

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Monika Thamm (CDU)

vom 09. Februar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Februar 2015) und **Antwort**

Entwicklung der sozialen und verkehrlichen Infrastruktur im Bezirk Tempelhof-Schöneberg

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

Frage 1: In wie fern hat die soziale Infrastruktur (z. B. Schulen, Kitas, Grünanlagen, Sport- Freizeit- und Erholungsflächen usw.) Schritt gehalten mit der Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg und wo sieht der Senat diesbezüglich ggf. weiteren Handlungsbedarf?

Antwort zu 1: Die Bevölkerungsentwicklung hat sich im Bezirk Tempelhof-Schöneberg seit dem Jahr 2000 anders als in der Gesamtstadt vollzogen. Während die Gesamtstadt von 2000 bis 2013 um ca. 138.000 Personen gewachsen ist, hat die Bevölkerungszahl im gleichen Zeitraum im Bezirk Tempelhof-Schöneberg um rund 5.000 Personen abgenommen. Die soziale Infrastruktur unterliegt verschiedenen, insbesondere bezirklichen Zuständigkeiten. Der Senat sieht die Notwendigkeit, dass die bezirklichen Ämter, die für die soziale Infrastruktur zuständig sind, ihre Bedarfe durch eine integrierte Betrachtung ermitteln.

Frage 2: In wie fern hat die verkehrliche Infrastruktur (z.B. Entlastungs- und Umfahrungsstraßen) zum Schutz der stark belasteten Anwohner/innen mit Tempo-30-Maßnahmen Schritt gehalten mit der Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg und wo sieht der Senat diesbezüglich ggf. weiteren Handlungsbedarf (insbesondere wird um Darstellung und Begründung für die Straßenzüge Tempelhofer Damm bis einschließlich Kirchhainer Damm und Röblingstraße über Gersdorfstraße bis Marienfelder Allee Ecke Nahmitzer Damm gebeten)?

Antwort zu 2: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm wie Tempo 30 nachts können sich nur an der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur orientieren und korrespondieren nicht unmittelbar mit der Bevölkerungsentwicklung in einem Wohngebiet. In Berlin führen Hauptverkehrsstraßen häu-

fig durch Wohngebiete, da innerhalb des Stadtgebiets der Bau von Umgehungsstraßen in der Regel nicht realisierbar und der Straßenraum nicht beliebig vermehrbar bzw. verlagerbar ist.

Wie in der Kleinen Anfrage 16 / 15 686 berichtet, wurde die Verkehrslärmsituation im Straßenzug Tempelhofer Damm-Mariendorfer Damm-Lichtenrader Damm-Kirchhainer Damm (Bundesstraße 96) bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans Berlin 2008 untersucht. Dabei zeigte sich, dass angesichts der Rahmenbedingungen nur ein geringer Spielraum für lärmindernde Maßnahmen besteht. So stehen im näheren Umfeld keine geeigneten Umfahrungsstrecken für den Verkehr zur Verfügung, so dass eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten ist. Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrs z.B. durch straßenräumliche Maßnahmen sind nur im geringen Umfang möglich, da der zur Verfügung stehende Straßenraum begrenzt ist und neben den für den Verkehr notwendigen Spuren auch Platz für den ruhenden Verkehr bieten soll. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h könnte theoretisch eine Lärminderung um ca. 3 dB(A) erreicht werden. Wegen der Verkehrsbedeutung der Straße und der Notwendigkeit, Verkehrsverdrängungen auf andere bereits lärmbelastete Straßen durch Begleitmaßnahmen zu verhindern (z.B. auf dem Straßenzug Manteuffel-/Boelckestraße) kommt eine solche Geschwindigkeitsreduzierung hier jedoch nicht in Betracht.

In der Gersdorfstraße zwischen Attilastraße und Ringstraße ist derzeit Tempo 30 nachts angeordnet. Der Kirchhainer Damm wurde grundhaft umgebaut, wobei auch Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) getroffen wurden. In dem restlichen Abschnitt des Straßenzugs Röblingstraße-Gersdorfstraße-Ringstraße-Großbeerenstraße-Marienfelder Allee gab es bislang kein zwingendes Erfordernis, Tempo 30 aus Lärmschutzgründen anzuordnen.

Frage 3: Wie hat sich der Durchgangsverkehr von und nach Brandenburg entwickelt – auch hier insbesondere auf den beiden o.a. Straßenzügen?

Antwort zu 3: Die Verkehrsentwicklung zwischen 2005 und 2009 ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Die Verkehrsbelastungen selbst werden berlinweit erhoben und flächendeckend alle 5 Jahre darstellt und sind den sogenannten Verkehrsmengenkarten zu entnehmen. Diese werden online bereit gestellt unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>

Streckenabschnitt		Kfz (DTVw)		Differenz
		2005	2009	
Röblingstr.		14.600	13.700	- 900
Gersdorfstr.	westlich Kaiserstr.	12.400	12.500	+ 100
	östlich Kaiserstr.	10.900	11.100	+ 200
Ringstr.		21.200	17.200	- 4.000
Marienfelder Allee	Friedensstr. bis Körtingstr.	32.100	31.700	- 400
	Körtingstr. bis Daimlerstr.	32.100	32.300	+ 200
	Daimlerstr. bis Belßstr.	26.300	27.700	+ 1.400
	Belßstr. bis Malteser Str.	16.100	max. 19.300	+ 3.200
	Nördlich Nahmitzer Damm	29.400	31.400	+ 2.000
Tempelhofer Damm	Alt-Tempelhof bis Ordensmeisterstr.	46.900	43.800	- 3.100
Mariendorfer Damm	Uhlsteinstr. bis Prühßstr.	max. 45.500	max. 38.400	- 7.100
	Alt-Mariensdorf bis Reißbeckstr.	49.500	49.800	+ 300
	Reißbeckstr. bis Tauernallee (nördlicher Abschnitt)	50.400	51.500	+ 1.100
	Reißbeckstr. bis Tauernallee (südlicher Abschnitt)	47.700	47.000	- 700
	Tauernallee bis Marienfelder Chaussee	40.900	38.500	- 2.400
Lichtenrader Damm	Marienfelder Chaussee bis Reichnerweg	41.800	38.700	- 3.100
	Reichnerweg bis Töpchinerweg	38.700	37.200	- 1.500
	Töpchinerweg bis Groß-Ziethener Str.	40.800	36.300	- 4.500
Kirchhainer Damm	Groß-Ziethener Str. bis Goltzstr.	37.200	32.700	- 4.500
	Goltzstr. bis Wittelsbacher Str.	29.000	25.800	- 3.200
	Wittelsbacher Str. bis Stadtgrenze	21.600	19.900	- 1.700

Aktuellere Entwicklungen – auch aufgrund von Realisierungen von Maßnahmen, z.B. Ausbau Kirchhainer Damm – können umfassend erst mit Vorliegen einer neuen Verkehrsmengenkarte beantwortet werden.

wirtschaftet und unterhalten. Sie sind überwiegend im Sinne der P+R-Nutzung voll ausgelastet. Eine Erweiterung der Kapazitäten ist nicht erfolgt.

Frage 4: Wie hat sich in diesem Zusammenhang das Angebot für Park-und-Ride-Verkehr entwickelt und gibt es Erkenntnisse darüber, wie das Angebot angenommen wird – insbesondere hier in den Ortsteilen Marienfelde, Lichtenrade und Mariendorf?

Frage 5: Gibt es beim Senat Überlegungen, den Park-und-Ride-Verkehr durch eine Erweiterung des Angebots (z.B. Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten) bei den drei o.a. Bezirksteilen zu erweitern?

Antwort zu 4: Die vorhandenen P+R-Plätze am U-Bahnhof Alt Mariendorf (Heidefriedhof), am S-Bahnhof Marienfelde (Bahnstraße), am S-Bahnhof Buckower Chaussee, am S-Bahnhof Lichtenrade (Bahnhofstraße, Steinstraße/Nuthestraße) sowie am S-Bahnhof Schichauweg gehören seit Wendezeiten zum Bestand des P+R-Angebots. Diese Anlagen werden durch die Bezirke be-

Antwort zu 5: Park&Ride hat sich seit vielen Jahren als ein sinnvoller und konstruktiver Beitrag zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsproblematik etabliert. Bereits in Stadtrandlagen von Berlin und verschärft mit zunehmender Nähe zum S-Bahn-Ring besteht das Problem, ausreichende und geeignete Flächen in Bahnhofsnähe zu finden und für Park&Ride verfügbar zu machen. Es wird eingeschätzt, dass P+R zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aufgrund der hohen Kosten für Grunderwerb, Betrieb und Unterhaltung sowie dem geringen verkehrlichen Nutzen (möglichen Neukundenzu-

wachs und Entlastung der Straßen vom IV) nur sehr begrenzt geeignet und wirtschaftlich tragfähig erscheint.

Berlin und Brandenburg orientieren deshalb auf ein für den Berufsverkehr attraktives Angebot, insbesondere im Regional- und S-Bahnverkehr. Für bahnferne Wohnstandorte empfiehlt sich eine Pkw- oder aber auch Fahrradnutzung als Zugang zur nächstgelegenen Schienenstrecke (falls ein Bus als Zubringer nicht vorhanden ist) und ein möglichst schneller Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Das heißt Schnittstellen zwischen Pkw und ÖPNV sollten im Land Brandenburg liegen, wo in aller Regel freie Flächen eher verfügbar und finanzierbar sind.

Im Berliner Stadtgebiet wird vor allem die Kombination von Fahrrad und ÖPNV im Rahmen eines Investitionsprogramms mit BVG und S-Bahn gefördert. Das Land Brandenburg hat einen Leitfaden zur Ausgestaltung von P+R-Anlagen erarbeitet und fördert die Einrichtung neuer P+R-Anlagen.

Berlin, den 20. Februar 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Feb. 2015)