

25. Juli 2022

Bezirksamt Treptow-Köpenick
per elektronischem Formular

Öffentliche Auslegung des Bebauungsplans 9-7 „Spreepark“ Stellungnahme zum Verkehrsgutachten Spreepark

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf das Verkehrsgutachten Spreepark der Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr Schlothauer&Wauer vom 12.01.2022, das Bestandteil des Bebauungsplans 9-7 für den Spreepark ist, und nehmen dazu wie folgt Stellung.

1. Wir stellen verwundert fest, dass als Ziel zwar die vorwiegende Erschließung über Öffentliche Verkehrsmittel sowie ein dichtes Netz an Fuß- und Radwegen genannt wird, aber die Untersuchungen zum MIV einschließlich Parkplätzen wesentlich ausführlicher und detaillierter sind als die zum öffentlichen Verkehr.
2. Wir begrüßen, dass in der Nähe des Haupteingangs an der Bulgarischen Straße außer den vorhandenen MIV-Stellplätzen keine weiteren errichtet werden sollen. Besucher, die mit dem Auto anreisen, müssen aktiv auf das „Parkhaus“ in Treptow mit 1.000 Stellplätzen hingewiesen werden.
3. In den angrenzenden Ortsteilen Plänterwald und Alt-Treptow ist durch flächendeckende hochpreisige Parkraumbewirtschaftung sicherzustellen, dass die Anreise mit dem Pkw für Besucher nicht attraktiv ist.
4. Wir begrüßen, dass der Parkplatz im Wald in der Nähe der Werkhalle und des Eierhäuschens vorwiegend für den notwendigen Wirtschaftsverkehr und für Personen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung stehen soll. Kritisch sehen wir die vorgesehene Mitnutzung durch privilegierte Besucher des Eierhäuschens mit Reservierung bei „geschlossenen Veranstaltungen“. Es ist nicht zu erwarten, dass alle drei Nutzergruppen in voller Stärke gleichzeitig am neuen Parkplatz mitten im Plänterwald anwesend sein werden, so dass 100 Stellplätze stark überdimensioniert sind. Maximal 50 dürften völlig ausreichend sein. Gleichzeitig bedeutet das bloße Vorhandensein von Parkplätzen, dass in der Praxis eine erhebliche Anzahl von Versuchen stattfinden wird, diese auch zu erreichen. Wie eine Zufahrtskontrolle dauerhaft, also täglich, sichergestellt werden kann, bleibt unklar und wird in der Praxis zu erheblichem Aufwand, Fehleranfälligkeit und Konflikten führen, da eine technische Zugangssperre aufgrund des notwendig wechselnden Personenkreises schwer umsetzbar scheint.
5. Mit der Verbreiterung des Dammwegs von 4,50 m Asphaltfahrbahn auf 7,80 m durch Rodung eines entsprechenden Waldstreifens sind wir nicht einverstanden. Abgesehen vom Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet rechtfertigt der zu erwartende stoßweise Verkehrsstrom

zum und vom Parkplatz nicht die Verbreiterung auf zwei Fahrspuren. Die zwei geplanten Ausweichstellen für Lkw-Begegnungen dürften ausreichen.

6. Trotz der Planungen, den Fußverkehr zum und vom Spreepark im wesentlichen über den Pionierweg abzuwickeln, dürfte es insbesondere in den Sommermonaten auf dem Dammweg erhöhten Fußverkehr geben, auch zu anderen Zielen, z. B. der Plansche. Eine Gehwegbreite von 2,50 m dürfte hierfür nicht immer ausreichen. Um die Konflikte auf dem Dammweg zu reduzieren, sollte ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet werden; dann könnte auf einen extra zu befestigenden Gehweg verzichtet werden. Oder die Geschwindigkeit wird auf 10 km/h begrenzt; dann wäre ein Gehweg mit beiderseitigen Versickerungsmöglichkeiten sinnvoll. Mit beiden Varianten würden auch Kleinsäugetiere, Amphibien und Waldkauze geschützt.

7. Der in früheren Plänen vorgesehene Fußgängersteg vom Ende des Dammwegs über das eingezäunte Spreeparkgelände zum Spreeufer stellt die fehlende direkte Wegverbindung für Zufußgehende und Radfahrende aus den Wohngebieten zum Spreeufer her. Wir halten ihn weiterhin für erforderlich.

8. Wir unterstützen die Veränderung der Anordnung der Bushaltestellen mit Konzentration an der Bulgarischen Straße / Ecke Neue Krugallee. Aber dass Linienführung und Takt der derzeitigen Busanbindung für ausreichend gehalten werden und erst nach Beobachtung der Situation eventuell nachgesteuert werden soll, ist unverständlich. Die Anreise ist derzeit von allen drei S-Bahn-Stationen nur im 20-min-Takt möglich. Die Abreise ist zur S-Bahn-Station Baumschulenweg nur im 20-min-Takt möglich, zur S-Bahn-Station Plänterwald wegen der Einbahnstraßenregelungen gar nicht. Wir halten es nach wie vor für sinnvoll, die Linie 377 vom Bahnhof Plänterwald zum Haupteingang Bulgarische Straße zu verlängern und den Ringverkehr vom und zum Bahnhof Treptower Park (wie die frühere Linie 164) wieder einzurichten.

9. Die Fußwege von jeweils mehr als einem Kilometer zu den drei S-Bahn-Stationen werden als problemlos zumutbar bezeichnet. Für viele Besucher wird das zutreffen, besonders auf dem Hinweg. Aber die Längsausdehnung des Spreeparks selbst und die seitlichen Zielpunkte erfordern weitere Gehleistungen, die zwangsläufig zur Ermüdung führen. Deshalb ist eine zeitlich begrenzte touristische Beförderungsmöglichkeit vom Eingang am Eierhäuschen zu einer S-Bahn-Station angebracht, vor allem für den Rückweg, aber auch für Besucher des Plänterwalds, die nicht den eintrittsgeldpflichtigen umzäunten Spreepark betreten wollen. Denkbar wäre zum Beispiel eine Mini-Zugmaschine mit offenen Anhängern, etwa wie zu Kulturparkzeiten, aber heute mit Akkuantrieb, auf der Kiehnwerderallee oder dem Dammweg.

10. Die Parkeisenbahn innerhalb des Spreeparkgeländes als Verbindung beider Hauptausgänge, ohne Rundkurs, wieder aufzubauen, ist eine gute Lösung. Deren Wert besteht darin, dass man nach einem Rundgang zum Ausgangspunkt zurückfahren kann, insbesondere zur Bushaltestelle und zum Parkplatz der Reisebusse und des MIV. Da frühere Vorstellungen, die Gleise vom S-Bahnhof Treptower Park zum Eingang Bulgarische Straße zu verlegen, nicht mehr enthalten sind, entfällt ein mögliches Erlebnis bei An- und Abreise und eine Attraktion auch für Besucher des Treptower Parks und der Plänterwalds außerhalb des Spreeparks.

11. Das Umfunktionieren einer Autospur in der Puschkinallee zur Fahrstrecke für fahrerlose Minibusse ist weniger attraktiv als eine touristische Mini-Eisenbahn. Wegen der geringen Kapazität und des nicht bestimmaren Zeitpunkts eines tatsächlich fahrpersonalfreien Betriebs sollte diese Variante vorerst nicht weiterverfolgt werden, sondern die entsprechenden Mittel für die Verbesserung des bewährten Systems der bestehenden Buslinien eingesetzt werden.

12. Wir begrüßen, dass am Eierhäuschen in der Nähe des südöstlichen Haupteingangs ein Anlegesteg für Fahrgastschiffe gebaut werden soll, als ersten Schritt, den Wasserweg

einzu beziehen. Der Anlegesteg muss unbedingt öffentlich nutzbar sein. Dem sollten weitere Schritte folgen, die früher auch von der Grün Berlin GmbH diskutiert und von der IG Nahverkehr unterstützt wurden:

- Regelmäßiger saisonaler Pendelverkehr vom und zum Hafen Treptow
- Linienverkehr weiter zum Entwicklungsgebiet Nalepastraße auf der anderen Spreeseite und zum Fähranleger Baumschulenweg
- ein weiterer neuer Anlegesteg am westlichen Haupteingang Bulgarische Straße.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Schaack
für die IG Nahverkehr der LINKEN Berlin