

Es gilt das gesprochene Wort

39. Sitzung der Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg von Berlin am 19.03.2025

Antwort auf die große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

„Kahlschlag für eine Baustelle - was bedeutet die Kehrtwende am Tempelhofer Damm für Anwohnende und Stadtökologie?“

1. Frage

Wie wurden die Planungsleitlinien für das Stadtprojekt Tempelhofer Damm in den Jahren 2021 bis 2025 jeweils definiert?

Antwort auf 1. Frage

Die erste Planungsgrundlage von 2020-2021 sah die Nutzung des Mittelstreifens und damit Fällung aller dort stehenden Bäume vor. Bereits im Jahr 2021 wurden die Wasserbetriebe durch die Senatsverwaltung beauftragt eine alternative Variante zur Fällung der Bäume zu entwickeln. Dies wurde im Jahr 2022/23 durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) in Absprache mit dem Bezirk als Planungsleitlinie konkretisiert mit Vorgaben, die den Schutz der Gartenstadt Tempelhof vor Umfahrungsverkehr, den Schutz der Bäume am Tempelhofer Damm und die verkehrlichen Belange zum Ziel hatten. Im Juli 2024 fand ein Termin zu den Planungsleitlinien zwischen der Senatorin und den BWB statt. Bei diesem Termin wurde entschieden, an den Planungsleitlinien festzuhalten. In der Folge wurde durch Abteilung V, Abteilung VI und dem Bezirksamt eine Festlegung der Umleitungsstrecken vereinbart.

Am 14. Februar 2025 hat sich Staatssekretär Wieczorek an das Bezirksamt gewendet, um die Entscheidung zum Schutz der Bäume zu überdenken und auf die Umleitungsstrecken zu verzichten. Dieser Bitte habe ich nicht entsprochen, da die Fällung der 60 Bäume vermeidbar ist und dem Ziel einer klimaresilienten Stadt nicht gerecht wird.

2. Frage

Welche verkehrlichen Konzepte wurden mit welchem Ergebnis geprüft?

Antwort auf 2. Frage

Nachdem die Planungsgrundlage zum Erhalt der Bäume festgelegt wurden, sind von einem durch die BWB beauftragten Ingenieurbüro vier Varianten der bauzeitlichen Verkehrsführung im Mai 2023 entworfen worden:

- Variante 1 - Vollsperrung des Tempelhofer Damms für den motorisierten Verkehr (0)
- Variante 2 - Ein Fahrstreifen je Richtung (1+1)
- Variante 3 - Zwei Fahrstreifen Richtung Süden (2+0)
- Variante 4 - Zwei Fahrstreifen Richtung Norden (0+2)

Nach einer fachlichen Bewertung nach Aspekten Verkehrsqualität, Erreichbarkeit, Auswirkungen auf die Gartenstadt und Aufwand für die Verkehrsführungsmaßnahme ging die Variante 2 (1+1) zunächst als am besten bewertet hervor und wurde durch die SenMVKU bei den weiteren Planungen favorisiert. Nach Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde im April 2024 durch die SenMVKU die Variante 4 mit zwei Fahrspuren stadteinwärts festgelegt, nach einer umfangreichen Abstimmung mit allen Beteiligten, bei der sich nahezu alle für diese Variante ausgesprochen haben. Insbesondere Verkehrssicherheitsbedenken, der mögliche Rückstau auf die Autobahn bzw. mögliche Erfordernisse die Anschlussstelle zu beschränken waren dafür ausschlaggebend.

Die für Variante 4 notwendigen Umleitungsstrecken über die Dudenstraße - Wilhelm-Kabus-Straße bzw. General-Pape-Straße wurden in einem weiteren Abstimmungstermin im Juli 2024 festgelegt, nachdem auch die Verkehrsführung nach Variante 4 (0+2) zuvor durch die Senatorin bestätigt worden war. Die damit zuletzt unter allen Beteiligten vereinbarte Umleitungsstrecke hätte folgendes vorgesehen: Zwei Fahrstreifen in Richtung Norden auf dem Tempelhofer Damm und nach Süden Umleitung über Wilhelm-Kabus Straße und General Pape Straße (beides Straßen mit wenig Anwohner_innen und Zugang zur A100). Der Mittelstreifen und die darauf stehenden Bäume auf dem Tempelhofer Damm bleiben erhalten. Die Gartenstadt wäre von der Umleitungsstrecke ausgenommen worden. Für Autofahrende Richtung Westen sowie aus Süden kommend hätte das kaum einen Umweg bedeutet. Die Autofahrenden Richtung Osten, könnten entweder großräumig umfahren oder an der Alboinstraße auf die Stadtautobahn fahren. Mit dem Verkehrskonzept wäre auch ein Schutzkonzept für die Gartenstadt Tempelhof erarbeitet worden, so dass möglichst geringe unintendierte Effekte entstehen würden.

3. Frage

Liegen dem Bezirk Planungsunterlagen mit Querschnitten für die Straßenplanung nach der Baustelle vor?

Antwort zur 3. Frage:

Die Planungen für die Straßengestaltung nach dem Umbau werden von der SenMVKU durchgeführt. Dem Fachbereich Straßen liegt seit letzter Woche ein erster interner Vorentwurf vor. Ein Anhörungsersuchen als Straßenbaulastträger durch die SenMVKU wurde bisher nicht eingeleitet. Dem Fachbereich Grünflächen liegen Fällanträge für 20 Bäume vor, die zusätzlich für den neuen Straßenquerschnitt gefällt werden sollen.

4. Frage

Wie wurden klimatische Faktoren (Klimabilanz) und andere ökologische Dienstleistungen der Bäume berechnet und abgewogen?

Antwort zur 4. Frage

Die Berechnungen in der öffentlichen Bekanntgabe wurden von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt durchgeführt. Die SenMVKU berechnet die CO₂ Ausstöße durch die Umleitungsverkehre und vergleicht diese mit der Menge an CO₂, die durch die Bäume der Atmosphäre entzogen werden. Diese Bilanz ist negativ. Sie lässt dabei aber wichtige Faktoren außen vor, wie großräumige Umfahrungen, Verkehrsverlagerung und die Tatsache, dass für alle Pendler_innen, die vom Platz der Luftbrücke nach Westen wollen, sich die Fahrtzeit und Strecke nicht nennenswert verändern würde. Zudem werden alle anderen Klimaeffekte von Bäumen, wie Kühlung, Feinstaubreduktion, Regenschutz und Schattenspende nicht berücksichtigt. Insbesondere die Anwohner_innen des Tempelhofer Damms und der Gartenstadt sind davon deutlich betroffen, da sie neben dem Verkehr auch die Baustellenemissionen vor der Tür haben. Des Weiteren dauert es rund 30-40 Jahre bis die nach der Baumaßnahmen neu gepflanzten Bäume die gleiche Wirkung wie die bestehenden erzielen. Zudem werden die CO₂ Mengen, die durch den Bau der provisorischen Asphaltfahrbahn auf dem bisher begrünten Mittelstreifen entstehen, nicht berücksichtigt.

5. Frage:

Welche Umleitungsstrecken hat das BA bereits mit welchen Kosten saniert?

Antwort zur 5. Frage:

2024 wurde die Südumfahrung, die Verbindungstrecke "Platz der Luftbrücke" zwischen Columbiadamm und Tempelhofer Damm, saniert. Hier wurden bisher 670.000 € zur Ertüchtigung der Strecke im Rahmen einer Asphaltanierung eingesetzt.

6. Frage:

Wie bewertet das Bezirksamt die Gesundheit der Bäume (bitte um eine tabellarische Auflistung der Bäume)?

Antwort zur 6. Frage:

Aktuell gibt es rund 335 Bäume im öffentlichen Straßenland auf dem Tempelhofer Damm vom Platz der Luftbrücke bis zur Borussiastraße. Fällanträge liegen für 135 dieser Bäume vor. Zu unterscheiden sind, die Bäume, deren Fällung zwingend notwendig ist, um die Sanierung der Leitungen bzw des U-Bahn-Tunnels umzusetzen (BVG (31) und BWB (10)), die Bäume, die aufgrund der bauzeitlichen Verkehrsführung gefällt werden sollen (70 Bäume, davon sind 10 Fällungen auch notwendig für die Tunneldeckensanierung der BVG), die Bäume, die aufgrund des Straßenneubaus und einem geänderten Querschnitt gefällt werden sollen (laut Angabe der SenMVKU 20) und Bäume, die aufgrund fehlender Vitalität gefällt werden müssen (4). Auf dem Mittelstreifen des Tempelhofer Damms zwischen Platz der Luftbrücke und der Borussiastraße stehen insgesamt 70 Bäume. Die Bäume weisen folgenden Zustand auf:

Anzahl der Bäume	
Schädigungsgrad 0	41
Schädigungsgrad 1	24
Schädigungsgrad 2	3
Schädigungsgrad 3	2
Schädigungsgrad 4	0

65 Bäume sind gesund bzw. leicht geschädigt und 5 Bäume sind als stark bzw. sehr stark geschädigt eingestuft.

An den 70 Bäumen wurden seit 2019 wurden jeweils ca. 20 Maßnahmen zur Totholzbeseitigung und 20 Maßnahmen zur Kronenpflege durchgeführt. Kroneneinkürzungen oder sogar Kronensicherungsschnitte zur kurzfristigen Herstellung der Verkehrssicherheit, gab es nicht. Diese Maßnahmen kommen bei stärker geschädigten Bäumen häufiger zum Tragen. Je nach

Alter der wird von einem Schnitt alle 5-15 Jahre ausgegangen. Die Frequenz zur Beseitigung von Totholz hat sich in den vergangenen 10 Jahren auf Grund der häufigeren Hitze- und Trockenperioden mit langen Zeiträumen ohne Niederschlag insbesondere bei Linden deutlich erhöht.

Altersstruktur der 70 Bäume

Alterstruktur	
60 - 70 Jahre	2
50 - 60 Jahre	7
40 - 50 Jahre	15
30 - 40 Jahre	23
20 - 30 Jahre	19
Unter 20 Jahre	4

Von den hier überwiegend vertretenen Baumarten (Linde, Platane, Ahorn, Eiche, 60 von 70 Bäumen) wurde bisher von einer durchschnittlichen Lebenserwartung von ca. 80 - 100 Jahren ausgegangen. Von den 70 Bäumen haben also 61 Bäume noch eine Lebenserwartung von ca. 30 bis zu 70 Jahren. Die veränderten klimatischen Bedingungen könnten zur einer Reduzierung der Lebenszeit der Mehrheit der Straßenbäume auf 60 - 80 Jahre führen.

Der Zustand der Bäume mit 90% gesunden bzw. leicht geschädigten Bäumen ist positiv zu bewerten und spricht für einen Erhalt der Bäume. Sofern keine Verengung des Mittelstreifens geplant ist, entfällt ein potenzieller Eingriff in den unmittelbaren Wurzelraum der Bäume. Denn meist weisen Straßenbäume unter langjährigen Asphaltflächen keine bzw. nur wenige Wurzeln auf.

Die Anzahl der baumpflegerischen Maßnahmen entspricht in ihrer Anzahl dem Durchschnitt. Das Fehlen gravierender Eingriffe wie Kroneneinkürzungen bestätigt den durchaus guten Zustand der Bäume.

Unter Berücksichtigung auch einer eventuell reduzierten Lebenszeit der Bäume ergibt sich für 90% des Bestandes eine voraussichtliche weitere Standzeit von 20 - 50 Jahren. Eine Fällung aller Bäume auf dem Mittelstreifen würde zu einer verstärkten Erwärmung des in Nord-Süd Ausrichtung gelegenen Tempelhofer Damms führen. Das Fehlen der staubbindenden Wirkung der Straßenbäume verschlechtert die Luftqualität zusätzlich. Eine Nachpflanzung der Bäume könnte erst nach der 8-jährigen Bauzeit erfolgen. Bis die neu gepflanzten Bäume die gleiche klimatische Wirkung erzielen dauert es mindestens 30 - 40 Jahre. Zur Erreichung eines kurzfristigen klimatischen Ausgleichs innerhalb von 5 Jahren müssten je gefälltten Baum ca. 10 Jungbäume am Ort bzw. in unmittelbarer Nähe gepflanzt werden.

7. Frage:

Könnte eine vierspurige Straßenführung während der angekündigten Sanierung der S-Bahnbrücke erhalten bleiben?

Antwort zur 7. Frage:

Die Sanierung der S-Bahnbrücke fällt in die Zuständigkeit Deutsche Bahn und Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Ob eine vollständige Sperrung des Tempelhofer Damms im Bereich der Ringbahn geplant wird, ist dem Bezirksamt aktuell nicht bekannt.

8. Frage:

Was bedeutet das Umleitungskonzept für die Gartenstadt Tempelhof?

Antwort zur 8. Frage:

Ein Umleitungskonzept hätte eine Ausweisung der Umleitung mit Anpassungen der Ampelschaltungen und anderen Schutzmassnahmen für die Gartenstadt Tempelhof bedeutet, um unintendierten Effekte zu verhindern. Bei einer 2+2 Verkehrsführung unter Nutzung des Mittelstreifens des Tempelhofer Damms wird kein Umleitungskonzept erarbeitet, nur die Baustellenverkehrsführung auf dem Tempelhofer Damm ist dann Teil des Vorhabens. Da schon jetzt in Belastungszeiten des Tempelhofer Damms häufig auf die Gartenstadt ausgewichen wird, ist anzunehmen, dass dies unter Baustellenbedingungen noch weiter zunehmen wird. Die Ausarbeitung eines Schutzkonzeptes für die Gartenstadt mit LSA Anpassungen etc. wäre im Rahmen einer großräumigen Umleitungsstreckenführung möglich gewesen.

Bezirksstadträtin Dr. Saskia Ellenbeck