

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 05. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. November 2021)

zum Thema:

„Dit is Berlin!“ – 5 Jahre geschlossener Tunnel am Bahnhof Schöneweide und nichts tut sich

und **Antwort** vom 22. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Nov. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10015
vom 5. November 2021
über „Dit is Berlin!“ – 5 Jahre geschlossener Tunnel am Bahnhof Schöneweide und nichts tut sich

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

Frage 1:

Laut eines Planfeststellungsbeschlusses soll am südlichen Knotenpunktarm in der Michael-Brückner-Straße eine sichere und bequeme, direkte, ebenerdige und barrierefreie Quermöglichkeit geschaffen werden. Aus diesem Grund ist die Sanierung des Fußgängertunnels nicht mehr vorgesehen. Wurde vor diesem Hintergrund bereits geprüft, ob die Fußgängerunterführung ggf. einer anderen Nutzung zugeführt werden kann? Welche alternativen Nutzungen werden bisher geprüft? Mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 1:

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für die „Verkehrslösung Schöneweide von Schnellerstraße bis Sterndamm / Südostallee“ vom 26.08.2021 mit der neuen Straßenbahnführung in Verlängerung der Brückenstraße am Knotenpunkt mit der B 96 a wird beim Umbau der Lichtzeichenanlage die bisher fehlende 4. Fußgängerfurt errichtet und barrierefrei hergestellt. Somit hat die Fußgängerunterquerung aus verkehrlicher Sicht keinerlei Funktion mehr. Es wurde die Nutzung als Fahrradabstellanlage geprüft, s. Antwort auf Frage 2.

Frage 2:

Wurde bereits die baulich-technische Eignung der Tunnelanlage für eine zukünftige Nutzung als Fahrradabstellanlage untersucht? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, wann soll dies erfolgen?

Frage 3:

Sind dahingehend mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick bereits Abstimmungsgespräche erfolgt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 2 und 3:

Ja, im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz prüfte die GB infraVelo GmbH, ob eine Nachnutzung des Fußgängertunnels Schöneweide als gesicherte Fahrradabstellanlage (Fahrradparkhaus) unter Berücksichtigung der gewinnbaren Fahrradabstellplätze und wirtschaftlicher Gesichtspunkte sinnvoll realisierbar wäre. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass aufgrund der Tunnelbreite und -höhe 128 Stellplätze errichtet werden könnten. Hingegen stünden beim ebenerdigen Verschließen der Tunnelzugänge beidseitig der Michael-Brückner-Straße allein im Bereich der vorhandenen Tunnelüberdachungen insgesamt rd. 350 Stellplätze zur Verfügung.

Das Sicherheitsgefühl in der Fußgängerunterführung ist durch die schlechte Einsehbarkeit negativ beeinträchtigt. Eine notwendige Zugangssperre würde die Einsehbarkeit zusätzlich verschlechtern. Die dauerhafte Besetzung mit Servicepersonal rund um die Uhr ist aufgrund der geringen Kapazität wirtschaftlich nicht vertretbar.

Ferner ist die Tiefenlage für die Nutzung als Fahrradparkhaus negativ zu bewerten. Fahrräder müssten über eine neu herzustellende Rampe geschoben werden, wobei aufgrund der erheblichen Längsneigung der Rampe die Nutzung von Lasten- und Spezialrädern nahezu ausgeschlossen wäre. Die vorhandenen Aufzüge stellen bedingt durch die geringen Abmessungen keine sinnvolle alternative Zuwegung dar.

Das Bezirksamt hat zudem mitgeteilt, dass es weder über die fachlichen, die personellen und finanziellen Ressourcen verfügt, dieses Tunnelbauwerk zu unterhalten oder einer anderen Zweckbestimmung zuzuführen. Zudem ließe es sich nicht in die gemeinsam mit dem Senat und der Deutschen Bahn vorgesehenen Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen am Bahnhof Schöneweide integrieren und stellt schon in der heutigen Form ein großes städtebauliches Konfliktpotenzial dar.

Frage 4:

Welche rechtlichen Grundlagen müssten herangezogen werden, um eine Sondernutzung des Fußgängertunnels am Bahnhof Schöneweide zu ermöglichen?

Frage 5:

Wurde die unterirdische Verkehrsfläche der Anlage bereits entwidmet, um eine alternative Nutzung rechtssicher zu ermöglichen? Wenn nein, wann soll dies erfolgen?

Frage 7:

Welche Bemühungen gab es, für eine geänderte Nutzung einen Verantwortlichen Betreiber zu finden?

Antwort zu 4, 5 und 7:

Einschlägige Erfahrungen u.a. der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) bei der Vermarktung unterirdischer Flächen haben gezeigt, dass an Flächen ohne eine direkte Anbindung an ein unterflächiges Verkehrsmittel und ausreichende Publikumsfrequentierung kein Interesse besteht.

Seitens der Senatsverwaltung und des Bezirkes werden auf Grund der fehlenden verkehrlichen Funktionen, der nachteiligen städtebaulichen und denkmalschutzgerechten Integration in die Bahnhofs- und Vorplatzgestaltungen neben den bereits benannten Nachteilen für ein objektives und subjektives Sicherheitsgefühl sowie der Fragen von Sanierungs-, Instandhaltungs- und Betriebskosten sowie rechtlichen Unwägbarkeiten und Hürden für eine

private Nachnutzung durch Dritte diesbezüglich keine Anstrengungen bzw. Initiativen unternommen. Senatsverwaltung und Bezirk gehen daher einvernehmlich von einem Rückbau und einer Verfüllung des Fußgängertunnels als wirtschaftlich und stadtverträglich günstigste Lösung aus.

Frage 6:

Wurde für den Umbau bereits ein Bauantrag nach der Berliner Bauverordnung bei der bezirklichen Bauaufsichtsbehörde gestellt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Nein, siehe Antwort zu Frage 2.

Frage 8:

Gibt es seitens der Senatsverwaltung Überlegungen, den zuständigen Bezirk, im Rahmen der bezirklichen Tourismusförderung, mit Mitteln zu unterstützen, den Tunnel als kulturelles und touristisches Aushängeschild unter dem Motto „Dit is Berlin!“ auszuweisen?

Antwort zu 8:

Aus den vorgenannten Gründe gibt es seitens des Senats keine Überlegungen zur Förderung, auch sieht der Senat keine Möglichkeiten einer Weisung gegenüber dem Bezirk. Diese wäre fachlich und wirtschaftlich nicht zu begründen, zumal die fachlich zuständigen Bereiche des Bezirkes eine solche Idee nicht in Betracht ziehen.

Berlin, den 22.11.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz