



Stapl 12

 90299 – 7728
 90299 – 7725
 guenther.drobisch@ba-sz.berlin.de

Projekt Entwicklungsraum Lichterfelde-Süd – Parks Range

Lichterfelde-Süd Verkehrliche Erschließung

Darstellung des Ist-Zustandes – wie ist Lichterfelde-Süd erreichbar?

Straßen

Das Plangebiet Lichterfelde-Süd liegt bezogen auf das übergeordnete Straßennet innerhalb eines durch die Straßenzüge Lichterfelder Allee – Ostpreußendamm und der Osdorfer Straße und der Landesgrenze im Süden gelegenen Dreiecks. Diese beiden Straßenzüge sind nördlich des Plangebiets miteinander verbunden.

Lichterfelder Allee – Ostpreußendamm stellen die überörtliche Verbindung Teltow / Seehof nach Lichterfelde und dem Versatz über die Königsberger Straße nach Steglitz dar bzw. über die Morgensternstraße nach Lichterfelde-Ost.

Im Abschnitt zwischen Landesgrenze und Wismarer Straße beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) 10.000 – 15.000 Kfz/24h. Im StEP Verkehr ist dieser Abschnitt als örtliche Straßenverbindung, Stufe III, definiert. Im nördlichen Anschluss steigt die Belastung auf bis 30.000 Kfz/24h und sinkt im Bereich der Morgensternstraße auf bis 20.000 Kfz/24h. Diese Verbindung ist im StEP Verkehr bis Abzweig Morgensternstraße als übergeordnete Straßenverbindung, Stufe II, definiert. Der Ostpreußendamm nördlich des Knotens hat nur die Funktion einer örtlichen Straßenverbindung.

Die Osdorfer Straße stellt die direkte Verbindung zwischen dem oben beschriebenen Straßenzug und der bis Heinersdorf autobahnähnlich ausgebauten B 101 dar. Die Einstufung im StEP Verkehr ist zwischen Landesgrenze und der Einmündung des Straßenzuges Blackertweg – Hildburghäuser Straße als örtliche Straßenverbindung vorgenommen. Im Anschluss besteht dann die Einstufung als übergeordnete Straßenverbindung.

Durch die Verbindung mit der B 101 besteht eine direkte Verbindung zum GVZ Großbeeren. Die Entfernung zur Landesgrenze über die Osdorfer Straße beträgt 5,6 Km. (4,8 Km beträgt die Entfernung über die B 101 zur Landesgrenze Richtung Marienfelde.)

Eine nach Süden orientierte Verbindung in den Landkreis Teltow-Fläming besteht historisch bedingt nicht. Das Untersuchungsgebiet war Eisenbahnversuchsgelände der Deutschen Reichsbahn und daher nach Süden straßenverkehrlich abgeschottet. Die Erschließung erfolgte betriebstechnisch bedingt über Bahnabzweigungen von der Anhalter Bahn, die die westliche Begrenzung des Gebiets darstellt.

ÖPNV

Eine direkte übergeordnete Anbindung des Plangebietes besteht über die S-Bahnlinie S 25 von Teltow Stadt nach Hennigsdorf über den an seinem nordwestlichen Ende gelegenen Bahnhof Lichterfelde-Süd. Die S-Bahn verkehrt ab Teltow Stadt im 10 min Takt. Die Fahrzeit zu den wichtigsten Bahnhöfen auf der Strecke beträgt nach Bf. Lichterfelde-Ost 3 min, nach Südkreuz 12 min, nach Potsdamer Platz 28 min und nach Bf. Friedrichstraße 39 min.

Ab Bf. Lichterfelde-Ost besteht die Möglichkeit die Regionalexpresszüge RE 3,4,5 zu erreichen. Die Fahrzeit von dort zum Hauptbahnhof beträgt 12 bis 14 min.

Eine großräumige Anbindung mit Bussen aus dem Umland besteht aufgrund der guten Bahn-anbindung nicht.

Die Busanbindung innerhalb Berlins erfolgt heute über die Linien 186, 284 mit Halt am Bf. Lichterfelde-Süd Ostseite und der Linie 112 mit der Haltestelle Landweg (Osdorfer Straße / Lichterfelder Ring) sowie der Linie M85 mit Halt am Bf. Lichterfelde-Süd Westseite.

Die Fahrzeit nach Rathaus Steglitz beträgt mit den Linien M85=22 min und 186=25 min. Der 284 benötigt über die Route Saaleckplatz – Oberhofer Platz zum Bf. Lichterfelde-Ost von der Haltestelle Landweg 12 min.

Die Linien M85 und 186 verkehren im 10 min Takt, der 284 im 20 min Takt und der 112 stellt ab S-Bf. Osdorfer Straße eine direkte Verbindung nach Zehlendorf mit einer Fahrzeit von 18 min her.

Die Versorgung mit Angeboten des ÖPNV ist unter heutigen Bedingungen, d.h. für die Bewohner der Thermometersiedlung als sehr gut zu bezeichnen. Es besteht somit eine entsprechende Basis für die geplanten Wohnbauvorhaben.

Fahrradverkehr

Die Voraussetzungen für den Fahrradverkehr unter Alltagsbedingungen sind im Umfeld des Plangebiets als nicht ausreichend zu bezeichnen.

Die einzige Radroute, die das Plangebiet an seinem südlichen Ende direkt anbindet, ist der Berliner Mauerweg. In westlicher Richtung schließt der Mauerweg an die Teltowroute an, die über die Birkbuschstraße (teilweise Angebotsstreifen) Steglitz erreicht. Die Teltowroute ist aufgrund des schlechten baulichen Zustandes und der fehlenden Beleuchtung nur sehr bedingt alltags-tauglich.

In ca. 2,00 Km Entfernung wird über den Lichterfelder Ring die Radroute Berlin-Leipzig erreicht. Diese Route ist innerhalb Berlins von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt so geführt, dass keine Ziele von übergeordneter Bedeutung angebunden sind.

Auch das bezirkliche Radroutennetz berührt das Plangebiet nicht. Erst in ca. 2,5 Km wird über an der Königsberger Straße / Kranoldplatz die bezirkliche West-Ost-Route erreicht.

Im Zusammenhang mit der Planung des Berliner Mauerweges wurde angeregt, eine Verbindung an der Westseite der Bahn zum Bf. Lichterfelde-Süd zu schaffen. Diese Möglichkeit wurde mit dem Hinweis auf die an dieser Stelle bestehende Ausgleichs- und Ersatzfläche nicht mehr weiter verfolgt. Im Rahmen der Planung des Bauvorhabens ist mit der Nachbargemeinde Teltow zu prüfen, ob eine Durchwegung noch den Planungszielen entspricht. Der S-Bahnverkehr ist im Gegensatz zu den Beschlüssen für den S-Bahnverkehr Berlin – Brandenburg, die (abgesehen von der Landeshauptstadt Potsdam) für Brandenburg eine 20-min Takt vorsehen, hier auf einen 10-Minutentakt verdichtet, um die Attraktivität des Abschnitts nach Teltow zu steigern.

Am Bf. Teltow-Stadt wird im Frühjahr eine mit Landesmitteln finanzierte kleinere Fahrradabstellanlage mit verschließbaren Boxen eröffnet.

Eine direkte Durchwegung könnte somit diesen Maßnahmen zuwider handeln, da dann wohl Radler aus Teltow nach Lichterfelde-Süd fahren, um den „C-Tarifbereich“ einzusparen.

Künftige Erschließung des Plangebiets

Durch die isolierte Lage am Stadtrand ohne verkehrliche Anbindung nach Süden und die Trennwirkung der Bahntrasse erfolgt die Erschließung des Plangebiets ausschließlich über die Osdorfer Straße und die mit ihr verbundenen Straßen.

Das Straßennetz im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets ist in den 60er Jahren für die Erschließung des Wohngebiets „**Thermometersiedlung**“ *geplant. Reaumurstraße und Celsiusstraße, die mit der Osdorfer Straße verbunden sind, bilden vom Stadtgrundriss gesehen, das Rückgrad der Erschließung des Plangebiets. Die Celsiusstraße bildet die Haupteerschließung für die Thermometersiedlung. Um die Verkehrsbelastung für die Anwohner gering zu halten ist die Celsiusstraße im Einmündungsbereich der Fahrenheitstraße, die hier eine reine Fußgängerverbindung bildet, als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Die vor der Einrichtung der verkehrsberuhigten Zone durch die Celsiusstraße geführte Buslinie ist über Osdorfer Straße und Reaumurstraße verlegt worden.

Die Einwohnerzahl der Thermometersiedlung betrug zur Zeit ihrer Fertigstellung (s. Fußnote) ca. 6.000E, heute beträgt die Zahl der Einwohner durch Fortzug der Kinder 4654 E, d.h. es entstehen bei einem Kfz-Anteil von ca. 30% ca. 4887 Kfz-Fahrten pro Tag.

Die Siedlung Woltmannweg hat ursprünglich ca. 2855 Einwohner. In diesem Wohnbereich ist kein vergleichbar starker Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen. Die Zahl der Einwohner beträgt heute 2023 E. Diese generieren mit ebenfalls nur 30% Kfz-Anteil 2124 Fahrten mit dem Kfz.

* Erbaut wurde die Thermometersiedlung von 1968 bis 1974 als ein typisches Beispiel für die Stadtrandbebauung im West-Berlin der 1970er Jahre. In den rund 60 Hochhäusern mit acht bis 21 Etagen gibt es 4500 Wohnungen, in denen ca. 6000 Menschen leben. Die Thermometersiedlung unterscheidet sich in der Bevölkerungsstruktur entscheidend von den übrigen Teilen Lichterfeldes und des Bezirks Steglitz-Zehlendorf und gilt als sozialer Brennpunkt. Der Ausländeranteil liegt bei über 60 Prozent und besteht vornehmlich aus Türken, Polen und Arabern. Laut Polizeibericht von 2003 hat die Siedlung eine überdurchschnittlich hohe Kriminalitätsrate. (Quelle: Wikipedia)

Auf 80000 m² wurden an der Osdorfer Straße 65 Millionen DM verbaut. Aber auch die Stadtrandsiedlung in Lichterfelde-Süd (der Name Thermometersiedlung kam erst später in den Sprachgebrauch) war, wie alle anderen Großsiedlungen dieser Art, nicht von Planungsfehlern, Organisationspleiten usw. verschont geblieben, u.a.: Schlange stehen vor der einzigen Telefonzelle !?! für 4000 Einwohner, anfangs war man auf eine Lebensmittelfiliale angewiesen, der Weg ins pralle Leben der Innenstadt musste sich meist auf's eigene Auto beschränken, denn bis auf den 17er Bus, der von der Osdorfer Str. abfuhr, war öffentlicher Nahverkehr zwar überall präsent, nur in Lichterfelde-Süd nicht. Auch die Presse berichtete über altbekannte Mängel, die in der Thermometersiedlung wiederholt wurden. Schon 1971 erstellte die Initiativegruppe "Lichterfelde-Süd" einen Maßnahmenkatalog mit konkreten Forderungen, u.a. Bau einer zusätzlichen Kindertagesstätte, Förderung von Eltern-Kind Gruppen, Freizeiteinrichtungen für heranwachsende und ältere Mitbürger, sowie einen Taxi- Halteplatz. (Quelle: www.steglitz.de/lichterfelde-sued/geschichte.htm)

Die Angabe 4500 Wohnungen ist fehlerhaft, es handelt sich um die Einwohnerzahl

Verkehrsbelastung Osdorfer Straße

Im Februar 2013 hat der Investor des geplanten Bauvorhabens Lichterfelde-Süd das Büro PST mit einer Verkehrszählung der in die Osdorfer Straße mündenden Seitenstraßen im Einzugsgebiet des Bauvorhabens beauftragt.

Nach den Erkenntnissen dieses Verkehrsgutachtens haben die Straßen und Knoten im Zuge der Osdorfer Straße (Landweg / Osdorfer Straße / Lichterfelder Ring und Reaumurstraße / Osdorfer Straße / Scheelestraße) bereits heute die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

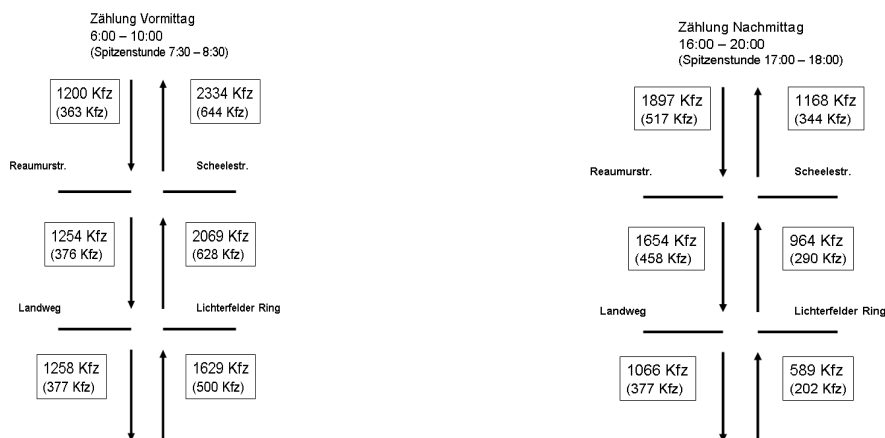
Es gilt als sicher, dass weitere Verkehrsmengen zu zwangsläufig erheblichen Beeinträchtigungen führen werden, so dass sowohl die künftige Siedlungsstruktur als auch die Erschließung betreffend, verkehrsvermeidende Maßnahmen zu planen sein werden.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Verkehrsmengen der Osdorfer Straße getrennt für Vor- und Nachmittag. Die Werte in () stellen die Verkehrsspitzenstunde dar. Die Mengenunterschiede im mittleren Abschnitt können durch Abbieger aus den bzw. in die Seitenstraßen nicht hergeleitet werden.

Aufgrund der Beauftragung des Büros einer reinen Knotenpunktsbetrachtung mussten die Abschnittswerte zwischen Knoten interpoliert werden, wodurch die Differenzen entstehen, die Größer sind als die realen zu- und abführenden Verkehrsmengen.

Dennoch zeigen die Zahlen und vor allem die Werte der Spitzenstunden die deutlichen Mengenunterschiede der Pendler in der jeweiligen Tageszeit. Die vormittägliche Zahl der Einpendler entspricht ungefähr der doppelten Menge in Gegenrichtung stadtauswärts. Die Nachmittagszählung zeigt ein umgekehrt vergleichbares Bild.

Auffällig ist jedoch, dass die Zahl des am Nachmittag Berlin verlassenden Verkehrs geringer ist als der morgendliche Einpendlerverkehr. Als Grund kann der Wirtschaftsverkehr gelten, der im Gegensatz zu Berufspendlern komplexe innerstädtische Routen fährt und die Rücktour über andere Ausfallstraße organisiert.



Aussagen zum Modal-Split der Thermometersiedlung lassen die Knotenpunktszählungen nicht zu, da über die Reaumurstraße nur ein relativ geringer Anteil der Gebietsfläche erschlossen wird. Eine präzisere Abschätzung wäre erst unter Einbeziehung der Fahrenheit- und Celsiusstraße möglich. Da jedoch der Auszug jüngerer Bewohner aus der elterlichen Wohnung in der Thermometersiedlung vorerst anhalten wird, sind Veränderungen des Bewohner Modal-Split in Richtung zunehmender Motorisierung nicht zu erwarten. Die Bevölkerungsentwicklung muss jedoch vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung beobachtet werden.

Unter Berücksichtigung der Aussagen des Gutachterbüros sind somit aus verkehrsplanerischer Sicht Angebote und Strukturen zu schaffen, die durch attraktive Angebote des ÖPNV und für den Radverkehr Anreize schaffen, den privaten Kfz-Verkehr auf das geringst mögliche Maß zu minimieren.

Die Erreichbarkeitsstandards für den ÖPNV sind unabhängig von den Verkehrsträgern mit einem Zielwert von 300 m Luftlinie im Nahverkehrsplan definiert.

(Früher bestand eine Staffelung hinsichtlich der Wertigkeit des Angebots, so dass für Bahnverkehr Erreichbarkeitsradien von > 800 m galten und der Bus als Zubringer in 300 m zu erreichen sein sollte.)

4.4.1 Erschließungsstandards

Aktuell gelten entsprechend dem NVP 2006-2009 folgende Standards für die maximale Luftlinienentfernung zur Haltestelle oder zum Bahnhof:

	Nutzungsdichte (Einwohner + Arbeitsplätze pro km ²)		Mindestens zu erschließende Bevölkerung Berlins
	Hoch (≥ 7.000)	Niedrig (< 7.000)	
Toleranzwert	400 m	500 m	96%
Zielwert	300 m	400 m	80% (innerhalb 300 m)

Für den Nachtverkehr wird grundsätzlich der maximal zulässige Toleranzwert als Standard definiert, empfohlen wird zudem eine Haustürbedienung in Teilräumen mit niedriger Einwohnerdichte.

Im derzeit gültigen NVP wurde ermittelt, dass diese Standards erfüllt werden. Seitdem ergaben sich nur geringfügige Änderungen der Linienführungen und Haltestellenlage. Die im NVP vorgenommene Reduzierung der maximal zulässigen Entfernung berücksichtigt zudem bereits die absehbaren Anforderungen aufgrund des demografischen Wandels (zunehmende Zahl älterer Fahrgäste sowie von Fahrgästen mit Einschränkungen und Behinderungen).

*

Unter Berücksichtigung der Zielsetzung ein attraktives Nahverkehrsangebot zu schaffen, kann für das Neubauvorhaben in Lichterfelde-Süd nur der Zielwert R=300 m gelten.

Bei Anwendung dieses Zielwertes liegen nur Teile der Baufelder Q1 und Q2 innerhalb des 300 m Radius des Bf. Lichterfelde-Süd. Die Baufelder sind im Planungsleitbild für Lichterfelde-Süd räumlich als Q1 bis Q5 verortet.

Wenn der Busverkehr mit den Haltestellen im Zuge der Reaumurstraße bzw. der am Knoten Osdorfer Straße / Landweg gelegenen berücksichtigt wird, liegen dennoch nur die Baufelder Q1 und Q4 innerhalb des 300 m Radius.

Das zumindest im Erschließungsbereich des Busses gelegene Baufeld Q4 liegt schon ca. 820 m vom Bahnhof entfernt. Mit der dort haltenden Linie wird nur im 20 min Takt der Bf. Osdorfer Straße erreicht.

Unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Zielen mit übergeordneter Bedeutung in Berlin, kommt dem Bus vorrangig eine Zubringerfunktion zur S-Bahn zu. Mit Steglitz als Ziel stellt der Bus die direkte Verbindung dar.

* Eckpunkte für den Nahverkehrsplan 2010 - 2014

Die Quartiere Q3 und Q5 liegen außerhalb der Erreichbarkeit von ÖPNV Haltepunkten.

Das Baufeld Q3 liegt ca. 700 m vom S-Bf. entfernt und Q5 ca. 470 m von der Bushaltestelle Osdorfer Straße / Landweg. Die Luftlinienentfernung zum S-Bf. beträgt ca. 1120 m.

Anforderungen an die Verkehrsplanung für die Erschließung des geplanten Wohngebiets

Wie bereits hinsichtlich des ersten Gutachtens, das nur die Knoten Landweg / Osdorfer Straße / Lichterfelder Ring und Reaumurstraße / Osdorfer Straße / Scheelestraße betrachtet und darstellt, dass diese Knoten die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben und zusätzliche Verkehre nicht mehr störungsfrei abwickeln können, muss das Ziel verkehrsplanerischer Überlegungen in der Vermeidung weiterer Kfz-Verkehre liegen.

Es geht dabei nicht nur um straßenbauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Gegenstand der Überlegungen ist bereits die Struktur der geplanten Wohnbauareale und deren interne Erschließung mit Fahrrad- und Fußgänger freundlichen Durchwegungen.

Auch die Wohngebäude selbst sind in diese Konzeption einzubeziehen. Fahrräder müssen sicher abgestellt werden können und dennoch schnell und barrierefrei erreichbar sein. Vorbildhaft ist hierfür die „Bike-City“ in Wien.

Es ist zu untersuchen, wie die Neubauquartiere mit Busverkehr erschlossen werden können und welche Attraktivität eine Anbindung des Bf. Lichterfelde-Süd über zwei / drei Station bietet. Es gibt keine Erkenntnisse ob die Kunden bereit sind auf den Bus zu warten und dann noch ein weiteres Mal umzusteigen oder ob dieser Weg dann vorzugsweise zu Fuß oder dem Fahrrad durchgeführt wird.

Für Berufspendler mit dem Ziel Steglitz sind durchgehende attraktive Busanbindungen in mindestens heutiger Bedienungsqualität erforderlich.

Eine entsprechende Infrastruktur für die Erschließung mit dem Umweltverbund ÖPNV Fahrrad und Fußgänger ist zu planen.

Da eine Anbindung von Lichterfelde-Süd an das bezirkliche Radroutennetz abgesehen vom südlich verlaufenden Berliner Mauerweg nicht besteht, sind fahrradfreundliche Wegeführungen im Umfeld zu untersuchen, um eine Verknüpfung mit dem Netz bzw. anderen übergeordneten Radrouten (Teltowroute) zu schaffen. Diese Planung kann auch unter Einbeziehung der Bahnunterführung zwischen Celsiusstraße und Fürstenstraße / Mühlenstraße erfolgen.

Am Bf. Lichterfelde-Süd sind sichere Abstellanlagen auch für höherwertige Räder zu schaffen. Darüber hinaus sollte die Einrichtung von Fahrradleihsystemen für Kurzstreckenverbindungen geprüft werden, wie sie derzeit von der DB AG im Stadtzentrum auf Basis der Monatskarte bereits angeboten werden.

In diesem Zusammenhang wäre Mobilitätsberatung für die Neubewohner eine sinnvolle Ergänzung des Verkehrskonzepts, die individuelle Routen und konkurrenzfähige Angebote für den nicht motorisierten Berufsverkehr erstellt.

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass wenn „vom ersten Tag an“ gute Alternativen zum privaten Kfz-Verkehr angeboten werden, diese von den Bewohnern angenommen werden. Eine Änderung des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl ist zu einem späteren Zeitpunkt deutlich schwerer möglich.

Auch wenn erstklassige Voraussetzungen für die Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden, ist dennoch von einem Anteil Kfz-Verkehrs auszugehen.

Dafür muss eine detaillierte großräumigere Untersuchung durchgeführt werden.

Insbesondere der zentrale Straßenknoten Osdorfer Straße / Ostpreußendamm ist hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit zu untersuchen. Wenn im neuen Quartier bzw. in dessen Randbereichen ein attraktiver Busverkehr angeboten wird, ist auch dort die mögliche Notwendigkeit von Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen, damit nicht schon die Attraktivität auf dem ersten Kilometer durch Knotenrückstau verloren geht.

Fahrbahnaufweitungen sind aus städtebaulichen Gründen als Lösung nicht vorzusehen, vor allem nicht im heute schon erheblich überformten historischen Dorfkern von Giesensdorf.

Daraus leitet sich die Grundsatzforderung ab, dass bauliche Maßnahmen im Straßenraum keine negativen Einflüsse auf das städtebaulich gestalterische Umfeld verursachen dürfen.

Nach Aussagen der BVG bestehen derzeit Behinderungen auf der Strecke im Abschnitt des Ostpreußendamms zwischen Zufahrt Kraftwerk und Giesensdorfer Straße. Ebenfalls wird die Zufahrt zur Einmündung Morgensternstraße als problematisch gesehen. Diese Aussagen sind jedoch auf den jetzigen Zeitpunkt bezogen, in dem Verkehre durch Brückensanierung (Königsberger Straße Emil-Schultz-Brücke, und Wismarer Straße Eugen-Kleine-Brücke, kürzlich fertig gestellt) andere Wege suchen. Nach Beendigung dieser Baumaßnahmen kann sich die Situation durchaus wieder entspannen.

Weiterhin sind Maßnahmen zu benennen, die Verkehre durch die Celsiusstraße verhindern, um die durch die Verkehrsberuhigung hervorgerufene Aufwertung der Straße erhalten bleibt.

Die Fortsetzung der Osdorfer Straße zur Landesgrenze stellt im Rahmen der Projektuntersuchung einen Sonderfall dar.

Die Zählungen haben ergeben, dass erkennbare Verkehrsbeziehungen aus der Thermometersiedlung Richtung Brandenburg nicht bestehen. Der Abschnitt zwischen Landesgrenze und Lichterfelder Ring als letztem Knoten in Berlin wird daher nahezu ausschließlich von Berufspendlern aus den angrenzenden Umlandgemeinden genutzt. Ein Ausbau auf Brandenburger Seite würde mit großer Wahrscheinlichkeit zu steigenden Verkehrsbelastungen führen, die von den bereits genannten Knoten nicht mehr zu bewältigen wären.

Auch geringfügige Neuverkehre aus dem Planungsgebiet würden die Situation weiter verschärfen und eine baulich verkehrliche Anpassung im Straßenraum erfordern, die städtebaulich zumindest umstritten ist. Dies trifft nicht nur auf den genannten Knoten in Alt Giesensdorf zu sondern auch auf z.B. den Landweg, der eine gestalterische Qualität als dörfliche Allee hat, die erhaltenswert ist.

Die im Anschreiben der Geschäftsstelle angesprochenen Verkehrsanbindungen zum BER aus dem Berliner Südwesten würde, unabhängig vom Planungsvorhaben Lichterfelde-Süd, über die Osdorfer Straße –B101 – L76 erfolgen.

Unter Vermeidung der Osdorfer Straße aufgrund des baulichen Zustandes kann von einer Verlagerung weiter nördlich über den Straßenzug Hildburghäuser Straße – Nahmitzer Damm – B 101 bzw. weiter durch Marienfelde über die B 96 ausgegangen werden.

Beide hier genannten Verbindungsalternativen haben die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht, da beide über den Knoten Alt Giesensdorf geführt würden. Auch die weiter Richtung Steglitz führenden Verbindungen über den Ostpreußendamm, die Königsberger Straße und / oder auch Hindenburgdamm vertragen keine weiteren Belastungen. Diese Straßen werden im Aktionsplan zur Lärminderung (vorrangig Hindenburgdamm) kritisch bewertet.

Die BER Anbindung kann somit mit dem Kfz nur über die als Flughafenanbindung gebauten BAB Stadtring und Teltowkanaltrasse erschlossen werden.

Die zu erwartenden quartiersbedingten Neuverkehre erfordern allein schon eine Detailuntersuchung, um Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Straßennetze treffen zu können.

Die vom Gutachterbüro PST auf Wunsch des Fb Stadtplanung nachträglich abschnittsweise durchgeführte Berechnung des durchschnittlichen Tagesverkehrs der Osdorfer Straße und der einmündende Straße bietet eine Datenbasis für weitere Berechnungen, bzw. einer Aktualisierung der Verkehrszählungsdaten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Eine Vissim Umlegung ist daher unumgänglich. Diese Verkehrsmodellierung lässt Aussagen zu wie viel Neuverkehre das Netz verkraftet. Unter entsprechenden Modal-Split Annahmen werden Abwägungskriterien geschaffen hinsichtlich der Größe des Neubauvorhabens und der Zahl der Einwohner.

Die Begrenzung des Untersuchungsgebiets ist mit den Gutachtern abzustimmen.

Unabhängig von dem hier beschriebenen Themenkomplex der Erschließung des Neubauvorhabens Lichterfelde-Süd ist im Rahmen der vorgesehenen Untersuchung für ein Verkehrskonzept des Südens von Berlin und der angrenzenden Kommunen und Landkreise ein Wegekonzept für den Lkw-Verkehr zu prüfen, das einen dauerhaften Verzicht auf einen Lkw-Verkehr gerechten Ausbau der Knesebeckbrücke sichert, zu erstellen. Ebenfalls sind Alternativrouten für den heute durch das Wohngebiet Zehlendorf Süd rollenden Lkw-Verkehr zu prüfen.

Gleiches gilt für die Osdorfer Straße. Wie bereits ausgeführt, haben die Knoten im Zuge dieser Straße die Grenze ihrer Belastbarkeit erreicht, so dass zusätzliche Verkehre nicht mehr hinnehmbar sind. Dies trifft vorrangig für den aus den geplanten Erweiterungen des GVZ Großbeeren zu.