

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg (LINKE)

vom 23. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Februar 2018)

zum Thema:

Verkehrsplanungen für Plänterwald – mit Spreepark & Anschluss A100

und **Antwort** vom 09. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Die Linke)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13599

vom 23. Februar 2018

über Verkehrsplanungen für Plänterwald - mit Spreepark & Anschluss A100

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

Frage 1:

Gibt es Verkehrskonzepte für das Gebiet rings um die Vollanschlussstelle des 16. Bauabschnitts der Bundesautobahn A100 am Treptower Park, welche, mit Blick auf den Ortsteil Plänterwald, von einer veränderten Verkehrserwartung durch den Autobahnanschluss ausgehend, zu erwartende Verkehrsprognosen nach der Öffnung des Spreeparks und der Freigabe der Anschlussstelle prognostiziert? Wenn ja, was sagen diese und wenn nein, warum gibt es diese nicht?

Frage 2:

Wenn ja, wie sieht die veränderte Verkehrserwartung für die Straße Am Treptower Park und die anliegenden Straßen aus und wird mit einer erhöhten Verkehrsbelastung gerechnet?

Antwort zu 1 und 2:

Nein, es liegen keine Verkehrskonzepte vor, die die Öffnung des Spreeparks und die Inbetriebnahme der A 100 bis zur Halbanschlussstelle Am Treptower Park beinhalten.

Frage 3:

Wenn nein, teilt der Senat die Auffassung, dass mit den sich ändernden Voraussetzungen im Ortsteil durch veränderte Verkehrsflüsse im Kontext der großen verkehrsplanerischen und stadtentwicklungspolitischen Eingriffe eine solche Planung für den gesamten Ortsteil Plänterwald dringend erforderlich ist?

Antwort zu 3:

Im Rahmen der Bearbeitung des Bebauungsplans zur Entwicklung der Flächen des ehemaligen Spreeparks (Spree Kunst Kultur Park) wird eine verkehrliche Untersuchung erforderlich. Der 16. Bauabschnitt (BA) der A 100 wird dabei zu Grunde gelegt. Im Bebauungsplan werden die verschiedenen Auswirkungen der städtebaulichen, verkehrlichen und umweltrelevanten Aspekte aufgezeigt und bewertet.

Frage 4:

Welches Wissen hat der Senat darüber, welche Auswirkungen eine erhöhte Verkehrsbelastung der Straße Am Treptower Park für die angrenzenden Straßen Elsenstraße und Bulgarische Straße haben wird und welche Änderung der Verkehrsbelastung auf der Straße Am Treptower Park zu erwarten ist?

Antwort zu 4:

Hierzu wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 16. BA der A 100 umfangreiche verkehrliche Untersuchungen (einschließlich Prognoseberechnungen) und Simulationen durchgeführt.

Frage 5:

Wann wurde das letzte Verkehrsgutachten für die Straße Am Treptower Park und Umgebung im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau der A100 und einem Vollanschluss erstellt und plant der Senat, ein aktuelles Gutachten zu erstellen, das den veränderten Mobilitätsbedingungen auch im Hinblick auf die Erschließung des Spreeparks jenseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entspricht?

Antwort zu 5:

Siehe Antwort zu 4.

Im Zusammenhang mit den Planungen zum 17. BA der A 100 würden neue Prognoseberechnungen auf Basis aktueller verkehrlicher Annahmen erfolgen müssen. Auf Grund der Richtlinien der Regierungspolitik ruhen die Planungen zum 17. BA der A 100.

Frage 6:

Wie schätzt der Senat die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen des Senats für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz aus dem Jahr 2013 ein, welche einen deutlichen Rückgang des MIV im Gegensatz zur Nutzung des Fahrrads und des ÖPNV dokumentiert, und welche Schlüsse zieht der Senat daraus mit Blick auf den hier thematisierten Bereich im Stadtgebiet von Treptow?

Antwort zu 6:

Die SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) -Ergebnisse werden für alle Planungen im Land Berlin als wichtige Planungsgrundlage verwendet. Für den Bereich Treptow liegen keine detaillierten Ergebnisse der SrV vor.

Aus der geplanten städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Spreeparks wird der Modal Split unter Beachtung der SrV und anderer vergleichbarer Gebietsentwicklungen abgeleitet.

Frage 7:

Beeinflussen die Erhebungen aus dem Jahr 2013 die Entscheidung für die Bauabschnitte 16 und 17 der Stadtautobahn A100 in irgendeiner Weise, und wenn ja, wie?

Antwort zu 7:

Nein.

Frage 8:

Welche Kenntnis hat der Senat über eine Beschlussempfehlung der BVV Treptow-Köpenick vom Oktober 2014 über die Ausdehnung einer Tempo-30-Zone auf der gesamten Länge der Straße am Treptower Park?

Antwort zu 8:

Die Beschlussempfehlung ist bekannt.

Frage 9:

Auf welcher Grundlage wurde die Aufhebung der nächtlichen Tempo-30-Zone in der Straße Am Treptower Park zwischen Puder- und Karpfenteichstraße beschlossen, und wäre aus Senatssicht die Wiederherstellung dieser Zone insbesondere in Erwartung der enormen Verkehrszunahme im Kontext der Spreeparkeröffnung und der Eröffnung der Anschlussstelle – ganztägig – sinnvoll und machbar?

Antwort zu 9:

Bei der Entscheidung ist zwischen dem Lärmschutzbedürfnis der Wohnbevölkerung und den Interessen des Straßenverkehrs abzuwägen. Die Straße Am Treptower Park weist nur eine einseitige Wohnbebauung auf. Die Lärmrichtwerte werden am Tag nicht überschritten. Nachts kommt es je nach Gebäudelage zu unterschiedlichen Überschreitungen der Richtwerte. Die Straße ist Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mit der Verbindungsfunktionsstufe I (großräumige Straßenverbindung). Sie verbindet als Bundesstraße B 96a die Berliner Innenstadt als Teil eines Straßenzuges bis in das Land Brandenburg. Im ÖPNV-Netz (Öffentlichen Personennahverkehr-Netz) ist die Straße Am Treptower Park als übergeordnete Verbindung der Kategorie II (wegen des Nachtbusverkehrs) enthalten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zur Nachtzeit hätte zur Folge, dass die Omnibuslinien der BVG die Anschlusspunkte zur S-Bahn nicht mehr pünktlich erreichen. Für die Fahrgäste würde das lange Wartezeiten nach sich ziehen. Dies steht der Forderung des Umweltverbundes entgegen.

Frage 10:

Welche Rolle spielt innerhalb vorhandener Verkehrskonzepte das Thema einer autofreien Platanenallee und wie soll sich der Umbau der Platanenallee auf die Straße am Treptower Park auswirken, was würde planmäßig dementsprechend im Bereich Bulgarische Straße passieren und wie verträgt sich diese verkehrstechnische Gemengelage mit der Eröffnung der Anschlussstelle der A100 und mit dem Verkehrskonzept für den laufenden Spreeparkbetrieb und – zu guter Letzt - worin genau bestünde für diesen Teil der Stadt dann die für ganz Berlin proklamierte Verkehrswende?

Antwort zu 10:

Es gibt planerische Überlegungen, das Einbahnstraßensystem um den Treptower Park aufzuheben. Dabei sollte die Straße Am Treptower Park als Straße im Zwei-richtungsverkehr fungieren und die Puschkinallee (entspricht vermutlich der gefragten Platanenallee) verkehrsberuhigt und für den Umweltverbund umgestaltet werden. Bisher liegen dazu keine vertieften Untersuchungen vor.
Die Realisierung des 16. BA der A 100 ist davon unabhängig.

Frage 11:

Gibt es ernsthafte Überlegungen seitens des Senats, auf Fährverbindungen statt des MIV zurückzugreifen, um etwa Besucher*innen des geplanten Spreeparks vom S-Bahnhof Treptower Park anzubinden und was würde eine solche Verkehrsalternative aus Senatssicht mit der unter 10. angefragten verkehrspolitischen Gemengelage anrichten?

Antwort zu 11:

Auf der Suche nach alternativen Verkehrserschließungen wurde u.a. eine solche Fährverbindung erwogen. Eine öffentliche Erschließung mittels Fähre wird als nicht wirtschaftlich eingeschätzt.

Frage 12:

Welche Auswirkungen erwartet der Senat mit einem Ausbau der Verkehrsanbindung an den Spreepark auf den Verkehr im Bereich des Treptower Parks sowie des Anschlusses an die Stadtautobahn A100?

Antwort zu 12:

Die Besucherinnen und Besucher des Spreeparks werden auch mit dem Kfz anreisen und die genannten Straßen nutzen.
Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung zum erforderlichen Bebauungsplan werden diese Auswirkungen ermittelt. Siehe auch Antwort zu 3.

Berlin, den 09. März 2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz