

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 08. Juli 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2005) und **Antwort (Schlussbericht)**

Vorbereitung für die Durchbindung der Französischen Straße zur Ebertstraße (III) - Seltsame Verkehrsplanung für die Hannah-Arendt-Straße und Französische Straße

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

Frage 1: Wie hoch sind die jetzigen Verkehrsströme durch die Behrenstraße?

Antwort zu 1.: Im Jahr 2004 wurden auf der Behrenstraße östlich der Ebertstraße im Querschnitt rund 28 800 Kfz in 24 h an einem Werktag ermittelt.

Frage 2: Wie hoch waren die Verkehrsströme durch die Wilhelmstraße vor der Straßensperrung der britischen Botschaft und wie hoch sind sie jetzt?

Antwort zu 2.: Vor Sperrung lagen sie bei ca. 20.000 Kfz pro Werktag in 24 h im Querschnitt südlich der Behrenstraße. Die aktuellste Erhebung aus 2005 weist noch eine Belastung von ca. 12.500 Kfz/24 h aus.

Über den derzeit stattfindenden Rad- und Fußgängerverkehr sowie den Erschließungsverkehr der britischen Botschaft liegen keine Angaben vor.

Frage 3: Wie hoch ist die planerische Annahme des zu erwartenden Verkehrstromes durch die Hannah-Arendt-Straße?

Antwort zu 3.: Auf der Basis eines Straßennetzes mit gesperrter Wilhelmstraße, vorhandener Hannah-Arendt-Straße bis zur Wilhelmstraße und durchgebundener Französischen Straße wurde eine Prognosebelastung (Querschnitt) von ca. 17 000 Kfz in 24 h werktags ermittelt.

Frage 4: Welche Prognosen gibt es für den Verkehr in der Behrenstraße nach Errichtung der Amerikanischen Botschaft, und wie hat der Senat die mögliche Sperrung der Behrenstraße nach Fertigstellung der Amerikanischen Botschaft in seine Verkehrsprognosen für die Durchbindung der Französischen Straße zur Ebertstraße berücksichtigt?

Antwort zu 4.: Für die Behrenstraße werden für den Zeithorizont 2015 ca. 27 600 Kfz in 24 h werktags im Querschnitt erwartet.

Die mögliche Sperrung der Behrenstraße wurde als Szenario untersucht.

Frage 5: Welche Verkehrsbelastung ist auf der Hannah-Arendt-Straße zwischen Cora-Berliner-Straße und Wilhelmstraße zu erwarten, sofern eine Durchbindung von der Wilhelmstraße zur Französischen Straße/ Mauerstraße noch nicht erfolgt ist (Kfz pro Stunde und Fahrtrichtung), und worauf beruhen diese Berechnungen?

Antwort zu 5.: Verkehrsplanerische Berechnungen auf der Basis des Stadtentwicklungsplanes Verkehr haben für den Zeithorizont 2015 ca. 11 000 Kfz in 24 h werktags im Querschnitt ergeben.

Frage 6: Wie will der Senat verhindern, dass die Hannah-Arendt-Straße und die Cora-Berliner-Straße aus Richtung Potsdamer Platz zunehmend zur Umfahrung der Ampeleinmündung Ebertstraße/ Behrenstraße genutzt werden, wie dies schon heute geschieht?

Antwort zu 6.: Das beschriebene Verkehrsverhalten ist nicht völlig auszuschließen. Gleichwohl wirkt der erhebliche Besucherverkehr am Denkmal für die ermordeten Juden Europas dämpfend auf dieses Verkehrsverhalten ein, eventuelle Zeitvorteile können dadurch kaum entstehen. Die Cora-Berliner-Straße ist als verkehrsberuhigte Zone im Bereich des Denkmals für die ermordeten Juden Europas ausgewiesen.

Frage 7: Welche Möglichkeit sieht der Senat, einen Straßenneubau der Hannah-Arendt-Straße zwischen Cora-Berliner-Straße und Wilhelmstraße baulich auf insgesamt zwei Fahrspuren zu begrenzen, unter Anordnung von Schrägparkplätzen (Gewerbe, Behindertenparkplätze etc.), und ansonsten Lauf- und Aufenthaltsbereiche für

Fußgänger sowie Begrünung vorzusehen, und ist das sein Ziel?

Antwort zu 7.: Der vorgesehene Querschnitt weist eine Fahrspur und einen Standstreifen (für Busse geeignet) je Richtung auf. Abgesehen von den 5 m breiten, mit Bäumen versehenen Seitenbereichen sind keine weiteren Lauf- und Aufenthaltsbereiche vorgesehen.

Frage 8: Welchen Bauablauf plant der Senat für die Hannah-Arendt-Straße zwischen Cora-Berliner-Straße und Wilhelmstraße, und wann wird die Straße in Betrieb genommen?

Antwort zu 8.: Mit Beginn der Arbeiten am 13.06.05 wurden die vorhandene Verkehrsfläche aufgebrochen und Leitungsbauarbeiten für eine neue Raumverteilung und Herstellung einer geänderten Straßenentwässerung durchgeführt. Alle koordiniert ausgeführten Arbeiten werden bis 30.11.05 beendet. Danach ist die Inbetriebnahme der Straße geplant.

Frage 9: Wie will der Senat eine rechtssichere Inbetriebnahme der Straße ermöglichen?

Antwort zu 9.: Die Straße wird gem. § 125 Abs. 2 BauGB rechtssicher hergestellt und in Betrieb genommen.

Frage 10: Ab wann soll die Straße vierspurig (zwei Fahrspuren je Richtung ohne Parkspuren) betrieben werden?

Antwort zu 10.: Dieses ist nicht vorgesehen.

Frage 11: Wie will der Senat bindend ausschließen, dass die Straße vor dem Jahr 2015 (Prognosehorizont) vierspurig (ohne Parkspuren) betrieben werden wird?

Antwort zu 11.: Da ein vierspuriger Betrieb nicht vorgesehen ist, sind keine weiteren Aktivitäten des Senats notwendig.

Frage 12: Plant der Senat, die Hannah-Arendt-Straße zwischen Cora-Berliner-Straße und Wilhelmstraße als Tempo-30-Zone auszuweisen - und wenn nein, warum nicht?

Frage 13: Plant der Senat, die Hannah-Arendt-Straße zwischen Cora-Berliner-Straße und Wilhelmstraße als Spielstraße auszuweisen, wie schon jetzt die Cora-Berliner-Straße - und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12. und 13.: Nein.

Frage 14: Plant der Senat, aufgepflasterte Bereiche auf den Straßenkreuzungen im Verlauf der Hannah-Arendt-Straße im zweiten Bauabschnitt erstellen zu lassen, um

eine Verkehrsberuhigung zu erzielen - und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 14.: Nein, da dies grundsätzlich im übergeordneten Straßennetz nicht vorgesehen wird.

Frage 15: Wie bewertet der Senat, dass nach Angaben der zuständigen Institution die Erschließung des Holocaust-Denkmal durch die Hannah-Arendt-Straße im ersten Bauabschnitt bereits gesichert ist?

Antwort zu 15.: Die Angaben der zuständigen Institution sind dem Senat nicht bekannt.

Die Planung des Senats geht davon aus, dass die Erschließung des Denkmals für die ermordeten Juden Europas für den Touristenbusverkehr ausschließlich über die Hannah-Arendt-Straße erfolgt.

Frage 16: Liegt dem Senat ein Ersuchen vor, die Behrenstraße im Bereich der US-Botschaft zukünftig ganz oder zeitweise zu sperren, oder ist ein derartiges Vorhaben zumindest bekannt?

Antwort zu 16.: Nein.

Frage 17: Hält der Senat an seinem Leitgedanken der nachhaltigen Mobilität (StEP Verkehr) fest, z.B. durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung, Temporeduzierung, Verbesserung des ÖV und Förderung des Radverkehrs, den Autoverkehr im Zentralen Bereich zu reduzieren?

Antwort zu 17.: Ja.

Frage 18: Welchen Nutzen-Kosten-Effekt hat die Straßenbahn durch die Leipziger Straße - in der bereits z.T. Schienen liegen - und warum wird sie nicht schnell umgesetzt, um so Autofahrten im Zentralen Bereich zu reduzieren?

Antwort zu 18.: Wie in der Mitteilung zur Kenntnisnahme über "Veränderte Prioritäten in der Verkehrsinfrastrukturpolitik - Stand der Straßenbahnplanung" (Drs. 15/1598) vom April 2003 ausführlich begründet, wird das Straßenbahnvorhaben durch die Leipziger Straße zum Kulturforum auf einen Zeitpunkt nach 2006 verschoben.

Eine komplexe Nutzen-Kosten-Berechnung für das Straßenbahnvorhaben Leipziger Straße wird erst im Rahmen der Planfeststellung für den Straßenbahnbau durchgeführt.

Frage 19: Was versteht Frau Senatorin Junge-Reyer unter der Aussage, mit Straßenneubau könne man den Verkehr besser lenken?

Antwort zu 19.: Durch Straßenneubau ergeben sich Möglichkeiten zur optimalen Verteilung des Verkehrs unter städtebaulichen Belangen, Umweltaspekten und zur

besseren Erschließung. Auch kann der Verkehr entsprechend den Gegebenheiten neu verteilt bzw. angepasst werden. Insbesondere die Bündelungswirkung in wenigen Straßen kann Wohnbereiche entlasten.

Frage 20: Hat der Senat untersucht, ob mit einer City-Maut (innerhalb des S-Bahn-Ringes) der Autoverkehr hier nachhaltig reduziert werden kann? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, mit welchen Szenarien und Ergebnissen?

Antwort zu 20.: Ja. Im Rahmen des EU geförderten TELLUS Projektes hat die TU Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verschiedene alternative Maut-Szenarien für den LKW-Verkehr untersucht. Die Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich des bemauteten Straßennetzes und der Mauthöhe (Variation nach LKW-Gewicht, Schadstoffausstoß und Verkehrszeit). Der Senat sieht sich durch diese Untersuchungen in seiner Auffassung bestätigt, dass die Maßnahme City-Maut für die Bedingungen Berlins (polyzentrale Stadtstruktur) nicht geeignet ist. Zur Dämpfung des Straßenverkehrs innerhalb des S-Bahn-Ringes setzt der Senat u.a. auf die Parkraumbewirtschaftung und die tangentielle Ableitung des Durchgangsverkehrs.

Berlin, den 31. August 2005

In Vertretung

Dr. S t i m m a n n
.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Septemb. 2005)