

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kein Straßenneubau I: Verzicht auf die Ost-West-Trasse durch die Wuhlheide

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, auf den Bau des ersten Teilabschnitts der Ost-West-Trasse (sog. Nordumfahrung Köpenick) von An der Wuhlheide bis zur Mahlsdorfer Straße durch den Schutz- und Erholungswald Wuhlheide zu verzichten. Im Haushaltsplanentwurf 2008/2009 sind keine Mittel für diese Maßnahme vorzusehen. Planerische Vorarbeiten für den Bau dieses Teilabschnitts sind einzustellen.

Begründung:

Das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer vierspurigen Straße zwischen An der Wuhlheide bis zur Mahlsdorfer Straße steht kurz vor dem Abschluss. Im Maßnahmenkatalog des STEP Verkehr aus dem Jahre 2003 wird allerdings konstatiert, dass diese Maßnahme finanziell nur dann bis 2015 realisierbar erscheint, wenn die Entwicklung des Ausgaberahmens [für den Straßenbau] über dem mittleren Finanzszenario liegt. Eine solche Erweiterung des Ausgaberahmens für den Straßenbau wäre angesichts der dramatischen Haushaltslage des Landes Berlin unverantwortlich, zumal die Fortsetzung der Ost-West-Trasse über die Mahlsdorfer Straße Richtung Osten, wie sie auch der Flächennutzungsplan ausweist, im Maßnahmenkatalog des STEP Verkehr nicht enthalten ist.

In Berlin stammen 23% des klimaschädlichen Treibhausgases aus dem Verkehr. Straßenneubaumaßnahmen führen nicht zur Verkehrsvermeidung und Senkung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen, da sie zusätzliches Verkehrsaufkommen generieren. Sie sind daher aus Klimaschutzpolitischen Gründen abzulehnen.

Neben ökologischen und finanziellen Bedenken macht die Herstellung des ersten Abschnitts der Ost-West-Trasse auch verkehrsplanerisch keinen Sinn. Im Gegenteil: Durch die Fixierung auf die Ost-West-Trasse kommen kurzfristige, finanziell angemessene und ökologisch vertretbare Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsbelastung in Köpenick nicht zum Tragen.

Trotz allem wird die Neubaumaßnahme planerisch unverdrossen und mit hohem Aufwand betrieben. Dieser Verschwendung von personellen und finanziellen Kapazitäten sowie der Verunsicherung der vor Ort Betroffenen sollte das Berliner Abgeordnetenhaus nicht länger tatenlos zusehen.

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

Zum geplanten Neubau im Einzelnen:

Von den 1911 durch die Stadt Berlin für die Trinkwassergewinnung und als Erholungswald gekauften 525 ha der Wuhlheide sind heute nur noch 380 ha relativ unzerstörter Waldfläche übrig geblieben. Jeder weiteren Zerstörung von Waldfläche der im Landschaftsschutzverfahren stehenden Wuhlheide ist nicht zu akzeptieren. Doch für die vierspurige Straße müsste ab der „Alten Försterei“ am Gelände des „1. FC-Union“ entlang eine Schneise durch die Wuhlheide bis zur Hämmerlingstraße geschlagen werden. Der bisher wenig belastete Waldbestand der Wuhlheide würde durch die Ost-West-Trasse zukünftig stark verlärmert und mit Schadgasimmissionen belastet. Die Lärmbelastung auf mindestens 26 ha Erholungswald würde sich um das Doppelte bis Fünffache erhöhen! Auch die Kfz-Immissions-Konzentrationen nehmen im angrenzenden Waldbestand erheblich zu, so dass die Forstfläche als Erholungswald unbrauchbar wird.

In der Nähe der Hämmerlingstraße würde die Bahnlinie mit einer neuen Brücke unterquert und die jetzigen Straße „Am Bahndamm“ bis zur „Mahlsdorfer Straße“ verbreitert. In den Planungsunterlagen ist von einem Verkehrsaufkommen von ca. 36.000 Fahrzeugen pro Tag, davon 10% Lkw die Rede. An der dortigen Wohnbebauung ist laut UVS mit einer Steigerung der Schadstoffkonzentrationen von zwischen 30 % und 50 % im Jahresmittel zu rechnen.

Laut des lufthygienischen Gutachtens der Planfeststellungsunterlagen bedingt die Realisierung des Vorhabens einen Anstieg der Verkehrsbelastung um 55 Prozent! Die niedrigen Brückendurchfahrten im Verlauf Bahnhofstraße (3,80 m) und Hämmerlingstraße (3,70 m) lassen zur Zeit die Durchfahrt von Lkw nicht zu. Durch das Vorhaben würden erstmals große Lkw in das Gebiet hineingezogen, was zu einer zusätzlichen Belastung des Gebiets führen würde.

In Nord-Süd-Richtung besteht mit der Köpenicker Allee und der Köpenicker Straße eine leistungsfähige Verbindung, die bereits den Wald durchschneidet und auch künftig nicht entfallen soll. Dass eine in geringer Entfernung davon neu geplante Straße mehr bewirken könnte, als einigen Verkehr von der Köpenicker Allee in den Ortsbereich Köpenick hineinzuziehen, ist nicht zu erkennen.

Eine erhebliche Verbesserung der heutigen Verkehrssituation in Spitzenzeiten könnte dadurch schon erreicht werden, dass der Verkehr über die Lindenstraße, Bahnhofstraße und Friedrichshagner Straße durchgehend zweispurig geführt wird (Aufweitung der Einmündung Bahnhofstraße in Friedrichshagener Straße). Eine solche Verbesserung der Verkehrssituation würde – im Gegensatz zu der eingereichten Planung – den Verkehrsfluss in der Ost-West-Richtung verstetigen. Weitere Entlastung für Teile der Dammvorstadt lassen sich auch ohne Straßenneubau durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen im Nebennetz herstellen, so dass Wohnstraßen wie z.B. die Hämmerlingstraße vom Durchgangsverkehr unberührt bleiben könnten.

Die vorliegende Straßenplanung erfüllt nicht die in sie gesetzten verkehrlichen und städtebaulichen Zielvorstellungen. Sie führt zu so starken Immissionsbelastungen, die die menschliche Gesundheit beeinträchtigen und die Wohn- und Aufenthaltsqualität verschlechtern. Außerdem führt die Planung zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, zu Verlusten von Wald- und Erholungsflächen, sowie zur Verschlechterung des Stadtklimas und der weiteren Versiegelung des Bodens.

Wegen all dieser vorgenannten Gründe ist das Straßenbauvorhaben Ost-West-Trasse zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße im Bezirk Treptow-Köpenick abzulehnen.

Berlin, den 07. März 2007

Eichstädt-Bohlig Ratzmann Hämmerling
und die Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen