

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)

vom 17. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. März 2025)

zum Thema:

Einführung des Grüngleis-Projekts in der Wendenschloßstraße

und **Antwort** vom 1. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. April 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22008
vom 17. März 2025
über Einführung des Grüngleis-Projekts in der Wendenschloßstraße

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die geplante Einführung des Grüngleises in der Wendenschloßstraße hinsichtlich der ökologischen und städtebaulichen Vorteile?

Frage 2:

Aus welchen Gründen ist die Begrünung des Straßenbahngleises in der Wendenschloßstraße ausschließlich für den Abschnitt zwischen Muggelheimer Straße und Dorotheenstraße vorgesehen und weshalb wird nicht die gesamte Strecke der Wendenschloßstraße einschließlich der Wendeschleife berücksichtigt?

Frage 3:

Wann ist der Baustart des o. g. Grüngleis-Projekts in der Wendenschloßstraße geplant und in welchem zeitlichen Zusammenhang steht dieser mit den Bauarbeiten in der Altstadt Köpenick?

Frage 4:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um die Bauarbeiten für das Grüngleis-Projekt in der Wendenschloßstraße mit den voraussichtlich bis 2027 andauernden Projekten in der Altstadt Köpenick zu koordinieren und ist geplant, den Anwohnerinnen und Anwohnern eine baustellenfreie Phase zu ermöglichen?

Frage 5:

Welche Kommunikationsstrategien sind vorgesehen, um die betroffene Bevölkerung frühzeitig und transparent über die genannten Bauvorhaben und deren zeitliche Abfolge zu informieren?

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass während der Bauphase des Grüngleises der öffentliche Nahverkehr, insbesondere die Straßenbahnlinie 62, möglichst uneingeschränkt weiterbetrieben werden kann und welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Belastungen durch einen eventuellen Schienenersatzverkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner zu minimieren?

Frage 7:

Welche Überlegungen gibt es, die geplanten Bauarbeiten für das Grüngleis in Etappen durchzuführen, um die Verkehrsbehinderungen so gering wie möglich zu halten?

Frage 8:

Wie plant der Senat, die Akzeptanz für das Projekt des Grüngleises bei den Anwohnerinnen und Anwohnern zu fördern, insbesondere vor dem Hintergrund der bereits erlebten und zukünftigen Baustellenbelastungen?

Frage 9:

Welche finanziellen Mittel sind für das Projekt des Grüngleises in der Wendenschloßstraße vorgesehen?

Frage 10:

Wie setzt sich die Finanzierung zusammen und welche Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten in Berlin oder anderen Städten fließen in die Planung und Durchführung ein?

Frage 11:

Welche spezifischen Maßnahmen plant der Senat, um sicherzustellen, dass die Begrünung der Gleisanlagen in der Wendenschloßstraße regelmäßig und fachgerecht gepflegt wird, ohne Verkehrsbehinderungen zu verursachen und wie wird gewährleistet, dass das Grüngleis jederzeit von Rettungsfahrzeugen befahren werden kann? Welche Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten in Berlin oder anderen Städten fließen in diese Planung ein?

Antwort zu Fragen 1 bis 11:

Die Fragen 1 bis 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt mit, dass aktuell an keinem Projekt zum Einbau von Grün- bzw. Rasengleisen in der Wendenschloßstraße gearbeitet wird.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Grün- bzw. Rasengleise nur im besonderen Bahnkörper der BVG, also räumlich getrennt vom übrigen Straßenraum, realisiert werden können. Straßengebundene Bahnkörper, bei der sich der Motorisierte Individualverkehr und die Straßenbahn die Fahrfläche teilen, sind hierfür nicht geeignet.

Berlin, den 01.04.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt