

# Verkehr

## Vorab Bemerkung:

Der durch den neuen Stadtteil zusätzlich zu erwartende Verkehr ist für das Umfeld keineswegs verträglich, schon gar nicht ohne bereits im Zuge des B-Plans festgesetzte bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Straßen unter Berücksichtigung der sich aus dem Mobilitätsgesetz ergebenden Notwendigkeiten. Das Verkehrsgutachten des Investors kann daher nur als interessengeleitet bezeichnet werden, um den künftigen zusätzlichen verkehrlichen Problemen durch Hoffnungen und Pseudolösungen die Steine aus dem Weg zu räumen.

oo

Auch in Bezug auf die Verkehrsprobleme wurden die Einwände anlässlich der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nicht ansatzweise beachtet und werden daher aufrechterhalten.

Es wird die Wunschvorstellung geäußert, dass die künftigen Einwohner des Plangebiets und deren Besucher eine nachhaltige Verkehrsmittelaufteilung wählen, mit möglichst geringen Anteilen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und hohen Anteilen für den Umweltverbund (nicht motorisierte Verkehrsmittel und ÖPNV). Um dieses Ziel zu erreichen, wird festgestellt, dass es notwendig ist, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes eine attraktive Alternative zum MIV darstellen und das Plangebiet durch ÖPNV, Radwegenetz und Fußwege gut anzubinden ist. Wie dieses Ziel aber konkret erreicht werden soll, bleibt unklar und wird im Text oft mit „soll“, „könnte“ oder „wäre“ umschrieben.

Diese Aussagen sind nicht hinreichend im Sinne des Bestimmtheitsgebotes und der Konfliktbewältigung.

Das erste von dem Investor beauftragte und finanzierte Verkehrsgutachten kam zu dem Ergebnis dass der Verkehr nach Zuzug der Menschen in dem neuen Stadtteil nach Optimierung einiger Ampelschaltungen besser laufen würde als heute. Die Stadtplanungsamtsleiterin hatte die Lösung der Verkehrsprobleme auch darin gesehen, dass man heute den Verkehr bereits bei den den Staupunkten vorgelagerten Knoten mit Hilfe der Ampeln stau, den Stau also verteile, damit er sich nicht nur an einem Knoten konzentriert, was man wohl nur als Pseudolösung auf dem Papier bezeichnen kann, um eine schlechte Planung als verträglich erscheinen zu lassen.

Das zweite „für das Bezirksamt erstellte“, vermutlich jedoch ebenfalls von dem Investor beauftragte und finanzierte Verkehrsgutachten erkennt die bestehenden Probleme etwas realistischer, betrachtet jedoch ebenfalls nur 7 Knoten in der näheren Umgebung und kommt nach einer Reihe von Fehleinschätzungen und optimistischen Prognosen nach dem „Prinzip Hoffnung“ zu dem Ergebnis, dass der Verkehr auch künftig nach Fertigstellung des neuen Stadtteils beherrschbar ist.

Die verkehrlichen Hauptprobleme liegen im Ostpreußendamm zwischen Wismarer- und Morgensternstr und deren Knotenpunkten. Dieses Nadelöhr ist davon geprägt, dass es zwischen dem Teltowkanal und der Anhalter Bahn liegt, die beide nur über nur je eine Quermöglichkeit im näheren Umfeld verfügen. Für die zwischen diesen Verkehrswegen wohnenden Einwohner bedeutet das, dass sie nur über diesen Engpass ihr Wohngebiet Richtung Innenstadt verlassen und erreichen können, sieht man von der S-Bahn ab.

Es ist nicht ersichtlich, welche zusätzlich in der Umgebung und im näheren Umland bereits neu errichteten und geplanten Wohnungen bei der Begutachtung berücksichtigt wurden. Nicht nur in dem direkten Umland wird bekanntlich weiterhin massiv gebaut und zusätzlicher Wohnraum geschaffen, was mit Sicherheit einen weiterhin steigenden Verkehr aus diesem Bereich bedeutet. In der näheren Umgebung in Berlin sind zwei Vorhaben am Westfalenring und an der Wismarer Str. mit je rd. 200 Wohnungen bekannt, was vermutlich nicht abschließend ist, zumal weitere Neubauwohnungen, z.B. am Holtheimer-/Wormbacher Weg und am Ostpreußendamm bereits realisiert sind.

Zunächst ist festzustellen, dass der Gutachter entsprechend den Vorgaben der Behörde von „ca. 2.500“ neuen Wohnungen ausgeht.

Aus Seite 57 und Seite 125 der Begründung zu dem Plan ergibt sich wohl eher, dass mindestens ca. 2.700 Wohnungen geplant sind und auch das nur, wenn die Annahme einer durchschnittlichen Wohnfläche von 100 m<sup>2</sup> stimmt, was bezweifelt werden darf, zumal bereits die Sozialwohnungen sehr viel kleiner ausfallen werden (S. 262 des Lärmgutachtens: „Zu berücksichtigen ist auch, dass ein bestimmter Anteil der Wohnungen mit Mietpreisbindung errichtet wird. Die Förderbedingungen sind an bestimmte Wohnungsgrößen gebunden. Unter diesen Bedingungen ist davon auszugehen, dass überwiegend kleine Wohnungsgrößen realisiert werden.“

Vor diesem Hintergrund darf man erwarten, dass erheblich mehr als 2.700 Wohnungen geplant sind und dass auch die Zahl der Menschen (angenommen werden zwei pro Wohnung) eher zu niedrig angesetzt ist, zumal sehr viele junge Familien mit Kindern zuziehen werden.

Es ist bekannt, dass viele zu große Bestandswohnungen unterbelegt sind, weil Partner verstorben und Kinder inzwischen ausgezogen sind, und weil in andere kleinere Wohnungen häufig nicht umgezogen wird, weil sie teurer als die derzeitigen wären.

Für den geplanten Stadtteil ist das auf mittlere Sicht nicht zu erwarten, weil die Wahl schon allein aus Kostengründen eher dem Bedarf angemessen erfolgen wird, sodass einzelne Personen eher eine kleine und Mehrpersonenhaushalte mit Kindern die großen Wohnungen mit 100 m<sup>2</sup> und mehr bevorzugen werden.

Laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung („Berlin-wohnenswerte Stadt“, Seite 2, [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/ausstellung\\_wohnenswerte\\_stadt.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/ausstellung_wohnenswerte_stadt.pdf)), ergibt sich für Berlin folgendes Bild: „In Berlin befinden sich die meisten Wohnungen in mehrgeschossigen Gebäuden. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Wohnung liegt bei 70,4 Quadratmeter, die rechnerische Wohnfläche pro Kopf bei 38,8 Quadratmeter. Die durchschnittliche Belegungsdichte beläuft sich auf 1,82 Personen pro Wohnung“).

Daraus folgt, dass wohl statt der 2.700 Wohnungen eher mindestens 3.100 werden sollen, wenn der Berliner Wohnflächendurchschnitt das Ergebnis auch in dem in dem neuen Stadtteil wird. Daraus folgt weiter, dass auch die zusätzlichen Verkehre im „Prognoseplanfall“ erheblich zu niedrig angesetzt wurden, um deren „Verträglichkeit“ zu bescheinigen. Gerade die in dem neuen Stadtteil offensichtlich sehr zahlreich erwarteten Kinder haben heute meist einen sehr hohen Beförderungsbedarf zur Schule und zu vielen anderen Aktivitäten.

Wenn hier nicht bewusst die Öffentlichkeit getäuscht werden soll, lässt sich der vorstehende Eindruck leicht dadurch vermeiden, dass die angeblichen 2.500, aus dem Text aber bereits ersichtlichen 2.700 Wohnungen in dem B-Plan auf die maximal zulässigen Wohnungszahlen begrenzt werden.

Dies wird auf Seite 57 der Begründung als „ungeeignet“ bezeichnet und indirekt auch zugegen, dass die Zahl der Wohnungen „nicht seriös angegeben werden kann“: „Weder das städtebauliche Konzept, noch der Bebauungsplan eignen sich zur Festlegung von Wohneinheiten bzw. Einwohnerzahlen. Dies gilt auch für die standardisierten Berechnungen im Rahmen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung. Ein Bebauungsplan eröffnet mit seinem ermöglichten Bauvolumen die Entwicklung verschiedenster Bauformen. Die dargelegten Ansätze sind eine Annäherung an künftige Entwicklungen. Eine genaue Anzahl von Wohnungen bei einem Projekt dieser Größenordnung, das sich über mehrere Bauabschnitte in mehreren Jahresabschnitten entwickeln wird, lässt sich nicht seriös angeben.“

Wenn eine seriöse Angabe der maximal zulässigen Wohnungen also angeblich seriös nicht möglich ist, stellt sich die Frage, wie die Anzahl der Sozialwohnungen (25 %) „seriös“ berechnet wurde bzw. wie sicher gestellt ist, dass 25 % der später tatsächlich errichteten Wohnungen sozial gebunden sein werden.

Auch die Zahl der rd. 6.000 neuen Bewohner darf aufgrund der dazu getroffenen weiteren Annahmen (nur zwei Bewohner in den Geschosswohnungen, 3 Bewohner in den Einfamilienhäusern) bezweifelt werden, da sie zu niedrig sind. Dies hat auch Einfluss auf die „angenommenen“ zusätzlichen Verkehre.

Hinzu kommt, dass die Beurteilung von dem Eintritt einiger Hoffnungen abhängt, die ebenfalls bezweifelt werden dürfen:

Dazu gehört, dass der Verkehr (einschließlich des aus dem Umland) ab dem Jahre 2025 nicht mehr weiter ansteigen wird, dass für das Prognosejahr 2030 die Umsetzung „zahlreicher verkehrspolitischer Maßnahmen“ (welcher?) erwartet wird, die zu einer Stagnation bzw. zu einem Rückgang der straßenseitigen Verkehrsbelastung im betrachteten Untersuchungsraum führen (Seite 11 des Verkehrsgutachtens), dass Verkehr aus den zusätzlich belasteten Hauptverkehrsstraßen in benachbarte Straßen verlagert wird (Seite 84 des Verkehrsgutachtens), dass der ÖPNV-Anteil von 20% auf 27% gesteigert werden kann (S. 65 des Verkehrsgutachtens) und dass der Investor im Einvernehmen mit Berlin einen Mobilitätspartner beauftragen wird, „der das den Gegenstand des Bebauungsplans 6-30 bildende Vorhaben als nachhaltiges Quartier für automobil- und verkehrsreduziertes Wohnen einrichtet und betreibt“ (S. 71 des Verkehrsgutachtens).

Wie stark der Verkehr aus dem Umland das Verkehrsgeschehen im Umfeld des Planungsgebietes bereits jetzt prägt, zeigt sich beispielhaft an den morgendlichen (nach Berlin) und nachmittäglichen Verkehrsströmen (in Richtung Umland) auf der Osdorfer Straße (Seite 7 des Verkehrsgutachtens: „Während zur morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7:00 und 8:00 Uhr der Hauptstrom aus Brandenburg stadteinwärts auf der Osdorfer Straße auftritt, drehen sich die Ströme zur Nachmittagsspitze um, sodass der Hauptstrom nun von Norden nach Brandenburg im Süden führt“), die offensichtlich auch zu der Notwendigkeit führen, ab der Stadtgrenze eine neue, breitere Straße zu bauen und für den LKW-Verkehr freizugeben, was wohl zusätzlichen Verkehr auf der Osdorfer- und den weiterführenden Straßen nach sich ziehen dürfte.

Die Beobachtung der (Wohn-) Bautätigkeit allein im näheren Umland lässt ebenso wenig an die Hoffnungen des Gutachters und der Planungsbehörde glauben, dass der Verkehr stagnieren wird, wie die Meldungen über die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Berlin:



Schließlich ist zu bemängeln, dass der Gutachter zwar einräumt, dass an mehreren Knoten unzumutbare Zustände in Spitzenzeiten herrschen, die sich auch nach Umsetzung der Bauvorhaben weiter verschlechtern werden, jedoch nicht zu dem Ergebnis gelangt, dass bereits im Zuge der Planung bis wann welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation umzusetzen sind und wer dies zu finanzieren hat. Der Investor soll dafür offensichtlich nicht, auch nicht teilweise in Anspruch genommen werden, wenn er das begehrte Baurecht erhält, das ihm Wertsteigerungen in Millionenhöhe beschert, auch nach Abzug seiner Beteiligung an den Infrastrukturmaßnahmen. Stattdessen werden unrealistische Lösungen wie die Zweistreifigkeit der Fahrbahn des Ostpreußendamms vor der Giesendorfer Straße in Richtung Osdorfer Straße empfohlen, wo sich

z.Z. noch eine Fahrradspur befindet, die der Gutachter für überflüssig hält (Seite 102). Wo der Verkehr nach der Giesensdorfer Straße bleiben soll, wo es einspurig weiter geht (die von dem Gutachter gezeichnete Zweispurigkeit gibt es nicht), erschließt sich nicht und es sollen wohl Staus im Bereich der Einmündung in Kauf genommen werden, zumal sich kurz dahinter noch eine Fußgängerampel befindet.

Die meisten Verkehrsannahmen sind mangels Vorliegen valider Zahlen schwer zu widerlegen.

Auffällig ist jedoch, dass der von der Kreuzung Ostpreußendamm/Osdorfer Str. nach Süden im Nullfall Frühspitzenstunde abfließende Verkehr (807 Fahrzeuge) sich an der Kreuzung Ostpreußendamm/Wismarer Str. auf wundersame Weise auf 686 Fahrzeuge verringert hat. Es mag zwar sein, dass einige Fahrzeuge auf dem Weg dorthin „versickern“. In dem Umfang von 121 Fahrzeugen (15 %) in einer Stunde überrascht dies jedoch, zumal diesem „Zielverkehr“ auch Quellverkehr aus dem Bereich zwischen Osdorfer – und Wismarer Str. entgegensteht wird.

Im Nullfall Spätspitzenstunde kommen von 884 stündlichen Fahrzeugen auf der gleichen Strecke nur noch 675 (74 %) an der Wismarer Str. an. Im Planfall Frühspitzenstunde kommen von 866 Fahrzeugen 740 (85 %), im Planfall Spätspitzenstunde von 934 Fahrzeugen nur noch 722 (77 %) dort an.

In der entgegengesetzten Richtung ist das Verhältnis dagegen zwischen den beiden Knotenpunkten merkwürdiger Weise fast ausgeglichen.

Zwischen der Einmündung der Osdorfer Str. in den Ostpreußendamm und der Einmündung der Giesensdorfer Str. fließen angeblich im Nullfall der Spätspitzenstunde Richtung Nordosten 813 Fahrzeuge ab und es kommen 974 Fahrzeuge an der Giesensdorfer Str. an (+ 20 %) in der entgegengesetzten Richtung ist der Verkehr zwischen den beiden Einmündungen ausgeglichener. Beim Planfall Spätspitzenstunde ist das Verhältnis 923 zu 1103 Fahrzeuge (+ 20 %), wo hingegen die Gegenrichtung ebenfalls ausgeglichener ist. Die Zahlen erscheinen daher ebenfalls nicht schlüssig, selbst wenn man von Ziel- und Quellverkehr zwischen den beiden Einmündungen ausgeht.

Vor diesem Hintergrund dürfen die Ergebnisse des Gutachtens wohl insgesamt stark angezweifelt werden.

Die Planungsbehörde sieht keinen Handlungsbedarf im Rahmen der Festsetzung des B-Plans, nachdem der Gutachter beruhigende Feststellungen im Sinne des Investors getroffen hat (Seite 87 der Begründung zu dem B-Plan: „Die Überlastung ist dort demnach nicht ursächlich auf die Bebauung des Plangebietes zurückzuführen. Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sind daher dringend für diese Knotenpunkte zu empfehlen. Diese liegen aufgrund der bereits vorhandenen Verkehrsbelastung jedoch im Bereich der gesamtstädtischen Verantwortung“ und auf Seite 106: „Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich der künftige Verkehr innerhalb des Plangebietes sowie an den untersuchten Knotenpunkten außerhalb des Plangebiets verkehrstechnisch abwickeln lässt“).

Es ist jedoch im Gegenteil absehbar, dass Busse, Gewerbetreibende und Rettungsfahrzeuge nicht mehr in angemessener Zeit durch die Engpässe kommen, und dass ältere Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, ohne Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln im Stau stehen, wenn sie Arztbesuche und Besorgungen zu erledigen haben. Nicht für jeden Menschen ist dabei die S-Bahn hilfreich, wenn er in eine andere Richtung muss.

Aktuelle Planungen seitens der Senatsverwaltung zur Modernisierung des Knotenpunktes Ostpreußendamm/Osdorfer Straße bewirken laut Gutachten (S. 38) aller Voraussicht nach die Notwendigkeit zur Umplanung der weiteren betrachteten Knoten, sofern eine Koordinierung beibehalten werden soll. Es wird erwartet, dass bei einer Überplanung des Knotenpunktes Osdorfer

Straße/Ostprenßendamm umfangreiche Umbaumaßnahmen zur Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes erforderlich werden. Welche Auswirkungen das insgesamt hat, bleibt offen.

Es ist nicht ersichtlich, dass die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes von dem Gutachter beachtet und dessen Auswirkungen bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Straßen, die den zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen, berücksichtigt wurden, sodass das Gutachten auch deshalb auf tönernen Füßen steht.

Das Bezirksamt wird daher aufgefordert, Auskunft zu geben, wie es mit den Zielen dieses Gesetzes umgeht und welche Folgerungen sich daraus für die künftige Mobilitätsentwicklung in Lichterfelde Süd und für die Bewältigung der Verkehrsprobleme in diesem Bereich ergeben werden.

Leider ist in dem Gutachten der Spreeplan Verkehr GmbH kein Datum angegeben, an dem die Ermittlung der Verkehrsmengen an den Knoten stattfanden. Die Kenntnis des Datums und des Wochentages ist für die Einordnung der Zählergebnisse als typische oder untypische Werte von grundsätzlicher Relevanz.

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes liegt die Kfz.-Dichte der von Privaten zugelassenen Kfz. für Steglitz-Zehlendorf bei 38 Kfz. pro 100 Einwohner. Demzufolge wären noch die Geschäftswagen hinzuzuzählen, die nicht auf einen Anwohnenden zugelassen worden sind, jedoch dauerhaft gefahren werden. Insofern wäre eine realistische Kfz.-Dichte von mind. 40 pro 100 Einwohner (als Basiszahl für weitere Berechnungen) sicher nicht unangemessen.

Es ist wohl davon auszugehen, dass die neu zugezogenen Menschen nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine vergleichbare Kfz.-Dichte erzeugen werden. Die Zahl der im Plangebiet neu hinzukommenden privaten und geschäftlich zugelassenen Kfz. läge demnach etwa bei 2400. Hinzu käme noch der ÖPNV, der Wirtschafts- und Fremdverkehr.

Die von der Groth-Gruppe beauftragte LK Argus GmbH legt zur Berechnung der Verkehrsflüsse jedoch die im Plangebiet festgesetzten Kfz.-Stellplätze von etwa 2040 zugrunde. Die Differenz von plus 17,6 % zwischen dem Gutachtenwert (2040 Kfz.) und dem real zu erwartenden Wert (2400 Kfz.) plus ÖPNV, Wirtschafts- und Fremdverkehr ist bei der Ermittlung der Verkehrsmengenflüsse zu beachten.

Am Beispiel des Knotens Landweg – Osdorfer Str. – Lichterfelder Ring wird die Fragwürdigkeit von Daten und der daraus abgeleiteten Prognosen aus der Ermittlung von Verkehrsstärken der – von der Groth u-invest Zehnte GmbH & Co. Lichterfelde-Süd KG – beauftragten LK Argus GmbH erläutert, deren Zahlen und Werte in das Verkehrsgutachten der Spreeplan Verkehr GmbH, übernommen wurden.

Das Gutachten geht an diesem Knoten beim Strombelastungsplan zum Planfall Spätspitzenstunde von insgesamt 283 einfahrenden Kfz. in den Landweg aus. Das wären dann knapp 12 % der im Plangebiet verkehrenden Kfz. Dies Ergebnis zeigt die nicht realistischen Erwartungen auf, von denen das Gutachten ausgeht. In der Summe bedeutet das, dass mit den 566 (ca. 28 %) heimkehrenden Kfz. - abzüglich der 15 % (360 Kfz.) die die südliche Einfahrt ins Wohngebiet nutzt - nur ein gutes Viertel der im Plangebiet stationierten Kfz. in den zwei abendlichen Hauptverkehrsstunden, vom ‚normalen‘ Tagesgeschäft zurückkehrt. Diese Prognose ist völlig realitätsfremd; es werden in den beiden abendlichen Hauptverkehrsstunden rd. 800 Kfz. über den Landweg zurückkehren. Allerdings müssen zusätzlich zu dem real aufkommenden Verkehr noch 18 Busse der BVG/h - Richtung neues Wohngebiet - einkalkuliert werden.

Nach dieser Prognose am selben Knoten sollen zur Spätspitzenstunde 173 Kfz. (7,2 %) aus der Osdorfer Str. (Nord) rechts in den Landweg einfahren. Bei einem Ampel-Umlauf von 70 Sek. (Ostprenßendamm / Osdorfer Str. kämen demnach ca. 19 Kfz. - plus jede vierte bis fünfte Phase ein BVG-Bus – am Knoten Landweg – Osdorfer Str. an. Diese ankommenden Kfz. plus Busse in den Landweg hinein zu führen, ist bereits - unter Berücksichtigung der Fußgängerquerungen an der Bushaltestelle Landweg - eine ambitionierte Aufgabe, die mglw. ohne größere Staus bewerkstelligt werden könnte.

Es scheint allerdings, als wurde von der LK Argus GmbH bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens die reale Leistungsfähigkeit dieses Knotens zur Grundlage für die Prognose

der Anzahl der diesen Knoten passierende Kfz. genommen, um im Gutachten keinen – zu den Stoßzeiten – Dauerkonflikt prognostizieren zu müssen!

Die Differenz zwischen den im Gutachten dargelegten Verkehrszahlen und den tatsächlich zu erwartenden Verkehrszahlen ergibt den Dauerstau morgens und abends an diesem Knoten!

Erstaunlich ist, dass der Gutachter zwar an zwei Knoten – Ostpreußendamm/Giesensdorfer Str. und Ostpreußendamm/Wismarer Str. bereits im Nullfall ausdauernde Staus in Spitzenzeiten erkennt, jedoch aus dem Umstand, dass diese Knoten kaum weiter zu optimieren sind, die falschen Empfehlungen gibt. Bereits heute immer wiederkehrende Staus werden im Gutachten mit der Begründung ignoriert, man könne dem Bauherrn die Staus, die durch die Baumaßnahme noch vergrößert werden, nicht anlasten. Der Stau existiere bereits, den habe der Bauherr nicht zu verantworten.

Entgegen einer die Menschen im Blick habenden umweltpolitischen wie auch volkswirtschaftlichen Sicht werden an den beiden genannten Knoten – wie auch am Knoten Landweg - Osdorfer Str. - Lichterfelder Ring – vermeidbare Belastungen hingenommen zugunsten der störungsfreien Umsetzung des Bauherrenkonzeptes.

Der Bauherr ‚liefert‘ die *unrealistischen* Verkehrs-Basiszahlen (LK Argus GmbH) nach denen das Gutachten (Spreepfan Verkehr) nur *unrealistische* Fallzahlen prognostizieren kann.

Man erkennt die Absicht und ist verstimmt!

Die Prognosen des Gutachtens stützen sich auf falsche Ermittlungsprognosen bzgl. der zu erwartenden Kfz.-Zahlen im Plangebiet; diese Zahlen sind dringend der Realität anzupassen!

Die Bebauungsplanung trifft im an den Verkehr anzuschließenden Umfeld auf seit Jahren bestehende, ungelöste Verkehrsprobleme auf dem Ostpreußendamm an den Kreuzungen Wismarer Strasse, Osdorfer Strasse, Giesendorfer Strasse, Bogenstrasse.

Die Durchflussprobleme dort einschließlich verkehrstoten bzw. –verletzten Kindern im Bereich der Kreuzung Giesensdorfer Strasse, sind dem Land Berlin als zuständige Verkehrsverwaltung seit Jahren bekannt.

An Lösungen und Anpassungen nach dem Mobilitätsgesetz unter Berücksichtigung Zufußgehender und Radfahrer mangelt es bis heute.

In dieses Defizit hinein wurde im Rahmen der Bebauungsplanung eine Reihe von gutachterlichen Untersuchungen durchgeführt. Diese krankten u.a. an den Verkehrsgutachtenden unzureichend zugeliefertem Daten Grundmaterial.

In der vorgelegten Untersuchung der SPV Spreepfan Verkehr GmbH vom 08.06.2022 gibt diese in Kapitel 4.1 Anzahl der Wege, Seite 23 eine Aktualisierung des Verkehrsaufkommens bekannt:

Zitat

Die Ermittlung des durch die Bebauung induzierten Verkehrsaufkommens wurde gegenüber der Vorgängerstudie aktualisiert. Die Verkehrserzeugung des Gutachtens aus dem Jahr 2018 hatte als Grundlage unter anderem Untersuchungsergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen bzw. Mobilität in Städten (SrV) der Technischen Universität Dresden für das Jahr 2013. Im Jahr 2019 wurde die neue Studie veröffentlicht (SrV 2018). Die Erhebungsergebnisse liegen vor und konnten für die Aktualisierung verwendet werden.

Weiterhin hat der Planungsfortschritt in der Zwischenzeit zu einer angepassten Flächennutzung geführt, sodass geänderte Flächenwerte für die Wohn- und Gewerbenutzung bereitgestellt wurden. Für die Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens wurden die Kennwerte der Datensammlung „VerBau“ von Dr. Bosserhoff verwendet.

Zu dem ‚durch die Bebauung induzierten Verkehr‘ nimmt die Untersuchung in Kapitel 5. Zusammenfassung und Bewertung, Seite 38 an:

Zitat

Es wird erwartet, dass durch die neue Bebauung ein werktägliches Kfz-Aufkommen des Individualverkehrs in Höhe von 6.457 Fahrten entsteht. Diese teilen sich entsprechend der individuellen Fahrtwünsche über den gesamten Tagesverlauf, auf in Hin- und Rückwege sowie verschiedene Fahrrichtungen. Für die morgendliche Spitzenstunde werden demnach 388 Fahrzeuge ermittelt, von denen 217 aus dem Plangebiet herausfahren (davon 130 Fahrzeuge in Richtung Norden). Für die Nachmittagsspitze werden ca. 420 Fahrzeuge im Quell- und Zielverkehr erwartet.

Die Angaben für die morgendliche Spitzenstunde und die Nachmittagsspitze erscheinen mir nicht realistisch, die tägliche Summe der Kfz Wege hingegen wohl.

Eine eigenständige Verkehrsermittlung lieferte die LK Argus mit letztem aktualisiertem Datum vom 21.09.2021 zu. In Kapitel 3. Grundlagen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens, Seite 3, wird von 2.535 geplanten Wohneinheiten und dazu von 2.040 geplanten Stellplätzen ausgegangen, die in die letzte Spreepan Untersuchung einfluss.

In den zu dieser abschließenden Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Verkehrsgutachten befindet sich auch das der PTV Group von 2018, zu dem die Spreepan Untersuchung vom 08.06.2022 sich ausdrücklich als Fortschreibung versteht.

Das müsse dann auch für die Anzahl der Bewohnenden des Neubaugebietes so zu verstehen sein, die bei PTV in 2018 mit 5.479 Stück zugrunde gelegt sind.

Zusammen gefasste Verkehrsermittlungsgrundlagen:

Wohneinheiten	2.535	LK Argus 21.09.2021
Bewohnende	5.479	PTV Group 2018
Stellplätze	2.040	LK Argus 21.09.2021
Tägliche Kfz Wege	6.457	Spreepan, 08.06.2022

In der Bebauungsplanbegründung führt Kapitel 1.2. auf Seite 55 an:

Zitat

Eine Generalisierung erfolgt, weil es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt, der zwar die städtebaulichen Grundstrukturen des Masterplans sichert, aber auch eine Flexibilität für den Investor bei der Umsetzung ermöglichen soll. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Umsetzungszeitraum für alle vier Quartiere zehn Jahre und länger dauern kann. Der Bebauungsplan nimmt innerhalb der vier Quartiere eine Unterteilung in einzelne Baugebiete vor. Die Abgrenzung der Baugebiete orientiert sich an den im Masterplan vorgesehenen Nutzungs- und Bauungsstrukturen innerhalb der einzelnen Quartiere. Im Quartier 1 werden elf, im Quartier 2 werden 22, im Quartier 3 werden 14 und im Quartier 4 werden sechs allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Die Größe der einzelnen Baugebiete variiert zwischen ca. 800 m<sup>2</sup> (WA 2.3) und ca. 17.100 m<sup>2</sup> (WA 1.11), die durchschnittliche Größe liegt bei ca. 3.800 m<sup>2</sup>. Im Quartier 2 werden zusätzlich zwei urbane Gebiete und ein Kerngebiet ausgewiesen. Die im Bebauungsplan festgesetzten Geschoss- und Grundflächen innerhalb der einzelnen Baugebiete orientieren sich an der im Masterplan vorgesehenen Gesamtgeschossfläche (ca. 319.500 m<sup>2</sup>) für überwiegend Wohn- und Gewerbenutzungen sowie deren Aufteilung auf die einzelnen Quartiere bzw. Baugebiete. Im Gegensatz zur Festsetzung von grundstücksbezogenen Verhältniszahlen (Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl) ermöglicht die Festsetzung der absoluten Werte (Grundfläche, Geschossfläche) eine an die Projektierung des Masterplans ausgerichtete Umsetzung einzelner Vorhaben. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass durch den Masterplan bereits Gebäude- bzw. Baukörperstrukturen innerhalb der Baugebiete vorgeschlagen werden.

Die Flexibilität der Angebotsplanung ermöglicht durch Gesamtgeschossflächenfassung (319.500 m<sup>2</sup>) unterschiedliche Wohnungsgrößen, auf die unterschiedliche Bewohnendenzahlen mit unterschiedlichen Kfz Mengen entfallen.

Nur für Wohnungen des belegungsgebundenen Wohnungsbaus gelten Größengrenzen je Personenhaushaltsstärke. Hier sind Quadratmeter Geschossflächen zu Personenmengen berechenbar. Im freien Wohnungsbau kann auf die Wohnungsgröße eine durchschnittliche Belegungszahl angenommen werden, wie in der Verkehrsermittlung der LK Argus praktiziert.

Es ist vor dem Hintergrund eingeräumter Flexibilität der Bebauungsplanung und jahrelanger Bauzeit davon auszugehen, dass in der praktischen Umsetzung des Vorhabens eine insgesamt die in den Bewerbungen des Vorhabens angegebene Zahl von ca. 2.500 WE deutlich und erheblich überschritten werden wird. Hierzu wird die Annahme der LK Argus von 2.535 WE womöglich deutlich nicht ausreichen.

Das lässt die vorgelegten Verkehrsermittlungen - Stand heute – unrealistisch erscheinen. Eine Lösung der Verkehrsproblematik trifft die Bebauungsplanung somit nicht.