

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 24. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. März 2025)

zum Thema:

Wie ist der Sachstand der Sanierung der Ollenhauerstraße?

und **Antwort** vom 7. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. April 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22092
vom 24.03.2025
über Wie ist der Sachstand der Sanierung der Ollenhauerstraße?

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 Reinickendorf von Berlin um eine Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Der Bezirk Reinickendorf plant den Umbau der Ollenhauerstraße auf knapp 2 km Straßenlänge. Auf einem Abschnitt wurde 2023 ein Radfahrstreifen nördlich der Humboldtstraße fertiggestellt, im Rahmen des Radwegestopps wieder gesperrt und wieder freigegeben.

In der Antwort S19-15930 wird auf die weitestgehend abgeschlossenen Planungen für die grundhafte Erneuerung der Ollenhauerstraße zwischen Tessenowstraße und Scharnweberstraße verwiesen, in dessen Verlauf ab 2027 Radwege nach den Standards des Radverkehrsplans sowie der AV Geh- und Radwege angelegt werden sollen.

Frage 1:

In welche Bauabschnitte unterteilt sich das Projekt Ollenhauerstraße (bitte für die einzelnen Bauabschnitte aufschlüsseln: Abschnitt von-bis, Abschnittslänge, Umfang der Arbeiten, Kostenschätzung, Anzahl der Kfz-Fahrspuren, typische Führungsform und Breite der Radverkehrsanlage (RVA), Genehmigung der Bauplanungsunterlagen, Verkehrsrechtliche Anordnung, geplanter Bauzeitraum)?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt dazu mit:

„Die Maßnahme Neubau Ollenhauerstraße unterteilt sich in drei Planungsabschnitte.

1. Abschnitt Kögelstraße bis Reinickes Hof, Länge ca. 1.100 m.

Hier wurde 2024 eine Bauplanungsunterlage (BPU) 2024 eingereicht und liegt zur Prüfung bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umwelt und Verkehr. Im Rahmen der Maßnahme erfolgt ein vollständiger Ausbau des vorhandenen Querschnitts. Bei der geplanten Radverkehrsanlage handelt es sich um einen baulich angelegten Radweg mit einer Breite von 2,50 m. Da die BPU noch zur Prüfung vorliegt, gibt es hier keine zeitliche Planung zu einem möglichen Bauablauf. Die Kosten betragen ca. 19,5 Millionen Euro. Die Anzahl der Fahrspuren ändern sich nicht.

2. Bauabschnitt Kurt-Schumacher-Platz bis Kögelstraße.

Derzeit liegt eine geprüfte Vorplanung vor. Die weitere Planung wurde vorläufig zurückgestellt, da die Führung der vorgesehenen Straßenbahntrasse sowie der damit verbundene Eingriff in den Kurt-Schumacher-Platz noch nicht abschließend geklärt sind.

3. Abschnitt Reinickes Hof – Tessenowstraße.

Auch hier liegt bislang lediglich eine geprüfte VPU für die gesamte Neubaumaßnahme vor. Eine Fortführung der Planung ist derzeit nicht möglich, da die Deutsche Bahn ihre Planungen zur Erneuerung des Überführungsbauwerks der Eisenbahn noch nicht abgeschlossen hat. Da derzeit keine belastbaren Angaben zur Höhenlage der Brücke vorliegen, kann die Höhenplanung der Straße nicht weiterverfolgt werden. Zudem ist eine mögliche Weiterführung der Straßenbahntrasse in die Untersuchungen einzubeziehen. Aufgrund der erforderlichen Absenkung der Straße um mehr als einen Meter wird die Umsetzbarkeit der Maßnahme seitens des Bezirksamts kritisch bewertet.

Die gesamte Maßnahme weist eine Länge von rund zweitausend Metern auf.

Die Kosten werden auf insgesamt 25,85 Millionen Euro geschätzt. Eine Veränderung der Spurenanzahl erfolgt nicht. Der Mittelstreifen wird verjüngt, um die ausreichenden Breiten für die Nebenanlagen zu erreichen.“

Frage 2:

Welche Varianten wurden oder werden im Verlauf der Planungen geprüft, die neben Vorgaben der gültigen Regelwerke für eine grundhafte Erneuerung auch folgende Ziele berücksichtigen?

- Erhaltung möglichst vieler Straßenbäume an ihren aktuellen Standorten
- Vorhalteplanung für die Trassierung einer später vorgesehenen Tramlinie erschütterungsarm auf separatem Rasengleis?

Frage 3:

Falls diese Varianten verworfen: was waren die Gründe?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt dazu mit, dass im Rahmen der geplanten Maßnahme der potenzielle Erhalt der vorhandenen Straßenbäume geprüft worden ist. Aufgrund der geringen Breiten der Nebenanlagen (Geh- und Radwege) ist eine Erhaltung der derzeitigen Baumstandorte nicht möglich. Die Standorte für Neupflanzungen werden entsprechend neu geordnet. Auch eine mögliche Weiterführung der Straßenbahntrasse in nördlicher Richtung wurde untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass eine Trassenführung in Mittelage nicht umsetzbar ist. Der Einbau eines Rasengleises scheidet aus, da hierfür jeweils eine Fahrspur pro Fahrtrichtung entfallen müsste, was unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsprognosen als nicht vertretbar eingeschätzt wird.

Berlin, den 07.04.2025

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt