

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 25. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2020)

zum Thema:

Am Treptower Park: Verkehrssituation, Gewerbe & Stadtplanung

und **Antwort** vom 09. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Dez. 2020)

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. 18/25677
vom 25. November 2020
über Am Treptower Park: Verkehrssituation, Gewerbe & Stadtplanung

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

Frage 1:

Zu welchem Zweck finden derzeit Baumaßnahmen im Straßenland auf der Straße „Am Treptower Park“ zwischen der Eisenstraße und der Eisenbahnbrücke statt?

Antwort zu 1:

Im Bereich der Straße „Am Treptower Park“ zwischen Knotenpunkt Eisenstraße und den Brücken der Deutschen Bahn AG wird für die Bundesautobahn A 100 die Anschlussstelle (AS) „Treptower Park“ hergestellt. Diese wird aus zwei Rampen, einer Ein- und einer Ausfahrtsrampe, bestehen.

Um die neuen Verkehrsströme nach Inbetriebnahme der A 100 zu führen bzw. in das Stadtstraßennetz einzubinden, wird der in der Frage genannte Straßenbereich umgestaltet.

Frage 2:

Wann werden diese beendet sein und was ist Gegenstand evtl. folgender Baumaßnahmen oder Bauabschnitte?

Antwort zu 2:

Die Straßen- und Tiefbauarbeiten werden nach derzeitigem Stand Mitte 2023 abgeschlossen.

Im Anschluss wird das Stadtstraßendreieck Am Treptower Park / Puschkinallee / Bouchéstraße grundhaft als Landesmaßnahme erneuert. Die darin befindliche, im Rahmen der Baumaßnahme A 100, 16. Bauabschnitt, als Gartendenkmal planfestgestellte Ersatzmaßnahme E 7 muss ebenfalls durch die Autobahn GmbH durchgeführt werden. Zeitgleich wird am S-Bahnhof Treptower Park eine Buswendestelle der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) hergestellt.

Frage 3:

Warum wurde für den Radverkehr in Richtung der Kreuzung Am Treptower Park / Elsenstraße keine dem Mobilitätsgesetz entsprechende sichere und komfortable Radverkehrsführung eingerichtet?

Antwort zu 3:

In § 39 Abs. 1 Mobilitätsgesetz heißt es: "... Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen." Die Benutzung des bereits im Bestand zur Verfügung stehenden baulich angelegten Radwegs ist aus allen Zufahrten auch in der baustellenbedingten Verkehrsführung gewährleistet. Eine sichere Führung gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ist somit weiterhin gegeben.

Frage 4:

Welches Ergebnis hat die Prüfung nach Paragraph 39 Absatz 2 MobiG BE für die Stelle erbracht und welche Maße und Protektion wird die Radverkehrsanlage nach Abschluss der Maßnahme haben?

Antwort zu 4:

Da es sich nur im Bereich zwischen Knotenpunkt Elsenstraße / Am Treptower Park und Anschlussstelle Autobahn um einen grundhaften Ausbau handelt, mussten an den Anschlussbereichen die Anpassungen an die Bestandsradverkehrsanlagen erfolgen.

In Bezug auf § 39 des Mobilitätsgesetzes sind drei Bereiche zu betrachten:

- Erweiterung der Fahrbahn (Teilausbau) ohne Geh-/Radweg:
Elsenstraße - Fahrtrichtung Elsenbrücke (zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee)

Der Radverkehr wird in diesem Bereich auf der Fahrbahn, getrennt und gesichert gegenüber dem Kfz-Verkehr, mittels „Protected Bikelane“ geführt. Die Breite des Radstreifens beträgt 2,50 m.

- Grundhafter Ausbau des Straßenquerschnitts:
Am Treptower Park beidseitig (zwischen Knotenpunkt Elsenstraße Brücken DB AG)

Hier werden die Radwege höhengleich mit den Gehwegen und entlang dieser geführt. Eine Protektion ist deshalb nicht erforderlich. Die Radwegbreiten betragen 2,00 m.

- Anpassung an Radwege des Bestandes:
Am Treptower Park stadtauswärts (zwischen Brücken DB AG und Bauende)

In diesem Bereich ist ein technisch qualifizierter und fahrdynamischer Übergang an den Bestand zu schaffen.

Frage 5:

Sind im Bereich der Kreuzung Am Treptower Park / Eisenstraße weitere Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen? Falls ja, wie viele? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Die Planung der Baumaßnahme Anschlussstelle Treptower Park erfolgte durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als Auftragsverwaltung des Bundes. Fahrradabstellanlagen liegen für die Bereiche des öffentlichen Straßenlandes in der Zuständigkeit der Bezirke. Planungen für Fahrradabstellanlagen im angefragten Bereich gibt es nach Kenntnis der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bisher nicht.

Frage 6:

Welche Maßnahmen im Bereich der Kreuzung Am Treptower Park / Eisenstraße und auf der Straße Am Treptower Park zwischen Kreuzung und Eisenbahnbrücke sind für die Herstellung von Versorgungsleitungen für die Autobahn geplant?

Frage 7:

Wann beginnen diese und wie lange werden sie dauern?

Antwort zu 6 und 7:

Es sind keine Maßnahmen zur Herstellung von Versorgungsleitungen für die BAB A 100, 16. Bauabschnitt, geplant.

Frage 8:

Welche Auswirkungen auf den Verkehr werden prognostiziert? (Bitte getrennt nach privatem Kraftverkehr, öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie in räumlicher Auswirkung ausführen)

Antwort zu 8:

Jede Baumaßnahme im öffentlichen Straßenland hat Auswirkungen auf die jeweiligen Nutzenden der Verkehrsflächen. Dies sind Folgen der mit Baumaßnahmen einhergehenden Verknappung der Flächen. Eine Quantifizierung auf die einzelnen Verkehrsarten ist dabei nicht möglich.

Frage 9:

Wurden bzw. werden vor Anordnung der Baustellen Gespräche mit den anliegenden Gewerbetreibenden geführt? Falls ja: Durch wen und mit welchem Ergebnis/Ziel und wann? Falls nein: Warum nicht?

Antwort zu 9:

Grundsätzlich werden bei Baumaßnahmen im Zuge der einzelnen Planungsabschnitte, Anwohnende und Gewerbetreibende mehrfach informiert. Die im Ergebnis dieser Gespräche herausgearbeiteten Wünsche und Vorschläge der Informierten werden geprüft und sofern möglich im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

Bei der hier benannten Baumaßnahme wurden Anwohnende und Gewerbetreibende über die einzelnen Bauphasen und grob über deren Bauabläufe durch Mitarbeitende der Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bzw. beauftragten Dritten (z. B. Projektsteuerung) informiert.

Frage 10:

Welche Auswirkungen auf die Umsätze der anliegenden Gewerbetreibenden durch die Baumaßnahmen sowie den Neubau der Eisenbrücke sind dem Senat bekannt? Welche Auswirkungen prognostiziert der Senat durch künftige Baumaßnahmen bzw. nach Abschluss der Baumaßnahmen und wie werden die Bedenken der Anrainer hierzu verarbeitet?

Antwort zu 10:

Straßen- und Brückenbaumaßnahmen im Bestand verursachen erfahrungsgemäß Einschränkungen, Auswirkungen und Beeinträchtigungen. Auch bei den benannten Baumaßnahmen sind diese Zusammenhänge bekannt und werden individuell geprüft und bewertet. Im Rahmen turnusmäßig durchzuführender Begehungen werden auch die Bedenken und Hinweise aus der Bevölkerung geprüft und bewertet, welche dann in den Abwägungs- und Entscheidungsprozess einfließen.

Bereits heute Auswirkungen infolge künftiger, weiterer Baumaßnahmen im Gebiet zu prognostizieren, ist nicht seriös möglich. Hierzu müssten termin- und maßnahmenscharfe Betrachtungen einschließlich der zu diesem Zeitpunkt real vorhandenen urbanen und sozialen Räume der Infrastruktur etc. erfolgen.

Frage 11:

Wird die Bürger*innenbeteiligung für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes am Abschluss des 16. Bauabschnitts durch einen Dienstleister durchgeführt? Falls ja: Wurde der Auftrag bereits ausgeschrieben bzw. vergeben und mit welchem Methodenset wird gearbeitet werden? Falls nein: Warum nicht bzw. wann wird dies erfolgen?

Antwort zu 11:

Im Zusammenhang mit der zukünftigen Verkehrsfreigabe des 16. Bauabschnitts der A 100 sind weitergehende Untersuchungen und Bewertungen der verkehrlichen Situation an der zukünftigen Anschlussstelle Am Treptower Park erforderlich. Hierbei sind eine Vielzahl von zu diesem Zeitpunkt vorherrschenden Randbedingungen, u. a. die bauzeitliche Kapazität der Eisenbrücke zum Inbetriebnahmezeitpunkt der A 100, zu berücksichtigen. Derzeit stehen diese Randbedingungen allerdings noch nicht fest, so dass die Erstellung einer verkehrlichen Bewertung mit einem Format der Kommunikation aktuell noch nicht sinnvoll ist..

Frage 12:

Erkennt der Senat an, dass die Baustelleneinrichtung im Kreuzungsbereich zusätzlich zu den Sanierungsmaßnahmen an der Elsenbrücke eine ausgesprochen schwierige Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden erzeugt und wenn ja, warum ist dies kein hinreichender Anlass für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Treptower Norden, in Verbindung zum alten Mauerstreifen mit Blick nach Kreuzberg und in der Achse zwischen Neukölln und Friedrichshain, mit Blick auf die weiteren anstehenden Umbaumaßnahmen?

Antwort zu 12:

Die vor Ort eingerichtete Verkehrsführung/Verkehrssicherung für die Baustelle führt zu einer Verkehrssituation, die nicht unüblich bei Bauarbeiten im Hauptstraßennetz ist und auch nicht als ausgesprochen schwierig bewertet wird.

Frage 13:

Wäre aus Senatssicht die Einrichtung eines Sanierungsgebietes nach besonderem Städtebaurecht eine Möglichkeit, dem städtebaulichen Schlamassel rings um den S-Bahnhof Treptower Park Einhalt zu bieten, planerisch zur Neuordnung des Stadtteils beizutragen, so die Lebensqualität für die Anwohner*innen deutlich zu verbessern, die stadträumlichen Quartiersbezüge zwischen Plänterwald und Alt-Treptow zu stärken und damit auch dem Beschluss des Abgeordnetenhauses zur Prüfung der Errichtung eines Autobahndeckels im Bereich des Abschlusses der A 100 AS Treptower Park ernstzunehmend nachzukommen?

Antwort zu 13:

Im Ergebnis der Untersuchung zur Weiterentwicklung der Kulisse der Städtebauförderung wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick vorrangig nicht der Bereich des S-Bahnhofs Treptower Park/Alt-Treptow mit dem Abschluss der A 100 als neue Förderkulisse identifiziert. Es wurde das südlich angrenzende Gebiet „Baumschulenstraße/Köpenicker Landstraße“ mit höchster Priorität ausgewählt. Mit Senatsbeschluss vom 25.06.2019 wurde es als Fördergebiet ohne Sanierungsgebietsstatus festgelegt. Die Finanzierung erfolgt aus dem Städtebauförderprogramm Lebendige Zentren und Quartiere. Das rund 260 ha große Gebiet umfasst die Ortsteile Baumschulenweg und Plänterwald und grenzt an die Südkante des Treptower Parks.

Ob für städtebauliche Verbesserungen rings um den S-Bahnhof Treptower Park das Sanierungsrecht sinnvoll und erforderlich wäre, kann nur durch vorbereitende Untersuchungen geklärt werden.

Berlin, den 09.12.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz