



VERKEHRSANALYSE PLANGEBIET LICHTERFELDE-SÜD: STADTPLANUNGSAUSSCHUSS

11.07.2017

Es gilt das gesetzschaffene Wort!
Stand 11. Juli 2017

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
2. Bestandsanalyse
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
5. Vorab-Bewertung der resultierenden
Verkehrssituation
6. Ausblick

Es gilt das gesprochene Wort!
Stand 11. Juli 2017

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens

2. Bestandsanalyse
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
5. Vorab-Bewertung der resultierenden
Verkehrssituation
6. Ausblick

PLANGEBIET LICHTERFELDE - SÜD

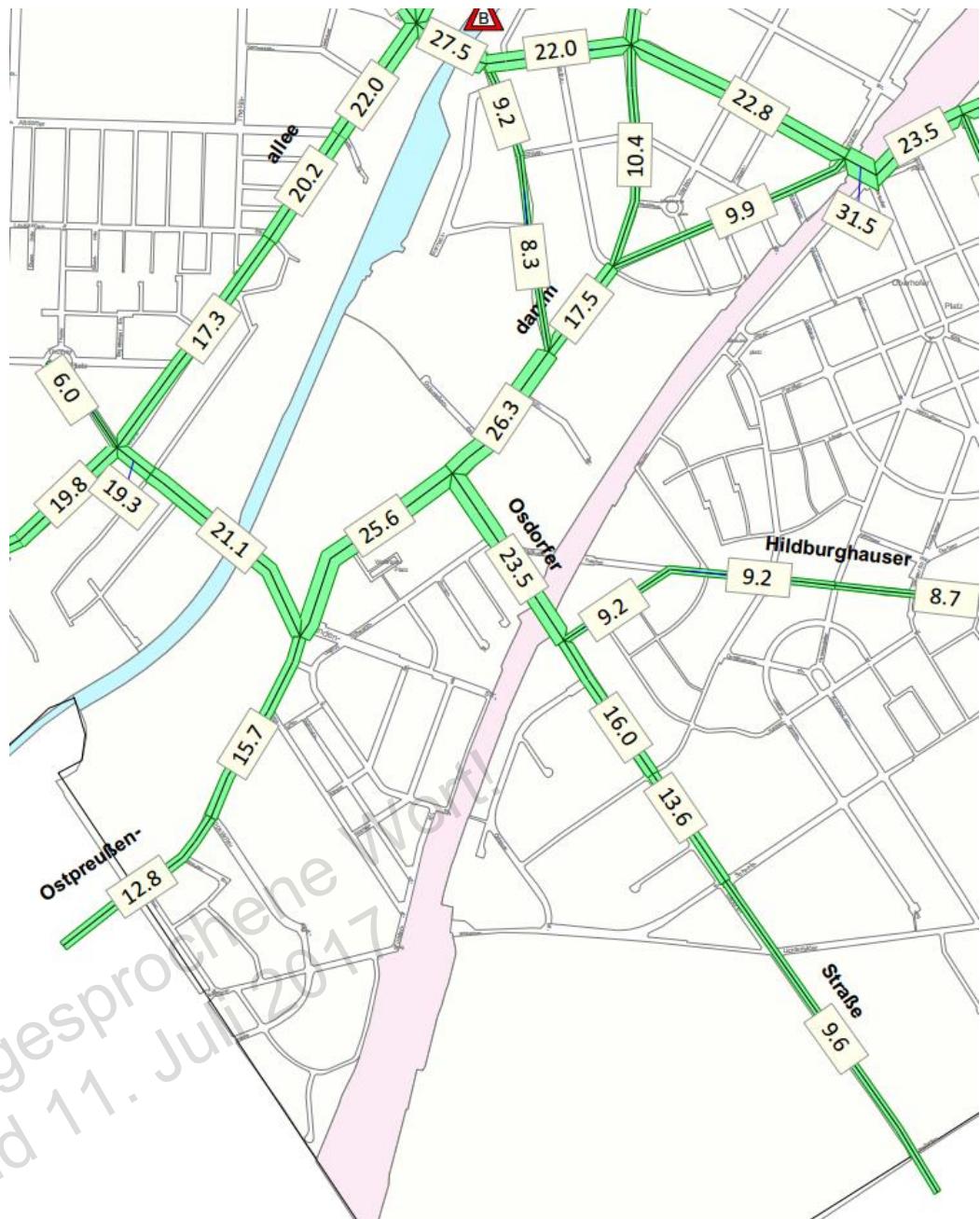
Nahbereich
durch Neuverkehre
beeinflusst

Straßenzüge
Überörtliche
Verbindungen



PLANGEBIET LICHTERFELDE - SÜD

Auszug aus
Verkehrsmengenkarte
(2014)



UNTERSUCHUNGSAUFGABE

Verkehrliche Erschließung

- ▶ Berechnung zusätzlicher Verkehrsbelastungen
- ▶ Wie das geplante Wohngebiet verkehrlich erschließen?
- ▶ Wie eine möglichst ausgewogene und zukunftsorientierte Verkehrsmittelaufteilung erreichen?
- ▶ Wie Engpässe und Überlastungen nicht verschlimmern, sondern möglichst abmildern?

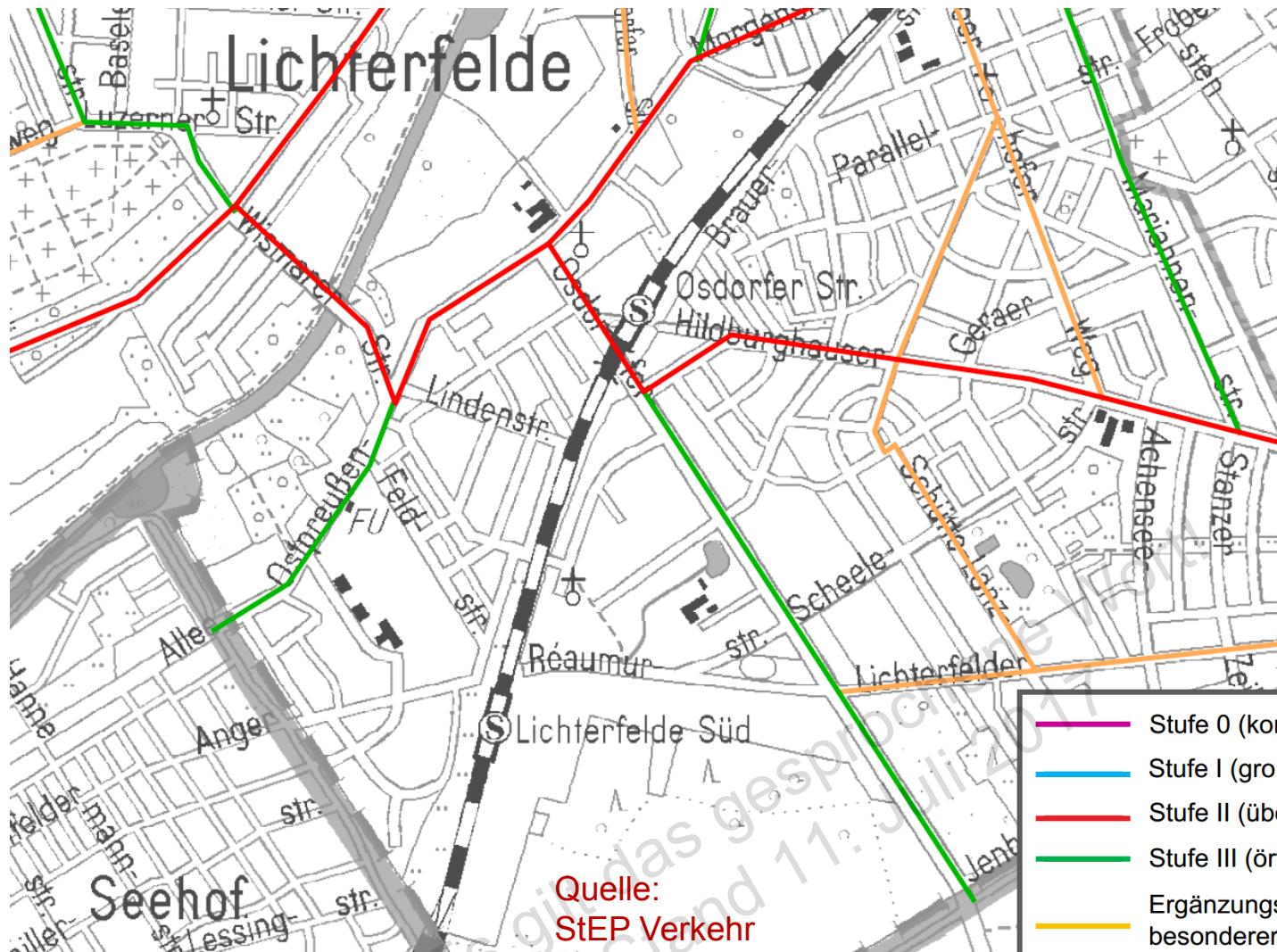
Es gilt das gesprochene Wort!
Stand 11. Juli 2017

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
- 2. Bestandsanalyse**
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
5. Vorab-Bewertung der resultierenden
Verkehrssituation
6. Ausblick

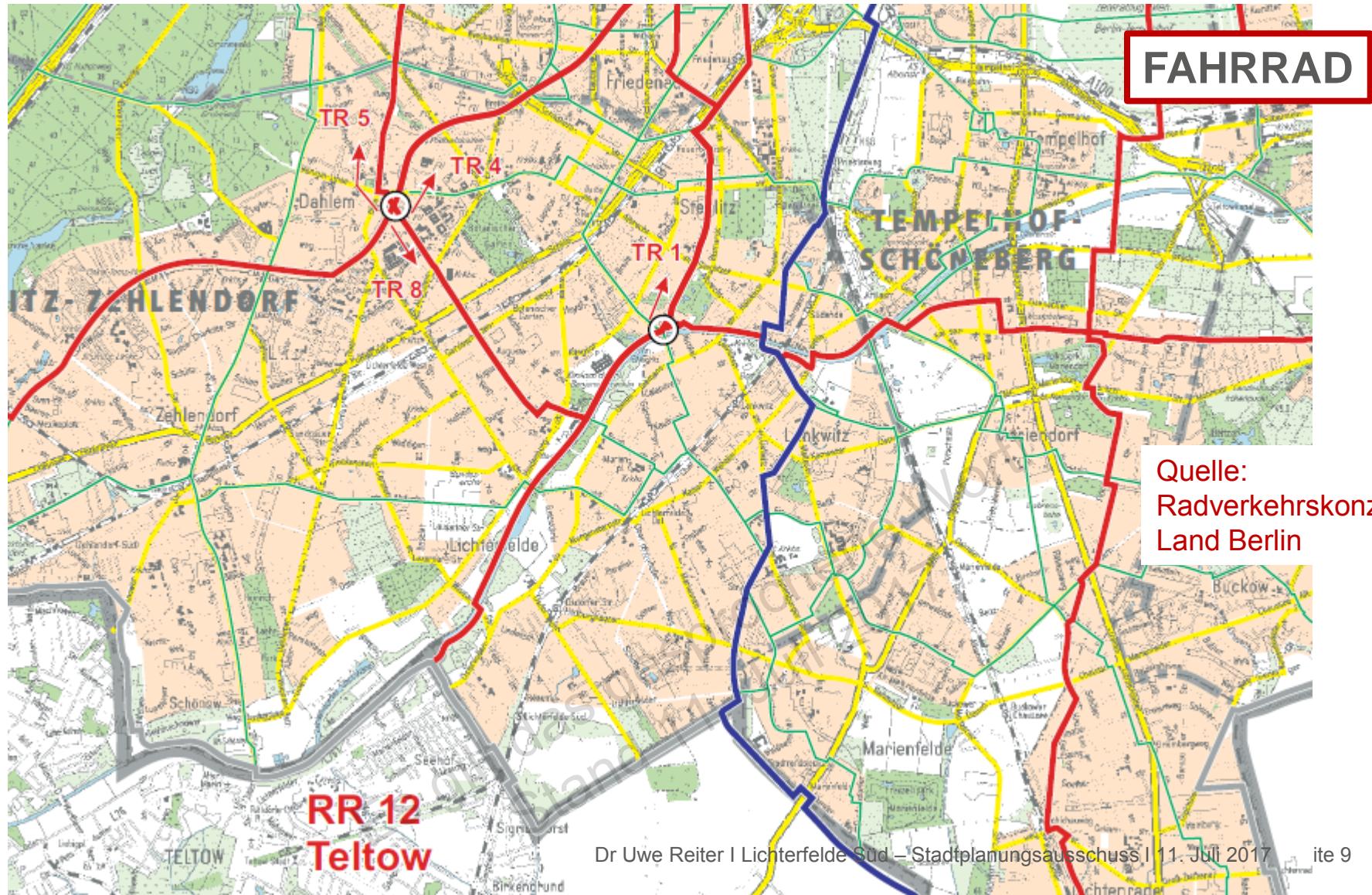
Es gilt das gesprochene Wort!
Stand 11. Juli 2017

BESTANDSANALYSE – VORHANDENE INFRASTRUKTUR



STRASSE

BESTANDSANALYSE – VORHANDENE INFRASTRUKTUR



AKTUELLER MASTERPLANENTWURF



Stand April 2017

ÜBERSICHT KÜNFTIGE EINWOHNER UND GEWERBEFLÄCHEN NACH QUARTIEREN UND GESAMT

Quartier 2:

- > Einwohner: 2.972
- > Gewerbe*: 6.300 m²
- > hybride Nutzung: 1.422 m²
- > Kita: 1.582 m²

*ohne Fahrradparkhaus

Quartier 1:

- > Einwohner: 922
- > Gewerbe: 288 m²
- > hybride Nutzung: 888 m²
- > Kita: 970 m²

PROJEKT GESAMT:

- > Einwohner: 6.201
- > Gewerbe: 7.246 m²
- > hybride Nutzung: 2.982 m²
- > Kita: 3.696 m²

Quartier 3:

- > Einwohner: 1.338
- > Gewerbe: 328 m²
- > hybride Nutzung: 672 m²
- > Kita: 0 m²

Quartier 4:

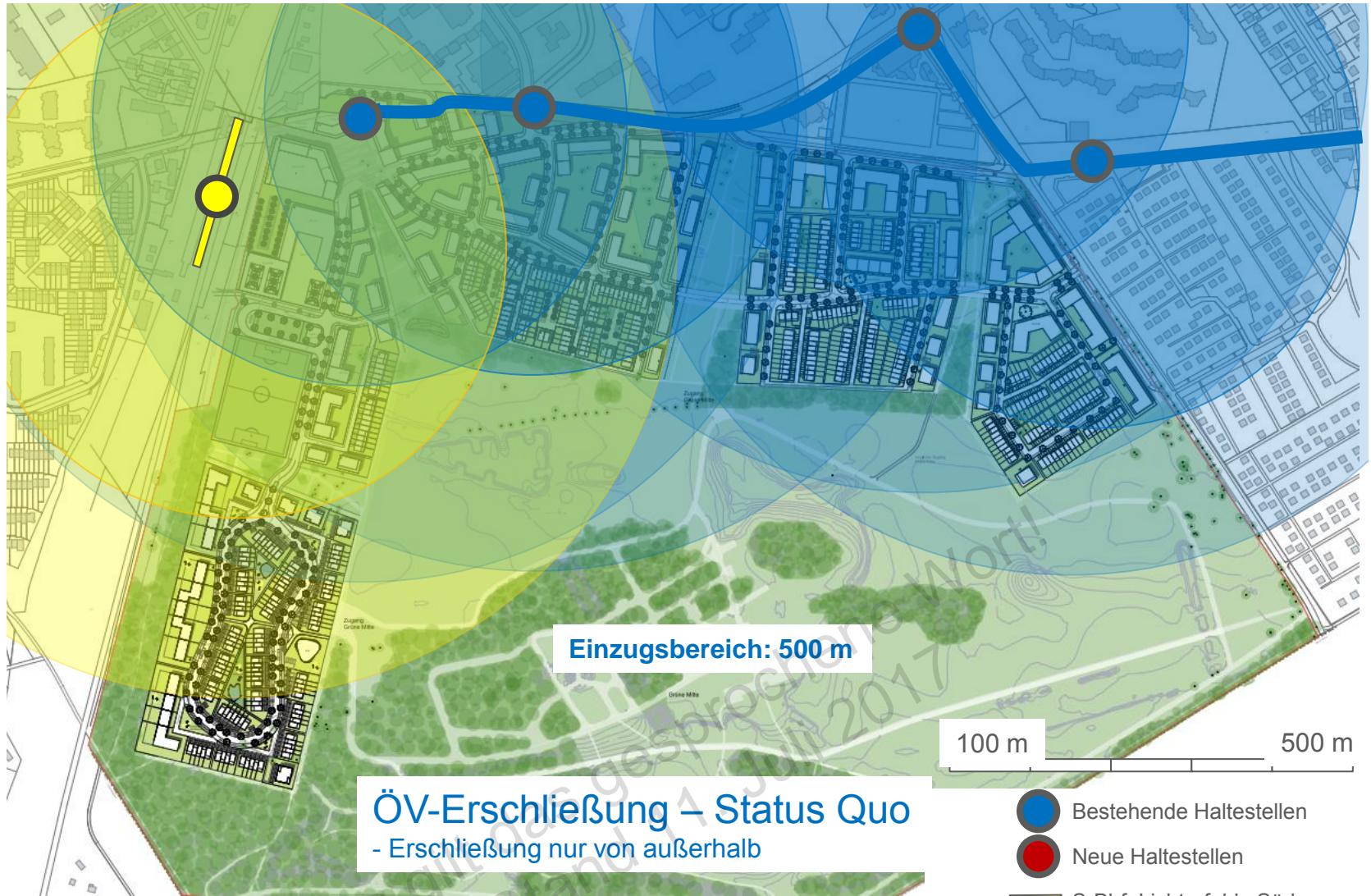
Quartier 4:

- > Einwohner: 969
- > Gewerbe: 330 m²
- > hybride Nutzung: 0 m²
- > Kita: 1.144 m²

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
2. Bestandsanalyse
- 3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote**
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
5. Vorab-Bewertung der resultierenden
Verkehrssituation
6. Ausblick

SZENARIO 1 – GRUNDANGEBOT – ÖPNV



SZENARIO 1 – GRUNDANGEBOT – RADVERKEHR

Bike & Ride

- ▶ S-Bhf. Lichterfelde Süd (im Plangebiet): S25
- ▶ S-Bhf. Osdorfer Straße (unterdimensionierte, schlecht erhaltene nicht nutzungspflichtige Radwege): S25
- ▶ S-Bahnhof Lichterfelde Ost: RE3, RE4 und RE5
 - Osdorfer Straße / Ostpreußendamm (stark befahren)
 - Oder Nebenstraßen mit Kopfsteinpflaster (Brauerstraße zwischen Brauerplatz und Kranoldplatz)
- ▶ Wenige sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten

SZENARIO 1 – GRUNDANGEBOT – RADVERKEHR

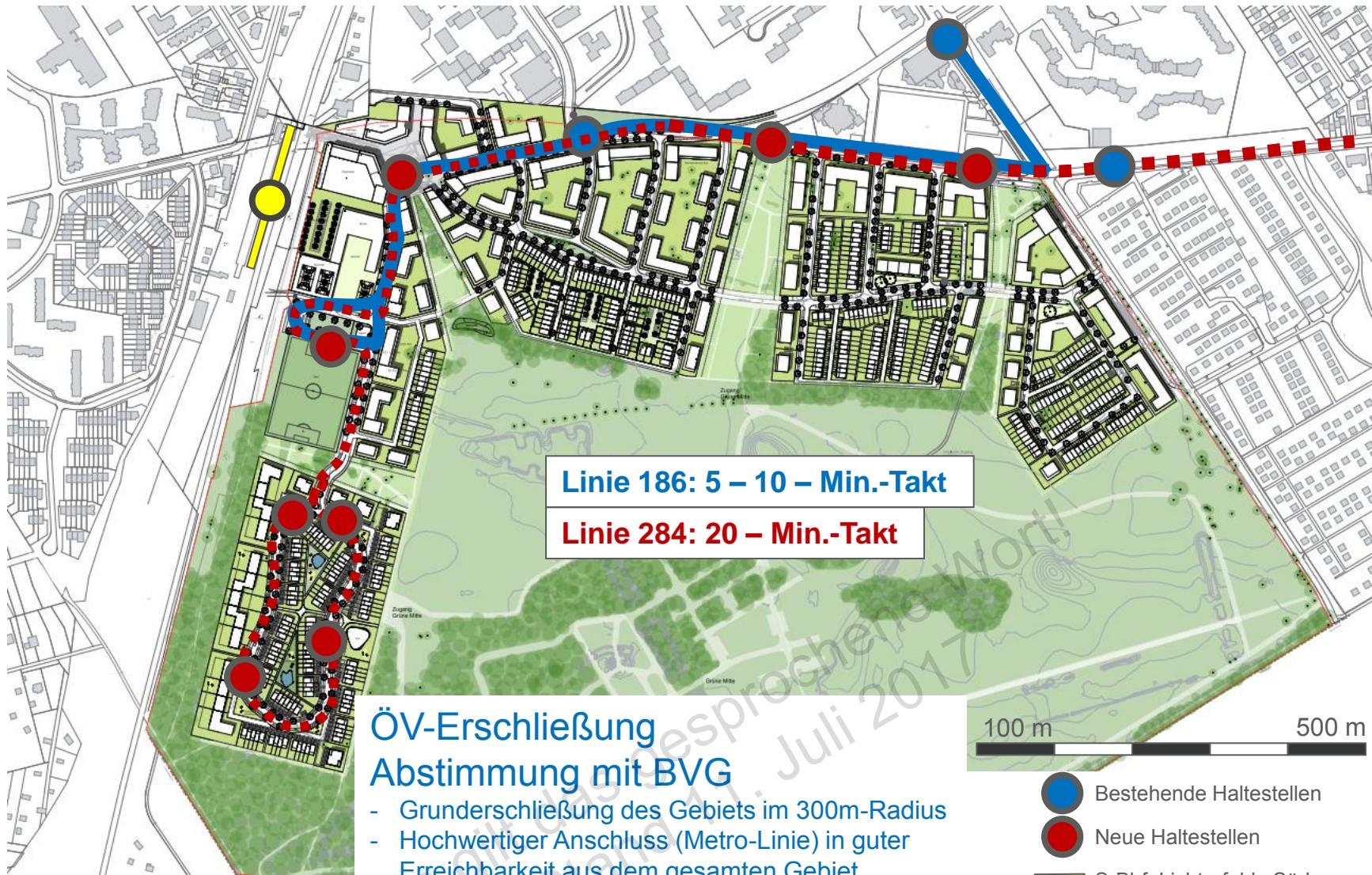
Fahrrad bis ans Ziel

- RR12 – Teltowroute von Teltow über Steglitz, Schöneberg weiter Mitte etc.)
 - Keine Beleuchtung, schlechte Straßenoberfläche entlang Teltowkanal
 - Asphaltdecke entlang Teltowkanal nur südlich Birkbuschstraße
 - Nördlich dann Fahrradstraße Sedanstraße, Lauenburger Straße
- Radfernweg Berlin-Leipzig (noch in der Planung...)
- Mauerweg mit Verbindungen
 - Richtung Westen (Stahnsdorf, Kleinmachnow, Wannsee...),
 - Richtung Osten (Marienfelde, Mahlow...)

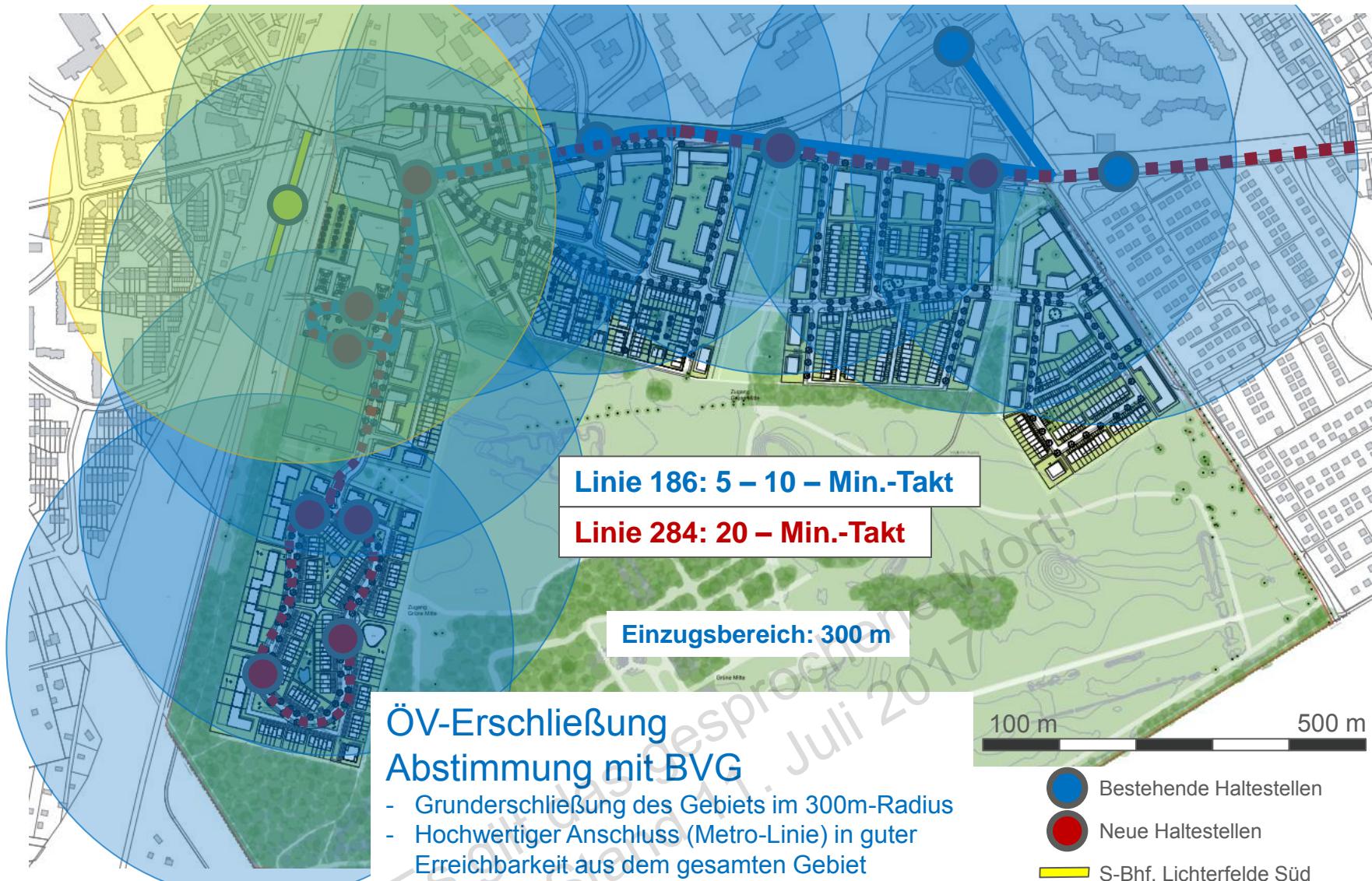
Unterquerung der Anhalter Bahn / S25

- Südlicher Zugang S-Bhf. soll nun Rampen an beiden Seiten bekommen

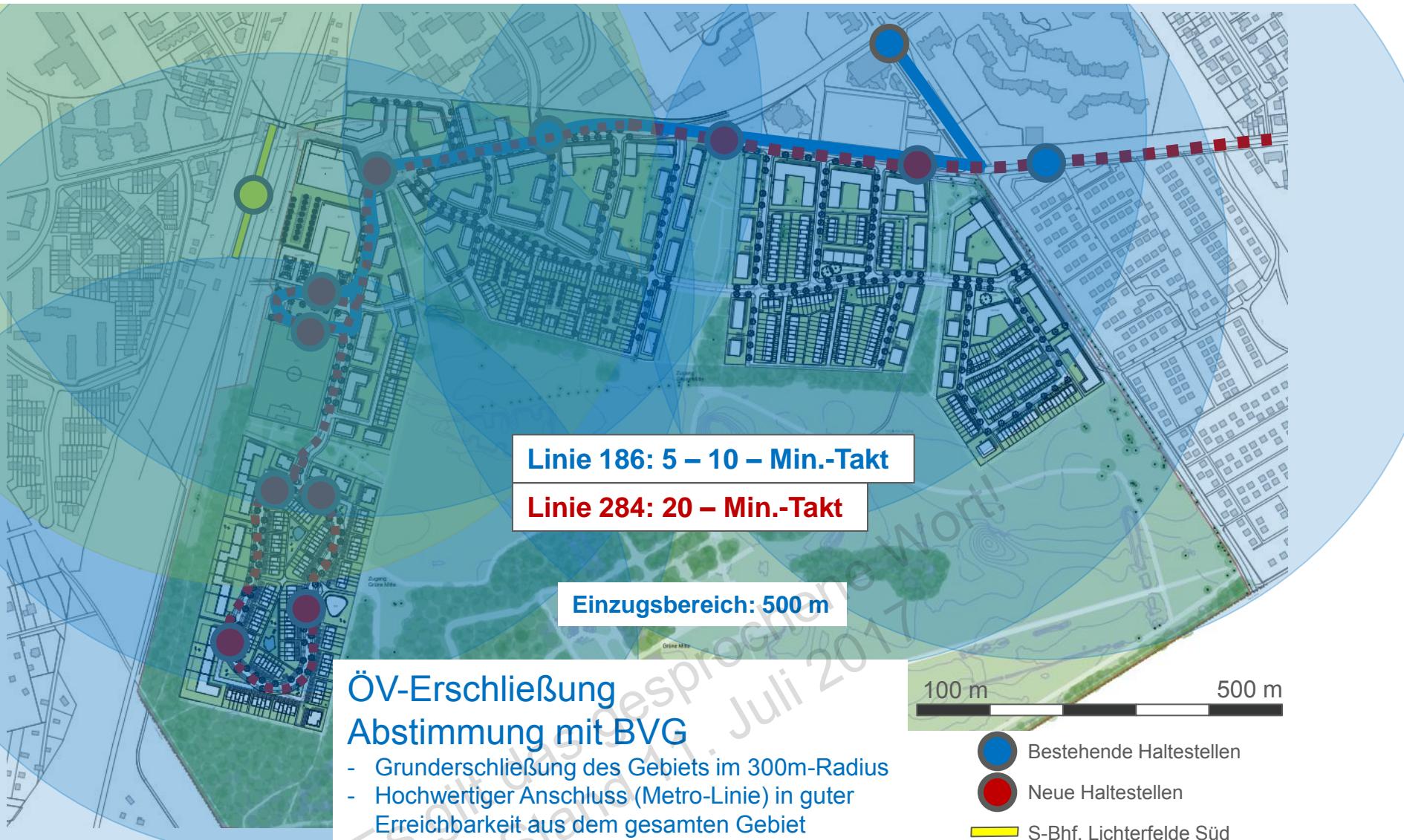
SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – ÖPNV



SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – ÖPNV



SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – ÖPNV



SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – RADVERKEHR

Bike & Ride

- ▶ S-Bhf. Lichterfelde Süd (im Plangebiet): S25
- ▶ S-Bhf. Osdorfer Straße: S25
- ▶ S-Bahnhof Lichterfelde Ost: RE3, RE4 und RE5
 - Über Celsiusstraße, Fahrenheitstraße, Woltmannweg, Am Pfarracker, Brauerplatz, Brauerstraße
 - Abschnitt Brauerstraße zwischen Brauerplatz und Kranoldplatz:
 - Einbahnstraßenregelung für Radfahrer aufheben
 - Asphaltierung dieses 500 Meter langen Abschnitts
 - Knotenpunkt Kranoldplatz
- ▶ Mehr sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten

SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – RADVERKEHR

Fahrrad bis ans Ziel

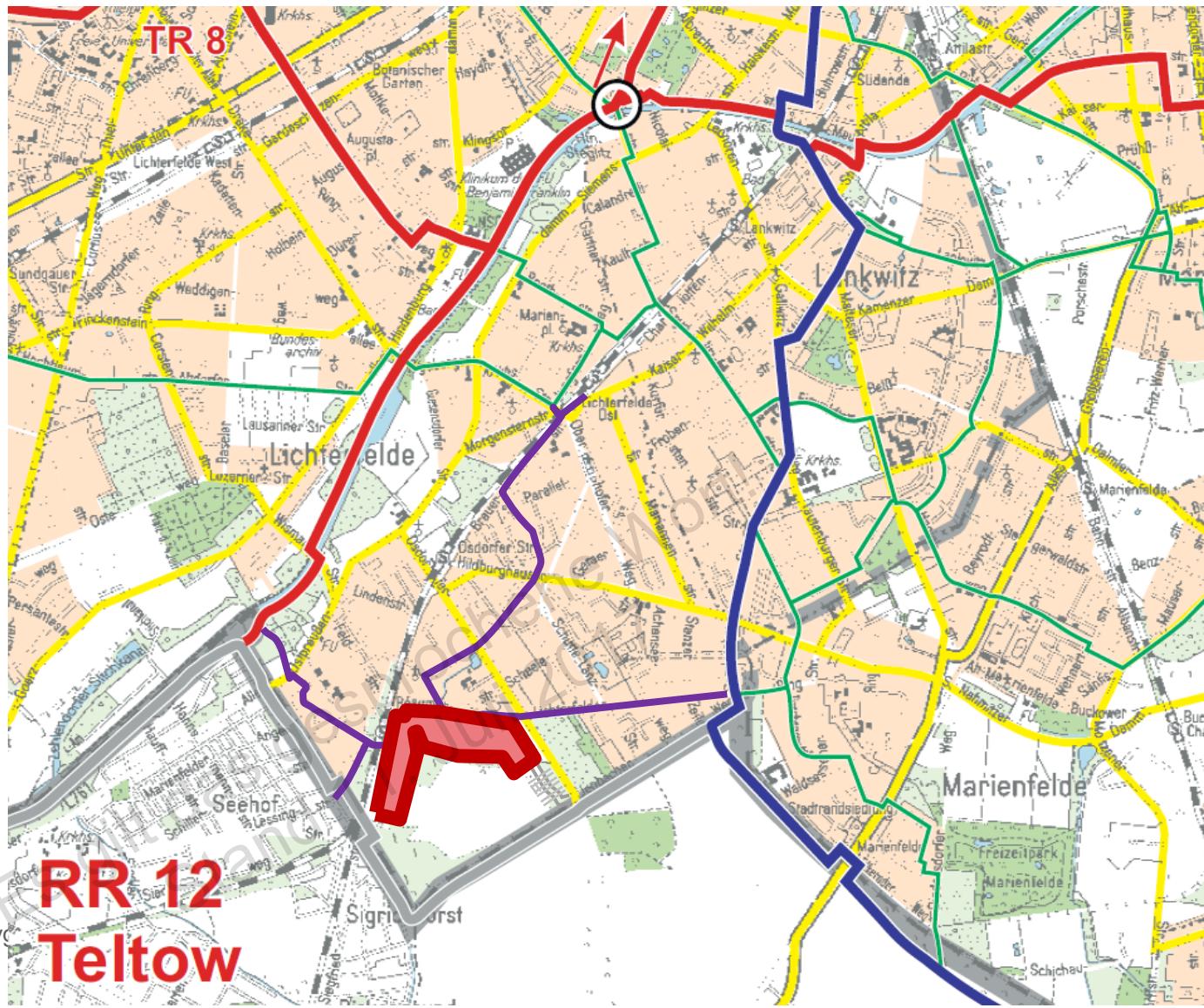
- ▶ RR12 – Teltowroute
 - Beleuchtung
 - Fahrradauglicher Belag auf gesamten Abschnitt entlang Teltowkanal
- ▶ Radfernweg Berlin-Leipzig erreichbar über Lichterfelder Ring, Sondershauser Straße, Gallwitzallee und weiter Richtung Südkreuz: Ausbau, Ausschilderung
- ▶ Verbesserung Anbindung an übergeordnetes Ergänzungsnetz der Königsberger Straße (Knotenpunkt Kranoldplatz)
- ▶ Verbesserte wegweisende Beschilderung zum Plangebiet, den S-Bhf.en und Fernradwegen

Unterquerung der Anhalter Bahn / S25

- ▶ Südlicher Zugang S-Bhf. Bekommt Rampen an beiden Seiten bekommen

SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – RADVERKEHR

Neue Verbindung
durch die Rampen
am südlichen
Ausgang S-Bhf



SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

- ▶ Entwicklung eines Marketing-Konzeptes für das Plangebiet
- ▶ Vermarktung der hohen Verfügbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Plangebiet
- ▶ Weitere Verbesserungen für die Anbindung durch Fahrrad und ÖPNV, z.B. Shuttle- oder Kiezbusse zu den S- und Regional-Bahnhöfen.
- ▶ Car-Sharing-Angebote im Plangebiet
- ▶ Innovatives Parkkonzept: Gestaltung des inneren Straßenbereichs als verkehrsberuhigte Zone / Begegnungszone
- ▶ U.v.a.m.

Beispiel Wien:
Seestadt Aspern



SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Prinzipien

- ▶ Weiterentwicklung des verbesserten Erschließungskonzepts
- ▶ Vermeintliche Vorteile des MIV gegenüber anderen Mobilitätsformen zu reduzieren/umzukehren
 - Schnelligkeit
 - Bequemlichkeit
 - Spontanes Nutzen
- ▶ Nicht Einzelmaßnahmen, sondern Bündel aus Maßnahmen
 - Normative, informative
 - Begrenzende
 - Fördernde Maßnahmen

SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Strategien und Maßnahmen im MIV

- ▶ Möglichst kurze und flächen sparende Anlieger- und Erschließungsstraßen (direkte Wege an die äußeren Erschließungsstraßen: Réaumurstraße, Osdorfer Straße)
- ▶ Sperrung der verbindenden Mittelachse für Kfz: Fußgänger, Radfahrer, Rettungsfahrzeuge, Ver- und Entsorgung
- ▶ Innerer Straßenbereich als Verkehrsberuhigt / Begegnungszone

Innovatives Parkraumkonzept I

- ▶ Pkw-Stellplätze möglichst nur an zentralen Punkten und in zentralen Parkierungsanlagen an den Zugängen zum Plangebiet (Quartiersgaragen)
- ▶ Bequemes Parken vor der Haustür oder eigene Tiefgarage/ eigenes Grundstück nur in Ausnahmefällen möglich/erlaubt

SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Förderung des Car-Sharing

- ▶ Car-Sharing durch flächenhaftes Ausweisen von Car-Sharing-Stellplätzen
 - Stationsgebundene, aber insbesondere Free-Floating-Car-Sharing
 - Reservierte Stellplätze an zentralen, gut erreichbaren Standorten;
 - Ende März 2017 vom Bundestag verabschiedete Car-Sharing-Gesetz
- ▶ Car-Sharing im Zusammenhang mit privaten Wohnbauprojekten
 - Car-Sharing-Stellplätze innerhalb privater Grundstücke/ Tiefgaragen
- ▶ Öffentliche E-Ladestationen an zentralen Standorten
- ▶ E-Ladestationen in privaten Wohnungsbauprojekten

SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Strategien und Maßnahmen im ÖPNV

► Ridesharing - Shuttlebus

- Kleinbusse, ohne festen Fahrplan, aber mit dem gleichen Ziel: übergeordnete ÖPNV-Haltestelle, z.B. „Allygator-Shuttle“ des Berliner Unternehmens Door2Door GmbH

► Autonomer Shuttle-Bus (Olli wird jetzt von den Karlsruher Verkehrsbetrieben im Regeleinsatz geplant)



SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Strategien und Maßnahmen zur Förderung von nachhaltigem Verkehrsverhalten

- ▶ „Vernetzer“ im Entwicklungsgebiet
 - Multimodale Mobilitätskultur fördern: Kommunikation / Koordination Planer, Bewohner, Bauherrn, Betreiber
- ▶ Mobilitätsstationen
 - Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV, öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln und privaten Fahrzeugen (Fahrradabstellanlage)
 - Kombination mit E-Ladestation, Fahrradreparatur, Snack-/Getränkeautomat, Briefkasten, Packstation oder Foodbox

SZENARIO 3 – INNOVATIVES ANGEBOT

Vermarktung der Wohnquartiere

- ▶ Vermarktung der kurzen Wege im Plangebiet
 - hohe Verfügbarkeit von Bildungs-, Gesundheits- und Versorgungseinrichtungen im Plangebiet
 - und die damit verbundenen kurzen Wege sein
- ▶ Ein Pkw ist für die täglichen Erledigungen somit nicht nötig.

Es gilt das gesprochene Wort!
Stand 11. Juli 2017

BESPRECHUNGSPUNKTE

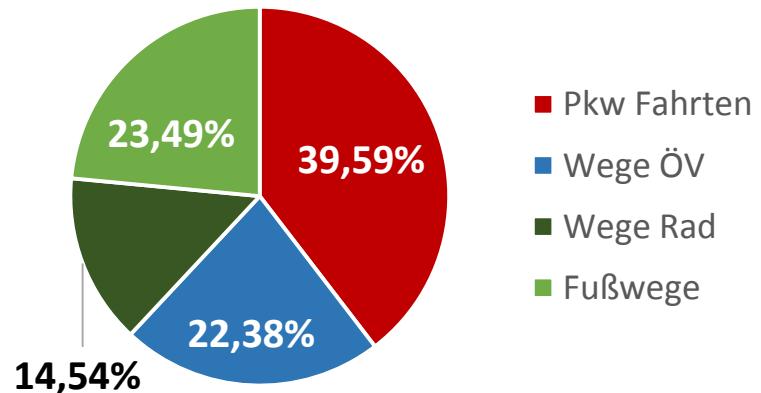
1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
2. Bestandsanalyse
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
- 4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage**
5. Vorab-Bewertung der resultierenden Verkehrssituation
6. Ausblick

SZENARIO 1 – UNGÜNSTIGSTES SZENARIO / „WORST CASE“ (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

Höchster MIV-Anteil

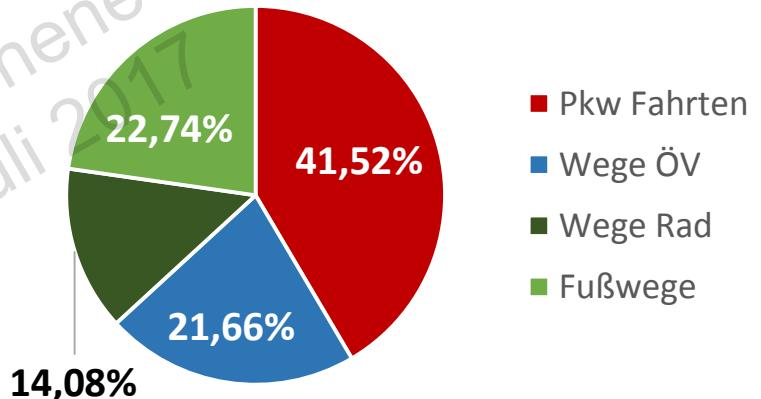
► MIV	46%
► ÖPNV	20%
► Fahrrad	13%
► Fußwege	21%

Szenario 1 - Min



Entspricht dem Zehlendorfer
Durchschnitt in SrV 2008

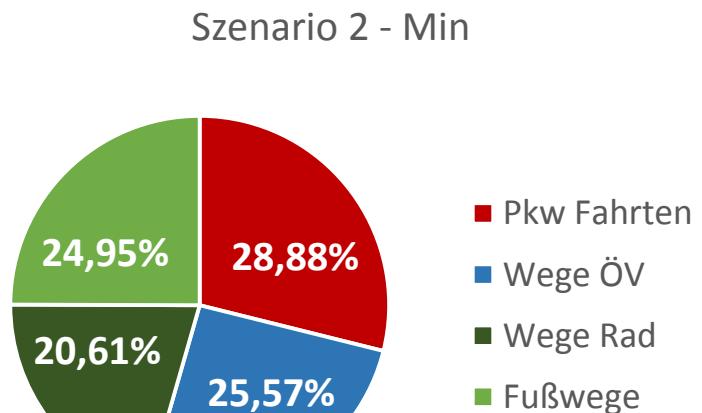
Szenario 1 - Max



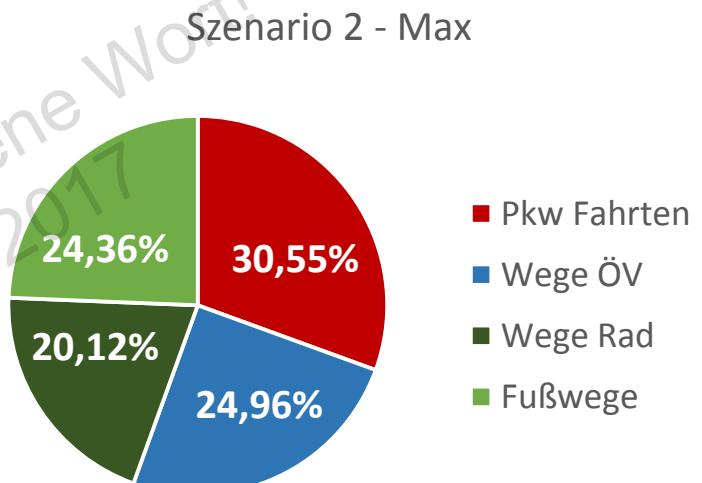
SZENARIO 2 – MITTLERES SZENARIO (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

Mittlerer MIV-Anteil

► MIV	34,5%
► ÖPNV	23,5%
► Fahrrad	19%
► Fußwege	23%



- Mittelwert zwischen günstigstem und ungünstigstem Szenario
- Entspricht dem mittleren Modal Split in Berliner Außenbezirken (außerhalb S-Bahnring) in SrV 2013

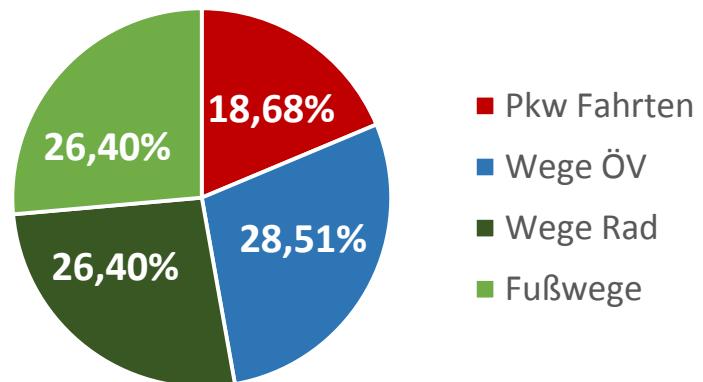


SZENARIO 3 –GÜNSTIGSTES SZENARIO / „BEST CASE“ (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

Niedrigster MIV-Anteil

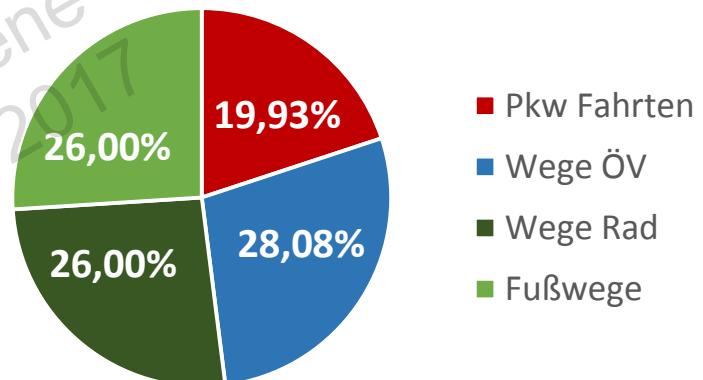
► MIV	23%
► ÖPNV	27%
► Fahrrad	25%
► Fußwege	25%

Szenario 3 - Min

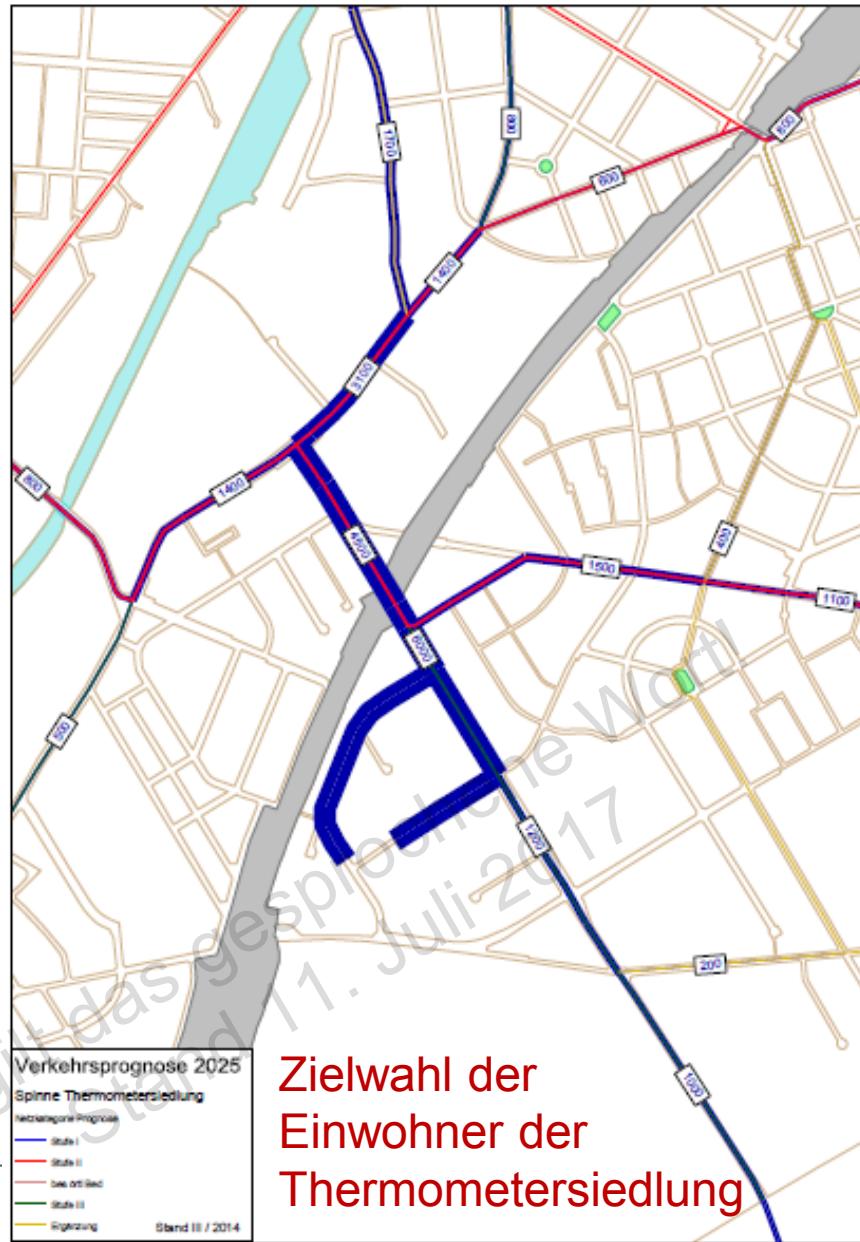


- Vergleichbar mit Modal Split Freiburg im Freizeitverkehr
- Es entspricht etwa dem Durchschnitt in Schöneberg/ Tiergarten/ Wedding in SrV 2008

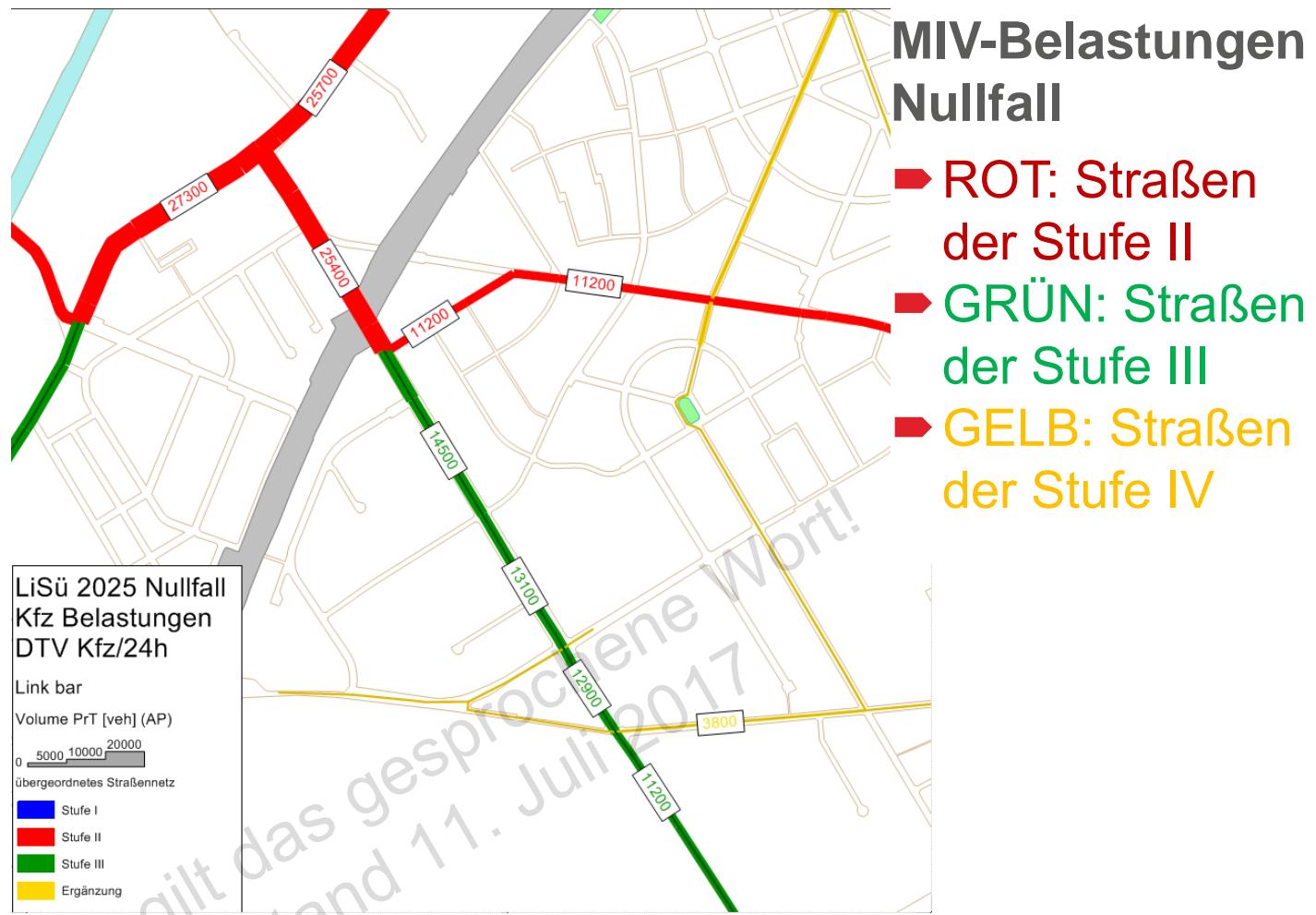
Szenario 3 - Max



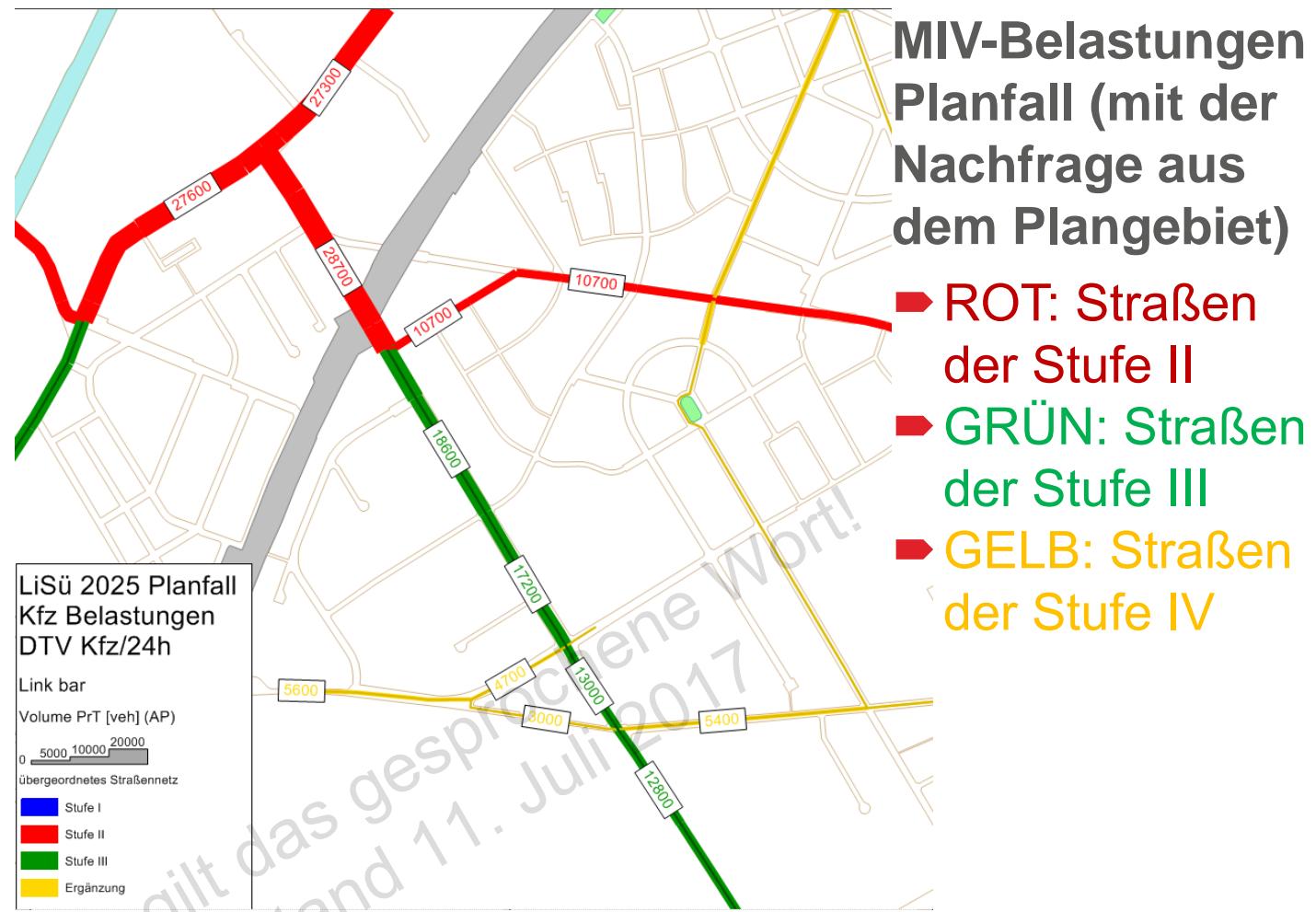
GRUNDLAGEN DER VERKEHRSPROGNOSE



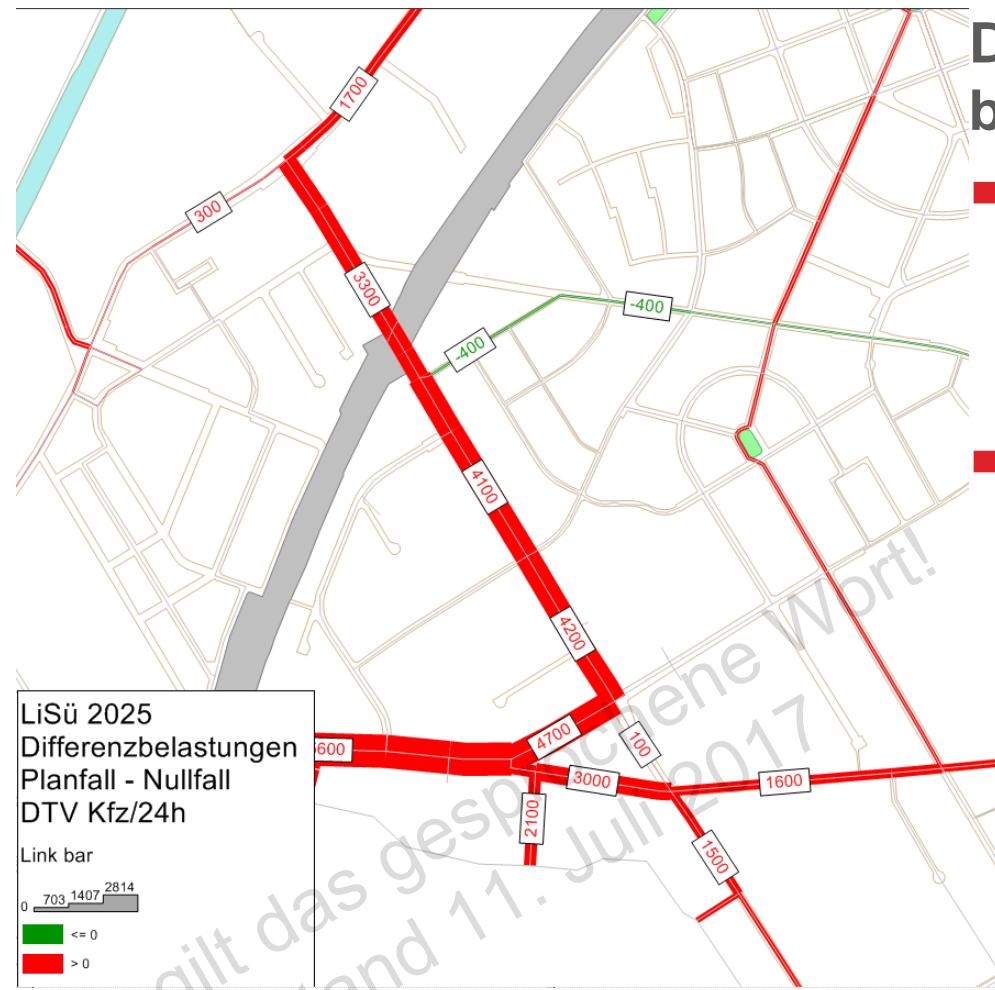
VERKEHRSUMLEGUNG DES „WORST-CASE“-Szenarios (ROUTENWAHL)



VERKEHRSUMLEGUNG DES „WORST-CASE“-SZENARIOS (ROUTENWAHL)



VERKEHRSUMLEGUNG DES „WORST-CASE“-Szenarios (ROUTENWAHL)



Differenzbelastungen

- ROT: Zunahme MIV mit Nachfrage aus dem Plangebiet
- GRÜN: Abnahme MIV

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
2. Bestandsanalyse
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
- 5. Vorab-Bewertung der resultierenden Verkehrssituation**
6. Ausblick

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Qualitätsstufe	zulässige mittlere Wartezeit [s]	
	Vorfahrtknoten	LSA-Knoten
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	wenn Sättigungsgrad > 1	> 100

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Osdorfer Straße / Landweg

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordwest	Mischfahrstreifen	A	A
Osdorfer Straße			
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	E	F
Lichterfelder Ring			
Zufahrt Südost	Mischfahrstreifen	A	A
Osdorfer Straße			
Zufahrt West	Mischfahrstreifen	E	E
Landweg			

Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordwest	Mischfahrstreifen	A	A
Osdorfer Straße			
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	B	B
Lichterfelder Ring			
Zufahrt Südost	Mischfahrstreifen	A	A
Osdorfer Straße			
Zufahrt West	Mischfahrstreifen	B	A
Landweg			

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Osdorfer Straße / Réaumurstraße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordwest Osdorfer Straße	Mischfahrstreifen, überbreit	A	A
Zufahrt Ost Scheelestraße	Mischfahrstreifen	C	B
Zufahrt Südost Osdorfer Straße	Mischfahrstreifen, überbreit	A	A
Zufahrt West Réaumurstraße	Mischfahrstreifen	C	E

Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordwest Osdorfer Straße	Mischfahrstreifen, überbreit	A	A
Zufahrt Ost Scheelestraße	Mischfahrstreifen	B	B
Zufahrt Südost Osdorfer Straße	Mischfahrstreifen, überbreit	A	A
Zufahrt West Réaumurstraße	Mischfahrstreifen	B	B

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Osdorfer Straße / Blanckertzweg

Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordwest	Links	D / B	C / B
Osdorfer Straße	Geradeaus (2x)	A / A	A / A
Zufahrt Nordost	Mischfahrstreifen	B / D	B / D
Blanckertzweg			
Zufahrt Südost	Geradeaus (2x)	F / C	F / E
Osdorfer Straße	Rechts	B / B	B / B

* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordwest	Links	D / C	D / B
Osdorfer Straße	Geradeaus (2x)	A / A	A / A
Zufahrt Nordost	Mischfahrstreifen	C / C	B / C
Blanckertzweg			
Zufahrt Südost	Geradeaus (2x)	C / C	D / D
Osdorfer Straße	Rechts	B / B	B / B

* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Ostpreußendamm / Osdorfer Straße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordost	Links (2x)	A / C	A / D
Ostpreußendamm	Geradeaus	B / A	B / A
Zufahrt Südost	Links (2x)	B / B	B / B
Osdorfer Straße	Rechts	A / A	A / B
Zufahrt Südwest	Geradeaus (2x)	B / A	B / A
Ostpreußendamm	Rechts	B / B	B / B

* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Ostpreußendamm / Wismarer Straße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordost	Links	C / C	C / C
	Geradeaus	C / E	C / E
	Rechts	B / A	B / A
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	C / B	C / B
Lindenstraße	Links	C / F	B / E
	Geradeaus	B / B	B / B
	Geradeaus / Rechts	B / B	B / B
Zufahrt Südwest	Links	B / B	B / B
Ostpreußendamm	Geradeaus	B / B	B / B
	Geradeaus / Rechts	A / A	A / A
	Geradeaus / Rechts	A / A	A / A

* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordost	Links	C / C	C / C
	Geradeaus	C / C	C / C
	Rechts	B / A	B / A
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	C / C	C / C
Lindenstraße	Links	C / C	B / D
	Geradeaus	B / B	B / B
	Geradeaus / Rechts	B / B	B / B
Zufahrt Südwest	Links	B / D	B / D
Ostpreußendamm	Geradeaus	B / B	B / B
	Geradeaus / Rechts	B / B	B / B
	Geradeaus / Rechts	A / B	A / B
Zufahrt West	Links (2x)	B / D	B / D
Wismarer Straße	Geradeaus / Rechts	A / A	A / A
	Geradeaus / Rechts	A / B	A / B

* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Ostpreußendamm / Giesendorfer Straße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordost	Geradeaus	B	B
Ostpreußendamm	Rechts	A	A
Zufahrt Südwest	Links	F	F
Ostpreußendamm	Geradeaus	A	A
Zufahrt Nordwest	Mischfahrstreifen	F	F
Giesendorfer Straße			

Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordost	Geradeaus	B	C
Ostpreußendamm	Rechts	A	A
Zufahrt Südwest	Links	C	C
Ostpreußendamm	Geradeaus	A	A
Zufahrt Nordwest	Links	B	B
Giesendorfer Straße	Rechts	B	B

VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



Knotenpunkt Ostpreußendamm / Morgensternstraße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordost	Mischfahrstreifen	A	A
Morgensternstraße			
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	D	E
Bogenstraße			
Zufahrt Südwest	Mischfahrstreifen	A	A
Ostpreußendamm			
Zufahrt West	Mischfahrstreifen	E	F
Ostpreußendamm			
Goethestraße			

Mit Maßnahmen:

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Ost	Mischfahrstreifen	A	A
Morgensternstraße			
Zufahrt Südost	Mischfahrstreifen	A	A
Bogenstraße			
Zufahrt Südwest	Mischfahrstreifen	A	A
Ostpreußendamm			
Zufahrt Nordwest	Mischfahrstreifen	A	A
Goethestraße			
Zufahrt Nordost	Mischfahrstreifen	A	A
Ostpreußendamm			

BESPRECHUNGSPUNKTE

1. Aufgabe des Verkehrsgutachtens
2. Bestandsanalyse
3. Szenarien künftiger Verkehrsangebote
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage
5. Vorab-Bewertung der resultierenden
Verkehrssituation
- 6. Ausblick**

ZUSAMMENFASSUNG, BEWERTUNG UND AUSBLICK

► Einige Knotenpunkte bereits im Prognosenullfall überlastet

- KP1 Osdorfer Straße / Landweg

- KP3 Osdorfer Straße / Blanckertzweg

- KP4 Ostpreußendamm / Wismarer Straße

- KP6 Ostpreußendamm / Giesendorfer Straße

Verschlechtert sich im Planfall geringfügig

► Prognosenullfall noch ausreichend, im Planfall aber Verschlechterung

- KP2 Osdorfer Straße / Réaumurstraße

- KP7 Ostpreußendamm / Morgensternstraße

► Im Prognosenullfall und im Planfall mit ausreichender Kapazität

- KP5 Ostpreußendamm / Osdorfer Straße

ZUSAMMENFASSUNG, BEWERTUNG UND AUSBLICK

- Einige Knotenpunkte bereits im Prognosenullfall überlastet
 - KP1 Osdorfer Straße / Landweg → **Verkehrsberuhigung oder LSA errichten**
 - KP3 Osdorfer Straße / Blanckertzweg → **Optimierung LSA**
 - KP4 Ostpreußendamm / Wismarer Straße → **Optimierung LSA**
 - KP6 Ostpreußendamm / Giesendorfer Str. → **Optimierung LSA**
Verschlechtert sich im Planfall geringfügig
- Prognosenullfall noch ausreichend, im Planfall aber Verschlechterung
 - KP2 Osdorfer Straße / Réaumurstraße → **LSA errichten**
 - KP7 Ostpreußendamm / Morgensternstraße → **Knotenumbau**
- Im Prognosenullfall und im Planfall mit ausreichender Kapazität
 - KP5 Ostpreußendamm / Osdorfer Straße

AKTUELLER STAND VERKEHRSPLANNERISCHE UNTERSUCHUNG

Stand 2016

- ▶ Gebietskulisse 2016
- ▶ Verkehrsmodell Land Berlin mit Prognose 2025 (Stand 03/2014)
- ▶ Planungen und Berechnungen auf diesem Stand

Was seitdem geschah?

- ▶ Klarstellungen zum Verkehrsmodell Prognose 2025 (siehe nächste Folie)
- ▶ Neue Gebietskulisse, nun ohne Quartier 5, dafür Vergrößerung und Verdichtung in den Quartieren 1-4
 - Gesamtbevölkerung in beiden Gebietskulissen in etwa gleich
 - Gewerbeflächen in beiden Gebietskulissen in etwa gleich

Was noch zu tun ist?

- ▶ Warten auf Landes-Verkehrsmodell mit Prognose 2030 (SenUVK)
- ▶ Neuberechnung der Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet
- ▶ Neubewertung des Bebauungsplans aus verkehrsplanerischer Sicht und ggf. Ableitung weiterer Maßnahmen

WAS SEIT 2016 GESCHAH?

Klarstellung zum Landes-Verkehrsmodell mit Prognose 2025

- ▶ Das übergebene Modell hat den Stand 03/2014
- ▶ Es berücksichtigt bereits alle Entwicklungen und Planungen, die zu diesem Zeitpunkt bekannt waren
 - eine deutliches Wachstum der Bevölkerung, Arbeitsplätze, Wirtschaft im Land Berlin;
 - Allerdings ist diese 03/2014 prognostizierte Entwicklung ggf. weniger dynamisch als sie heute prognostiziert würde
- ▶ Das Modell berücksichtigt auch Entwicklungen im Land Brandenburg, insbesondere
 - den BER: Dieser ist in der Prognose enthalten, sowohl mit dem Ausbauzustand des Flughafens selber (38 Mio. Fluggäste p.a., nicht das Ausbauziel von 45 Mio. Fluggäste p.a., da dieses noch nicht zeitlich fixiert ist),
 - als auch mit den 70.000 entstehenden Arbeitsplätzen zwischen BER und GVZ.
 - Die prognostizierte Entwicklung im Land Brandenburg ist ebenfalls enthalten, und zwar eine differenzierte Entwicklung auf Ebene der Kreise im Berlin-nahen Raum, sowie weniger detailliert im Rest des Landes Brandenburg.

EINWENDUNGEN AUS DEM BETEILIGUNGSVERFAHREN 2016

1/2

THEMA	Einwendung	Antwort
Verkehrsmodell Ist-Zustand/ Prognose	Verkehrsmodell für Prognosehorizont 2025 wurde nicht berücksichtigt	Doch, das Landesverkehrsmodell ist die Grundlage für die Bestimmung der externen Verkehrsmengen
	Verkehrsentwicklung via Osdorfer Str. aus und nach Brandenburg nicht berücksichtigt, Thema Siedlung Heinersdorf, BER, Nachbargemeinden	Die Verkehrsentwicklung in Brandenburg wurde im Landesverkehrsmodell berücksichtigt (ggf. mit weniger Detaillierungsgrad, aber Gesamtmengen stimmen mit Planungen überein)
MIV	Annahmen zum Verkehrsaufkommen: <ul style="list-style-type: none">Motorisierungsgrad der neuen Bewohner wird höher sein, als der in der ThermometersiedlungEs wurden nicht Berlin-spezifischen Kennwerte der SrV-Untersuchungen 2008/2013 verwendet.	<ul style="list-style-type: none">Motorisierung Thermometersiedlung ging nicht in Aufkommensermittlung ein, nur die Quelle-Ziel-BeziehungenDoch SrV2008/2013 wurde verwendet:<ul style="list-style-type: none">SrV2008 auf BezirksebeneSrV2013 innerhalb/außerhalb Ring
	Forderungen nach LSA <ul style="list-style-type: none">an Kreuzung Osdorfer Str./Lichterfelder Ring/ Landwegan Kreuzung Knoten Osdorfer Str./Reaumurstr./ Scheeleplatz	<ul style="list-style-type: none">Nicht nötig, da LSA an Reaumurstr. für Pulk-Bildung sorgtEntspricht der Empfehlung

EINWENDUNGEN AUS DEM BETEILIGUNGSVERFAHREN 2016

2/2

THEMA	Einwendung	Antwort
MIV	Anbindungskonzept <ul style="list-style-type: none"> Quartiere 4 und 5 über den Landweg an die Osdorfer Str. anbinden Anbindung Planstraße 1 an Siegfriedstraße in Teltow herstellen 	<ul style="list-style-type: none"> Wurde verbessert (bzw. mit neuer Gebietskulisse z.T. hinfällig) Wurde diskutiert, aber Gefahr von "Schleich"-Verkehren durch das Wohngebiet
ÖPNV	Erweiterung des Linienbusangebots hilft bei Problembewältigung nicht, da Busse am Ostpreußendamm im Stau stehen	<ul style="list-style-type: none"> Busse sind nur ein Teil des integrierten ÖPNV-Konzepts Nachweis, dass Busse im Stau stehen... (?)
	Untersuchung der Möglichkeit zum Bedarf eines Park&Ride Parkplatzes am S-Bahnhof Lichterfelde Süd	<ul style="list-style-type: none"> Es wird nachhaltige Verkehrsentwicklung geplant, daher bewusst keine Schaffung zusätzlicher Parkplätze, die externen Verkehr anlocken
	ÖPNV Anbindung ist unzureichend und kaum verbesserbar	<ul style="list-style-type: none"> Das ist so nicht korrekt: S-Bahn, Bus, im Gebiet innovative Konzepte
	Zu geringe Taktrate auf Buslinie 284 (Vermutlich Forderung nach Taktverdichtung)	<ul style="list-style-type: none"> Anbindungsqualität (Takt) auf Buslinie 284 wird von Nachfrage bestimmt Bei hinreichender Nachfrage auch Taktverdichtung denkbar

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Es gilt das gesprochene
Stand 11. Juli 2017