

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28399
vom 19.08.2021
über Aktueller Planungsstand zur Einrichtung einer barrierefreien Fähre im Bereich des Spreetunnels in Friedrichshagen

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

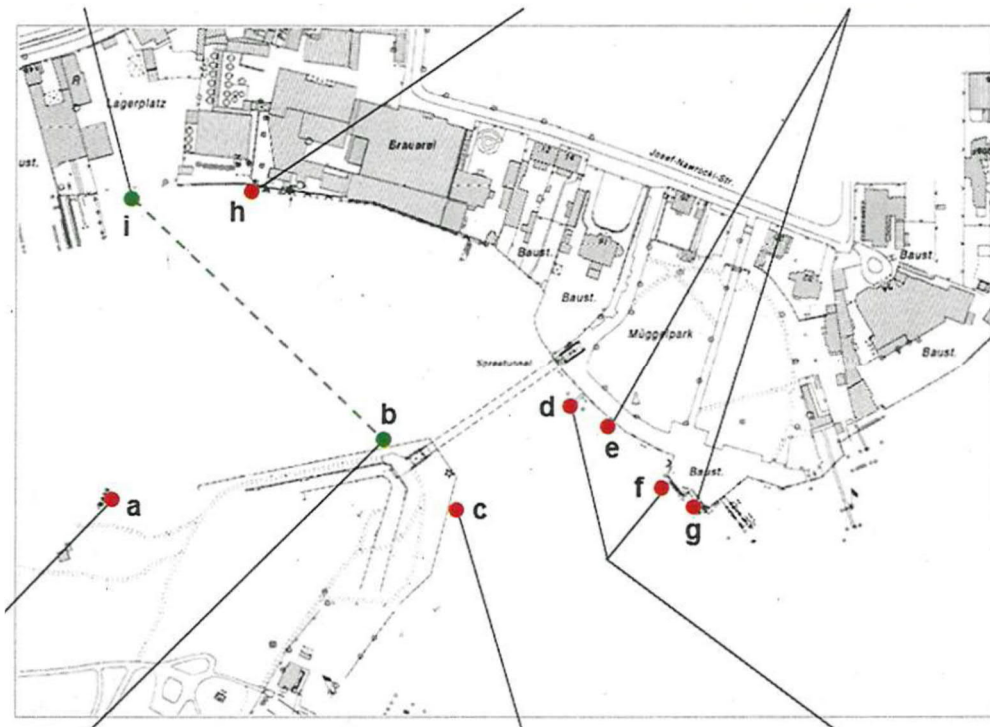
Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Schritte sind bisher zur Errichtung der barrierefreien Fähre im Bereich des Spreetunnels unternommen worden?

Auf Veranlassung der Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz hat die BVG im Jahr 2019 eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit der Wasserstraßennutzung und die Möglichkeiten der Anordnung der Steganlagen untersucht wurde. In diese Studie wurde das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin und die Reederei Stern- und Kreisschifffahrt einbezogen. Im Rahmen der Untersuchung wurden neun Varianten der Steganordnung - drei auf Köpenicker Seite und sechs auf Friedrichshagener Seite geprüft. Diese sind in der nachstehenden Abbildung aufgeführt.



Quelle: BVG

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass nur eine bestimmte Verbindung zwischen den beiden Uferseiten Friedrichshagen und Köpenick möglich ist und zwar zwischen den Punkten i und b.

Im Anschluss hat die Senatsverwaltung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt (vgl. § 7 Abs. 2 der Landeshaushaltsordnung (LHO)). Dabei wurden u. a. die finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt ermittelt, d. h. die Kosten für Errichtung und Unterhaltung der Steganlagen, für den Erwerb einer Fähre sowie ihre Unterhaltung prognostiziert. Ferner wurden auch alternative Varianten für eine barrierefreie Querung der Müggelspree untersucht (Brücke, Tunnel mit Aufzug), deren Errichtungs- und Unterhaltungskosten geschätzt und den Kosten einer Fähre gegenübergestellt. In diesem Zusammenhang gab es umfangreiche Gespräche und Abstimmungen zwischen der BVG und der Senatsverwaltung, welche betrieblichen Szenarien dem Fährbetrieb zu Grunde zu legen sind.

Parallel dazu wurden Gespräche mit den Eigentümern der Grundstücke, auf bzw. an denen die Steganlagen errichtet werden müssten, begonnen. Zum aktuellen Sachstand wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 3.1 verwiesen.

Frage 2:

Welche Ergebnisse hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine barrierefreie Querung der Spree in diesem Bereich aufgezeigt?

Antwort zu 2:

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der rein technischen Machbarkeit und der finanziellen Kosten eine Fähre und eine Brücke als gleichwertige Lösungen zu bewerten sind, eine barrierefreie Querung der Müggelspree zu

ermöglichen. Demgegenüber bestehen bei einer Nachrüstung des vorhandenen Tunnels mit einer Aufzugsanlage erhebliche Umsetzungs- und Kostenrisiken.

Allerdings kann eine Brücke nicht ohne erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaftsbild errichtet werden. Hintergrund ist, dass die Schiffbarkeit der Müggelspree nicht beeinträchtigt werden darf. Es müsste daher eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m zwischen Unterkante des Überbaus und der Wasseroberfläche der Müggelspree hergestellt werden. Folglich müsste die Brücke auf beiden Seiten über massive Rampenanlagen verfügen, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Diese Rampenanlagen würden zum einen weit in das durch seinen alten Baumbestand gekennzeichnete Gartendenkmal Müggelpark hineinreichen, zum anderen würden die Baumaßnahme und die hierfür notwendigen Zuwegungen für Baufahrzeuge etc. zu erheblichen Eingriffen in die denkmalgeschützte Parkanlage führen. Vor diesem Hintergrund hat sich in der Schlussbetrachtung die Fährlösung als vorteilhaft gegenüber der Errichtung einer Brücke mit Rampenanlagen erweisen.

Frage 3:

Konnten inzwischen die Fragen zu den Fähranlegern an beiden Seiten der Spree geklärt werden?

Frage 3.1

Wie sehen die Eigentumsverhältnisse an den entsprechenden Uferabschnitten aus und konnten hier Vereinbarungen mit den Eigentümern getroffen werden?

Antwort zu 3 und 3.1:

Hierzu berichtet die BVG:

„Zum möglichen Bau der Steganlagen gab es bereits erste Gespräche mit einem Ingenieurbüro. Bautechnisch wäre eine Umsetzung problemlos möglich. Da es sich um einen Fährverbindung handelt, die auch mobilitätseingeschränkte Menschen nutzen sollen, müssen Steg und Fähre aufeinander abgestimmt sein. Auch das ist technisch machbar. Konkrete Festlegungen zu Steg- und Fährgröße sind noch nicht vereinbart.“

Das Land Berlin kann allerdings nicht frei über die Nutzung der benötigten Uferstreifen verfügen, da die möglichen Anlegeorte im Privateigentum stehen. Auf der Friedrichshagener Uferseite kommt hinzu, dass Dienstbarkeiten bestehen, d. h. die Eigentümerin/der Eigentümer kann nur im Einvernehmen mit den Berechtigten eine Nutzung des Uferstreifens gestatten

Auf Veranlassung der Senatsverwaltung hat daher die BVG die Eigentümer und die Inhaber der Dienstbarkeiten angeschrieben, um über eine Einräumung von Dienstbarkeiten zur Realisierung eines Fährbetriebs zu verhandeln. Eine abschließende Antwort steht noch aus.

Frage 4:

Wie sehen die weiteren Schritte zur Einrichtung der Fähre bzw. des Fährbetriebes aus?

Antwort zu 4:

Sollten die Grundstückseigentümer und die aus der Dienstbarkeit Berechtigten der Nutzung der Anlegeorte zustimmen, wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz der BVG den Auftrag erteilen, die Planungsunterlagen zur Herstellung der Steganlagen zu beauftragen. Nach Vorlage dieser Unterlagen sowie der Abstimmung zu Größe und Betriebsdaten der Fähre kann im Anschluss eine europaweite Ausschreibung erfolgen.

Frage 5:

Teilt der Senat die Auffassung, dass die Nutzung der Fähre kostenfrei ermöglicht werden muss, da der Tunnel für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht nutzbar ist, aber das Berliner Mobilitätsgesetz gleichwertige Lebensbedingungen auch in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur bzw. Mobilitätsangebote gewährleisten soll

Antwort zu 5:

Mit der Fähre soll erstmals für zu Fuß Gehende und Radfahrende die Möglichkeit geschaffen werden, die Müggelspree im Bereich des Müggelparks barrierefrei zu queren. Dieser Bedarf ergibt sich aus übergeordneten Gesichtspunkten des Mobilitätsgesetzes (MobG BE) zur Herstellung von Barrierefreiheit als Qualitätsmerkmal. Da die Querungsmöglichkeit durch den vorhandenen Tunnel kostenfrei ist, soll die Fähre, die der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dient, ebenfalls kostenfrei sein.

Berlin, den 06.09.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz