

**Verkehrliche Begründung für den Bau der
„Ost-West-Trasse“, westlicher Abschnitt
zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße**

1. Ausgangssituation

Das Verkehrsnetz im Süd-Ost-Raum der Stadt ist durch ein System von leistungsfähigen Radialen gekennzeichnet. Diese Radialen sind auf die Berliner Stadtmitte ausgerichtet. Wegen der fehlenden durchgängigen tangentialen Verbindungen verlaufen die Nord-Süd-Verkehre über Versatzfahrten bzw. nutzen Stadtstraßen, die nicht für diese verkehrliche Funktion geeignet sind. Hierdurch entstehen für diese Verkehre längere Wege. Die Radialen, die teilweise selbst durch innerstädtische Bereiche verlaufen, als auch die Stadtstraßen werden dadurch zusätzlich und höher belastet. Die verkehrlichen Umweltbelastungen steigen.

Die Hauptlast der Nord-Süd gerichteten Verkehrsströme liegt heute einerseits auf der relativ leistungsfähigen tangentialen Verbindung im Zuge der Rheinstraße - Treskowallee mit Anschluss an die B 96a in Schöneweide.

Andererseits verläuft der tangentielle Verkehr im Südostraum von Berlin auf den Straßenzügen Köpenicker Straße - Köpenicker Allee, Chemnitzer Straße - Kaulsdorfer Straße - Gehsener Straße und Hultschiner Damm - Mahlsdorfer Straße, die in der Regel durch sensible Stadtbereiche verlaufen und eine deutlich geringere Leistungsfähigkeit aufweisen. Diese Straßenzüge münden nördlich der Bahnstrecke nach Erkner ausnahmslos in die Mahlsdorfer Straße ein und treffen so gebündelt auf den in Ost-West-Richtung liegenden Riegel der Bahntrasse. Als Durchfahrtsmöglichkeit steht nur die Bahnhofstraße mit der mittig liegenden Straßenbahntrasse zur Verfügung. Die Bahnhofstraße ist eines der wichtigsten Einkaufszentren des Bezirkes Treptow-Köpenick. Besonders das Forum Köpenick (mit Kundenzufahrt an der Straße Am Bahndamm, Wirtschaftszufahrt über Bahnhofstraße) übt eine große überörtliche Anziehungskraft aus.

Eine zweite Öffnung der Bahntrasse im Zuge der Hämmerlingstraße führt in den Ortsteil Köpenick Nord. Über die Kinzer Allee oder die Seelenbinder Straße wird dann wiederum die Bahnhofstraße erreicht. Diese Verbindung ist auf Grund der enganeliegenden dichten Wohnbebauung und des begrenzten Ausbauzustandes nur für die direkte Verbindung zweier benachbarter Ortsteile geeignet. Sie wird aber durch gebietsfremden Schleichverkehr genutzt, um den Knotenpunkt Mahlsdorfer Straße / Bahnhofstraße und die oft zugestaute Bahnhofstraße zu umgehen.

Ein besonders schwerwiegendes stadtstrukturelles Problem im Raum Köpenick ist die Querung der natürlichen Barrieren der Spree und Dahme. Der Abstand der vorhandenen Brücken ist sehr groß und führt damit zu einer enormen Bündelung des Verkehrs, besonders auch des übergeordneten tangentialen Verkehrs. Nach der Elsenbrücke in Treptow befinden sich in östlicher Richtung in einer Entfernung von ca. 5 km Luftlinie die Stubenrauch- und Treskowbrücke in Schöneweide. Durch die Verknüpfung des Nord-Süd-Verkehrs mit dem hier ankommenden Fern-/Regional-Verkehr (von der A 113) bzw. aus der Innenstadt sind hier täglich stark überlastete, städtebaulich problematische Verkehrsverhältnisse zu finden.

Die nächsten östlich gelegenen Straßenbrücken zur Querung von Spree und Dahme befanden sich bisher im knapp 5 km entfernten Köpenick. Seit Oktober 2002 ist eine neue Spreebrücke westlich vor der Köpenicker Altstadt (Abstand von ca. 3,5 km zu Schöneweide) dem Verkehr übergeben. Die Wilhelm-Spindler-Brücke (als ersten Abschnitt der Tangentialen Verbindung Ost) bewirkt eine erste Entlastung der Damm- und der Langen Brücke in Köpenick.

Dabei ist die Führung des Nord-Süd-Verkehrs in Richtung B 96 a durch das bezirkliche Zentrum von Köpenick mit der Bahnhofsstraße und der denkmalgeschützten Altstadt mit Rathaus und Schloss, aber immer noch problematisch und nicht befriedigend gelöst. Die hohen Verkehrsbelastungen durch den übergeordneten und den Quell- und Zielverkehr dieses Gebietes bewirken hier über mehrere Stunden des Tages erhebliche Überschreitungen der Leistungsfähigkeit der Brücken und auch des Straßennetzes und wirken sich negativ auf den gesamten Köpenicker Raum aus.

Die hauptsächlich Nord-Süd-gerichteten Verkehrsströme müssen nach der Querung der beiden Köpenicker Brücken bzw. der neuen Spreebrücke die Köllnische Vorstadt durchqueren. Die heute zur Verfügung stehenden Straßenzüge Ottomar-Geschke-Straße – Dörpfeldstraße und Grünauer Straße - Glienicker Straße – Glienicker Weg sind für diese Verkehre nicht geeignet. Die Ottomar-Geschke-Straße führt durch eine Wohngebiet, die Dörpfeldstraße ist eine Geschäftsstraße mit Straßenbahn und erfüllt für den Bereich Adlershof eine Zentrumsfunktion. Der Straßenzug Grünauer Straße - Glienicker Straße – Glienicker Weg führt über große Strecken durch Wohngebiete mit angrenzenden Schulstandorten. In der Grünauer Straße wird die Straßenbahn ebenfalls straßenbündig geführt.

Die hohen Verkehrsbelegungen im Raum Köpenick haben auch erhebliche Umweltbelastungen zur Folge. Der Sachstandsbericht zum „Lärminderungsplan Altstadt Köpenick“ weist im Teil „Analyse“ Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV von 20 dB(A) und mehr in Abschnitten der Bahnhofsstraße, der Grünauer Straße, der Dörpfeldstraße, der Seelenbinderstraße und der Straße Alt-Köpenick aus. Weitere stark belastete Straßen sind Hämmerlingstraße, Lindenstraße und Joachimstraße.

2. Gegenwärtige Verkehrsbelastungen im Raum Köpenick

Auf den Straßen, über die die Hauptverkehrsströme in Köpenick laufen, wurden die in Anlage 1 dargestellten Kfz-Mengen gezählt.

3. Übergeordnete Planungsvorstellungen

Die Grundüberlegungen für das geplante Berliner Hauptverkehrsstraßennetz setzen das Vorhandensein eines Ringstraßensystems, ergänzt durch weitere Tangentialverbindungen, voraus. Der großräumige und regionale Verkehr soll über diese Ringstraßen und Tangenten zu den Zielgebieten geführt werden, ohne sensible Bereiche wie z.B. die Stadtmitte, historische Bezirkszentren oder Wohngebiete zu durchfahren.

Im Zusammenhang mit der Komplettierung des Radial-Ring-Systems im Berliner Südosten existieren z. Zt. folgende übergeordneten Planungen:

- Weiterführung der A 100 bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park, mittelfristig bis langfristig Verlängerung bis zur B 1/5 (Frankfurter Allee) und langfristige Schließung des mittleren Straßenringes
- A 113 (neu) von der A 100 in Neukölln bis zur südlichen Landesgrenze und weiter in Brandenburg bis zur A 10/Autobahnkreuz Schönefeld (in Bau)

- „Südostverbindung“ zwischen der Anschlussstelle Späthstraße der A 113 (neu) und der Rummelsburger Landstraße
- Tangentiale Verbindung Ost (zwischen An der Wuhlheide und Adlergestell einschließlich vierstreifiger Ausbau des Glienicker Weges, Abschnitt An der Wuhlheide – Oberspreestraße bereits in Betrieb)
- „Ost-West-Trasse“ (Nordumfahrung) in Köpenick

Diese Planungen sind im Flächennutzungsplan (FNP) von Berlin (1998) enthalten.

Im Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP), der den Zeitraum bis 2015 abdeckt, sind folgende Maßnahmen eingestellt:

- Weiterführung der A 100 von der Anschlussstelle Buschkrugallee bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park
- A 113 (neu) von der A 100 in Neukölln bis zur südlichen Landesgrenze und weiter in Brandenburg bis zur A 10/Autobahnkreuz Schönefeld (in Bau)
- Abschnittsweise Umsetzung der SOV (beginnend mit dem ersten Teilstück zwischen Rummelsburger Landstraße und Adlergestell – B 96 a in Oberschöneweide)
- Tangentiale Verbindung Ost von Oberspreestraße bis zum Adlergestell (B 96a), Abschnitt von An der Wuhlheide bis Oberspreestraße ist seit Oktober 02 in Betrieb, Bau des 2. Abschnittes bis Glienicker Straße und vierstreifiger Ausbau des Glienicker Weges zwischen Glienicker Straße und Adlergestell
- „Ost-West-Trasse“ in Köpenick, westlicher Abschnitt zwischen An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße

Die Fortsetzung der TVO nach Norden bis zur B 1/5 kann in absehbarer Zeit nicht realisiert werden. Deshalb ist sie nicht im Maßnahmenkonzept des StEP (Zeithorizont 2015) enthalten. Im Rahmen des StEP wurde diese Planung außerdem überprüft. Im Ergebnis wurde aus verkehrlicher Sicht empfohlen, auf diese Trasse zu verzichten. Das steht jedoch noch unter dem Vorbehalt einer Prüfung unter städtebauliche Gesichtspunkten.

Auch der östliche Abschnitt der „Ost-West-Trasse“ von Mahlsdorfer Straße bis Brandenburgplatz ist nicht im Maßnahmenkonzept des StEP (Zeithorizont 2015) enthalten.

4. Verkehrskonzeption Köpenick

Ziel der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung für Köpenick ist es, den übergeordneten Nord-Süd-Straßenverkehr (Durchgangsverkehr) im Raum Köpenick aus den sensiblen Stadtteilen (Altstadt, Wohngebiete, Geschäftszentren) heraus zu nehmen. Der notwendige Quell- und Zielverkehr ist dabei zu gewährleisten. Die Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander als auch deren Anbindung an das übergeordnete Straßennetz soll verbessert werden.

Dazu ist perspektivisch die Entwicklung eines "Tangentenvierecks" vorgesehen.

Hierbei bilden

- die geplante Nordumfahrung Köpenick („Ost-West-Trasse“) die nördliche Tangente. Sie beginnt an der Straße An der Wuhlheide, verläuft in Richtung Nordosten entlang der Sportanlagen der Alten Försterei und nach der Querung der Bahnstrecke nach Erkner im Bereich der Hämmerlingstraße weiter im Zuge der Straße Am Bahndamm bis zur Mahlsdorfer Straße. Ab der Mahlsdorfer Straße führt die Nordumfahrung auf einem

kurzem Stück parallel zum Stellingdamm weiter nach Osten, schwenkt in Höhe der Hirtestraße nach Süden ab (Bahndurchstich) und mündet nach der Querung der Gleisanlagen des Güterbahnhofs Köpenick im Bereich des Brandenburgplatzes in den Straßenzug Bellevuestraße – Salvador-Allende-Straße,

- der vorhandene Straßenzug Bellevuestraße - Salvador-Allende-Straße die östliche Tangente,
- die vorhandene Müggelheimer Straße die südliche Tangente,
- der vorhandene Abschnitt der TVO von An der Wuhlheide bis Oberspeestraße (Spindlersfelder Straße) die westliche Tangente.

Der Bau der „Ost-West-Trasse“, westlicher Abschnitt ist die Fortsetzung der TVO nach Norden, um die Mahlsdorfer Straße ohne Versatz über Lindenstraße-Bahnhofstraße zu erreichen. Durch die Umorientierung und Konzentration des übergeordneten Verkehrs vor allem auf die westlich und nördliche Tangente wird die neue Trasse stark belastet.

Die zeitliche Abfolge der Planungen und Baumaßnahmen sieht vor:

- Bau der TVO zwischen Oberspreestraße und Glienicker Weg (Planfeststellungsverfahren läuft, Baubeginn 2004 geplant)
- Ausbau des Glienicker Weg (Baubeginn 2004 geplant)
- „Ost-West-Trasse“, westlicher Abschnitt von An der Wuhlheide bis Mahlsdorfer Straße (Baubeginn 2004/5 geplant)

5. Alternativen

Für die vorliegende Planung zur „Ost-West-Trasse“ als Fortsetzung der TVO zur Umfahrung des Ortsteils Köpenick nach Norden gibt es als Nullvariante (keine neue Trasse, aber TVO zwischen An der Wuhlheide und Adlergestell vorhanden) nur die Möglichkeit, durch Versatzverkehr die vorhandenen Straßen An der Wuhlheide, Lindenstraße und fortführend-Bahnhofstraße zu nutzen. Damit wird der Verkehr in die Bahnhofstraße (Einkaufs- und Geschäftsstraße sowie Nahverkehrstrasse für Straßenbahnen und Busse) gelenkt. Insbesondere die Bahnhofstraße, aber auch die bereits heute für die Durchquerung von Köpenick genutzte Lindenstraße sollen zukünftig aber gerade entlastet werden. Die in beiden Straßen ermittelten hohen Umweltbelastungen könnten dann verringert werden. Die Nullvariante zeigt außerdem, dass der verkehrliche Nutzen der TVO vermindert wird. Die potenziellen Nutzer erreichen von Nordosten kommend erst durch Umwegfahrten die neue Trasse der TVO. Es besteht die Gefahr und wird auch heute so praktiziert, dass der Verkehr den direkten Weg nach Süden über die Altstadt Köpenick nimmt oder sucht. Dieser sensible Altstadtinselbereich soll aber maßgebend entlastet werden. Die Nullvariante muss deshalb verworfen werden.

Andere Trassenverläufe zwischen den Knotenpunkten mit der TVO und der Mahlsdorfer Straße wurden geprüft und verworfen, da sie entweder durch die eng bebauten Wohngebiete der Dammvorstadt oder durch die Wuhlheide führen würden. Zur Optimierung des Trassenverlaufes hinsichtlich der Minimierung des Eingriffs insbesondere im Bereich der Waldflächen wurden mehrere Querschnittsvarianten untersucht. Ein weiterer Zwangspunkt für die Wahl der Trassen war die vorhandene Querung der Bahntrasse im Bereich der Hämmerlingstraße.

6. Zukünftiges Verkehrsgeschehen

Die Umsetzung der verschiedenen Vorhaben in Köpenick („Ost-West-Trasse“ – westlicher Abschnitt, TVO einschließlich vierstreifigem Ausbau des Glienicker Weges) wird zu einer umfangreichen verkehrlichen Neuverteilung führen. Dadurch werden besonders die Altstadt Köpenick und die Köllnische Vorstadt, aber auch Teile der Dammvorstadt durch die Konzentrationswirkung der neuen Trassen vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Trennwirkung des Bahnriegels zwischen den nördlichen und südlichen Ortsteile von Köpenick wird verringert.

Der Bau des ersten Teiles der „Ost-West-Trasse“ wird zu einer verkehrlichen Entlastung der westlichen Dammvorstadt und besonders des Straßenzuges Bahnhofstraße – Lindenstraße und der Hämmerlingstraße führen. Diese Straßen sind heute sehr lärm- und abgasbelastet. Hier wird die Verminderung der Verkehrsbelegung zu einer deutlichen Wohnumfeldverbesserung beitragen. Die Bahnhofstraße als Geschäftsstraße und ÖPNV-Trasse wird sich durch die verkehrliche Entlastung entsprechend dem städtebaulichen Ziel weiter entwickeln können. Die Aufenthaltsfunktion wird erheblich verbessert. Der Straßenraum kann zu Gunsten des ÖPNV und der Fußgänger und Radfahrer besser genutzt werden.

Die Erreichbarkeit der nördlich der Bahntrasse liegenden Wohngebiete, z.B. im Ortsteil Köpenick Nord mit den Wohngebieten Dammfeld und Uhlenhorst, verbessert sich durch die neue leistungsfähige Straßenverbindung. Die Verbindung in Richtung West und auch Norden wird auf kurzem Weg direkt am Knotenpunkt An der Wuhlheide – Köpenicker Allee hergestellt. Nach Süden steht dann eine leistungsfähige Straßenverbindung zur Verfügung.

Gleichzeitig verbessert die „Ost-West-Trasse“ – westlicher Abschnitt (mit der TVO) die überregionale Straßenverbindung zwischen dem Nordosten mit seinen großen Wohngebieten in Hellersdorf und Marzahn und dem Südosten der Stadt.

Durch die neue Verbindung zwischen der Mahlsdorfer Straße und der B 96a im Süden und fortführend über die Köpenicker Straße – Ernst-Ruska-Ufer an die Anschlussstelle Adlershof wird die in Bau befindliche A 113 (neu) erreicht. Das ermöglicht günstigere Verbindungen zum Brandenburger Umland und für den Fernverkehr zum Berliner Außenring der A 10. Teilweise wird sich auch die Erreichbarkeit des mittleren Straßenring A 100 verbessern. Das ist für den Wirtschaftsverkehr von besonderer Bedeutung. Die hohen Zeitverluste durch Staus bei der Durchfahrung von Köpenick werden abgebaut. Die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr mit Quelle/Ziel im Köpenicker Raum verbessern sich.

Zusätzlich zur übergeordneten Funktion der „Ost-West-Trasse“ – westlicher Abschnitt übernimmt die neue Straße auch eine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Wohngebiete. Die Zufahrt zum FORUM Köpenick wird in der Straße Am Bahndamm direkt angebunden. Hier verbessert sich die verkehrliche Erreichbarkeit aus Richtung Süden und Westen.

Die Verkehrsprognose für 2015, basierend auf der aktuellen Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Flächenentwicklung, ergibt eine zukünftige Verkehrsbelastung von ca. 33 600 bis zu 36 800 Kfz/24 h (werktäglicher DTV) im Querschnitt mit einem Lkw-Anteil von ~10 % tags und ~8 % nachts für den geplanten Abschnitt der Ost-West-Trasse zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße.

Die neue „Ost-West-Trasse“ – westlicher Abschnitt ist eine innerstädtische Stadtstraße, deren Trassierung und Dimensionierung auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h basiert. Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelegung ist ein Regelquerschnitt mit 2 x 2

Fahstreifen erforderlich. Zur Herstellung einer Verbindung und damit Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit für Radfahrer und Fußgänger werden beidseitige Rad- und Gehwegen gebaut. Durch teilweise kombinierten Park- Baumstreifen wird der Straßenquerschnitt ergänzt.