

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 23. August 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2005) und **Antwort**

Hauptverkehrsstraßenplanung Späthstraße/Britzer Zweigkanal in Treptow/Köpenick ohne Bürgerberücksichtigung?

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

Frage 1: Welche Gründe bewegen den Senat dazu, die übergeordnete Hauptverkehrsstraße im Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans Lfd. Nr. 09/01 der Späthstraße / Britzer Zweigkanal im Bezirk Treptow / Köpenick mitten durch Kleingartenanlagen und andere Nutzungen zu verlegen und damit für die Anwohner und privaten sowie gewerblichen Nutzer eine weit höhere Belastung als durch den geplanten Ausbau der bereits bestehenden Straßenverbindung der Späthstraße zu verursachen?

Antwort zu 1.: Die übergeordnete Hauptverkehrsstraße ist bereits im geltenden Flächennutzungsplan nördlich der jetzigen Späthstraße dargestellt. Ein Ausbau der bestehenden Späthstraße war aus Sicht des Senats auch bislang nicht vorgesehen.

Wegen der erfolgten Rücknahme der Hafenanlage ist eine Neutrassierung der Süd-Ost-Verbindung in diesem Bereich möglich und nötig. Ziel der Neutrassierung ist die Sicherstellung der überbezirklichen Verbindung, der Entlastung hochbelasteter Stadtstraßen und die künftige Erschließung des gesamten Areals. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Süd-Ost-Verbindung wurden dazu drei Varianten untersucht. Im Ergebnis wurde die mittlere Trasse als ökonomisch, ökologisch und erschließungstechnisch günstigste Variante ermittelt und dementsprechend als Vorzugsvariante in das Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren aufgenommen. Das Verfahren ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Im weiteren Verfahren werden insbesondere die Anforderungen der städtebaulichen Erschließung weiter untersucht. Eine Beschlussfassung durch den Senat ist noch nicht erfolgt.

Gegen den ebenfalls in der Machbarkeitsstudie untersuchten Ausbau der jetzigen Späthstraße spricht insbesondere auch der damit verbundene Eingriff in das denkmalgeschützte Arboretum und den alten Baumbestand, aber auch die fehlenden Ausbaumöglichkeiten nach Norden wegen der unmittelbar angrenzenden Wohnsiedlung („Siedlung X“).

Frage 2: Wie verträgt sich nach Auffassung des Senats die Hauptverkehrsstraßenverlegung mit den im Vertrauen auf die bisherigen Ausbauplanungen der Späthstraße des Flächennutzungsplans bereits privat getätigten gewerblichen Investitionen von über 500.000 Euro in einen bezirklichen Bebauungsplan mit von dessen Umsetzung abhängigen mehr als 120 Arbeitsplätzen?

Antwort zu 2.: Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, ist die übergeordnete Hauptverkehrsstraße schon im derzeit geltenden Flächennutzungsplan nördlich der Späthstraße dargestellt. Insofern ist es nicht richtig, dass auf Ausbauplanungen der jetzigen Späthstraße vertraut werden konnte.

Die in der Flächennutzungsplan-Änderung bisher vorgesehene veränderte Trassenführung der Süd-Ost-Verbindung würde ca. 180 m nördlich der jetzigen Späthstraße verlaufen. Die Anbindung der alten Späthstraße ist (wie auch mit der jetzigen FNP-Darstellung vorgesehen) über die Britzer Allee beabsichtigt. Eine weitere Anbindung, z.B. in Verlängerung der Straße 21, wäre möglich. Auch bei einer geänderten Anbindung des südlich der Späthstraße gelegenen Bebauungsbereichs im Sinne der FNP-Änderung würde dieser nach wie vor über eine hohe Erschließungsgunst verfügen.

Die Autobahn A 113 liegt in unmittelbarer Nähe und die geplante Süd-Ost-Verbindung wird die Rolle einer

wichtigen städtischen Straßenverbindung übernehmen. Die Erreichbarkeit dieses Raumes wird insgesamt erheblich verbessert und der Einzugsbereich für hier angesiedelte Unternehmen deutlich erhöht.

Frage 3: Welche konzeptionellen Überlegungen hat der Senat getroffen und mit welchem Ergebnis geprüft, um den Zubringerverkehr für die Flughafenautobahn A 111 durch das öffentliche Nahverkehrssystem sowie die Verlagerung der Güter auf die Bahn zu treffen und damit die Planung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße im Planungsgebiet Späthstraße / Britzer Zweigkanal mit den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Bewohner und Nutzer, insbesondere des Flächenverbrauchs sowie der Lärm- und Staubbelastung, zu vermeiden?

Antwort zu 3.: Die geplante Süd-Ost-Verbindung von der Rummelsburger Landstraße über Köpenicker Landstraße bis zur Anschlussstelle Späthstraße (A 113) soll vorrangig der Entlastung von heute bereits bezogen auf Lärm und Luftschadstoffe hochbelasteten Stadtstraßen mit großen Nutzungskonkurrenzen dienen. Hierzu gehören u.a. die Ortsteilzentren Oberschöneweide (Edisonstraße, Siemensstraße) und Baumschulenweg. Die Belastungen könnten künftig noch eher ansteigen, da die Bedeutung tangentialer Verkehrsströme in der Stadt wächst.

Die der Frage unterstellten negativen Auswirkungen einer neuen Straßenplanung (durch Straßenverkehrsanziehung) sind begrenzt, da auch die Länge der neuen Straße bezogen auf das gesamte Straßennetz anteilig nur gering ist.

Zusätzlich werden aber Komplementärmaßnahmen vorgesehen, um die Straßenverkehrskapazität nicht relevant zu vergrößern. Damit soll sichergestellt werden, dass die zu entlastenden Straßenabschnitte dauerhaft mit weniger Straßenverkehr zu rechnen haben. Diese Maßnahmen werden in den jeweiligen Planungsverfahren festgelegt.

Frage 4: Weshalb ignoriert der Senat die Ziele des vom Abgeordnetenhaus von Berlin verabschiedeten Landschaftsprogramms, inklusive Artenschutzprogramm, das u.a. für die von der Verlegung bzw. dem Ausbau als übergeordnete Hauptverkehrsstraße betroffenen Flächen der Späthstraße / Britzer Zweigkanal Grünflächen / Parkanlagen zur Erholung und Freiraumnutzung vorsieht?

Antwort zu 4.: Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm trifft gegenüber der Straßenplanung im FNP keine gegenteilige Aussage. Statt dessen werden die grundlegenden Entwicklungsziele und Maßnahmen für Natur und Landschaft auf der Basis des Bestandes – hier Kleingärten, Gartenbau/Baumschule, Grünfläche – ausgewiesen. Straßen oder Straßenplanungen, so auch im Bereich Späthstraße / Britzer Zweigkanal, werden aus darstellungssystematischen Gründen, da sie u.a. auch kein originäres Ziel des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind, nicht in das Landschaftsprogramm aufgenommen. Die Umweltbelange für die Stra-

ßenplanung müssen in den jeweiligen Fachverfahren bestimmt werden.

Berlin, den 28. September 2005

In Vertretung

Dr. Stimmann

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Oktober 2005)