

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 23. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. November 2020)

zum Thema:

Pendlerverkehr zwischen Postdam (Babelsberg) und Berlin über Kohlhasenbrück

und **Antwort** vom 11. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25657
vom 23.11.2020
über Pendlerverkehr zwischen Potsdam (Babelsberg) und Berlin über
Kohlhasenbrück

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf (BA SZ) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Sind dem Senat Beschwerden von Anwohnern in der Chausseestraße in Wannsee über den seit Jahren wachsenden Pendlerverkehr zwischen Potsdam (Babelsberg) und Berlin über Kohlhasenbrück bekannt?

Antwort zu 1:

Nein.

Frage 2:

Sind dem Senat Schäden an den Häusern in der Chausseestraße in Wannsee bekannt, die durch den seit Jahren wachsenden Pendlerverkehr zwischen Potsdam (Babelsberg) und Berlin über Kohlhasenbrück entstanden sind?

Antwort zu 2:

Nein.

Anfragen beim Stadtentwicklungsamt des Bezirksamts Steglitz-Zehlendorf sowie dortige Rückfragen bei anderen Ämtern, die auch Kenntnis darüber haben könnten (Bauaufsicht, Tiefbau), fielen ebenfalls negativ aus.

Frage 3:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Chausseestraße vom Pendlerverkehr morgens und abends zu entlasten?

Antwort zu 3:

Im Rahmen des Projektes i2030 setzen sich die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gemeinsam für eine nachhaltige Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion ein. In Ergänzung zur bestehenden Schienenverbindung über Wannsee ist hierbei die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn vorgesehen. Damit entsteht eine alternative Verbindung über den Südwesten Berlins, die gleichzeitig die Wachstumsgebiete zwischen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf anbindet. Zu den Zielen der Reaktivierung zählen die Verbesserung der Verkehrsanbindung der Gemeinden südlich von Zehlendorf per Schiene sowie die Schaffung einer Alternativverbindung Berlin - Potsdam zur Entlastung der Berliner Stadtbahn sowie des länderübergreifenden Straßennetzes.

Die Reaktivierung der Stammbahn als S-Bahn oder Regionalbahn wird im Rahmen des Projekts i2030 mit verschiedenen Varianten, Haltekonzepten und Verbindungsstrecken geprüft. Durch diese Wiederinbetriebnahme entsteht eine attraktive Alternative zum Pendeln mit dem eigenen Auto.

In einem weiteren Schritt wird bereits ab dem Fahrplan 2022/23 der Takt der Regionalexpress-Linie 1 zwischen Brandenburg/Havel und Frankfurt/Oder und damit auch zwischen Potsdam und Berlin von 30 auf 20 Minuten verkürzt, wodurch die Kapazität und die Attraktivität dieser Verbindung in naher Zukunft deutlich steigen wird.

Darüber hinaus wird mit den geplanten Radschnellverbindungen (RSV) eine weitere attraktive Alternative zum Auto geschaffen. Die beiden Trassen RSV 3 (Königsweg Kronprinzessinnenweg) und RSV 6 (Teltowkanalroute) adressieren hierbei die Verbindung zwischen dem südwestlichen Umland (einschließlich Potsdam) und dem Berliner Stadtzentrum. Ergänzend dazu soll die direkte Verbindung zwischen Babelsberg und Zehlendorf entlang der Bernhard-Beyer-Straße und des Königswegs Bestandteil des geplanten Radvorrangnetzes werden.

Frage 4:

Welche Realisierungschancen hätten in der Chausseestraße ein Verbot des Schwerlastverkehrs und eine feste Blitzanlage?

Antwort zu 4:

Erkenntnisse über eine verstärkte Frequentierung der Chausseestraße durch den Schwerlastverkehr liegen der Polizei Berlin nicht vor. Zudem ist die Chausseestraße Umfahurstrecke bei eventuellen Sperrungen der Glienicker Brücke. Die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots wird aus Sicht der Polizei Berlin für nicht erforderlich gehalten.

Gleichwohl ist eine Einschränkung des Verkehrs nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich, wenn die konkrete Beeinträchtigung von Verkehrslärm über das ortsübliche Hinzunehmende und Zumutbare hinausgeht. Hierzu wäre die Anforderung eines Lärmgutachtens üblicherweise auf Antrag eines direkten Anwohners erforderlich sowie die Prüfung und Abschätzung der Auswirkungen z.B. durch dann erforderliche

Umleitungsverkehre auf den Ausweichstrecken. Ob eine entsprechende Anordnung erfolgen könnte, wird dann entsprechend der Ergebnisse abgewogen.

Grundsätzlich hält der Senat Geschwindigkeitskontrollen für ein wichtiges Mittel, um die Einhaltung der Verkehrsregeln zu überwachen und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Entscheidungen zur Errichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen durch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport orientieren sich im Rahmen notwendiger Priorisierungsbewertungen an den Ergebnissen konkreter deliktsbezogener Verkehrsunfallanalysen und dem erzielbaren Effekt für die Verkehrsunfallbekämpfung.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 30. September 2020 wurde in der Chausseestraße ein geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfall polizeilich registriert. Insgesamt ist die Chausseestraße nicht unfallauffällig. Im genannten Zeitraum sind bei acht gezielten Geschwindigkeitskontrollen in der Chausseestraße keine signifikanten Überschreitungen oder Überschreitensquoten festgestellt worden. Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse ist die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage aus Sicht der Polizei Berlin in der Chausseestraße nicht erforderlich.

Frage 5:

Welche Realisierungschancen hätten eine Wiederbelebung des alten Königsweges und dessen Ausbau?

Frage 6:

Welche Realisierungschancen hätte ein Straßenneubau parallel zur S-Bahn?

Antwort zu 5 und 6:

Beide Fragen werden im Sachzusammenhang wie folgt beantwortet:

Unter Verweis auf die in der Antwort zu Frage 3 aufgeführten Maßnahmen ist die verkehrliche Notwendigkeit sowohl eines Ausbaus des alten Königsweges (der über die geplante Einbindung in das Radvorrangnetz und die damit einhergehende Ertüchtigung hinausgehen würde) als auch eines Straßenneubaus parallel zur S-Bahn als nicht gegeben und die diesbezügliche Realisierungschance beider Maßnahmenvorschläge als gering angesehen.

Berlin, den 11.12.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz