

2564 N

An die

Vorsitzende des Hauptausschusses

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Busspurvorhaben auf dem Hindenburgdamm

Anlagen: Anlage 1 – Drs. Nr. 1635_V Antrag FDP
Anlage 2 – Stellungnahme Wifö zum Beschlussprotokoll Haupt 18/74 vom 6. Mai 2020

63. Sitzung des Hauptausschusses am 13. November 2019
Sammelvorlage SenUVK – Z F 1 Fe – vom 25. Oktober 2019, rote Nr. 2564

69. Sitzung des Hauptausschusses am 12. Februar 2020
Zwischenbericht SenUVK – IV C 2 – vom 22. Januar 2020, rote Nr. 2564 B

52. Sitzung des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und-controlling des Hauptausschusses am 27. Februar 2020
Bericht SenUVK – IV C 2 – vom 18. Juni 2019, rote Nr. 0129 C

74. Sitzung des Hauptausschusses am 6. Mai 2020
Bericht SenUVK – IV C 23 – vom 25. Februar.2020, rote Nr. 2564 K

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:

„SenUVK und SenWiEnBe werden aufgefordert, dem Hauptausschuss bis zur Sitzung am 27.05.2020

- im Zusammenhang mit dem Busspurenvorhaben zur Verkehrsentwicklung am Hindenburgdamm und zur weiteren Entwicklung im Raum zu berichten
- sowie
- die Auswirkung auf die Wirtschaft (Einzelhandel) am Hindenburgdamm darzustellen.“

In Absprache mit SenWiEnBe hat SenUVK die Federführung übernommen und SenWiEnBe eine Zuarbeit zur Auswirkung auf die Wirtschaft (Einzelhandel) am Hindenburgdamm geliefert, die in den Bericht integriert wurde.

Beschlussempfehlung

Der Hauptausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Hierzu wird berichtet:

SenUVK plant im Bezirk Steglitz-Zehlendorf einen Bussonderfahrstreifen auf dem Hindenburgdamm im Bereich Klingsorstraße bis Händelplatz. Dieser soll die Pünktlichkeit der auf dem Hindenburgdamm verkehrenden Buslinien M85, 283 und 285 verbessern. Auf dem Hindenburgdamm sind an Werktagen über 18.000 Fahrgäste im ÖPNV unterwegs. Die Buslinien dienen auch als Zubringer für Umlandverbindungen. Zur Sitzung des Hauptausschusses am 06.05.2020 berichtete SenUVK (siehe rote Nr. 2564 K), dass ein pünktlicher Busbetrieb die gute Erreichbarkeit der Geschäfte am Hindenburgdamm mit dem öffentlichen Nahverkehr sichert, und damit auch der regionalen Wirtschaftsförderung dient.

Ein Bussonderfahrstreifen (BSF) kann gemäß den Verwaltungsvorschriften der Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) zum Zeichen 245 angeordnet werden, wenn mindestens 20 Busse pro Stunde verkehren. Zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurde in Berlin schon im Jahr 2000 festgelegt, dass abweichend von der VwV zum Zeichen 245 StVO im Land Berlin bereits ab einer Frequenz von 9 Bussen der Regelfall für die Anordnung von BSF vorliegt und in Einzelfällen 6 Busse in der Stunde ausreichend sind.

Auf dem Hindenburgdamm verkehren die Buslinien M85, 283 und 285. Die Buslinien M85 und 285 werden in den Spitzenzeiten, von Montag bis Freitag, zwischen 7.30 und 19.30 Uhr, in einem 10-Minuten-Takt eingesetzt. Zusätzlich verkehrt hier die Buslinie 283, die tagsüber eine Taktdichte von bis zu drei Bussen in der Stunde erreicht. Insgesamt werden damit drei Buslinien im gesamten Tages- und Abendverlauf (Mo-Fr 5.30 bis 24 Uhr) mit einer Busfrequenz von 6 bis zu 15 Bussen in der Stunde eingesetzt. Am Samstag wird im Tagesverlauf noch eine Busfrequenz von insgesamt 12 Bussen sowie am Sonntag eine Busfrequenz von bis zu 9 Bussen in der Stunde erreicht.

Zu dem beantragten Bussonderfahrstreifen (BSF) im Hindenburgdamm von Klingsorstraße bis Händelplatz hat die BVG eine Behinderungsanalyse eingereicht. Daraus geht hervor, dass die Busse für die Streckenabschnitte teilweise 30 bis 50 % mehr Zeit benötigen, als idealtypisch möglich wäre. Im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Hindenburgdamm / Haydnstraße und dem Knotenpunkt Hindenburgdamm / Geliestraße erreichen nur 11 % der eingesetzten Busse in der nachmittäglichen Spitzenzeit (14h–19h) die für diesen Abschnitt angestrebte Idealfahrzeit.

Der Planungsbereich ist Teil des Nahversorgungszentrums (NVZ) Hindenburgdamm. Das NVZ besteht aus einem Mix von kleinteiligen Geschäften, Lebensmitteleinzelhandel und weiteren Gewerbe- sowie Wohnraumnutzungen. Die Geschäfte erstrecken sich lückenhaft beiderseits des Hindenburgdamms zwischen Händelplatz und Dorfaue Lichterfelde. Das bezirkliche Zentrenkonzept definiert das NVZ als klassische Streulage, dessen Bestand zu stärken ist.

Der geplante Bussonderfahrstreifen ist bei Anwohner*innen und Gewerbetreibenden umstritten, da durch das Vorhaben Parkmöglichkeiten am Straßenrand wegfallen. Für die Einrichtung des geplanten BSF entfallen 45 Parkplätze. Die bezirkliche Wirtschaftsförderung kommt zu der Einschätzung, dass die Einrichtung einer Busspur mit einem Wegfall der Ladezone für den ansässigen Supermarkt und anderer Geschäfte eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen würde; zur Lösung dieses Interessenkonflikts wird aus handelspolitischer Sicht empfohlen, sowohl die bezirkliche Wirtschaftsförderung als auch die ansässigen Gewerbetreibenden in den weiteren Planungsprozess für einen Bussonderfahrstreifen auf dem Hindenburgdamm einzubinden.

Im Ergebnis werden die derzeitigen Geltungszeiten der Liefer- und Ladezonen zeitlich wie auch örtlich unverändert übernommen. Die Möglichkeit des Kurzzeitparkens zwischen der Haydnstraße und der Flotowstraße bleibt erhalten, wird zeitlich jedoch geringfügig abgeändert (derzeit Mo-Fr 9-18h, Sa 9-14h, geplant Mo-Fr 10-18h, Sa 9-14h).

Eine Verkehrsprognose insbesondere im Zusammenhang mit dem Wohnungsbaugebiet Lichterfelde Süd liegt nicht vor, da zum einen die Abstimmungen / Planungen noch nicht

abgeschlossen sind und zum anderen die Knotenpunkt Betrachtung für das Bauvorhaben insbesondere den Bereich Osdorfer Straße umfasst. Bislang wird davon ausgegangen, dass auf dem Hindenburgdamm die Verkehrsentwicklung stagniert bzw. leicht rückläufig sein wird.

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Antrag	Drs. Nr: 1635/V		
vom / der FDP-Fraktion	aktueller Initiator FDP-Fraktion		
	Status: öffentlich		
	Datum: 16.10.2019		
	Verfasser: Ehrhardt, Thimm		
Busspur am Hindenburgdamm – vorhandenes Milieu schützen			
<u>Beratungsfolge:</u>			
Datum	Ausschuss	Sitzung	Erledigungsart
23.10.2019	BVV	BVV/033/2019	überwiesen
27.11.2019	ST	ST/014/2019	vertagt
08.01.2020	ST	ST/015/2019	vertagt
05.02.2020	ST	ST/016/2020	vertagt
04.03.2020	ST	ST/017/2020	vertagt

Die BVV möge beschließen:

Das Bezirksamt wird ersucht, sich bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass von den Plänen, eine Busspur am Hindenburgdamm zwischen Klingsorstraße und Gelieustraße nordwärts einzurichten, solange Abstand genommen wird, bis eine von der Mehrheit der dort ansässigen Einwohner und Gewerbetreibenden getragene und unter deren Mitwirkung geschaffene Lösung für den jetzt dort vorhandenen ruhenden Gewerbe- und Ladeverkehr gefunden ist.

Begründung:

Der Hindenburgdamm ist eine wichtige Verbindung zwischen den Bezirksteilen Steglitz und Zehlendorf. Werden die Verkehrsströme hier behindert, so wird es unweigerlich zu massiven Umfahrvorgängen im weiteren Umfeld kommen. Eine Verengung des Hindenburgdamm für den fließenden Verkehr im genannten Bereich auf eine Fahrspur zugunsten einer Busspur bei Erhalt der derzeit vorhandenen Parkspur ist daher abzulehnen.

Der Hindenburgdamm zeichnet sich insbesondere in diesem Bereich noch durch einen gesunden Mix aus einer vielfältigen Gewerbe- wie Wohnraumnutzung aus. Ein solcher Mix wird zunehmend seltener. Dieses Milieu ist schützenswert. Bei Schaffung einer Busspur zu Lasten des derzeit vorhandenen Parkstreifens sind die dort ansässigen Gewerbetreibenden in ihrer Existenz gefährdet. Die Gewerbetreibenden sind auf Kundenparkplätze wie auch Ladezonen angewiesen. Zudem steigt der Parkdruck, auch für Anwohner in den anliegenden Straßen, um ein Vielfaches. In Folge ist auch eine Busspur zu Lasten der vorhandenen Parkspur abzulehnen. Stattdessen wird angeregt die Fahrpläne der BVG so zu ändern, dass sie den realen Fahrzeiten dieses Streckenabschnitts entsprechen und Verspätungen so ebenfalls vermieden werden können. Weiterhin sind Maßnahmen zu ergreifen, die das Zweite-Reihe-Parken unterbinden. Ebenso ist durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen, dass ausgewiesene Ladezonen und Kurzparkplätze nicht durch Unberechtigte blockiert werden.

Für die FDP-Fraktion

Ehrhardt

Thimm

Stellungnahme Wifö zum Beschlussprotokoll Haupt 18/74 vom 6. Mai 2020

„Busspur am Hindenburgdamm“

Hinweis: Die Stellungnahme beruht auf einer Einschätzung der momentanen Ist-Situation am Standort Hindenburgdamm

In dem Abschnitt des Hindenburgdamms zwischen Klingsorstraße und Händelplatz befinden sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, die im Norden von Lichterfelde eine wichtige Nahversorgungsfunktion wahrnehmen.

Dazu gehören ein Supermarkt, Drogeriemarkt, Apotheke, Optiker, Blumenläden, Friseur, Obst- und Gemüsehändler, Schreibwarengeschäft etc. Außerdem haben sich dort Einzelhandelsgeschäfte angesiedelt, die einen größeren Einzugsbereich besitzen, die von vorbeifahrenden Kunden leben oder Spezialbedarfe abdecken. Beispielfhaft seinen genannt: Schneider, Wäscherei, Fernseh- und Elektroreparaturgeschäft, Kunstgalerie, Antiquitätenhandel, Gardinenfachgeschäft, Physiotherapie, Rechtsanwälte, Zahnarztpraxis, diverse Restaurant- und Außer-Haus-Gastronomie, Eisdielen.

Nach der Schlossstraße, dem Bahnhof Lichterfelde-West, Drakestraße und dem Kranoldplatz in Lichterfelde Ost handelt es sich bei der Einkaufsstraße Hindenburgdamm um das wichtigste Einzelhandelssubzentrum in Lichterfelde.

Der Bezirk bemüht sich seit Längerem, den Standort zu stützen und zu entwickeln. Zur Unterstützung des Einzelhandels wurde außerdem in einem großen Abschnitt des Hindenburgdamms wochentags tagsüber Kurzzeitparken mit Parkscheibe angeordnet.

Eine Händlergemeinschaft „HiBuDa“ versucht zudem die Interessen des Einzelhandels zu vertreten. Der Bezirk hat bereits Kontakt zu der Händlergemeinschaft aufgenommen und liefert ggf. noch Informationen nach.

Der Wegfall der Parkplätze in dem Streckenabschnitt zugunsten einer Busspur würde den Wegfall der Ladezone für den Supermarkt und anderer Geschäfte und eine erhebliche Beeinträchtigung für den Einzelhandel darstellen, da zahlreiche Geschäfte von Kunden profitieren, die auf dem Weg durch den Hindenburgdamm anhalten und den dortigen Einzelhandel frequentieren.

Der Wegfall der Parkplätze lässt sich in der Umgebung auch nicht kompensieren, da der Bedarf an Parkplätzen - insbesondere tagsüber - auch heute schon wegen des in der unmittelbaren Nähe gelegenen Charité-Standorts Benjamin Franklin sehr hoch ist.