



**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abt. GR Generelle Angelegenheiten
z. H. Frau Schute, GR B 12
Württembergische Str. 6
10707 Berlin**

Bearbeiter:
Dr. U. Rink (NABU)

09/0503.2/B/5

Berlin, den 24.05.2005

Betr.: Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Glienicker Weges zwischen Adlergestell und Ortsteilgrenze Adlershof/Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin

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

Bezug: Ihr Schreiben vom 21.03.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Ausbau des Glienicker Weges als vierspurige Verbindungsstrasse zwischen Adlershof und Ortsteilgrenze Adlershof/Köpenick lehnen die BLN und ihre Mitgliedsverbände ab!

Im Folgenden nehmen wir zu einzelnen Schwerpunkten detailliert Stellung:

1. Fragwürdige Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist grundsätzlich abzulehnen. Es führt nicht zu Entlastungen, sondern zu unvermeidbaren zusätzlichen Umweltbelastungen. Das gesamte Vorhaben ist eine weitere gigantische Verschwendung von Steuermitteln ohne erkennbare positive Effekte.

Im Erläuterungsbericht wird weder im Kapitel 1.3 „Verkehrliche Begründung“ noch im Kapitel 2. „Notwendigkeit der Baumassnahme oder unter 3. „Zweckmäßigkeit der Baumassnahme/Vergleich der Varianten“ die Notwendigkeit des Strassenausbaus transparent belegt.

Es bleibt völlig unklar, auf welchen Zahlen die errechneten Verkehrsprognosen beruhen und wie aktuell die Basisdaten für die vorliegenden Berechnungen für den Ist-Zustand, Null- und Planfall 2015 sind.

Der Erläuterungsbericht nennt die Entlastung der Bereiche Köpenick und Adlershof als zentrales Ziel des Vorhabens. Durch den Ausbau des Glienicker Weges wird laut Aussage des Erläuterungsberichts die Dörfeldstrasse entlastet. Zahlen zur derzeitigen Verkehrsbelastung der Dörfeldstrasse nennt der Erläuterungsbericht nicht! Auch für den zu betrachtenden Planfeststellungsabschnitt des Glienicker Weges werden keine Zahlen zur derzeitigen Verkehrsbelastung genannt. Einzig das lufthygienische Gutachten nennt Zahlen (siehe Unterlage 16.2: Abb. 3.2 bis 3.4): 2004 soll die Dörfeldstrasse mit 14.500 Kfz pro Tag belastet gewesen sein. Für den Planfall 2015 wird von einer Belastung von 9.400 Kfz pro Tag in diesem Bereich ausgegangen. Die Entlastung ist in den gesamten Planfeststellungsunterlagen eine nicht belegte reine Behauptung, da Zahlen zur Lärmbelastung in der Dörfeldstrasse im Planfall 2015 in den Planunterlagen nicht dargestellt sind. Allein durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wäre eine erhebliche Lärmreduzierung zu erreichen. Hinzu kommt, dass die Strassenbahn in diesem Bereich die Verkehrslärmbelastung deutlich prägt, was durch den Strassenausbau in keiner Weise verbessert wird. Des Weiteren wird unabhängig vom geplanten Ausbau des Glienicker Weges das Kfz-Aufkommen zwischen dem Gewerbe- und Hochschulstandort westlich des Adlergestells und dem Ortsteilzentrum Adlershof mit den in der Dörfeldstrasse liegenden Einkaufsmöglichkeiten weiterhin bleiben.

Ebenso ist der Entlastungseffekt durch den Strassenausbau gar nicht relevant für die Schadstoffbelastung in der Dörfeldstrasse. So sind die laut lufthygienischem Gutachten errechneten Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid und PM 10 sowohl im Nullfall 2015 als auch im Planfall 2015 fast identisch (vgl. Anhang A5: Abb. A5.2 und A5.3; Abb. A5.8 und A5.9).

Die BLN fordert statt des geplanten Strassenausbaus eine erneute Bedarfsprognose auf Grundlage aktueller Verkehrsbelegungszahlen im Südostraum.

2. Kritik an der Variantenprüfung

Mit dem Ausbau der 8 bis 11 m breiten Fahrbahn zu einer 16 bis 20 m breiten Strasse (Fahrbahn, Mittelstreifen, Parkstreifen) rückt die geplante Fahrbahn bis auf wenige Meter an die Wohnhäuser heran. Vorausgesetzt, dass alle Abschnitte der sogenannten Altstadtumfahrung ausgebaut werden, prognostizieren die Strassenplaner eine zukünftige Verkehrsbelegung des Glienicker Weges von über 48.200 Kraftzeuge pro Tag. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 würde damit dreimal höher liegen als heute. Dies würde für die Anwohner eine unerträgliche Belastung durch Lärm und Abgase bedeuten.

Die Trassenvariante 1.2 folgt im Wesentlichen der Linienführung des vorhandenen Glienicker Weges im Bestand. Der Unterschied zur Vorzugsvariante 1.1 liegt darin, dass eine Lärmschutzwand in einem möglichst großen Abstand zur Wohnbebauung vorgesehen ist und ein zusätzliches Abrücken der Linie von der vorhandenen Wohnbebauung zwischen Handjery- und Zinsgutstrasse um ca. 30 m sowie eine Reduzierung des Trassenquerschnitts um 5,50 m im gesamten Bereich des Glienicker Weges erfolgt. Die Variante 1.2 stellt aus unserer Sicht eine bessere Lösung im Vergleich zur Vorzugsvariante dar, da sie hinsichtlich der Lärmbelastung (Lärmschutzwand mit einer Regelhöhe von 6 m) eine geringere Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität zur Folge haben würde. Auch der Erläuterungsbericht auf Seite 16 sagt aus, dass Variante 1.2 deutlich vorteilhafter ist. Diese für Anwohner vorteilhaftere Variante wird jedoch verworfen (Erläuterungsbericht, Seite 17), weil sie gegenüber der Vorzugsvariante um 4,9 Mio. Euro teurer ist!

Auch die Realisierung eines Tunnels mit darüber liegender Erschließungsstrasse ist aus Sicht des Vorhabenträgers unverhältnismäßig und wird deshalb ebenfalls verworfen (Erläuterungsbericht, Seite 16). Wir kritisieren, dass sich die Unverhältnismäßigkeit eines Tunnelbaus mit darüber liegender Erschließungsstrasse aus den vorgelegten Planungsunterlagen nicht ablesen lässt. So fehlen z.B. Schätzungen über die Baukosten oder bautechnische Erfordernisse.

Die Variante 2.1 mit einer Trassenführung parallel zum Glienicker Weg über die Werkstrasse des Industriegeländes bringt aufgrund des großen Abstands zur Wohnbebauung die größten Entlastungseffekte für die Anwohner. Durch die massiven Eingriffe in das Werksgelände und die Produktionsabläufe sind jedoch Folgemaßnahmen notwendig, die zu geschätzten Zusatzkosten in Höhe von 12,3 Mio. Euro führen und deshalb vom Vorhabenträger verworfen werden. Insgesamt wird diese Variante aufgrund der extremen Beeinträchtigung der Produktion der Berlin-Chemie AG grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Variante 2.2 ist auch aus unserer Sicht nicht überzeugend, weil sie die größten Eingriffe in Natur und Landschaft, den Abriß von Wohnhäusern an der Glienicker Strasse und auf dem Betriebsgelände der Berlin-Chemie, die Inanspruchnahme von Kleingartenparzellen und zusätzliche Betroffenheiten durch Lärm und Abgase zur Folge haben würde.

Wir haben den Eindruck, dass hier bewusst zwei Varianten (2.1 und 2.2) diskutiert werden, die von vorn herein nicht in Betracht kommen und so wesentliche Nachteile aufweisen, dass sie gegenüber der Vorzugsvariante nicht ernsthaft als Alternative gelten können.

Forderung:

Wir fordern den Vorhabenträger auf, den Bau eines Tunnels mit darüber liegender Erschließungsstrasse des Glienicker Weges und die Variante 1.2 in einer vertiefenden Variantenprüfung eingehender zu untersuchen.

3. Unzulässige Lärm- und Schadstoffbelastungen

Für die vorliegende Planung wird die maximale Belegung von 48.200 Kfz/24 h im Prognose-Planfall zugrunde gelegt. Ohne Ausbau wird für den Glienicker Weg ein Verkehrsaufkommen von mindestens 32.200 Kfz/24 h (Prognose-Nullfall) erwartet. Sollten auch die angrenzenden Planungen (westlicher Abschnitt der „Ost-West-Trasse“ und die verlängerte Spindlersfelder Strasse) nicht realisiert werden (Nullvariante), wird für 2015 eine Verkehrsbelastung des Glienicker Weges von bis 23.200 Kfz/24 h prognostiziert. Dies bedeutet im Falle des Strassenausbaus mindestens eine Verdoppelung des Verkehrs im Vergleich zur derzeitigen Situation mit allen negativen Erscheinungsformen (erhöhte Lärm- und Luftschadstoffbelastung). Der Schalltechnische Bericht Br. 183.2 (Seite 20) geht von einer Überschreitung des für die Nachtstunden festgelegten Lärmgrenzwertes für allgemeine Wohngebiete bis zu einer Entfernung von ca. 200 m ab Strassenachse aus. Damit werden die Wohngebiete am Glienicker Weg für Wohnnutzung faktisch unbrauchbar!

Auch die lufthygienische Situation wird laut Lufthygienischem Gutachten (siehe Unterlage 16.2) im Prognose-Planfall erheblich verschlechtert. Der Ausbau des Glienicker Weges zusammen mit dem Neubau des südlichen Abschnitts der TVO führt zu einer deutlichen Erhöhung der Schadstoffbelastung der Anwohner im Prognose-Planfall 2015 im Vergleich zum Ist-Zustand. Es kommt zu Überschreitungen des PM 10-Tagesgrenzwertes und zu einer Überschreitung des PM 10-Jahresmittelwertes. Das Lufthygienische Gutachten kommt zu dem

Schluss, dass der Nullfall 2015 für die Anwohner des Glienicker Weges den im Vergleich zum Planfall 2015 günstigeren Fall darstellt.

Fazit:

Eine gesundheitsgefährdende Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner des Glienicker Weges wird mit dem Strassenausbau vom Vorhabenträger wesentlich in Kauf genommen! Es werden bestehende Umweltprobleme mit dem Vorhaben nur verlagert und nicht beseitigt. Das Ziel, die Bereiche Köpenick und Adlershof zu entlasten, bewirkt, daß die Wohngebiete am Glienicker Weg in unvertretbarem Maße zusätzlich belastet werden. Des Weiteren ist eine Verödung der nordwestlichen Wohnblöcke am Glienicker Weg zu befürchten, da die gerade fertig sanierten und teils leerstehenden Wohnungen nicht vermietet werden können. Dadurch entstehen unnötiger Wohnungsleerstand und dem Land Berlin zusätzlich erhebliche finanzielle Verluste durch Leerstand der landeseigenen Wohnblöcke der Baugesellschaft Stadt und Land. Damit widerspricht das gesamte Vorhaben einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Köpenick. Das Vorhaben ist daher abzulehnen! Vor allem vor dem Hintergrund der Diskussion zum neuen Berliner Luftreinhalteplan und der Feinstaubproblematik ist das Vorhaben sehr fragwürdig.

4. Zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Für den Verlust geringwertiger Gehölzbiotope mit einer Gesamtfläche von 666 m² wird im LBP auf Seite 39 ein Kompensationsfaktor von 0,75 angesetzt und für den Verlust dieses Biotop-typs ein Kompensationsbedarf von 500 m² errechnet. Wir fordern, dass der Vegetationsverlust auch von geringwertigen Biotopen wenigstens 1:1 ausgeglichen werden muß.

4.1 Zu den Ausgleichsmaßnahmen

Wir akzeptieren die Ausgleichsmaßnahme A 1 „Ansaat der Mittel- und Seitenstreifen mit Landschaftsrasen“ in diesem speziellen Fall, weil hiermit der Verlust von artenarmen Park- und Sportrasen ausgeglichen werden kann.

Die Ausgleichsmaßnahme A 2 „Anpflanzen von Baumreihen auf den Mittel- und Seitenstreifen des Glienicker Weges“ (177 Stück, Hochstämme 18-20) für den Verlust von 77 nach Baum-schutzverordnung geschützten Bäumen im Strassenbereich ist ebenfalls akzeptabel.

4.2 Zu den Ersatzmaßnahmen

Das verbleibende Defizit von 209 Bäumen (StU 12-14) soll laut LBP (Seite 35) durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Wir schlagen vor, einen Teil des verbleibenden Defizits zur Vervollständigung der Strassenbaumreihen in der Wassermann-, Handjery- und Nipkowstrasse zu verwenden.

Die **Ersatzmaßnahme E 1** Entsiegelung und Begrünung einer als Parkplatz genutzten Betonfläche an der Regattastrasse 106 wird von uns als passende Maßnahme für den Biotopverlust durch Strassenerweiterung positiv zur Kenntnis genommen.

Die **Ersatzmaßnahme E 2** im südöstlichen Bereich der ehemaligen GUS-Fläche an der Treskowallee wäre von der Idee her akzeptabel. Dennoch haben wir hierzu einige Änderungen und Anregungen vorzubringen, da uns bei einer Flächenbegehung Unstimmigkeiten zwischen der Situation vor Ort und dem Plan zu dieser Ersatzmaßnahme (Maßnahmenblatt E 2, Unterlage 12.2 – Blatt 6) ins Auge fielen:

- Die in dem Plan eingetragenen zu entsiegelnden Betonflächen sind inzwischen bereits rückgebaut! Deshalb muß diese Entsiegelungsmaßnahme an anderer Stelle umgesetzt werden.
- Die Einzelmaßnahme „Anpflanzen einer Allee mit 70 Bäumen (StU 18 – 20)“ ist teilweise überflüssig, da einseitig der Kastanienallee eine teils lückige Baumreihe vorhanden ist. Auf dieser Seite müssten nur die vorhandenen Lücken mit Bäumen bepflanzt werden. Oder soll der vorhandenen Baumbestand an der Kastanienallee vorher gefällt und dann vollständig neu bepflanzt werden? Dies lehnen wir bei einem gesunden Baumbestand vehement ab!
- Bei der Einzelmaßnahme „Entwicklung von Trockenrasen“ sollten auch die vorhandenen Betonplatten südlich der vorgesehenen Trockenrasenfläche entfernt werden. Außerdem empfiehlt es sich, entlang der Kopfsteinpflasterstrasse die Trockenrasenfläche mit Gebüsch (Wildrose, Weißdorn oder Schlehe) abzapflanzen.
- Als weitere Einzelmaßnahme zu E 2 empfehlen wir die Entfernung der Betonplatten und Betonpfähle entlang des Hohen Wallgrabens.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen und Kritikpunkte im weiteren Verlauf des Verfahrens Berücksichtigung finden.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert

(Geschäftsführer)

für unsere nach § 60 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. Dr. H. Berger	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)
gez. T. Hauschild	(Naturschutzbund Deutschland, 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)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)