Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 10 318
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)

vom 23. Januar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2017) und **Antwort**

Mehr CO2 durch massive Umwege und der verfehlten Verkehrspolitik des Berliner Senats, hier: Der Gleimtunnel zukünftig als Fahrradstraße?

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

Frage 1: Inwieweit treffen Informationen zu, dass der Gleimtunnel zukünftig nur als Fahrradfahrerstraße genutzt werden soll, welchen Stand der Planung haben diese Pläne und welchen Stand der Abstimmung haben diese Pläne innerhalb des Berliner Senats?

Antwort zu 1: Im Zusammenhang mit der Schaffung der notwendigen Voraussetzung für eine zeitnahe Wiedereröffnung der Fahrbahn im Gleimtunnel wurde die von Seiten des Bezirkes Pankow bereits langjährig vorgeschlagene Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge der Gleimstraße öffentlich diskutiert. Die Gleimstraße ist bereits Bestandteil einer Fahrradroute. Hinter dem Engagement des Senats in dieser Angelegenheit steht der verkehrspolitische Wille, den Fahrradverkehr in Berlin künftig in stärkerem Maße zu fördern.

Derzeit gibt es noch keine konkreten Planungen zur Umsetzung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße. Die Umsetzung einer Fahrradstraße bedarf umfangreicher Voruntersuchungen und Abstimmungen, so dass zunächst die Ausweitung der vorhandenen Tempo-30-Zone in der Gleimstraße bis zur Graunstraße in Mitte vorgesehen ist.

Frage 2: Welche rechtlichen Konsequenzen bringt die Entwidmung des Gleimtunnels als Hauptverkehrsstraße mit sich und welches Verfahren muss auf welche Weise durchlaufen werden?

Antwort zu 2: Für eine Herabstufung der Gleimstraße hinsichtlich der Verbindungsfunktionsstufe (derzeit Stufe IV, Ergänzungsstraße) ist keine Entwidmung im Sinne des Berliner Straßengesetzes oder die Durchführung eines anderen rechtlichen Verfahrens erforderlich. Bei Vorliegen einer ausreichenden Begründung kann die Gleimstraße im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) aus dem übergeordneten Straßennetz herausgenommen werden.

Frage 3: Aus welchen Gründen ist der Bau des Kreisverkehrs am Gleimtunnel vorgenommen worden, welche Kosten hat der Umbau verursacht und inwieweit ist es dadurch zu einer Verzögerung der Freigabe des Gleimtunnels gekommen?

Antwort zu 3: Die Baumaßnahmen des sog. Minikreisels in der Gleimstraße stehen im Zusammenhang mit der Erschließung des neuen Wohnquartiers am Mauerpark. Bei dieser Verkehrslösung können bessere Sichtverhältnisse an der Tunnelausfahrt gewährleistet werden und sie trägt zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet bei.

Die Kosten für die Baumaßnahmen in der Gleimstraße betragen 375 T€. Die Baumaßnahmen wurden im Dezember 2016 fertiggestellt. Verzögerungen gab es wegen der Schäden infolge eines Unwetters im Sommer 2016. So musste u.a. erst die Standfestigkeit des Gleimtunnels und der Fahrbahn geprüft werden.

Frage 4: Inwieweit ist dem Senat bekannt, dass es bereits in den vergangenen Monaten zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung bei der Anfahrung und Belieferung der Max-Schmeling-Halle gekommen ist und dabei es zu erheblichen Umwegen, Belastungen von Wohngebieten und einem vermehrten Ausstoß von Co2 gekommen ist?

Frage 5: Welche Auffassung hat der Betreiber der Max-Schmeling-Halle bezüglich dieser Pläne und inwieweit wurde diese Stellungnahme eingeholt bzw. bei den Plänen berücksichtigt?

Antwort zu 4 und 5: Dem Senat liegt ein Schreiben der Velomax Berlin Hallenbetriebs GmbH vom 6. Januar 2017 vor. Daraus ist dem Senat der Umstand bekannt, dass es zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung bei der Anfahrung und Belieferung der Max-Schmeling-Halle infolge von Umwegen gekommen sein soll. Zu den erheblichen Belastungen von Wohngebieten

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

und vermehrtem Ausstoß von CO2 liegen dem Senat keine Informationen vor.

Die in dem genannten Schreiben dargelegten Bedenken und Anregungen zur möglichen Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße werden derzeit hausintern geprüft und fließen in den Abwägungsprozess vor Anordnung einer Fahrradstraße mit ein.

Frage 6: Mit welchem Verkehrskonzept begegnet der Berliner Senat der ggf. der zukünftigen und notwendigen Anfahrung bzw. Belieferung der Max-Schmeling-Halle?

Frage 7: Inwieweit gibt es andere Multifunktionsarenen in der Bundesrepublik, die ebenfalls ausschließlich über eine Fahrradstraße zu Belieferungs- und Besuchszwecken angebunden sind?

Antwort zu 6 und 7: Die Erstellung von genehmigungsfähigen Erschließungskonzepten obliegt den (privaten und öffentlichen) Investoren solcher Veranstaltungsorte im Zusammenhang mit der Baugenehmigung. Aufgrund der stadträumlichen Besonderheiten, der individuellen Bespielung der Veranstaltungsorte sowie weiterer verkehrlicher Rahmenbedingungen handelt es sich dabei in der Regel um nicht übertragbare sehr individuelle Erschließungskonzepte.

Mit der Freigabe des Gleimtunnels für den Kfz-Verkehr wird verkehrlich der Zustand vor der Sperrung infolge des Unwetters wieder hergestellt.

Soweit sich künftig Änderungen zum genehmigten Erschließungskonzept ergeben, können die Straßenverkehrsbehörden Regelungen treffen, z.B. um Anwohnerinnen und Anwohner vor unerwünschten veranstaltungsbezogenen Verkehren zu schützen. Dabei können auch verkehrsrechtliche Regelungen wie die Einrichtung einer Fahrradstraße eine Rolle spielen.

Frage 8: Was beinhaltet das Bauvorhaben „Stauraumkanal unter der Schwedter Straße (BWB)“ und inwieweit teilt der Berliner Senat die Einschätzung, dass damit die Besucher des Friedrich-Ludwig-Jahn-Stadion und der Max-Schmeling-Halle durch die geplante Umlenkung des Verkehrs während der zweijährigen Baumaßnahme in der Eberswalder Straße und in der Gleimstraße bereits massiv beeinträchtigt werden?

Antwort zu 8: Die Berliner Wasserbetriebe (BWB) – als Maßnahmenträger - haben hierzu wie folgt Stellung genommen: „Im Rahmen des zwischen dem Senat und den Berliner Wasserbetrieben abgestimmten Gewässergüteprogramms entsteht im Mauerpark unter der Schwedter Straße ein Stauraumkanal, der ca. 7.000 m³ verdünntes Mischwasser nach Starkregenereignissen zwischenspeichert. Dieses wird nach Regenende in das Kanalsystem zurückgepumpt und dann dem Klärwerk zugeleitet.

Im Einzelnen werden im Bereich der Eberswalder Straße und der Gleimstraße jeweils Baugruben für die erforderlichen Trennbauwerke und am Mauerparkeingang bzw. -ausgang wird in der Schwedter Straße die Start- und Zielbaugrube für den Rohrvortrieb hergestellt. Der Einbau des ca. 650 m langen Stauraumkanals mit einem Durchmesser von bis zu 3,8 m erfolgt mit der umweltfreundlichen Verfahrensweise des unterirdischen Rohrvortriebes. Diese Verfahrensweise hat gegenüber der offenen Bauweise den Vorteil, dass Bodentransporte eingespart werden können. Nach dem Rohrvortrieb werden ca. alle 60 m auf dem Stauraumkanal noch Einstieg- und Kontrollschächte eingebaut.

Die notwendigen Verkehrseinschränkungen in der Eberswalder Straße und Gleimstraße wurden im Einzelnen mit den Anwohnern, den zuständigen Senatsdienststellen (VLB) und auch mit den Betreibern der Max-Schmeling Halle erörtert. Die Eberswalder Straße bleibt für den Straßenverkehr und für die Straßenbahn in beiden Richtungen befahrbar, allerdings für den Straßenverkehr auf eine Spur eingeengt. Die Gleimstraße ist bis zur Ecke Schwedter Straße weiterhin befahrbar. Der Gleimtunnel wird zur Einbahnstraße (Durchfahrt von Prenzlauer Berg Richtung Wedding).

Durch die gemeinsame Zusammenarbeit aller Beteiligten sind wir der Auffassung, eine optimale Lösung für die Verkehrsführung gefunden zu haben, damit die Besucherströme ohne massive Beeinträchtigungen die Veranstaltungsstätten besuchen können.“

Berlin, den 03. Februar 2017

In Vertretung

J e n s – H o l g e r K i r c h n e r

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Feb. 2017)