

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg (LINKE)

vom 22. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Dezember 2022)

zum Thema:

Verkehrschaos in Treptow II: Plänterwald

und **Antwort** vom 09. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- 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. 19/14379
vom 22. Dezember 2022
über Verkehrschaos in Treptow II: Plänterwald

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick sowie die Autobahn GmbH des Bundes um Stellungnahmen gebeten. Die übersandten Stellungnahmen sind in der nachfolgenden Beantwortung an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wurden für Maßnahmen in Plänterwald durch den Bezirk Treptow-Köpenick im Jahr 2022 Mittel aus den Haushaltstiteln 52131 (Maßnahmen zur Stadtverschönerung) sowie 54010 lfd. Nrn. 1 bis 4 in Kapitel 2707 abgerufen bzw. verausgabt? Wurde vom Bezirk Bedarf für das Jahr 2023 angemeldet? Falls ja: Wofür genau und in welcher Höhe jeweils?

Antwort zu 1:

Dem Senat sind keine konkreten Maßnahmen in Plänterwald bekannt, die im Haushaltsjahr 2022 aus Kapitel 2707, Titel 52131 „Maßnahmen für die Stadtverschönerung“ finanziert wurden.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es wurden keine Mittel für Maßnahmen in Plänterwald aus den Haushaltstiteln 52131 (Stadtverschönerung) und 54010 abgerufen bzw. verausgabt. Für 2023 wurden vom SGA ein Bedarf i. H. v. 2.005.000,00 € angemeldet, wovon 585.000 € für den FB Tief bisher ohne konkrete Objektbenennung angemeldet wurden, die restlichen 1.420.000,00 € wurden vom FB Grün des SGA mit Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Jungbaumschnitt und Bewässerung von Jungbäumen, Stubben fräsen u. ä. sowie dem Kauf von Bänken für Grünanlagen und Stadtplätze hinterlegt. Eine Bestätigung der angemeldeten Maßnahmen durch die Sen UMVK steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch aus.“

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die aktuelle Verkehrssituation in Plänterwald und mit welchen Entwicklungen ist in den kommenden 5 Jahren zu rechnen? Geht der Senat von einer Zunahme des Individualverkehrs aus und wenn ja, aus welchen Gründen?

Antwort zu 2:

Bedingt durch räumliche Zäsuren (die Spree im Norden/Nordosten und die Bahnanlagen im Westen) ist die Verkehrssituation im Ortsteil Plänterwald geprägt vom Verlauf zweier Hauptverkehrsstraßen, insbesondere dem Teilabschnitt der Bundesstraße B 96a.

In den kommenden fünf Jahren wird es u.a. aufgrund der Verkehrsfreigabe des 16. Bauabschnittes der A 100 im Bereich des Treptower Parks und geplanter Gebietsentwicklungen nicht nur im Plänterwald sondern auch im Wirkungsbereich der B 96 a zu Veränderungen in der Verkehrsbelegung kommen.

Frage 3:

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für das Fördergebiet Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße benennt hinsichtlich des Straßenverkehrs große Probleme. Welche Maßnahmen wurden in Plänterwald entsprechend des Konzepts bereits vorgenommen? Welche Verbesserungen konnten dadurch erreicht werden?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Maßnahme ISEK Baumschulenstraße steht noch ganz am Anfang, so dass bisher noch keine Maßnahmen vorgenommen wurden, zu den berichtet werden kann.“

Frage 4:

Wie ist der Stand der Ausbaumaßnahmen der Straße „Am Treptower Park“ und wann werden diese abgeschlossen sein?

Antwort zu 4:

Die Autobahn GmbH des Bundes teilt hierzu mit:

„Derzeit wird die Straße „Am Treptower Park“ (B 96) für die zukünftige Verkehrssituation mit der Anschlussstelle (AS) der A 100 „Treptower Park“ baulich umgestaltet. Hierfür überschneiden sich im Bereich der Straße „Am Treptower Park“ Straßenbauarbeiten der Autobahn GmbH mit Arbeiten der Leitungsbetriebe (BWB, Telekom, Stromnetz Berlin).

Derzeit finden Arbeiten der Leitungsbetriebe statt. Nach aktuellem Terminplan ist vorgesehen, dass im August 2023 die Straßenbauarbeiten im Stadtstraßenbereich abgeschlossen werden.“

Frage 5:

Wie viele Kraftfahrzeuge fahren vor Beginn der Baumaßnahmen täglich auf der Straße „Am Treptower Park“ und auf der Köpenicker Landstraße?

Antwort zu 5:

Daten aus den regelmäßig stattfindenden Straßenverkehrszählung sind veröffentlicht im Internetangebot unseres Hauses unter folgendem Link:

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

Für die angefragten Straßen „Am Treptower Park“ und Köpenicker Landstraße können die werktäglichen Querschnittsbelastungswerte auch der nachfolgenden tabellarischen Zusammenstellung entnommen werden:

Straße Quelle	Am Treptower Park	Köpenicker Landstraße
	DTV werktags / Kfz in 24 h	
SVZ 2019	24.000 – 24.800	27.900 – 34.200
SVZ 2014	24.900	30.700 – 34.400
SVZ 2009	25.200 – 26.800	31.700 – 35.100

Frage 6:

Mit wie vielen Kraftfahrzeugen täglich rechnet der Senat nach Abschluss der Arbeiten und der Fertigstellung des 16. BA der BAB100 auf der Straße „Am Treptower Park“ und auf der Köpenicker Landstraße?

Antwort zu 6:

Die für den 16. Bauabschnitt der A 100 planfestgestellten Zahlen sind weiterhin maßgebend.

Straße Quelle		Am Treptower Park	Köpenicker Landstraße
		DTV werktags / Kfz in 24 h	
Verkehrliche Begründung für das Bauvorhaben Weiterführung A100 - 16.BA		rund 10.000	13.000 – 20.000

Frage 7:

Wann wird der Senat eine Neubewertung des Straßenverkehrslärms entlang des Zuges Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße - Schnellerstraße vornehmen und dort Maßnahmen zur Einhaltung der durch die WHO empfohlenen Lärmpegel treffen?

Antwort zu 7:

Die Lärmaktionsplanung nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) § 47 d bewertet die Lärmbelastung von Hauptlärmquellen und entwickelt Maßnahmen, wo dies erforderlich und möglich ist. Die Lärmaktionsplanung wird im Fünfjahresturnus fortgeschrieben. Die nächste Fortschreibung ist für Juli 2024 geplant. Ob und wie dabei die WHO-Empfehlungen berücksichtigt werden können, ist derzeit offen. Ziel aller Bemühungen des Senats ist es, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm auf ein akzeptables Maß zu beschränken. Daher gibt der aktuell gültige Lärmaktionsplan 2019-2023 vor, ein Tempo-30-Konzept zu erarbeiten. Anlass ist die anhaltend hohe Lärmbelastung der Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen. Trotz großer Anstrengungen des Berliner Senats in der Vergangenheit (siehe dazu <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermaktionsplan-berlin-2019-2023/>) und Nutzung aller zur Verfügung stehenden Lärminderungsmaßnahmen (siehe ebenda) konnte bisher die Lärmbelastung in der Stadt nicht in ausreichendem Maße reduziert werden. In dem Tempo-30-Konzept werden die Straßen des übergeordneten Verkehrsnetzes untersucht, so auch der Straßenzug Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße - Schnellerstraße. Erste Ergebnisse werden für 2023 erwartet.

Frage 8:

Wie bewertet der Senat die Situation für Radfahrende in Plänterwald?

Antwort zu 8:

Die Situation für den Radverkehr in Plänterwald ist dadurch geprägt, dass einige wenige Hauptverkehrsstraßen noch gar nicht über Radverkehrsanlagen verfügen oder die vorhandenen

Straßenbreiten der Hauptverkehrsstraße deren Herstellung nicht ohne Grunderwerb zulassen. Die meisten Hauptverkehrsstraßen in Plänterwald verfügen zwar bereits über Radwege, die aber in der Regel nicht den nach dem Mobilitätsgesetz verlangten Standards entsprechen.

Frage 9:

Wann ist mit der Einrichtung mobilitätsgesetzkonformer Radverkehrsanlagen in der Neuen Krugallee, im Straßenzug Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße - Schnellerstraße, entlang der Kieholzstraße sowie entlang des Dammwegs zu rechnen?

Antwort zu 9:

Maßnahmen zur Verbesserung sind zwar für die Kieholzstraße (südlich Dammweg noch ganz ohne Radverkehrsanlage) und den Straßenzug Am Treptower Park - Köpenicker Landstraße - Schnellerstraße geplant. Belastbare Zeitpläne für die Umsetzung lassen sich angesichts der unzureichenden personellen Ausstattung des zuständigen bezirklichen Straßen- und Grünflächenamts und der meist komplizierten planerischen Voraussetzungen (fehlende Regenentwässerungen, Flächenmangel, hohe Verkehrsbelastungen insbesondere im Falle der Köpenicker Landstraße) allerdings noch nicht angeben, da es sich nach Kenntnisstand der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz bisher lediglich um Vorplanungen in einem frühen Planungsstadium oder Straßenquerschnittsdiskussionen für mögliche Radverkehrsinfrastrukturprojekte handelt.

Frage 10:

Welche Planungen für den Ausbau des Radverkehrs gibt es im Zusammenhang mit einem Verkehrskonzept für die Neueröffnung des Spreeparks? Sind dabei Fahrradbrücken über die Spree geplant und wenn ja, wie vertragen sich diese mit den Planungen für das Projekt Spreeküste (auf der gegenüberliegenden Spreeseite im Bezirk Lichtenberg/Treptow-Köpenick)? Gibt es Gutachten zur Sinnhaftigkeit einer Fahrradbrücke über die Spree in der Verlängerung des Dammwegs?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Eine Spreebrücke zwischen Dammweg und Blockdammweg ist Bestandteil des Ergänzungsnetzes im Radverkehrsplan Berlin, welcher Ende 2021 beschlossen wurde. Untersuchungen der Machbarkeit oder gar Planungen liegen dem Bezirksamt nicht vor.“

Frage 11:

Welche Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in Plänterwald erwartete der Senat im Zusammenhang mit der Eröffnung des Spreepark (in Prozent)? Welche Zielvorstellung (in Prozent) für die Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr werden normalerweise an Bauvorhaben/Projekte gerichtet und wie begründet der Senat eventuelle Abweichungen von den Zielvorstellungen für den Spreepark?

Frage 14:

Welche tägliche Verkehrszunahme durch Kraftfahrzeuge erwartet der Senat durch die Eröffnung des Spreeparks auf die Straße Am Treptower Park, die Köpenicker Landstraße, die Bulgarische Straße, die Neue Krugallee und die Baumschulenstraße sowie die Späthstraße und die Anschlussstelle Späthstraße der Bundesautobahn? Bitte auflisten.

Antwort zu 11 und 14:

Die Fragen 11 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Endzustand wird gemäß der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 9-7 („Spreepark“) von einem MIV-Anteil des Besucherverkehrs von ca. 10% ausgegangen. Dieser angestrebte Zielwert begründet sich durch das hinterlegte Erschließungs- und Mobilitätskonzept, welches sowohl fördernde (alternative Leihangebote, Ertüchtigung der Fuß- und Radwegeverbindungen) als auch restriktive Maßnahmen (keine öffentlich zugänglichen Pkw-Stellplätze für den allgemeinen Besucherverkehr) beinhaltet, um die Verlagerung zugunsten des Umweltverbands aus ÖV, Fuß und Rad so weit wie möglich zu begünstigen.

Unter diesen Rahmenbedingungen wurde in der Verkehrsaufkommensermittlung ein zusätzliches Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Tagesverkehr von ca. 730 Kfz/24 h ermittelt und soll sich wie folgt verteilen:

- ca. 30 % von/nach Westen (über Puschkinallee und Treptower Park),
- ca. 25 % über den Dammweg und
- ca. 45 % von/nach Südosten (über Baumschulenstraße-Späthstraße und Köpenicker Landstraße (B 96a)).

Frage 12:

Für die Dauer der Bauarbeiten Ecke Köpenicker Landstraße / Baumschulenstraße wurde die Höchstgeschwindigkeit auf der Umleitung über die Neue Krugallee auf 30km/h reduziert. Das ISEK sieht zur Eindämmung der Luft- und Lärmbelastung eine Ausweitung der Tempolimits auf 30 km/h vor. Wird nach der Beendigung der Arbeiten die Geschwindigkeitsbegrenzung für die Neue Krugallee entsprechend bei 30km/h bleiben, auch perspektivisch für die zunehmende Anzahl von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mit der Eröffnung des Spreeparks?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Straßenverkehrsbehördliche Anordnung von Tempo 30 ist nur temporär. Zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger sind in Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt zwei weitere, zusätzliche Fußgängerüberwege straßenverkehrsbehördlich angeordnet worden (Willi-Sänger-Straße, Lakegrund), so dass zukünftig an insgesamt 5 Stellen (schon bisher Dammweg, Eichbuschallee, Am Plänterwald), die Querungsmöglichkeiten deutlich verbessert sind.“

Frage 13:

Wie hoch ist die Parkraumbelastung in den Wohngebieten in Plänterwald zwischen Köpenicker Landstraße und Neuer Krugallee derzeit und wie bewertet der Senat den Parkdruck in den Wohnquartieren des Ortsteils Plänterwald? Welche Auswirkungen auf den Parkdruck sieht der Senat durch die Eröffnung des Spreeparks? Wie wird verhindert, dass sich der Parkdruck auf die angrenzenden Wohngebiete massiv verstärkt?

Antwort zu 13:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 9-7 („Spreepark“) wurde auch eine Parkraumanalyse durchgeführt. Im Ergebnis wurde an einem repräsentativen Tag eine durchschnittliche Parkraumauslastung der unmittelbar an den Plänterwald bzw. den Treptower Park angrenzenden Straßen von ca. 80 % bis 90 % ermittelt.

Für die Besucherinnen/Besucher, die mit dem eigenen Pkw an- und abreisen (siehe Antwort zur Frage 11 und 14), wurde ein Bedarf von ca. 100 Stellplätzen in der Spitzenstunde errechnet. Auch wenn die Auslastungen im OT Plänterwald bereits hoch sind, verbleiben aufgrund der Vielzahl an öffentlichen Stellplätzen auch im weiteren Umfeld noch ausreichend Stellplatzkapazitäten, um diesen zusätzlichen Bedarf abdecken zu können. Es wird daher eingeschätzt, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen oder massiven Konflikte entstehen werden.

Frage 15:

Welche Maßnahmen sieht das Verkehrskonzept des Spreeparks vor, um eine Anreise ohne motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen? Bitte die einzelnen Maßnahmen sowie den Zeitpunkt ihrer Einrichtung auflisten.

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die vorliegende Verkehrsuntersuchung vom 12. Januar 2022 zum B-Plan 9-7 („Spreepark“) beinhaltet Maßnahmen des Erschließungs- und Mobilitätskonzeptes für alle Verkehrsarten, zu deren Umsetzung sich die Grün Berlin GmbH im Rahmen der sukzessiven Eröffnung des „Kunst-

und Kulturparks“ bis 2026 verpflichtet hat bzw. die durch den jeweiligen Baulastträger zu erfolgen haben.

Fußgängerverkehr

Laut Verkehrsprognose werden durchschnittlich ca. 85 % der täglichen Besucher die letzten Meter zu den unterschiedlichen Parkeingängen zu Fuß zurücklegen (mit Ausnahme von Radfahrenden und Menschen mit schwerer Gehbehinderung bzw. im Rollstuhl). Aufbauend auf einer detaillierten Bestandsanalyse werden im Mobilitäts- und Erschließungskonzept mehrere Erschließungsachsen für den Radverkehr vorgesehen, die sich am bestehenden Netz orientieren bzw. unter Berücksichtigung des auf dem Wasserweg geplanten Fernradwegs (als Teil des Europawegs R1) neu auszurichten sind. Es wurden vor allem folgende Radwegestrecken betrachtet:

- - vom Knotenpunkt Bulgarische Straße/Neue Krugallee/Alt-Treptow bis zum Haupteingang West in Nähe der Bulgarischen Straße,
- - vom S-Bahnhof Plänterwald über die Straße Am Plänterwald zu beiden Haupteingängen sowie
- - vom S-Bahnhof Baumschulenweg über Kiehnwerderallee bzw. Uferwanderweg bis zum Haupteingang Ost am Ausflugslokal Altes Eierhäuschen.

Es werden folgende Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerung der Radwegeverbindungen aus den verschiedenen Richtungen des Stadtgebiets bzw. von den S-Bahnhöfen kommend vorgeschlagen:

Stadteinwärts bzw. vom S-Bahnhof Treptower Park kommend:

- Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn der Bulgarischen Straße (nördlich der Neuen Krugallee) oder alternativ die Umwidmung als Fahrradstraße sowie
- die Ertüchtigung des Wasserwegs als künftiger Abschnitt des Europaradwegs R1 (Genehmigungsverfahren läuft bereits).

Vom S-Bahnhof Plänterwald kommend:

- verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Steigerung der Querungssicherheit im Bereich des Bahnhofsvorplatzes,
- Verbesserung der Querungsbedingungen der Köpenicker Landstraße durch Einrichtung einer signalisierten Radfurt für die südliche Fahrbahn und Umwandlung der Fußgängerfurt in eine kombinierte Fußgänger-/Radfurt im Bereich der nördlichen Fahrbahn,
- Verbesserung der Radfahrbedingungen in der Straße Am Plänterwald im Abschnitt zwischen Köpenicker Landstraße und Neue Krugallee, z.B. durch eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs oder Einbahnstraßenführung sowie
- die Führung der Radfahrenden über die Neue Krugallee zum Haupteingang Bulgarische Straße bzw. über Dammweg zum Haupteingang am Ausflugslokal (da der Weg in Verlängerung der Straße Am Plänterwald zum Nebeneingang Süd nicht für Radfahrende ausgebaut bzw. ertüchtigt werden kann).

Vom S-Bahnhof Baumschulenweg kommend:

- Aufwertung des Abschnitts zwischen S-Bahnhof Baumschulenweg und Köpenicker Landstraße sowie des Knotenpunktes Baumschulenstraße/Neue Krugallee zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität der Radverkehrsführung,
- Ausweisung der Kiehnwerderallee als Radverkehrshauptachse aus Richtung Süden (zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem parallel verlaufenden Uferwanderweg).

Für die übrigen Abschnitte der einzelnen Radwegeverbindungen wird im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung kein Handlungsbedarf ausgemacht.

Neben der guten Erreichbarkeit der Parkanlagen für die mit dem Fahrrad anreisenden Parkbesucher sind darüber hinaus ausreichend dimensionierte und gesicherte Abstellanlagen an den Parkeingängen von besonderer Bedeutung. Nach Abschätzung des Radverkehrsaufkommens auf den einzelnen Zulaufstrecken an einem Design Day mit 5.293 Besuchern wurde der Bedarf an Abstellplätzen ermittelt. Inklusive einer Reserve von ca. 20 % werden die erforderlichen Abstellplätze auf die Parkeingänge innerhalb des Spreeparkgeländes wie folgt verteilt: Vorgesehen sind ca. 190 Stellplätze am Haupteingang Bulgarische Straße, 160 Stellplätze am Haupteingang Altes Eierhäuschen und 60 Stellplätze an den Nebeneingängen. Die Abstellmöglichkeiten werden familienfreundlich ausgelegt, sodass auch Lastenräder und Anhänger abgestellt werden können. Zudem werden Abstellmöglichkeiten für E-Bikes berücksichtigt (mit Ladesäulen).

Öffentlicher Personennahverkehr

An einem „Design Day“ mit 5.293 Besuchern werden insgesamt 3.440 Besucher (65 %) mit dem ÖPNV anreisen. Die S-Bahn wird daran den höchsten Anteil von 80 % (2.752 Fahrgäste) haben, im Busverkehr werden etwa 20% aller ÖPNV-Fahrgäste (688 Fahrgäste) erwartet.

Auf die Nutzung der S-Bahnangebote kann in Form einer optimalen Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsmitteln und den umliegenden Verkehrswegen Einfluss genommen werden. Dies betrifft vor allem Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Verkehrssicherheit für zu Fußgehende und Radfahrende sowie Maßnahmen des nachhaltigen Verkehrskonzepts, das u.a. kurzfristig realisierbare Mobilitätspunkte mit Leihangeboten an den S-Bahnhöfen umfasst.

Auch die Verknüpfung mit den in der unmittelbaren Umgebung des Spreeparks verkehrenden Buslinien 165, 166 und 265 ist von besonderer Bedeutung für die reibungslose Beförderung der Parkbesucher. Diese sind für die Basisnutzung des Parks grundsätzlich ausreichend. Auch ist eine dynamische Anpassung bzw. Erhöhung der Kapazitäten (in Form von Taktverdichtungen, größeren Fahrzeugen etc.) innerhalb weniger Monate durch die Berliner Verkehrsbetriebe möglich.

Die Erschließung durch den Busverkehr im unmittelbaren Umfeld lässt sich durch die Zusammenfassung und Zentralisierung mehrerer Haltestellen verbessern. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Schaffung einer zentralen Haltestelle für den Spreepark im Bereich des Knotenpunkts Alt-Treptow/Bulgarische Straße/Neue Krugallee, die von den Buslinien 165, 166 und 265 in Richtung S-Bahnhof Treptower Park bedient wird. Diese Maßnahme ermöglicht zum einen kurze Wege zum Haupteingang an der Bulgarischen Straße ohne Querung der Straße Neue Krugallee. Zum anderen kann eine bessere Übersichtlichkeit (vor allem für nicht-ortskundige Personen) gewährleistet werden.
- Verlegung der Haltestelle „Bulgarische Straße“ (der Linie 265 in Richtung S-Bahnhof Baumschulenweg) in die Neue Krugallee auch in Kombination mit einem neuen Fußgängerüberweg.

Diese Maßnahmen können zur Optimierung und Komforterrhöhung des Busliniennetzes beitragen. Eine Verortung der Haltestellen kann erst im Zuge der weiteren Planungen durch die Berliner Verkehrsbetriebe erfolgen. Planungen hierzu liegen bisher nicht vor.

Die BVG hat an der Erstellung der Verkehrsuntersuchung mitgewirkt. Sie wird das Besucheraufkommen beobachten und bei erkennbarem Bedarf die notwendigen Schritte zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens einleiten.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der im Erschließungs- und Mobilitätskonzept vorgesehenen fördernden Maßnahmen für die klassischen Träger des Umweltverbunds in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr ist davon auszugehen, dass nur ca. 10 % der Parkbesucher mit dem eigenen Pkw anreisen werden. Diese können über das umliegende Straßennetz und insbesondere über die Bulgarische Straße und die Neue Krugallee relativ nah an das Spreeparkgelände heranfahren. Eine direkte Anfahbarkeit des Parkgeländes wird in der Regel nicht möglich sein. Diese Möglichkeit bleibt nur besonders berechtigten Benutzungszwecken und Personengruppen vorbehalten (Wirtschaftsverkehr, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Gäste des Ausflugslokals mit Stellplatzreservierung und zeitlich befristeter Zufahrtsgenehmigung). Durch ein Teileinziehungsverfahren für den Dammweg in Kombination mit einer physischen Zufahrtsbeschränkung wird dieses Planungsziel umgesetzt (näher dazu siehe unten).

In der Konsequenz werden die Besucher, die mit dem eigenen Pkw anreisen, Parkmöglichkeiten im nahen und weiteren Umfeld des Spreeparks suchen. Bei einem MIV-Anteil von 10 % ergibt sich in der Spitzenstunde an einem „Design Day“ (5.293 Besucher) ein Stellplatzbedarf von ca. 100 Parkständen. Die Auswirkungen auf die Parkmöglichkeiten in der Umgebung des Spreeparks waren deshalb im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung zum Bebauungsplan auf Grundlage einer umfassenden Bestandsanalyse zu ermitteln und zu bewerten. Ergebnis ist, dass der Mehrbedarf an Parkständen durch die bislang im öffentlichen Raum noch vorhandenen Kapazitäten in der näheren Umgebung des Parks (d.h. in der Neuen Krugallee, der Bulgarischen

Straße und den weiteren umliegenden Straßen) gedeckt werden kann. Es wird allerdings nach Realisierung des Kunst- und Kulturparks eine 100 %ige Auslastung eintreten. Zudem werden die Besucher versuchen, möglichst in Nähe der Eingänge zu parken.

Im Erschließungs- und Mobilitätskonzept für den Kunst- und Kulturpark wird deshalb empfohlen, im Rahmen einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit der Parkbetreiberin darauf hinzuweisen, dass für die Besucherinnen/Besucher keine Parkstände bereitgestellt werden. Das Bezirksamt wird darüber hinaus die Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone prüfen.

Parkbahn

Die historische Parkeisenbahn soll im Zuge der weiteren Entwicklung des Spreeparks reaktiviert werden und innerhalb des Parks den Haupteingang an der Bulgarischen Straße mit dem Haupteingang am Alten Eierhäuschen verbinden. Zum einen verbessert sich auf diese Weise die Erreichbarkeit der Ausflugsgaststätte. Zum anderen können Wegeketten ohne Abhängigkeit vom Standort des eigenen Fahrrads oder Pkw flexibel gestalten werden. Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Reaktivierung der Parkbahn die Attraktivität der gesamten Erschließung steigern lässt und positive Effekte zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erzeugt werden.

Schiffsverkehr

Die Nähe des Kunst- und Kulturparks zur Spree ermöglicht auch Fahrgastschiffe (Touristen- und Ausflugsschiffe) in das Erschließungs- und Mobilitätskonzept einzubeziehen. Zu diesem Zweck wird für eine neue Schiffsanlegestelle auf Höhe des Haupteingangs Ausflugslokal Altes Eierhäuschen ein Genehmigungsverfahren eingeleitet. Diese Maßnahme kann zu einer Entlastung der übrigen Verkehrsträger führen und damit zu einer nachhaltigen und verkehrsvermeidenden Erschließung beitragen.

Am Freitag, 02.12.2022 starteten die Baumaßnahmen für den Schiffsanleger und die Rad- und Fußverbindung über den Wasserweg.

Der Ausbau dieser Infrastruktur sichert die nachhaltige Verkehrserschließung des Spreeparks zu Wasser. Das bestehende Fuß- und Radwegenetz rund um den Spreepark wird voraussichtlich bis zum zweiten Quartal 2023 ausgebaut. Der neue Schiffsanleger in direkter Nachbarschaft zum Eierhäuschen soll ebenfalls im kommenden Frühjahr in Betrieb genommen werden. Die Anbindung an den Wasser-, Rad- und Fußverkehr ist ein Baustein des Mobilitätskonzepts für den Spreepark und das Eierhäuschen. Erste Fahrgastschiffe können den neuen Schiffsanleger voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2023 anfahren. Die Grün Berlin GmbH wird den Betrieb des Anlegers für das Land Berlin übernehmen.

Ergänzende innovative Verkehrsmittel

Neben der Förderung der klassischen Verkehrsträger kann die Erschließung des Spreeparks durch den Einsatz alternativer Verkehrssysteme weiter qualifiziert werden. Hierzu gehören z.B. Verleihsysteme sowie autonom fahrende Verkehrsmittel, die in erster Linie die im Umfeld vorhandenen S-Bahnhöfe mit den Parkeingängen verbinden können.

Verleihsysteme

Verleihsysteme können zu einer besseren und vor allem autofreien Erschließung des Spreeparks beitragen und sind für die „letzte Meile“ (z.B. zwischen den S-Bahnhöfen und den Parkeingängen) sehr gut geeignet. Neben den klassischen Leihfahrrädern sind dies auch E-Scooter und E-Roller. Für eine optimale Vernetzung und Attraktivität dieser innovativen Verkehrssysteme sollten organisatorische Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören:

- Die Einrichtung eigens für Verleihfirmen reservierte Abstellanlagen an allen Parkeingängen,
- die Zuordnung und Reservierung von Flächen für in Frage kommende Verleihfirmen sowie eine entsprechende Ausschilderung an den S-Bahnhöfen Baumschulenweg, Plänterwald und Treptower Park,
- Verkauf von Eintrittskarten in Kombination mit Gutscheinen und Freifahrten in der Anlaufphase des neu eröffneten Kunst- und Kulturparks sowie
- die Sicherstellung eines flexiblen und zeitnahen Transfers überzähliger Räder/Scooter zwischen den S-Bahnhöfen und den jeweiligen Parkeingängen.

Autonomer Bus

Eine weitere Möglichkeit zur Erschließung und attraktiven Verbindung der umliegenden S-Bahnhöfe mit den Parkeingängen stellen autonom fahrende Busse dar. Im Erschließungs- und Mobilitätskonzept wird hierfür als ausgewählte Strecke die Puschkinallee/Alt-Treptow vorgeschlagen, die den S-Bahnhof Treptower Park mit dem Haupteingang Bulgarische Straße verbinden könnte. Hierfür ist u.a. die Anlage eines Sonderfahrstreifens mit baulicher Trennung von der Fahrbahn des Gegenverkehrs erforderlich, so dass derzeit keine Aussage zum Zeitpunkt der Umsetzung getroffen werden kann.

Konkrete Planungen wurden noch nicht aufgenommen.

Maßnahmen zur Beschränkung des Verkehrsaufkommens auf dem Dammweg

Die Beschränkung des Verkehrsaufkommens auf dem Dammweg nördlich der Neuen Krugallee ist ein wichtiger Baustein des Mobilitäts- und Erschließungskonzept für den Kunst- und Kulturpark und insbesondere aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet von besonderer Bedeutung. Integraler Bestandteil der stufenweisen Realisierung des Kunst- und Kulturparks ist auch die Reaktivierung des ehemaligen Ausflugslokals „Altes Eierhäuschen“. In Hinblick auf die geplante Eröffnung in der ersten Phase 2022/2023 ist der öffentliche Verkehr auf dem Dammweg bereits durch ein Teileinziehungsverfahren auf Grundlage des § 4 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) eingeschränkt worden. Die Teileinziehung wurde als Allgemeinverfügung erlassen und im Amtsblatt Nr. 2 vom 14.01.2022, S. 73 ff. bekanntgemacht. Durch die erfolgte Teileinziehung ist künftig der zulässige Benutzerkreis auf den Rad- und Fußgängerverkehr beschränkt. Ausgenommen hiervon bleiben Anliegerverkehr und öffentlicher Personennahverkehr.

Als Anlieger im Sinne dieser Widmungseinschränkung gelten:

- Eigentümer der Anliegergrundstücke und deren Beauftragte, insbesondere aber auch Einsatzfahrzeuge, Krankenfahrzeuge, Lieferverkehr, Forstwirtschaft, Betriebs- und Versorgungsdienst, Baustellenfahrzeuge,
- kontrollierter Besucherverkehr für Gäste des Ausflugslokals Altes Eierhäuschen mit Stellplatzreservierung (zeitlich befristet) sowie
- Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Demnach werden zufahrtsberechtigt nur Fahrzeuge eines klar definierten Nutzerkreises sein, die insbesondere zur Ver- und Entsorgung, zum wirtschaftlichen Betrieb der Anlieger oder aufgrund anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften zwingend erforderlich sind. Neben Ver- und Entsorgungsfahrzeugen sowie Bewirtschaftungsverkehr der Anlieger (Spreepark, Eierhäuschen, Plansche und Berliner Forsten/Waldschule) sind dies u.a. Fahrzeuge von Liefer- und Dienstleistungen, Menschen mit körperlichen Einschränkungen sowie Gäste des Ausflugslokals „Altes Eierhäuschen“ mit zeitlich befristeter Zufahrtsgenehmigung (z.B. für geschlossene Veranstaltungen).

Die Teileinziehung war aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls, insbesondere zum Schutz von Natur und Landschaft vor schädlichen Immissionen sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes Berlin erforderlich.

Die Straßenbaulast im Sinne des § 8 BerlStrG wird durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung dahingehend aufgeteilt, dass die Betreiberin des Kunst- und Kulturparks den Winterdienst und die Verkehrssicherung des Straßenabschnitts bedient, das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt weiterhin für Bau und Instandhaltung zuständig ist.

Die Teileinziehung wird durch eine entsprechende Verkehrsbeschilderung deutlich gemacht und eine physische Zufahrtsbeschränkung unterstützt: Diese ist am Knotenpunkt Dammweg/Neue Krugallee (z.B. in Form einer Schrankenanlage oder eines versenkbaren Pollers) vorgesehen und soll widerrechtliches Befahren, Parken und Parksuchverkehr im Landschaftsschutzgebiet verhindern. Damit der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird, soll eine entsprechende Beschilderung in der Neuen Krugallee auf die Zufahrtsbeschränkung frühzeitig aufmerksam machen.“

Frage 16:

Gibt es Analysen über die Leistungsfähigkeit des Dammweges in seinem Ist-Zustand und wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen diese?

Antwort zu 16:

Eine verkehrliche Beurteilung des Dammweges erfolgte im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan 9-7 („Spreepark“). Hierbei wurde festgestellt, dass der Dammweg in seinem jetzigen Ausbauzustand die Anforderungen an eine verkehrssichere Erschließung des Spreeparks und der weiteren Anlieger nicht erfüllt. Aus diesem Grund bedarf es einer behutsamen Ertüchtigung des Dammweges.

Frage 17:

Mit welcher Begründung wurde die Höchstgeschwindigkeit auf dem Dammweg im Plänterwald auf 30km/h erhöht? Welche Auswirkungen auf die Sicherheit der Gäste des Plänterwalds (Spaziergänger*innen, Fußgänger*innen) ergeben sich daraus aktuell sowie perspektivisch?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Dieser Bereich des Dammweges war über viele Jahre eine Tempo 10 – Zone. Nachdem im Jahr 2019 eine solche Ausschilderung nicht mehr rechtlich zulässig war, wurde im Rahmen einer neuen Straßenverkehrsbehördlichen Anordnung ein streckenbezogenes Tempo 30 angeordnet. Das Straßen- und Grünflächenamt und die untere Verkehrsbehörde schätzen ein, dass damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend gewahrt ist. Perspektivisch wird durch die Teileinziehung dieses Teils des Dammweges das Befahren mit Kraftfahrzeugen nahezu gänzlich ausgeschlossen sein, so dass sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer weiter verbessert.“

Berlin, den 09.01.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz