SIGNALARCHIV.DE

Planung

Ja zur Flächennutzungsplannung

aus SIGNAL 07/1993 (September 1993), Seite 9-12 (Artikel-Nr: 10001650)

IGEB

Das vereinigte Berlin braucht einen neuen Flächennutzungsplan, denn der vorhandene ist zwar erst fünf Jahre alt, gilt aber nur für den Westteil der Stadt und ist durch die Ereignisse der letzten Jahre vielfach überholt. Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt die Planaufstellung - gerade im Hinblick auf die Verkehrsplanung. Zwar enthält der im Frühsommer der Öffentlichkeit gezeigte Entwurf eine Vielzahl von unverantwortlichen Verkehrsprojekten. Aber diese Pläne sind nicht das Ergebnis der Flächennutzungsplanung, sondern sie sind dank der Flächennutzungsplanung aus den Schubladen der Senatsverkehrsverwaltung in den Plan der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gelangt - und damit endlich in die Öffentlichkeit. Deshalb sagt die IGEB ja zur Flächennutzungsplanung, aber nein zu den Inhalten des vorgestellten Planentwurfes, der an vielen Stellen an die längst überwunden geglaubte Ära der autogerechten Stadt erinnert. In dieses Bild passen auch die umfangreichen U-Bahn-Planungen, denn die U-Bahn sollte, nachzulesen beim Flächennutzungsplan von 1965, auf den Straßen Platz für mehr Autoverkehr schaffen.

Im Rahmen der "Beteiligung der Träger öffentlicher Belange einschließlich der interessierten Öffentlichkeit" war auch der Berliner Fahrgastverband IGEB von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angeschrieben und um eine Stellungnahme zum Flächennutzungsplan-Entwurf gebeten worden. Folgendes Antwortschreiben wurde am 18. Juni eingereicht:

"Der vorliegende Entwurf zum Flächennutzungsplan (FNP) trägt insbesondere hinsichtlich seiner Aussagen zu verkehrlichen Belangen nicht den politischen Absichtserklärungen zum Vorrang des ÖPNV und noch nicht einmal den im Erläuterungsbericht zum FNP dargelegten Leitsätzen Rechnung.

Um die Lebensfähigkeit und Bewohnbarkeit der Stadt sicherzustellen, sollte mindestens der bevorstehende Zuwachs des Verkehrsaufkommens vollständig durch die Stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten (Fußgänger-, Rad- und öffentlicher Verkehr) aufgenommen werden. Dies würde auch der verkehrspolitschen Zielsetzung eines innerstädtischen modal split von 80:20 zugunsten des ÖPNV entsprechen. Bei der Überarbeitung des FNP-Entwurfs ist dem in geeigneter Weise Rechnung zu tragen. Insbesondere unter Berücksichtigung des im Erläuterungsbericht (S. 163) genannten Zieles, daß "der FNP in seinen Darstellungen den umweltverträglichen Verkehrsmitteln Vorrang einräumt", muß die Darstellungssystematik zugunsten der Aufnahme aller Schienenverkehrs-Trassen verändert werden.

Eisenbahn

Deshalb fordert die IGEB, im FNP alle Eisenbahn-Trassen, unabhängig von ihren Netzfunktionen und Eigentumsverhältnissen, mit der Signatur "Bahnfläche" darzustellen. Dies betrifft z.B. - die Heidekrautbahn (vorliegendes Gutachten bestätigt Eignung für den Regionalbahnbetrieb),

die Neukölln-Mittenwalder-Eisenbahn (einschließlich einer Freihaltetrasse nach Süden bis zur Stadtgrenze),
die Osthavelländische Eisenbahn (s. Erläuterungsbericht),
die Niederbamimer Eisenbahn (s. Erläuterungsbericht),
und die S-Bahn-Verbindungskurve Charlottenburg - Witzleben (die geplante gemischte Baufläche am Westkreuz würde die vorhandene Trasse durchschneiden).

Obwohl ein abgestimmtes Güterverkehrs-Konzept für die Eisenbahn noch immer fehlt, sind einige bestehende Bahntrassen selbst als Nebenbahnen nicht mehr dargestellt. Wegen der planungsrechtlichen Relevanz müssen auch sie mit der Signatur "Bahnfläche" dargestellt werden. Dies betrifft z.B. - die Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde,
die Goerzbahn
und die Industriebahn Neukölln.

Zur Stützung des "dezentralen Systems der Fernbahnhöfe" (Erläuterungsbericht, S. 164) sind auch alle bestehenden Fernbahnhöfe wie z.B. Spandau, Wannsee, Friedrichstraße und Schöneweide als solche darzustellen.

S-Bahn

Entsprechend der nach dem Mauerfall für den Westteil veränderten Funktion der S-Bahn sind zu dichte Bahnhofsabstände als Folge neuer Bahnhofsbauten in dünn besiedelten Bereichen zu vermeiden. Die Planung folgender S-Bahnhöfe sollte daher aufgegeben werden: - Neues Ufer,
Hüttenweg,
Oberlandstraße/Komturstraße,
Seydlitzstraße.

Tram

Entsprechend der verkehrspolitischen Zielsetzung des Senats, "vor allem die Straßenbahn wieder zu einem integralen Bestandteil der Schienennetze zu entwickeln und auszubauen" (Straßenbahnkonzept), müssen wegen ihrer Stadt- und verkehrsplanerischen Bedeutung die bestehenden und geplanten Straßenbahnstrecken vollständig in den FNP aufgenommen werden. Die Darstellung von Straßenbahn-/Stadtbahnstrecken in Flächennutzungsplänen ist üblich und sollte wegen des im Erläuterungsbericht benannten Zieles (s.o.) auch im Berliner Flächennutzungsplan praktiziert werden (siehe auch Ausführungen von Prof. R. Schäfer im Stadtforum vom 19.6.93).

Darzustellen sind auch die auf besonderen Trassen in benachbarte Gemeinden führenden Straßenbahnen nach Woltersdorf und Schöneiche/Rüdersdorf.

In den Erläuterungsbericht sind entsprechende Formulierungen aufzunehmen, die eine zeitgleiche Fertigstellung der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecken mit den

Wohnungsbauten in den neuen Siedlungsgebieten festlegen. Im Erläuterungsplan Verkehr sind - analog zu den Darstellungen in den anderen Erläuterungsplänen - Zeitstufen der Realisierung der Straßenbahn-Neubaustrecken darzustellen.

U-Bahn

Im vorliegenden FNP-Entwurf sind ca. 85 km (vollständig unterirdische) U-Bahn-Strecken und 4 km unterirdische S-Bahn-Strecken als Planung dargestellt. Bei einem Preis von derzeit rund 200 Mio DM je Tunnelkilometer wären 18,4 Mrd(!) DM zur Realisierung der dargestellten U-Bahn-Strecken erforderlich. Für den dem FNP zugrundeliegenden Planungshorizont bis zum Jahr 2010 hieße dies, daß jedes Jahr 5,5 Tunnel-Kilometer gebaut und jedes Jahr weit über 1 Mrd DM allein für Tunnelbauten ausgegeben werden müßten. Zum Vergleich: Selbst in der Situation des "reichen West-Berlin" der Nachkriegszeit wurden - bei fast vollständiger Mittelkonzentration auf den U-Bahn-Bau - im Durchschnitt ca. 1,5 km U-Bahn-Strecke/Jahr (mit abnehmender Tendenz) gebaut. Im kommenden Jahr werden zwar noch rund 1 Mrd DM zur Verfügung stehen, allerdings für Modernisierung und Ausbau des ÖPNV-Gesamtsystems (S-, U-, Straßenbahn, Betriebshöfe). Und 1996 werden es nur noch 400 Mio DM sein! Ein umfangreicher Neubau von U-Bahn-Strecken würde insbesondere unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten die Fortschreibung der gegescheiterten Nahverkehrspolitik der letzten Jahrzehnte bedeuten und ist daher zugunsten des viel effizienteren Ausbaus eines modernen Straßenbahn-Systems aufzugeben.

Die Darstellungen des FNP hinsichtlich der U-Bahn-Planungen stellen nicht nur völlig unrealistische Ziele dar, sondern sie drohen für das Land Berlin auch Schaden anzurichten. So verlaufen eine Vielzahl der geplanten U-Bahn-Strecken entlang bestehender oder geplanter Straßenbahnstrecken, die nach Aussagen des vom Senat beschlossenen Straßenbahnkonzeptes modernisiert werden sollen. Durch die gleichzeitige Planung von U-Bahn-Strecken wäre die dringend erforderliche Inanspruchnahme von GVFG-Geldern für Ausbau und Modernisierung des Straßenbahnsystems ausgeschlossen.

Aber auch für private Investitionensvorhaben könnten sich die geplanten "U-Bahn-Freihalte-Trassen" als nachteilig erweisen, da sich insbesondere aus den zahlreichen Blockunterfahrungen erhebliche planungsbefangene Flächen ergeben. Außerdem müßten durch die verwaltungsinterne Bindungswirkung des FNP bei Ausbau und Modernisierung der gesamten technischen Infrastruktur die freizuhaltenden U-Bahn-Trassen berücksichtigt werden, was erhebliche Mehrkosten für die öffentliche Hand bedeuten kann. Augenfällige Beispiele aus dem Verkehrsbereich sind die verlorenen Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe, die in den 60er und 70er Jahren in U-Bahnhof-Rohbauten wie Innsbrucker Platz, Kleistpark und ICC gesteckt wurden, Bahnhöfe, die im vorliegenden FNP-Entwurf nicht mehr vorgesehen sind.

Vor dem Hintergrund des akuten Finanzbedarfs zur Wiederherstellung stilliegender S- und U-Bahn-Strecken, der dringenden Modernisierung des gesamten S- und Straßenbahn-Netzes und der geplanten Neubaustrecken im Straßenbahnnetz ist keine der geplanten S- und U-Bahn-Tunnelstrecken innerhalb des FNP-Planungshorizontes realisierbar. Auf die Darstellung aller geplanten Tunnelstrecken sollte daher verzichtet

werden, ausgenommen die im Bau befindlichen (U8-Nord und -Süd) und die wiederherzustellenden (Ul, U2).

Im einzelnen sind folgende geplante U-Bahn-Strecken nicht darzustellen: - Ruhleben
- Rathaus Spandau
Warschauer Brücke - Rathaus Friedrichshain
Krumme Lanke - Mexikoplatz
Uhlandstraße - Adenauerplatz
Wittenbergplatz - Tiergarten-Süd - Potsdamer Platz - Leipziger Straße - Weißensee - Karow
Stichlinie Weißensee - Hohenschönhausen
Nollendorfplatz - Kluckstraße
Alexanderplatz - Lehrter Bf. - Moabit - Flughafen Tegel
Rudow - Flughafen Schönefeld
Wittenau (Nordbahn) - Märkisches Zentrum
Rathaus Steglitz - Lankwitz, Kirche
Marzahn - Landsberger Allee - Nordbahnhof - Lehrter Bf. und ebenso
der S-Bahn-Tunnel Potsdamer Platz - Lehrter Bf. - Nordring.

Luftverkehr

Entsprechend den Planungen im Bundesverkehrswegeplan ist die Realisierung eines Großflughafens im Umland von Berlin deutlich vor dem Jahr 2010 beabsichtigt. Entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichtes ist damit die Stillegung der problematischen innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof verbunden. Da auch die beabsichtigte Stillegung des Flughafens Tegel (ebenso wie bei Tempelhof) fachlich nicht an die konkrete Standortfestlegung für den Großflughafen geknüpft ist, ist auf die Darstellung des Flughafens Tegel im FNP zu verzichten und entsprechend den Ausführungen im Erläuterungsbericht mit einer geeigneten Nachnutzung darzustellen.

Straßenplanungen

Die Darstellungssystematik für Straßen ist irreführend und in sich nicht schlüssig. Die ausschließliche Darstellung nur "übergeordneter Hauptverkehrsstraßen" suggeriert dem Bürger ein völlig verzerrtes Bild über die tatsächliche Belastung, die Leistungsfähigkeit und den Querschnitt anderer nicht dargestellter Hauptverkehrsstraßen. Die Auswahl der dargestellten Straßen scheint zufällig und dient häufig offenbar nur zur Rechtfertigung für weiteren Neu- oder Ausbau (z.B. Alarichstraße - Rathausstraße). Gleichzeitig sind vorhandene, hochbelastete Straßenzüge nicht dargestellt, obwohl für sie weder eine Entlastung noch eine Reduzierung des Querschnitts oder der Leistungsfähigkeit beabsichtigt sind (z.B. Straßenzug Bismarckstraße -17. Juni - Unter den Linden oder geplante "Hochleistungsspuren" in der City). Aussagen über bestehende oder geplante Verkehrsbelastungen fehlen; für die Vielzahl der geplanten Verkehrs-Trassen fehlt somit jegliche fundierte Begründung. Über die im FNP-Entwurf dargestellten Neubautrassen hinaus sind noch weitere "nachgeordnete Hauptverkehrsstraßen" geplant, die jedoch noch nicht einmal im Erläuterungsbericht dargestellt werden.

Schließlich steht das dargestellte übergeordnete Straßennetz zum Teil in eklatantem Widerspruch zu den Darstellungen in der kürzlich vorgestellten "Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin" (2. Zwischenbericht, herausgegeben von der Berliner Senats Verwaltung für Verkehr und Betriebe und dem brandenburgischen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, März 1993). Die Existenz dieses Berichts wird übrigens noch nicht einmal im Erläuterungsbericht erwähnt.

Während in der Verkehrsentwicklungsplanung für die Region z.B. Straßen wie das Adlergestell oder der Müggelheimer Damm als Straßen mit überörtlichen Funktionen dargestellt sind, enden dieselben Straßen im FNP-Entwurf in verkehrlich völlig unbedeutenden Ortsteilen, ohne in das Umland weitergeführt zu werden. Wenn diese Straßen tatsächlich keine übergeordnete Bedeutung haben, so ist auf ihre Darstellung im FNP zu verzichten!

An anderer Stelle (Landschaftspark Nordost/Ahrensfelde) sieht die Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin geplante Autobahnzubringer unmittelbar angrenzend (aber außerhalb) der Berliner Stadtgrenze vor, die nicht nur nachhaltigen Einfluß auf den Erholungswert des Landschaftsraumes insgesamt und der in Berlin liegenden Naturschutzgebiete haben würden, sondern auch Zweifel an der Begründbarkeit der im FNP dargestellten übergeordneten Verkehrsnetze auf Berliner Stadtgebiet mehren.

Von der IGEB werden die geplanten Straßenneu- und ausbauten wegen ihrer verkehrserzeugenden Wirkungen abgelehnt. Besonders problematisch und stadtunverträglich ist die Planung von innerstädtischen Autobahnen bzw. anbaufreien Straßen (wie z.B. von der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe für die sogenannte IV. Tangente geplant), wobei anbaufreie Straßen wegen der Darstellungssystematik im FNP gar nicht als solche zu erkennen sind. Zu diesem Straßentyp gehören u.a. folgende, von der IGEB zu kritisierenden Projekte:

- Die Verlängerung des Autobahn-Innenringes durch Neukölln, Treptow, Friedrichshain und die Fortführung über Ostseestraße, Bornholmer Straße, Osloer Straße und Seestraße (abzulehnen u.a. wegen der verkehrserzeugenden Wirkung, Vernichtung von Wohnraum, Belastung von Wohngebieten, Flächenverbrauch). Völlig unhaltbar ist die Darstellung einer unmittelbar neben der geplanten Autobahn verlaufenden übergeordneten Hauptverkehrsstraße zwischen Treptower Park und Ostkreuz.
Die Teltowkanal-Autobahn und der Ausbau ihrer Zubringerstraßen (u.a Baumschulenstraße, Späthstraße, Johannisthaler Chaussee, Sterndamm/Stubenrauchstraße, Glienicker Weg/Verlängerung am Teltowkanal), die wegen Beibehaltens von Adlergestell - Schnellerstraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße offenbar nur zusätzlichen Verkehr aufnehmen sollen.
Der Tiergarten-Tunnel, da er in extremer Weise Verkehr in die Innenstadt ziehen würde und unkalkulierbare Folgen für den Großen Tiergarten hat.
Die beinahe geradlinig verlaufende IV. Tangente zwischen Märkischem Viertel, Pankow, Hohenschönhausen, Marzahn, Köpenick würde neben ihrer verkehrserzeugenden Wirkung z.T. bisher über den Autobahnaußenring verlaufenden Verkehr in das Stadtgebiet ziehen und damit eklatant den dargestellten Leitsätzen widersprechen.

Der Bau der B 101, insbesondere wegen der Vernichtung von Wohnbau- und Grünflächen.
Völlig unhaltbar ist die Planung zum Ausbau eines inneren Straßenringes, der mehrfach durch Straßen mit vielen Anwohnern verläuft, z.B. Alt-Moabit, Mierendorffstraße, Kaiser-Friedrich-Straße, Brandenburgische Straße, Berliner Straße, Grunewaldstraße, Gitschiner Straße, Skalitzer Straße, Warschauer Straße und Dimitroffstraße.

Wasserstraßen

Die im FNP-Entwurf und vor allem im Erläuterungsplan Verkehr dargestellten Planungen zum Ausbau der Wasserstraßen und zum geplanten Hafen "Späthsfelde" stellen z.T. erhebliche Eingriffe in bestehende Nutzungen und in den Naturhaushalt dar. Realistische Verkehrsprognosen gehen von einer Stagnation bzw. einem Rückgang des für die Binnenschiffahrt einzig relevanten Massengutverkehrs aus. Auch aus der Versorgung der innerstädtischen Großbaustellen ist - entgegen den Aussagen des Erläuterungsberichtes - der Ausbau der städtischen Binnenschiffahrtswege nicht zu rechtfertigen. Als Beispiel kann die Versorgung der Großbaustellen im Gebiet Potsdamer Platz/Lehrter Bahnhof betrachtet werden. Der Ausbau der Wasserwege wäre frühestens gerade dann fertig und nutzbar, wenn diese Baustellen abgeschlossen sind. Zugleich würde der Ausbau der Wasserwege wegen der vielen davon betroffenen Brücken die Belieferung fast aller Großbaustellen Berlins für 10 bis 20 Jahre erheblich beeinträchtigen.

Die Ausbauplanungen für die Berliner Kanäle, Flüsse, Häfen und Schleusen halten wir ferner unter finanziellen Gesichtspunkten für völlig unausgewogen und lehnen sie daher ab. Durch den geplanten Ausbau der Wasserstraßen in der Region Berlin drohen, wie schon für Rhein-Main-Donau- oder Elbe-Seitenkanal belegt, volkswirtschaftlich völlig unvertretbare (Doppel-Investitionen, die zu Lasten der Marktposition der auch beim verbleibenden Massengütertransport "ökologisch gleichwertigen" Eisenbahn gehen.

Siedlungsstruktur

Auch hinsichtlich der sonstigen Flächenausweisungen hat sich der vorliegende FNP-Entwurf vom umweltverträglichen Ziel einer Siedlungsentwicklung entlang der bestehenden Bahntrassen verabschiedet. Insbesondere aus dem Erläuterungsplan Wohnen wird deutlich, daß fast alle größeren Wohnbaupotentiale abseits der bestehenden Bahntrassen liegen.

Am Beispiel des Nordostraumes wird dies besonders deutlich: Während entlang der Bernauer S-Bahn-Strecke fast durchgehend die dünnste Wohnbaustufe "W4" geplant ist, liegen die viermal dichter zu bebauenden "W2"-Gebiete weit abseits der vorhandenen Achsen und bedingen im ÖPNV in jedem Fall die Errichtung und Benutzung zusätzlicher Verkehrssysteme. Als eklatantes Beispiel ist die geplante Ausweisung einer "Gemischten Baufläche" mit Einzelhandelskonzentration nördlich des Dorfes Malchow zu sehen. Dieser geplante Standort eines "Mittelzentrums" grenzt nicht nur überwiegend an öffentliche Grünflächen bzw. nur dünn bebaubare Wohngebiete, er liegt auch weit abseits bestehender Schienennahverkehrs-Infrastruktur. Die Realisierung der dargestellten S- und

U-Bahn-Anbindung im Geltungszeitraum des FNP ist aus den bereits genannten Gründen utopisch.

Derartige zentrale Einrichtungen sollten unmittelbar an den bestehenden Schienenverkehrs-Trassen vorgesehen werden, was für das erläuterte Beispiel durch eine Verlegung an das Karower Kreuz gewährleistet wäre."

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001650.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten