

# VERKEHRSANALYSE PLANGEBIET LICHTERFELDE-SÜD: STADTPLANUNGSAUSSCHUSS 11.07.2017

## **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

Es gilt das gesprochene Wort!  
Stand 11. Juli 2017



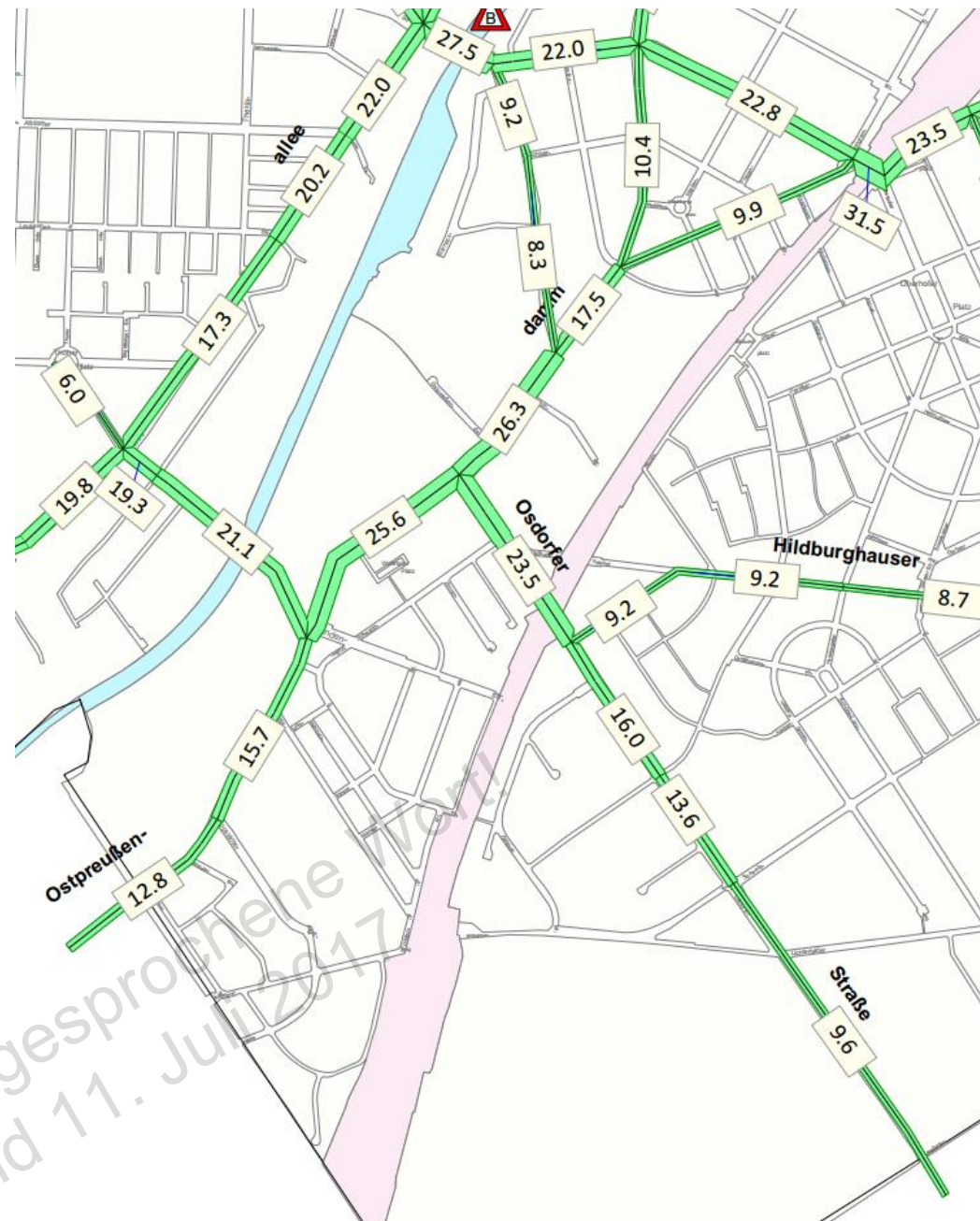
# PLANGEBIET LICHTERFELDE - SÜD

- 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

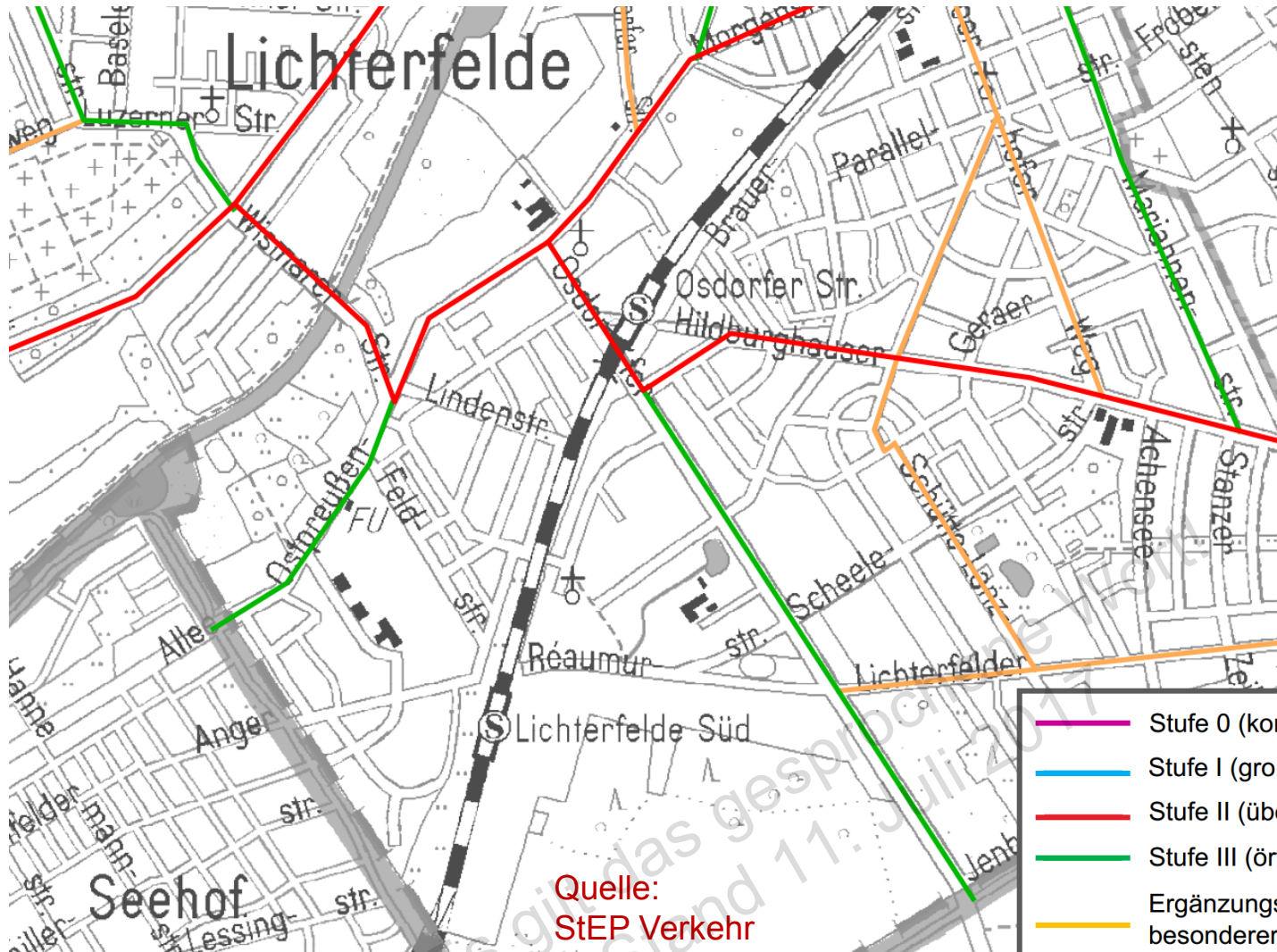
4. Resultierende Szenarien künftiger Nachfrage

5. Vorab-Bewertung der resultierenden  
Verkehrssituation

6. Ausblick



# BESTANDSANALYSE – VORHANDENE INFRASTRUKTUR

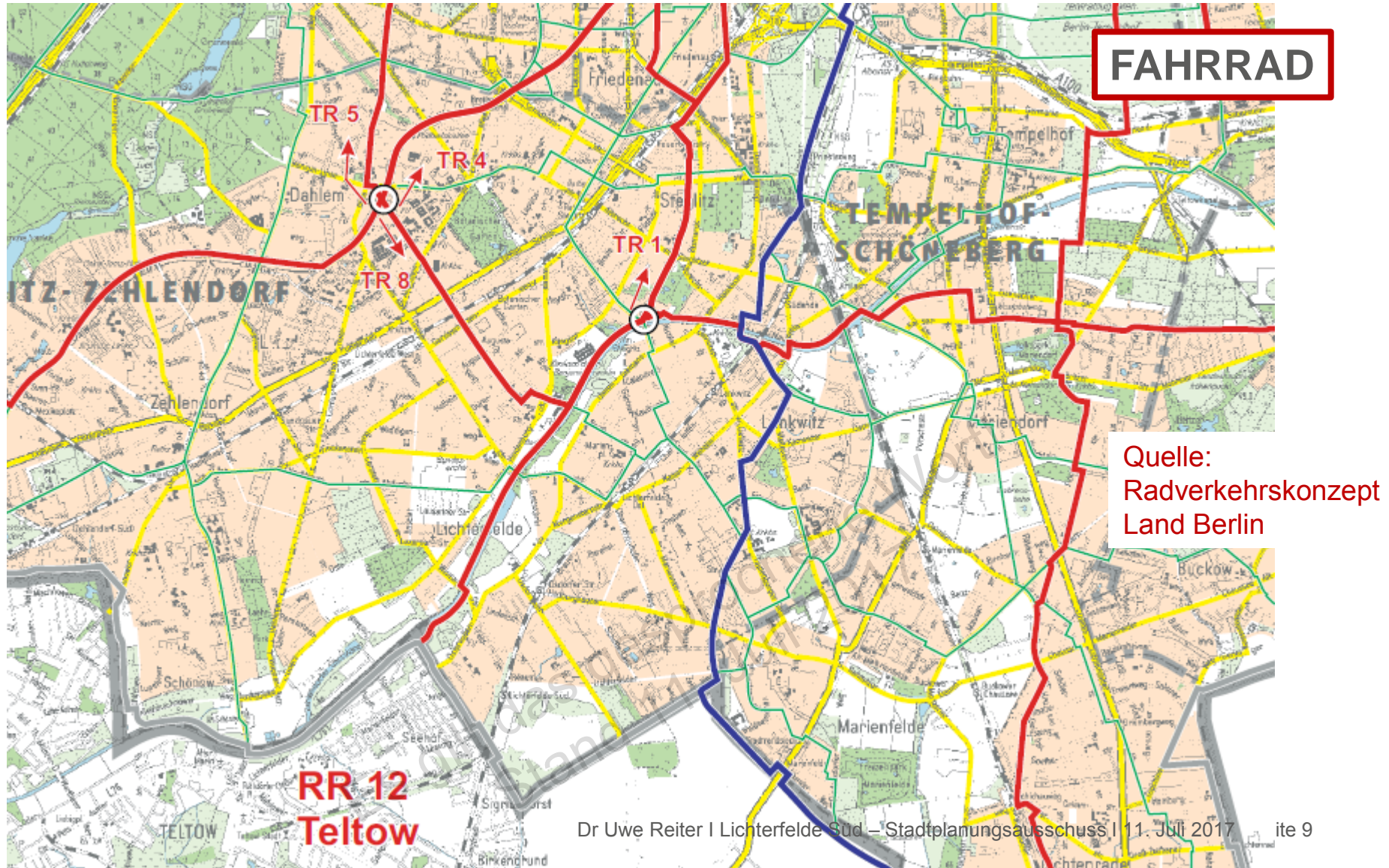


**STRASSE**

- Stufe 0 (kontinentale Straßenverbindung)
- Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
- Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
- Ergänzungsstraßen (Straßen von besonderer Bedeutung)



# BESTANDSANALYSE – VORHANDENE INFRASTRUKTUR





# AKTUELLER MASTERPLANENTWURF



# ÜBERSICHT KÜNFTIGE EINWOHNER UND GEWERBEFLÄCHEN NACH QUARTIEREN UND GESAMT

## Quartier 2:

> Einwohner:	2.972
> Gewerbe*:	6.300 m <sup>2</sup>
> hybride Nutzung:	1.422 m <sup>2</sup>
> Kita:	1.582 m <sup>2</sup>

\*ohne Fahrradparkhaus

## Quartier 3:

> Einwohner:	1.338
> Gewerbe:	328 m <sup>2</sup>
> hybride Nutzung:	672 m <sup>2</sup>
> Kita:	0 m <sup>2</sup>

## Quartier 2

## Quartier 3

## Quartier 4

## Quartier 1:

> Einwohner:	922
> Gewerbe:	288 m <sup>2</sup>
> hybride Nutzung:	888 m <sup>2</sup>
> Kita:	970 m <sup>2</sup>

## Quartier 1

## PROJEKT GESAMT:

> Einwohner:	6.201
> Gewerbe:	7.246 m <sup>2</sup>
> hybride Nutzung:	2.982 m <sup>2</sup>
> Kita:	3.696 m <sup>2</sup>

## Quartier 4:

> Einwohner:	969
> Gewerbe:	330 m <sup>2</sup>
> hybride Nutzung:	0 m <sup>2</sup>
> Kita:	1.144 m <sup>2</sup>

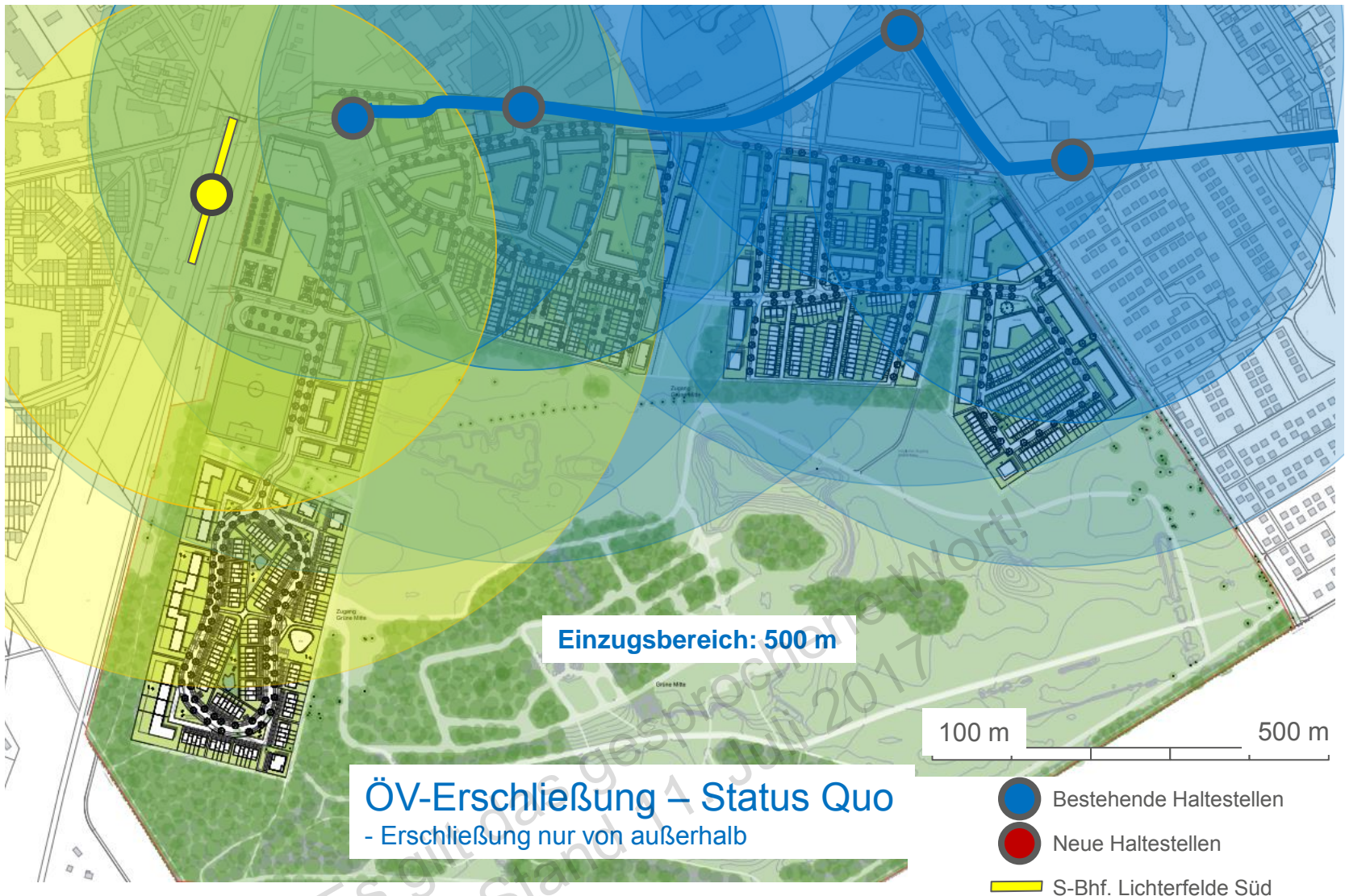
## BESPRECHUNGSPUNKTE

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



# 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

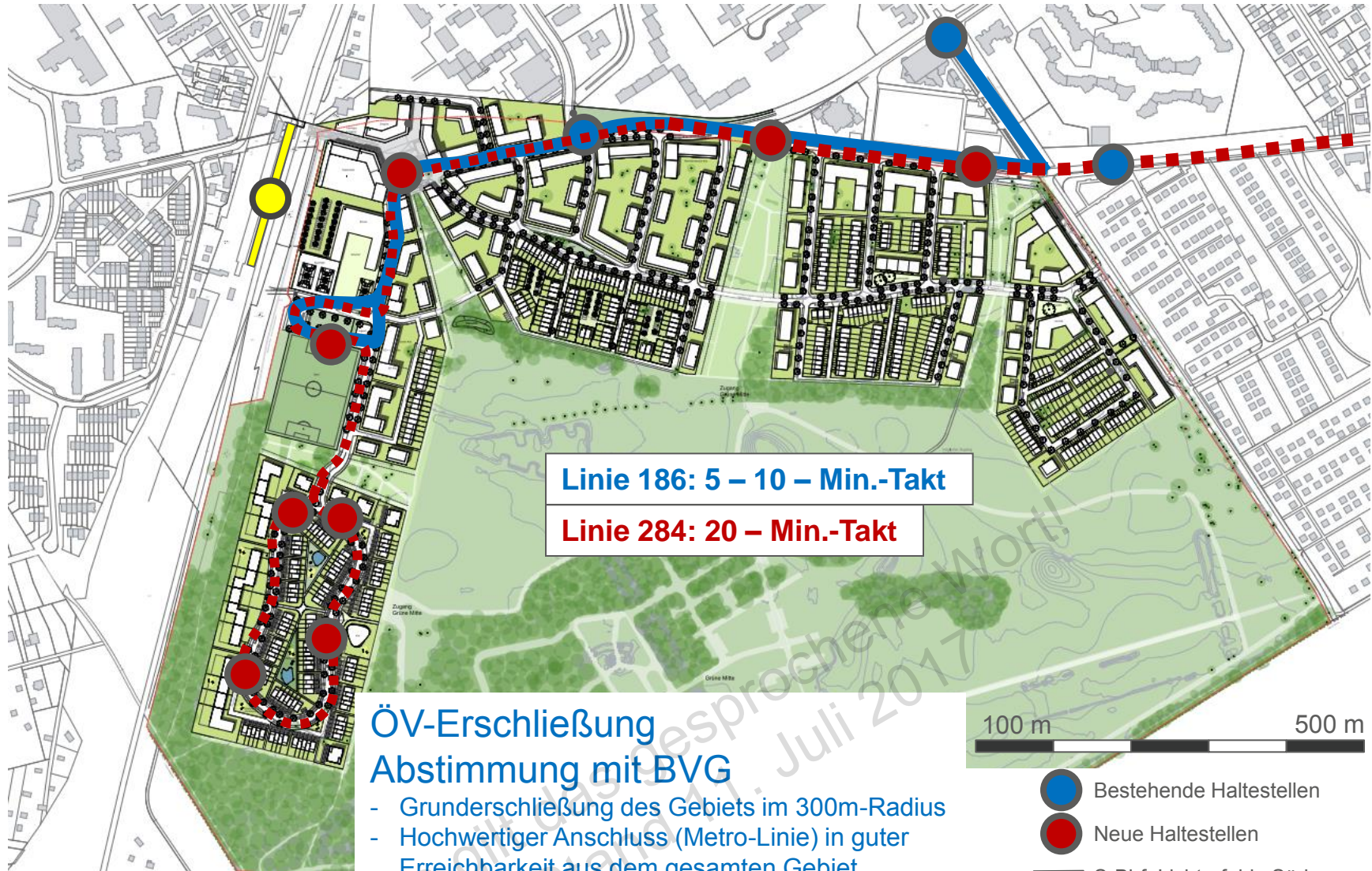
- ➡ RR12 – Teltowroute von Teltow über Steglitz, Schöneberg weiter Mitte etc.)
  - Keine Beleuchtung, schlechte Straßenoberfläche entlang Teltowkanal
  - Asphaltdecke entlang Teltowkanal nur südlich Birkbuschstraße
  - Nördlich dann Fahrradstraße Sedanstraße, Lauenburger Straße
- ➡ Radfernweg Berlin-Leipzig (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

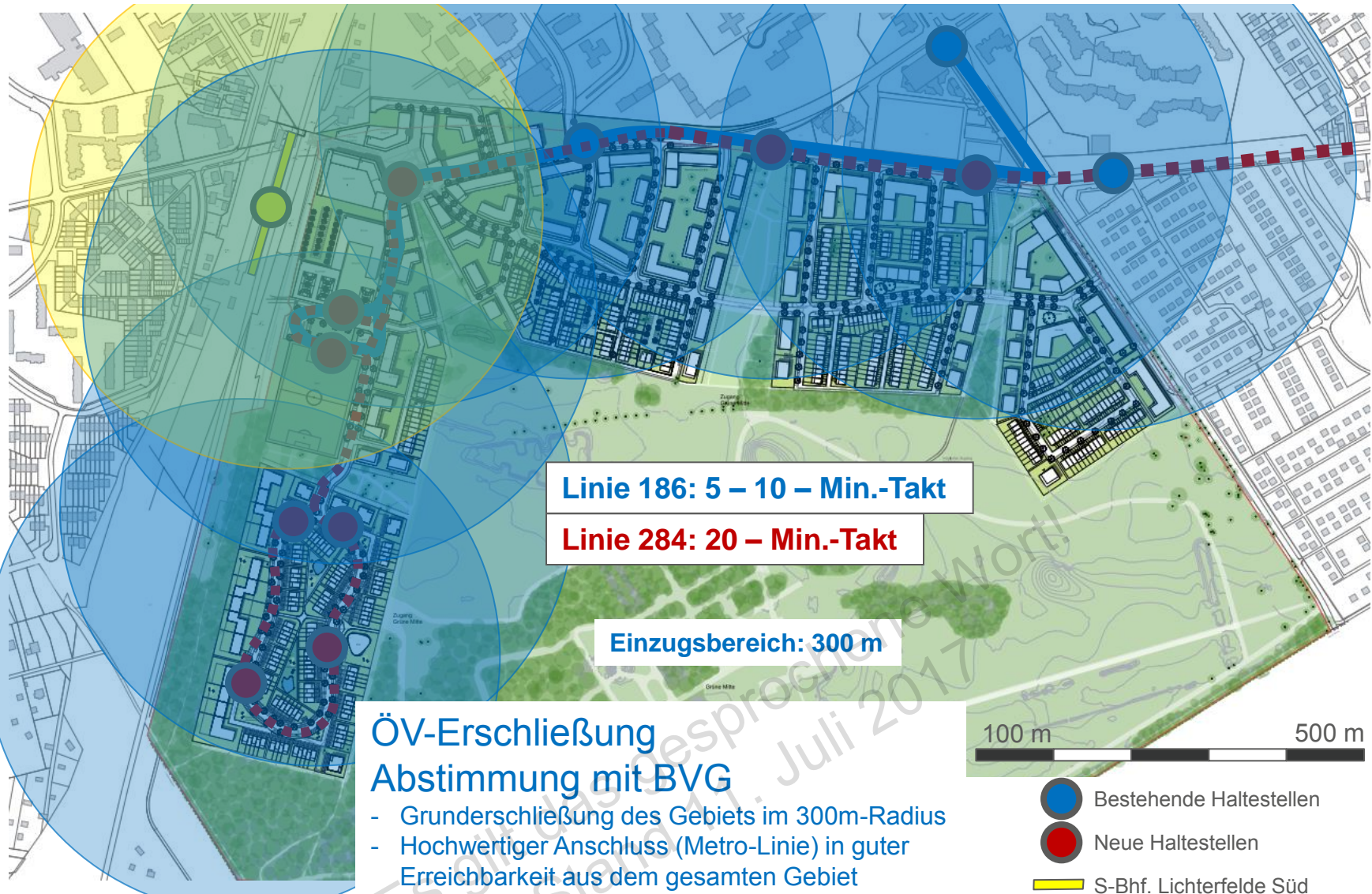


# SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – ÖPNV



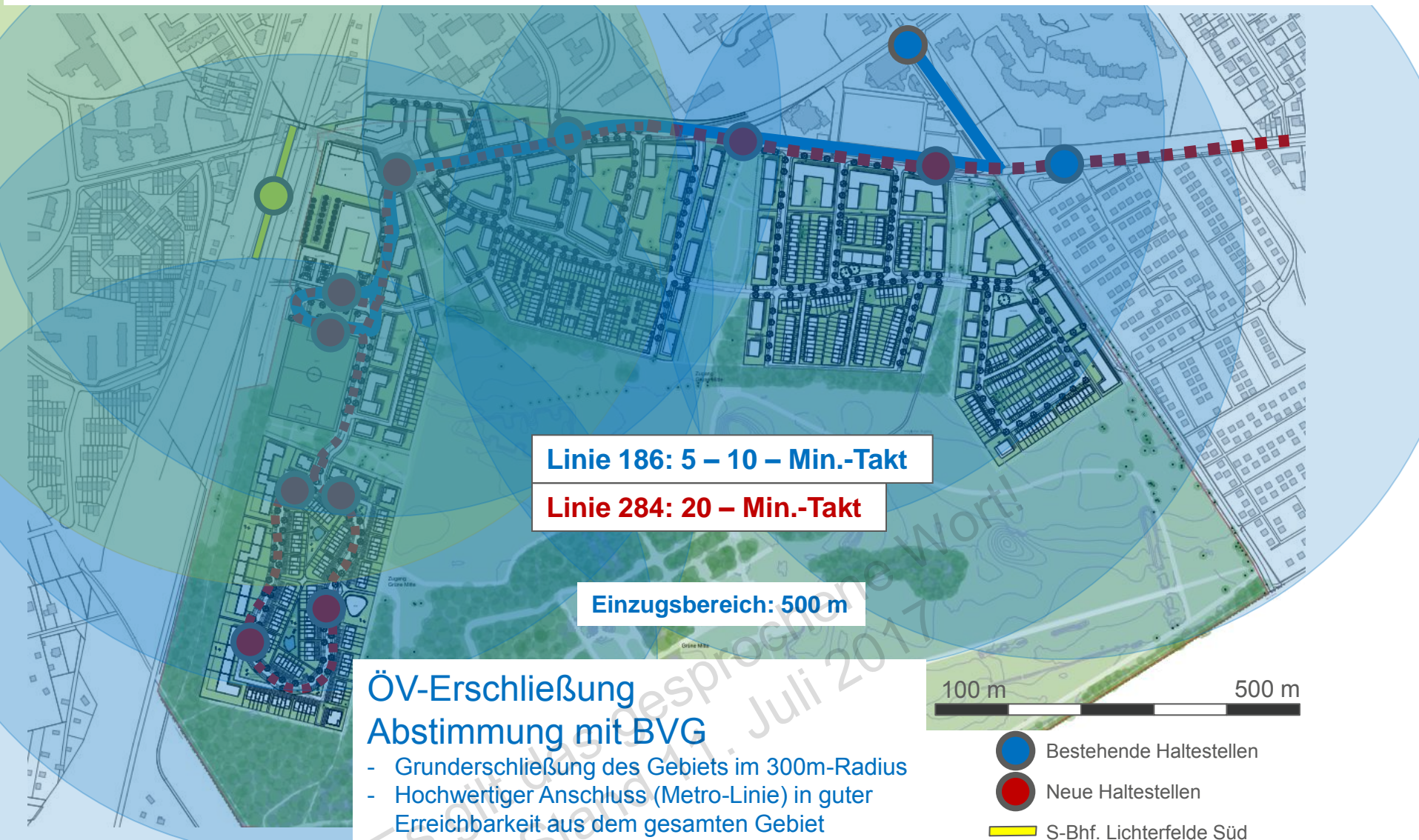


# SZENARIO 2 – VERBESSERTES ANGEBOT – ÖPNV





# 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
  - Fahrradtauglicher 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

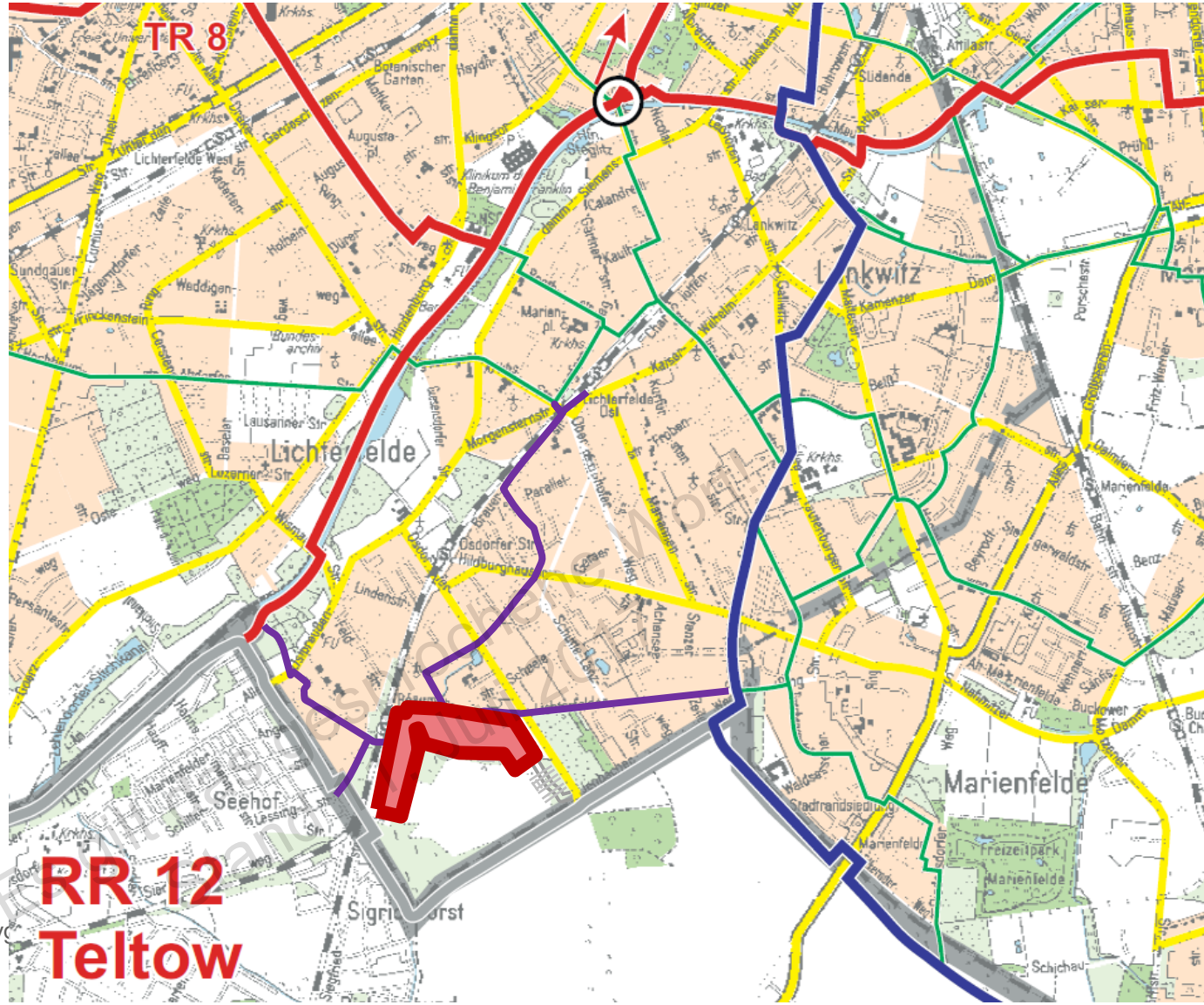
## Unterquerung der Anhalter Bahn / S25

- ➡ 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 flächensparende 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 Parkieranlagen 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-Stellplätzen 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. „Alligator-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, Bauherren, 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

Es gilt das gesprochene Wort!  
Stand 11. Juli 2017

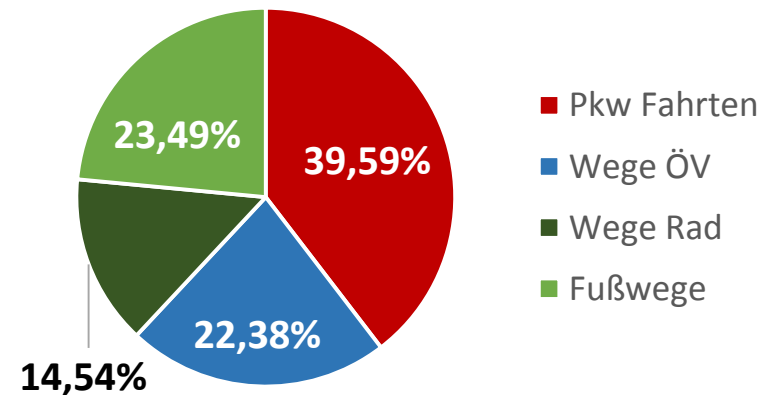
# SZENARIO 1 – UNGÜNSTIGSTES SZENARIO / „WORST CASE“ (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

## Höchster MIV-Anteil

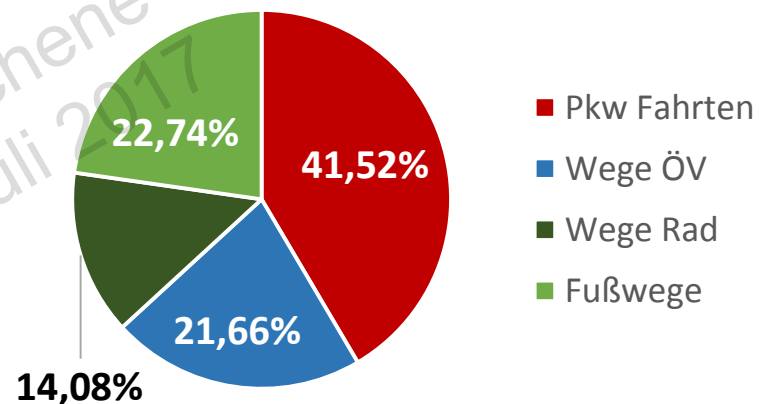
➔ MIV	46%
➔ ÖPNV	20%
➔ Fahrrad	13%
➔ Fußwege	21%

Entspricht dem Zehlendorfer  
Durchschnitt in SrV 2008

Szenario 1 - Min



Szenario 1 - Max





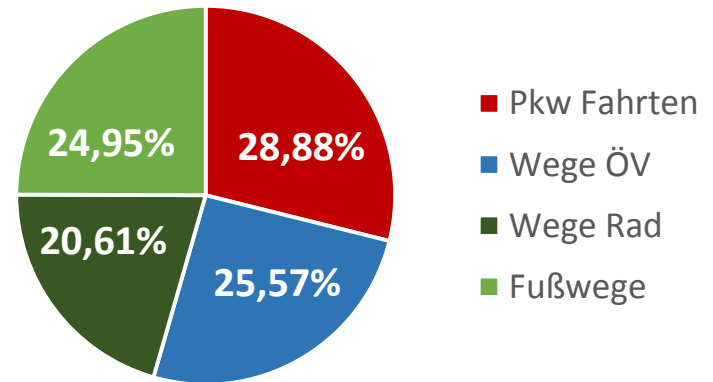
# SZENARIO 2 – MITTLERES SZENARIO (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

## Mittlerer MIV-Anteil

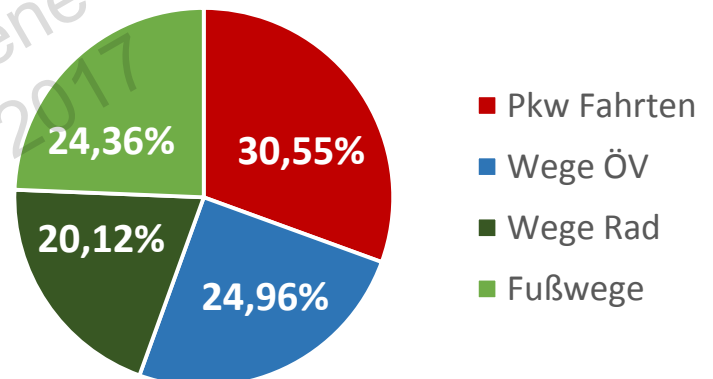
➔ MIV	34,5%
➔ ÖPNV	23,5%
➔ Fahrrad	19%
➔ Fußwege	23%

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

Szenario 2 - Min



Szenario 2 - Max



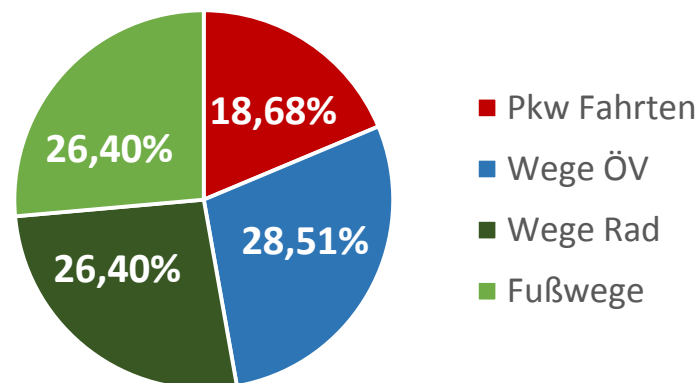
# SZENARIO 3 –GÜNSTIGSTES SZENARIO / „BEST CASE“ (BEZOGEN AUF MIV-BELASTUNG)

## Niedrigster MIV-Anteil

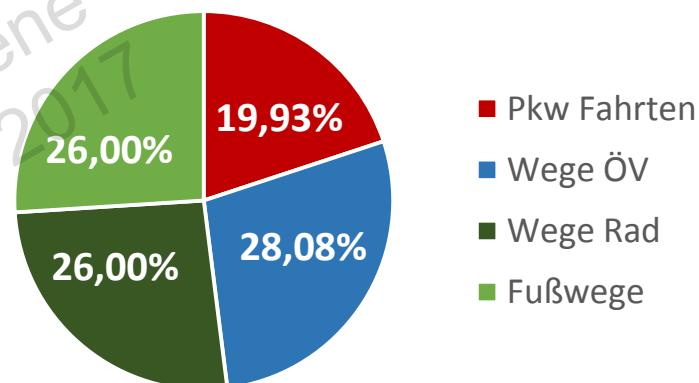
➔ MIV	23%
➔ ÖPNV	27%
➔ Fahrrad	25%
➔ Fußwege	25%

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

Szenario 3 - Min



Szenario 3 - Max

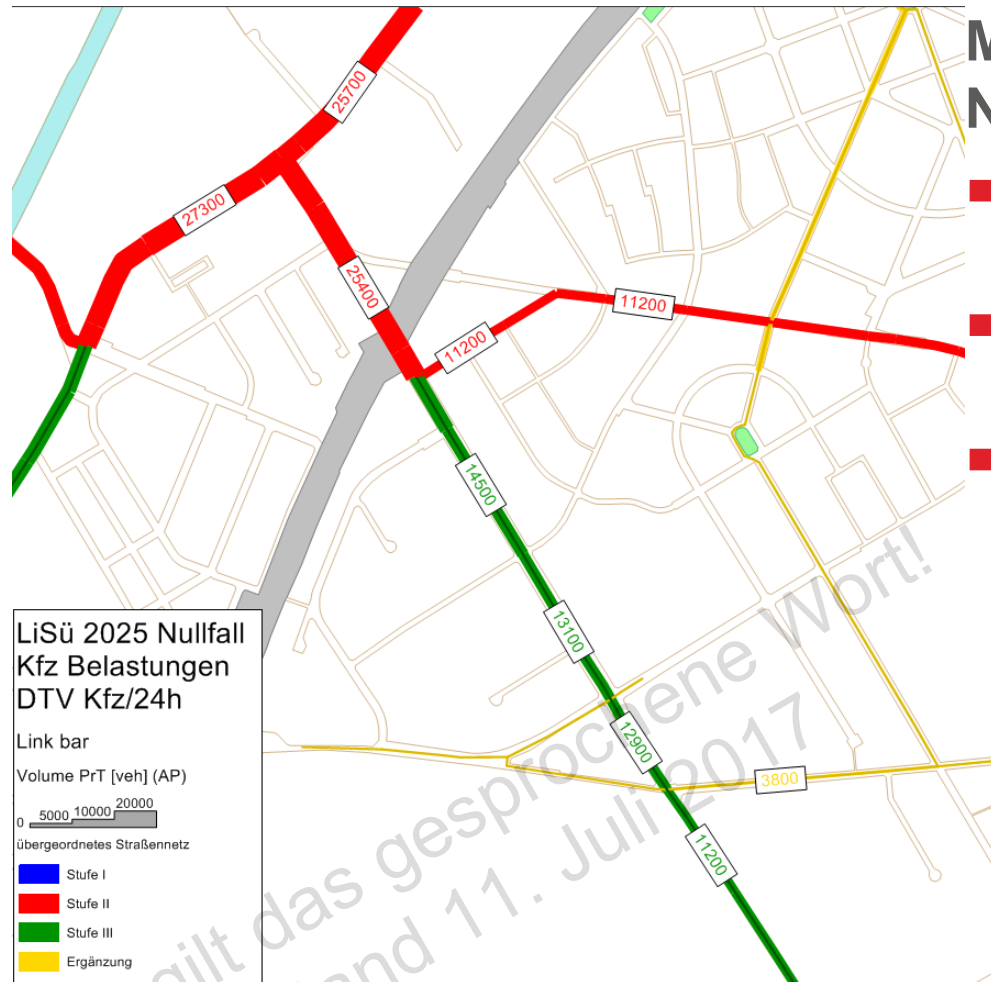


# GRUNDLAGEN DER VERKEHRSPROGNOSE





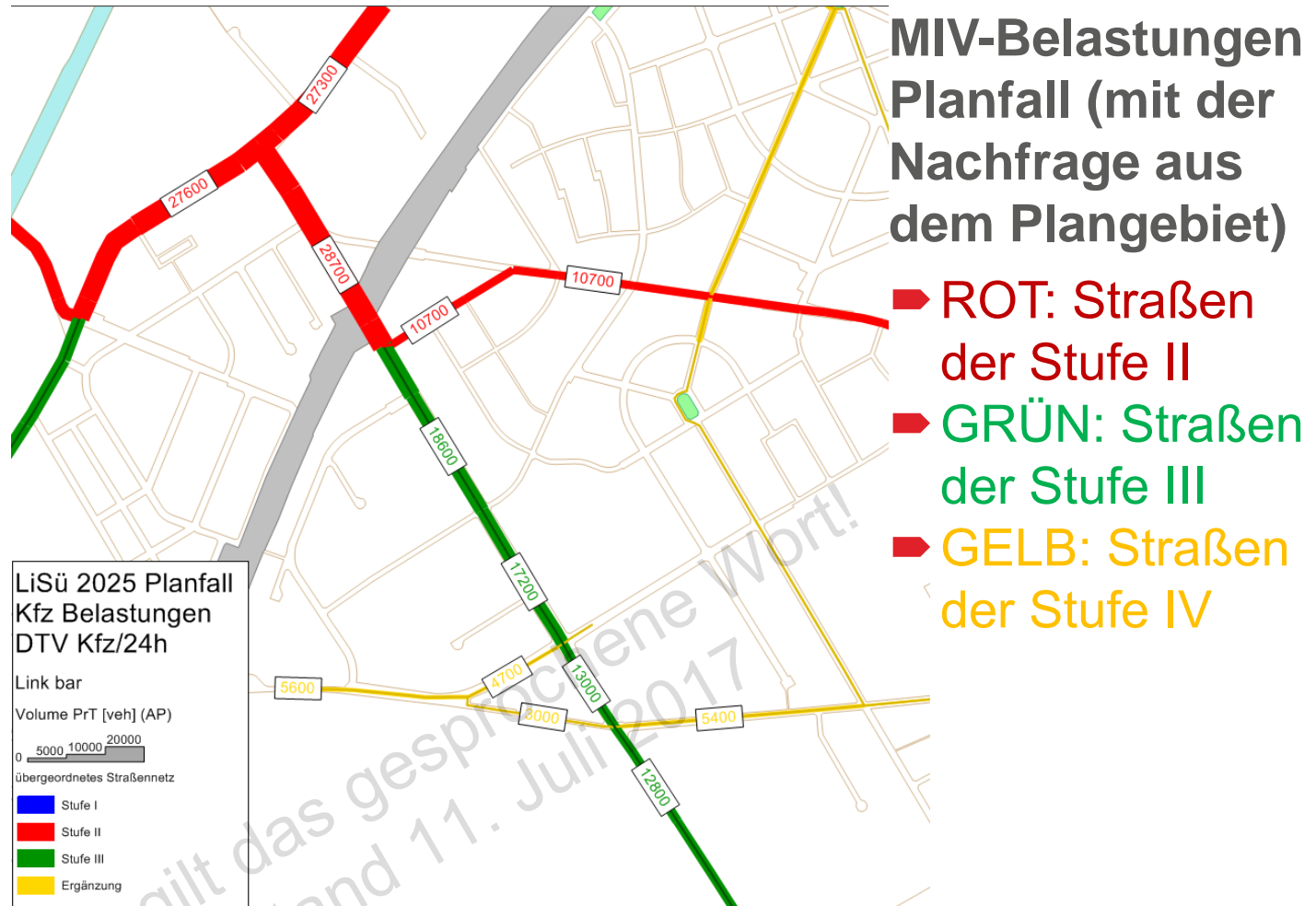
# VERKEHRSUMLEGUNG DES „WORST-CASE“-SZENARIOS (ROUTENWAHL)



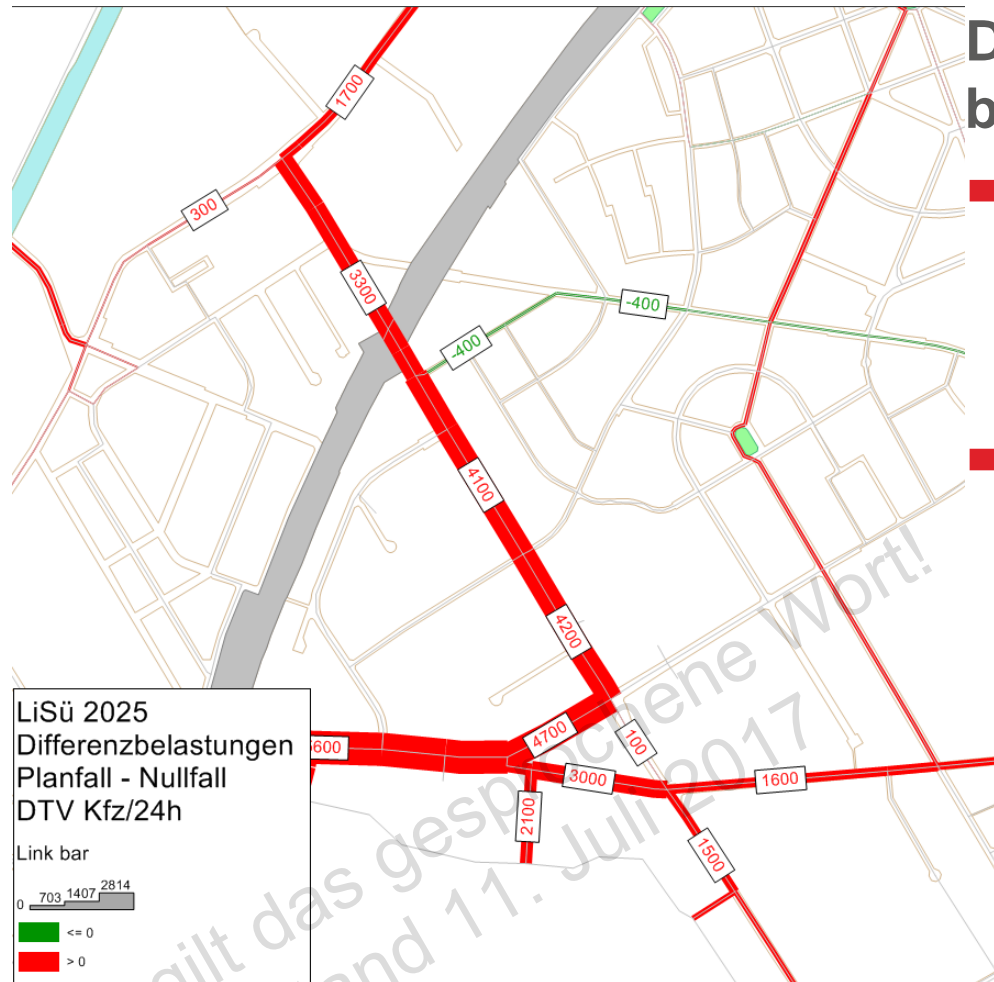
## MIV-Belastungen Nullfall

- ROT: Straßen der Stufe II
- GRÜN: Straßen der Stufe III
- GELB: Straßen der Stufe IV

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



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



Differenz-  
belastungen

- ➔ 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

Es gilt das gesprochene Wort!  
Stand 11. Juli 2017

# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



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

# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



## Knotenpunkt Osdorfer Straße / Landweg

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

## Mit Maßnahmen

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



# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



## Knotenpunkt Osdorfer Straße / Réaumurstraße

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

## Mit Maßnahmen

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

# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION

## Knotenpunkt Osdorfer Straße / Blanckertzweg

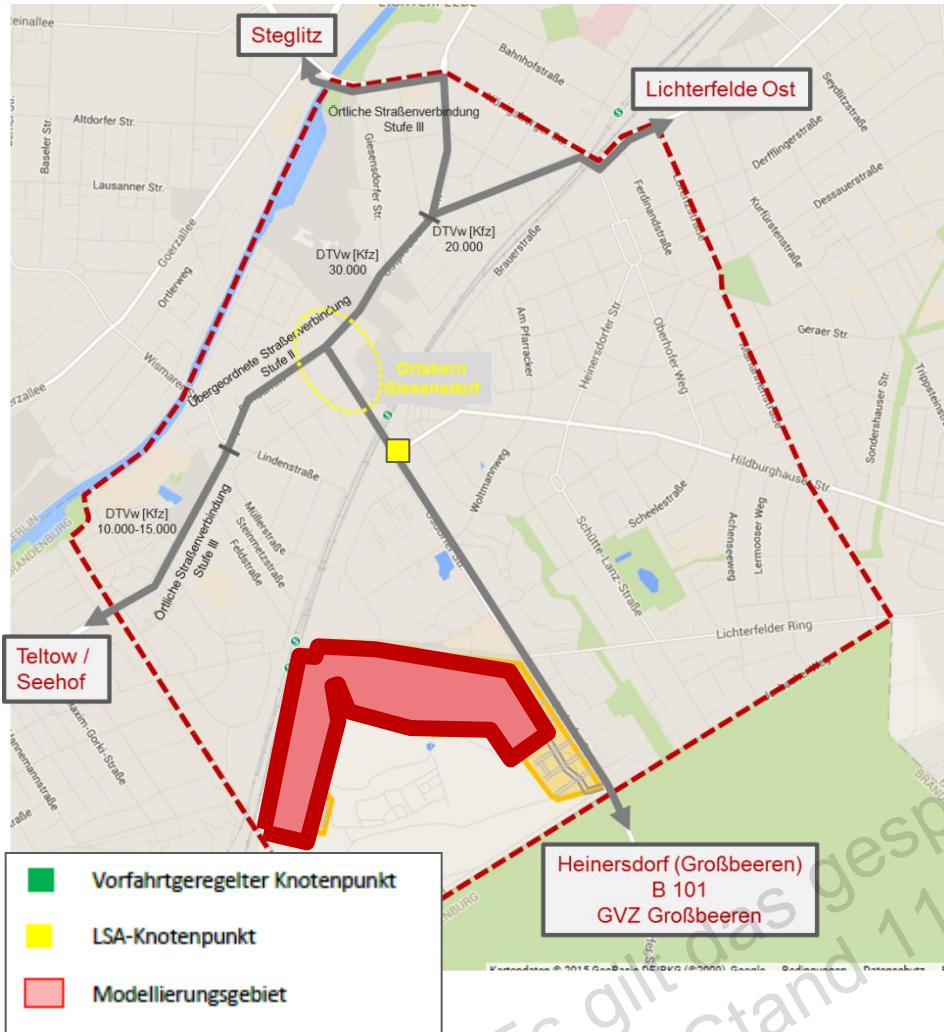
Knotenzufahrt	Richtung	QSV* Nullfall	QSV* Planfall
Zufahrt Nordwest	Links	D / B	C / B
<b>Osdorfer Straße</b>	Geradeaus (2x)	A / A	A / A
Zufahrt Nordost	Mischfahrstreifen	B / D	B / D
<b>Blanckertzweg</b>			
Zufahrt Südost	Geradeaus (2x)	F / C	F / E
<b>Osdorfer Straße</b>	Rechts	B / B	B / B

\* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittags Spitzenstunde

## Mit Maßnahmen

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

\* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittags Spitzenstunde



# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION

## Knotenpunkt Ostpreußendamm / Osdorfer Straße



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

\* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde

## Mit Maßnahmen

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

\* Angaben für Frühspitzenstunde / Nachmittagsspitzenstunde



# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



## Knotenpunkt Ostpreußendamm / Giesensdorfer Straße

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordost	Geradeaus	B	B
<b>Ostpreußendamm</b>	Rechts	A	A
Zufahrt Südwest	Links	<b>F</b>	<b>F</b>
<b>Ostpreußendamm</b>	Geradeaus	A	A
Zufahrt Nordwest	Mischfahrstreifen	<b>F</b>	<b>F</b>
<b>Giesensdorfer Straße</b>			

## Mit Maßnahmen

Knotenzufahrt	Richtung	QSV Nullfall	QSV Planfall
Zufahrt Nordost	Geradeaus	B	C
<b>Ostpreußendamm</b>	Rechts	A	A
Zufahrt Südwest	Links	C	C
<b>Ostpreußendamm</b>	Geradeaus	A	A
Zufahrt Nordwest	Links	B	B
<b>Giesensdorfer Straße</b>	Rechts	B	B

# VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG UND MIKROSKOPISCHE SIMULATION



## Knotenpunkt Ostpreußendamm / Morgensternstraße

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

## Mit Maßnahmen

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

## 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 / Giesensdorfer 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 / Giesensdorfer 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 VERKEHRSPLANERISCHE 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  Externe Verkehre	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"> <li>• Motorisierungsgrad der neuen Bewohner wird höher sein, als der in der Thermometersiedlung</li> <li>• Es wurden nicht Berlin-spezifischen Kennwerte der SrV-Untersuchungen 2008/2013 verwendet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorisierung Thermometersiedlung ging nicht in Aufkommensermittlung ein, nur die Quelle-Ziel-Beziehungen</li> <li>• Doch SrV2008/2013 wurde verwendet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• SrV2008 auf Bezirksebene</li> <li>• SrV2013 innerhalb/außerhalb Ring</li> </ul> </li> </ul>
	Forderungen nach LSA <ul style="list-style-type: none"> <li>• an Kreuzung Osdorfer Str./ Lichterfelder Ring/ Landweg</li> <li>• an Kreuzung Knoten Osdorfer Str./ Reaumurstr./ Scheeleplatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht nötig, da LSA an Reaumurstr. für Pulk-Bildung sorgt</li> <li>• Entspricht der Empfehlung</li> </ul>



# EINWENDUNGEN AUS DEM BETEILIGUNGSVERFAHREN 2016

## 2/2

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

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT**