen an der Gartenstraße bzw. Invalidenstraße ist zusätzlich zu den durchgehenden Fahrspuren eine Linksabbiegespur geplant.

b) entfällt

11. Trifft es zu, dass vor Baubeginn für die Planstraße B kein Lärm- und Erschütterungsgutachten vorlag?

a) Wenn ja, warum ist der Bau eines Straßenabschnitts für den Innenstadtring ohne diese Gutachten nicht rechtswidrig? Wann sollen diese Gutachten vorliegen und mit welchen Aussagen daraus rechnet der Senat?

Antwort zu 11.: Die Planstraßen dienen vorerst nur der notwendigen Erschließung der anliegenden Baugrundstücke im Bereich des Nordbahnhofs und werden lediglich provisorisch an das bestehende Straßennetz angebunden. Die Herstellung einer Verbindungsstraße von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße durch den endgültigen Ausbau der Knotenpunkte an der Gartenstraße und Invalidenstraße wird erst nach nochmaliger Durchführung einer öffentlichen Bürgerbeteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens I-52a erfolgen. Dies soll nach Auskunft des Bezirksamtes Mitte für den kommenden Herbst / Winter 2004 vorbereitet werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden auch die erforderlichen Fachgutachten vorliegen, von denen der Senat Aus-

sagen zu den Auswirkungen der Straßenplanung hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich Nordbahnhof erwartet.

12. Warum und wie ist nach Meinung des Senats gewährleistet, dass es nach Fertigstellung des Lehrter Bahnhofs im Bereich Invalidenstraße Chausseestraße nicht zum permanenten Dauerstau und Verkehrschaos kommt?

Antwort zu 12.: Die o.g. Prognosewerte liegen in einer Berlin typischen Größenordnung für Straßen mit dieser verkehrlichen Bedeutung und diesem Straßenquerschnitt. In den Spitzenstunden ist - wie in Großstädten üblich - mit Verkehrsbehinderungen, aber nicht mit Dauerstau bzw. einem Verkehrschaos zu rechnen.

13. Welche Kostenersparnis und welche Schadstoffreduzierung ließe sich erreichen, wenn die Bernauer Straße und die Invalidenstraße nur so ausgebaut würden, dass der motorisierte Individualverkehr nur eine eigene Fahrspur und die Straßenbahn durchgängig eine eigene Trasse zugewiesen bekommt?

Antwort zu 13.: Eine Kostenersparnis durch den Neubau einer eigenen Straßenbahntrasse mit besonderem Bahnkörper und einer daneben liegenden Fahrspur für den MIV pro Richtung ließe sich gegenüber dem geplanten Querschnitt nicht erreichen. So soll die rechte Fahrspur nicht nur dem fließenden Verkehr dienen, sondern hier soll zeitweilig auch das Halten und Liefern und in den Nachtstunden auch das Parken zugelassen werden. Diese flexible Nutzung lässt das beschriebene Profil nicht zu, sondern es müssten zusätzlich Park- und Lieferstreifen im Seitenraum eingeordnet werden. Ferner wären zusätzliche Fahrbahnaufweitungen für die Anlage von Linksabbiegespuren neben dem Gleiskörper an einzelnen Knotenpunkten notwendig. Im Übrigen gehören zu einem standardgerechten Neubau eines besonderen Bahnkörpers auch Haltestelleninseln. Die genannten Maßnahmen könnten ohne Straßenverbreiterung nicht umgesetzt werden.

Die Anzahl der geplanten Fahrspuren in der Invalidenstraße und der Bernauer Straße ergibt sich aus der im StEP Verkehr dargestellten „Innenstadtstrategie“ für das Hauptverkehrsstraßennetz, mit der u.a. das Ziel einer angemessenen Verteilung der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt verfolgt wird.

Durch Reduzieren der Fahrspurenanzahl in einer Hauptverkehrsstraße wäre zwar eine örtlich Reduzierung der Verkehrs- bzw. Schadstoffbelastungen möglich. Dies wäre allerdings mit Verlagerungen von Belastungen in andere innerstädtische Hauptverkehrsstraßen verbunden.

14. Welchen Beitrag leistet der Ausbau von Invalidenstraße und Bernauer Straße für jeweils vier Fahrspuren für den MIV für eine nachhaltige Stadtentwicklung und das Erreichen der Klimaschutzziele des Landes Berlin?

Antwort zu 14.: Der Ausbau von Invaliden- und Bernauer Straße für den Kfz- und Straßenbahnverkehr jeweils mit insgesamt vier Fahrspuren (einschl. der zwei Mischspuren für den MIV und die Straßenbahn) ist Teil einer Gesamtstrategie. Im Falle ihrer Umsetzung können gemäß Modellrechnung StEP Verkehr mittelfristig die heute rund 1,7 Mio. täglicher Fahrten mit dem Kfz im Bereich des S-Bahnringes um die Größenordnung von rund 275.000 Fahrten oder rund 15 % reduziert werden.

Diese Entlastung unterstützt die soziale Stadtentwicklung und dient dem Klimaschutz.

Berlin, den 04. August 2004

In Vertretung

Maria Krautzberger
.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. August 2004)