



Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.
Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, E-Mail: bln@bln-berlin.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. ● Potsdamer Str. 68 ● 10785 Berlin

Bezirksamt Pankow von Berlin,
Abteilung Stadtentwicklung und Bürgerdienste,
Stadtentwicklungsamt
Postfach 73 01 13
13062 Berlin

Bearbeiter: A. Stavorinus (BLN)

E-Mail: bebauungsplan@ba-pankow.berlin.de

Betr.: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum B-Plan 3-69, südlich des Schmöckpfehlgrabens auf der ehemaligen Industriebahntrasse bis zur Hödurstraße, Sleipnerplatz sowie Abschnitte der Wiesenstraße, der Frithjofstraße und der Mimestraße, Berlin 13089

Unser Zeichen: 3/2111a.2/B/5

Berlin, 13.12.2021

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: Internetveröffentlichung

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir protestieren entschieden gegen die o. g. Planung der Radwegführung durch einen Grünzug auf der ehemaligen Trasse der Niederbarnimer Eisenbahn **zzgl. Wohnbebauung** zwischen Frithjof- und Ingeborgstraße, da es dadurch zu einer massiven Neuversiegelung, Vernichtung von Biotopstrukturen und Zerschneidung der Frischluftbahn kommt.

Der „**Korridor für Grünverbindungen**“, der hier lt. Begründung „*geschaffen*“, und die „**Biotopvernetzung**“, die „*ermöglicht*“ werden soll, sind **bereits vorhanden**, da die Trasse überwiegend mit Grünstrukturen bewachsen und durch Trampelpfade erschlossen ist. Es besteht somit **kein Aufwertungspotenzial**.

Mit dem B-Plan soll keine Grün- oder Biotopvernetzung gesichert, sondern Neubaubereiche auf unversiegelten Flächen erschlossen werden. Denn für die zitierten Ziele müssten die vorhandenen, reich strukturierten Flächen und Wege lediglich gesichert und keine Wohnbebauung geplant werden. Im Gegenteil durch die Planung sind bereits **vorhandene private Eigentumsflächen bzw. Kleingärten gefährdet**, wenn diese zur Umsetzung der Bebauung und Wegführung in Anspruch genommen werden sollen (s. Begründung S. 30/31).

Lt. Umweltatlas befindet sich im Abschnitt zwischen Flurstück 420 (Höhe Dahlienweg) und Sleiernerplatz ein **festgesetztes Kernhabitat der streng geschützten Art Zauneidechse**. Demzufolge würde sich mit der Neuversiegelung, der Nutzung durch Radfahrer und die Neubebauung bzw. deren verkehrliche Erschließung, die in den Unterlagen ungeklärt ist, das **Tötungsrisiko erheblich erhöhen**. Die Planung ist somit **nicht genehmigungsfähig**.

Die vorliegende Planung **widerspricht den Zielen des LaPro** Teilplan Biotop- und Artenschutz - Erhalt von Freiflächen - und Naturhaushalt / Umweltschutz - Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen; Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume; Vermeidung/ Minimierung von Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktion -.

Hinzu kommt, dass in den Planungen zum **Blankenburger Süden** (nord- und östlich) die Erschließung des S-Bfs. Blankenburg über die **geplante übergeordnete Straße inkl. Radwege** entlang des Schmöckpfuhlgrabens zur Blankenburger-/ Heinersdorfer Straße geführt **und** mit dem westlich der Industriebahntrasse geplanten **Panketrail** eine sehr gute Fahrradverbindung zur Prenzlauer Promenade und somit zur Romain-Rolland-Str. **geschaffen werden**. Demzufolge werden zukünftig **zwei übergeordnete Verkehrsanbindungen für Fahrradfahrer Richtung Süden** bestehen. Es bedarf daher keiner weiteren Versiegelung von Grünzügen, Luftschneisen und Biotopverbundflächen.

Aus diesen Gründen sollte die ehemalige Trasse der Niederbarnimer Eisenbahn lediglich als Grünanlage gesichert und in das Naherholungs- und Biotopverbundnetz integriert werden.

Ziel übergeordneter Radwege ist es, Autos von der Straße zu verdrängen und nicht Neuversiegelung in Biotopen, Kleingärten oder Grünzügen zu schaffen. Lt. **Mobilitätsgesetz** sollen bestehenden Verkehrsanlagen (Straßen) für Fahrradfahrer sicherer gemacht und das Angebot dort ausgeweitet werden, um das Fahren mit dem Auto unattraktiver zu machen. Menschen steigen nicht vom Auto aufs Rad um, weil es neue Radwege durch Grünanlagen, Wälder oder Parks gibt. Das ist nur ein schönes Zusatzangebot, welches in der Freizeit genutzt wird, aber nicht den Autoverkehr reduziert. Menschen steigen nur dann aufs Fahrrad um, wenn es zu lange dauert, unbequem oder zu teuer wird, das Auto zu nutzen. Demzufolge müssen die Angebote im Straßenraum für Fahrräder erhöht werden und nicht zusätzlich zur Straße angeboten werden.

In unserer Stellungnahme vom 12.05.2021 zu Radverbindungen haben wir das ausdrücklich bekräftigt. Zitat:

„Eine Zerschneidung ökologisch sensibler Bereiche muss ebenso ausgeschlossen sein, wie eine Konkurrenzsituation zu Naherholung und Naturerlebnis der Berliner.“

Des Weiteren besagt das Mobilitätsgesetz in

§ 8 (2) „Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig gestaltet werden.“

(3) Bei Maßnahmen ... soll der Erhalt und die Ausweitung des Bestandes von Bäumen, Sträuchern, Grün- und Blühstreifen sowie nicht versiegelter Flächen angestrebt werden.“

sowie

§ 25 (4) „Aspekte des Landschafts-, Natur-, und Artenschutzes sind zu berücksichtigen“

In der Begründung zu § 36 des Mobilitätsgesetzes heißt es außerdem:

„... Das Gesetz stellt die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sicher, um so die Straße – vom Autoverkehr - zu entlasten und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Gänze zu stärken. Der Radverkehr soll sicherer werden (Beseitigung konkreter Gefahrenstellen, etwa an Kreuzungen, Rückgang der Unfälle). Darüber hinaus soll die Verkehrsinfrastruktur für Nutzende ertüchtigt werden, die sich heute beim Radfahren – auf der Straße - subjektiv nicht sicher fühlen. Ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl der Radfahrenden – auf der Straße - ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen.“

Das heißt, dass das vorhandene Angebot sicherer und dadurch attraktiver gestaltet werden soll und nicht, neue Wege mittels Neuversiegelung durch Grünanlagen, Parks, Wälder und Biotope geschaffen werden sollen. Das wird in §38 nochmal detailliert festgelegt.

Die vorliegende Planung **widerspricht den Ökologischen Zielen des StEP Mobilität und Verkehr** – „Reduzierung des Flächenverbrauchs“. Bei der Aufzählung der Anpassungsmaßnahmen fehlt der Punkt „Versiegelung vermeiden“.

Die **Wegeversiegelung** der Trasse mit Breiten zwischen 6 und 8 m **entspricht 25 – 30 % der vorhandenen Breite** des Grünzugs. **Im Bereich der Wohnbebauung** wird die Trassenfläche auf ganzer Breite, **zu 100% versiegelt**. Bau- und Nebenbereiche (Abflusskanten am Weg, Unterbau, etc.), d. h. Eingriffsbereiche sind breiter, als die Asphaltierung der Wege selbst.

Da die geplante **Wohnbebauung** nur entsprechend der umliegenden Umgebungsbebauung / vorhandenen Nutzungsstruktur umsetzbar wäre, in dem Falle einer „offenen“ Wohnbebauung, d. h. Ein- bzw. Doppelhäusern sowie vereinzelt kleinen Mehrfamilienhäusern, sehen wir hier das Argument des **überwiegend öffentlichen Interesses nicht gegeben**, da mit dieser Bebauung **kein mietpreisgebundener Wohnraum** geschaffen und somit auch nicht der Bedarf daran umfassend befriedigt wird. Die Schaffung von mietpreisgebundenem Wohnraum ist lt. Unterlagen auch nicht geplant.

In der Begründung auf S. 30 heißt es

„Die geplanten Festsetzungen als Grünflächen tragen für die bestehenden umliegenden Wohngebiete dazu bei, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu stärken.“

Diese Verhältnisse sind durch das Vorhandensein der Grünstrukturen bereits gestärkt und bieten **kein Aufwertungspotenzial**. Die Sicherung des Grünzugs als solchen kann lediglich den Erhalt gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf Dauer sichern.

Des Weiteren muss beachtet werden, dass es auf ‚gut ausgebauten‘ / versiegelten Fahrradwegen zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt, da diese sich nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen oder vorhandenen Fußgängerverkehr halten bzw. orientieren. Besonders die Nutzung von sog. E-Bikes, welche mit höheren Geschwindigkeiten gefahren werden können, führen zu Konflikten und Unfällen. Schutzmaßnahmen gegen höhere Radfahr-Geschwindigkeiten sind bisher nicht vorgesehen.

Aufgrund der Unzulässigkeit der Planung bzgl. der artenschutzrechtlichen Belange, des fehlenden Aufwertungspotenzials, der Gefährdung von Grünstrukturen, Kleingärten und Frischluftschneisen, dem mangelndem, überwiegenden öffentlichen Interesses und dem hohen Versiegelungsgrad lehnen wir die Planung ab und fordern die Sicherung der Trasse als Grünanlage bei Erhalt der vorhandenen Wegeführung.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert
Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. R. Altenkamp	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. V. Graichen	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. A. Zeihe	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)
gez. Dr. P. Warnecke	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)