

Kleine Anfragen

der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf von Berlin

II. Wahlperiode

Nr. der Kleinen Anfrage:	KA 44 / II
Eingangsdatum:	02.04.2002
Weitergabedatum:	03.04.2002
Fällig am:	17.04.2002
Beantwortet am:	15.05.2002
Erledigt am:	17.05.2002

Kay Heinz Ehrhardt FDP
Antragsteller/in

Kleine Anfrage

Betr.: Öffnung des Stahnsdorfer Damms für ÖPNV

1. Welche Arbeit hat das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf (ehemals Zehlendorf) in den vergangenen drei Jahren bzgl. der Öffnung des Stahnsdorfer Damms für den ÖPNV geleistet? (mit der Bitte um ausführliche Darstellung den gesamten Entwicklungen und BA-Bemühungen)
2. Warum wurde bis heute die Straße auf Steglitz-Zehlendorfer Seite nicht wiederhergestellt, obwohl die Betreibergesellschaft „EUROPARC Dreilinden“ sich zur Übernahme aller entstehenden Kosten bereit erklärt hat? (mit der Bitte um ausführliche Darstellung und Bewertung des eigenen Handelns)
3. Ist dem Bezirksamt bekannt, dass an dem Standort „EUROPARC Dreilinden“ ansässige Firmen in den nächsten Jahren Expansionen planen, welche in nicht unerheblichen Umfang Arbeitsplätze für Steglitz-Zehlendorfer (Berliner) Bürger schaffen? Wenn nein, warum nicht trotz möglicher wirtschaftlicher Effekte für Steglitz-Zehlendorf (Berlin)?
4. Wie beurteilt das Bezirksamt die Anbindung des Standortes „EUROPARC Dreilinden“ an das Steglitz-Zehlendorfer ÖPNV-Netz?
5. Hat das BA in der Vergangenheit alles im Rahmen seiner Möglichkeiten/Zuständigkeiten getan, um den Wirtschafts- und Arbeitsstandort „EUROPARC Dreilinden“ besser an den ÖPNV anzubinden?
6. Das Bezirksamt beteuerte in der Vergangenheit -zumindest rhetorisch- die Notwendigkeit der besseren Zusammenarbeit mit den Umlandkommunen. Teilt das BA meine Einschätzung, dass ein wichtiger Aspekt hierbei die gemeinsame Wirtschaftsförderung sein sollte? Wenn nein, warum nicht? (mit der Bitte um ausführliche Beantwortung)
7. Kann das BA das gleiche Engagement wie die zuständige Brandenburger Kommune bzgl. der ÖPNV-Anbindung des „EUROPARC Dreilinden“ feststellen?
8. Wie plant das BA sich hinsichtlich der „EUROPARC Dreilinden“ -Anbindung zu engagieren?

Ehrhardt

Antwort des Bezirksamtes

Zu 1:

Der Wunsch der Betreiber des Europarc Dreilinden und auch der Gemeinde Kleinmachnow, den Stahnsdorfer Damm auszubauen, damit eine direkte Buslinie zwischen dem Europarc-Gelände und dem Bahnhof Wannsee darüber verkehren kann, ist seit vielen Jahren sowohl im Bezirksamt als auch in der Bezirksverordnetenversammlung Zehlendorf behandelt worden. In diesem Zusammenhang sei u.a. auf die folgenden BVV-Drucksachen verwiesen:

- Drs. Nr. 307/XV vom 28.05.1996: Antrag auf möglichst baldige Öffnung des Stahnsdorfer Damms für Fußgänger und Radfahrer
- Drs. Nr. 1107/XV vom 10.06.1998: Antrag auf Prüfung, ob der Stahnsdorfer Damm für einen Werkbus geöffnet werden kann (Die dazu am 12. Oktober 1999 gefertigte Vorlage zur Kenntnisnahme für die BVV ist als Anlage beigefügt, da sie den damaligen Stand der Überlegungen, der noch bis heute fällig ist, gut wiedergibt.)
- Drs. Nr. 26/XVI vom 30.11.1999: Antrag auf Ablehnung des Ausbaus des Stahnsdorfer Damms für einen Linienbus oder andere Kraftfahrzeuge

Dabei wurde die ablehnende Haltung des Bezirksamts Zehlendorf gegenüber einer Öffnung des Stahnsdorfer Damms für den Busverkehr durch die BVV immer gedeckt.

Auch die fusionierte Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf hat sich in ihrer ersten Wahlperiode mit dem Thema „Stahnsdorfer Damm“ bereits beschäftigt:

- Im Beschluss Nr. 41 vom 11.04.2001 zur BVV-Drs. Nr. 57/I hieß es „Das BA wird ersucht, dass der von der Gemeinde Kleinmachnow begonnene Ausbau des Stahnsdorfer Damms auf Zehlendorfer Gebiet nicht erfolgt“
- Im Beschluss Nr. 85 vom 27.06.2001 zur BVV-Drs. Nr. 197/I hieß es: „Das BA wird gebeten, Gespräche mit den zuständigen Stellen in Kleinmachnow zu führen, um den Stahnsdorfer Damm in seiner ganzen Länge durch Schaffung einer naturnahen und unversiegelten Fläche nur für Fußgänger und Fahrradfahrer nutzbar zu machen“.

Auch durch diese Beschlüsse hat sich das neue Bezirksamt in seiner ablehnenden Haltung gegenüber einer Öffnung des Stahnsdorfer Damms für einen Linienbusverkehr bestärkt gefühlt.

Zu 2 und 3:

Der Stahnsdorfer Damm befindet sich auf Berliner Seite in einem Landschaftsschutzgebiet. Auch wenn die Straße nur für die Benutzung durch einen Werkbus ertüchtigt werden sollte, müsste die Fahrbahn des Stahnsdorfer Damms in voller Länge ausgebaut werden. Dies würde einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen und wäre nur zulässig, wenn andere Belange der Allgemeinheit im Range voringen.

Darüber hinaus führt die Trasse durch einen Biotop, der gemäß Berliner Naturschutzgesetz besonders geschützt ist.

Durch den Ausbau würde ein zusammenhängendes Waldgebiet zerschnitten (Funktionsverlust für den Naturhaushalt, das lokale Klima und die Erholungseignung). Hierzu käme, dass infolge der Straßenbauarbeiten Eingriffe in den Wurzel- und Habitusbereich der Alleebäume nicht zu vermeiden wären. Die Standsicherheit der Bäume wäre gefährdet und eine frühzeitige Vergreisung und ein Absterben der Bäume wären die Folge.

Besonders kritisch zu betrachten ist auch die eindeutige Zuordnung in Siedlungs- und Frei-/Grünräume. Werden Grünräume überproportional für verkehrliche Trassenführungen in Anspruch genommen, stellt sich schnell die Frage nach Anbindung an vorhandene Siedlungsräume und deren Weiterentwicklung entlang solcher Trassen. Das Geflecht aus Waldbereichen und besiedeltem Raum ist im Süden um und vor Zehlendorf äußerst sensibel, Streu- und Splittersiedlungen verleiten zu sandartigem Zusammenwachsen auf Kosten der Freiflächen. Um so wichtiger ist es, keine weiteren Schnittstellen in den Waldgebieten des Forstes Düppel und der Parforceheide zuzulassen.

Es kann erwartet werden, dass nach einem Ausbau der Fahrbahn sehr schnell die Forderung nach einer Freigabe auch für den motorisierten Individualverkehr auftreten wird.

Problematisch wäre darüber hinaus eine technische Lösung, die sicherstellt, dass auf dem Stahnsdorfer Damm ausschließlich Busverkehr stattfindet. Alle bekannten Absperrvorrichtungen (genannt wurden in diesem Zusammenhang versenkbare Poller etc.) sind störanfällig und wartungsintensiv. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich die Anlagen unbewacht in einem Waldgebiet befinden und dem Vandalismus verstärkt ausgesetzt wären. Es muss befürchtet werden, dass die Absperrsysteme häufig funktionsunfähig wären und der Stahnsdorfer Damm dadurch in unzulässiger Weise auch von anderen Kraftfahrzeugen benutzt werden würden.

Mit der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn soll am Europarc ein Haltepunkt eingerichtet werden. Hierdurch wäre der Europarc hervorragend an das Berliner S-Bahnnetz angebunden. Die Busverbindung zum Bahnhof Wannsee wäre dann nur noch nachrangig.

Die Betreiber des Europarc Dreilinden haben bisher erklärt, dass etwa 6.000 Arbeitsplätze auf ihrem Gelände geschaffen werden sollen, die mit einer über den Stahnsdorfer Damm verkehrenden Buslinie schneller mit dem Bahnhof Wannsee angeschlossen werden sollen. Derzeit ist nur ein Bruchteil dieser Arbeitsplätze vorhanden. Den zugesagten Nachweis, welche negativen Folgen auf die Arbeitsplätze durch das Fehlen der direkten Busverbindung zum Bahnhof Wannsee eintreten werden, hat der Betreiber des Europarcs nie geführt. Deshalb ist das Bezirksamt weiterhin der Meinung, dass für eine Busanbindung der bisherigen Arbeitsplätze an den Bahnhof Wannsee die über die BAB A 115 verkehrende Buslinie ausreicht.

Zu 4 und 5:

Der Europarc Dreilinden ist mit der über die Potsdamer Chaussee und den Autobahnzubringer Dreilinden verkehrenden Buslinie 620 gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Nach einer vom Europarc-Betreiber in Auftrag gegebenen Studie wurden die Mehrkilometer bei der Führung des Busses über die BAB A 115 gegenüber der Route über den Stahnsdorfer Damm mit 2,3 km ermittelt, der Zeitverlust wurde mit etwa 5 Minuten errechnet. Das Amt hält diesen Zeitverlust bzw. diese Mehrkilometer im Interesse des Naturschutzes für vertretbar. Es ist nicht anzunehmen, dass hierdurch vorhandene ÖPNV-Nutzer veranlasst werden könnten, auf private Fahrzeuge umzusteigen. Ebenso erscheint es äußerst unwahrscheinlich, dass durch die durch den Wald verkehrende Buslinie zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden könnten.

Das Bezirksamt wird sich deshalb auch in Zukunft dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn auf jeden Fall ein Haltepunkt am

Europarc Dreilinden eingerichtet wird, weil diese Lösung die beste Anbindung dieses Gewerbegebietes an das ÖPNV-Netz darstellen würde. Der schienengebundene ÖPNV besitzt i.d.R. eine höhere Akzeptanz, so dass mit einem solchen Haltepunkt potenzielle Umsteiger gewonnen werden könnten.

Zu 6:

Ja, jedoch sind die direkten Einflussmöglichkeiten des Bezirksamtes auf die gemeinsame Wirtschaftsförderung der Länder eher gering.

Zu 7:

durch den Einsatz für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn zeigt sich das Engagement des Bezirksamtes für eine ÖPNV-Anbindung.

Wenn die Frage ausschließlich auf die über den Stahnsdorfer Damm verkehrende Buslinie zielt, so wurde die Haltung des Bezirksamtes deutlich. Aus nachvollziehbaren Gründen ist das Engagement der zuständigen Brandenburger Kommune größer. Die Haltung des Bezirksamtes ist jedoch der Gemeinde Kleinmachnow bekannt. Sie hat angekündigt, mit den politischen Repräsentanten des Bezirks zu diesem Thema erneut in Kontakt treten zu wollen. Diese ist innerhalb der letzten drei Monate noch nicht erfolgt.

Zu 8:

Solange die Vertreter der Gemeinde Kleinmachnow und insbesondere die Betreiber des Europarcs Dreilinden dem Amt gegenüber die Notwendigkeit einer Busanbindung über den Stahnsdorfer Damm nicht nachweisen können und solange nicht die Gemeinsame Landesplanungsstelle der Länder Berlin und Brandenburg mit der Thematik befasst und eine eindeutige Empfehlung abgegeben hat, hat das Amt keine Veranlassung, von seiner ablehnenden Haltung gegenüber einer Öffnung des Stahnsdorfer Damms für den Busverkehr abzurücken. Priorität hat die Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV.

Mit freundlichen Grüßen

Stäglich
Bezirksstadtrat

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -

für die Bezirksverordnetenversammlung
zur Sitzung am

1. Gegenstand der Vorlage : Öffnung des Stahnsdorfer Dammes für einen Werkbus Europarc

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen, daß das Bezirksamt entsprechend dem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung vom 26.08.1998 darüber nachgedacht hat, ob und unter welchen Umständen der Stahnsdorfer Damm für einen Werkbus Europarc zwischen dem Europarc in Kleinmachnow und dem Bahnhof Wannsee geöffnet werden kann.

Das Amt ist nach wie vor der Ansicht, dass der Stahnsdorfer Damm aus nachstehenden Gründen nicht für einen Werkbus des Europarcs freigegeben werden sollte :

1. Der Stahnsdorfer Damm befindet sich auf Berliner Seite in einem Landschaftsschutzgebiet. Selbst wenn die Straße lediglich durch einen Werkbus genutzt werden sollte, muss die Fahrbahn des Stahnsdorfer Dammes ausgebaut werden. Dies würde ein Eingriff in Natur und Landschaft darstellen und wäre daher nur zulässig, wenn andere Belange der Allgemeinheit im Range vorgehen.
2. Die Trasse führt durch einen Biotoptyp, der gemäß Berliner Naturschutzgesetz besonders geschützt ist.
3. Durch den Ausbau würde ein zusammenhängendes Waldgebiet zerschnitten (Funktionsverlust für den Naturhaushalt, das lokale Klima und die Erholungseignung). Hinzu kommt, dass infolge der Straßenbauarbeiten Eingriffe in den Wurzel- und Habitusbereich der Alleebäume nicht zu vermeiden sind. Die Standsicherheit der Bäume wäre gefährdet und eine frühzeitige Verreisung und ein Absterben der Bäume wäre die Folge.
4. Es kann erwartet werden, dass nach einem Ausbau der Fahrbahn sehr schnell die Forderung nach einer Freigabe auch für den Individualverkehr auftreten wird.
5. Wie bereits mehrfach vom Tiefbauamt angeregt wurde, verkehrt bereits eine Buslinie zwischen dem Bahnhof Wannsee und dem Europarc über die BAB A115.
6. Mit der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn wird am Europarc ein Bahnhof gebaut. Hierdurch ist der Europarc hervorragend an das Berliner S-Bahnnetz angebunden und die Busverbindung zum Bahnhof Wannsee ist hierdurch überflüssig.

Die Frage, wieviel mehr privater Verkehr durch eine längere Fahrzeit über die Autobahn entstehen könnte ließe sich nur hypothetisch beantworten und hat daher kaum eine Aussagekraft.

Zu der Frage, wieviele Arbeitsplätze im Bereich des Europarcs zusätzlich entstehen könnten, gehen die Betreiber des Europarcs von 6.000 Arbeitsplätzen aus.

Solange die Betreiber des Europarcs dem Amt gegenüber die Notwendigkeit einer Busverbindung über den Stahnsdorfer Damm nicht nachweisen können und solange sich nicht die Gemeinsame Landesplanungsstelle der Länder Berlin und Brandenburg mit der Thematik befasst hat, hat das Amt keine Veranlassung, von seiner ablehnenden Haltung gegenüber einer Öffnung des Stahnsdorfer Dammes für den Busverkehr abzurücken. .

2. Rechtsgrundlagen :

§ 36 Abs. 2 Buchst. b und d des Bezirksver-
waltungsgesetzes in der Fassung vom 17. Juli 1989
(GVBl. S. 1494)

Berlin, den 12. Oktober 1999



Klaus Eichstädt