

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE)**

vom 18. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. März 2024)

zum Thema:

Baumfällungen in der Gneisenaustraße? Schlägt das Baurecht wieder das Baumrecht?

und **Antwort** vom 27. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. April 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18606
vom 18. März 2024

über Baumfällungen in der Gneisenaustraße? Schlägt das Baurecht wieder das Baumrecht?

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 die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten, sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Planungen gibt es zur Sanierung der Tunneldecke der U-Bahnlinie 7 zwischen den U-Bahnhöfen Hermannplatz und Mehringdamm? Wie ist der aktuelle Stand dieser Planungen? Wann sollen die Arbeiten beginnen bzw. wann sollen sie beendet werden?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Aktuell ist die Sanierung der Tunneldecke im Bereich des U-Bhf. Gneisenaustr. zwischen Zossener Str. und Mittenwalder Str. geplant. Diese Maßnahme ist Bestandteil der koordinierten und medienübergreifenden Baumaßnahme / Sanierung mit BWB (Trinkwasser, Abwasser) und NBB (Gas). Die Planungen sind in den letzten Zügen und die Bauausschreibungen werden vorbereitet. Die koordinierte Gesamtbaumaßnahme beginnt im November 2024 und endet

voraussichtlich im Juli 2028. Die BVG saniert die Tunneldecke in diesem Bereich von Februar 2025 bis Januar 2027.

Die Strecke zwischen den U-Bhf. Mehringdamm bis U-Bhf. Südstern und U-Bhf. Südstern bis U-Bhf. Hermannplatz wird erst im Anschluss der kombinierten Maßnahme BWB, NBB und BVG ab ca. 2026 beplant. Ein Baubeginn ist nicht vor 2028 zu erwarten.“

Frage 2:

Welche Unternehmen sind mit der Sanierung beauftragt und welche öffentlichen Stellen sind an der Planung und der entsprechenden Abstimmung beteiligt?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Gesamtmaßnahme sind bislang noch keine Unternehmen vertraglich gebunden. Beteiligt an der Planung sind die Fachämter des Bezirksamtes Friedrichshain / Kreuzberg und das Verkehrsmanagement des Senates.“

Frage 3:

Wie wird der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in die Planung einbezogen bzw. beteiligt?

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg ist als Straßenbaulastträger umfangreich in die Planung einbezogen (Straßen- und Grünflächenamt) und wird unterrichtet. Weiterhin fand eine Vorstellung des koordinierten Gesamtprojektes im Ausschuss für Umwelt, Grünflächen und Klima (UGK) der BVV Friedrichshain-Kreuzberg statt.“

Frage 4:

Wie steht es um eine Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. Voruntersuchung hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf den Baumbestand?

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die erforderlichen Gutachten zum Baumbestand und zum Artenschutz wurden bzw. werden erstellt.“

Frage 5:

Auf welche Weise soll die Abdichtung der Tunneldecke im Detail durchgeführt werden? Welche Maßnahmen sind im Einzelnen geplant und wie beeinflussen sie die Situation von Anwohnenden und Verkehrsteilnehmer/innen in der Gneisenaustraße und in den Anliegerstraßen?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Bauarbeiten werden in offener Bauweise durchgeführt. Bei Tunnelbauwerken in einfacher Tiefenlage (ca. 1,0 bis 1,5 m unter der Straßenebene) ist aufgrund der geringen Tiefenlage nur die offene Bauweise für die Erneuerung der Abdichtung möglich.

Die alte Abdichtung wird entfernt und eine neue 3-lagige Abdichtung an Decke und Wand aufgebracht. Für das koordinierte Gesamtprojekt (BWB, NBB, BVG) wurde eine gemeinsame Bauablaufplanung und ein gemeinsames bauzeitl. Verkehrsführungskonzept erarbeitet, um die Belastungen für die Anwohner zu minimieren.“

Frage 6:

Wird neben dem Aufzug, durch den der U-Bahnhof Gneisenaustraße behindertengerecht werden soll, ein dritter Treppenaufgang geschaffen? Gibt es Untersuchungen, ob und aus welchen Gründen ein solcher notwendig sein könnte? Wie hoch wären die Kosten dieses dritten Aufgangs? Wie wird sichergestellt, dass die Fahrgäste von diesem etwaigen Aufgang aus tatsächlich die Ampelüberführung an der Zossener Straße nutzen und nicht beliebig die Fahrbahn der Gneisenaustraße queren?

Antwort zu 6:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein dritter Treppenaufgang wird errichtet, um eine Entfluchtung im Brandfall zu gewährleisten. Die BVG kann bis zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe für die Errichtung keine Aussage über die Kosten machen. Die Fahrgäste sind, sobald sie als Fußgänger öffentliches Straßenland betreten, an die geltende Straßenverkehrsordnung gebunden.“

Frage 7:

Auf dem Mittelstreifen der Gneisenaustraße befinden sich allein zwischen Mehringdamm und Südsterne 148 Bäume. Davon sind 91 Linden und Platanen älter als 80 Jahre und 43 sogar älter als 100 Jahre. Die älteste Platane wurde vor ca. 130 Jahren gepflanzt.

Frage 7.1:

Wie viele dieser Bäume würden nach den aktuell vorliegenden Informationen der geplanten Tunneldeckenabdichtung zum Opfer fallen?

Antwort zu 7 und 7.1:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein erklärtes Grundziel der Planungen bei Tunnelsanierungsmaßnahmen ist, den Eingriff in vorhandenen Baumbestand so klein wie möglich zu halten. Die Grundanforderungen der BOStrab und dem PBefG sind jedoch dabei zu berücksichtigen. Nach dem aktuellen Planungsstand müssten in dem betreffenden Baubereich voraussichtlich 20 Bäume gefällt werden.“

Frage 7.2:

Ist bisher schon bekannt, welche Bäume im Einzelnen betroffen sein werden? Wie viele davon sind älter als 80 und wie viele älter als 100 Jahre?

Antwort zu 7.2:

„Von der Fällung wären nach heutigem Stand im Baubereich Platanen und Linden betroffen. Alter ist nicht bekannt.“

Frage 7.3:

Wie begründet die BVG, dass diese Bäume gefällt werden müssen? Sind die Argumente, mit denen die BVG ihre Planungen rechtfertigt, öffentlich einsehbar und überprüfbar? Wären Alternativen denkbar, bei denen die Bäume erhalten werden könnten, und wurden diese ausreichend untersucht? Wie sollen die Baumverluste nach Ansicht der BVG kompensiert werden?

Antwort zu 7.3:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die BVG ist nach BOStrab und PBefG verpflichtet, die Betriebsanlagen in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Aufgrund der Bauwerksschäden am Tunnelbauwerk aufgrund der mehr als 100 Jahre währenden Nutzung der U-Bahn ist eine Sanierung erforderlich. Dies betrifft u.a. die Notwendigkeit, die Tunnelabdichtung der Tunneldecke zu erneuern, um eine Abdichtung gegen eindringendes Wasser und die Anforderungen einer elektrischen Trennung des Bauwerks mit der Umgebung bei mit Gleichstrom betriebenen Bahnen sicherzustellen. Aufgrund der geringen Tiefenlage sind keine den o.g. Anforderungen entsprechenden Alternativen vorhanden. Die zu fällenden Bäume befinden sich unmittelbar an der Tunnelseitenwand im Bereich zwischen dem Tunnel und der Fahrbahn der Gneisenaustraße. Ohne die Fällung der Bäume ist ein Arbeiten an der Tunnelwand nicht möglich. Die Planungen der BVG sind einsehbar. Die entsprechenden Gutachten zum Baumbestand wurden erstellt. Die Neupflanzungen werden in Abstimmung und nach den Vorgaben mit dem Bezirksamt vorgenommen. Es erfolgt eine Neupflanzung im Baubereich.“

Frage 8:

Wie bewertet der Berliner Senat diese Kompensationsmaßnahmen? Wäre die Neupflanzung von Jungbäumen laut dem Berliner Senat ein geeigneter Ersatz für die nach den Planungen zu fallenden teils 100 Jahre alten Bäume?

Antwort zu 8:

Die BVG ist als Vorhabenträgerin verpflichtet, alle gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Bezüglich der nicht zu vermeidenden Fällungen erfolgt die Abstimmung mit den zuständigen Stellen im Bezirk (siehe Antworten auf Fragen 3, 4 und 9).

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Frage 9:

Wie viele Jungbäume müssten tatsächlich gepflanzt werden, um den Beitrag der zu fallenden Bäume für das Stadtklima und zur Klimaresilienz zu kompensieren?

Antwort zu 9:

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Neupflanzungen werden in Abstimmung und nach den Vorgaben mit dem Bezirksamt vorgenommen.“

Frage 10:

Welche Alternativen sieht der Senat zur vorgesehenen Grundinstandsetzung des U-Bahnhofs?

Antwort zu 10:

Der Senat betrachtet die vorgesehene Grundinstandsetzung der Infrastruktur des U-Bahnhofs als zwingend erforderlich.

Die BVG teilt hierzu Folgendes mit:

„Aus Sicht der BVG ist die Grundinstandsetzung der Infrastruktur des U-Bahnhofs alternativlos.“

Berlin, den 27.03.2024

In Vertretung

Britta Behrendt

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt