

## **Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5**

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete  
Verkehrsprognose

Abschlussbericht, Dezember 2022



Auftraggeber:  
**Senatsverwaltung für Umwelt,  
Verkehr und Klimaschutz  
Berlin, Abteilung Tiefbau,  
Projektbereich Straße Entwurf**

Brunnenstraße 110d-111  
13355 Berlin

<https://www.berlin.de/senuvk>

Auftragnehmer:  
**VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH**

### **Standort Dresden**

Könneritzstraße 31  
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00

Fax: +49 .351 .4 82 31-09

E-Mail: [dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)

Internet: [www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Ansprechpartner:

**Stefan Schwarzbach**

E-Mail:

[s.schwarzbach@vcdb.de](mailto:s.schwarzbach@vcdb.de)





## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzung.....</b>	<b>7</b>
1.1	Ausgangslage.....	7
1.2	Zielsetzung .....	9
<b>2</b>	<b>Untersuchungsgebiet.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Methodik .....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Analyse.....</b>	<b>12</b>
4.1	Verkehrsverhältnisse Analyse .....	12
4.1.1	Kfz-Belastung.....	12
4.1.2	Lkw-Belastung .....	16
4.2	Unfallgeschehen .....	19
4.3	Verkehrliche Notwendigkeit.....	24
<b>5</b>	<b>Prognose-Nullfall 2030.....</b>	<b>28</b>
5.1	Entwicklungen zum Prognosehorizont 2030 .....	28
5.2	Verkehrsverhältnisse Prognose-Nullfall 2030 .....	30
5.2.1	Kfz-Belastung.....	30
5.2.2	Lkw-Belastung .....	32
5.3	Verkehrliche Notwendigkeit.....	34
<b>6</b>	<b>Prognose-Planfall 2030 .....</b>	<b>35</b>
6.1	Ergebnis der Variantenuntersuchung .....	35
6.2	Verkehrsverhältnisse Prognose-Planfall 2030.....	37
6.2.1	Kfz-Belastung.....	37
6.2.2	Lkw-Belastung .....	40
<b>7</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>42</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	TVO im Maßnahmenkatalog des StEP MoVe 2030 .....	7
Abbildung 1.2:	Trassenverlauf der TVO im StEP MoVe 2030.....	8
Abbildung 2.1:	Untersuchungsgebiet.....	10
Abbildung 4.1:	Belastung Kfz, Ausschnitt aus VMK 2014, WT Gesamt in 1.000 .....	14
Abbildung 4.2:	Belastung Kfz, Ausschnitt aus VMK 2019, WT Gesamt in 1.000 .....	15
Abbildung 4.3:	Belastung Lkw, Ausschnitt aus VMK 2014, WT Lkw in 100 .....	17
Abbildung 4.4:	Belastung Lkw, Ausschnitt aus VMK 2019, WT Lkw in 100 .....	18
Abbildung 4.5:	Verkehrsunfälle mit Personenschäden, 2018 bis 2020 .....	19
Abbildung 4.6:	Unfallhäufungsstellen, 2018 - 2020 .....	22
Abbildung 4.7:	Stauanteile HVZ früh .....	24
Abbildung 4.8:	Stauanteile HVZ spät .....	25
Abbildung 4.9:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr 2017.....	26
Abbildung 4.9:	Verkehrsbedingte Emissionen 2015 .....	27
Abbildung 5.1:	Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen .....	29
Abbildung 5.2:	Verkehrsbelegung Prognose-Nullfall, DTV-W Kfz .....	30
Abbildung 5.3:	Verkehrsbelegung Prognose-Nullfall, DTV-W Lkw.....	32
Abbildung 6.1:	Vorzugsvariante Leistungsphase 3, Ausschnitte aus Lageplandarstellung, südlicher Abschnitt, Stand 20.09.2019 .....	35
Abbildung 6.2:	Vorzugsvariante Leistungsphase 3, Ausschnitte aus Lageplandarstellung, nördlicher Abschnitt, Stand 20.09.2019 .....	36
Abbildung 6.3:	Verkehrsbelegung Prognose-Planfall 2030, DTV-W Kfz .....	37
Abbildung 6.4:	Differenzbelegung Prognose-Planfall 2030 minus Prognose-Nullfall 2030, DTV-W Kfz .....	38
Abbildung 6.5:	Verkehrsbelegung Prognose-Planfall 2030, DTV-W Lkw .....	40

## Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 6.6:	Differenzbelegung Prognose-Planfall 2030 minus Prognose-Nullfall 2030, DTV-W Lkw .....	41
----------------	---	----

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 4.1:	Kfz-Belegungen Analyse 2014, 2019 .....	12
Tabelle 4.2:	Lkw-Belegungen Analyse 2014, 2019 .....	16
Tabelle 4.3:	Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach Unfallart, 2018-2020 .....	20
Tabelle 4.4:	Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp, 2018 bis 2020 .....	21
Tabelle 4.5:	Unfallschwere und Verunglückten, 2018-2020 .....	21
Tabelle 4.6:	Unfallhäufungsstellen, 2018 - 2020 .....	23
Tabelle 5.1:	Kfz-Belegungen Prognose-Nullfall .....	31
Tabelle 5.2:	Lkw-Belegungen Prognose-Nullfall .....	33

## Abkürzungsverzeichnis

### Abkürzungsverzeichnis

AÖR	...	Anstalt öffentlichen Rechts
B	...	Bundesstraße
BAB	...	Bundesautobahn
BER	...	Flughafen Berlin Brandenburg International
BVG	...	Berliner Verkehrsbetriebe AÖR
DDR	...	Deutsche Demokratische Republik
DTV	...	Durchschnittlich täglicher Verkehr
FAR	...	Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
Kfz	...	Kraftfahrzeug
Lkw	...	Lastkraftwagen
MoVe	...	Mobilität und Verkehr
PNF	...	Prognose-Nullfall
PTV-VISUM	...	Software für Verkehrsmodellierung
SenUVK	...	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
StEP	...	Stadtentwicklungsplan
Tsd.	...	Tausend
TVO	...	Tangentiale Verbindung Ost
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VIZ	...	Verkehrsinformationszentrale
VMK	...	Verkehrsmengenkarte
VMZ	...	Verkehr Mobilität Zukunft
WE	...	Wohneinheiten
WiSta	...	Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof
WT	...	Werktag



# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

## 1.1 Ausgangslage

Bei der „Tangentiale Verbindung Ost“ (TVO) handelt es sich um eine Straßenverbindung im Ostteil der Bundeshauptstadt Berlin. Die TVO berührt in ihrem Verlauf die Berliner Bezirke Treptow-Köpenick, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf.

Bereits im Jahr 1969 wurde der grundlegende geplante Verlauf im „Generalverkehrsplan der Hauptstadt der DDR“ dargestellt. In den aktuellen Rahmenplanungen des Landes Berlin, dem Flächennutzungsplan<sup>1</sup> und dem Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)<sup>2</sup> ist die TVO ebenfalls enthalten.

In dem im Jahr 2021 veröffentlichten StEP MoVe 2030 wird die TVO als erforderliche Maßnahme im Berliner Süd-Ost-Raum aufgeführt. Sie ist als Maßnahme mit der laufenden Nummer 193 im Mobilitätsprogramm 2023, einer Anlage zum StEP MoVe (siehe nachfolgende Abbildung) enthalten.

Ufd. Nr.	Maßnahme	Veranlasser*in	Kostenschätzung	Herkunft der Finanzmittel	zeitliche Einordnung (Bearbeitung)	Anmerkungen
193	Neubau einer Straßenverbindung zwischen An der Wuhlheide und B1/5 (TVO)	Hauptverwaltung (SenUVK)	ca. 155 Mio. €	Land	laufend	aktuell Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens

Abbildung 1.1: TVO im Maßnahmenkatalog des StEP MoVe 2030<sup>3</sup>

<sup>1</sup> **Quelle:** | [www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/) FNP Berlin, Neubekanntmachung vom Januar 2015 einschließlich aller wirksamen Änderungen und Berichtigungen bis Ende Januar 2021

<sup>2</sup> **Quelle:** | [www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/](http://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/)

<sup>3</sup> **Quelle:** | *STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030 – MOBILITÄTSPROGRAMM 2023*, Stand Februar 2021, Ausschnitt aus Maßnahmenkatalog

### Ausgangslage und Zielsetzung

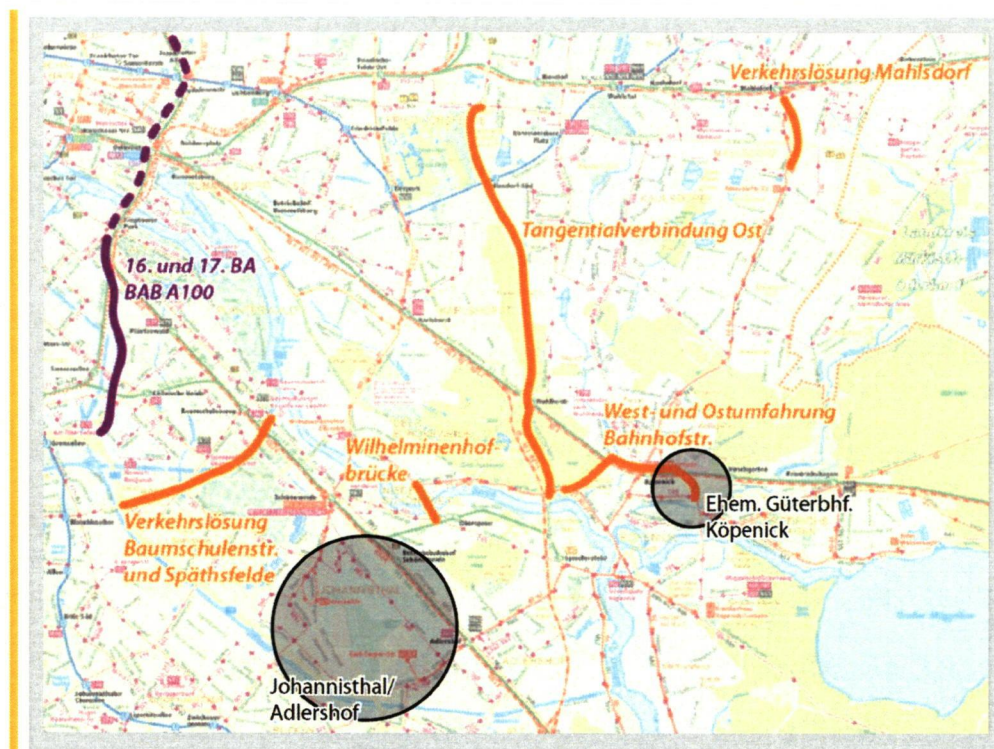


Abbildung 1.2: Trassenverlauf der TVO im StEP MoVe 2030<sup>4</sup>

Abschnittsweise wurden bis heute Teile dieser Straßenverbindung im Norden (zwischen B 1/B 5 und Berliner Stadtgrenze als B 158 Märkische Allee) und im Süden (zwischen der Straße An der Wuhlheide über die Spindlersfelder Straße und dem Glienicker Weg/B 96 a) realisiert. Der Lückenschluss zwischen diesen beiden bereits vorhandenen Abschnitten zwischen den Straßen An der Wuhlheide und B 1/B 5 ist Gegenstand der aktuellen Planungen.

Mit Drucksache 17/1041 vom 30.05.2013 wurde das Abgeordnetenhaus über die Grundsätze der Planungen zur TVO informiert. Der Senat hatte dies in seiner Sitzung am 28.05.2013 mit Senatsbeschluss Nr. S-1020/2013 zuvor beschlossen.

Nach mehreren Voruntersuchungen erfolgte im Jahr 2014 die grundlegende Bedarfsfeststellung des verbleibenden Teilstücks der TVO.

<sup>4</sup> Quelle | STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030, Stand: Februar 2021, Ausschnitt aus Kartendarstellung auf Seite 41



### Ausgangslage und Zielsetzung

Im Anschluss daran startete das Planungsverfahren mit einer umfangreichen Variantenuntersuchung nach dem formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR). Im Ergebnis des zweistufigen FAR-Verfahrens wurde eine Vorzugsvariante für die Streckenführung zwischen den Straßen An der Wuhlheide und der B 1/B 5 ermittelt.

Gegenstand des vorliegenden Berichts sind die objektkonkrete Verkehrsprognose und die verkehrliche Begründung der Vorzugsvariante.

## 1.2 Zielsetzung

Hauptziel der Umsetzung des verbindenden Teilstücks der TVO ist die Entlastung der durch bebaute Gebiete führenden Straßenzüge Am Tierpark, Treskowallee im Bezirk Lichtenberg und Köpenicker Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Diese Straßen werden durch das bisher fehlende Teilstück als Nord-Süd-Verbindungen zwischen den bestehenden Abschnitten aktuell sehr stark vom Kfz-Verkehr belastet, was insbesondere in den Spitzenstunden zu Überlastungserscheinungen an den Strecken und Anschlussknoten führt. Dadurch werden die Bewohner dieser Straßenzüge u.a. erheblich durch Lärm und Schadstoffe belastet.

Neben den lokalen Entlastungswirkungen wird mit dem Lückenschluss der TVO des Weiteren eine leistungsfähige Infrastruktur im östlichen tangentialen Korridor des Berliner Stadtgebiets vervollständigt, die für eine positive wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung der Gesamtstadt und insbesondere des östlichen Stadtgebietes notwendig ist. Es werden Vorteile für die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete entlang der Trasse und im Trassenumfeld für den Wirtschaftsverkehr geschaffen. Des Weiteren werden Reisezeitvorteile für Verbindungen von und zum Wissenschaftsstandort Adlershof, zum Flughafen BER und der im Süden gelegenen Bundesautobahnen A 113 und A 117 sowie der B 158 und der B 1/B 5 im Norden erwartet.

Zudem eröffnen die verkehrlichen Entlastungen insbesondere für die parallel durch dichte Wohnbebauung verlaufende Köpenicker Straße Möglichkeiten für eine verkehrssichere Umgestaltung dieses Straßenzuges und die Schaffung von sicheren Anlagen für den Fuß- und Radverkehr entsprechend der Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes.

## 2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Lage der geplanten Trasse der TVO bestimmt. Das Untersuchungsgebiet umfasst die Bereiche, die direkt an die TVO angrenzen und wird wie folgt definiert:

- ▶ Im Norden verläuft die Grenze im Bezirk Marzahn-Hellersdorf unmittelbar nördlich der B 1/B 5 und schließt die Märkische Allee (B 158) im Anschlussbereich mit der B 1/B 5 ein.
- ▶ Im Osten verläuft die Grenze in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick östlich des Straßenzuges Rudolf-Rühl-Allee, Köpenicker Straße.
- ▶ Im Süden liegt die Grenze im Bezirk Treptow-Köpenick. Sie verläuft südlich der Spree und schließt somit den Straßenzug Lindenstraße - Straße „An der Wuhlheide“ sowie die Spindlersfelder Straße im Anschlussbereich mit dem Straßenzug „An der Wuhlheide“ ein.
- ▶ Im Westen verläuft die Grenze im Bezirk Lichtenberg und schließt den Straßenzug Treskowallee - Straße „Am Tierpark“ ein.

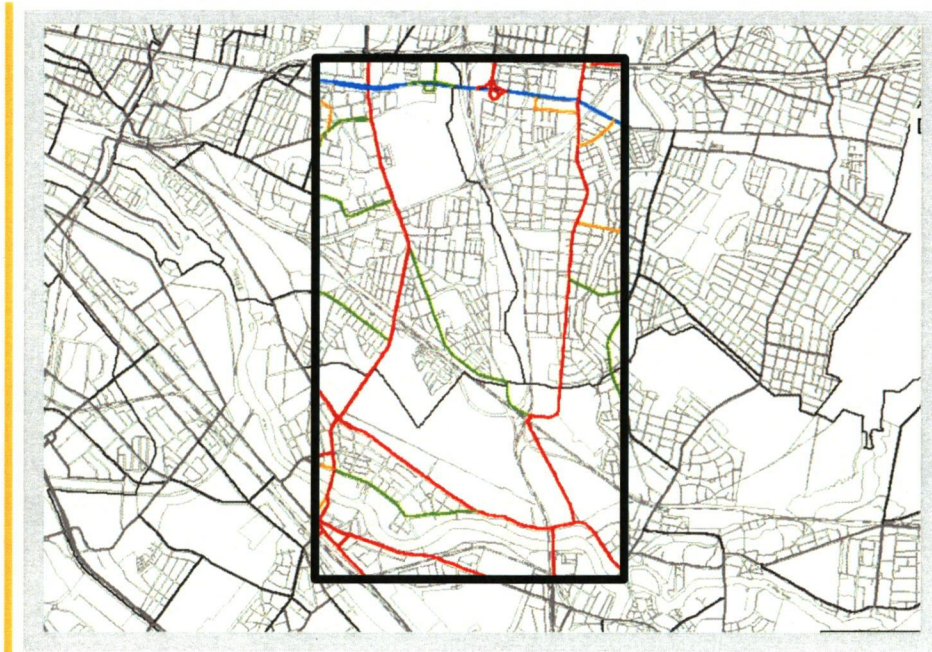


Abbildung 2.1: Untersuchungsgebiet<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Quelle | <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>, Übergeordnetes Straßennetz Bestand



### 3 Methodik

Die vorliegende Untersuchung stützt sich auf Kenngrößen, Auswertungen, Methoden und bereits vorliegende Berichte und Gutachten zur Beurteilung der verkehrlichen Situation in der Analyse und der Prognose.

Zunächst erfolgt die Darstellung der Verkehrsverhältnisse in der Analyse auf Basis empirischer Belastungen, die aus den Verkehrsmengenkarten des Landes Berlin entnommen werden (Bezugsjahre 2014 und 2019). Mit Hilfe von detaillierten Auswertungen zu Stauanteilen im Untersuchungsgebiet wird in einem weiteren Schritt die verkehrliche Notwendigkeit, die bereits im StEP Verkehr und im Rahmen der Bedarfsfeststellung deutlich erkannt wurde, mit weiteren Darstellungen untersetzt.

Anschließend wird die objektkonkrete Verkehrsprognose erarbeitet. Mit Hilfe des makroskopischen Verkehrsmodells (Software PTV-VISUM) des Landes Berlin werden hierbei die verkehrlichen Wirkungen zum Prognosehorizont 2030 ermittelt<sup>6</sup>.

Zunächst werden dabei die verkehrlichen Entwicklungen zum Prognosehorizont im Jahr 2030 ohne die TVO dargestellt. Dieser Zustand bildet den Prognose-Nullfall 2030 ab und zeigt die unabhängig von der untersuchten Maßnahme eintretenden Entwicklungen der Verkehrsmengen des Kfz- und Lkw-Verkehrs. Die prognostizierten Entwicklungen werden in Bezug auf die verkehrliche Notwendigkeit der TVO bewertet.

Aufbauend auf dem Prognose-Nullfall 2030 erfolgt die Modellierung der TVO im makroskopischen Verkehrsmodell. Die Ergebnisse dieses Prognose-Planfalls 2030, d. h. der Entwicklung der Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr mit Umsetzung der TVO werden dargestellt und mit den Belastungen des Prognose-Nullfalls 2030 verglichen. Somit können dezidiert die Be- und Entlastungswirkungen der TVO aufgezeigt werden. Des Weiteren bilden die Verkehrsmodellierungen des Prognose-Planfalls 2030 und des Prognose-Nullfalls 2030 die Basis für weitere Untersuchungen, z. B. zu den Themenfeldern Lärm und Luftschadstoffe.

<sup>6</sup> weitere Ausführungen und Details zum Verkehrsmodell sind hier zu finden: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/verkehrsmodell/>

Analyse

## 4 Analyse

### 4.1 Verkehrsverhältnisse Analyse

Die Darstellung der Verkehrsverhältnisse in der Analyse erfolgt anhand der Verkehrsmengenkarten für den gesamten Kfz-Verkehr und den Lkw-Verkehr aus dem Jahr 2014. Dieses Jahr entspricht dem Analysestand des aktuellen makroskopischen Verkehrsmodells des Landes Berlins, welches in der vorliegenden Untersuchung für die Prognose 2030 genutzt wurde. Die Konsistenz der Daten ist somit sichergestellt. Aktuelle Entwicklungen, die nach 2014 stattgefunden haben, werden durch den Abgleich mit der Verkehrsmengenkarte 2019 betrachtet.

#### 4.1.1 Kfz-Belastung

Die Kfz-Belastung im Untersuchungsgebiet kann aus den in den u. a. dargestellten Ausschnitten der Verkehrsmengenkarten 2014 und 2019 des Landes Berlin entnommen werden. Die in diesem Untersuchungsgebiet verlaufenden Straßenzüge weisen die in der folgenden Tabelle aufgeführten Kfz-Verkehrsbelastungen im Querschnitt auf, wobei die Bandbreiten die Änderungen im Verlauf der angegebenen Straßenabschnitte darstellen:

Straßenzug / Streckenabschnitt	Verkehrsbelegung DTV-WT (Kfz) 2014		Verkehrsbelegung DTV-WT (Kfz) 2019	
	von	bis	von	bis
Am Tierpark – Treskowallee	27.000	44.000	17.800	39.600
Waldowallee	5.700	7.400	4.000	7.600
Köpenicker Straße	17.600	24.900	16.900	26.200
Rudolf-Rühl-Allee	18.800	19.100	21.100	21.500
An der Wuhlheide (zwischen Treskowallee und Rudolf-Rühl-Allee)	20.800	44.000	23.600	49.600
B 1/B 5 (zwischen Am Tierpark und Köpenicker Straße)	56.800	71.800	58.100	68.900
Spindlersfelder Straße (südlich An der Wuhlheide)		41.200		49.400

Tabelle 4.1: Kfz-Belegungen Analyse 2014, 2019



Es wurden jeweils die Abschnitte verwendet, für die in beiden Kartendarstellungen Werte existieren.

Die parallel zur geplanten TVO verlaufenden Straßenzüge der Köpenicker Straße und der Treskowallee stellen die Infrastruktur für die tangential zum Stadtzentrum verlaufenden Ströme bereit und weisen in der Analyse hohe Belastungswerte auf.

Im Vergleich der Werte der Jahre 2014 und 2019 ist feststellbar, dass sich die Verkehrsbelegungen auf den Straßenzügen Köpenicker Straße, Rudolf- Rühl- Allee, B 1/B 5 und Waldowallee nur in geringem Maße geändert haben.

Der Straßenzug Am Tierpark – Treskowallee weist im Jahr 2019 deutlich geringere Werte auf. Ursächlich hierfür ist die Baustelle, die nahezu im gesamten Jahr 2019 (ab Februar) auf der Treskowallee zwischen Godesberger Straße/Dorotheastraße und Am Carls Garten/Wandlitzstraße für Verkehrseinschränkungen gesorgt hat. Es ist anzunehmen, dass dies ebenso zu veränderten Verkehrsbelegungen im Knotenpunktbereich mit der Straße An der Wuhlheide geführt hat.

Deutlich zugenommen hat im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2014 die Verkehrsbelegung auf der Spindlersfelder Straße (ca. +20 % auf knapp 50 Tsd. Kfz/Werktag im Querschnitt). Dies ist insbesondere auf die Sanierungsarbeiten der Salvador-Allende-Brücke zurückzuführen.

# Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

## Analyse

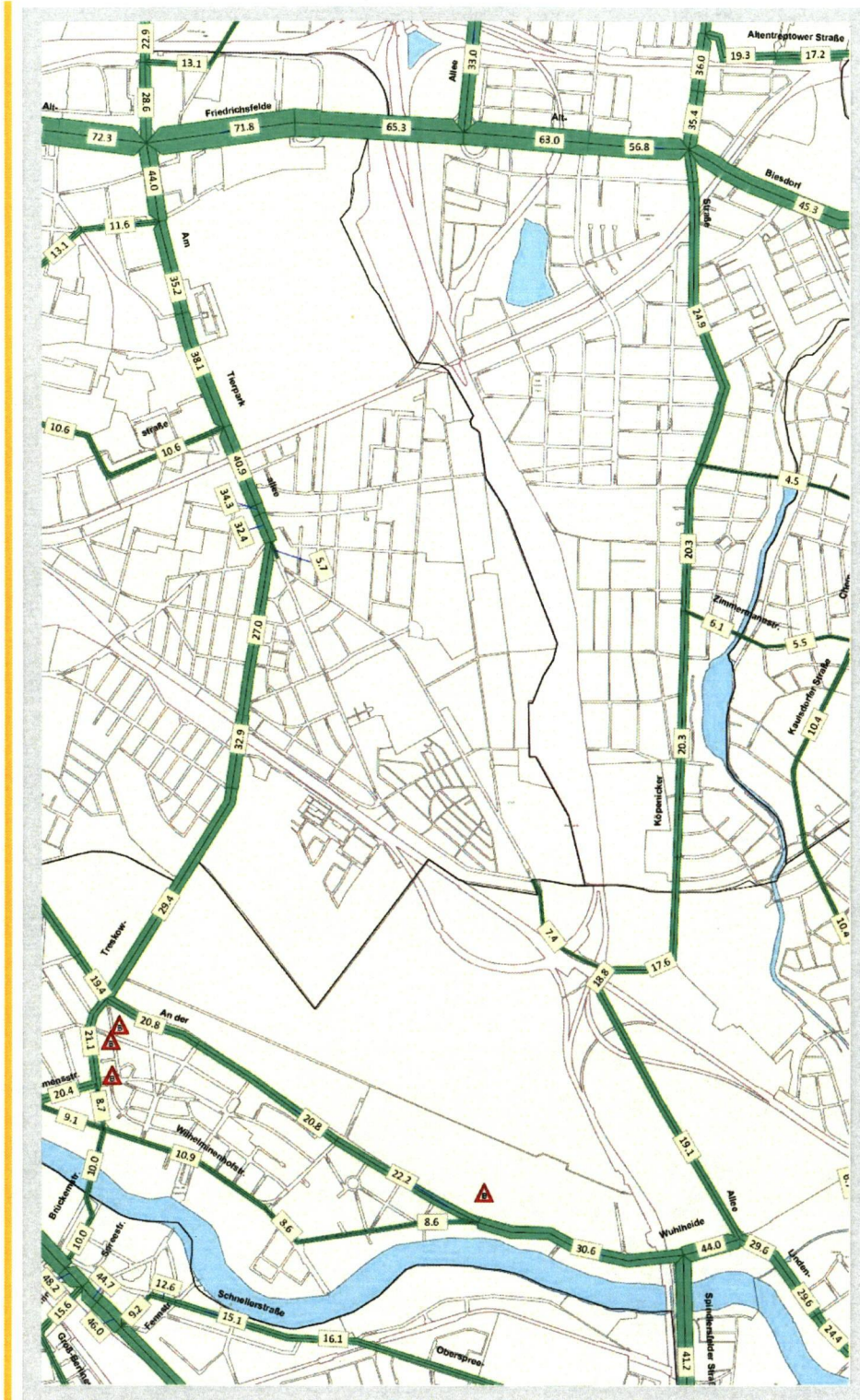


Abbildung 4.1: Belastung Kfz, Ausschnitt aus VMK 2014, WT Gesamt in 1.000



# Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

## Analyse



Abbildung 4.2: Belastung Kfz, Ausschnitt aus VMK 2019, WT Gesamt in 1.000



### Analyse

#### 4.1.2 Lkw-Belastung

Die Belastung durch Lkw-Verkehre zeigt die Abbildung 4.3. Neben den hochbelasteten radialen Verbindungen der Straßenzüge An der Wuhlheide und B 1/B 5 mit bis zu 2.580 Lkw pro Werktag ist für die parallel zur geplanten TVO im Bestand vorhandenen Nord-Süd-Achsen der Köpenicker Straße und des Straßenzuges Am Tierpark / Treskowallee ebenfalls eine hohe Lkw-Belastung feststellbar.

Die in diesem Untersuchungsgebiet verlaufenden Straßenzüge weisen die in der folgenden Tabelle aufgeführten Lkw-Verkehrsbelastungen im Querschnitt auf, wobei die Bandbreiten die Änderungen im Verlauf der angegebenen Straßenabschnitte darstellen:

Straßenzug / Streckenabschnitt	Verkehrsbelegung DTV-WT (Lkw) 2014		Verkehrsbelegung DTV-WT (Lkw) 2019 <sup>7</sup>	
	von	bis	von	bis
Am Tierpark – Treskowallee	1.670	2.010	860	2.290
Waldowallee	110	120	90	100
Köpenicker Straße	420	750	340	550
Rudolf-Rühl-Allee	490	530	540	580
An der Wuhlheide (zwischen Treskow-allee und Rudolf-Rühl-Allee)	810	1.550	720	1.450
B 1/B 5 (zwischen Am Tierpark und Köpenicker Straße)	2.290	2.580	1.730	3.160
Spindlersfelder Straße (südlich An der Wuhlheide)		1.760		1.870

Tabelle 4.2: Lkw-Belegungen Analyse 2014, 2019<sup>7</sup>

Während auf den nördlichen Abschnitten der Köpenicker Straße bis zu 750 Lkw pro Werktag verkehren, sind auf der Straße Am Tierpark abschnittsweise mehr als 2.000 Lkw pro Werktag zu verzeichnen. Die Lkw-Anteile liegen auf diesen beiden Achsen somit zwischen 3% und 5%.

<sup>7</sup> Es wurden jeweils die Abschnitte verwendet, für die in beiden Kartendarstellungen Werte existieren.



# Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

Analyse

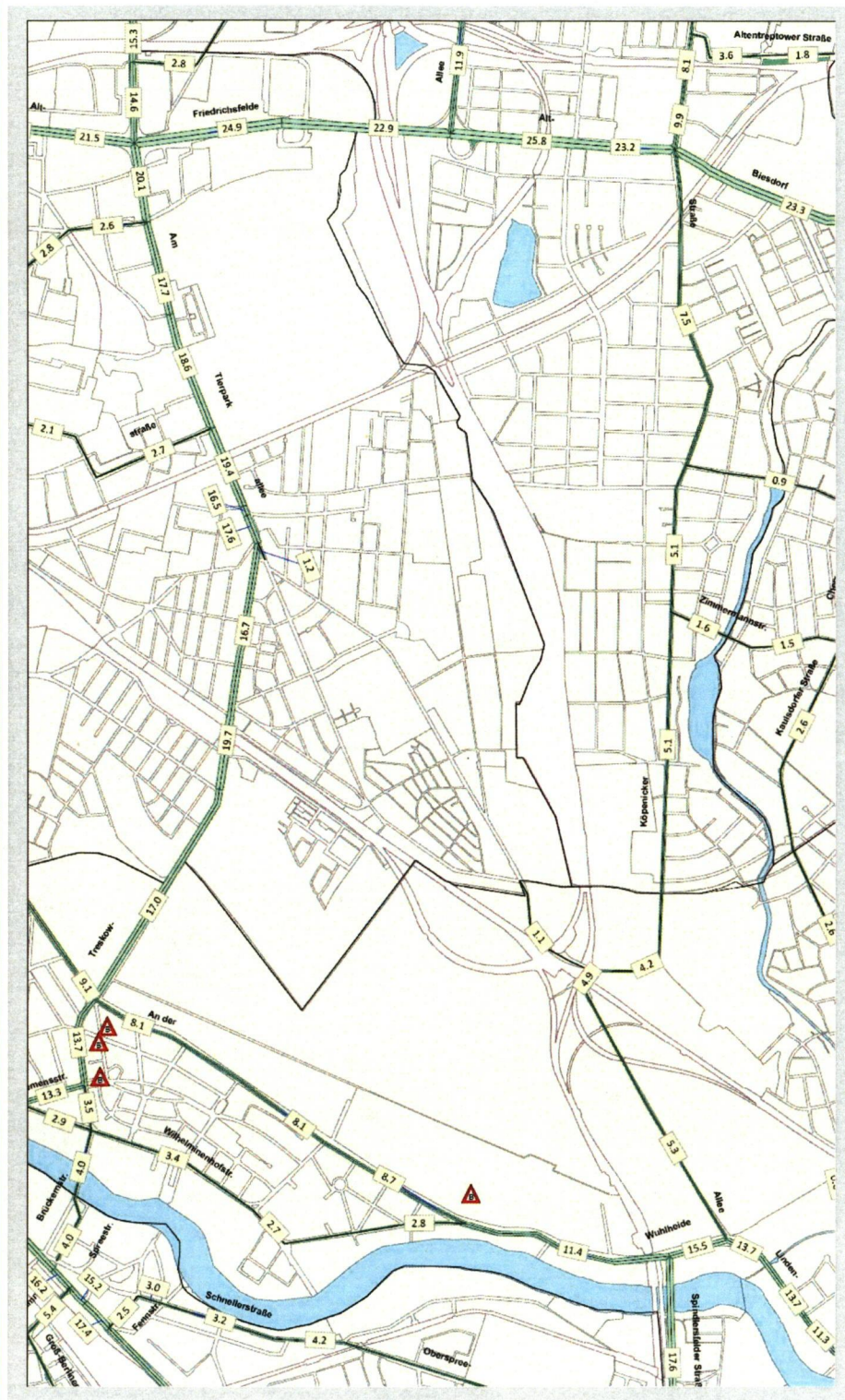


Abbildung 4.3: Belastung Lkw, Ausschnitt aus VMK 2014, WT Lkw in 100



# Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

## Analyse

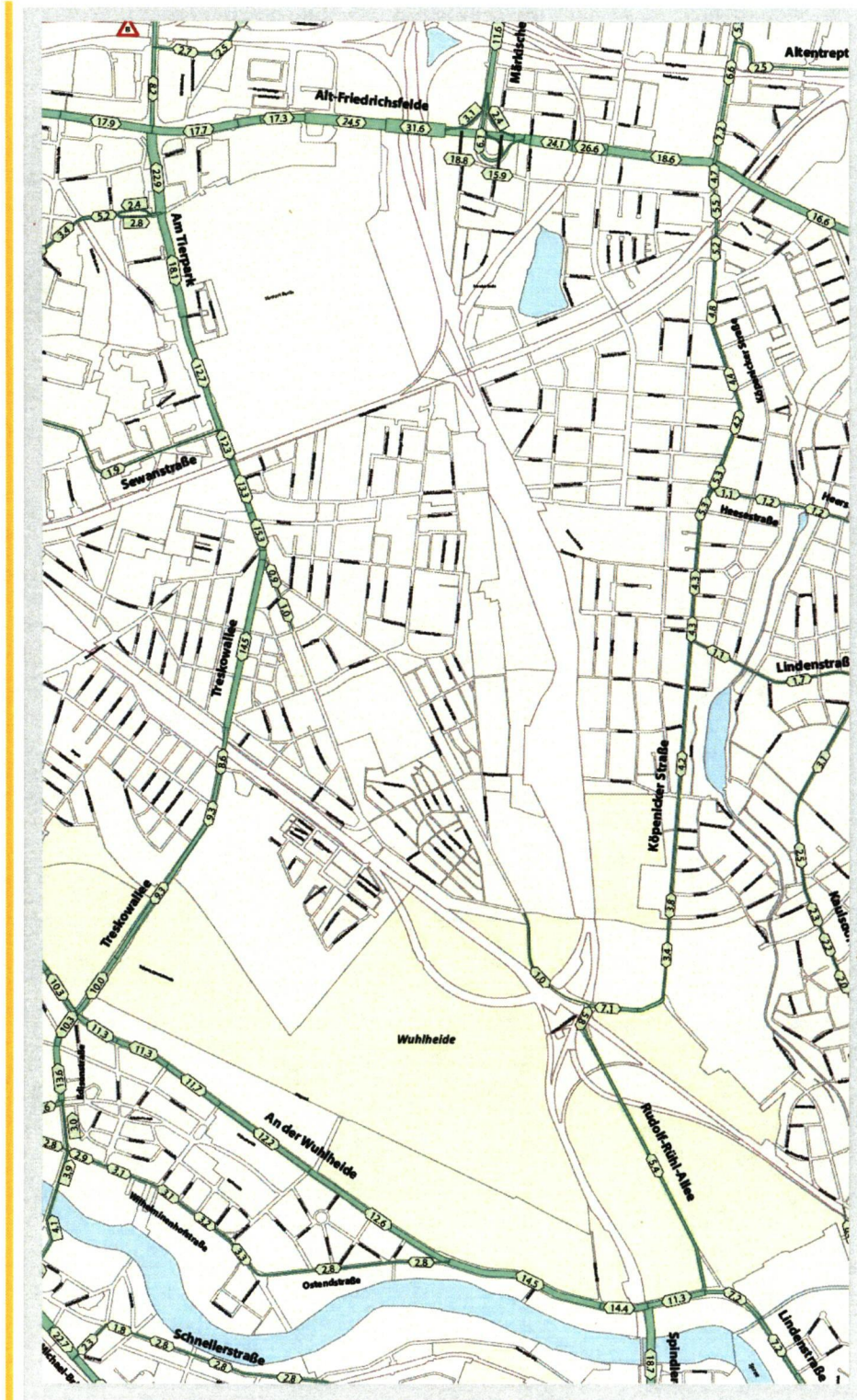


Abbildung 4.4: Belastung Lkw, Ausschnitt aus VMK 2019, WT Lkw in 100



## 4.2 Unfallgeschehen

Durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) wurde die Statistik der Straßenverkehrsunfälle für das Planungsgebiet für den Zeitraum zwischen 2018 und 2020 bereitgestellt. Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle umfasst alle polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle, das heißt alle Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen Personen verletzt oder getötet wurden oder Sachschaden entstanden ist. Die Verkehrsunfälle im Planungsgebiet sind nach Unfallschwere und Unfallart in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 4.5: Verkehrsunfälle mit Personenschäden, 2018 bis 2020



### Analyse

Im Zeitraum zwischen 2018 bis 2020 wurden im Planungsgebiet fast 700 Unfälle mit Personenschaden (U(P)) polizeilich registriert. Die häufigste Unfallart waren gemäß nachfolgender Tabelle Unfälle mit einbiegenden/ kreuzenden Fahrzeugen (ca. 40 %), gefolgt von Unfällen mit voranfahrendem/wartendem Fahrzeug (ca. 20 %) und Unfällen zwischen Fahrzeug und Fußgänger (ca. 15 %). Die Unfallart beschreibt vom gesamten Unfallablauf die Bewegungsrichtung der beteiligten Fahrzeuge zueinander beim ersten Zusammenstoß auf der Fahrbahn oder, wenn es nicht zum Zusammenstoß gekommen ist, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer.<sup>8</sup>

Unfallart	Anzahl U (P)
Ohne Angabe	81
Mit anfahrendem/anhaltendem/ruhendem Fahrzeug	35
Mit voranfahrendem/wartendem Fahrzeug	137
Mit parallel fahrendem Fahrzeug	33
Mit entgegengerichteten Fahrzeugen	11
Mit einbiegendem/kreuzendem Fahrzeug	277
Zwischen Fahrzeug und Fußgänger	106
Aufprall auf Fahrbahnhindernis	3
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts	6
Abkommen von der Fahrbahn nach links	6
<b>Summe</b>	<b>695</b>

Tabelle 4.3: Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach Unfallart, 2018-2020

Die meisten Unfälle sind Unfälle vom Unfalltyp Einbiege/Kreuzen (ca. 25 %), dicht gefolgt von Unfällen im Längsverkehr (ca. 25%) sowie Abbiegeunfälle (ca. 20 %). Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, in deren Folge es zum Unfall gekommen ist, d. h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in dem ein

<sup>8</sup> **Quelle** | Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle – Grundbegriffe der Verkehrsunfallstatistik, [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Methoden/verkehrsunfaelle-grundbegriffe.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Methoden/verkehrsunfaelle-grundbegriffe.pdf?__blob=publicationFile), abgerufen am 09.09.2021

Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß.

Unfalltyp	Anzahl Unfälle mit Personenschaden
Fahrerunfall (F)	55
Abbiege-Unfall (AB)	130
Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	170
Überschreiten-Unfall (ÜS)	65
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	32
Unfall im Längsverkehr (LV)	164
Sonstiger Unfall (SO)	79
<b>Summe</b>	<b>695</b>

Tabelle 4.4: Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltyp, 2018 bis 2020

Die Betrachtung der Unfallschwere zeigt, dass 80 % der Unfälle mit Personenschaden Unfälle mit Leichtverletzten waren. 0,4 % der Unfälle mit Personenschaden waren Unfälle mit Getöteten, darunter ein Radfahrer (Abbiege-Unfall) und zwei Fußgänger (Überschreiten-Unfall).

Unfallschwere	Anzahl Unfälle	Verunglückte	Anzahl Personen
Unfall mit Getöteten	3	Getötete	3
Unfall mit Schwerverletzten	133	Schwerverletzte	140
Unfall mit Leichtverletzten	559	Leichtverletzte	692

Tabelle 4.5: Unfallschwere und Verunglückten, 2018-2020

Entlang der Straßen B1 im Norden (zwischen Am Tierpark und Köpenicker Straße), der Köpenicker Straße im Osten, der Straße An der Wuhlheide/



### Analyse

Wilhelminenhofstraße im Süden (zwischen Edisonstraße und Rudolf-Rühl-Allee) und der Straße Am Tierpark/Treskowallee zeigen sich im Vergleich zum umgebenden Straßennetz jeweils deutliche Häufungen von Unfällen. Der Grenzwert für eine Unfallhäufungsstelle in der Dreijahreskarte beträgt fünf Unfälle mit Personenschaden in 36 Monaten.<sup>9</sup> Dieser Grenzwert ist an den 17 Knotenpunkten gemäß nachstehender Abbildung und Tabelle erreicht bzw. überschritten.

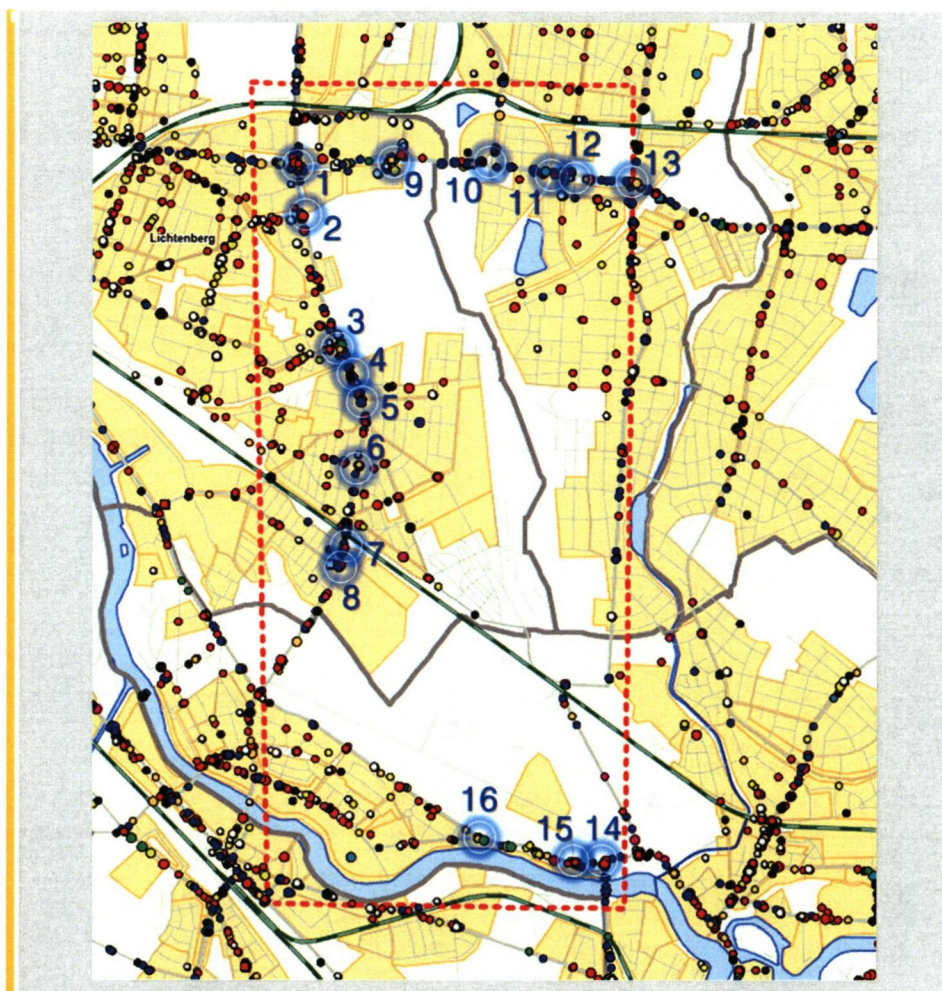


Abbildung 4.6: Unfallhäufungsstellen, 2018 - 2020

<sup>9</sup> **Quelle** | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), 2012



**Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5**  
 Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

Analyse

Nr.	Unfallhäufungsstelle	U(P)	Unfalltypen <sup>10</sup>
1	Am Tierpark / Rhinstraße / Alt-Friedrichsfelde	14	3 AB, 6 EK, 5 LV
2	Am Tierpark / Alfred-Kowalke-Straße	9	5 AB, 1 LV, 3 SO
3	Am Tierpark / Sewanstraße	6	1 F, 2 AB, 2 EK, 1 LV
4	Treskowallee / Gregoroviusweg	6	1 AB, 2 EK, 2 LV, 1 SO
5	Treskowallee / Römerweg	12 (davon 1 U(G))	8 AB, 2 EK, 1 LV, 1 SO
6	Treskowallee / Marksburgstraße	7	3 AB, 2 EK, 1 ÜS, 1 LV
7	Treskowallee / Wandlitzstraße	6	1 AB, 1 EK, 2 ÜS, 2 LV
8	Treskowallee / Ehrlichstraße	6	4 AB, 1 EK, 1 LV
9	Alt-Friedrichsfelde / Gensinger Straße	6	5 EK, 1 LV
10	Alt-Biesdorf / Märkische Allee	5	2 F, 3 LV
11	Alt-Biesdorf / Braunsdorfstraße	5	1 F, 1 AB, 2 LV, 1 SO
12	Alt-Biesdorf / Oberfeldstraße	14	1 F, 10 AB, 1 EK, 2 LV
13	Alt-Biesdorf / Köpenicker Straße / Blumberger Damm	7	2 AB, 1 EK, 4 LV
14	An der Wuhlheide / Spindlersfelder Straße	17	2 AB, 3 EK, 11 LV, 1 SO
15	An der Wuhlheide / Straße zum FEZ	14	8 AB, 1 EK, 1 LV, 4 SO
16	An der Wuhlheide / Weiskopffstraße	7	3 F, 1 EK, 3 LV

Tabelle 4.6: Unfallhäufungsstellen, 2018 - 2020

<sup>10</sup> Erläuterung der Abkürzungen siehe Tabelle 4.4

### 4.3 Verkehrliche Notwendigkeit

Die förmliche Bedarfsfeststellung für die TVO wurde bereits 2014 durchgeführt.<sup>11</sup> Die in der Untersuchung aus 2014, ebenso wie in früheren Untersuchungen festgestellten Defizite bestehen unverändert fort. Durch die hohen Verkehrsbelastungen treten im Untersuchungsgebiet deutliche Stauer-scheinungen auf, wie in den nachfolgenden Darstellungen gut erkennbar ist. Die in den folgenden Abbildungen dargestellten Auswertungen der VIZ<sup>12</sup> zeigen die Stauanteile der einzelnen Straßenabschnitte an einem mittleren Werktag in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (HVZ).

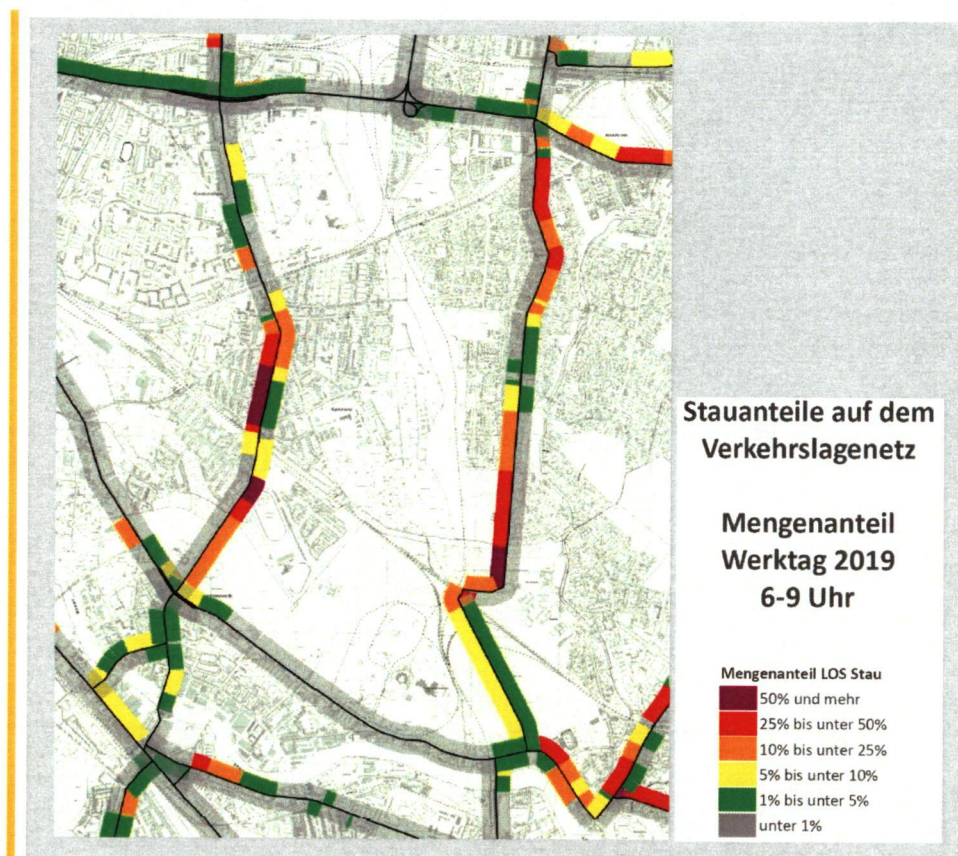


Abbildung 4.7: Stauanteile HVZ früh

<sup>11</sup> **Quelle:** | *Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5, Bedarfsermittlung*, VCDB, Abschlussbericht Dezember 2014

<sup>12</sup> **Quelle:** | *Berlin Verkehrslenkung, Verkehrsinformationszentrale (VIZ)*, Bearbeitungsstand 02.10.2020, Hintergrundkarte: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5 - SW-Ausgabe), Verkehrslagenetz VMZ/VIZ



Die Abschnittsfarben geben darüber Auskunft wie hoch der Anteil mit dem Qualitätslevel „Stau“ im jeweiligen Zeitbereich ist. Es ist erkennbar, dass auf nahezu allen Streckenabschnitten der parallel zur geplanten TVO verlaufenden Straßenzüge der Köpenicker Straße und der Straße Am Tierpark / Treskowallee deutliche Stauerscheinungen auftreten.

Abschnittsweise werden Spitzenwerte von mehr als 50% Stauanteil im betrachteten Zeitbereich erreicht. Aktuelle Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Ermittlung der genauen Kapazitäten und Auslastungen liegen für das Untersuchungsgebiet nicht vor, jedoch lassen die dargestellten Stauanteile entsprechend stark ausgeprägte Defizite erkennen.

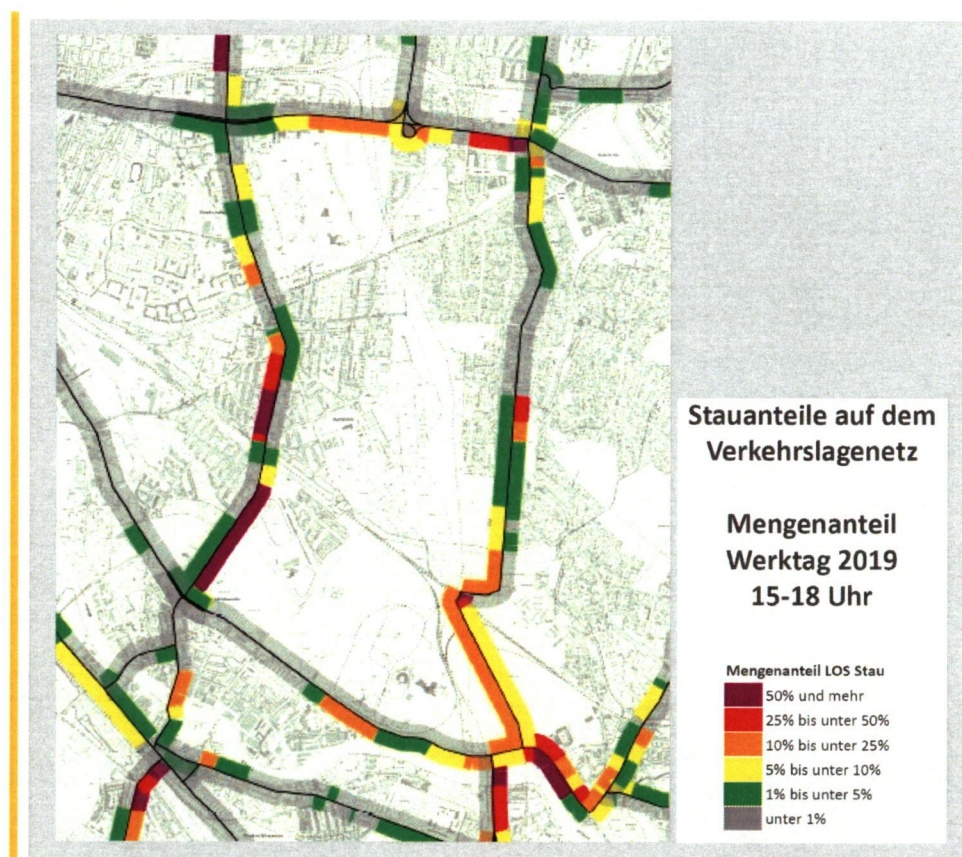


Abbildung 4.8: Stauanteile HVZ spät

Daraus resultieren neben einer nicht qualitätsgerechten und leistungsfähigen Abwicklung der Verkehrsnachfrage massive Beeinträchtigungen und Belastungen der angrenzenden Nutzungen durch Lärm und verkehrsbedingte Emissionen.



## Analyse

Diese Auswirkungen lassen sich durch die nachfolgend aufgeführten Darstellungen aus dem Umweltatlas belegen:

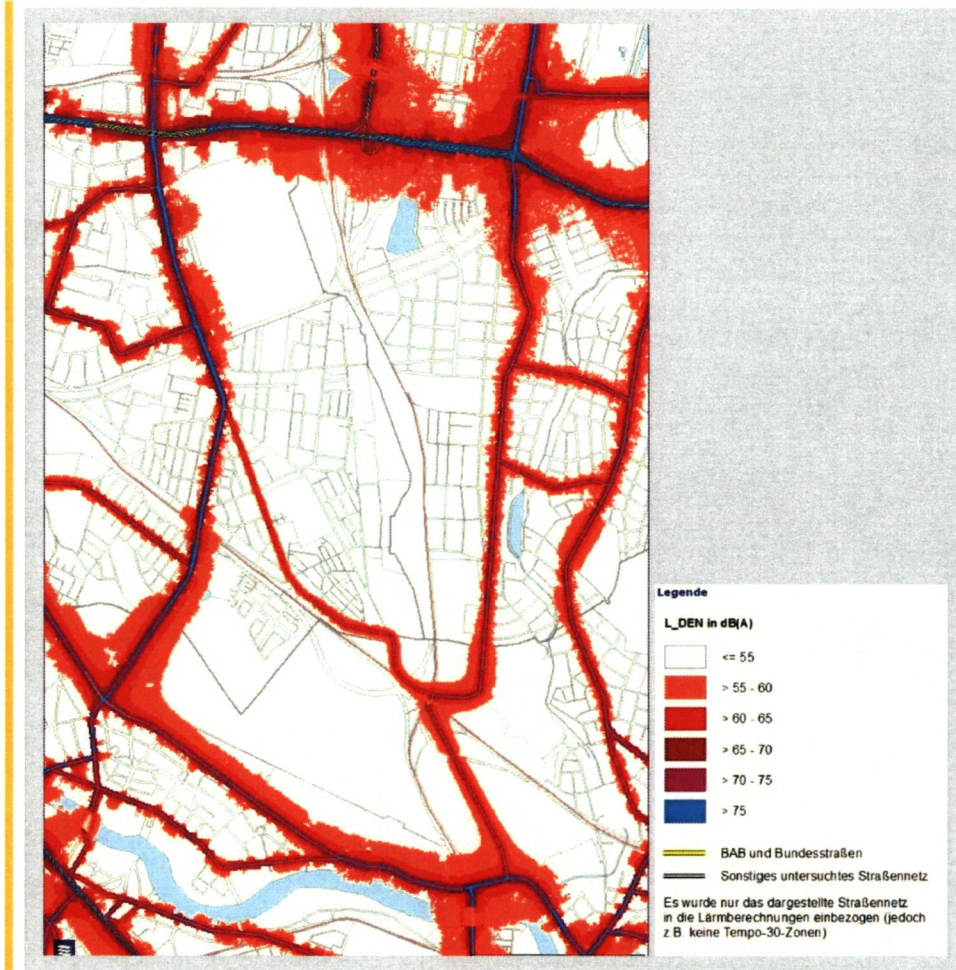


Abbildung 4.9: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr 2017<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Quelle: | <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Strat. Lärmkarte L\_DEN (Tag-Abend-Nacht-Index) Straßenverkehr 2017 (Umweltatlas), Zugriff 21.07.2021

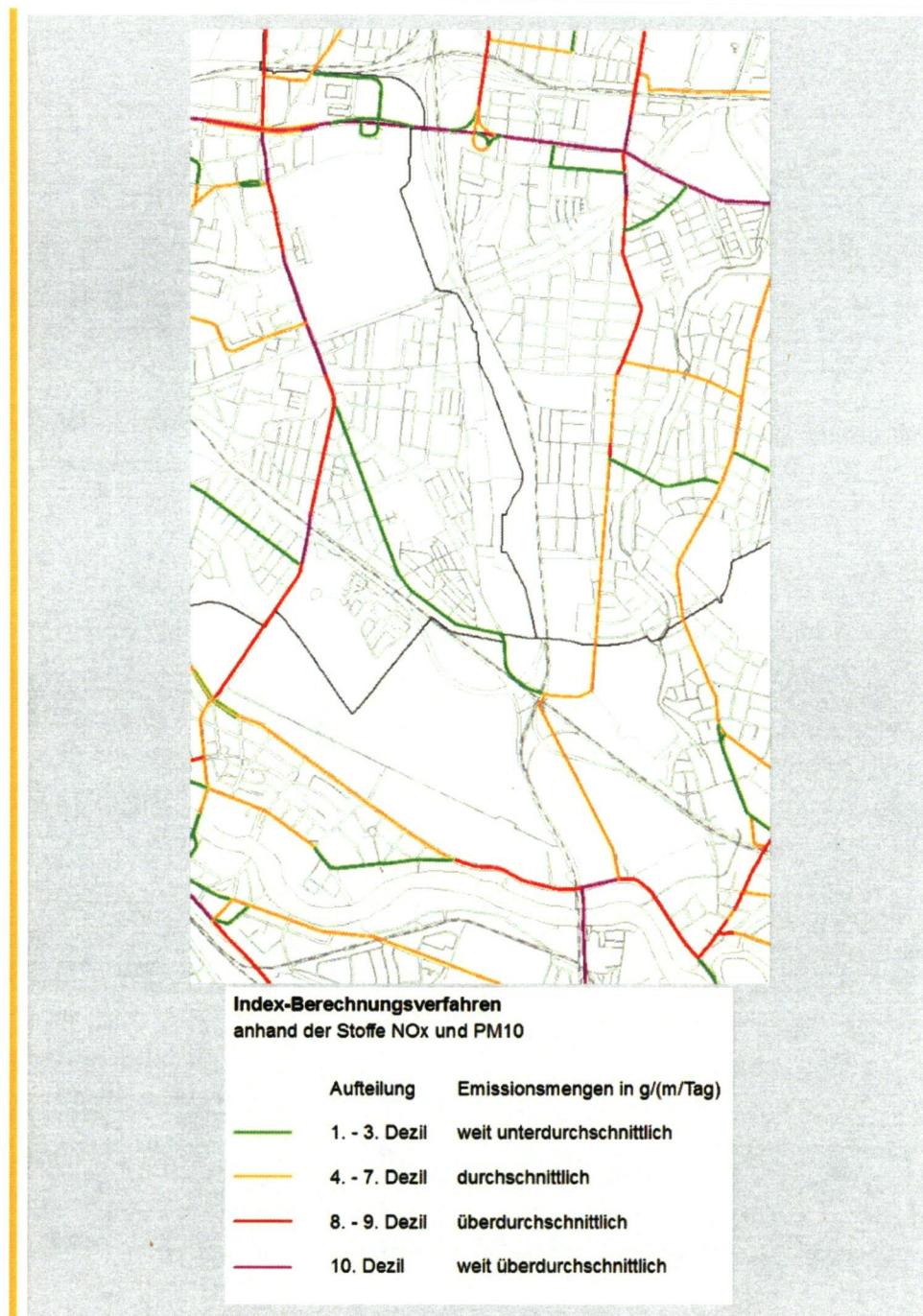


Abbildung 4.10: Verkehrsbedingte Emissionen 2015<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Quelle: | <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> Emissionen des Kfz-Verkehrs im übergeordneten Straßennetz 2015, Zugriff 17.12.2021



## Prognose-Nullfall 2030

# 5 Prognose-Nullfall 2030

## 5.1 Entwicklungen zum Prognosehorizont 2030

Der Prognosehorizont der Betrachtungen stellt das Jahr 2030 dar. Die objektkonkrete Verkehrsprognose wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz durchgeführt. Dieses Modell bildet die gesamtstädtischen Entwicklungen zum Prognosehorizont ab.

Neben den prognostizierten Entwicklungen der relevanten Raumstrukturgrößen (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze etc.) sind die geplanten und beschlossenen Verkehrsangebots- und Infrastrukturmaßnahmen im Modell des Prognose-Nullfalls enthalten. Dazu zählen u. a. die Umsetzung der Bauabschnitte 16 und 17 der BAB 100<sup>15</sup> als wichtige gesamtstädtische Maßnahme im MIV sowie die folgenden Infrastrukturmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zur geplanten Maßnahme:

- ▶ Ost- und Westumfahrung Bahnhofstraße
- ▶ Minna-Todenhagen-Brücke (2017 eröffnet)
- ▶ Brücke zwischen Wilhelminenhofstraße und Schnellerstraße
- ▶ Verkehrslösung Mahlsdorf
- ▶ Nahverkehrstangente

Der Prognose-Nullfall (PNF) stellt den Vergleichsfall, d.h. die Basis für die Abbildung des Prognose-Planfalls dar. Der Prognose-Nullfall enthält die o. g. Entwicklungen und Maßnahmen ohne die zu untersuchende Maßnahme des Lückenschlusses der TVO selbst. Die TVO zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5 wird anschließend im Prognose-Planfall modelliert. Durch den Vergleich zwischen Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall können die spezifischen Wirkungen der Maßnahme ermittelt und bewertet werden.

---

<sup>15</sup> Die Bauabschnitte sind Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030.



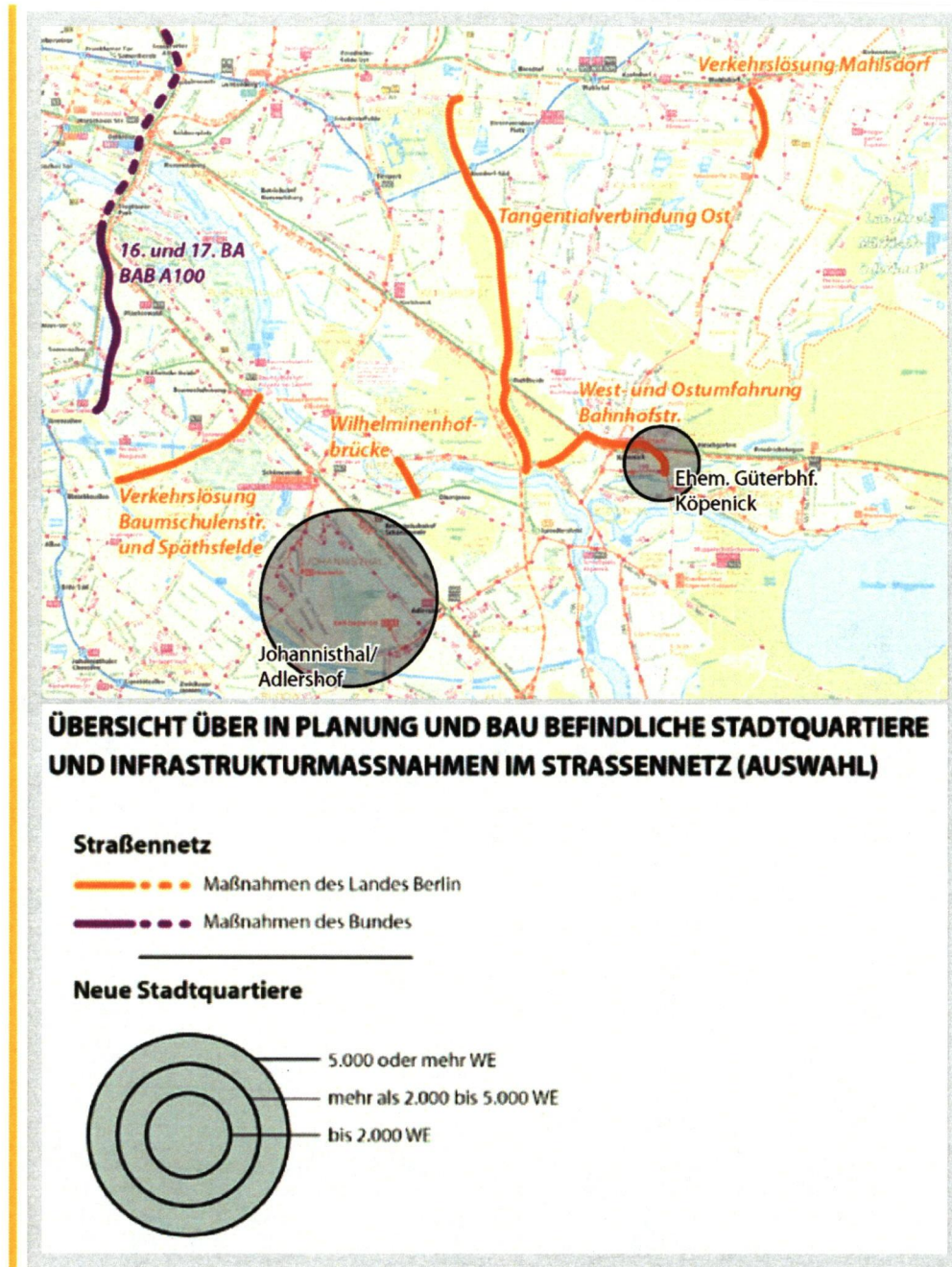


Abbildung 5.1: Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Straßennetzergänzungen<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Quelle: | STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030, Stand: März 2021, Ausschnitt aus Kartendarstellung auf Seite 41

## 5.2 Verkehrsverhältnisse Prognose-Nullfall 2030

### 5.2.1 Kfz-Belastung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelegung der Strecken des Untersuchungsgebietes im Kfz-Verkehr im Prognose-Nullfall 2030.

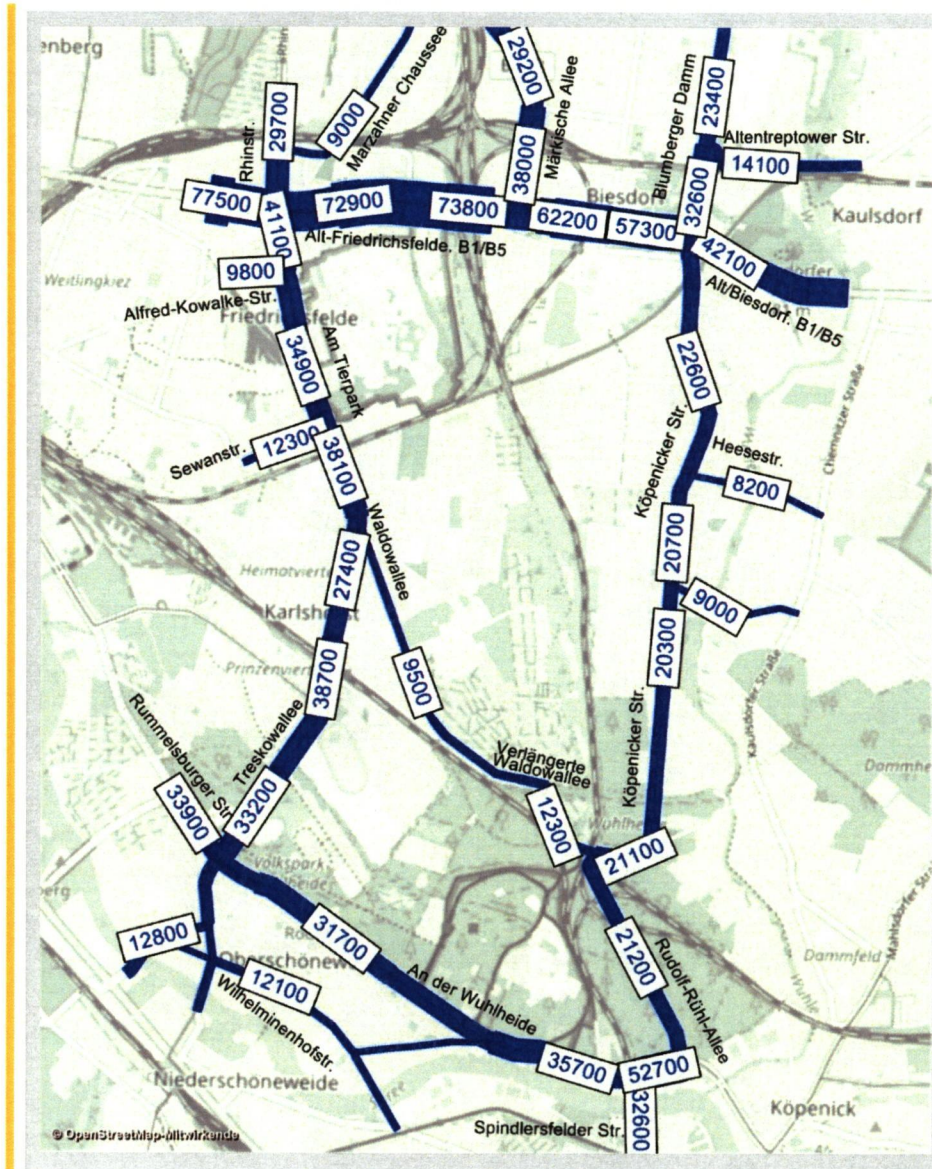


Abbildung 5.2: Verkehrsbelegung Prognose-Nullfall, DTV-W Kfz



Die bereits in der Analyse hochbelasteten Straßenzüge Treskowallee / Am Tierpark und Köpenicker Straße werden auch im Prognose-Nullfall stark nachgefragt.

Straßenzug / Streckenabschnitt	Verkehrsbelegung DTV-WT (Kfz)	
	von	bis
Am Tierpark – Treskowallee	27.400	41.100
Waldowallee	9.500	12.300
Köpenicker Straße	20.300	22.600
Rudolf-Rühl-Allee		21.200
An der Wuhlheide (zwischen Treskowallee und Rudolf-Rühl-Allee)	31.700	52.700
B 1/B 5 (zwischen Am Tierpark und Köpenicker Straße)	57.300	73.800
Spindlersfelder Straße (südlich An der Wuhlheide)		32.600

Tabelle 5.1: Kfz-Belegungen Prognose-Nullfall

Die Summe des Verkehrs auf beiden Nord-Südachsen ist im Vergleich zur Analyse nur wenig verändert, abschnittsweise sind geringe Entlastungen aber auch zusätzliche Belastungen erkennbar.

Entlang der radial in Richtung Stadtzentrum verlaufenden Achse der B 1/B 5 sind im Bereich des Untersuchungsgebiet leichte Zunahmen der Verkehrsmengen zu erwarten.

Hohe Steigerungen sind auf der Ost-West-Achse der Straße An der Wuhlheide zu verzeichnen, während die Verkehrsbelegung auf der Spindlersfelder Brücke im Vergleich zur Analyse abnimmt. Dies ist nicht in geringeren tangentialen Nachfrageströmen begründet, sondern in dem zusätzlichen Angebot durch die weiteren Brücken (Wilhelminenhofbrücke und Minna-Todenhagen-Brücke) über die Spree, die Teile dieser Verkehrsströme aufnehmen.

### 5.2.2 Lkw-Belastung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelegung der Strecken des Untersuchungsgebietes im Lkw-Verkehr im Prognose-Nullfall 2030. Nicht enthalten sind die Fahrten durch Buslinien der BVG.

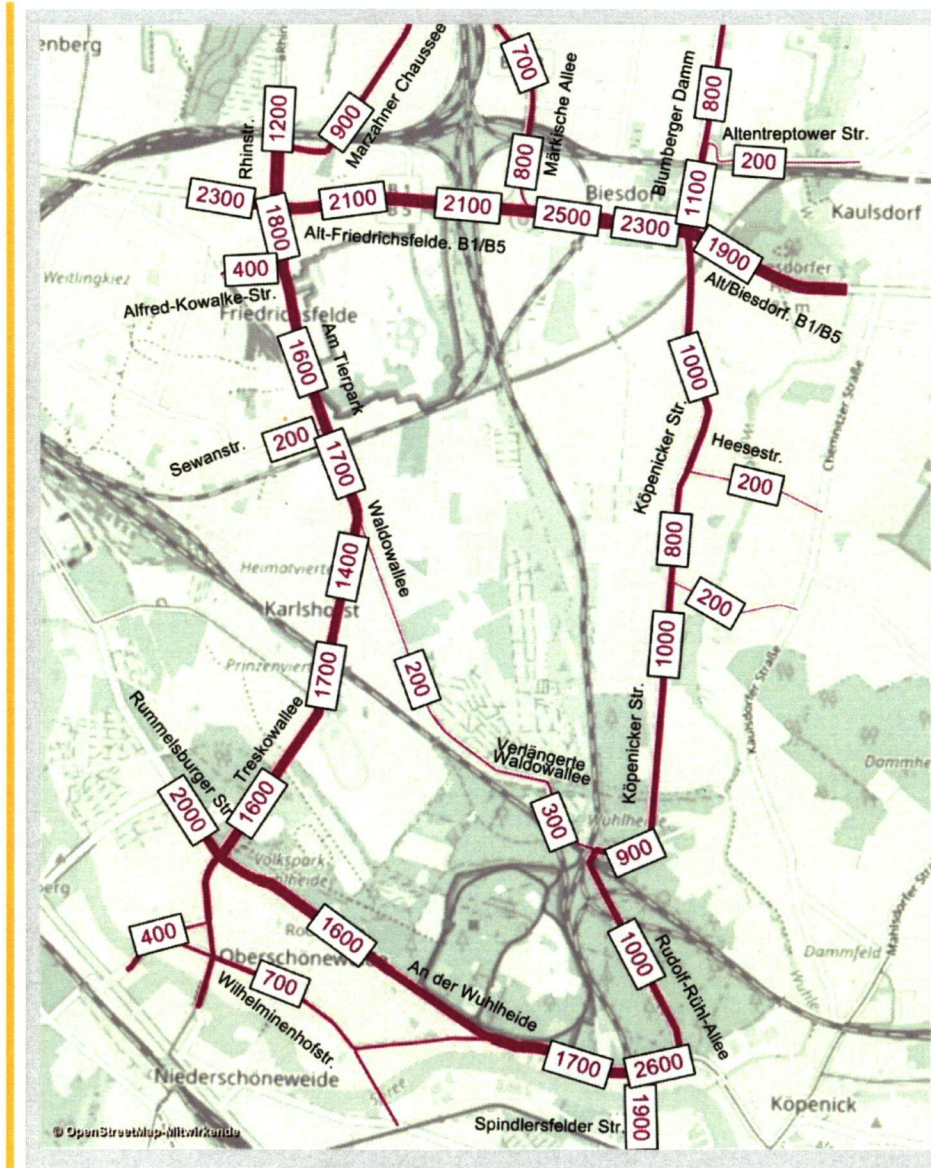


Abbildung 5.3: Verkehrsbelegung Prognose-Nullfall, DTV-W Lkw



Straßenzug / Streckenabschnitt	Verkehrsbelegung DTV-WT (Lkw)	
	von	bis
Am Tierpark – Treskowallee	1.400	1.800
Waldowallee	200	300
Köpenicker Straße	800	1.000
Rudolf-Rühl-Allee		1.000
An der Wuhlheide (zwischen Treskowallee und Rudolf-Rühl-Allee)	1.600	2.600
B 1/B 5 (zwischen Am Tierpark und Köpenicker Straße)	2.100	2.500
Spindlersfelder Straße (südlich An der Wuhlheide)		1.900

Tabelle 5.2: Lkw-Belegungen Prognose-Nullfall

Im Vergleich zu den Belastungen aus der Analyse (vgl. Kapitel 4.1.2) sind deutliche Zunahmen festzustellen, insbesondere auf der tangential zum Zentrum verlaufenden Nord-Süd-Relationen der Köpenicker Straße. Hier treten abschnittsweise Verdopplungen der Lkw-Verkehrsmengen auf. Ursächlich hierfür sind strukturelle Entwicklungen von Industrie- und Gewerbeflächen nördlich und südlich des Neubauabschnitts der TVO, z. B. Innovationspark Wuhlheide, CleanTech Business Park Marzahn, Wissenschaftsstandort Adlershof<sup>17</sup> sowie das Gewerbegebiet „Berlin eastside“.

Starke Zunahmen der Verkehrsbelegung durch Lkw sind im Prognose-Nullfall im Vergleich zur Analyse ebenfalls auf der Straße An der Wuhlheide zu verzeichnen. Auch hier verdoppeln sich abschnittsweise die Querschnittsbelastungen durch Lkw-Verkehr.

Die Verkehrsbelegungen entlang des Straßenzuges Treskowallee / Am Tierpark bleiben im Vergleich zur Analyse auf nahezu demselben Niveau. Gleiches trifft auf den Lkw-Verkehr entlang der B 1/B 5 zu.

<sup>17</sup> Quelle | Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5 - Bedarfsermittlung, VCDB, 2014

### **5.3 Verkehrliche Notwendigkeit**

Die verkehrliche Notwendigkeit, die bereits im Kapitel 4.2 für die Analyse dargestellt wurde, wird durch die prognostizierten Entwicklungen bestätigt.

Die Verkehrsbelegungen im Kfz-Verkehr bleiben auf den tangentialen Relationen zwischen der Straße An der Wuhlheide und der B 1/B 5 auf einem ähnlich hohen Niveau wie in der Analyse. Gleichzeitig ist auf der Köpenicker Straße ein starker Anstieg des Lkw-Verkehrs zu erwarten, der zu zusätzlichen Belastungen für die Anlieger führen wird.

Es ist zu erwarten, dass die bereits in der Analyse festgestellten Stauanteile auch im Prognose-Nullfall auftreten und zu entsprechenden Überlastungen und Defiziten in der Leistungsfähigkeit führen werden.

Aus diesen Überlastungen und den gestiegenen Lkw-Verkehren resultieren auch in der Prognose weiterhin massive Beeinträchtigungen und Belastungen der angrenzenden Nutzungen durch Lärm und Schadstoffe.

Die Notwendigkeit für Entlastungen und Alternativtrassen mit entsprechender Kapazität für den Kfz-Verkehr ist damit im Untersuchungsgebiet trotz der verkehrspolitischen Ziele zur Verkehrswende mit einem verstärkten Fokus auf den Umweltverbund gegeben. Die Darstellung der Entlastungswirkungen erfolgt im nachfolgenden Kapitel der Prognose-Planfallbetrachtungen.



## 6 Prognose-Planfall 2030

### 6.1 Ergebnis der Variantenuntersuchung

Im Vorlauf zur vorliegenden objektkonkreten Verkehrsprognose erfolgte die Untersuchung von mehreren Varianten der Trassenführung der TVO im Rahmen eines Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR).

Nachfolgend ist die dieser Untersuchung zugrundeliegende Vorzugsvariante des FAR-Verfahrens dargestellt.

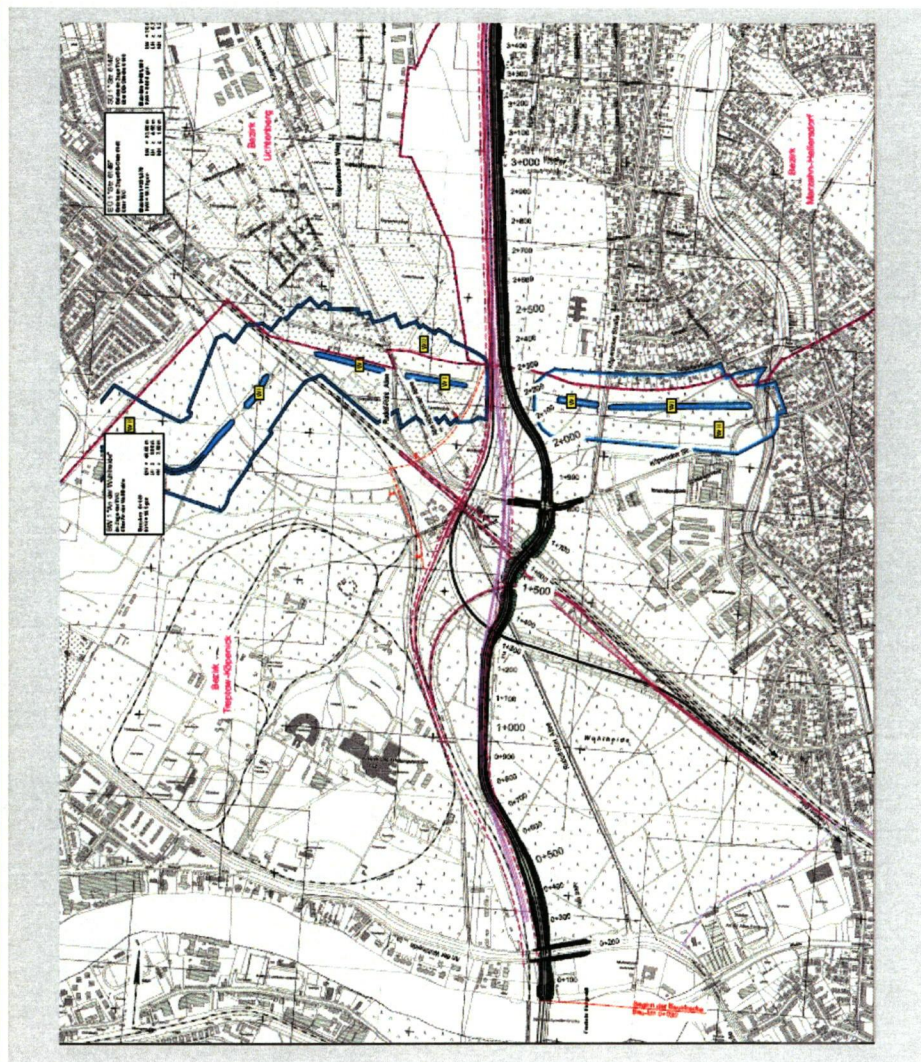


Abbildung 6.1: Vorzugsvariante Leistungsphase 3, Ausschnitte aus Lageplandarstellung, südlicher Abschnitt, Stand 20.09.2019



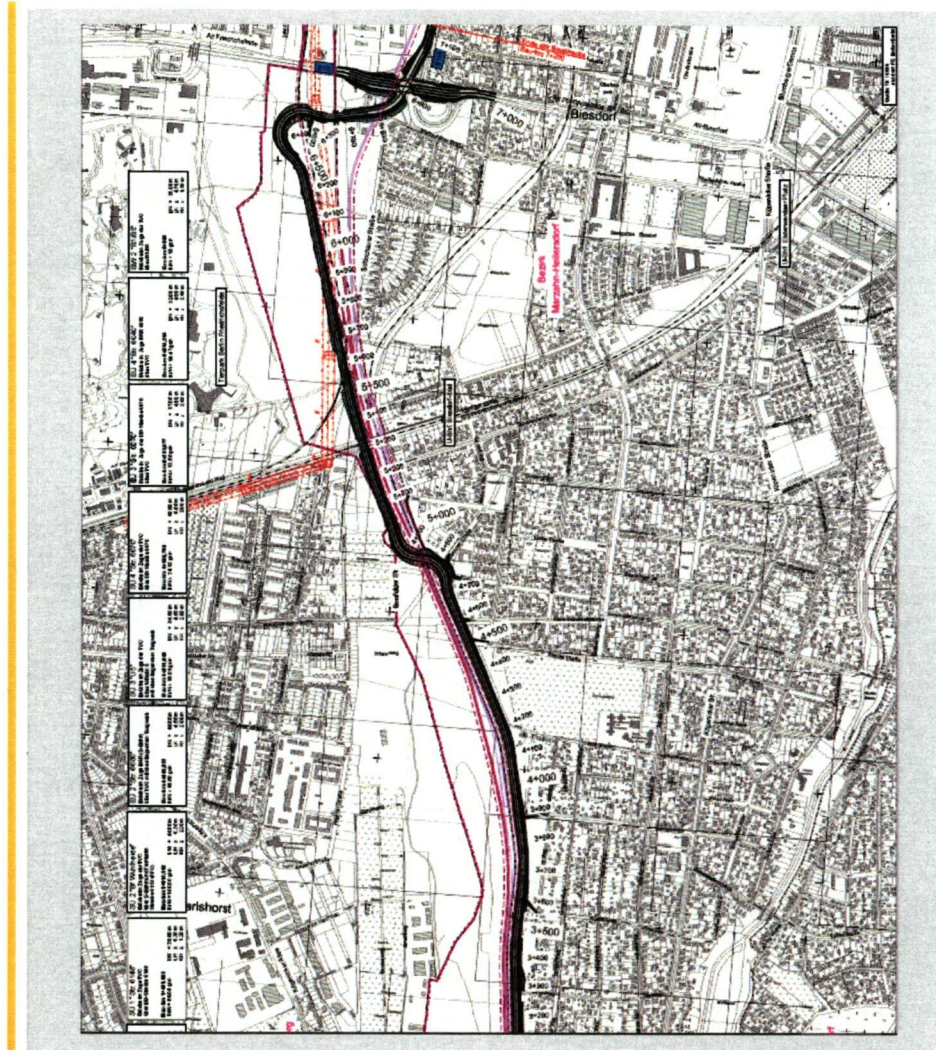


Abbildung 6.2: Vorzugsvariante Leistungsphase 3, Ausschnitte aus Lageplandarstellung, nördlicher Abschnitt, Stand 20.09.2019

Diese wurde im makroskopischen Verkehrsmodell des Landes Berlin abgebildet. Anschließend erfolgte die Berechnung der Verkehrsumlegung und ein Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2030.



## 6.2 Verkehrsverhältnisse Prognose-Planfall 2030

### 6.2.1 Kfz-Belastung

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelegung der Strecken des Untersuchungsgebietes im Kfz-Verkehr im Prognose-Planfall 2030.

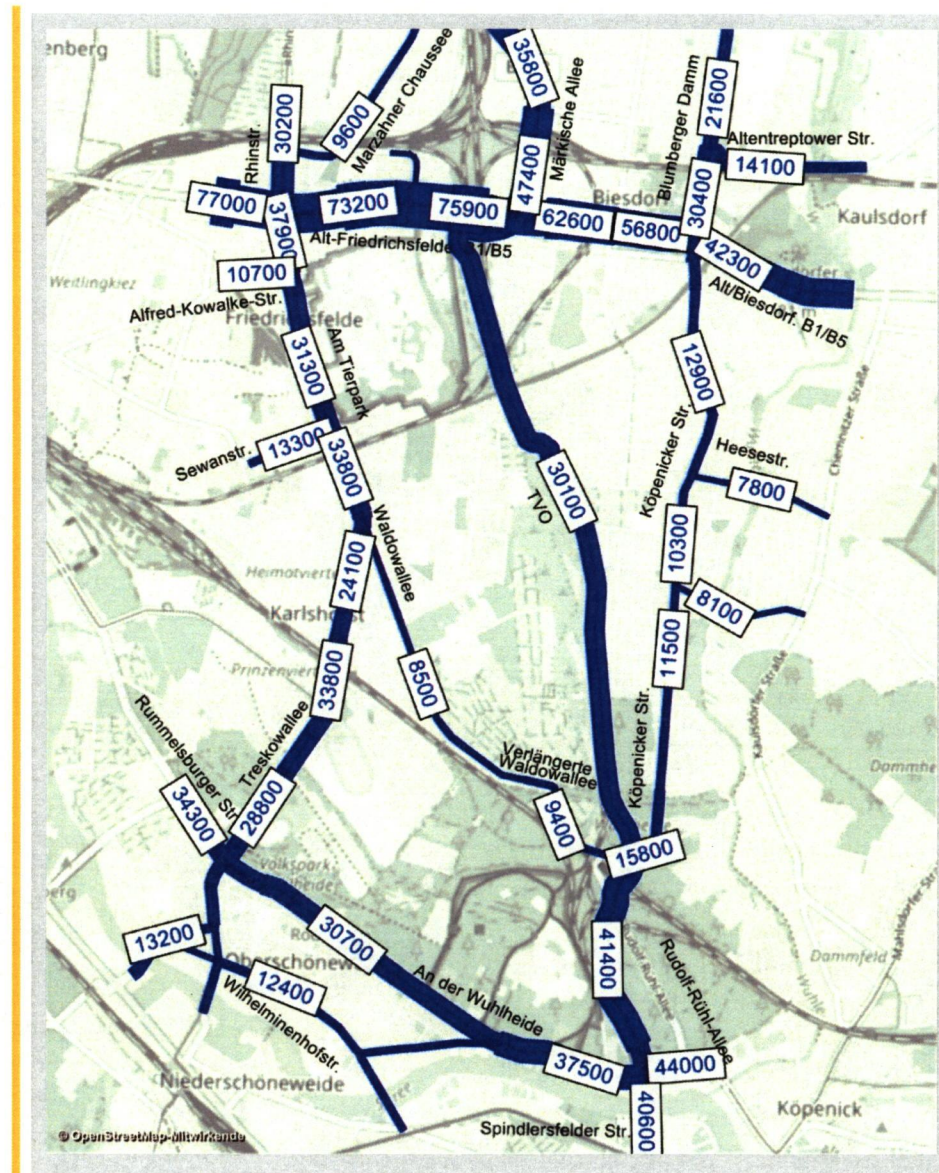


Abbildung 6.3: Verkehrsbelegung Prognose-Planfall 2030, DTV-W Kfz



## Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

### Prognose-Planfall 2030

In der nachfolgenden Abbildung ist die Differenz der Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls abzüglich des Prognose-Nullfalls dargestellt. Grün dargestellte Abschnitte weisen einen Rückgang der Kfz-Belastung auf, rot dargestellte Abschnitte eine zusätzliche Kfz-Belastung.

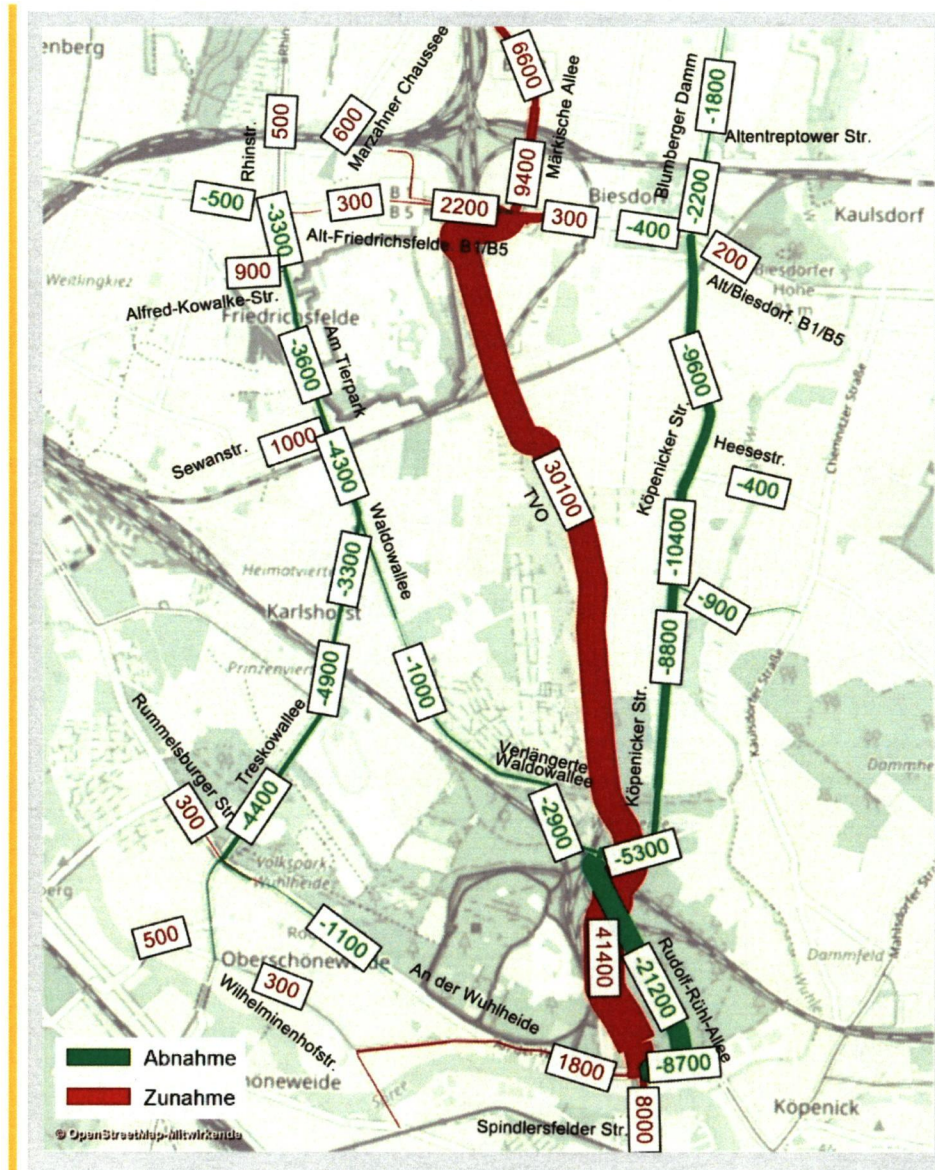


Abbildung 6.4: Differenzbelegung Prognose-Planfall 2030 minus Prognose-Nullfall 2030, DTV-W Kfz

Die Neubauabschnitte der TVO werden mit 30.100 Kfz-Fahrten pro Werktag im nördlichen Abschnitt zwischen Köpenicker Straße und B 1/B 5 sowie 41.400



Kfz-Fahrten/Werktag im südlichen Abschnitt zwischen der Straße An der Wuhlheide und der Köpenicker Straße stark nachgefragt. Des Weiteren steigen die Verkehrsbelegungen der Bestandsabschnitte der TVO, im Süden die Spindlersfelder Straße (+8.000 Kfz-Fahrten pro Werktag) und im Norden die Märkische Alle (+9.400 Kfz-Fahrten pro Werktag) ebenfalls deutlich an.

Der nicht mehr für den Kfz-Verkehr nutzbare Abschnitt der Rudolf-Rühl-Allee zwischen der Straße An der Wuhlheide und der Köpenicker Straße weist erwartungsgemäß den größten Rückgang auf.

Sehr deutliche Entlastungen sind auf der Köpenicker Straße zu verzeichnen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird hier mit Inbetriebnahme der TVO abschnittsweise von 50 km/h auf 30 km/h angepasst. Die Verkehrsbelegungen im Kfz-Verkehr gehen im Vergleich zum Prognose-Nullfall abschnittsweise um mehr als 10.000 Kfz pro Werktag zurück – dies entspricht einer Reduktion von ca. 50%.

Der Straßenzug Treskowallee/Am Tierpark wird durch die Inbetriebnahme der TVO zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5 ebenfalls entlastet. Die Rückgänge der Verkehrsbelegungen fallen hier, im Vergleich zur Köpenicker Straße mit Reduzierungen der Absolutmengen zwischen 3.300 und 4.900 Kfz pro Werktag etwas geringer aus.

Prognose-Planfall 2030

**6.2.2 Lkw-Belastung**

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verkehrsbelegung der Strecken des Untersuchungsgebietes im Lkw-Verkehr im Prognose-Planfall 2030. Nicht enthalten sind, wie bereits in der Darstellung des Prognose-Nullfalls die Fahrten durch Buslinien der BVG.

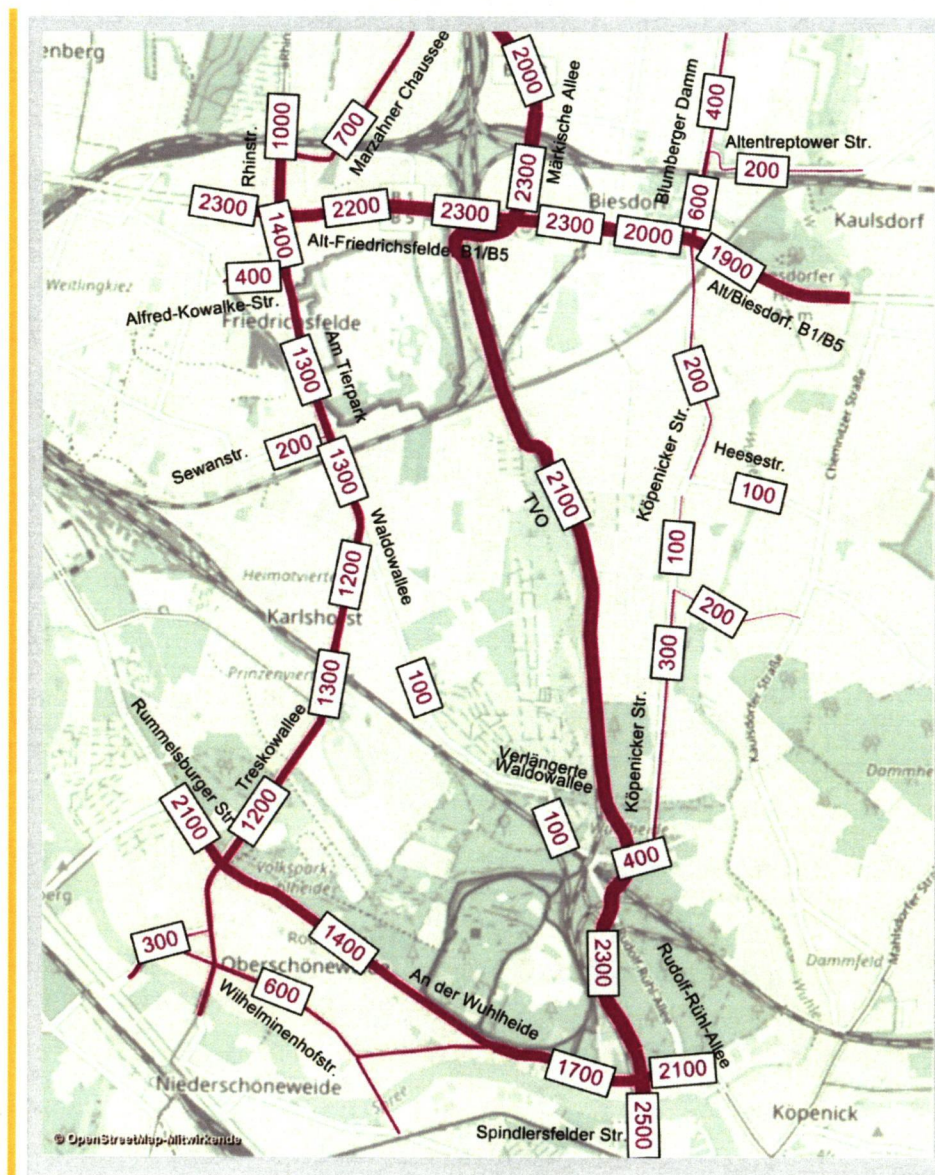


Abbildung 6.5: Verkehrsbelegung Prognose-Planfall 2030, DTV-W Lkw



# Tangentiale Verbindung Ost zwischen An der Wuhlheide und B 1/B 5

Verkehrliche Begründung und objektkonkrete Verkehrsprognose

Prognose-Planfall 2030

In der nachfolgenden Abbildung ist die Differenz der Lkw-Verkehrsmengen (Prognose-Planfall abzgl. PNF) dargestellt. Grüne Abschnitte weisen einen Rückgang, rot dargestellte Abschnitte eine zusätzliche Lkw-Belastung auf.

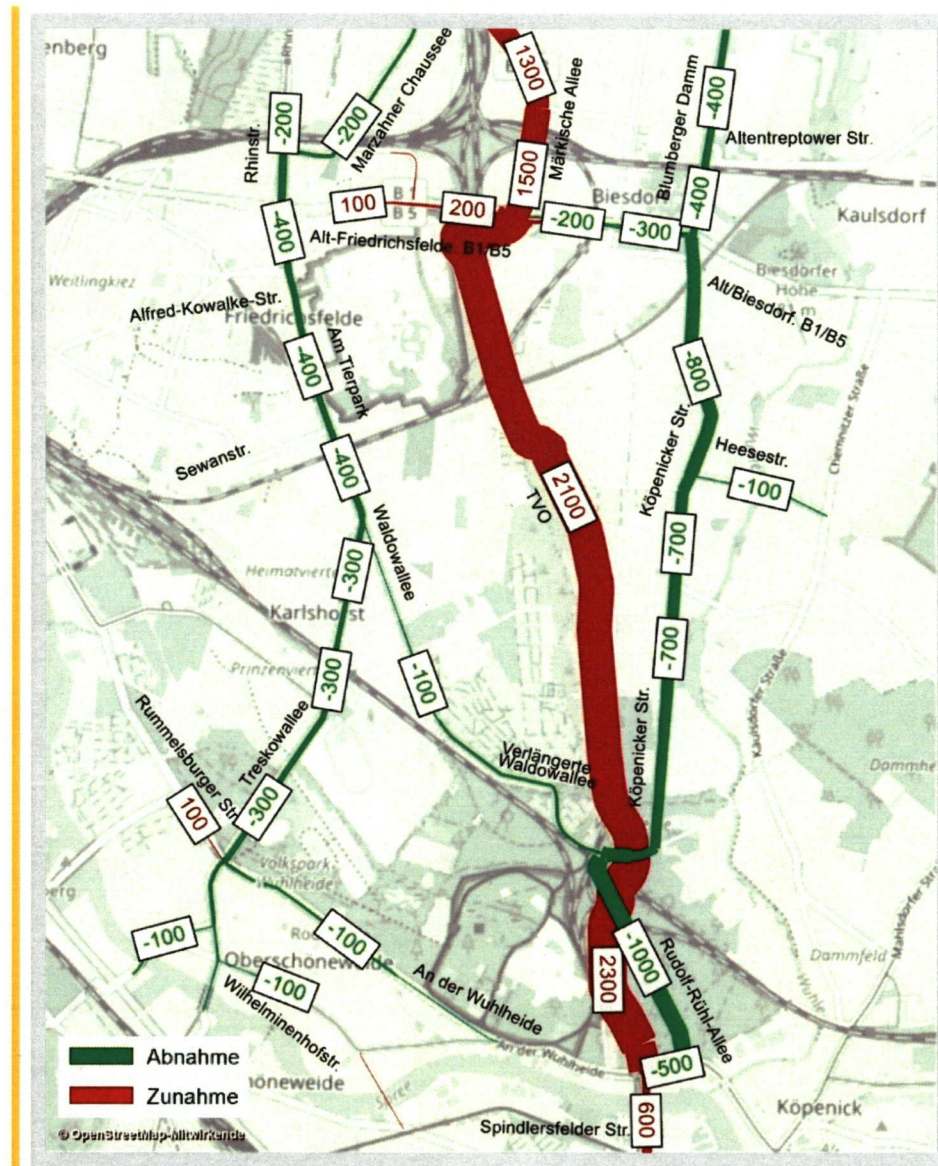


Abbildung 6.6: Differenzbelegung Prognose-Planfall 2030 minus Prognose-Nullfall 2030, DTV-W Lkw

Die Darstellung zeigt die hervorgehobene Bedeutung der TVO für die Lkw-Verkehre. Die Köpenicker Straße wird nahezu vollständig von gebietsfremden Lkw-Verkehren entlastet, es verbleiben die Quell- und Zielverkehre, die durch die anliegenden Nutzungen hervorgerufen werden.

## 7 **Fazit**

Ausgehend von den Verkehrsverhältnissen in der Analyse, mit stark nachgefragten Verkehrswegen (Knotenpunkten und Strecken), einer hohen Stauanfälligkeit und daraus resultierenden Konflikten und Problemen sowohl in der Leistungsfähigkeit als auch in der Belastung von Bewohnern und Anliegern wurde mit Hilfe der objektkonkreten Verkehrsprognose aufgezeigt, dass im Untersuchungsraum durch die prognostizierten Entwicklungen der Raumstruktur und Infrastruktur keine Verbesserung dieser Verkehrszustände zu erwarten ist. Im Gegenteil werden insbesondere durch den steigenden Anteil des Lkw-Verkehrs zusätzliche Belastungen auftreten.

Durch die Umsetzung des Lückenschlusses der TVO zwischen den Straßenzügen An der Wuhlheide und der B 1/B 5 werden die Verkehre im Untersuchungsgebiet neu geordnet und es treten deutliche Entlastungen im Bestandsnetz auf. Besonders, aber nicht nur, profitieren hiervon die Köpenicker Straße und die anliegenden Nutzungen. Des Weiteren ist eine Stabilisierung der Verkehrsverhältnisse und ein Rückgang der Stauanfälligkeit zu erwarten. Das verringert die Belastung der Anwohnerschaft erheblich und eröffnet Möglichkeiten für eine Umgestaltung der Köpenicker Straße mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Umweltverbund.

Die TVO liefert somit einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Berliner Südosten.

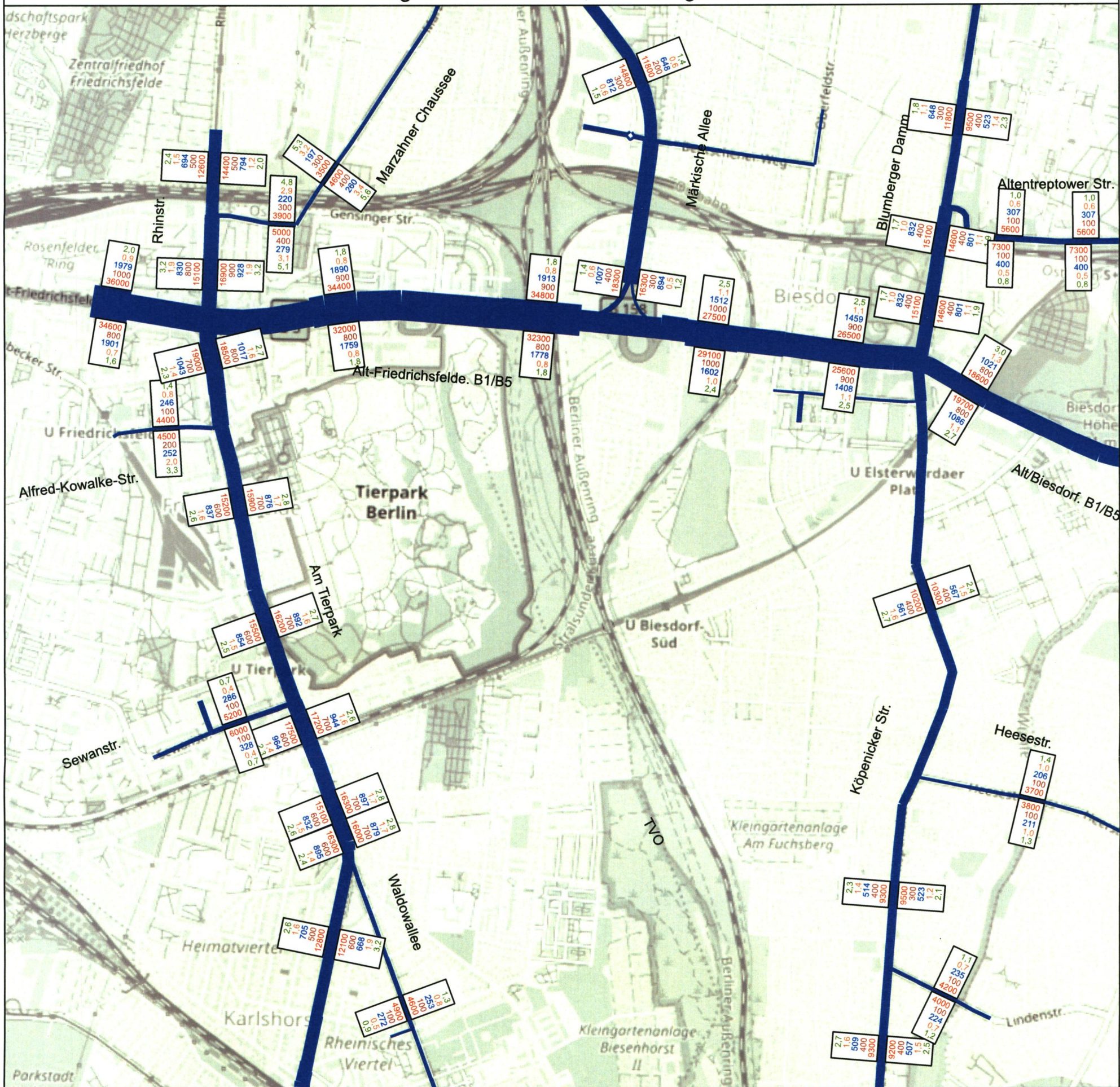


## **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1: Verkehrliche Kennwerte für Luft- und Schadstoffuntersuchungen



# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall



tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

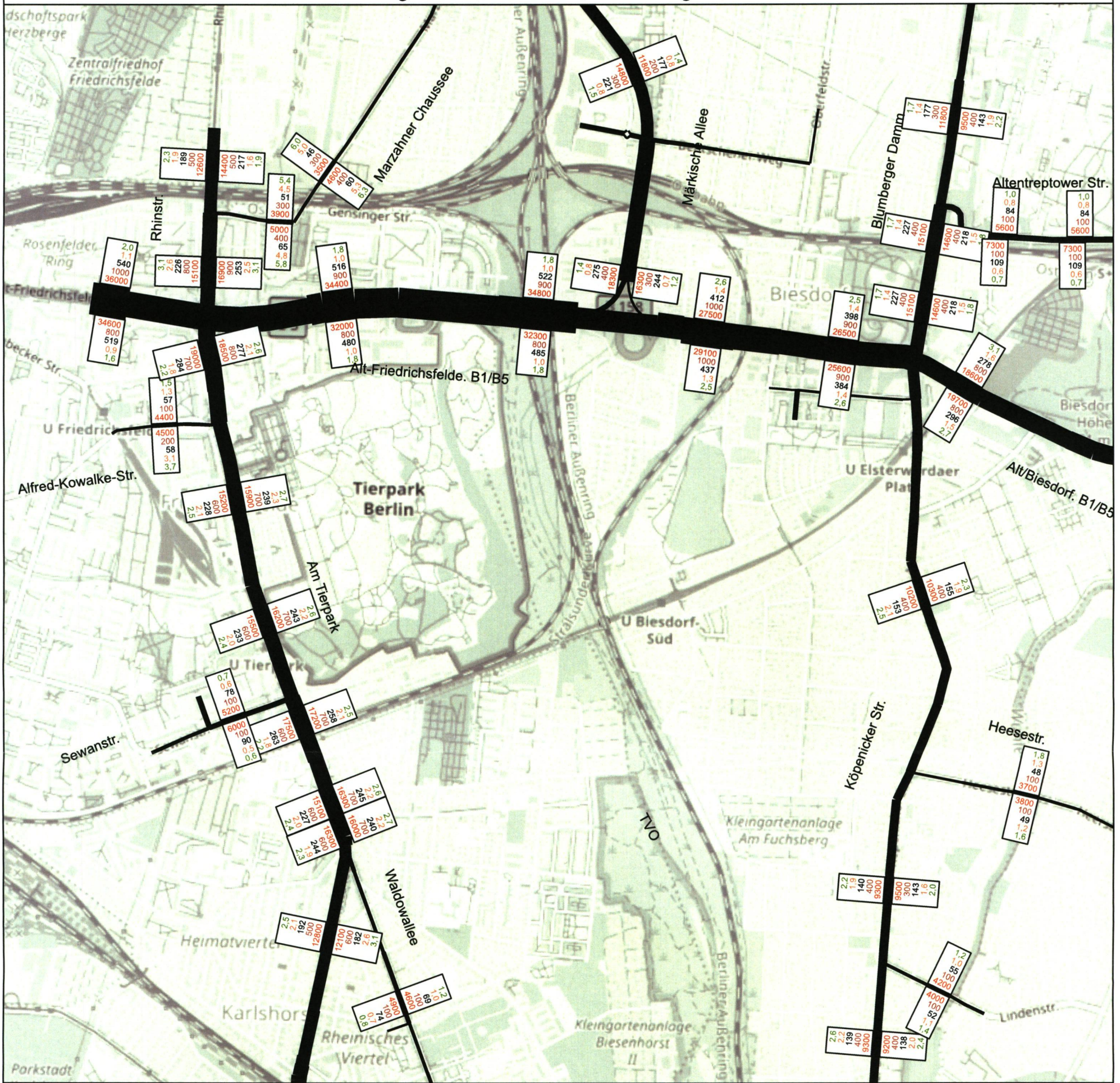
nördlicher Teilabschnitt

12.08.2022

- DTV, Mo-So, Kfz
- DTV, Mo-So, Lkw>3,5t
- Nullfall Mt [Kfz/h]
- Nullfall p1t [%]
- Nullfall p2t [%]



# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

nördlicher Teilabschnitt

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz

DTV, Mo-So, Lkw>3,5t

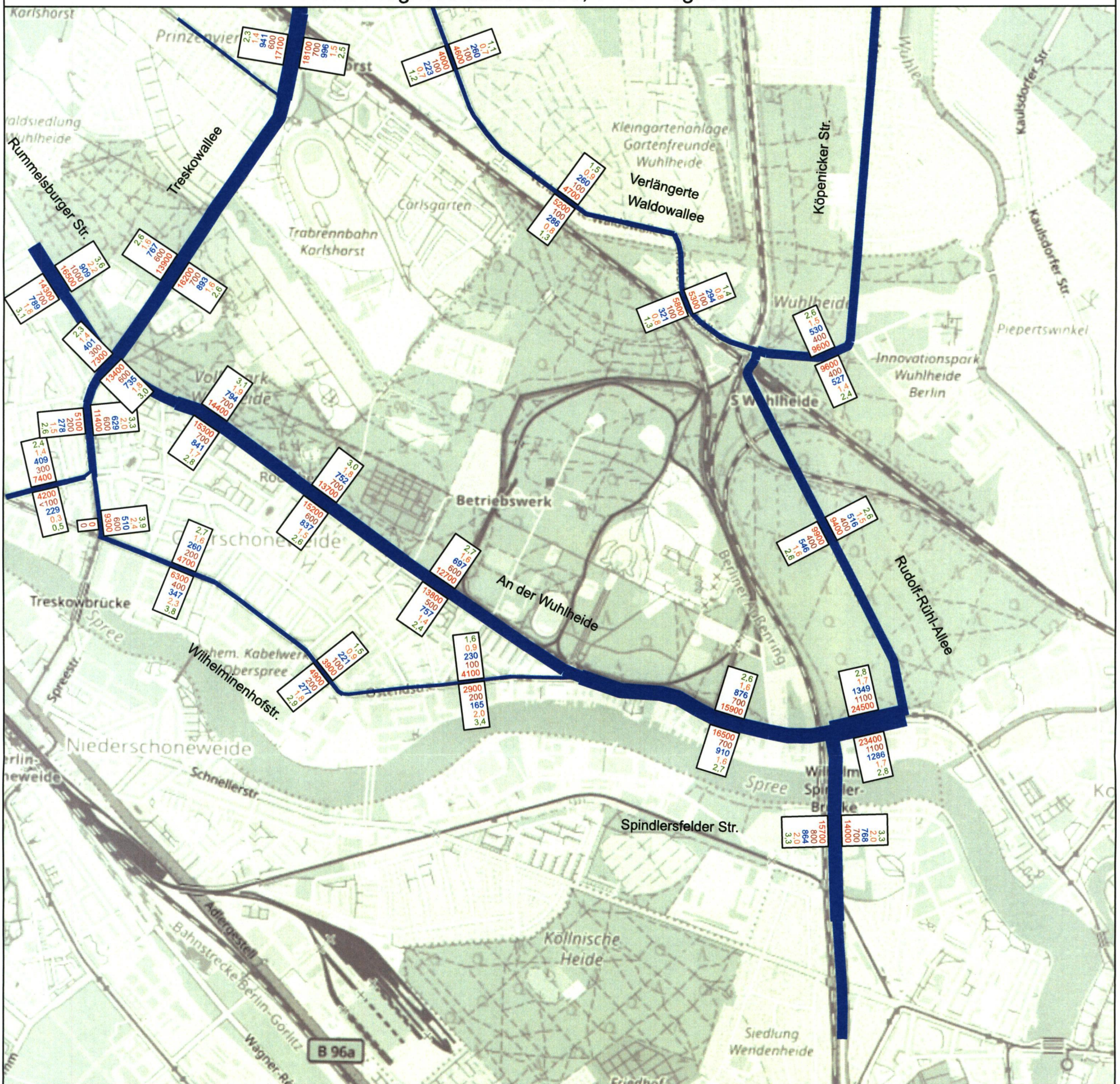
Nullfall Mn [Kfz/h]

Nullfall p1t [%]

Nullfall p2t [%]



# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall

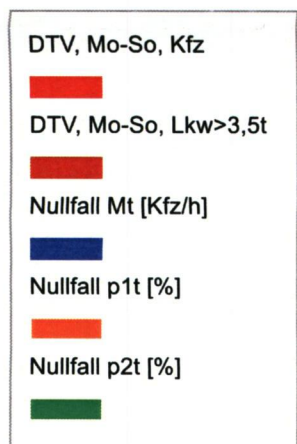


tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

südlicher Teilabschnitt

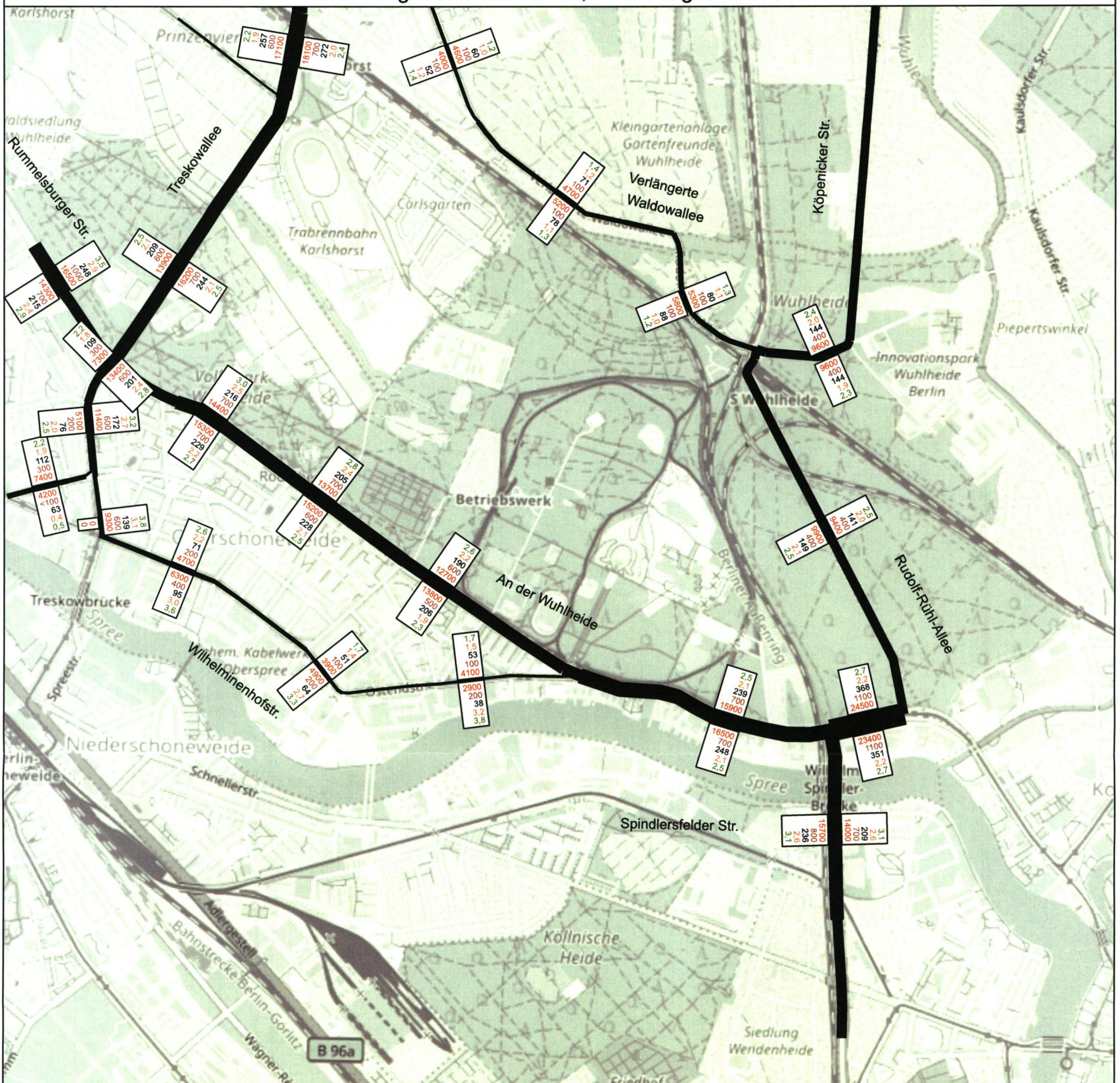
VCDB

12.08.2022





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

südlicher Teilabschnitt

VCDB 

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Nullfall Mn [Kfz/h]



Nullfall p1t [%]

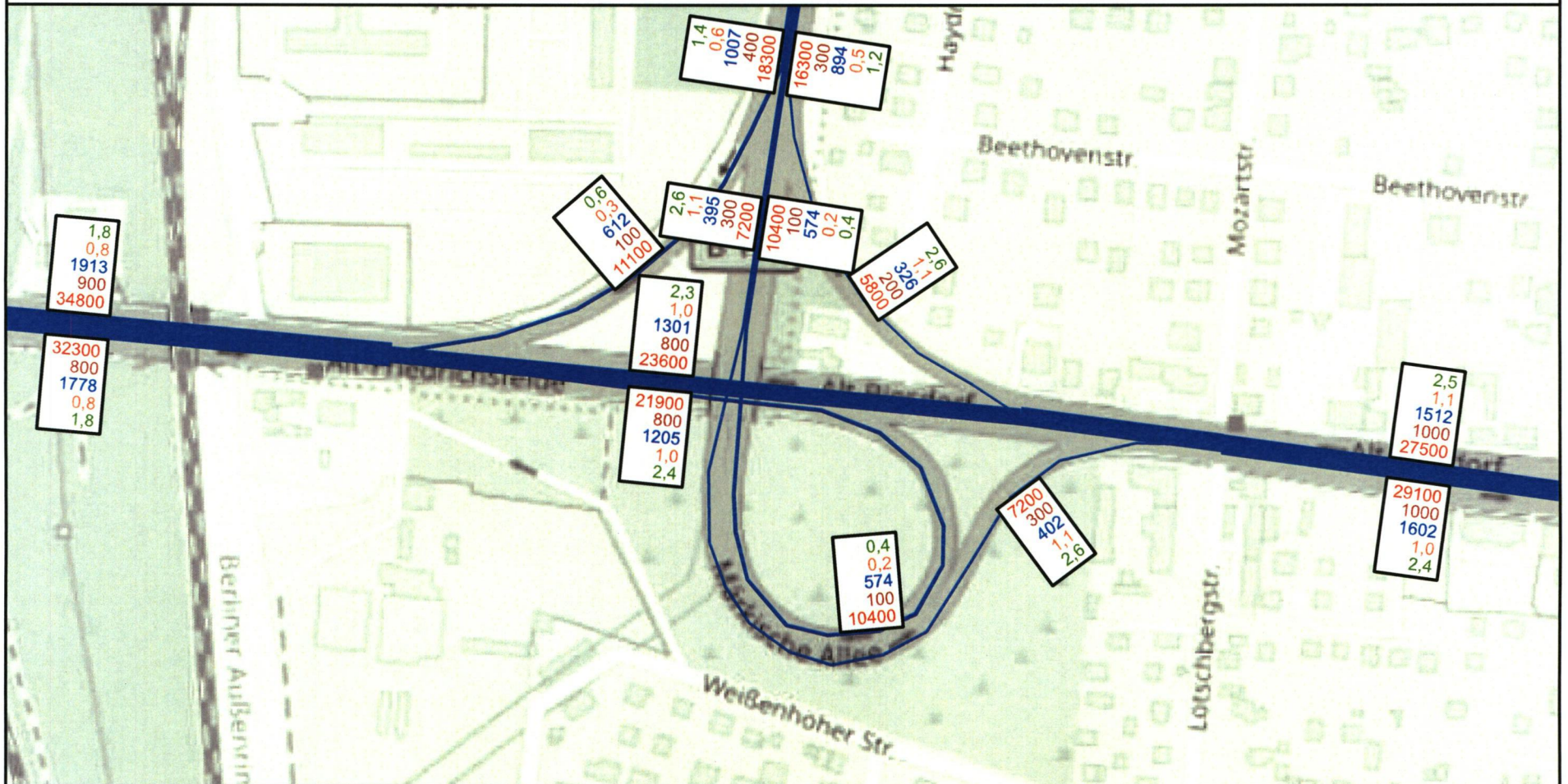


Nullfall p2t [%]





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall



tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

Knotenpunkt Märkische Allee/B1,B5

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Nullfall Mt [Kfz/h]



Nullfall p1t [%]

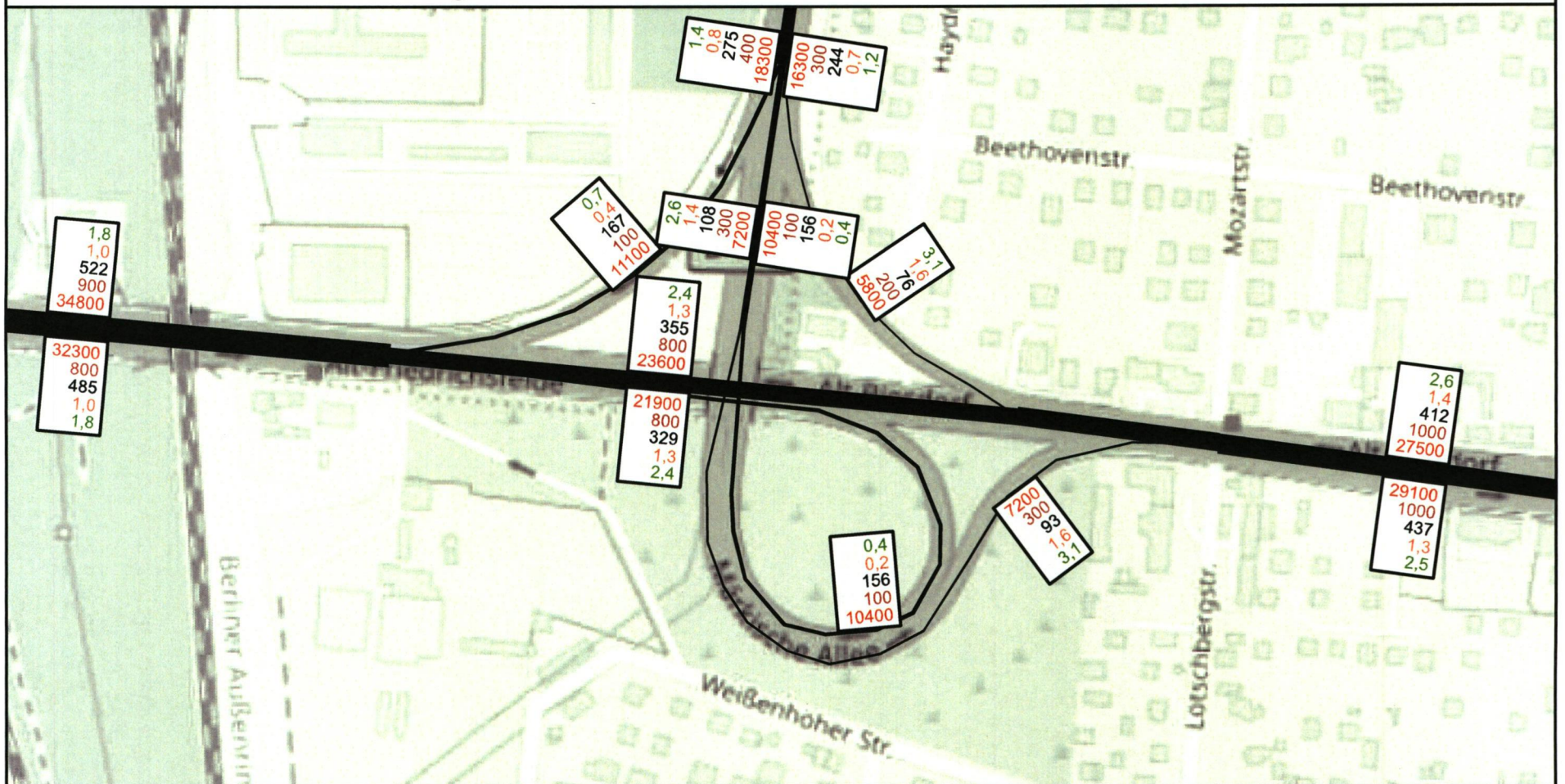


Nullfall p2t [%]





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Prognose-Nullfall



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

Knotenpunkt Märkische Allee/B1,B5

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Nullfall Mn [Kfz/h]



Nullfall p1t [%]

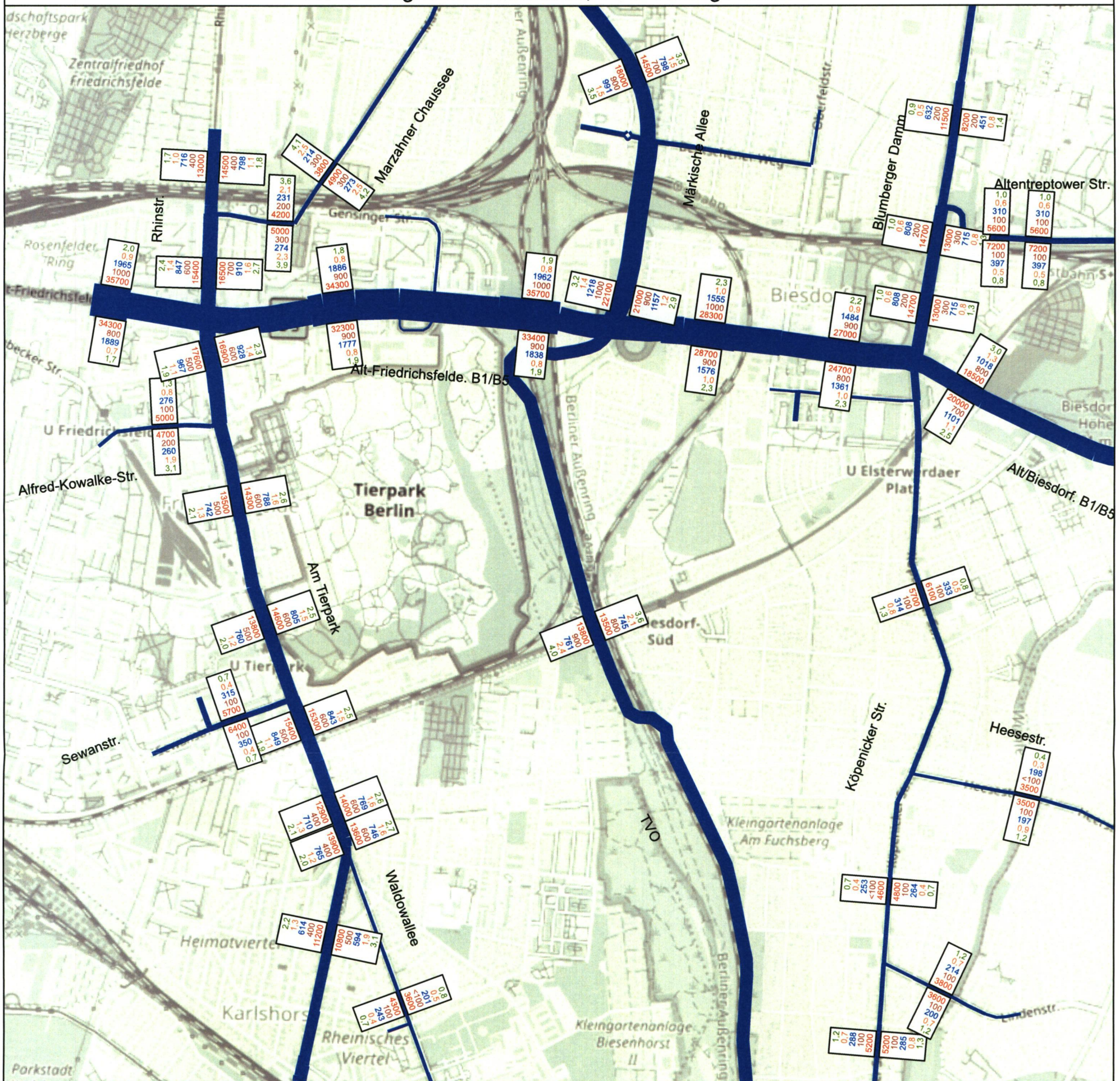


Nullfall p2t [%]





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

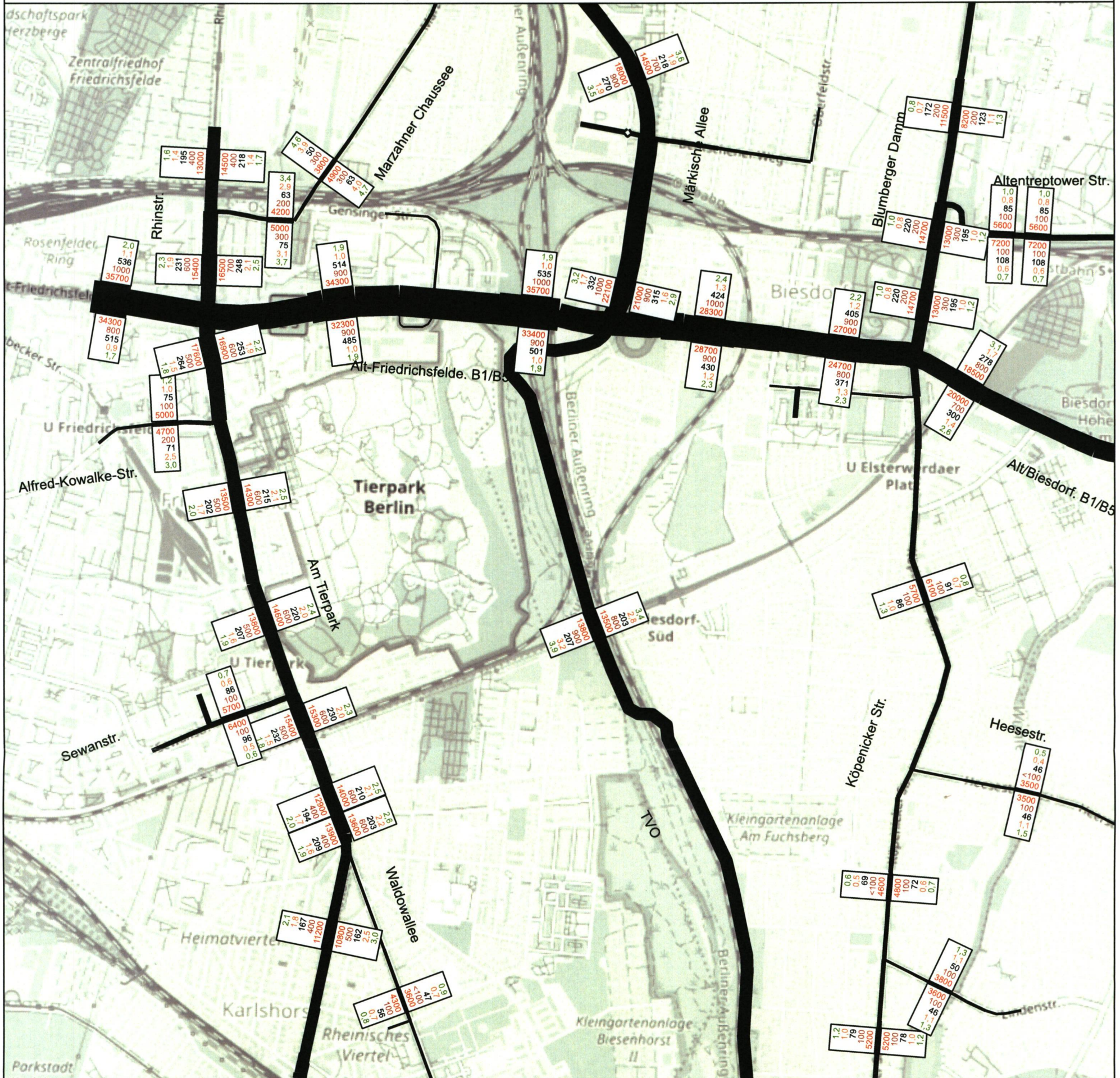
nördlicher Teilabschnitt

12.08.2022

- DTV, Mo-So, Kfz
- DTV, Mo-So, Lkw>3,5t
- Planfall Mt [Kfz/h]
- Planfall p1t [%]
- Planfall p2t [%]



AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

nördlicher Teilabschnitt

VCDB

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Planfall Mn [Kfz/h]



Planfall p1t [%]

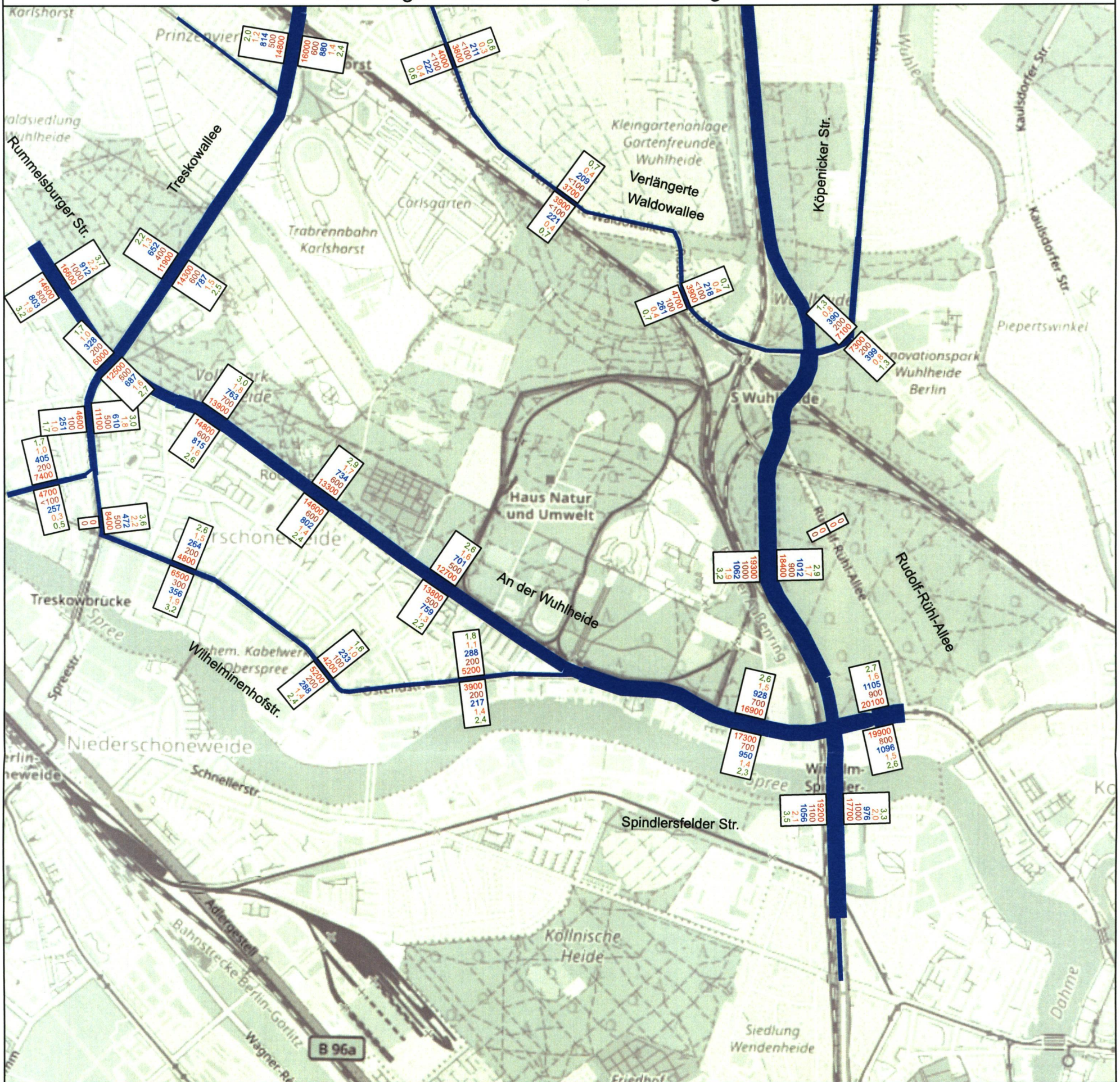


Planfall p2t [%]











# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



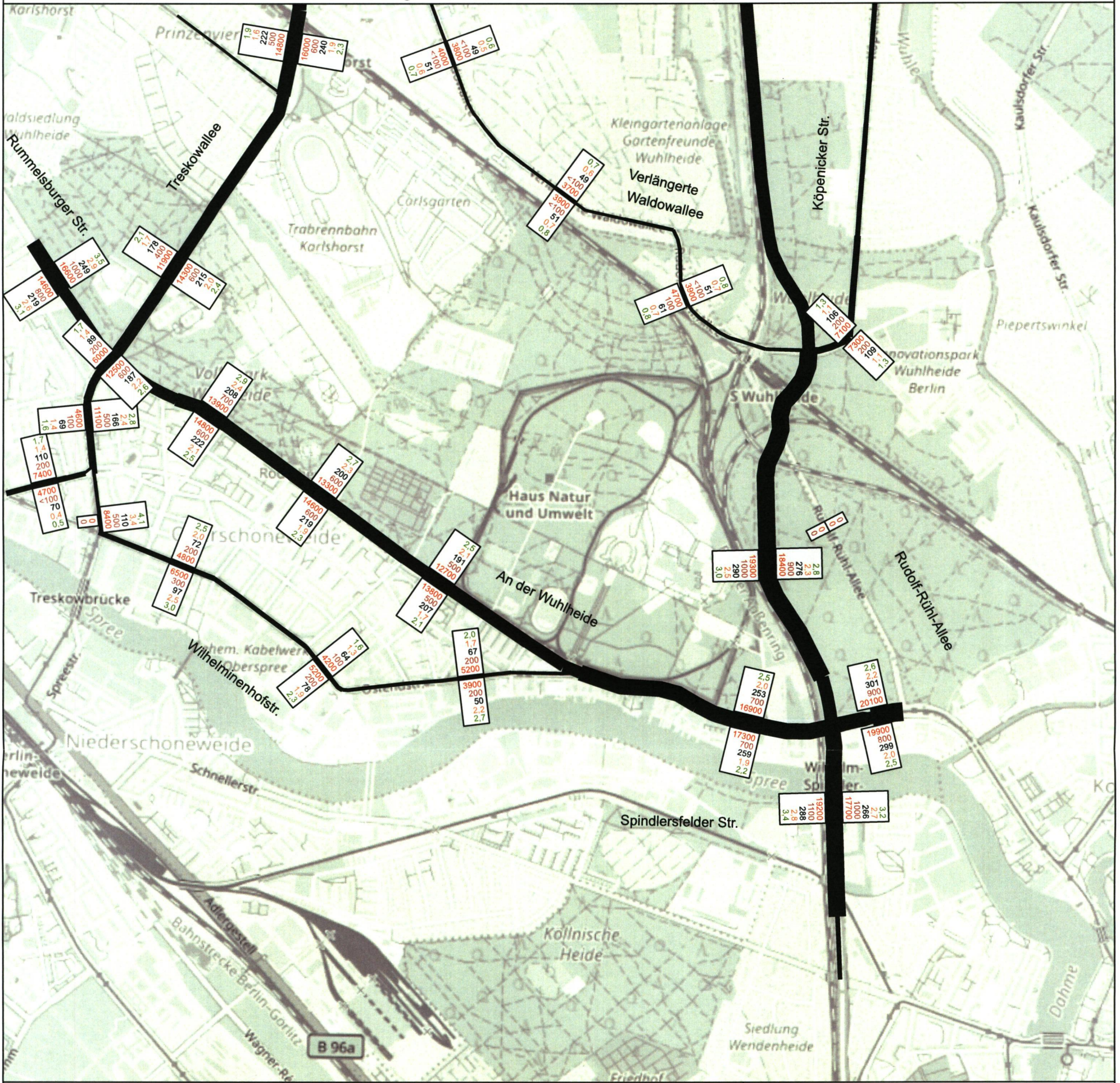
tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)  
 südlicher Teilabschnitt


VCDB   
 12.08.2022

- DTV, Mo-So, Kfz 
- DTV, Mo-So, Lkw>3,5t 
- Planfall Mt [Kfz/h] 
- Planfall p1t [%] 
- Planfall p2t [%] 



AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante

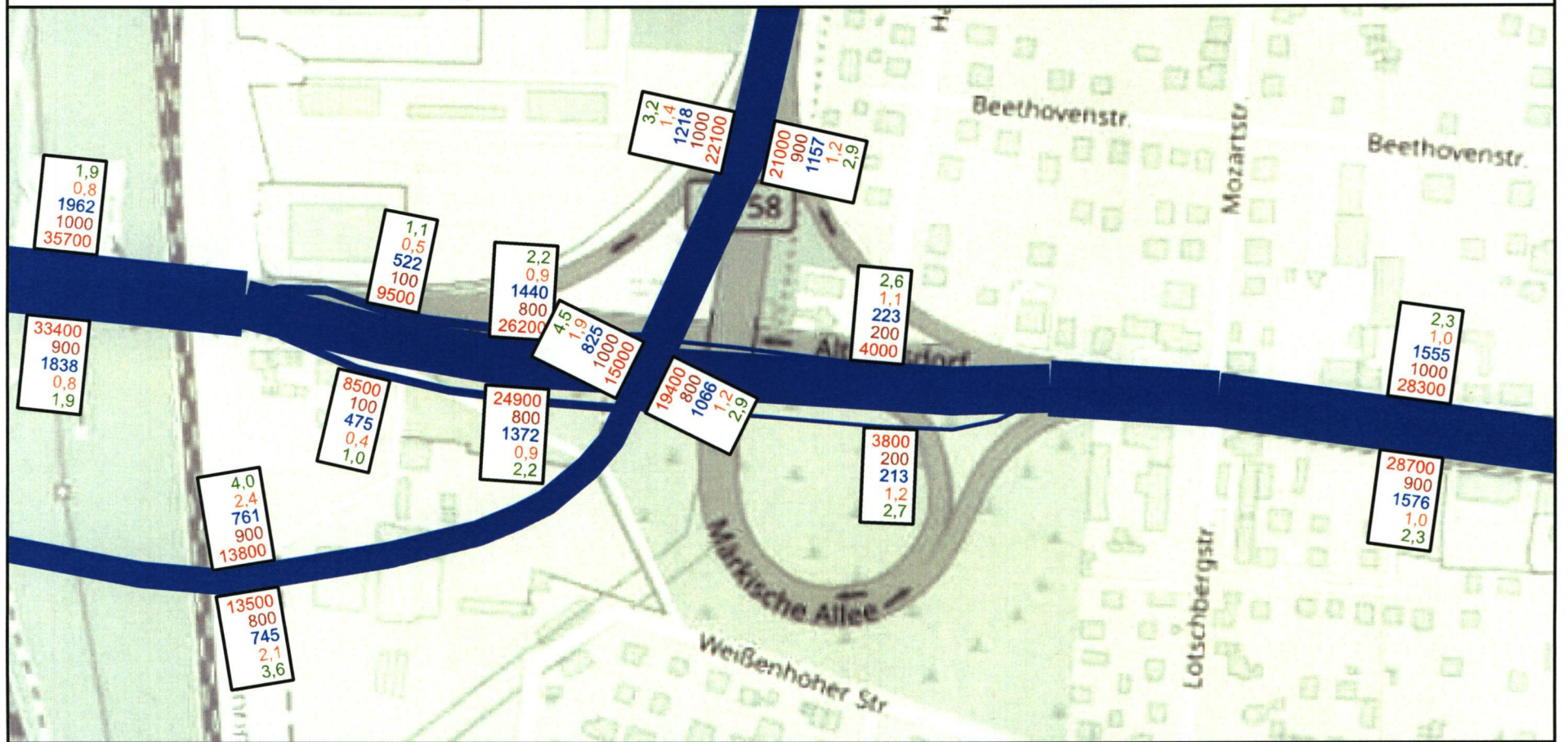


nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)	VCDB 
südlicher Teilabschnitt	12.08.2022

- DTV, Mo-So, Kfz
- DTV, Mo-So, Lkw>3,5t
- Planfall Mn [Kfz/h]
- Planfall p1t [%]
- Planfall p2t [%]



# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

Knotenpunkt TVO-Märkische Allee/B1, B5

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw > 3,5t



Planfall Mt [Kfz/h]



Planfall p1t [%]

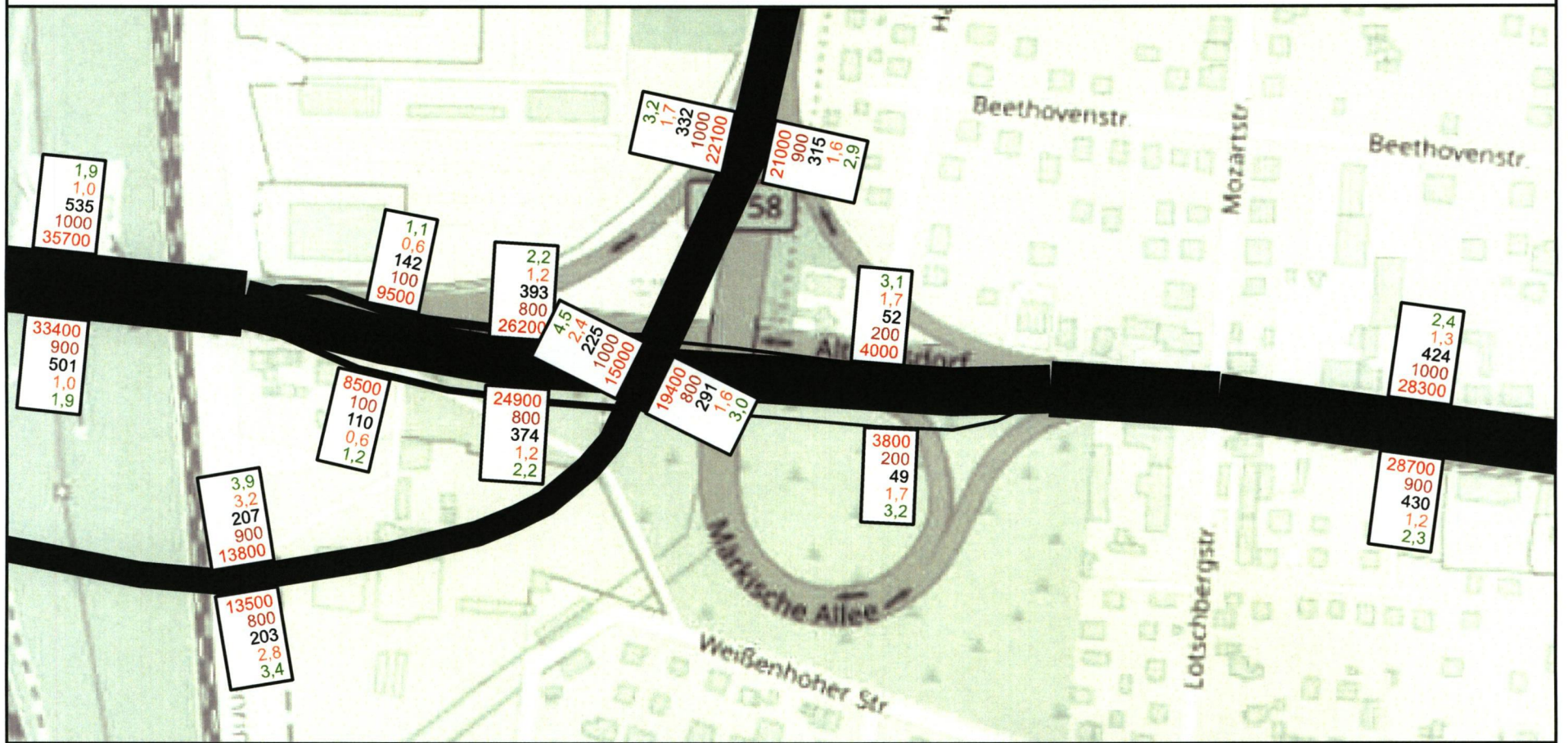


Planfall p2t [%]





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

Knotenpunkt TVO-Märkische Allee/B1,B5

12.08.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Planfall Mn [Kfz/h]



Planfall p1t [%]

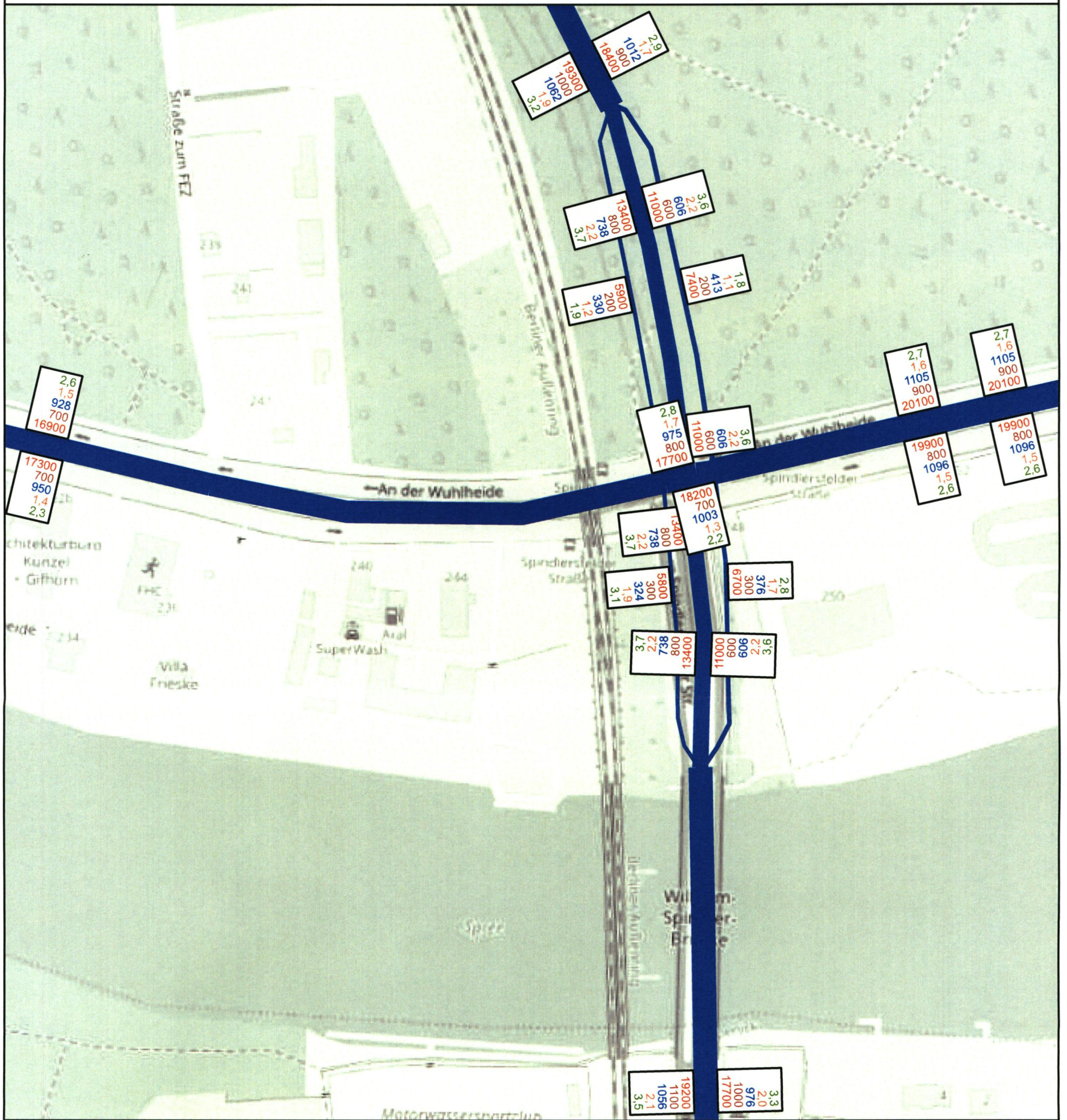


Planfall p2t [%]





# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



tags 6 bis 22 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB

Knotenpunkt TVO/An der Wuhlheide

30.09.2022

DTV, Mo-So, Kfz

DTV, Mo-So, Lkw>3,5t

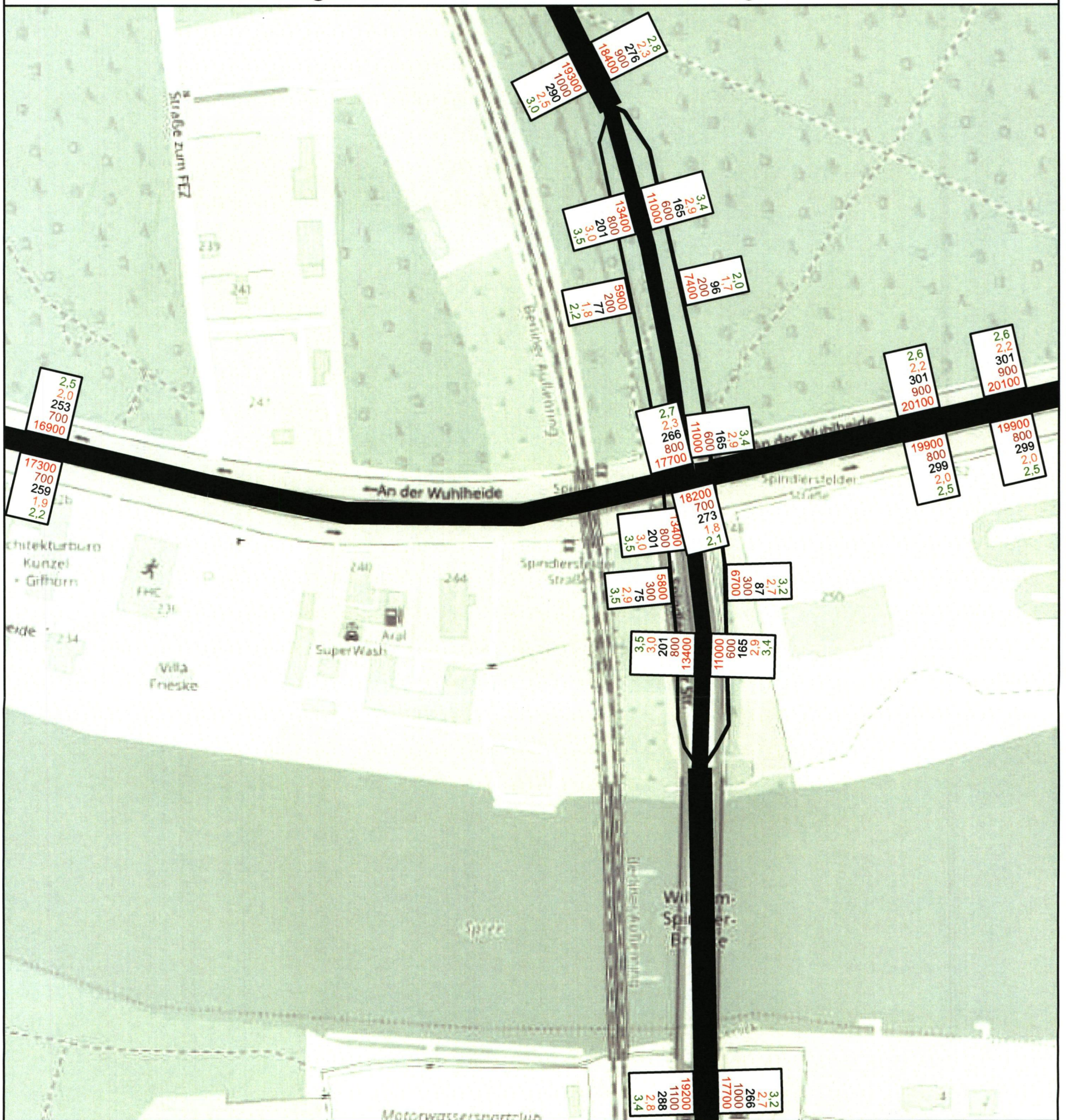
Planfall Mt [Kfz/h]

Planfall p1t [%]

Planfall p2t [%]



# AVM: Prognosemodell 2030, TVO Vorzugsvariante



nachts 22 bis 6 Uhr: Verkehrsmengen, -anteile (Schall, Luft)

VCDB 

Knotenpunkt TVO/An der Wuhlheide

30.09.2022

DTV, Mo-So, Kfz



DTV, Mo-So, Lkw>3,5t



Planfall Mn [Kfz/h]



Planfall p1t [%]



Planfall p2t [%]

