

DRUCKSACHEN
DER BEZIRKSVERORDNETENVERSAMMLUNG TEMPELHOF-SCHÖNEBERG
VON BERLIN
- XVIII. Wahlperiode -

Lfd.-Nr.:
Drucks.-Nr. 1810/XVIII

MITTEILUNG - zur Kenntnisnahme -

des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin
über die Drucks. Nr. 1810/XVIII der BVV vom 31.08.2011

„Stadt balkon“ am Bautzener Platz

Das Bezirksamt wird ersucht zu prüfen, ob eine „verträglichere“ (umweltschonendere), gewendelte (Serpentinen-)Rampenföhrung des Geh- und Fahrradweges (entsprechend der im Gutachten zum Eingang Yorckbrücken/ Flaschenhalspark dargestellten Version) im Bereich zwischen der Kolonnenstraße und der Monumentenstraße verwirklicht werden kann.

Damit sollen die vorhandenen Gehölze und Bäume weitestgehend erhalten bleiben. Darüber hinaus sollen die eingesparten Mittel dazu verwendet werden, den „Grünstreifen“ entlang der Bautzener Straße wieder aufzuforsten und damit den ursprünglichen Schutz zwischen Bahngelände und angrenzender Wohnbebauung wieder herzustellen.

- Schlussbericht -

Gegenstand des Beschlusses ist die Rampenföhrung Fernradweg Berlin – Leipzig / Nord-Süd-Grünzug zwischen Kolonnen- und Monumentenbrücke westlich der S2.

Im Rahmen des o. g. Prüfauftrages wurden mehrere Varianten geprüft, bei der veränderte bzw. reduzierte Wegföhrungen zugrunde gelegt wurden. Unter anderem wurde eine vom BUND AK Stadtnaturschutz eingebrachte, gewendelte Rampenföhrung in die Prüfung einbezogen.

Die ursprüngliche Rampenplanung ging von einer Wegbreite von 4m und eine doppelarmigen Rampenföhrung aus. Dabei lag der am Fuß der Bahnböschung gelegene Ausgangspunkt der beiden Rampen etwa in der Mitte zwischen den beiden Brücken.

Um eine umweltverträglichere Lösung zu erreichen, wurde die Planung überarbeitet und weiterentwickelt.

Wesentliche Änderungen sind:

- Reduzierung der Rampenbreite um 0,50m auf 3,50m.
- Verzicht auf die zur Kolonnenbrücke föhrende Rampe, es bleibt die in Richtung Monumentenbrücke verlaufende Rampe.

- Verschiebung des Fußpunktes der verbleibenden Rampe nach Süden an das untere Ende der Treppe zur Kolonnenbrücke.
- Anhebung des Fußpunktes an dieser Stelle auf 40,91 üNN, womit die Treppe und die Rampe verkürzt werden kann.
- Das Ziel, den Vegetationsverlust gegenüber der ursprünglichen Planungsvariante deutlich zu reduzieren, wird erreicht.

Diese veränderte Planung wurde am 26.1.2012 bei einer öffentlichen Veranstaltung zum Stadtumbau den BürgerInnen vorgestellt. Hierzu gab es eine breite Zustimmung.

Die gewendelte Rampenführung ist, auch wenn das Steigungsverhältnis im Ansatz rechnerisch richtig ist, so, wie sie dargestellt wurde, nicht umsetzbar.

Insbesondere waren die Wendepodeste mit einer Länge von 3,75m zu gering bemessen. Im neuen Regelwerk für den Radverkehr „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) ist ein Mindestkurvenradius von 10m vorgesehen. Die Ruhepodeste waren mit 1,50m Länge nicht vorschriftsmäßig berechnet. Erforderlich ist eine Länge von 2m.

Dies gilt, egal an welcher Stelle die gewendelte Rampe errichtet wird. Besondere Nachteile würden sich jedoch bei einer Errichtung in dem besonders schmalen südlichen Bereich ergeben. Deshalb wurde der Vorschlag vom Planungsbüro Thomanek Duquesnoy Boemans Landschaftsarchitektur (TDB) so optimiert, dass er theoretisch umsetzbar ist.

Die Priorität bei der Lagebestimmung der Rampe lag nicht ausschließlich darin, die Anzahl der zu erhaltenden Bäume zu erhöhen, sondern auch darin, den Grünraum in seiner Gesamtheit zu erhalten. Der Vorschlag zu einer gewendelten Rampenführung wurde deshalb weiter nach Norden verschoben, an eine Stelle, mit relativ wenig Baumbestand und einem breiteren Geländequerschnitt zwischen S-Bahnbetriebsfläche und Böschungskrone.

Diese Darstellung wurde im Vergleich der verschiedenen Varianten bei der Veranstaltung gezeigt.

Der Vollständigkeit halber wird an dieser Stelle der Teilaspekt **Baumbilanz** dargestellt. Die aufgeführte Bilanzierung stellt lediglich die durch den Bau der Rampen erforderlichen Baumfällungen dar.

Planung TDB zweiarmig (Planungsstand August 2011)

Zu fällen insgesamt = 88, davon unter Schutz = 13, davon nicht unter Schutz = 75
Rampenvariante gewandelt

Zu fällen insgesamt = 58, davon unter Schutz = 16, davon nicht unter Schutz = 42

Planung TDB einarmig (Planungsstand 26. Januar 2012)

Zu fällen insgesamt = 48, davon unter Schutz = 9, davon nicht unter Schutz = 39
Neupflanzung Gesamtmaßnahme = 75

Für den Fall einer Planung der gewendelten Rampe an der vom AK Stadtnaturschutz vorgesehenen Stelle, muss mit folgenden Problemen / Fakten umgegangen werden:

Abstände, Flächenaufteilung

- Das Rampenbauwerk würde die komplette Breite der Hangfläche beanspruchen und den Zusammenhang der Grünfläche vollständig unterbrechen. Ein Biotopverbund zwischen den verbleibenden Böschungsfächen wäre nicht mehr möglich.

- Der Hauptweg müsste aus Platzgründen direkt an der Grenze zum Bahngelände verlaufen. Dies hätte in diesem Bereich einen erhöhten Zaun zur Folge.
- Der Abstand des Weges zur S-Bahntrasse auf dem Bahngelände würde sich auf 4m verringern.
- Die Bereiche zwischen den Stützmauern wären für eine Bepflanzung zu gering. Es verbleiben Restflächen. Die landschaftsplanerische Integration in den Hangbereich wäre nicht möglich.

Stützmauer

- Die Stützmauer zur Bahnseite hätte eine Höhe von über 1,50m, d.h. die Zuständigkeit des Bauwerkes würde nicht mehr beim Bezirk liegen (Ingenieurbauwerk). Die Stützmauern von TDB lägen dagegen in einem Abstand zur Grenze, der eine Anböschung ermöglicht.
- Die Stützmauern der Rampe hätten eine Gesamtlänge von 225m, die Höhe der Mauern würde bis zu 3,15m betragen. Auch hier gilt die Regel des Ingenieurbauwerkes für die der Bezirk keine Zuständigkeit hat.
- Zum Vergleich: Die Rampe von TDB benötigt eine Stützmauer von insgesamt 140m Länge, mit einer maximalen Höhe von 90 cm. Sie ist also deutlich kürzer und niedriger und kann vom Bezirk errichtet und unterhalten werden.

Gesamteindruck, Gestaltung

- Die gewendelte Rampe würde generell als isoliertes Bauwerk in der Böschung stehen. Die grüne Böschung als Besonderheit und Identität des Ortes würde auf Dauer zerstört.
- Die dreifach gewendelte Wegeführung entspräche nicht dem Wunsch einer direkten Verbindung von Fahrrad- und Behindertenverbänden.
- Der erhöhte Aufwand für Stützmauern und Zaunelemente stünde dem Gedanken der grünen Verbindungen entgegen. Zusätzlich würde diese Lösung zu einer erheblichen Kostenerhöhung führen.
- Die Wegeführung ohne Abstand zur Bahnfläche würde keine harmonische Lösung bezüglich der Gesamtproportionen darstellen und wäre deutlich unattraktiv für die BenutzerInnen als ein von der S-Bahn abgerückter Weg. Insbesondere an der Stelle, an der die Fläche des Grünzuges in der Breite reduziert ist (Flurstück 38, Bahnbetriebsfläche) würde unmittelbar neben dem 4m breiten Weg eine ca. 3m hohe Stützmauer für die gewendelte Rampe erforderlich sein, auf der anderen Seite des Weges würde der Zaun zum Bahngelände stehen (optische Engstelle).

Teilaspekt Baumbilanz

Variante BUND AK Stadtnaturschutz

Zu fällen: 39 Bäume, Neupflanzungen im Bereich der Rampe nicht möglich.

Variante TDB

Zu Fällen: 48 Bäume, Neupflanzungen im Hangbereich möglich

In **Abwägung** der hier beschriebenen Aspekte ist das Bezirksamt zu dem Ergebnis gekommen, die vom Büro TDB entwickelte Variante, die in der Informationsveranstaltung am 26.1.2012 vorgestellt wurde, als landschaftsverträglichste Rampenführung umzusetzen.

Berlin Tempelhof-Schöneberg, den 17. 04. 2012

Angelika Schöttler
Bezirksbürgermeisterin

Dr. Sibyll Klotz
Bezirksstadträtin

S. W. O. A.