Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 24 407
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

# Schriftliche Anfrage

## der Abgeordneten Franziska Becker (SPD)

vom 04. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. August 2020)

zum Thema:
**Beseitigung von städtebaulichen Narben aus der Zeit der autogerechten Stadt**

und **Antwort** vom 21. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Franziska Becker (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24 407**
**vom 04. August 2020**
**über Beseitigung von städtebaulichen Narben aus der Zeit der autogerechten Stadt**

---

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

Frage 1:

Welche “städtebaulichen Wunden“ bzw. Schneisen sind dem Senat aufgrund der Autobahnplanungen in den 1950er und 1960er Jahren bekannt, also aus jener Zeit, als sich die Senatsverkehrsverwaltung am Leitbild der autogerechten Stadt orientierte?

Frage 2:

Welche Auffassung vertritt der Senat: dass sich die Verkehrsplanung den Zielen der Stadtplanung oder die Stadtplanung den Zielen der Verkehrsplanung für den Motorisierten Individualverkehr unterzuordnen hat?

Antwort zu 1 und 2:

In der öffentlichen Wahrnehmung zählen zu den „städtebaulichen Wunden“ z.B. Grunerstraße, Lietzenburgerstr., Breitenbachplatz, Bundesplatz u.a.

Das Modell der verkehrsgerechten Stadt wurde spätestens mit dem ersten Gesamt-Berliner Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1994 (FNP 94) zugunsten einer „Stadtstruktur der kurzen Wege“ aufgegeben. Verkehr soll stadtverträglich gestaltet und so organisiert werden, dass alle Bevölkerungsgruppen gleichwertige Mobilitätschancen erhalten. Demzufolge wurden alle Darstellungen von Planungen der verkehrsgerechten Stadt, die nicht mehr weiterverfolgt wurden, durch entsprechende andere Darstellungen ersetzt. Um eine stadtverträgliche und klimagerechte Gestaltung des Verkehrs zu erreichen, ist es notwendig, dass Verkehrsplanung und Stadtplanung Hand in Hand arbeiten.

Frage 3:

Welche vergleichbaren Planungen verfolgt der Senat zur Reurbanisierung der Innenstadt wie das Planwerk Innenstadt (veröffentlicht im Amtsblatt im August 1999 unter Senatsbaudirektor Stimmann), bei dem auch die

Aufgabe von Straßentunnel (Breitscheidplatz) und die Reduzierung von Fahrbahnquerschnitten vorgesehen waren?
Welche Überlegungen gibt es im Senat, weitere Tunnelanlagen zur Beschleunigung des Kfz-Verkehrs aufzugeben, z.B. Bundesallee, Unterquerung des Kurfürstendamms oder den Abriss von Brücken (Breitenbachplatz), um so eine Grundlage für die Stadtplaner*innen zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität zu erzielen?

Antwort zu 3:

Die Quartiersentwicklung am Molkenmarkt sieht die Wiedergewinnung von Flächen für die Ansiedlung von Wohn- und Gewerbe- sowie Kulturnutzungen in diesem historisch bedeutsamen Teil der Berliner Mitte vor und wird fehlende innerstädtische Funktionen im Sinne einer Stadtreparatur unter ökologischen, sozialen sowie ökonomischen Bedingungen ergänzen. Diese Bedingungen werden in einem kooperativ angelegten städtebaulichen Qualifizierungsprozess auf Basis des rechtsgültigen Bebauungsplans 1-14 zu einem städtebaulichen Leitbild für den Gesamtprojektraum verdichtet, das als abgestimmte Maßgabe für die nachfolgenden Hochbau- und Freiraumwettbewerbe mit den Akteurinnen/Akteuren zur Umsetzung gebracht wird.
Den Ausgangspunkt für die Entwicklung bildet die Umverlegung und Dimensionsreduzierung der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen, der Grunerstraße zwischen Mühlendammbrücke und Grunertunnel sowie die qualitative Anpassung der bestehenden Quartiersstraßen Kloster-, Jüden- und Parochialstraße. Damit wird insgesamt eine Verkehrsflächenreduzierung um rund 35 % ermöglicht. Der Flächenzugewinn wird im weiteren voll der Herstellung von Bau- und privaten sowie öffentlichen Freiflächen zur Verfügung gestellt und nach dem erarbeiteten Leitbild entwickelt.

Um zu untersuchen, unter welchen städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Rahmenbedingungen der Rückbau der Stadtstraßenbrücke und die Neugestaltung des Breitenbachplatzes möglich sind, wurde eine „Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz“ ausgeschrieben. Anschließend soll ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren die Ergebnisse der Studie aufgreifen, um danach ein formelles Planverfahren einleiten zu können. Die Machbarkeitsuntersuchung soll hierbei städtebauliche, verkehrliche, ökologische und finanzielle Belange bei der Variantenentwicklung und -bewertung integrativ betrachten.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Konzeption der Zukunftswerkstatt Bundesplatz zur Gestaltung des Bundesplatzes und das damit verbundene bürgerschaftliche Engagement? Stimmt der Senat mit den Ergebnissen überein, dass durch den Tunnel an der Bundesallee für den Motorisierten Individualverkehr und auch für den Freizeitverkehr für viele Motorradfahrer*innen ein Anreiz geschaffen wurde, der die Zerstörung einer der schönsten Stadtanlagen zur Folge hatte?

Antwort zu 4:

Die Zukunftswerkstatt Bundesplatz, durchgeführt mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf, wurde von der Initiative Bundesplatz e. V. initiiert, die sich seit geraumer Zeit für eine Aufwertung des Bundesplatzes sowie für eine stadt- und umweltverträgliche Umgestaltung der Bundesallee einsetzt.
Im Rahmen dieser Werkstatt wurden konkrete Maßnahmen aus unterschiedlichsten Handlungsfeldern herausgearbeitet, deren Umsetzung insbesondere eine spürbare

Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität im Bereich des Bundesplatzes bewirken sollen, was seitens des Senats grundsätzlich unterstützt wird.
Durch das bürgerschaftliche Engagement konnte eine Vielfalt an konkreten Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Die fundierte Auseinandersetzung mit diesen Lösungsansätzen erlaubte und der konstruktive Austausch zwischen den Beteiligten ermöglichte die Umsetzung erster Maßnahmen mit finanzieller Unterstützung des Senats.
Die nachweisbar erheblichen Verkehrsmengen in der Bundesallee unterstreichen die verkehrliche Funktion dieser in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straße, über die viele Verkehrsbeziehungen der Ortsteile Wilmersdorf und Friedenau führen. Sie ist eine der großen durchgängigen Achsen im dichten städtischen Gebiet des Berliner Südwestens und weist eine wichtige Bündelungsfunktion (Sammel- und Verteilerfunktion) für diesen Stadtraum auf. Die berechtigte Forderung für eine veränderte Straßenraumgestaltung der Bundesallee muss daher diese Herausforderung berücksichtigen.

Frage 5:

Welche Programme und Haushaltstitel stehen bei einer Aufgabe des Tunnels durch einen Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin zur Verfügung oder müssen diese mit Blick auf die beginnenden Vorbereitungen zum Doppelhaushalt 2022/ 2023 erst geschaffen werden?

Antwort zu 5:

Der Haushaltsplan von Berlin für die Haushaltsjahre 2020/ 2021 beinhaltet keinen Ansatz für die Aufgabe bzw. den Rückbau der Straßentunnelanlage unter dem Bundesplatz.

Frage 6:

Welche Maßnahmen sieht der Senat vor, um die extreme Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen der Anwohner*innen an der Bundeallee unterhalb der Grenzwerte der Europäischen Union zu senken?

Antwort zu 6:

Die Bundesallee ist eine durch Verkehr hoch lärmbelastete Straße mit Überschreitungen der gesundheitsgefährdenden Schwelle von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) an diversen Fassadenpunkten von Wohngebäuden (nach strategischer Lärmkarte von 2017). Da die Bundesallee eine schon bestehende Straße ist, existieren für sie dennoch weder nach europäischem noch nach deutschem Recht Lärmgrenzwerte, die gesetzlich einzuhalten wären. Dennoch schlägt der aktuelle Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 eine Reihe von Maßnahmen vor, die die Lärmsituation auch in der Bundesallee merklich verbessern könnten: Fahrbahnsanierungen an lauten Straßen - insbesondere mit lärmoptimierten Asphalten, die Ausweitung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen und ein berlinweites Konzept gegen verhaltensbedingten Verkehrslärm, welcher durch zu schnelles Fahren oder Beschleunigen erzeugt wird.

Zur Verbesserung der Lärmbelastungssituation kann außerdem das vom Berliner Senat bereits 2014 aufgelegte Schallschutzfensterprogramm in Anspruch genommen werden: Eigentümerinnen/Eigentümer können hier eine Förderung von Schallschutzfenstern für Wohnräume an hoch lärmbelasteten Straßen beantragen. Für das Jahr 2020 können noch Förderanträge gestellt werden. Bisher sind aus der Bundesallee zwei Förderanträge auf Schallschutzfenster gestellt worden, diese Schallschutzfenster wurden 2015 und 2019 eingebaut.

In der Bundesallee/Bundesplatz ist wie folgt Tempo 30 angeordnet:

- Für die gesamten Spangen des Bundesplatzes aus Verkehrssicherheitsgründen durchgängig Tempo 30 unbefristet.
- Bundesallee auf dem Abschnitt Hohenzollerndamm bis Güntzelstraße aus Lärmschutzgründen durchgängig Tempo 30 nachts befristet 22-6 Uhr (Verlängerung von Trautenaustraße bis Güntzelstraße angeordnet am 15.4.2020).
- Bundesallee südlich der Güntzelstraße in Höhe Hausnummer 35 zur Schulwegsicherheit der dort ansässigen Freudberg Gemeinschaftsschule Tempo 30 mit Z 136 befristet auf Mo-Fr 7-18 Uhr.
- Bundesallee unmittelbar nördlich der Sieglindestraße in Höhe Hausnummer 140 zur Sicherheit der dort ansässigen Kindertagesstätte Tempo 30 mit Z 136 befristet auf Mo-Fr 8-18 Uhr.

Frage 7:

Trifft es zu, dass es auf der Bundesallee trotz hoher Verkehrsstärken kaum großräumigen Durchgangsverkehr gibt und der Quell- und Zielverkehr in die Innenstadt dominiert?
Welche bestehenden oder ergänzenden Maßnahmen müssten im nächsten Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr enthalten sein, damit der Quell- und Zielverkehr in die Innenstadt soweit gedämpft wird, dass der Tunnel problemlos aufgegeben und die Verschmälerung der Fahrbahnen bei Reduzierung auf zwei pro Richtung realisiert werden kann?

Antwort zu 7:

Großräumiger Durchgangsverkehr findet im gesamten übergeordneten Straßennetz in der Berliner Innenstadt nur im geringen Maße statt. Er konzentriert sich auf die Bundesautobahnen und im geringeren Maße auf die Bundesstraßen im Stadtgebiet.
Die Bundesallee ist da keine Ausnahme. Auch wenn sie an der Anschlussstelle Wexstraße bzw. Detmolder Straße mit der A 100 verknüpft ist, findet hier kein großräumiger Durchgangsverkehr statt. Der Binnenverkehr, Quellverkehr und Zielverkehr für die westlichen Gebiete der Innenstadt prägen den Verkehr auf der Bundesallee.

Bei der angesprochenen Umgestaltung mit einem Entfall des Tunnels ist die komplizierte städtebauliche und verkehrliche Konzentration in diesem engbegrenzten Stadtraum zu beachten. Die Drei-Etagen-Lösung mit Bundesautobahn A 100 / Bahntrassen, Stadtstraßenebene mit der Verknüpfung zu den beiden Autobahnanschlussstellen als auch mit dem umgebenden Straßennetz (Südwestkorso) und die Minus-Eins-Ebene mit dem Nord-Süd gerichteten Straßentunnel ist äußerst komplex. Eine mögliche Neugestaltung in der Stadtstraßenebene müsste die Verknüpfungen mit der A 100 auf der Nordseite (Wexstraße und Detmolder Straße) in Kombination mit dem Nord-Süd-Verkehr und dem Südwestkorso auf der Südseite bewältigen.

Frage 8:

Wie steht der Senat zur Schaffung von Kiezblocks in den Wohngebieten entlang der Bundesallee zur Vermeidung von Durchgangsverkehr?

Antwort zu 8:

Grundsätzlich ist berlinweitdurch die Schaffung eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes und die flächenhafte Ausweisung von T 30-Zonen (im Nebenstraßennetz) mit geschwindigkeitsdämpfenden Ein-und Ausfahrbereichen zu den

Hauptverkehrsstraßen verkehrlich eine Trennung von Wohngebieten und Durchgangsverkehr gegeben.
Die Gestaltung des Nebenstraßennetzes ist Aufgabe der Bezirksämter von Berlin, Ideen zur Verkehrsberuhigung wie die Schaffung von Kiezblocks werden grundsätzlich vom Senat unterstützt.
Seit diesem Jahr stellt der Berliner Senat den Bezirken daher Finanzmittel in Höhe von einer Million Euro zur Verfügung, um Planungskonzepte zur Schaffung von autoarmen Kiezen zu entwickeln.

Frage 9:

Stehen den Bezirksämtern ausreichend Finanzmittel für die bauliche Umgestaltung der Wohngebiete in Kiezblocks und für weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes in Wohnungsgebieten zur Verfügung oder muss das Abgeordnetenhaus im Rahmen der Vorbereitung des nächsten Doppelhaushaltes hier selbst initiativ werden?

Antwort zu 9:

Den Bezirksämtern von Berlin stehen für (Bau-)Maßnahmen im Straßenland investive und konsumtive Finanzmittel zur Verfügung über die sie im Rahmen der Globalzuweisung selbstständig verfügen und somit eigene Schwerpunkte setzen können.
Für bestimmte Zwecke, wie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Herstellung der Barrierefreiheit, unterstützt der Berliner Senat die Bezirksämter finanziell durch Programme.

Frage 10:

Ist geplant, den geschützten Radweg in der Detmolder Straße weiter über die Wexstraße zu verlängern? Wann ist mit der Umsetzung des Radweges in der Detmolder Straße, der auch von der BVV unterstützt wird, zu rechnen?

Antwort zu 10:

Im Rahmen der fortlaufenden Abstimmungsgespräche zum Radverkehrsinfrastrukturprogramm hat das Straßen- und Grünflächenamt Charlottenburg-Wilmersdorf eingeschätzt, dass die Arbeiten für die neuen, verbreiterten Radwege in der Detmolder Straße (östlich Blissestraße) 2021 ausgeschrieben werden können. Die Fertigstellung der Baumaßnahme wird nicht vor 2022 erwartet. Für eine kurzfristige Weiterplanung, um auch in der Wexstraße Radverkehrsanlagen anlegen zu können, fehlen dem Straßen- und Grünflächenamt Charlottenburg-Wilmersdorf nach den in dem o.g. Abstimmungsgespräch gemachten Aussagen derzeit die Kapazitäten.

Berlin, den 21.08.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz