

Das Vorhaben

Die Bahnhofstraße in Köpenick (Bezirk Treptow-Köpenick) ist als Subzentrum und Hauptgeschäftsstraße durch täglichen Stau und Behinderungen des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) geprägt. Ziel der neuen westlichen Umfahrungsstraße ist es, den übergeordneten Straßenverkehr abzuleiten und die Bahnhofstraße freizumachen für Straßenbahn und Bus. Gleichzeitig sollen durch die geplante Umgestaltung bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen und die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in dieser Einkaufsstraße deutlich erhöht werden.

Zur Ableitung des Durchgangsverkehrs soll eine Umfahrungsmöglichkeit für die Bahnhofstraße und die Lindenstraße geschaffen werden. Die hierzu bereits unter der Bezeichnung „Ost-West-Trasse, 1. Abschnitt“ bestehende und ausgelegte Planung wurde im Januar 2019 vom Bezirk an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) zur Weiterführung übergeben. Die neu- und auszubauende Stadtstraße beginnt an der Straße An der Wuhlheide in Höhe der Geschäftsstelle des 1. FC Union und verläuft in nordöstlicher Richtung entlang des Stadions „An der Alten Försterei“ und des Sportkomplexes Hämmerlingstraße am Rand der Wuhlheide bis in Höhe der Hämmerlingstraße. Sie quert dann den Bahndamm der Deutschen Bahn AG mit einer neuen Unterführung und verläuft parallel zu diesem im Zuge der vorhandenen Straße Am Bahndamm. Sie endet am Knotenpunkt mit der Mahlsdorfer Straße/Stellingdamm/Bahnhofstraße.



Die SenUVK überarbeitet und aktualisiert derzeit die Unterlagen, um sie erneut zur Planfeststellung einzureichen. Hierbei werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- die Einarbeitung der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE),
- Aktualisierung der verkehrstechnischen Untersuchung/objektkonkreten Verkehrsprognose,
- Überarbeitung des Lärm- und Schadstoffgutachtens und weiterer Gutachten.

Die Überarbeitung erfolgt in besonderem Maße unter Berücksichtigung der Umweltaspekte und der Minimierung des Eingriffsumfangs.

Die Planungsphase

Objektkonkrete Verkehrsprognose (Aktualisierung auf 2030 und Prüfung erforderlicher Spurzahl nach Aktualisierung)	2019	Vegetationsperiode 2020
Einarbeitung aktueller Gesetze, Vorschriften und Randbedingungen in die Planung (z.B. MobG BE, aktuelle oder geplante angrenzende Bebauung, Planungen der DB)	2019	
Anpassung der Trassenlage und des Eingriffsumfangs	2019	
Lärm- und Schadstoffgutachten, Biotopkartierungen und faunistische Kartierungen, Planung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	01/2020 – 11/2020	
Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Landschaftsplanerischer Begleitplan (LBP) einschl. waldrechtlicher Belange	IV/2020	
Finalisierung der Planfeststellungsunterlage auf Basis des UVP-Berichtes und des LBPs	Anfang 2021	
Einreichung der aktualisierten Planfeststellungsunterlage	2021	
Planfeststellungsverfahren mit rechtskräftigem Beschluss, danach Baubeginn (in Abhängigkeit zu einem separaten Verfahren der Deutschen Bahn AG und der neuen Eisenbahnüberführung Hämmerlingstraße)	ab ca. 2025	

Kontakt

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Abteilung Tiefbau

Brunnenstraße 110d-111
13355 Berlin
westumfahrung@senuvk.berlin.de

Weitere Informationen unter

www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/strassenbau/westumfahrung-bahnhofstrasse/

Berlin, Oktober 2020



Berlin: mobiler

Titelbild: © Fromlowitz + Schilling

Vorteile der neuen Planung

Im Prozess der Planüberarbeitung und -aktualisierung konnte die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erhebliche Verbesserungen im Vergleich zur alten Planung herausarbeiten. Dazu gehören beispielsweise

- die Erhaltung einer größeren zusammenhängenden Waldfläche, verbunden mit geringerem Eingriff in den Baumbestand,
- eine Verbreiterung des Geh- und Radweges nach Mobilitätsgesetz auf vielen Abschnitten,
- die Optimierung der Verkehrsraumaufteilung, die unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsminimierung trotzdem zu einer nachhaltigen Entlastung der Bahnhofstraße führt (d.h. außerhalb der Knotenpunkte als 2-spurige Straße),
- Minimierung der Eingriffe in Privatgrundstücke,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch breitere Seitenbereiche und optimale Anbindung des Wuhletalwanderweges sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung,
- Abrückung der Linienführung soweit möglich von der vorhandenen Wohnbebauung,
- Reduzierung des Flächenbedarfs durch Verzicht auf einen durchgehenden Mittelstreifen, die eingesparte Fläche kommt dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Wald zu Gute,
- Reduzierung des Flächenbedarfs durch einen gemeinsamen Park-Baumstreifen in der Straße Am Bahndamm.

Beteiligung

Gerne möchten wir mit Ihnen ins Gespräch kommen und Sie an der Planung beteiligen. Aufgrund der COVID19-Pandemie können wir leider aktuell nicht in einem großen Rahmen mit Ihnen zusammenkommen. Mit diesem Info-Blatt wollen wir Sie deshalb über den Planungsstand informieren. Für Hinweise aus Ihrer Vor-Ort-Expertise sind wir dankbar. Bitte melden Sie sich bei Interesse unter westumfahrung@senuvk.berlin.de

Berlin: mobiler

Bei der aktualisierten Planung der „Westumfahrung Bahnhofstraße“ sind nunmehr die Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes eingearbeitet. Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes ist es, dass alle am Verkehr Teilnehmenden sicher mobil sein können und zudem Klimaschutzaspekte stärker gewertet werden. Das Mobilitätsgesetz gibt dem Umweltverbund (Gruppe der umweltverträglicheren Verkehrsmittel: Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Sharingdienste) Vorrang, um die Stadt leiser, sicherer und umweltschonender zu gestalten.

Die „Westumfahrung Bahnhofstraße“ leistet hier einen entscheidenden Beitrag, in dem sie den Verkehr in der Bahnhofstraße entlastet und mehr Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr bietet sowie den Öffentlichen Nahverkehr bevorzugt und barrierefrei macht. Die Trassenführung der „Westumfahrung Bahnhofstraße“ selbst schafft zudem neue sichere Rad- und Fußwege und ausreichend Platz für alle am Verkehr Teilnehmenden zur Ableitung des übergeordneten Verkehrs.

