

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg (LINKE)

vom 11. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2019)

zum Thema:

Zum Zusammenhang von Verkehrsplanung und neuen Stadtquartieren

und **Antwort** vom 27. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. März 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18193
vom 11. März 2019
über Zum Zusammenhang von Verkehrsplanung und neuen Stadtquartieren

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

Frage 1:

Welche Verkehrsprojekte überörtlicher Prägung stehen für die neuen Stadtquartiere an?

Frage 2:

Wie ist deren Planungsstand (bitte einzeln nach neuen Stadtquartieren auflisten)?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich muss für jeden Wohnungsbaustandort, spätestens im Bebauungsplanverfahren, nachgewiesen werden, dass die verkehrliche Erschließung gewährleistet ist. Dies wird anhand von verkehrlichen Untersuchungen geprüft und nachgewiesen, die durch den Vorhabenträger für das Bebauungsplanverfahren beauftragt werden müssen.

Nicht bei allen neuen Stadtquartieren sind verkehrliche Vorhaben von überörtlicher Bedeutung erforderlich. Nachfolgend wird nur auf die „betroffene“ Vorhaben eingegangen.

Blankenburger Süden

Auf Grund der bisherigen Bestandsverdichtung und weiterer realisierungsfähiger Baupotenziale ist die Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Verkehrserschließung dringend erforderlich und Voraussetzung für die planerische Entwicklung des Stadtquartiers. Hierzu gehören die Umsetzung der bekannten Verkehrslösung Heinersdorf und die Entwicklung und Umsetzung der sog. „Verkehrserschließung Blankenburg“. Für letztere wird aktuell eine Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, die zum Ziel hat, die notwendige verkehrliche Infrastruktur für den Raum zwischen B 2 und A 114 sowie für das neue Stadtquartier als

integrierte Lösung zu ermöglichen. Für die Entwicklung eines Stadtquartiers ist zudem die Verlängerung der Straßenbahnlinie M 2 bis zum S-Bahnhof Blankenburg notwendig inklusive der Verbesserung der Umsteigequalität des S-Bahnhofs Blankenburg. Die Wirtschaftlichkeit für die zu bevorzugende Trasse ist bestätigt. Für die notwendigen Betriebshofkapazitäten der Straßenbahn werden Standorte im Bereich des neuen Stadtquartiers genauer untersucht.

Mit der Deutschen Bahn laufen Gespräche zur Modernisierung, Ertüchtigung und baulichen Integration des S-Bahnhofs Blankenburg in die zukünftige „Verkehrerschließung Blankenburg“ (Kooperationsprojekt der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen sowie Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Deutschen Bahn AG (DB AG)).

Buch

Die nördlichen Gebiete des Wohnungsbaustandortes Buch sind nicht durch den Schienenverkehr erschlossen und liegen mit ca. 1 km Luftlinienentfernung im weiteren Einzugsbereich des S-Bahnhofs Berlin-Buch. Für den Wohnungsbaustandort ist die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit der Erweiterung des Linienbusverkehrs erforderlich. Die Erschließung des Wohnbaustandortes für Kfz muss über die Hobrechtsfelder Chaussee erfolgen, da die Straße Am Sandhaus nicht leistungsfähig an die Wiltbergstraße angeschlossen werden kann. Dafür ist die Erweiterung der Hobrechtsfelder Chaussee und Wiltbergstraße westlich der Straße Am Sandhaus mit Gehwegen, Bushaltestellen und Radwegen durch den Bezirk Pankow notwendig.

Insbesondere für die Entwicklung auf der Ostseite der Bahn ist die Planung der verlängerten Max-Burghardt-Straße eine Option zur Entlastung der Wiltbergstraße und Erschließung des neuen Wohnungsbaus ebendort.

Buckower Felder

Das Plangebiet wird über die Gerlinger Straße und den Buckower Damm erschlossen. In beiden Straßen verkehren Buslinien der BVG. Durch die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner entsteht eine zusätzliche Nachfrage für den öffentlichen Personennahverkehr, die eine Verdichtung und Verlängerung von Buslinien erfordert. Durch die Sicherung einer Buswendeschleife im Bebauungsplan werden hierfür die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen. Die nächstgelegene U-Bahn-Station (U7) ist in etwa zehn Minuten mit dem Bus und Fahrrad erreichbar. Südlich an das Plangebiet grenzt der Berliner Mauerweg an. Das neue Quartier soll im Inneren autoarm sein, wofür zwei Quartiersgaragen am Quartiersrand vorgesehen sind. Zudem wird die absolut zulässige Anzahl der Stellplätze im Gebiet begrenzt.

Am Buckower Damm soll - unabhängig von der Entwicklung des Stadtquartiers - ein Zweirichtungsradweg ausgebaut werden.

Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Zur verkehrlichen Entlastung der Dammvorstadt (beidseitig der Bahnhofsstraße) und der Köpenicker Altstadt ist mittels Umfahrungsstraßen ein „Tangentenviereck“ geplant. Der fehlende nördliche Teil dieser Planung ist die Ost-West-Trasse. Im Zuge der Entwicklung

des neuen Wohnquartiers soll der Ostteil als sog. Ostumfahrung Bahnhofstraße, über die auch das Gebiet einschließlich ÖPNV-Anbindung erschlossen werden soll, geprüft werden. Mit der Entlastung einher geht die Betriebsstabilisierung des Straßenbahnverkehrs, insbesondere in der Bahnhofsstraße. Der Neubau einer Regionalbahnhofs Köpenick mit neuem Ostzugang und der Ausbau der Regionalbahn (2027) sind avisiert. Die Deutsche Bahn AG wird das Planfeststellungsverfahren zeitnah starten.

Gartenfeld

Die Insel Gartenfeld wird derzeit nicht durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV erschlossen. Der nächstgelegene U-Bahnhof Paulsternstraße liegt, je nach Lage 1-2 km entfernt. Straßenseitig besteht die Erschließung nur über die Gartenfelder Straße, die die Insel im Osten in Nord-Süd-Richtung kreuzt.

Die bisherigen Überlegungen zur ÖPNV-Anbindung der Insel bedürfen einer Weiterentwicklung im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Planungen zum Innovationscampus Siemensstadt.

Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße auf der Insel Gartenfeld verbindet das neue Wohngebiet mit den östlich gelegenen Entwicklungsgebieten, wie z.B. der Urban Tech Republic und dem Schumacher Quartier, der Wasserstadt Oberhavel, den Ortsteilen Hakenfelde und Spandau und dient der Erschließung der Entwicklungen auf der Insel Gartenfeld.

Zur Ermöglichung einer Straßenbahn wird im zentralen Teil und im westlichen Teil der Insel Gartenfeld eine mögliche Trasse freigehalten bzw. an den Verlauf der geplanten übergeordneten Hauptverkehrsstraße angepasst.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen wird die Trasse Mitte-Tegel-Spandau geprüft.

Johannistal / Adlershof

Die Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II durch das Entwicklungsgebiet Johannistal/Adlershof nach Schöneweide befindet sich derzeit in der Planfeststellung. Zur Erschließung der benachbarten Gewerbefläche Gleislinse und des Ortsteils Johannistal wird der Betriebsbahnhof Schöneweide zum Entwicklungsgebiet hin geöffnet. Eine Fuß- und Radwegebrücke wird über das Adlergestell auch als Anbindung an die Köllnische Heide hergestellt.

Der Radschnellweg entlang der A 113, der Adlershof mit der Innenstadt verbindet, ist Gegenstand einer Machbarkeitsstudie. Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Adlershof und am S-Bahnhof Betriebshof Schöneweide sind in der Prüfung.

Michelangelostraße

Die Ausgestaltung des Wohnungsbaustandortes und die Realisierung an sich sind derzeit noch von den Dialogverfahren bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn) abhängig.

Eine Erschließung im ÖPNV besteht bereits für weite Teile des Gebietes durch die vorhandene Straßenbahntrasse mit dicht getaktetem Angebot in der Greifswalder Straße.

Im Zuge der städtebaulichen Verdichtung und Verlegung der Michelangelostraße wird eine Straßenbahntrasse weiterhin stadtplanerisch gesichert.

Für die weiter östlich gelegenen Flächen kann eine Straßenbahnbindung dann untersucht werden, wenn eine hinreichende Konkretisierung der Planungen durch SenStadtWohn erfolgt ist. Dabei ist geplant, die Michelangelostraße einschließlich Straßenbahntrasse und Geh-/Radverkehrsanlage Richtung Osten bis zum Weißenseer Weg zu verlängern.

Schumacher Quartier

Der Wohnungsbaustandort ist durch seine Lage östlich der zukünftigen Urban Tech Republic eng mit dieser verbunden und die verkehrliche Verknüpfung mit dieser von großer Bedeutung.

Derzeit wird die Machbarkeit eines U-Bahn-Anschlusses untersucht, weiterhin wird die Ausschreibung zur Straßenbahnbindung vorbereitet. Bis zur Realisierung plant Tegel Projekt mit einer Buserschließung.

Maßgeblich für die Entwicklung des Quartiers zu einem Wohnungsbaustandort sind der Rückbau des heutigen Autobahnzubringers zur A 111 und der Neubau der Meteorstraße als übergeordnete Stadtstraße im Quartier. Die Planungen zur neuen Meteorstraße sind noch nicht abgeschlossen.

Wasserstadt Oberhavel

Das Entwicklungsgebiet ist straßenseitig erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt derzeit ausschließlich über den Bus und Andienung an den U-Bahnhof Haselhorst (U7) oder an den Bahnhof Spandau. Die Kapazitäten der Busanbindungen an die Altstadt Spandau sind ausgeschöpft. Um eine attraktive Erreichbarkeit auch ohne motorisierten Individualverkehr (MIV) zu gewährleisten, ist die Anbindung an das ÖPNV -Netz zu verbessern. Mögliche Entwicklungsperspektiven stellen die Trassenfreihaltungen auf der Wasserstadtbrücke bzw. in der Daumstraße für die Straßenbahn, die Flächenfreihaltung der S-Bahntrasse und eine qualitativ hochwertige Zubringeranbindung an die U-Bahnlinie U7 dar. Die bisherigen Überlegungen zur Verkehrserschließung bedürfen einer Weiterentwicklung bei der Ausgestaltung der Planungen zum Innovationscampus Siemensstadt.

Mit der vorgesehenen neuen Straßenverbindung der Insel Gartenfeld würde die Wasserstadt Oberhavel mit anderen Entwicklungsgebieten, wie z.B. Urban Tech Republic und das Schumacher Quartier, den Ortsteilen Hakenfelde verbunden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen wird die Trasse Mitte-Tegel-Spandau geprüft.

Die „Waterkant Berlin“ ist Teil des praxisorientierten Forschungsprojekts MoveUrban, das zeitnah zur Planung des Wohnungsbaus hier Vorschläge zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität im Gebiet erarbeiten wird.

Ehemaliger Rangierbahnhof Pankow

Vor dem Hintergrund der mit Kfz-Verkehr hoch belasteten Situation um das Gebiet ist in den anstehenden Bebauungsplänen die Frage nach der verkehrlichen Erschließung

gesamthaft zu klären. Die Untersuchung zur Straßenbahntangente Weissensee – Pankow, die auch das Gebiet erschließen soll, ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 3:

Wie sieht der Zeitplan für die Planfeststellungsverfahren und die Erlangung der Planreife aus (bitte einzeln nach neuen Stadtquartieren auflisten)?

Antwort zu 3:

In Abhängigkeit der einzelnen Planrechtsverfahren (Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz – PBefG oder nach Berliner Straßengesetz BerlStrG bzw. nach Bebauungsplanrecht) sind die vorgeschriebenen gesetzlichen Zeitschienen einzuhalten. Konkrete Angaben für jedes Einzelvorhaben können auf Grund des jeweiligen aktuellen Planungsstands noch nicht gemacht werden.

Frage 4:

Gibt es Verkehrsprojekte überörtlicher Prägung in den neuen Stadtquartieren, über die zwischen den Bezirken und dem Senat noch keine Einigung erzielt werden konnte; wenn ja, welche sind dies und worin besteht der Dissens; welche Schritte sind nötig, um unverzüglich zu einem Konsens zu kommen, um schnell mit dem Bauen beginnen zu können?

Antwort zu 4:

Bei der Erarbeitung der verkehrlichen Konzepte für die neuen Stadtquartiere erfolgt eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen SenStadtWohn, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und den jeweiligen Bezirken. Mögliche Dissense werden im Planungsprozess Schritt für Schritt aufgelöst.

Frage 5:

Wer ist im Senat für den Wiederaufbau der Siemensbahn verantwortlich; wie gestalten sich die Abstimmungen mit Siemens hinsichtlich der Kostenbeteiligung?

Antwort zu 5:

Für die Planung ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit Unterstützung der DB AG zuständig.
Die Finanzierung bedarf einer Klärung.

Frage 6:

Wer ist im Senat für die Abstimmungen zur Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens „Regionalbahnhof Köpenick“ verantwortlich?

Antwort zu 6:

Der Regionalverkehrshalt Köpenick ist eine Bestellung des Landes Berlin bei der DB AG. Die effiziente Gestaltung des Verfahrens obliegt dem Vorhabenträger. Abstimmungen zur

Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens liegen nicht in der Verantwortung des Vorhabenbestellers.

Frage 7:

An welchen Darstellungen von Verkehrsprojekten im Flächennutzungsplan (FNP) im Bereich der neuen Stadtquartiere wird nach wie vor festgehalten, welche werden aufgegeben und durch Änderung des FNP korrigiert?

Antwort zu 7:

Grundsätzlich stellt der Flächennutzungsplan (FNP) für das übergeordnete Verkehrsnetz die aktuellen Verkehrsplanungen zur Erschließung der neuen Stadtquartiere dar. In Einzelfällen erfolgt im Rahmen von FNP-Änderungen eine Überprüfung und Aktualisierung dieser Planungen. Derzeit befinden sich für folgende neue Stadtquartiere FNP-Änderungen im Verfahren, die die Darstellung von übergeordneten Verkehrsprojekten betreffen:

„Ehem. Rangierbahnhof Pankow“, FNP-Änderungsverfahren 05/16:

Die Änderung umfasst Flächen, die von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden. Im Zuge der FNP-Änderung ist der Verzicht der dargestellten übergeordneten Hauptverkehrsstraße zwischen Mühlenstraße und Prenzlauer Promenade vorgesehen.

„Blankenburger Süden“, FNP-Änderungsverfahren 09/17:

Parallel wird eine Vorbereitende Untersuchung nach § 165 BauGB durchgeführt. In der gegenwärtigen Planungsphase werden alternative Standorte für den Betriebsbahnhof zu Gunsten des Wohnquartiers geprüft. Eine diesbezügliche Änderung des FNP ist nicht auszuschließen. Die Trassenlage der übergeordneten Hauptverkehrsstraße des Netzelementes 4 der Verkehrslösung Heinersdorf wird im FNP-Änderungsverfahren aufgenommen.

„Kurt-Schumacher-Quartier“, FNP-Änderungsverfahren 09/15:

Die Änderung beinhaltet den Autobahnzubringer vom Kurt-Schumacher-Damm zur Bundesautobahn (BAB) 111. Dieser wird im Rahmen der FNP-Änderung durch eine Stadtstraße in der Kategorie einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße ersetzt.

„Insel Gartenfeld“, FNP-Änderungsverfahren 01/16:

Im Rahmen der FNP-Änderung werden die am nördlichen Rand der Insel verlaufende übergeordnete Hauptverkehrsstraße sowie die südlich der Insel verlaufende schienengebundene ÖPNV-Trasse verschoben und parallel über das Zentrum der Insel Gartenfeld geführt.

Für das Stadtquartier „Güterbahnhof Köpenick“ ist die Einleitung eines FNP-Änderungsverfahrens beabsichtigt, in dessen Rahmen auch die Lage der Ost-West-Straßenverbindung (hier Abschnitt sog. Ostumfahrung der Bahnhofstraße) entsprechend den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen geändert werden soll.

Frage 8:

Wie wird die neue Richtlinie bezüglich der FNP-Darstellung umgesetzt, im FNP Straßenbahntrassen auszuweisen?

Antwort zu 8:

Das Straßenbahnnetz, wie insgesamt die überörtliche Verkehrsinfrastruktur, wird bei allen Änderungen des FNP in die planerische Abwägung einbezogen. Basierend auf dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (Bestand und Planung) und überlagert mit der Planzeichnung des FNP, ist das Straßenbahnnetz in der den Flächennutzungsplan ergänzenden „Themenkarte Straßenbahnnetz“ dargestellt. Diese Themenkarte ist über die Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen abrufbar: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/pix/fnp/themenkarte_strassenbahn.pdf

Frage 9:

Warum wird für die Insel Gartenfeld nicht die Darstellung „S-Bahn“ gewählt?

Antwort zu 9:

Der Senatsbeschluss zur FNP-Änderung "Insel Gartenfeld/Saatwinkler Damm" (Lfd.-Nr. 01/16) vom 08.01.2019 stellt für die Insel Gartenfeld eine schienengebundene Nahverkehrstrasse (U-, S- oder Regional-Bahn, mit Bahnhof) in unterirdischer Lage dar. Nachfolgende Planfeststellungsverfahren werden dies präzisieren.

Frage 10:

Welche Abstimmungen gibt es derzeit zwischen dem Senat und dem Bezirk Treptow-Köpenick zum Bau einer überörtlichen Straße zwischen Brandenburgplatz und Mahlsdorfer Straße als Fortführung der Ost-West-Trasse?

Antwort zu 10:

Der Bezirk Treptow-Köpenick ist in die verkehrlichen Untersuchungen zur vorbereitenden Untersuchung eingebunden und unterstützt die Planung einer übergeordneten Straße (Ostumfahrung Bahnhofstraße), die darüber hinaus eine Erschließungsfunktion für das Entwicklungsgebiet hat und eine Verbindung der beiden durch die Bahnanlagen getrennten Gebietsteile darstellt.

Frage 11:

Hält der Senat an dieser Trasse fest und falls ja, womit begründet er dies?

Antwort zu 11:

Ja. Wie unter 10. bereits beschrieben erfüllt die Ostumfahrung Bahnhofstraße auch für das Gebiet wichtige Funktionen. Zudem wäre eine Gebietsentwicklung ohne diese neue Straßenverbindung nicht möglich. Verkehrspolitisches Ziel in diesem Raum ist es, die Bahnhofstraße in Köpenick von übergeordnetem Verkehr zu entlasten und damit den ÖPNV (Straßenbahnen und Busse) nachhaltig zu verbessern einschließlich des Ausbaus barrierefreier Haltestellen sowie sichere und angemessene Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Die Bahnhofstraße ist eine der wichtigsten Geschäftsstraßen im Bezirk. Ihre Funktion als Nahverkehrstrasse wird durch den in Planung befindlichen Regionalbahnhof zukünftig weiter gestärkt.

Frage 12:

In welcher Tiefe wurde eine „Nullvariante“ geprüft?

Antwort zu 12:

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Entwicklungsfähigkeit des Areals ohne Infrastruktur analog zur Betrachtung anderer Varianten untersucht. Siehe dazu auch Antwort zu Frage 11.

Frage 13:

Um wie viel Jahre verzögert sich der Bau des neuen Stadtquartiers ehemaliger Güterbahnhof Köpenick durch die Ost-West-Trasse gegenüber einem Verzicht („Nullvariante“)?

Antwort zu 13:

SenStadtWohn geht von einer Zeitschiene aus, die abhängig vom Planfeststellungsverfahren der DB AG zur Ausbaustrecke Frankfurt Oder (einschl. dem neuen Regionalbahnhof Köpenick) in Ausbaustufen erfolgen kann. Hierbei ist berücksichtigt, dass parallel die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die neue Straßenverbindung geschaffen werden könnten, um diese zeitgleich mit dem Kerngebiet des Wohnungsbaus umzusetzen.

Berlin, den 27.03.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz