

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 23. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2022)

zum Thema:

Bebauungsplan für das Areal VEB Kühlautomaten – Sachstand und zu erwartene Auswirkungen für den Ortsteil Johannisthal

und **Antwort** vom 09. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/ 13 008

vom 23. August 2022

über Bebauungsplan für das Areal VEB Kühlautomaten – Sachstand und zu erwartene
Auswirkungen für den Ortsteil Johannisthal

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Zwischen Adlershof und Johannisthal – der B96a im Norden und der A113 im Süden – wachsen Unternehmensstandorte und Wohngebiete ineinander. Der B-Planentwurf 9-15a, Areal VEB Kühlautomaten, sieht auf dem rund 214.000 Quadratmeter großen Areal zwischen Segelfliegerdamm, Groß-Berliner Damm, Gerhard-Sedlmayr-Straße und dem Landschaftspark Johannisthal ein neues Stadtviertel mit rund 1.800 Wohnungen, Gewerbegebieten sowie einer Gemeinbedarfsfläche u. a. für eine Kindertagesstätte vor. Ebenfalls soll die Erschließung durch öffentliche und private Verkehrsflächen sowie die Versorgung mit Grünflächen und einem Spielplatz erfolgen. Man geht von etwa 4.500 bis 5.000 Menschen aus, die die neuen Wohnungen beziehen könnten.

Frage 1:

Um wie viele Wohnungen und wie viele Einwohner ist der Ortsteil Johannisthal in den vergangenen zehn Jahren gewachsen und mit welchem weitergehenden Wachstum ist mit Blick auf die bekannten Entwicklungsvorhaben in der Region in den nächsten zehn Jahre zu rechnen?

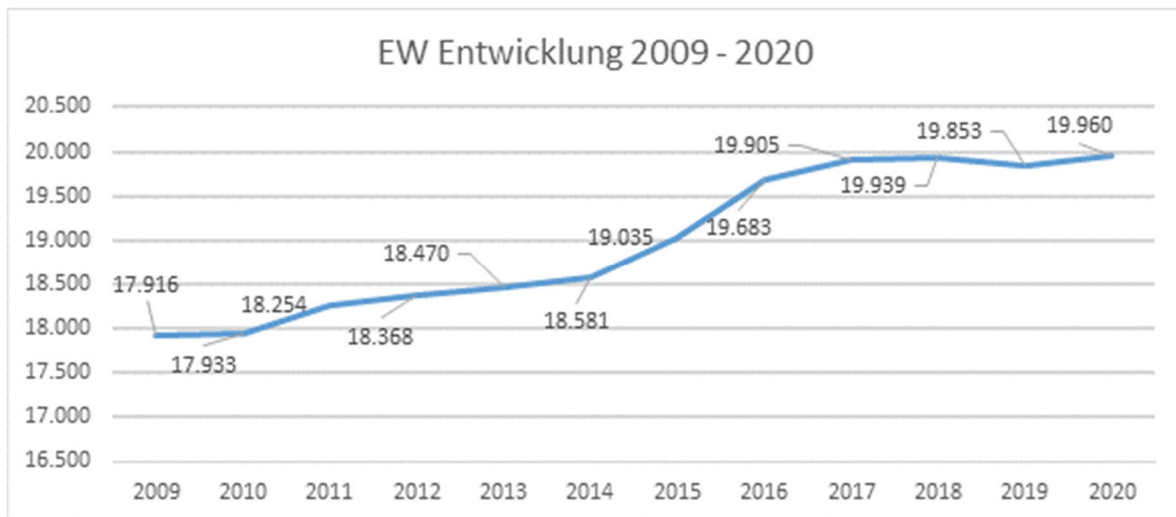
Antwort zu 1:

Dazu liegen keine ortsteilkonkreten Zahlen vor. Die Zahl fertiggestellter Wohnungen wird vom Landesamt für Statistik Berlin-Brandenburg erfasst. Im Übrigen wird auf den IBB Wohnungsmarktbericht verwiesen, Auszug siehe Anlage.

Die folgenden Grafiken stellen die demografische Situation in Johannisthal dar.

Merkmale/ räumliche Ebene	EW Gesamt	Männer abs.	Frauen abs.	Frauen Anteil %
BZR Johannisthal	19.960	9.605	10.355	51,9
PLR Johannisthal West	8.480	3.970	4.510	53,2
PLR Johannisthal Ost	11.480	5.635	5.845	50,9
T-K	276.165	135.386	140.779	51,0
Berlin	3.769.962	1.866.235	1.903.727	50,5

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, StatIS-BBB, Stand: 31.12.2020



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, StatIS-BBB, Stand: 31.12.2020

Für den Entwicklungsbereich liegen Angaben wie folgt vor, sie berücksichtigen aber den Ortsteil Johannisthal nicht vollständig:

Im Entwicklungsbereich Berlin - Johannisthal / Adlershof wurden bisher 2.155 Wohnungen und 386 Studentenappartements errichtet und bezogen. Davon entfallen 836 Wohnungen auf den Ortsteil Johannisthal. Im Bau bzw. in Planung sind weitere 2.875 Wohnungen und 108 Studentenappartements, hiervon 2.370 im Ortsteil Johannisthal. Bei Fertigstellung aller Wohnungen inklusive Studentenappartements werden im Entwicklungsbereich Berlin – Johannisthal / Adlershof 5.524 Wohneinheiten entstanden sein, dass entspricht der zu Anbeginn der Entwicklungsmaßnahme 1994 vorgesehenen Anzahl.

Frage 2:

Wie viele neue Unternehmen haben sich in den letzten zehn Jahren in Johannisthal und auf dem Gebiet der WISTA in Adlershof angesiedelt und mit welchen weiteren Ansiedlungen bzw. Unternehmenserweiterungen ist im Bereich zwischen B96a und A113 zu rechnen?

Antwort zu 2:

Die Anzahl der im Gebiet des Wissenschafts- und Technologieparks Adlershof ansässigen Unternehmen ist in den letzten 10 Jahren um 230 auf 1.200 angewachsen. Es wird weiterhin von einem kontinuierlichen Wachstum des Standorts ausgegangen. Konkretere Angaben sind nicht möglich bis auf die Nennung der geplanten Ansiedlung des Entwicklungs- und Produktionsstandorts von Siemens Mobility.

Frage 3:

In welcher Weise haben sich nach der Einschätzung des Senats die verkehrlichen Belastungen des Ortsteils Johannisthal in den vergangenen zehn Jahren verändert und wie werden sie sich in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich verändern (insbesondere zusätzliche Kfz und zusätzliche Lkw)?

Antwort zu 3:

Im Ortsteil Johannisthal liegen für die Straßen Segelfliegerdamm, Stubenrauchstraße, Groß-Berliner Damm im Rahmen der im 5-jährigen Turnus erstellten Verkehrsmengenkarten (VMK) die folgenden Zählraten für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw) der letzten Jahre vor.

	DTVw in Kfz/24h		
	VMK 2009	VMK 2014	VMK 2019
Segelfliegerdamm (Groß Berliner Damm bis Trützscherstraße)	6.800	7.900	9.600
Stubenrauchstraße (Sterndamm bis Eisenhutweg)	14.100	15.600	15.700
Groß-Berliner Damm (Sterndamm bis Segelfliegerdamm)	11.400	12.300	14.200
Groß-Berliner Damm (Segelfliegerdamm bis Hermann-Dorner-Allee)	9.800	10.900	11.100

	DTVw in Lkw/24h		
	VMK 2009	VMK 2014	VMK 2019
Segelfliegerdamm (Groß Berliner Damm bis Trützscherstraße)	400	370	310
Stubenrauchstraße (Sterndamm bis Eisenhutweg)	700	760	750
Groß-Berliner Damm (Sterndamm bis Segelfliegerdamm)	600	440	580
Groß-Berliner Damm (Segelfliegerdamm bis Hermann-Dorner-Allee)	600	480	470

Die Angaben können über die Internetseite der Senatsverwaltung abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenerkehrszaehlung>

Als Grundlage zur Herleitung der zukünftigen Verkehrsbelastung diente die gebietsbezogene Verkehrsprognose 2030 für die gesamte Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal / Adlershof.

In dieser sind alle bislang bekannten/geplanten Entwicklungen/Nachverdichtungen in diesem Ortsteil enthalten.

Das durch den Bebauungsplan 9-15a „Müller-Erben“ dabei induzierte Verkehrsaufkommen ist in den nachfolgenden Querschnittsbelastungen enthalten.

So werden für das Umfeld des Bebauungsplanes folgende Verkehrsbelastungen prognostiziert:

Groß-Berliner Damm (Segelfliegerdamm bis Gerhard-Sedlmayr-Str.): ca. 16.100 Kfz/24h

DTVw, 2.200 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Segelfliegerdamm (Königsheideweg bis Groß-Berliner-Damm): ca. 20.600 Kfz/24h DTVw,

1.300 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Segelfliegerdamm (Köpenicker Str. bis Königsheideweg): ca. 17.700 Kfz/24h DTVw, 650 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Königsheideweg (Sterndamm bis Segelfliegerdamm): ca. 5.800 Kfz/24h DTVw, 680 Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Frage 4:

In welcher Weise wurde in dieser Zeit die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur gesteigert, um die zusätzlichen, sich aus den in den Fragen 1, 2 und 3 angesprochenen Entwicklungen ergebenden Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsträger aufzunehmen, und hält der Senat die Verkehrsinfrastruktur im Ortsteil und seiner Umgebung aktuell sowie mit Blick auf die in den kommenden Jahren zu erwartende weitere Verdichtung in der Region für bedarfsgerecht?

Antwort zu 4:

Im Ortsteil Johannisthal erfolgte der Ausbau des übergeordneten Straßennetzes bereits vor mehr als 10 Jahren. In den letzten zehn Jahren wurden überwiegend Erschließungsstraßen fertiggestellt, hier sind folgende Straßen zu nennen: Gerhard-Sedlmayr-Straße, Wilhelm-Hoff-Straße, Newtonstraße 2. BA, Katharina-Boll-Dornberger-Straße 2. BA, Konrad-Zuse-Straße, Igo-Etrich-Straße, Alexander-von-Humboldt-Weg 2. BA, Segelfliegerdamm Stichstraße, Wagner-Régeny-Straße 2. BA, Wagner-Régeny-Allee und Benno-König-Straße, Gustav-Hertz-Platz sowie Weg im Grünzug (Gleislinse).

Im Rahmen des Modellprojekts der Lärmaktionsplanung Berlin ist geplant, im Prognosehorizont 2030 den Sterndamm zu einer Erschließungsstraße zurückzubauen. Die hier verlaufenden übergeordneten Verkehre von und in Richtung BAB 113 sollen auf andere Straßen – u. a. die Hermann-Dorner-Allee – umgelegt werden.

Im Oktober 2021 wurde die Straßenbahnstrecke Karl-Ziegler-Straße <> S-Bahnhof Schöneweide (Adlershof II) in Betrieb genommen, auf der die Linien 61, 63 (nur bis Landschaftspark Johannisthal) und M 17 verkehren. Zeitgleich wurde die bisher über den Groß-Berliner Damm verkehrende Buslinie 163 über den Segelfliegerdamm und Eisenhutweg weiter bis zum S-Bahnhof Adlershof bzw. BER Terminal 5 geführt.

Im Dezember 2021 wurde – zunächst provisorisch – der Westausgang des S-Bahnhofs Johannisthal eröffnet. Weitere Erschließungsleistungen im ÖPNV sind vom Land Berlin zu bestellen. Erste Planungen der BVG liegen vor.

Der Knotenpunkt Segelfliegerdamm/Groß-Berliner Damm überschreitet perspektivisch auch ohne die Planungen des B-Plans 9-15a (Areal VEB Kühlautomaten) seine Kapazität und soll deshalb perspektivisch ausgebaut werden. Hierfür schafft der B-Plan 9-15 durch Festsetzung entsprechender Verkehrsflächen die Voraussetzungen für diesen Ausbau.

Für das Bebauungsplanverfahren 9-15a im städtebaulichen Entwicklungsgebiet „Berlin-Johannisthal/ Adlershof“ im Bezirk Treptow-Köpenick wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, IV D, die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) im Jahr 2020 eingeleitet. Die öffentliche Auslegung gem. § 3(2) BauGB fand erneut bis zum Frühjahr 2022 statt. Da sich der Bebauungsplan innerhalb der Entwicklungsmaßnahme befindet sind demzufolge Belange von gesamtstädtischer Bedeutung betroffen und somit ist bezüglich sämtlicher verkehrlicher Belange im Rahmen der erforderlichen Erschließung und Schaffung von Infrastruktur die Zuständigkeit von Sen UMVK IV gegeben. Die o.g. Verkehrsuntersuchung wies nach, dass der Anschluss über eine Planstraße A (parallel zum Groß-Berliner Damm, hin zur Gerhard-Sedlmayr-Str. und im weiteren Verlauf in Richtung Benno-König-Str.) leistungsfähig ist und mit dem Anschluss über die Planstraße B (gegenüber der heutigen Köpenicker Straße, auch zur Gerhard-Sedlmayr-Str.), hier mittels signalisierter T-Einmündung leistungsfähig gestaltet werden kann. Sie benennt erforderliche Änderungen am LSA-Knotenpunkt Groß-Berliner Damm / Landfliegerstraße – Segelfliegerdamm (baulich und steuerungstechnisch).

Durch die Inbetriebnahme der TRAM Strecke Adlershof II ist eine neue Straßenbahnverbindung im Groß-Berliner Damm 2021 zur Leistungsfähigkeitssteigerung der Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Diese Neubaustrecke verläuft durchgehend auf eigenem Gleiskörper, auf dem Groß-Berliner Damm in Mittellage, an der Hermann-Dorner-Allee in Seitenlage und zwischen Wohnblöcken. Der Bereich der Gewerbegebiete am Groß-Berliner Damm und entlang der Planstraße A ist durch die Straßenbahntrasse (Adlershof II) über die neuen Haltestellen grundsätzlich sehr gut erschlossen.

Aktuell ist die Verkehrsinfrastruktur bekanntermaßen durch die Bautätigkeit im Bereich Sterndamm / Bus-/Straßenbahnwendeschleife geprägt. Der genannten Wohn-Verdichtung wurde nicht zuletzt mit dem Bau einer neuen Straßenbahnverbindung entlang des Groß-Berliner Damms mobilitätsseitig begegnet.

Frage 5:

Wie schützt der Senat die Wohnbevölkerung in den Hauptdurchgangsstraßen bzw. Hauptstraßen, aber auch den vom Durchgangsverkehr betroffenen Nebenstraßen vor den mit der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts und Unternehmensansiedlungen einerseits und der Verdichtungen durch neue Wohnflächen andererseits einhergehenden, zum Teil sehr starken verkehrlichen Belastungen?

Antwort zu 5:

Um den nicht gebietsbezogenen Durchgangsverkehr vom Segelfliegerdamm zum Groß-Berliner Damm im Plangebiet, insbesondere durch das Wohngebiet, zu unterbinden, sind laut Verkehrsgutachten entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Die genannte Verkehrsuntersuchung beinhaltet Maßnahmen, um den „nicht gebietsbezogenen Durchgangsverkehr vom Segelfliegerdamm zum Groß-Berliner Damm im Plangebiet, insbesondere durch das Wohngebiet zu unterbinden“ bzw. „entsprechende Maßnahmen“ (verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen“) zu ergreifen. Der Segelfliegerdamm wird dabei weiterhin zur Entlastung des Ortskerns Johannisthal im Bereich Sterndamm verstanden. Eine Verbindung über die Planstraße B zwischen den Gewerbestandorten im Norden des Plangebietes und dem Segelfliegerdamm soll für den Schwerverkehr möglichst unattraktiv sein (Fahrbahneinengung).

Grundsätzlich trägt jedoch jede verkehrliche Erschließung, die sich in ein Netz integriert, auch die Möglichkeit zur missbräuchlichen Nutzung durch andere Verkehrsströme in sich. Mit Senatsbeschluss vom 23.06.2020 ist der Lärmaktionsplan 2019-2023 in Kraft getreten. Der Lärmaktionsplan enthält ein umfassendes Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre, dessen Realisierung zum Gesundheitsschutz der Bewohnerinnen und Bewohner und zur Attraktivität der Stadt beitragen wird. Der Lärmaktionsplan 2019-2023 erfasst den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Segelfliegerdamm. Zudem liegt das Plangebiet im erweiterten Untersuchungsraum des Modellprojekts Sterndamm.

Frage 6:

Wie viele neue Schul- und Kitaplätze sind im Ortsteil Johannisthal und seiner unmittelbaren Umgebung in diesem Zeitraum entstanden und hält der Senat die Versorgung mit Schul- und Kitaplätzen aktuell sowie mit Blick auf die in den kommenden Jahren zu erwartende weitere Verdichtung in der Region für bedarfsgerecht?

Frage 7:

Wie viele sonstige Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind in diesem Zeitraum im Ortsteil und seiner unmittelbaren Umgebung neu entstanden oder ausgebaut worden und hält der Senat die Versorgung mit sozialer Infrastruktur aktuell sowie mit Blick auf die in den kommenden Jahren zu erwartende weitere Verdichtung in der Region für bedarfsgerecht?

Antwort zu 6 und 7:

Im landeseigenen Wohnbauflächeninformationssystem sind im Ortsteil Johannisthal bis ca. 2.025 Wohnungsbaupotentiale für ca. 1.350 Wohneinheiten erfasst. Das wären statistisch gesehen 2.700 zusätzliche Einwohnende. Realistisch und in Abhängigkeit von den Bauentwicklungen (besonders am Segelfliegerdamm) ist von ca. 3.000 zusätzlichen Einwohnenden bis 2025/2027 auszugehen. Mittelfristig kommen noch ca. 3.500-4.000 Einwohnende am Segelfliegerdamm dazu.

Geplant sind der Bau der Gemeinschaftsschule (Jahrgang 1-13) am Eisenhutweg und einer zusätzlichen Grundschule an der Gerhard-Sedlmayr-Straße. Zusätzlich wird die Melli-Beese-Grundschule ausgebaut. Damit wächst auch das Angebot an Sportplätzen und -hallen in der Bezirksregion. Nach dem Schulunterricht können diese für Sportvereine, etc. genutzt werden. Im

Zuge der Bauvorhaben ist der Bau mehrerer Kitas und Spielplätze geplant. Am Segelfliegerdamm ist ein Gebäude für weitere soziale Infrastruktur (zum Beispiel Jugendeinrichtung oder Stadtteiltreff) vorgesehen.

Die Versorgung entspricht den Bedarfen, die durch den Wohnungsneubau entstehen. Das soziale Infrastrukturkonzept Siko des Bezirks hat die Bedarfe entsprechend der gesetzlich vorgesehen Versorgungswerte erfasst. Diese wurden in der Bauleitplanung berücksichtigt.

Frage 8:

Welchen Sach- und Planungsstand gibt es aktuell für das Areal VEB Kühlautomaten?

Antwort zu 8:

Für das Areal VEB Kühlautomaten hat der Senat am 16.08.2022 beschlossen, den Bebauungsplan 9-15a für die Entwicklung des Areals VEB Kühlautomaten dem Abgeordnetenhaus zur Beschlussfassung vorzulegen. Mit einer Befassung des Bebauungsplans im Abgeordnetenhaus wird im September 2022 gerechnet. Der Bebauungsplanentwurf sieht für das 21 ha große Areal Planungsrecht für ein gemischt genutztes Quartier vor, ca. 1.800 Wohnungen, Gewerbeflächen und eine Kita können hier realisiert werden.

Frage 9:

Mit welcher zusätzlichen Verkehrsbelastung ist in Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Wohngebiets auf dem Areal VEB Kühlautomaten zu rechnen (gegliedert nach Verkehrsträgern) und wie viele zusätzliche Kfz erwartet der Senat in Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung?

Antwort zu 9:

Gemäß gutachterlicher Berechnungen werden durch die geplanten neuen Nutzungen im Bereich des Bebauungsplangebiet 9-15a rund 4.360 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr in 24 Stunden zusätzlich erzeugt.

Der Lkw- und Schwerlastverkehr wird wegen der geplanten straßenbaulichen Verengung innerhalb des B-Plangebiets zwischen Gewerbe- und Wohngebiet vorrangig über die Gerhard-Sedlmayr-Straße, Groß-Berliner Damm, Hermann-Dorner-Allee zur BAB 113 erfolgen.

Es sei hier darauf hingewiesen, dass auch ohne Bebauungsplan eine gewerbliche Entwicklung des Plangebiets nach § 34 BauGB zulässig ist, welche zu einer ggf. stärkeren Verkehrszunahme führen würde. So ist die Zahl der generierten Fahrten und der MIV-Anteil in Gewerbegebieten deutlich höher als in Wohngebieten.

Frage 10:

Auf welchen Straßen ist in welchem Umfang mit einer Zunahme des Individualverkehrs zu rechnen?

Antwort zu 10:

Mit der Entwicklung und neuen Bebauung des Plangebiet 9-15a wird sich der damit in Verbindung stehende „motorisierte“ Individualverkehr auf das umliegende Straßenverkehrsnetz verteilen. Insgesamt wird mit einer Zunahme von 4.360 Kfz-Fahrten/24 h gerechnet. Davon

entfallen rd. 450 Kfz-Fahrten auf den Königsheideweg, rd. 1.700 Kfz-Fahrten auf die Gerhard-Sedlmayr-Straße, rd. 1.500 Kfz-Fahrten auf den Segelfliegerdamm und rd. 710 Kfz-Fahrten auf den Groß-Berliner Damm (hier nur der Straßenabschnitt zwischen den Kreuzungspunkten Segelfliegerdamm und Gerhard-Sedlmayr-Straße).

Frage 11:

Wie viele Stellplätze sollen nach aktuellem Planungsstand auf dem Areal entstehen (gegliedert nach privaten Stellplätzen und öffentlichem Straßenland)?

Antwort zu 11:

Wie viele Stellplätze auf privaten Bauflächen entstehen werden, obliegt den privaten Eigentümern. Grundsätzlich besteht im Land Berlin keine Nachweispflicht für Kfz-Stellplätze. Die Errichtung von Stellplätzen ist in den Baugebieten innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sowie der festgesetzten Stellplatzanlagen und Tiefgaragenflächen zulässig. Ebenso auf den privaten Erschließungsstraßen. Gemäß der von Land Berlin vorgegebenen Vorplanung sollen im öffentlichen Straßenland 78 Stellplätze entstehen, die vorzugsweise dem Besucherverkehr zur Verfügung stehen sollen. Hierbei wurde auf ein ausgewogenes Verhältnis von Stellplätzen und Versickerungsmulden abgezielt. Die Anzahl der Stellplätze im Straßenland kann geringer ausfallen, wenn zusätzliche Zufahrten zu den Grundstücken erforderlich werden als bisher vorgesehen. Darüber hinaus plant nach bisherigem Stand der private Bauherr ein Mobility Hub (mit kostenpflichtigem Parkhaus) am Kreuzungspunkt der Planstraße A und B.

Frage 12:

Wie soll ausgeschlossen werden, dass sich die ohnehin schon prekäre Parksituation in den benachbarten Straßen durch eine zusätzliche Nachfrage der künftigen Quartiersbewohner zukünftig für die Anwohner noch weiter verschlechtert?

Antwort zu 12:

Das neue Quartier auf dem Areal VEB Kühlautomaten ist aufgrund seiner Lage mit guter, fußläufig erreichbarer Anbindung an das ÖPNV-Netz als autoarmes Quartier angelegt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage nach Stellplätzen aus dem Quartier selbst heraus auch innerhalb des Quartiers gedeckt werden kann. Eine Nachfrage nach Stellplätzen außerhalb des Quartiers wird für verhältnismäßig gering eingeschätzt.

Frage 13:

Welche Planungen gibt es für die Radverkehrsinfrastruktur sowohl auf dem Areal als auch in seiner Umgebung?

Antwort zu 13:

Die Vorplanung für das Plangebiet B-Plan 9-15a sieht in den öffentlichen Straßen das Anlegen separater Fahrradwege nicht vor, da auf der Planstraße B (innerhalb des Wohngebiets) die Anordnung von Tempo 30 vorgesehen ist. Auf den privaten Erschließungsstraßen innerhalb des Wohngebiets (Planstraße C und D) besteht ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Öffentlichkeit. Darüber hinaus sieht die Planung ein Netz von straßenunabhängigen Fuß- und

Radwegen vor, das sowohl der inneren Erschließung als auch der Anbindung der Bestandsquartiere an den Landschaftspark Johannisthal dient.

Auf den Segelfliegerdamm wird in den Bereichen der neu zu schaffenden Anschlusspunkte des Plangebiets 9-15a die Straße so umgebaut, dass die Radwege den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes entsprechen. Ein vollständiger Umbau des Segelfliegerdamms hingegen ist nicht vorgesehen, da die Straße vor relativ kurzer Zeit (in den 2000er Jahren) erst saniert wurde.

Das Radwegekonzept des Bezirkes Treptow Köpenick sieht im Entwicklungsbereich keine übergeordneten Radwege vor. Durch den Neubau der Fuß- und Radwegbrücke über die Bahntrasse und das Adlergestell wird der Verlauf des Teltower Dörferweges (grüner Hauptweg Nr. 15) verbessert.

Frage 14:

Ist geplant, das ÖPNV-Angebot im Ortsteil und seiner Umgebung zu verbessern und wenn ja, bis wann, in welcher Weise und welchem Umfang? Gibt es Planungen das ÖPNV-Angebot im Ortsteil betreffend und wenn ja, welche?

Antwort zu 14:

Das ÖPNV-Angebot in Adlershof und Johannisthal wurde im Oktober 2021 mit der Eröffnung der Straßenbahnstrecke Adlershof – Schöneweide (Adlershof II) erheblich ausgeweitet. Entlang des Groß-Berliner Damms verkehren statt einer Buslinie im 20-Minuten-Takt nunmehr die Straßenbahnlinien M17 (10-Minuten-Takt) und 61 (20-Minuten-Takt). Die Straßenbahnhaltestellen Landfliegerstraße und Gerhard-Sedlmayr-Straße sind vom geplanten Baugebiet fußläufig erreichbar. Das Straßenbahnangebot bietet ausreichende Kapazitätsreserven für die Aufnahme der zusätzlichen Fahrgäste aus dem neuen Baugebiet. Zudem wurde im Segelfliegerdamm ein Buslinienverkehr eingerichtet und neue Haltestellen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Baugebiets in Betrieb genommen. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Fahrgastnachfrage können darüber hinaus weitere Taktverdichtungen bei Bedarf vorgenommen werden.

Entsprechend des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr sowie des ÖPNV-Bedarfsplans als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 ist bei dringlichem Bedarf bis 2028 eine Verlängerung des Straßenbahnnetzes über Johannisthal hinaus vorgesehen. Zu dieser Netzerweiterung läuft derzeit die Grundlagenuntersuchung (samt Verkehrsmittelvergleich, Trassenbewertung, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und verkehrlicher Begründung). Nach aktuellem Stand ist im Jahr 2029 mit der Inbetriebnahme zu rechnen. Die Ziele für diese Netzerweiterung orientieren sich an einer Substitution eines Teiles des Busangebots zwischen Bahnhof Schöneweide und U-Bhf. Zwickauer Damm oder U-Bhf. Johannisthaler Chaussee, der Schaffung umsteigefreier Verkehrsbeziehungen zwischen Lichtenberg, Treptow-Köpenick und Neukölln sowie einem Lückenschluss mit höherwertigen Schienenverkehrsverbindungen zwischen den Netzen des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn).

Weitere Informationen zu Straßenbahnneubauvorhaben über Johannisthal hinaus können über die Internetseite der Senatsverwaltung abgerufen werden:

[Straßenbahnverlängerung über Johannisthal hinaus \(Johannisthal – Gropiusstadt\) - Berlin.de](http://www.senat-berlin.de/straßenbahnverlängerung-über-johannisthal-hinaus-johannisthal-gropiusstadt-berlin.de)

Frage 15:

Wie schätzt der Senat die aufgrund der zunehmenden Verdichtung in der Region entstehenden zusätzlichen Belastungen insbesondere für die Strecke Stubenrauchstr. / Segelfliegerdamm / Groß-Berliner Damm in Richtung Südostallee ein?

Antwort zu 15:

Mit der Umorganisation des Sterndamms zwischen Groß-Berliner Damm und Stubenrauchstraße zur ÖPNV-Trasse wird sich die Verkehrsbelastung mit Kfz auf dem Sterndamm reduzieren.

Aufgrund der positiven Entwicklung von Wohnungen, Arbeitsplätzen und deren Folgeeinrichtungen (Einkaufs, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen) in Johannisthal und Adlershof ist trotz Verbesserungen im ÖPNV und für den Radverkehr perspektivisch mit zusätzlichem Kfz-Verkehr zu rechnen, welcher leistungsfähig abwickelbar ist.

Der Segelfliegerdamm wird künftig als Straße der Stufe II zusätzlichen Kfz-Verkehr aufnehmen. Aber auch für die Südostallee, den Sterndamm und dem nördlichen Groß-Berliner-Damm werden bis zum Jahr 2030 Verkehrszunahmen erwartet.

Frage 16:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass der von der A113 kommende Verkehr in Richtung der Industrie- und Produktionsstandorte Niederschöneweide aufgrund der Ausschilderung und durch die an der Kreuzung Stubenrauchstr. / Sterndamm gegebene Vorrangsituation maßgeblich über die unter 15. genannten Straßen geleitet wird - und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 16:

Aus den Kategorie-Einstufungen der als vorrangig titulierten Straßenzüge leiten sich die Vorfahrtregelungen an den Knotenpunkten zwangsläufig ab, der dann die Beschilderung übergeordneter Ziele zu folgen hat. Grundlegend sind dabei aber die Straßenkategorie und nicht die Beschilderung.

Frage 17:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass auch der Verkehr in der Gegenrichtung aus Niederschöneweide und in Richtung A113 maßgeblich über diese Straßen abgewickelt wird - und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 17:

Ja.

Frage 18:

Trifft es zu, dass der Radverkehrsplan des Senats vorsieht, die Strecke von der Kreuzung Stubenrauchstr. / Sterndamm über den Segelfliegerdamm in die Engelhardstr. in das „Ergänzungsnetz“ für den Radverkehr aufzunehmen, womit je Fahrrichtung im Regelfall 2,30 Meter, in gut begründeten Ausnahmefällen mindestens 2,00 Meter breite Flächen für den Radverkehr vorzuhalten sein werden?

Antwort zu 18:

Die Ergänzungsrouten verläuft über die Stubenrauchstraße (westlich Sterndamm sogar Vorrangnetz), den Segelfliegerdamm und den Königsheideweg bis zum Sterndamm. Ansonsten sind in dieser Gegend die Straße am Flugplatz und Groß-Berliner Damm Teil des Ergänzungsnetzes und das Vorrangnetz verläuft über den Sterndamm.

Frage 19:

Trifft es zu, dass auch weiterhin Feuerwehrfahrzeuge, Polizeifahrzeuge und Notarztwagen vom Groß-Berliner Damm über den Segelfliegerdamm und die Stubenrauchstraße mehrfach täglich in Richtung Auffahrt A113 zu ihren Noteinsätzen fahren und nach dem Einsatz in Gegenrichtung zügig zurückkehren werden, um für den nächsten Einsatz bereit zu stehen, und wie viele solche Fahrten sind dies durchschnittlich an einem Tag?

Antwort zu 19:

Ja, solche Fahrten erfolgen in beiden Richtungen, dabei bestimmt der Standort des beauftragten Einsatzmittels den jeweils erforderlichen Anfahrtsweg. Eine genaue statistische Erfassung im Sinne der Fragestellung liegt für Polizei und Feuerwehr nicht vor. Seitens der Berliner Feuerwehr wird das Einsatzaufkommen auf ca. 16 Fahrten pro Tag geschätzt.

Einsatzkräfte müssen sich regelmäßig auf neue Verkehrssituationen einstellen. Bei einer Einsatzfahrt mit Sonder- und Wegerechten sind die Einsatzkräfte darauf angewiesen, dass auch bei hohem Verkehrsaufkommen für Fahrzeugführende die Möglichkeit besteht, eine freie Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge zu schaffen.

Frage 20:

Wie beurteilt der Senat den Umstand, dass

- a. schon heute insbesondere im Berufsverkehr Verkehrsteilnehmer dem Stau auf der A113 ausweichen und das Wohngebiet (30 km/h-Zone mit Bodenschwellen) auf der Straße am Flugplatz durchqueren, sich dort und auf der Strecke Stubenrauchstr. / Segelfliegerdamm / Groß-Berliner Damm / Südostallee usw. Staus bilden,
- b. gerade der Abschnitt Segelfliegerdamm / Stubenrauchstraße zur langen Linkskurve zur Einmündung Walther-Huth-Straße bzw. in Gegenrichtung zur Ampelkreuzung Sterndamm hin zum Rasen genutzt wird, sobald es die Verkehrsdichte zulässt,

und es in beiden Fällen immer wieder zu gefährlichen Situationen an den Einmündungen der untergeordneten Straßen und der Ampelkreuzung kommt??

Antwort zu 20:

- a) Die Straße Am Flugplatz wird durch ortskundige Verkehrsteilnehmende genutzt, um auf dem kürzesten Weg zur Rudower Chaussee, zum Ernst-Ruska-Ufer oder in seltenen Fällen auch zur Autobahn-Anschlussstelle Adlershof zu gelangen. In der Regel wird dabei nicht ein Stau auf der A113, sondern die Lichtsignalanlagen Stubenrauchstraße / Sterndamm, Stubenrauchstraße / Eisenhutweg und Stubenrauchstraße / A113 umfahren. Die Verkehrssituation der Straße Am Flugplatz wurde aktuell durch die SenUMVK VI im Mai 2022 geprüft. Die Straße am Flugplatz ist seit 2021 nicht mehr nur teilweise, sondern komplett als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe III klassifiziert und übernimmt somit eine relevante Verkehrsfunktion. Sie ist in der gesamten Länge in einer Tempo-30-

Zone gelagert, daher sind grundsätzlich keine straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen vorzusehen, die eine Beschleunigung des Fahrverkehrs zur Folge haben könnten. In diesem Sinne ist es auch sachgerecht, dass streckenweise abwechselnd links oder rechts am Fahrbahnrand geparkt wird. Die örtlichen Verhältnisse führen so auch dazu, dass Schwerlastverkehr den Straßenzug nicht regelmäßig nutzen kann. In der Zuständigkeit von SenUMVK VI sind für die Straße am Flugplatz keine straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich.

- b) Das Tempo 30 im Segelfliegerdamm vor der Walther-Huth-Straße von Stubenrauchstraße aus kommend wird weitgehend von den Verkehrsteilnehmern eingehalten. Zu der Thematik Geschwindigkeitsmessungen und möglichen Geschwindigkeitsüberschreitungen liegt die Zuständigkeit bei der Polizei.

Frage 21:

Welche verkehrlichen Lösungen sind geplant, um die unter 15. bis 20. beschriebenen Rahmenbedingungen im Sinne eines guten und sicheren Miteinanders im Straßenverkehr für die Zukunft sinnvoll mit der geplanten weiteren Verdichtung in der Region zu vereinbaren und insbesondere das von der Stubenrauchstraße durchquerte gemischte Wohngebiet angemessen vor den verkehrlichen Belastungen zu schützen und wann sollen sie umgesetzt werden?

Antwort zu 21:

Für die Entwicklung großer Vorhaben werden Bebauungspläne aufgestellt. Diese setzen sich mit den Auswirkungen auseinander, die durch das Vorhaben verursacht werden. In den Planwerken Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StePMoVe), Lärmaktionsplan und dem Nahverkehrsplan (NVP) sind Maßnahmen enthalten, die eine stadtverträgliche und klimafreundliche Mobilität von Menschen und Unternehmen gewährleisten.

Frage 22:

In welcher Weise ist insbesondere vorgesehen, im Rahmen der Verkehrslenkung die Strecke Hermann-Dorner-Allee / Ernst-Ruska-Ufer als Verbindung mit der Autobahnzufahrt und -abfahrt Adlershof einzubinden, um die Strecke Stubenrauchstr. / Segelfliegerdamm als Verbindung mit der Autobahnzufahrt und -abfahrt Stubenrauchstraße zu entlasten?

Antwort zu 22:

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme zur Erschließung des Baufeldes 5201 ist eine Gemeinschaftsschule mit entsprechender Anpassung im Bereich Eisenhutweg sowie Hermann-Dorner-Allee zur Schulwegsicherung geplant (Umgestaltung Bereich Eisenhutweg entlang des geplanten Gemeinschaftsschulstandorts Adlershof sowie Hermann-Dorner-Allee zwischen James-Franck-Straße und Eisenhutweg/ Rudower Chaussee mit Verbesserung der Radführung und sicherer Querung). SenUMVK VI B wurde entsprechend angehört und beteiligt. Eine entlastende Verkehrsverbindung über die Hermann-Dorner-Allee bzw. das Ernst-Ruska-Ufer wird in diesem Zusammenhang ausgeschlossen.

Frage 23:

Wie soll der Baustellenverkehr bei der Errichtung des neuen Stadtquartiers auf dem Areal VEB-Kühlautomaten geleitet werden, um die zu erwartenden Belastungen für die Anwohner der benachbarten Straßen und der Verbindungsstraßen insbesondere zur Autobahn so gering wie möglich zu halten?

Antwort zu 23:

Wie bei vergleichbaren Bauvorhaben in Berlin auch, sind die verkehrlichen Auswirkungen des Baustellenverkehrs im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit den zuständigen Behörden abzustimmen und auf ein gesundheitsverträgliches Maß zu reduzieren. Beräumung als auch Bebauung erfolgt voraussichtlich in mehreren zeitlich versetzten, aber sich überschneidenden Umsetzungsabschnitten, sodass sich hieraus voraussichtlich eine gewisse Entzerrung des Baustellenverkehrs ergeben dürfte. Darüberhinausgehende verbindliche Aussagen zu den Folgen der unmittelbaren Umsetzung, zu Bauzeiträumen oder zur Baustellenerschließung können zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden.

Frage 24:

Wie schätzt der Senat die zu erwartenden Belastungen der Nachbarschaft aufgrund der notwendigen Abriss- und Bauarbeiten für das geplante Stadtquartier ein (insbesondere Ausmaß von Lärm, Abgase, Luft-, Straßen-, Umgebungsverschmutzung (Staubentwicklung))?

Antwort zu 24:

Die Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft sind voraussichtlich vergleichbar mit anderen größeren Bauvorhaben in Berlin, die über einen längeren Zeitraum andauern.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist die Verträglichkeit der Auswirkungen des Vorhabens mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Es gilt u.a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen. Für Anwohnende besteht zusätzlich ggf. ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfensterprogramm), sofern es zu dauerhaften verkehrslärmbedingten Überschreitungen von Grenzwerten kommt.

Frage 25:

Wie werden die Anwohner des Quartiers im Vorfeld und während der Bauphase über den Fortgang der Arbeiten und ggf. besondere Belastungen informiert?

Antwort zu 25:

Die Entscheidung über die Information bzw. Einbindung der Öffentlichkeit obliegt dem Eigentümer und Bauherren. Der Großteil der Wohnbauflächen soll im Privatbesitz bleiben. Für die Bauvorhaben auf landeseigenen Flächen werden die Anwohnenden in geeigneter Form informiert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann aufgrund des frühen Entwicklungsstadiums und dem voraussichtlich langen Umsetzungshorizont zum Format noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 26:

Wird es insbesondere einen Ansprechpartner für die Anwohner geben, der bei Problemen bzw. übermäßigen Beeinträchtigungen aufgrund der Baumaßnahmen schnell und unbürokratisch Lösungen zwischen den Beteiligten vermittelt?

Antwort zu 26:

Dies ist bisher nicht vorgesehen. Für die Vorhaben auf öffentlichen Flächen wäre die Benennung eines Ansprechpartners denkbar. Zum jetzigen Zeitpunkt kann hierzu jedoch keine verbindliche Aussage getroffen werden. Darüber hinaus hat der Senat, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucherschutz und Klimaschutz, ein Beschwerdetelefon eingerichtet und es besteht die Möglichkeit online eine Beschwerde einzubringen. Siehe folgende Internetseite <https://www.berlin.de/umwelt/themen/laerm/artikel.252662.php>

Frage 27:

In welcher Weise werden die Anwohner in die weitere Planung und Entwicklung des neuen Stadtquartiers auf dem Areal VEB-Kühlautomaten eingebunden, welche Beteiligungsmaßnahmen sind wann durch wen geplant?

Antwort zu 27:

Im Bebauungsplanverfahren wurde die Öffentlichkeit, einschließlich Anwohnenden, formell beteiligt. Eine darüberhinausgehende Beteiligung der Anwohnenden bei der Planung und Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist formell nicht vorgesehen. Denkbar wäre eine Beteiligung bei der Gestaltung von öffentlichen Grün- und Spielplätzen in Abstimmung mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick und den zuständigen öffentlichen Bauträgern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann hierzu jedoch keine verbindliche Aussage getroffen werden.

Frage 28:

Wie bewertet der Senat die aufgrund der zunehmenden Verdichtung in der Region Johannisthal zu erwartende Zunahme der Nutzungsintensität des Landschaftsparks Johannisthal mit seinen empfindlichen, besonders schutzbedürftigen Biotopen und den unter Landschafts- und Naturschutz stehenden Flächen?

Antwort zu 28:

Der Landschaftspark Johannisthal mit einer Fläche von 67,55 ha (davon 26,4 ha Naturschutzgebiet) ist ein wichtiger integraler Bestandteil des Entwicklungsbereiches Berlin - Johannisthal / Adlershof und ist eine vorgezogen angelegte Ausgleichs- und Ersatzfläche für die Baufelder im Entwicklungsbereich. Mit angelegt wurden so genannte Aktivkammern, die zum Teil noch ausgebaut werden können bzw. noch über ausreichende Kapazitäten verfügen. Die nunmehr eintretende und erwünschte Entwicklung im engeren Umfeld des Landschaftsparks wird deshalb vom Senat begrüßt.

Frage 29:

Wie soll der Schutz der Flächen vor diesem Hintergrund zukünftig gewährleistet werden?

Antwort zu 29:

Die bestehenden Maßnahmen zum Schutz der sensiblen Flächen, insbesondere zur Sicherung des Naturschutzgebiets, werden weiterhin aufrechterhalten. Dazu zählen u.a. die Erhaltung der Unzugänglichkeit des Naturschutzgebietes sowie die Wahrung der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet, die u.a. den Leinenzwang für Hunde vorschreibt. Gegebenenfalls ist das verfügbare Instrumentarium zu prüfen und nachzubessern.

Berlin, den 09.09.22

In Vertretung

Gaebler

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen