

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 30. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Dezember 2005) und **Antwort**

Welche Planungsabwägungen führten zur Ausweisung des Gewerbegebietes /Hafen im Grünen Dreieck Späthsfelde und der Südostverbindung (SOV) und weshalb wird an den Planungen festgehalten?

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

Fragen: (bitte einzeln beantworten)

A: Komplex Gewerbegebiet Grünes Dreieck Späthsfelde

1. Inwieweit sind die Folgen des geplanten Gewerbe- und Mischgebiets im Grünen Dreieck Späthsfelde, insbesondere soziale und ökologische Aspekte durch den Verlust der Kleingärten sowie die Kosten für Entschädigung, Erschließung und baulicher Unterhaltung, mit welchem Ergebnis untersucht worden?

2. Welche Höhe haben diese Kosten im Einzelnen?

3. Inwieweit wurden die Ergebnisse in der Abwägung berücksichtigt?

4. Wie viele bereits erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen befinden sich im Bezirk Treptow-Köpenick, die derzeit leer stehen oder in absehbarer Zeit leer stehen werden?

5. Besteht zusätzlicher Bedarf an Gewerbeflächen in Treptow-Köpenick? Falls ja, wie begründet sich dieser?

6. Warum sollen zusätzliche Flächen umgewidmet, entwickelt und vermarktet werden?

7. Zu welchem Zeitpunkt, in welchem Zeitraum und in welcher Größenordnung wird zusätzlicher Flächenbedarf gesehen?

8. Welche Annahmen werden diesen Einschätzungen zugrunde gelegt?

9. Wann wurde dieser zusätzliche Bedarf ermittelt?

10. Inwieweit war die Ermittlung Gegenstand des aktuellen FNP-Änderungsverfahrens?

11. Welche gewerblichen Standortalternativen zu den Kleingartengrundstücken Späthsfelde wurden in diesem Zusammenhang mit welchem Ergebnis untersucht?

12. Was würde die Erschließung der gewerblichen Flächen auf den derzeitigen Kleingärten kosten und wie soll die Finanzierung der Erschließung der Flächen erfolgen?

13. Welche Rolle spielen hierbei die zu erwartenden Entschädigungszahlungen?

B: Komplex Südost-Verbindung (SOV)

14. Von welchen Verkehrsmengen für die einzelnen Abschnitte der SOV ging die damalige Planung eines Hafengebiets im Flächennutzungsplan 1994 für das Dreieck Späthsfelde aus (Angabe von Ziel- und Quellverkehr)?

15. Welche Bedeutung hatte die damalige Ausweisung eines Hafengebiets auf die Planung der SOV südlich des Kleingartenbereichs?

16. Welche Bedeutung hatten die damals noch existierenden industriellen Bereiche in Treptow und Köpenick für die Ausweisung der SOV?

17. Inwieweit sind die Folgen der SOV, insbesondere soziale und ökologische Aspekte durch den Verlust der Kleingärten mit welchem Ergebnis untersucht worden?

18. Was sind die Bewertungskriterien, die zur Variante 2 führten?

19. Wie erfolgte der Abstimmungsprozess zwischen Senat und Bezirk?

20. Wann wurden die Varianten diskutiert?

21. Zu welchen Zeitpunkten wurden die BVV Treptow-Köpenick und der Kleingartenverband als Vertreter

der Betroffenen an der Diskussion und an der Entscheidungsfindung beteiligt?

22. Zu welchem Zeitpunkt wurden die Trassenvarianten Bestandteil des aktuellen FNP-Änderungsverfahrens 09/01?

23. Waren die Varianten Gegenstand der vom 27.05.02 - 28.06.02 stattgefundenen Frühzeitigen Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Planungsträger?

24. Von welchen Verkehrsmengen für die SOV als Anbindung an die A 113 geht man heute aus (bitte abschnittsweise Angaben von Ziel- und Quellverkehr)?

25. Welche neuen Gründe führen dazu, dass trotz der deutlichen Veränderung der Rahmenbedingungen (kein Hafen, viel geringere Entwicklung der gewerblich-industriellen Bereiche in Köpenick) weiterhin an einer vierspurigen Hauptverkehrsstraße als Anbindung festgehalten wird?

26. Wann wurden diese Gründe mit welchem Ergebnis untersucht?

27. Wäre eine zweispurige Trassenführung der SOV ausreichend, insbesondere im Bereich Grünes Dreieck Späthsfelde? Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

28. Wenn ja, welche Auswirkungen hätte dies auf die Variantenuntersuchungen auf den geplanten Trassenverlauf?

29. Würde ein Ausbau der Kreuzungen und der Einmündungen der Späthstraße ausreichen, um den Verkehr aufzunehmen?

30. Zu welchem Zeitpunkt sollen die jeweiligen Abschnitte die SOV gebaut werden?

31. Welchen Kosten pro Abschnitt werden erwartet?

32. Welche Finanzierung ist jeweils vorgesehen?

33. Welche Höhe an Entschädigungszahlungen ist zu erwarten?

34. Von welchem Grundstückswert wird bei einer Entschädigung ausgegangen?

35. Wie verteilen sich die Entschädigungszahlungen (Kleingärtner, Siedler, sonstige Rechtspersonen (z.B. „Stadt und Land“)?

36. Waren die Entschädigungszahlungen Gegenstand des Variantenvergleichs? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

37. Wenn nein, welche Bedeutung hätten sie, wenn man sie berücksichtigen würde?

Antwort: Für 37 Einzelfragen ist im Rahmen einer Kleinen Anfrage eine detaillierte Beantwortung innerhalb des regulären Dienstbetriebes und der durch die Haushaltslage bedingten Personaleinsparungen nicht leistbar. Zu den Frage-Komplexen nehme ich deshalb zusammenfassend Stellung:

Zu A: Komplex Gewerbegebiet
Grünes Dreieck Späthsfelde

Ausgehend vom Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit gab es Untersuchungen zur Einordnung eines öffentlichen Hafens und ergänzenden Gewerbeflächen. Die Planung wurde in den FNP 94 aufgenommen.

Vom Abgeordnetenhaus erfolgte damals dazu ein Prüfungsauftrag. Mit der Berliner Hafenkonzepktion wurden die Hafenstandorte überprüft und im Ergebnis dessen an der Planung eines öffentlichen Hafens am Britzer Zweigkanal nicht festgehalten. Ein FNP-Änderungsverfahren wurde eingeleitet.

Grund für die Beibehaltung der strategischen Bauflächenkulisse als wichtige Flächenvorhaltung Berlins, als gewerbliche und gemischte Baufläche M₂ ist die kurze Reichweite über die BAB 113 zum künftigen Großflughafen BBI, der Lage zu anderen Gewerbegebieten in diesem Bereich und den sich daraus ergebenden möglichen Synergien sowie der hervorragenden verkehrliche Erschließung nach Realisierung der Süd-Ost-Verbindung (SOV). Des Weiteren ist auch weiterhin eine Anbindung an die Berliner Wasserstraßen über den Britzer Zweigkanal möglich.

Vor einer Inanspruchnahme der strategischen Bauflächenkulisse ist eine Bedarfsprüfung und eine zustimmende Befassung im Abgeordnetenhaus erforderlich.

Gegenwärtig befindet sich im Entwicklungskorridor entlang des Adlergestells/Flughafen BBI in den Ortsteilen Bohnsdorf, Adlershof, Johannisthal, Nieder- und Oberschöneweide der überwiegende Anteil der Gewerbeflächenpotenziale von Treptow-Köpenick. Weitere Potenziale gibt es im Entwicklungskorridor der BAB 113/ Flughafen BBI, in den Ortsteilen Rudow, Johannisthal, Britz, und Neukölln, davon eingeschlossen wird der Bereich "Späthstraße/ Britzer Zweigkanal" im Ortsteil Baumschulenweg.

Diese Entwicklungsflächen an der BAB 113 bieten wegen ihrer Gesamtgröße und ihrer einzigartigen strategischen Lage im Berliner Stadtgebiet perspektivische Chancen, attraktive innenstadtnahe Flächenangebote im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau zu machen und damit Arbeitsplätze in Berlin zu schaffen und die Einnahmesituation des Landes Berlin zu verbessern.

Welche Kosten für die Erschließung des Standortes nördlich der Späthstraße, im Ortsteil Baumschulenweg und welche notwendigen Entschädigungszahlungen nach dem Bundeskleingartengesetz entstehen, kann heute nicht abgeschätzt werden, da der Zeitpunkt der Inanspruchnahme dieses Areals gegenwärtig offen ist. Bei den Inanspruchnahme zu nehmenden Kleingartenflächen und den für die

zukünftige Süd-Ost-Verbindung handelt es sich zum Teil um berlineigene Flächen.

Zu B: Komplex Süd-Ost-Verbindung

Die SOV ist im Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) dargestellt und im Stadtentwicklungsplan Verkehr - mo-bil2010 - als geplante übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) zwischen der A 113 (neu) Anschlussstelle Späthstraße und der Rummelsburger Straße im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin bis 2015 enthalten. Im Entwurf zum Straßenplan des Landes Berlin ist sie als eine geplante Straße der II. Ordnung ausgewiesen.

Die SOV schafft durch die neue Spreequerung eine großräumige Verkehrsverlagerung im Südosten Berlins (die nächste nordwestliche Spreequerung befindet sich erst in ca. 4,5 km Entfernung im Bereich der Elsenbrücke in Treptow). Sie dient insbesondere der verkehrlichen Entlastung der Ortsteile Schöneweide sowie Baumschulenweg. Durch ihre Anbindung an die AS Späthstraße verbessert die SOV die Erreichbarkeit und Erschließung im Südostraum Berlins.

Im Rahmen des FNP-Änderungsverfahrens „Späthstraße/Britzer Zweigkanal“ wurde 2002/2003 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Hierüber wurden Sie bereits mit der KA 15/12759 informiert.

Das BA Treptow-Köpenick, Stadtplanungsamt und Amt für Umwelt und Natur war an der Erarbeitung beteiligt. Ende 2003 fand im Bezirksamt Treptow-Köpenick die Vorstellung und Diskussion der Variantenuntersuchung unter Teilnahme der Vorsitzenden der BVV-Ausschüsse für Stadtplanung und Verkehr, für Umwelt und Grün sowie für Wirtschaft und Tourismus statt.

Auf Grundlage der Variantenuntersuchung wurde der Bezirksamtsbeschluss zur Lage der SOV, Vorzugslösung Variante 2 / Mittelvariante (BA-Beschluss vom 13.04.2004) durch das BA Treptow-Köpenick gefasst.

Die Diskussion im BVV-Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr erfolgte am 13.05.2004. Eine Beteiligung der KGA-Verbände erfolgte über die öffentliche Auslegung der FNP-Änderung. Am 08.06.2004 war die FNP-Änderung Thema der 5. Sitzung des Kleingartenbeirates Treptow-Köpenick.

Die aktuelle Verkehrsprognose 2015 für die SOV geht von rund 37000 Kfz/24 h werktags (Maximum) im Querschnitt aus. Damit besteht die Notwendigkeit eines vierspurigen Straßenquerschnittes.

Für den Abschnitt Rummelsburger Straße bis Köpenicker Landstraße erarbeitet der Bezirk Treptow-Köpenick in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung derzeit die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren nach § 20 BerlStrG.

Die Planfeststellungsunterlagen werden die entsprechenden Angaben zu allen vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung enthalten. In der Planfeststellung werden alle planerischen Probleme und rechtlichen Fragen umfassend behandelt und einer Lösung in Form einer einheitlichen Entscheidung zugeführt.

Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist die Bau durchführung dieses Abschnittes der SOV ab dem Jahr 2007 zu erwarten. Die anderen Abschnitte der SOV sind noch nicht zeitlich eingeordnet.

Der erste Abschnitt der SOV, bestehend aus der Straßenbrücke mit Stützbauwerken zur Geländesicherung (geschätzte Gesamtkosten: rd. 30,7 Mio. €) sowie der Straßenverbindung zwischen Nalepastraße und Rummelsburger Landstraße (geschätzte Gesamtkosten: rd. 3,07 Mio. €), ist im Entwurf des Doppelhaushaltsplans 2006/2007 mit jeweils ersten Ausgaben im Haushaltsjahr 2007 und in der Investitionsplanung 2005 bis 2009 mit Folgeraten ab 2008 enthalten.

Diese Finanzierung soll im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe (GRW) „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert werden mit der Folge, dass die Ausgaben aus Kapitel 13 30, Titel 883 07 zu leisten sind und der kommunale Eigenanteil von 10 v.H. für die Brückenbaumaßnahme bei Kapitel 12 55, Titel 722 21 bzw. für die Straßenverbindung im Bezirksplan Treptow-Köpenick bei Kapitel 42 12, Titel 738 91 nachzuweisen sind.

Berlin, den 28. Dezember 2005

In Vertretung

Dr. Stimmann

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Dezemb. 2005)