

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung, Straßen,
Grünflächen und Umwelt

17.07.2023

Bezirksverordnetenversammlung
Treptow-Köpenick
18. Juli 2023

Vorsteher der BVV
Herrn Groos

Eingang Büro BVV

p. M. an Frakt. + BzV Hoffmann am 18.07.23

über
Bezirksbürgermeister



**Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Drucksache SchA IX/0459 vom 12.06.2023 des
Bezirksverordneten Dustin Hoffmann - CDU-Fraktion
Betr.: Stand der Planungen der SOV als Ortsumfahrung Baumschulenweg**

Ich frage das Bezirksamt:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen Süd-Ost-Umfahrung in Baumschulenweg?
2. Welche Position nimmt das Bezirksamt zu den Planungen ein, insbesondere mit Blick auf den geplanten Wohnungsbau im Späthfelder Dreieck und den BVV-Beschluss Nr. 0374/20/18 zur Drucksache VIII/0436 "Süd-Ost-Verbindung (SOV) weiterplanen und bauen - Baumschulenweg vom Durchgangsverkehr entlasten" vom 15.10.2018?
3. Welche Aktivitäten entfaltete das Bezirksamt zur Umsetzung des Beschlusses seit dem 1. und letzten Zwischenbericht vom 11.12.2018?
4. Gab es Abstimmungen mit dem Senat im vergangenen halben Jahr zur SOV und, wenn ja, wann und mit welchen Themen?
5. Wie möchte das Bezirksamt das geplante neue Stadtquartier in Späthfelde verkehrlich erschließen?
6. Wie bewertet das Bezirksamt den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Späthstraße zwischen Autobahnanschlussstelle und Königsheideweg?
7. Teilt das Bezirksamt die Auffassung, dass der 2. Bauabschnitt der SOV zwischen Späthstraßenbrücke und Köpenicker Landstraße entlang des Kanals eine verkehrliche Entlastungswirkung auf die Baumschulenstraße hätte, die maßgeblich auch eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Baumschulenstraße möglich machen würde?
8. Ist dem Bezirksamt die Problematik rund um den Schleichverkehr durch den Ligusterweg in Späthfelde bekannt und welche Maßnahmen sind angedacht, um dort die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Hierzu antwortet das Bezirksamt Treptow-Köpenick:

Zu 1.

Die ursprünglich Süd-Ost-Verbindung (SOV) genannte Verkehrslösung teilt sich jetzt auf in die Verkehrslösung Baumschulenweg (Straße zwischen B 96a und Südostallee, ehemals SOV 2.

Abschnitt) sowie Verkehrslösung Späthsfelde (Straße zwischen Südostallee und A 113, ehemals SOV 3. Abschnitt).

Beide Verkehrslösungen sind Bestandteil des am 2. März 2021 durch den Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe).

Konkret benannt ist dort im Anhang I / Maßnahmenkatalog die Langfristmaßnahme L 25 Süd-Ost-Verbindung (SOV) - Abschnitt zwischen B 96a -Köpenicker Landstraße und A 113 AS Späthstraße. Die zeitliche Einordnung wird dort offengelassen. Unter den Anmerkungen heißt es:

„Neubau einer Straßenverbindung zwischen Südostallee und A 113 im Rahmen der Gebietsentwicklung; Neubau einer Straßenverbindung zwischen B96a und Südostallee im Rahmen Lärminderung; zeitliche Umsetzung in Abhängigkeit von der Gesamtkonzeption Süd-Ost“.

Zwischen den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung (heute Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, SenStadt) und Verkehr (heute Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, SenMVKU) wurde vereinbart, die weitere Konkretisierung der zeitlichen Umsetzung den dem StEP MoVe nachgelagerten Abstimmungen im Rahmen der Task Force Stadtquartiere und Entwicklungsräume zu überlassen.

Für das Gebiet „Dreieck Späthsfelde“ wurde am 20. Juni 2023 durch den Senat die Einleitung vorbereitender Untersuchungen nach dem besonderen Städtebaurecht des Baugesetzbuches beschlossen. In diesem Rahmen ist auch die verkehrliche Erschließung des geplanten neuen Stadtverkehrs zu untersuchen.

Wichtig ist, dass im Rahmen der Gebietsentwicklung Späthsfelde eine Erschließungsvariante gewählt wird, die neben der Erschließung des Gebietes auch die übergeordneten Verkehrsströme leistungsfähig abwickeln kann.

Für den Ortsteil Baumschulenweg wird im Rahmen des Städtebauförderprogramms Lebendige Zentren und Quartiere das Ziel verfolgt, die Baumschulenstraße vom übergeordneten Verkehr zu entlasten. Lärm- und Schadstoffimmissionen sollen reduziert, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht werden. Voraussetzung hierfür ist die Umsetzung der Verkehrslösung Baumschulenweg.

Seitens des Bezirkes wurde und wird auf den Bedarf einer verkehrlichen Gesamtlösung zwischen Köpenicker Landstraße / Minna-Todenhagen-Straße und der A 113 abgestellt, die auch die Entlastung der Baumschulenstraße einbezieht (Verkehrslösung Baumschulenweg).

Zu 2.

Sowohl auf der fachlichen als auch auf der politischen Ebene steht die bauliche Entwicklung im Bereich „Dreieck Späthsfelde“ auch im Bezirk schon lange zur Diskussion, auch unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Die Absicht einer Gebietsentwicklung hat daher eine lange Geschichte. Grundlage der Diskussion und auch der Planung war bisher eine vorrangig gewerbliche Ausrichtung. Grundlage ist die Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP) - Gewerbe mit Sondergebiet „Hafen“ und untergeordnet gemischte Bauflächen - und daraufhin die Aufnahme der Bereiche nördlich der Späthstraße als gewerbliche Potenzialflächen im Stadtentwicklungsplans (StEP) Wirtschaft 2030 (langfristiger Umsetzungshorizont). In Bezug auf den Prüfauftrag im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 zur Entwickelbarkeit eines gemischten Wohn- und Gewerbestandortes soll zudem eine Entwicklung von Teilflächen im Bereich der Späthstraße für Wohnungsneubau untersucht werden. Ziel ist hier

eine integrierte Gesamtentwicklung. Grundlage für den Bezirk sind hierbei auch die Ergebnisse des bereits 2009 unter Federführung des Senats und Beteiligung der Bezirke Neukölln/Treptow-Köpenick erarbeiteten Rahmenplans für das Dreieck Späthsfelde. Dieser sah vorrangig gewerbliche Entwicklung, ergänzende Wohn- und Mischbauflächen, die Lösung der Erschließungsproblematik sowie eine Grünvernetzung vor. Aus Sicht des Bezirksamtes bietet die Lage an der Autobahn und am Kanal ein Flächenpotential für eine gewerbliche Entwicklung, das stadtweite Bedeutung hat. Es gibt nur noch wenige gewerbliche Flächenpotentiale im Stadtgebiet, die z.B. perspektivisch auch die Ansiedlung BlmSch-genehmigungspflichtiger (Bundes-Immissionsschutzgesetz) Unternehmen ermöglichen. Die gewerbliche Entwicklung von Teilflächen im Stadtgebiet entlang der Trasse der BAB113 sollte sichergestellt werden. Das beinhaltet auch die Untersuchung der verkehrlichen Erreichbarkeit. Relevant ist die Vernetzung der vorhandenen Freiraumpotenziale und der Biotope sowie die Wahrung des Landschaftsbildes und der biologischen Vielfalt des Naturraums. Ferner ist die qualitative Aufwertung ökologischer Potentiale zu betrachten unter Berücksichtigung und Prüfung der Einordnung von Kompensationsflächenbedarfen für Eingriffe in Natur und Landschaft. Es bedarf eines behutsamen Umgangs mit den Bau- und Gartendenkmälern einschließlich des Denkmalensembles Baumschule Späth, Bewahrung und Fortentwicklung der identitätsstiftenden Funktion des historischen Stammsitzes der Baumschule Späth. Der Umfang des Wohnungsbaus sowie die damit zusammenhängende Infrastruktur werden in den Vorbereitenden Untersuchungen zur Entwicklung des Stadtquartiers geprüft werden.

Voraussetzung jeglicher baulichen Entwicklung von Teilflächen im Gebiet ist eine am Mobilitätsgesetz ausgerichtete verkehrliche Gesamtlösung. Die abgestimmte verkehrliche Lösung soll auch die aktuellen Belastungen und Verkehrssicherheitsdefizite bestehender Wohngebiete der Umgebung insbesondere entlang der Baumschulenstraße reduzieren.

Prämisse ist der Erhalt aller bestehenden Kleingartenanlagen sowie der vorhandenen Biotope und Verbundstrukturen.

Die Integration aller bestehenden Kleingärten als wichtiger Baustein einer Gesamtentwicklung, unabhängig von deren Einstufung nach dem Kleingartenentwicklungsplan und dabei Berücksichtigung von Ersatzflächen, ist auch bezirkliches Ziel.

Absehbare Flächenkonkurrenzen sollten weder zulasten der KGA sowie der bestehenden Biotopflächen noch zulasten der gewerblichen Entwicklung sowie zur Entwicklung bei der Wohnnutzung gehen.

Zu 3. und 4.

Im Rahmen der Abstimmungen zur Umsetzung des StEP MoVe sowie zur weiteren Gebietsentwicklung des „Dreiecks Späthsfelde“ ist die angestrebte verkehrliche Gesamtlösung immer wieder ins Gespräch gebracht worden. Des Weiteren erfolgt dies in der Task Force Stadtquartiere und Entwicklungsräume. Die verkehrliche Gesamtlösung findet auch in den bezirklichen Planungen wie dem Wirtschaftsflächenkonzept Treptow-Köpenick (WiKo 2022) oder den im Fördergebiet Lebendiges Zentrum Baumschulenstraße-Köpenicker Landstraße / Plänerwald (LZQ) Berücksichtigung.

Zu 5.

Der Bezirk sieht eine integrierte Gesamtentwicklung unter dem Vorbehalt, dass ein tragfähiges Erschließungskonzept, das auch die Entlastung der Baumschulenstraße berücksichtigt, entwickelt werden muss. Dabei soll die Entwicklung von Späthsfelde von einem umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet sein. Aus Sicht des Bezirksamts muss hierbei vor allem der Umweltverbund, also die Kombination aus öffentlichem Personennahverkehr, Zufußgehen und Fahrradverkehr, gestärkt werden.

Neben den Anforderungen aus dem Mobilitätsgesetz sind auch klimatische und zukunftsorientierte Ansätze zwingend zu beachten.

Zu 6.

Bereits 2011 wurde im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung der Späthstraße zwischen A 113 und Südostallee (GIP Ingenieure im Auftrag des Bezirksamtes Treptow-Köpenick) nachgewiesen, dass die Späthstraße nicht in der Lage ist, sowohl den übergeordneten Verkehr zur Autobahn als auch den Erschließungsverkehr des Dreiecks Späthsfelde zu bewältigen. Eine Ertüchtigung der Späthstraße wäre bereits zum damaligen Zeitpunkt mit unverhältnismäßigen Eingriffen in privates Eigentum sowie in die angrenzende Vegetation verbunden gewesen.

Zu 7.

Eine leistungsfähige Erschließung ist Grundvoraussetzung einer Entwicklung Späthfeldes. Wenn insbesondere die Anforderungen der Verkehrsmittel des Umweltverbunds berücksichtigt werden, kann auch eine Entlastung der Baumschulenstraße erreicht werden. Die Zuständigkeit für die Schaffung einer entsprechend geeigneten Erschließung liegt jedoch eindeutig bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Zu 8.

Der Ligusterweg ist sehr schmal und ist Teil einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der Lage im Nebenstraßennetz gilt an Kreuzungen und einmündenden Straßen in der Tempo-30-Zone die Regelung rechts vor links. Vor diesem Hintergrund ist es nach Auffassung des Bezirksamtes nicht attraktiv, über das Nebenstraßennetz und konkret den Ligusterweg Abkürzungen für Wege oder Schleichverkehre zu generieren. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass sich Verkehre im Ligusterweg vor dem Hintergrund einer vermeintlichen Fahrzeitverkürzung auch durch den Ligusterweg ergeben. Aus- oder Umbaumaßnahmen sind seitens des Straßenbaulastträgers jedenfalls nicht vorgesehen.



Dr. Claudia Leistner
Bezirksstadträtin

"Kostenausweisung auf Basis des aktuellen Rundschreibens der Senatsverwaltung für Finanzen
II B 52 -H 9440-1/2015-9-4 vom 26.04.2023 :

Erfassung Personal- und Sachkosten für die Bearbeitung und Umsetzung von Drucksachen der BVV

Zur Erstellung dieser:

Schriftlichen Anfrage	Drs. Nr. IX/0459
-----------------------	---------------------

 haben

		Anzahl	Arbeits- stunden	Betrag in €
Beamtinnen/Beamte bzw. vergleichbare/r Beschäftigte/r	mittleren Dienst	0	0,00	0,00 €
	gehobenen Dienst	3	2,50	206,78 €
	höherer Dienst	2	1,50	143,36 €

notwendige Sachkosten als Folgekosten (z. B. Bestellung Material,
Beauftragung Gutachten,)

0,00 €

aufgewendet und damit entstanden
in der **Fachabteilung** Gesamtkosten in Höhe von:

350,13

Dazu kommen Kosten beim BzBm, Büro BzBm und Büro BVV in Höhe
von:

30,00 €

Damit ergeben sich Gesamtkosten von:

380,13 €