

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 13. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2018)

zum Thema:

Stadtplanung in der ehemaligen britischen Siedlung am Olympiastadion

und **Antwort** vom 26. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Jul. 2018)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 15 628

vom 13. Juli 2018

über Stadtplanung in der ehemaligen britischen Siedlung am Olympiastadion

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

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er hat daher das zuständige Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zu allen Fragen um Stellungnahme gebeten, die dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Die Antworten zu den Fragen 1 bis 6 sowie 8, 9 und 11 geben den Wortlaut des Bezirksamtes wieder. Die Frage 7 wurde vom Senat beantwortet. Die Frage 10 beantworten Senat und Bezirksamt gemeinsam.

Frage 1:

Wie viele Einwohner leben zurzeit im Gebiet zwischen der Flatowallee, der S-Bahn, der Passenheimer Straße und der Heerstraße und wie viele Menschen sollen zukünftig dort wohnen?

Antwort zu 1:

Zurzeit sind 118 Wohnungen vermietet. Über die jeweiligen Haushaltsgrößen und somit die aktuelle Einwohnerzahl im Gebiet liegen keine ausreichenden Kenntnisse vor.

Nach Abriss der Bestandsgebäude sollen 580 Wohneinheiten neu entstehen. Die Vorhabenträgerin rechnet mit einem Besetzungsschlüssel von 2,5 Personen pro Wohnung, was einer zukünftigen Einwohnerzahl von 1450 entspräche.

Frage 2:

Wie viele Wohnungen sollen im Bereich neu erstellt werden, wie sieht die Aufteilung nach Wohnungsgrößen/Zimmern aus?

Antwort zu 2:

Mit der geplanten Neubaumaßnahme sollen 580 Wohneinheiten realisiert werden. Im Vergleich zu den bestehenden 212 Wohnungen wird es somit einen Zuwachs von 368 Wohneinheiten geben. Es sind 1- bis 4 Zimmerwohnungen vorgesehen. Eine detaillierte Planung mit einer Aufteilung der unterschiedlichen Wohnungstypen liegt noch nicht vor.

Frage 3:

Wie sieht das durchschnittliche Verhältnis zwischen Anwohnern und Parkplätzen in vergleichbaren Wohngebieten außerhalb des S-Bahnringes in Berlin aus? Inwieweit treffen Äußerungen zu, dass das angedachte Verhältnis im Rahmen der geplanten Neubauten um ungefähr die Hälfte geringer ausfällt als in vergleichbaren Wohngebieten in Berlin?

Antwort zu 3:

Im hier betrachteten Gebiet lag das Verhältnis von vermieteten Stellplätzen und Garagen außerhalb des öffentlichen Straßenraums bisher bei 0,46 Stellplätzen pro Wohneinheit.

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 4-59 VE ist die Festsetzung von zulässigen Stellplätzen mit einer Zahl von maximal 275 vorgesehen. Das Verhältnis von Stellplatz- zu Wohnungszahl liegt damit bei 0,47.

Frage 4:

Wie sieht die geplante Versorgung mit Einzelhandelsgeschäften im Wohngebiet aus?

Antwort zu 4:

Eine Festlegung in Bezug auf mögliche Vermietungen von Einheiten in den Erdgeschosszonen der geplanten Gebäude an die im Geltungsbereich zulässigen, der Versorgung des Gebietes dienenden Läden ist bisher noch nicht erfolgt.

Frage 5:

Wie gedenkt der Berliner Senat dem absehbaren zukünftigen Verkehrschaos durch massiv auftretenden Park-Such-Verkehr zu entgegnen?

Antwort zu 5:

Ausweislich des im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens erstellten Verkehrsgutachtens ist von, durch das Vorhaben induzierten, zukünftigen Verkehrsproblemen nicht auszugehen.

Mit dem Wohnungsbauprojekt der Vorhabenträgerin am Dickensweg ist die geplante Umsetzung eines integrierten Mobilitätskonzeptes (Car-sharing-Angebote, Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs) verbunden, welches eine Reduzierung der Parkraumnachfrage bewirken soll. Ein zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist dabei die Umsetzung eines wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements, entwickelt und koordiniert von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern, mit Bereitstellung verschiedener, einfach zugänglicher Mobilitätsangebote.

Bei Umsetzung des Mobilitätskonzeptes sind die in den Baugebieten des Plangebietes festgesetzten maximal 275 oberirdischen Stellplätze ausreichend, um den Stellplatzbedarf im Gebiet zu befriedigen, insbesondere, wenn berücksichtigt wird, dass nach statistischen Erhebungen des Landes Berlin nur jeder zweite Haushalt über ein eigenes Auto verfügt und dass auch im öffentlichen Straßenland zusätzliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Frage 6:

Inwieweit ist mit verstärktem Lieferverkehr innerhalb des Wohngebietes zu rechnen und welche Möglichkeiten gibt es, um den Lieferverkehr auf die Zeit nach 7 Uhr zu beschränken?

Antwort zu 6:

Verkehrsrechtliche Beschränkungen des Lieferverkehrs richten sich nach den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO). Verkehrsverbote in Wohngebieten, um Lieferverkehr vor 7 Uhr auszuschließen, sind für andere Wohngebiete bisher nicht bekannt.

Verstärkter Lieferverkehr ist aufgrund des zukünftig zulässigen eher kleinteiligen Gewerbebesatzes nicht zu erwarten.

Frage 7:

Wie sehen die unterstützenden Maßnahmen bei der Vielzahl von Großveranstaltungen im Umfeld des Wohngebietes für die Anwohner und Anwohnerinnen aus Sicht des Berliner Senats aus?

Antwort zu 7:

Bei allen Großveranstaltungen im Olympiastadion/Olympiapark werden im Vorfeld intensive Gespräche zu den Themen Sicherheit und Verkehr geführt. Teilnehmer/innen dieser Runden sind neben dem Veranstalter und dem Olympiastadion/Olympiapark auch die Senatsverwaltung für Inneres und Sport, Verkehrslenkung Berlin, Polizei Berlin, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), S-Bahn Berlin sowie das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Bei allen Veranstaltungskonzepten werden die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt und falls notwendig dem Veranstalter entsprechende Maßnahmen auferlegt. Aufgrund der sehr guten Erschließung des Geländes Olympiastadion/Olympiapark mit U-Bahn und S-Bahn durch den öffentlichen Personennahverkehr werden bei aktuell sich in Planung befindlichen Veranstaltungen jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen benötigt.

Frage 8:

Welche zusätzlichen alternativen Verkehrsanbindungen neben dem angedachten Carsharing sind geplant?

Antwort zu 8:

Das Gebiet des geplanten Wohnungsbauvorhabens ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut bis sehr gut erschlossen. Circa 120 Meter in nordöstlicher Richtung beziehungsweise circa 320 Meter in nordwestlicher Richtung vom Plangebiet entfernt befindet sich jeweils ein Bahnhof der Berliner S-Bahn mit 10 minütigen Taktzeiten in Richtung Zoologischer Garten und Spandau. Entlang der Heerstraße verkehrt die

Buslinie M49 im 10 Minutentakt. Alternative Verkehrsanbindungen über jene des projektierten Mobilitätskonzeptes hinaus werden als nicht erforderlich erachtet.

Frage 9:

Welche zusätzlichen Verbesserungen beim ÖPNV sind geplant?

Antwort zu 9:

Es ist anzunehmen, dass ein mögliches erhöhtes Aufkommen an Fahrgästen im S-Bahnverkehr durch die bisherige Frequenz an S-Bahnfahrten abgedeckt wird. Inwiefern sich das Erfordernis einstellen wird, aufgrund eines erhöhten Passagieraufkommens den Bus-Verkehr entlang der Heerstraße durch mögliche Frequenzerhöhungen zu optimieren, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Frage 10:

Welche Erkenntnisse hat der Berliner Senat über das heutige Mietkostenniveau, mit welchem Mietenniveau ist nach der Neubebauung zu rechnen und wie stabil wird die Einhaltung des Mietkostenniveaus vom Berliner Senat für die Zeit danach eingeschätzt?

Antwort zu 10:

Dem Senat liegen keine Kenntnisse zum aktuellen Mietniveau in diesem Gebiet vor. Gemäß § 558 Absatz 2 Bürgerlichem Gesetzbuch ist die ortsübliche Vergleichsmiete aus allen vergleichbaren Entgelten in der Gemeinde zu ermitteln. Da Berlin als einheitliche Gemeinde in Sachen des Mietspiegels gesehen wird, erfolgt die Erstellung für die gesamte Stadt. Aussagen für einzelne Bezirke oder Gebiete sind daher nicht möglich.

Die Vorhabenträgerin hat sich vertraglich verpflichtet, einen Anteil von 25 Prozent der geplanten Wohnungen (145) nach den Wohnungsbauförderungsbestimmungen des Landes Berlin zu errichten. Für diese Wohnungen gelten die Mietpreis- und Belegeinheitsbindungen. Damit ist für die durch Nachweis eines Wohnberechtigungsscheins berechtigten Mieter/in eine Nettokalt-Miete von 6,50 Euro pro Quadratmeter verbunden.

Sofern Bestandsmieter/innen, die keinen Wohnberechtigungsschein vorweisen können, in eine Neubauwohnung einziehen wollen, die mit der vor Baubeginn bewohnten Wohnung vergleichbar ist, wird die Nettokaltmietenbelastung für diese Neubauwohnung höchstens 9,00 Euro pro Quadratmeter betragen. Ferner wird die Vorhabenträgerin den Bestandsmietern/innen die Härtefallregelung anbieten, dass die Bruttowarmmiete in der Neubauwohnung bei Mietbeginn 30 Prozent ihres zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Nettohaushaltseinkommens nicht überschreiten wird. Mietsenkungen sind dabei ausgeschlossen. Sollten bereits über 30 Prozent des Nettohaushaltseinkommens für die Bruttowarmmiete erreicht werden, gilt die aktuell vereinbarte Bruttowarmmiete zum Zeitpunkt des Auszugs aus der jetzigen Bestandswohnung.

Frage 11:

Welche Möglichkeiten erhalten die jetzigen Anwohner und Anwohnerinnen bezüglich eines Verbleibs im Wohngebiet nach dessen Neubebauung?

Antwort zu 11:

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich, das Bauprojekt so in Bauabschnitte aufzuteilen, dass für alle Bestandsmieter/innen organisatorisch eine Zwischenumsetzung im Vorhabengebiet möglich ist und die Mieter/innen ferner die Möglichkeit haben, eine vergleichbare Wohnung in einem der neuen Wohngebäude anzumieten.

Berlin, den 26.07.2018

Katrin Lompscher

.....

Senatorin für
Stadtentwicklung und Wohnen