



**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**  
**Abt. GR**  
**Anhörungsbehörde**  
**z. Hd. Frau Schute, GR B 12**  
**Württembergische Str. 6**  
**10707 Berlin**

Bearbeiter/in:  
Dr. Uwe Rink (NABU)  
Antje Stavorinus (NABU)

9/0412.2/P/8

Berlin, den 23. Februar 2005

Betr.: Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Ost-West-Trasse zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße im Bezirk Treptow-Köpenick.

hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA, LV Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände.

Bezug: Ihr Schreiben vom 10.12.2004

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Neubau der Ost-West-Trasse durch den Schutz- und Erholungswald Wuhlheide lehnen die BLN und ihre Mitgliedsverbände entschieden ab! 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. Jede weitere Zerstörung von bestockter Waldfläche der im Landschaftsschutzverfahren stehenden Wuhlheide ist nicht zu akzeptieren. Der Neubau der Ost-West-Trasse führt nicht zu Entlastungen, sondern zu unververtretbaren zusätzlichen Belastungen. Das Vorhaben ist eine weitere gigantische Verschwendung von Steuermitteln ohne erkennbare mittel- und langfristig positive Effekte.

## 1. Fehlende Planrechtfertigung

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase, Erschütterungen, Staub, die Folgewirkungen des Vorhabens auf die Belastung angrenzender Straßen, die Ver-  
nichtung und Verlärmung von Erholungsflächen, die Zerstörung von Natur, besonders Wald,  
und damit verbundene Verschlechterung des Kleinklimas sind nicht gerechtfertigt. Das Vorha-  
ben dient allein dazu, neuen Verkehr in die Wohngebiete Köpenicks zu ziehen, indem neue  
Verbindungen geschaffen und der motorisierte Individualverkehr erleichtert und gefördert wird  
und erstmalig in großem Umfang Schwerverkehr durch den Ortsteil-Kern geleitet wird.

Die mehrfach in den Planfeststellungsunterlagen erwähnte und als Titel der Planfeststellung  
benutzte Ost-West-Trasse wird nicht geschaffen. Der 2. Abschnitt der Ost-West-Trasse soll al-  
lenfalls nach 2015 geplant und realisiert werden. Ihre Realisierung ist aber selbst nach den  
Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen kaum noch zu erwarten. Dementsprechend gehen  
die Planfeststellungsunterlagen auch bei der Darstellung der Belastungssituation gar nicht mehr  
davon aus, dass die Ost-West-Trasse jemals realisiert wird.

Der Erläuterungsbericht nennt die Entlastung der Bahnhofstraße als zentrales Ziel. Zahlen zur  
Belastung der Bahnhofstraße in dem als besonders schützenswert bezeichneten Bereich zwi-  
schen Friedrichshagener Straße und Bahn nennt der Erläuterungsbericht jedoch nicht. Einzig  
das lufthygienische Gutachten nennt Zahlen: 2003 soll die Bahnhofstraße südlich der Bahn mit  
23.600 Kfz am Tag belastet gewesen sein. Für den Planfall wird von einer Belastung von noch  
15.200 Kfz am Tag in diesem Bereich ausgegangen. Die Entlastung ist zum einen eine in den  
gesamten Planfeststellungsunterlagen nicht belegte reine Behauptung. Zum zweiten ist die  
Entlastung gar nicht relevant für die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Bahnhofstraße (zwi-  
schen Friedrichshagener Straße und Bahn). Die nach diesen Zahlen zu erwartende Entlastung  
beim Lärm liegt unter 2 dB(A) und ist beispielsweise deutlich geringer, als eine Entlastung durch  
eine Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Hinzu kommt, dass die Straßen-  
bahn in diesem Bereich die Verkehrslärmbelastung deutlich prägt, was durch die neue Straße in  
keiner Weise verbessert wird. Die nach dem lufthygienischen Gutachten angeblich zu erwar-  
tende Steigerung des Verkehrsaufkommens bis 2015 in der Bahnhofstraße ohne die geplante  
neue Straße auf 33.400 Kfz am Tag, ist durch nichts belegt und auch tatsächlich nicht zu er-  
warten.

Das Vorhaben führt nicht zur Entlastung, sondern zu einer zusätzlichen Belastung schützenswerter Bereiche. In der Mahlsdorfer Straße führt die Realisierung der Straße nach den Zahlen im lufthygienischen Gutachten zu einem **Anstieg der Verkehrsbelastung** von 25.600 Kfz am Tag (sogenannter Nullfall 2015) auf 32.200 Kfz am Tag. Das ist ein **Anstieg der Verkehrsbelastung um 25 % allein durch die Realisierung des Vorhabens!** Die Gesamtbelastung für den Bereich steigt durch das Vorhaben noch drastischer: von 33.400 Kfz am Tag (Nullfall 2015 in der Bahnhofstraße) auf 52.000 Kfz am Tag (neue Straße und Bahnhofstraße Prognose 2015). **Die Verkehrsbelastung in diesem Teil Köpenicks soll durch das Vorhaben um 55 % gesteigert werden!** Dazu kommt, dass derzeit das gesamte Gebiet einschließlich der Bahnhofstraße (nördlich Friedrichshagener Straße) nicht durch Lkw-Verkehr belastet ist. Die niedrigen Brückendurchfahrten im Verlauf Bahnhofstraße (3,80 m) und Hämmerlingstraße (3,70 m) lassen die Durchfahrt von großen Lkw gar nicht zu. Durch das Vorhaben werden erstmals große Lkw in das Gebiet hineingezogen und führen so zu einer zusätzlichen Belastung des Gebiets.

Das Vorhaben hätte in einem Abschnitt geplant oder der zweite Teil östlich der Mahlsdorfer Straße hätte endgültig aufgegeben werden müssen. Die Planfeststellungsunterlagen sind für den jetzt beantragten Abschnitt zwischen Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße nicht ausreichend. Die Unterlagen müssen neu erstellt und neu ausgelegt werden.

Einerseits findet sich im Erläuterungsbericht die Aussage, eine Fortsetzung über die Mahlsdorfer Straße Richtung Osten, wie sie auch der Flächennutzungsplan ausweist, sei geplant. Wenn dem so ist, ist die gesamte Straßentrasse ein einheitliches Vorhaben und muss als solches geplant und in einem einheitlichen Verfahren geführt werden. Dann müssen insbesondere auch die Belastungen für den Fall der Fortsetzung der Straße berechnet werden. Es müsste also bei der Berechnung der Lärm- und Schadstoffbelastungen von noch höheren Werten ausgegangen werden, als sie die Planfeststellungsunterlagen bereits jetzt ausweisen. Die fehlende Berücksichtigung der im Flächennutzungsplan noch immer enthaltenen Fortführung nach Osten ist ein grundlegender Planungsfehler. Die Prognosen sind offenkundig falsch, weil sie die Fortsetzung außer Betracht lassen. Die daraus berechneten Lärm- und Schadstoffbelastungen sind ebenso falsch.

Andererseits wird bereits im Erläuterungsbericht eingeräumt, dass die Fortsetzung nach Osten im Verkehrsentwicklungsplan bis 2015 gar nicht mehr enthalten sei. Zu finanzieren wird sie auch nicht sein! Für die Planfeststellung einer Ost-West-Trasse ohne Fortführung östlich der

Mahlsdorfer Straße liegen aber gar keine ausreichenden Planungsunterlagen vor. Es gibt weder eine Varianten-Untersuchung, noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung für ein solches Vorhaben. Die Untersuchungen in den Planfeststellungsunterlagen gehen von der gesamten Ost-West-Trasse, nicht aber von diesem Teil-Abschnitt aus.

Durch die Aufspaltung der Planung sind die Auswirkungen des Vorhabens nicht in vollem Umfang erkennbar. Wird die Ost-West-Trasse gebaut, werden die Auswirkungen durch Lärm und Abgase usw. deutlich höher sein, als sie in den Planungsunterlagen dargestellt sind. Wird die Ost-West-Trasse nicht gebaut, werden die verkehrlichen Effekte nicht die sein, die in den Untersuchungen dargestellt sind. Der Erläuterungsbericht enthält aber nicht mehr als nicht weiter dargelegte bloße Behauptungen zu den angeblichen Vorteilen der Planung.

**Wir fordern eine Aktualisierung der Verkehrsprognose für 2015 unter Einbeziehung der real vorhandenen Verkehrsentwicklung und –aufkommen sowie einen eindeutigen Beleg für den Bedarf der geplanten Ost-West-Trasse.**

## **2. Kritik an der Größe des Untersuchungsraums**

In der UVS wurde als Untersuchungsraum ein Korridor von jeweils 200 m beiderseits der geplanten Trasse angesetzt. Nach unserer Einschätzung ist der Untersuchungsraum zu klein gewählt worden, weil bestehende Straßenverbindungen mit höherer Verkehrsbelegung in Nähe des Vorhabens nicht in die Betrachtung einbezogen wurden. So wurde beispielsweise die Köpenicker Allee und Köpenicker Straße als vorhandene Nord-Süd-Verbindung überhaupt nicht bei der Gesamtauswirkung des Vorhabens berücksichtigt.

**Wir fordern daher eine Erweiterung des Untersuchungsraumes mindestens bis zum Reichsbahn-Außenring, zum S-Bahnhof Wuhlheide und einschließlich des Gebietes des Salvador-Allende-Viertels I und II.**

### 3. Kritik an der Variantenprüfung

Für die eingereichte Planung wurden keine wirklichen Alternativen geprüft. Die in der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellten Alternativen beziehen sich ausschließlich auf eine Ost-West-Trasse. Die eingereichte Planung erreicht aber in dieser Richtung gar keine maßgebliche Entlastung, da sie nicht nach Osten weitergeführt wird. Es handelt sich ausschließlich um eine Nord-Süd-Trasse. Die in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellten Varianten 1 und 2 sind aber gar keine Nord-Süd-Trassen. Sie sind gar nicht dazu entwickelt worden, die Bahnhofstraße zu entlasten, und sind dazu auch gar nicht geeignet. Es hat demnach zu keinem Zeitpunkt eine Alternativenprüfung für die eingereichte Planung stattgefunden!

Naheliegende Alternativen wurden nicht berücksichtigt.

Eine sogenannte Null-Plus-Variante – eine Variante, die sich auf Verbesserungen der heutigen Verkehrssituation beschränkt - wurde nicht geprüft. In Nord-Süd-Richtung, in der allein die eingereichte Planung Verkehr aufnehmen kann, besteht mit der Köpenicker Allee und der Köpenicker Straße eine leistungsfähige Verbindung, die in dem Bereich, um den es hier geht, 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. Das ist aber eine reine Verlagerung von Verkehr, mit der nur negative Effekte verbunden sind. Es ist davon auszugehen, dass eine Beseitigung von Engpässen auf der Verbindung Köpenicker Allee/Köpenicker Straße eindeutig vorzugswürdig gegenüber der Planung ist.

Für uns stellt sich die Frage, weshalb überhaupt eine weitere Hauptverkehrsstraße gebaut werden soll?

Grundsätzlich ist die gesamte Variantenprüfung fragwürdig. In der Umweltverträglichkeitsstudie wurde richtig erklärt, dass die favorisierte Variante 3.2 im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 den größten Eingriff in den Naturhaushalt zur Folge hätte, andererseits die Lärmbetroffenheiten der im Trassenumfeld wohnenden Anwohner im Vergleich zur Variante 2 geringer wären. Laut UVS hätte Variante 1 von allen vorgestellten Planungsalternativen die wenigsten Beeinträchtigungen im Naturhaushalt und Lärmbetroffenheiten für Anwohner zur Folge, sie wurde aber gleich verworfen, weil laut UVS der Entlastungseffekt der Köpenicker Altstadt und Dammvorstadt hiermit nicht erreicht werden würde. Uns drängt sich der Verdacht auf, dass die beiden

Varianten 1 und 2 nur als "Scheinvarianten" vorgestellt wurden, um überhaupt Alternativen in die Abwägung einbringen zu können. Mindestens Variante 2 mit dem Trassenkorridor An der Wuhlheide – Kleingärten an der Wuhle – Seelenbinderstraße wird in der UVS als Planungsvariante angeboten, obwohl zur Zeit der UVS-Bearbeitung schon klar war, dass zwischen der Wuhle und der Hämmerlingstraße in Verlängerung der Seelenbinderstraße eine Reihenhaussiedlung entsteht. Die Häuser sind zum Jahreswechsel 2004/2005 gerade schlüsselfertig geworden. Danach ist die Variante 2 überhaupt nicht als ernsthaft in Betracht kommende Planungsalternative in die vergleichende Prüfung der UVS eingegangen. Wir bemängeln des Weiteren, dass die genaue Trassenführung der in der UVS angebotenen Variante 1 unklar bleibt.

**Wir fordern daher die Prüfung weiterer Varianten:**

- **Modifizierte Variante 1:** Neubau einer Stadtstraße in Verlängerung der Friedrichshagener Straße über die Gelände der Telekom und der "Kommunalen Wohnungsverwaltung" hinter dem Gelände des Maria-Jankowski-Parks mit der alten Villa bei gleichzeitigem Erhalt der Baudenkmäler und des alten Baumbestands auf den genannten Geländen. Schließung des Südendes der Bahnhofstraße und Schaffung einer Grünverbindung zwischen der Grünanlage an der Alten Spree (Parkanlage um den Platz des 23. April) und dem Maria-Jankowski-Park, bei gleichzeitigem Erhalt der Straßenbahngleisanlagen. Damit wäre gleichzeitig der Pkw-Durchgangsverkehr in der Bahnhofstraße unterbunden.
- **Variante 4:** Getunnelte Straßenverbindung von der Straße an der Wuhlheide bis zum Kreuzungsbereich Straße Am Bahndamm, Mahlsdorfer Straße und Stellingdamm unter dem Sportplatzgelände. Der Sportplatz "An der Alten Försterei" soll ohnehin umgebaut werden.
- **Vorzugsvariante 5:** Eine erhebliche Verbesserung der heutigen Verkehrssituation in Spitzenzeiten könnte dadurch schon erreicht werden, dass der Verkehr über die Lindenstraße, Bahnhofstraße und Friedrichshagener Straße durchgehend zweispurig geführt wird (Ausweisung von 2 Rechtsabbiege-Fahrspuren an der Einmündung Bahnhofstraße in Friedrichshagener Straße und umgekehrt). Eine solche Verbesserung der Verkehrssituation würde – im Gegensatz zu der eingereichten Planung – tatsächlich den Verkehrsfluss in der Ost-West-Richtung verstetigen.

#### **4. Fehlerhafte Vermeidungs-Minderungs-Prüfung**

Wie in den Abschnitten 1. Fehlende Planrechtfertigung und 3. Kritik an der Variantenprüfung bereits angedeutet, ist der Eingriff durch die Nutzung bereits vorhandener Straßen, zumindest aber durch eine erhebliche Verschmälerung der Trasse, weitgehend vermeidbar. Im LBP wurden Möglichkeiten zur weiteren Eingriffsminderung übersehen. So ist überhaupt nicht plausibel, warum im Trassenabschnitt am Stadforst Wuhlheide (siehe Unterlage 6, Straßenquerschnitte, Regelquerschnitt A-A) ein 2 m breiter Mittelstreifen mit Baumpflanzung vorhanden sein muß. Bei einem Verzicht des Mittelstreifens könnten ca. 1.700 m<sup>2</sup> Waldbestand der Wuhlheide erhalten werden. Auch für die Installation der Straßenbeleuchtungsanlagen ist eine Mittelstreifenbreite von 2 m nicht erforderlich. Ebenso ist nicht einsehbar, weshalb ein beidseitiger Radweg von 1,60 m Breite im Trassenabschnitt des Bereichs der Wuhlheide notwendig sein soll. Mit einem einseitigen Fahrradweg für beide Fahrrichtungen sowie einer Reduzierung der vorgesehenen Gehwegbreite von 2,50 m ließe sich der Eingriff in den Waldbestand weiter reduzieren (wie bei der Straßenplanung zwischen "An der Wuhlheide" bis "Oberspreestraße".)

Eine Verschwenkung des Trassenabschnitts um 5 – 10 m in Richtung des Sportplatzgeländes würde den Eingriff in den Waldbestand weiter mindern, ohne gleichzeitig die Existenz des Sportplatzgeländes zu gefährden.

**Sollte entgegen unserer Auffassung die Vorzugsvariante realisiert werden, weisen wir auf folgende Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten hin:**

**Unsere Forderung:**

- **Verzicht von Fahrradwegen auf beiden Seiten der Trasse zugunsten eines einseitigen Fahrradweges für beide Fahrrichtungen mit einer Richtungsspurbreite von deutlich unter 1,60 m.**
- **Reduzierung der Gehwegbreite deutlich unter 2,50 m.**
- **Verzicht auf einen Mittelstreifen oder zumindest eine Reduzierung der Mittelstreifenbreite auf 0,50 bis 1,0 m.**
- **Verschwenkung des Trassenabschnitts im Bereich der Wuhlheide in Richtung Sportplatzgelände, ohne die Existenz der Sportplatznutzung zu gefährden.**
- **Ausschöpfung weiterer Potenziale zur Vermeidung und Minderung des Eingriffs in den Waldbestand der Wuhlheide.**

## **5. Wesentliche Aspekte bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter blieben unberücksichtigt: Kritik an UVS und LBP**

Im Folgenden wird nur auf die vom Vorhabenträger bevorzugte Variante 3.2 über das Gelände des Forstamtes Treptow eingegangen.

Wir kritisieren an der UVS, dass wesentliche Aussagen zu den konkret beeinträchtigten Schutzgütern fehlen. Besonders mangelhaft ist die Tatsache, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf einzelne Schutzgüter nur pauschal abgearbeitet wurden.

### **5.1 Beeinträchtigung der Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften:**

Besonders gravierend sind die Eingriffe in die Wuhlheide zu bewerten, deren wichtige Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz durch die im Verfahren befindliche Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet unterstrichen wird. Durch den geplanten Neubau der Ost-West-Trasse im Bereich der Wuhlheide wird ein über die Jahrzehnte entwickelter äußerer Waldmantel völlig zerstört. Die Lebensraumfunktionen derartiger Waldsäume sind für den Biotop- und Artenschutz besonders hoch zu bewerten.

Erfreulicherweise hat sich der Vorhabenträger dazu entschlossen, die Brutvogelfauna im Trassenbereich kartieren zu lassen, um den naturschutzfachlichen Wert der Waldfläche im geplanten Trassenbereich abzuschätzen und gegebenenfalls tiergruppenspezifische Maßnahmen ergreifen zu können. Ergänzend hierzu ist eine Kartierung der Holzinsektenfauna (z.B. xylobionte Käfer) an stehendem Totholz und an denjenigen Altbäumen im Trassenbereich sinnvoll, die gefällt werden müssen.

**Wir fordern daher, die zu fällenden Altbäume auf das Brutvorkommen von streng geschützten Holzinsektenarten hin zu überprüfen.**

Der Verlust des natürlich gewachsenen Waldmantels hat für den gesamten Waldbestand der Wuhlheide östlich der Köpenicker Allee schwerwiegende Folgen. Zu nennen sind folgende anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen:

- Es ist mit verstärktem Windbruch im nicht mehr abgeschirmten Waldbestand zu rechnen.
- Durch Veränderungen des Bestandsklimas werden die walddtypischen Pflanzen- und Tierarten zugunsten von Ubiquisten („Allerweltsarten“) verdrängt.

- Im dem bislang kaum bis gering belasteten Waldbestand führen die durch den Kfz-Verkehr auf der Ost-West-Trasse emittierten Abgasimmissionen in erhöhtem Maße zu Schäden an Bäumen und Pflanzen.

Die eben dargelegten absehbaren Folgen für den Waldbestand der Wuhlheide zwischen Köpenicker Allee und dem Neubau der Ost-West-Trasse werden sich auch durch eine Anpflanzung von Laubbäumen in die Waldrandstreifen (Ausgleichsmaßnahme A 4) nicht verhindern lassen, da durch die Trasse die Angriffsmöglichkeiten für Westwinde verstärkt werden.

Zu bemängeln ist ebenfalls, dass sich der Gutachter der UVS nicht die Mühe macht, veröffentlichte immissionsökologische Wirkungsschwellen und Richtwerte für Bäume mit den Jahresmittelwerten der berechneten Schadstoffimmissionen in Beziehung zu setzen und somit entsprechende Aussagen über die weiträumigen anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen für den Waldbestand zu treffen.

## **5.2 Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Grund-/Trinkwasser:**

Für das Schutzgut Wasser werden durch den kanalisierten Abfluß der Straßenabwässer mit anschließender Regenwasserbehandlung entsprechende Vorsorgemaßnahmen getroffen. Kfz-Immissionen und Reifenabrieb werden in Regenwetterlagen weitestgehend aus der Luft ausgewaschen und mit den Straßenabwässern abgeleitet. Dagegen werden in Trockenwetterperioden die Kfz-Immissionen inklusive Reifenabrieb über den Luftweg in die trassennahen unversiegelten Flächen, vor allem der Wuhlheide, eingetragen.

Für den Planfall wurden entlang des geplanten Neubaus der Ost-West-Trasse erhöhte NO<sub>2</sub>-Konzentrationen berechnet. Das Gleiche gilt für Rußimmissionen und PM10-Konzentrationen.

Bezüglich der betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität in der Wasserschutzzone III B haben wir folgende Fragen:

- Ist aufgrund der erhöhten Immissionskonzentrationen entlang des Trassenabschnitts durch die Wuhlheide mit zusätzlichen Schadstoffbelastungen des Bodens und damit des Grundwassers in der Wasserschutzzone III B zu rechnen?
- Wie groß ist die zusätzliche Nitratbelastung des Grundwassers aufgrund der erhöhten NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentrationen im Trassenbereich bzw. durch den Eintrag über das Medium Luft?

## **5.3 Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen durch das Vorhaben:**

Der Neubau der Ost-West-Trasse wird in den Planungsunterlagen damit gerechtfertigt, dass mit der Umsetzung des Straßenbauvorhabens eine deutliche Entlastung der Köpenicker Altstadt und der Dammvorstadt bewirkt werden kann.

Aus dem schutzgutbezogenen Variantenvergleich wird deutlich, dass der bisher wenig belastete Waldbestand der Wuhlheide durch den Betrieb der Ost-West-Trasse zukünftig stark verlärmert und mit Schadgasimmissionen belastet wird. Dadurch wird die Funktion des Forstbestands als Erholungswald stark eingeschränkt. Die Differenzkarte für den Vergleich Variante 3 – Prognose-Null-Fall (siehe UVS: Anlage 11) belegt, dass mit einer drastischen Verlärmungszunahme im angrenzenden Waldbestand zu rechnen ist. Die Zunahme der Lärmbelastung beträgt je nach Trassenabstand 6 - 15 dB. Dies bedeutet, dass in den angrenzenden Forstabteilungen 325 und 327  $a_1$  und  $a_2$  durch den Betrieb der Ost-West-Trasse sich die Lärmbelastung auf mindestens 26 ha Erholungswald um das Doppelte bis Fünffache erhöht. Auch die Kfz-Immissions-Konzentrationen nehmen im angrenzenden Waldbestand erheblich zu, wie die Abbildungen im Anhang A 5 (Berechnungsergebnisse) der UVS zeigen. Diese unzumutbaren Erhöhungen der Lärmbelastung und Kfz-Immissions-Konzentrationen führen dazu, dass die Nutzung der Forstfläche als Erholungswald unbrauchbar wird.

Auch Anwohner der Straße am Bahndamm werden mit einer starken Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung konfrontiert. An der dortigen Wohnbebauung ist laut UVS mit einer Steigerung der Schadstoffkonzentrationen von zwischen 30 % und 50 % im Jahresmittel zu rechnen. Dadurch sind Überschreitungen der Grenzwerte für den  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert um 6 % und den  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwert um 2 % festzustellen. Weiterhin wird der für die Beurteilung des  $\text{PM}_{10}$ -Tagesgrenzwertes betrachtete Schwellenwert um bis zu 46 % überschritten. Von Fachleuten werden Stickstoffdioxid als Reizgas und die Feinststaubpartikel  $\text{PM}_{10}$  als krebserregend eingestuft!

**Fazit:**

**Wir kritisieren, dass mit dem Neubau der Ost-West-Trasse und der damit verbundenen Umverlegung der Hauptverkehrsströme neue und vorher wenig belastete Bereiche nun stärker mit Lärm- und Schadstoffimmissionen belastet werden. Eine gesundheitsgefährdende Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner in der Bahnhofstraße und der Erholungssuchenden in der Wuhlheide wird vom Vorhabenträger wissentlich in Kauf genommen. Die UVS bleibt eine Bewertung schuldig, welche gesundheitlichen Risiken für die Anwohner in der Bahnhofstraße durch den Betrieb der Trasse entstehen. Über die Gesundheitsgefahren, die durch diese Zusatzbelastungen entstehen, werden Anwohner und Bürger absichtlich im unklaren gelassen!**

**6. Zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung und den konkreten Maßnahmen**

Wir sind der Auffassung, dass die gravierenden Eingriffe in den Waldbestand der Wuhlheide durch die vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unbefriedigend bewältigt werden.

**6.1 Weitere Tiergruppenspezifische Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen:**

Die Maßnahmen T 1, Aufhängen von Nistkästen für Höhlenbrüter parallel zur Trasse, und M 2, Verminderung von Beeinträchtigungen für Tiere, insbesondere Insekten, des angrenzenden Waldlebensraumes der Wuhlheide durch Verwendung faunafreundlicher Leuchtmittel für Straßenbeleuchtungselemente, werden von uns positiv zur Kenntnis genommen.

**Eine weitere Anregung:**

**Als weitere tiergruppenspezifische Verminderungsmaßnahme („T 3“) sind die bei den Rodungsarbeiten im Trassenbereich gefällten Altbäume im Waldbestand der Wuhlheide zu lagern. Die Kronenäste sowie die Stämme der Altbäume sind unzerteilt im Waldbestand zu deponieren, damit die im Holz befindlichen Insektenlarven ihre Entwicklung vollenden können.**

**6.2 Zu den Ausgleichsmaßnahmen:**

Die im LBP vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen A 1, Entsiegelung der Alten Köpenicker Allee, und A 2, Nachpflanzung von Alleebäumen entlang der alten Köpenicker Allee, sind als schutzgut- und funktionsbezogene Maßnahmen akzeptable Maßnahmen.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 7 (begrünte Lärmschutzwand entlang der Kleingärten) und A 8, Mittelstreifenbegrünung durch Ansaat eines geringwertigen Landschaftsrasens, stellen keine Aufwertung einer vorher zum größten Teil unversiegelten Fläche dar, sondern hier zum überwiegenden Teil eine Abwertung, da eine zusammenhängende große Waldfläche, mit Gehölzen bestockte Bahnböschungen und teils verwilderte Kleingärten dafür beseitigt werden. Der Maßnahme A 8 fehlt zumindest auf den Mittelstreifenabschnitten ohne Einzelbaumbepflanzung die vom BNatSchG geforderte naturschutzfachliche Aufwertung. Hier räumt der LBP selbst ein, dass die Bedeutung hinsichtlich der Aufwertung als nachrangig bis gering zu bewerten ist (siehe LBP Seite 56).

Das eben Gesagte gilt auch für die Ausgleichsmaßnahme A 11, Begrünung der Straßenbahnmittelinsel durch Strauchbepflanzung. Die Maßnahme soll laut LBP (siehe Seite 57) der Aufwertung des Landschaftsbildes dienlich sein. Aufgrund der Kleinflächigkeit und isolierten Lage zwischen den Fahrbahnen einer stark befahrenen Stadtstraße, kann diese Maßnahme kaum mehr als einer „Grüngarnierung“ dienen. Eine ernst zunehmende Aufwertung des Landschaftsbildes wird dadurch kaum erreicht.

Mit der Maßnahme A 7, begrünte Lärmschutzwand entlang der Kleingärten, kann allenfalls eine Kaschierung des technischen Lärmschutzbauwerks erreicht werden. Eine reale Aufwertung im naturschutzfachlichen Sinne entfaltet diese Maßnahme nicht. Ein Ausgleich für den Verlust von unversiegeltem Boden mit Vegetation inklusive der Bäume wird hierdurch nicht erreicht. Auch die Lebensraumfunktion für Tiere dürfte an diesem stark verlärmten und mit Schadgasimmissionen hoch belasteten Standort von untergeordneter Bedeutung sein. Ebenso ist kaum anzunehmen, dass eine begrünte Lärmschutzwand wesentlich zur Verbesserung des standörtlichen Klimas beiträgt oder einen Beitrag zur Grundwasserneubildung leisten kann. Ausgleichsmaßnahmen müssen die verloren gegangenen Funktionen im Naturhaushalt gleichartig wieder herstellen!

**Unsere Forderung zu den Ausgleichsmaßnahmen:**

Die im LBP beschriebenen Maßnahmen A7, A8 und A 11 dürfen aus o.g. Gründen nicht als Ausgleichsmaßnahmen in die Eingriffs- und Ausgleichsberechnung einfließen, da sie keinen Ausgleich im naturschutzrechtlichen Sinne darstellen und auch naturschutzfachlich keinen Ausgleich für beeinträchtigte Schutzgüter im Naturhaushalt bewirken. Solche Maßnahmen stellen bei Straßenbauvorhaben typische Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen dar, die weder als Ausgleich noch Ersatz angerechnet werden. An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass bei dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Straßenverbindung von Oberspreestraße bis Glienicker Weg die Ansaat von Sicherheits- und Mittelstreifen mit Landschaftsrasen, die Anpflanzung von Blendschutzgrün auf den Mittelstreifen und die Begrünung von Stützmauern und Lärmschutzwänden als Gestaltungsmaßnahmen (sogen. G-Maßnahmen) nicht bei der Eingriffs- und Ausgleichsberechnung angerechnet wurden. Warum sollte also bei vergleichbaren Straßenbauvorhaben mit der Bewältigung von Eingriffen unterschiedlich verfahren werden?

- **Zum Ausgleich sind andere Maßnahmen auszuwählen, die tatsächlich im naturschutzrechtlichen Sinne eine Ausgleichsfunktion darstellen und die beeinträchtigten Schutzgüter bzw. Funktionen im Naturhaushalt gleichartig wieder herstellen! Können keine weiteren Maßnahmen zum Ausgleich am Eingriffsort gefunden werden, sind zusätzliche Ersatzmaßnahmen vorzusehen. An dieser Stelle möchten wir auf die Vorschlagsliste der Berliner Naturschutzverbände zu Kompensationsmaßnahmen (Januar 2005) und das Rechtsgutachten zur Anwendung der Eingriffsregelung des neuen Bundesnaturschutzgesetzes und des Berliner Naturschutzgesetzes von Karsten Sommer (Juni 2004) hinweisen, die zu Ihrer Information beigelegt sind.**

**6.3 Zu den Ersatzmaßnahmen:**

Als Ersatzmaßnahme E 1 sollen auf der ehemaligen GUS-Konversionsfläche an der Treskowallee 175-189 versiegelte Flächen entsiegelt und wieder aufgeforstet werden. Diese Maßnahme steht jedoch im Widerspruch zur Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Danach soll die ehemalige GUS-Fläche Treskowallee (Ersatzmaßnahme Nr. 24 der Ausgleichskonzeption auf Seite 32 der Broschüre Landschaftsprogramm & Artenschutzprogramm) als Volkspark Wuhlheide in Anlehnung an das Konzept von Harrich wiederhergestellt werden. Wir sind jedoch der Auffassung, dass für die großflächige Zerstörung einer zusammenhängenden Waldfläche eine entsprechend große Waldfläche wieder aufgeforstet und als naturnaher Wald entwickelt werden sollte. Die Anlage einer Parkanlage verbietet sich

unseres Erachtens von selbst. An dieser Stelle möchten wir nochmals ausdrücklich auf das von den Berliner Verbänden in Auftrag gegebene Rechtsgutachten zur Anwendung der Eingriffsregelung des neuen Bundesnaturschutzgesetzes und des Berliner Naturschutzgesetzes hinweisen. Die Widersprüche in den Aussagen der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption und dem hier vorliegenden LBP sind dringend zu klären!

Gegen die Ersatzmaßnahme E 2, Entsiegelung des Alten Müggelheimer Damms, die Ersatzmaßnahme E 3, Entwicklung von Trockenrasen auf dem ehemaligen Sportplatz am Makarenko-Heim, und die Ersatzmaßnahme E 4, Entsiegelung noch versiegelter Flächen und Wiederaufforstung auf dem Gelände des ehemaligen Nachrichten- und Kommunikationsstandortes an der Waldpromenade, ist im Prinzip nichts einzuwenden. Dennoch finden wir es angemessener und sinnvoller, anstatt vier kleinerer Ersatzmaßnahmen, die nicht ausgleichbaren Eingriffsfolgen mit einer großen Ersatzmaßnahme im Bereich Wald zu bewältigen.

**Zu den Entsiegelungspotenzialen der Maßnahmen E 1 und E 4 ist folgendes anzumerken:**

Uns ist bei einer Begehung der Ersatzmaßnahmenflächen aufgefallen, dass die Bestandskarten im LBP für die Maßnahmen E 1 und E 4 (Unterlage 12.1, Blatt-Nr. 4 und 7) nicht den aktuellen Zustand der Flächen wiedergeben. So sind auf der Fläche Treskowallee (Ersatzmaßnahme E 1) bereits alle Gebäude abgerissen und auch die zu entsiegelnden Areale bis auf eine schmale Fläche bereits entsiegelt. Auf der Fläche des ehemaligen Funkamtes an der Waldpromenade (Ersatzmaßnahme E 4) ist ein als versiegelt eingetragener und zu noch entsiegelnder Abschnitt des befestigten Fahrweges ebenfalls bereits rückgebaut. E 1 und E 4 sind deshalb nicht mehr akzeptabel.

**Unsere Forderungen bzgl. der Ersatzmaßnahmen:**

- **Für den Neubau der Ost-West-Trasse müssen 1,3 ha zusammenhängender und über Jahrzehnte gewachsener Waldfläche nach Berliner Landeswaldgesetz entwidmet und zerstört werden. Wir fordern daher Anlage einer naturnahen Waldfläche von 6,5 ha und ihre Widmung nach Landeswaldgesetz in Wald.**
- **Zwischen Trassenneubau und Sportanlagen bleibt im Bereich der Sporthalle und Kegelbahn ein Restbestand (siehe Unterlage 12.1 Blatt-Nr. 9) ehemaliger Waldfläche als "Tortenstück" von ca. 2 ha übrig. Da dieser Restbestand aufgrund der Isoliertheit, Verlärmung und Kfz-Immssionsbelastung nicht mehr die Qualität eines Waldbestan-**

**des haben kann, hat diese Fläche ihre Funktion als Schutz- und Erholungswald verloren und ist an anderer Stelle durch eine Ersatzmaßnahme zu kompensieren.**

- **Die auf den Bestandskarten zu den Ersatzmaßnahmen dargestellten Flächen für Entsiegelungsmaßnahmen sind größtenteils (E 1) oder teilweise (E 4) bereits rückgebaut. Deshalb sind neue Entsiegelungsflächen zu suchen!**
- **Durch den Betrieb der Ost-West-Trasse wird der jetzt kaum belastete und sehr ruhige Teil der Wuhlheide stark verlärmert (siehe UVS: schalltechnischer Variantenvergleich , Anlage 11) und mit Abgasimmissionen (siehe UVS: lufthygienisches Gutachten mit Anhängen A 1, A 2, A 5) belastet. Dadurch wird die Qualität des Waldbestandes stark gemindert und die Funktion als Schutz- und Erholungswald geht auf einer Fläche von 26 ha der Forstabteilungen 325 und 327 a<sub>1</sub> und a<sub>2</sub> verloren. Deshalb fordern wir weitere Ersatzmaßnahmen, um die betriebsbedingte Beeinträchtigung der Erholungswaldfunktion zu kompensieren (siehe o.g. Vorschlagsliste).**
- **Einer Aufforstung der ehemaligen GUS-Fläche an der Treskowallee stimmen wir nur zu, wenn das Areal als naturnaher Wald mit strukturreichen Waldsäumen und großen Lichtungen entwickelt wird. Nur so kann die Maßnahme einen gleichwertigen Ersatz für die Zerstörung einer zusammenhängenden Waldfläche mit gut entwickeltem äußeren Waldmantel darstellen. Ein südlich des Hohen Wallgrabens verlaufender 150 m breiter Steifen ist mit niederungstypischen Gehölzen zu bepflanzen. Die ehemalige GUS-Fläche oder eine andere Fläche vergleichbarer Größe ist nach Landeswaldgesetz in Wald zu widmen!**
- **Konkrete Ideen zur Auswahl der zusätzlich zu fordernden Ersatzmaßnahmen können der Vorschlagsliste der Berliner Naturschutzverbände zu Kompensationsmaßnahmen (Januar 2005) entnommen werden. Für entsprechende Abstimmungsgespräche stehen wir gern zur Verfügung.**

Wir hoffen, dass unsere Anregungen aufgenommen und unsere Fragen spätestens auf dem Erörterungstermin beantwortet werden.

Diese Stellungnahme wird mitgetragen von der Deutschen Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde (DGHT) und dem Landesjagdverband (LJV).

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert  
(Geschäftsführer)

für unsere nach § 60 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. H. Berger	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)
gez. T. Hauschild	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. J. Herpich/ G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)
gez. Prof. Dr. H. Kächele	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. Prof. Dr. H. Kenneweg	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. G. Lange	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)

## **2 Anlagen**