

(Auszug aus den)

Beschlüssen Nr. 287 - 311

der 14. ordentlichen, öffentlichen Sitzung
der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf von Berlin

am 19.03.2003

Drucksache Nr. 504/II

Antrag der GRÜNE-Fraktion
Wander- und Fahrradweg am Teltowkanal
sowie Beschlussempfehlung des
Ausschusses für Stadtplanung, Naturschutz
und Landschaftspflege

Beschluss Nr. 298

Die BVV hat beschlossen:

Das Bezirksamt wird ersucht, sich bei den zuständigen Stellen erneut dafür einzusetzen, dass der Wander- und Fahrradweg entlang der Nordseite des Teltowkanals vom Edenkobener Weg bis zum Maulbronner Ufer verlängert wird. Sollte das aus finanziellen Gründen im Moment nicht möglich sein, sollte zumindest im Rahmen des Brückenbaues der Anhalter Bahn die Option offengehalten werden. Mit diesem Lückenschluss wäre der Weg von Teltow bis zum Mariendorfer Damm durchgehend benutzbar.

Bezirksverordnetenvorsteher

19.03.2003



**Vorlage
zur Kenntnisnahme für die
Bezirksverordnetenversammlung**

- 1. Gegenstand der Vorlage:** **BVV-Beschluss Nr. 298** vom 19.03.2003
Wander- und Fahrradweg am Teltowkanal
Drucksache 504 / II
- 2. Berichterstatter:** Bezirksstadtrat Stäglich

- 3. Die Bezirksverordnetenversammlung wird gebeten, von Nachstehendem Kenntnis zu nehmen:**

Die Bezirksverordnetenversammlung hat am 19.03.2003 den folgenden Beschluss gefasst::

„Das Bezirksamt wird ersucht, sich bei den zuständigen Stellen erneut dafür einzusetzen, dass der Wander- und Fahrradweg entlang der Nordseite des Teltowkanals vom Edenkobener Weg bis zum Maulbronner Ufer verlängert wird. Sollte das aus finanziellen Gründen im Moment nicht möglich sein, sollte zumindest im Rahmen des Brückenbaues der Anhalter Bahn die Option offengehalten werden. Mit diesem Lückenschluss wäre der Weg von Teltow bis zum Mariendorfer Damm durchgehend nutzbar.“

Dazu wird Folgendes berichtet:

In den Planfeststellungsunterlagen zum Wiederaufbau der Anhalter Bahn war die Wiederherstellung der sog. Nördlichen Vorlandbrücke Bestandteil der Planung.

Die DB AG als Antragsteller erhielt selbst erst im Verlauf des Verfahrens die Information, dass die Vorlandbrücke als Vorleistung für eine ehemals geplante Durchbindung der Straße Maulbronner Ufer erstellt wurde.

Diese im Trassenverlauf bis zum Wiederaufbau der Anhalter Bahn bestehende Brücke wurde errichtet, um eine Straßenverbindung vom Maulbronner Ufer zur Borstellstraße / Albrechtstraße zu bauen. Diese Verbindung wurde nie realisiert und besteht auch nicht als ff Fluchtlinie in den Fluchtlinienplänen vom 10.01.1901 und 27.12.1912. Die Straßenfluchtlinien enden unmittelbar vor der Bahntrasse.

Es besteht somit keine planungsrechtliche Sicherung und die Bahn AG ist berechtigt, Querung über eine nicht bestehende Straßenverbindung im Rahmen des Wiederaufbaus abzubauen und durch einen kostengünstigeren geschütteten Damm zu ersetzen.

Eine Brückenverbreiterung, die die ununterbrochene Führung der Fahrradumlandroute 12 garantieren könnte, wird entsprechend Eisenbahnkreuzungsgesetz einem Neubau gleichgesetzt, den das Land Berlin bei der DB AG bestellen und zu einem hohen Anteil oder auch vollständig finanzieren müsste. Kosten für den Wiederaufbau der Vorlandbrücke wurden von der DB AG mit ca. 500.000,00 € beziffert.

Das damalige Bezirksamt Steglitz hat mehrfach die Berücksichtigung der Vorlandbrücke bzw. eine Verbreiterung der Teltowkanalbrücke bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingefordert.

Aufgrund der Haushaltssituation in Berlin besteht derzeit keine Möglichkeit, einen entsprechenden Brückenbau zu finanzieren.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unterstützt mit Schreiben vom Juli 2000 den Kompromissvorschlag des Fb Stadtplanung im damaligen Bezirksamt Steglitz, den Radweg über die Sieversbrücke zu leiten und die zum Frankentaler Ufer führende Treppenanlage in eine für Radfahrer und Rollstuhlfahrer nutzbare Rampe umzubauen. Diese Treppenanlage befindet sich im Besitz des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat entsprechende Kontakte aufgenommen.

Die Radroutenführung über die Sieversbrücke soll durch eine Radfahrer-LSA gesichert werden.

Es bleibt jedoch entsprechend eines Abstimmungsprotokolls von April 2001 weiterhin Zielsetzung des Landes Berlin die gradlinige Führung der Umlandroute 12 auf der Nordseite des Teltowkanals zu realisieren.

Regelmäßige mündliche Anfragen bei der zuständigen Verwaltung hinsichtlich der Umsetzung der o.g. Planung ergaben, dass die Haushaltssituation diese nicht zulässt. Auch das Provisorium auf der Südseite des Kanals eine Rampe zu bauen und die erforderliche Radfahrer-LSA zu installieren, sind derzeit nicht im Haushaltsplan eingestellt.

Der Bebauungsplan XII-279 „Karl-Lange-Brücke-Nord“ berücksichtigt die Führung der UR 12. Im weiteren Verfahren ist die Darstellung der Wegeführung entsprechend der möglichen baulich technischen Unterführung der Anhalter Bahn und der sich daraus ergebenden Anschlüsse anzupassen.

Es wird gebeten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.


Weber
Bezirksbürgermeister


Stäglin
Bezirksstadtrat