



Potsdam, 29.03.06

Stellungnahme der Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.
zu der Bundesstraßenplanung im Bereich Wildpark.

Die Gestaltung des Wildparks nach den Plänen P. J. Lennés ist Teil seiner Verschönerung der Insel Potsdam und wurde nach Vorplanungen zugleich mit der Bornstedt-Bornim-Nedlitzer Feldflur seit 1840 verwirklicht. Die außerordentlich verdienstvolle Restaurierung der Feldflur zur Bundesgartenschau hat Potsdam eine sonst nirgends erlebbare ästhetisch-ökologische Landwirtschaft erhalten. Die Anstrengungen und Erfolge des Vereins Wildpark um die Bewahrung und Restaurierung der waldbaulichen Entsprechung sind gleich hoch zu bewerten.

Die durch den Wildpark 1959 aus politischen Gründen zur Umgehung des damaligen West-Berlin getriebene Bahntrasse ist schon eine Beeinträchtigung, die wenn möglich zurückgebaut werden sollte. Um so abwegiger war es, dass der Bundesverkehrswegeplan von 1997/98 die Verknüpfung der Bundesstraßen 1 und 2 über eine Streckenführung entlang dieser Eisenbahntrasse auf dem Damm durch den Templiner See und den Wildpark mit der Bundesstraße 273 als westliche Umgehung der Landeshauptstadt Potsdam vorsah. Dieses Projekt wurde wegen des Widerstandes aus Naturschutzkreisen zu Recht zu den Akten gelegt.

Der 2001 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Potsdam sieht immer noch die Verbindung der Bundesstraße 1 und 2 über den Eisenbahndamm durch den Templiner See vor, um die Potsdamer Innenstadt von dem nach Norden orientierten Verkehrsstrom aus dem Südwesten zu entlasten und ihn über die Bundesstraße 2, die Forststraße, die Straße Am Neuen Palais und die Amundsenstraße, umzulenken. Diese Verknüpfung der beiden Bundesstraßen über eine Verbindung längs des Eisenbahndamms ist auch im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

Nach neuesten Aussagen des Fachbereichs Stadtplanung- Bauordnung der Landeshauptstadt Potsdam, sei außer der Verknüpfung der Bundesstraße 2 über den Damm mit der Bundesstraße 1 aus Sicht der Stadtverwaltung kein weiterer Ausbau vorgesehen. Dennoch ist zu befürchten, dass die Bundesstraßenverwaltung alternativ den Straßenzug Forststraße, Am Neuen Palais, Amundsenstraße in Zukunft ausbauen will. Dies ist aus Sicht des von der UNESCO erklärten Welterbes völlig abzulehnen.

Für das Bauvorhaben, die Bundesstraße 2 mit der Bundesstraße 1 zu verknüpfen ist ein

Raumordnungsplanverfahren von zwei bis drei Jahren Dauer, eine Planungsphase von drei Jahren und eine Realisierung von ca. 2 Jahren anzusetzen, und somit könnte diese Straßenverbindung frühestens in ca. 6 Jahren Realität werden. Nach Auskunft der Stadtverwaltung ist ein Ausbau des Straßenzugs Forststraße, Am Neuen Palais, Amundsenstraße nicht vorgesehen.

Infolge der Umlenkung des nach von Südwesten in den Nordraum und umgekehrt von Potsdam orientierten Verkehrs im Zuge dieser Bundesstraßenverbindung rechnet man damit, daß der das Welterbe querende Straßenzug Am Neuen Palais täglich mit 3.500 Fahrzeugen mehr belastet werden wird. Im Augenblick sind es ca. 5.000 Fahrzeuge. Man rechnet mit einem von jeder Verkehrsplanung unabhängigen Zuwachs von ca. 2.500 Fahrzeugen in etwa 10 Jahren. Der Verkehrszuwachs von 3.500 Fahrzeugen täglich in der Straße Am Neuen Palais ist wegen der Emission, der Erschütterung und der optischen Beeinträchtigung für das Welterbe in diesem Bereich schädlich.

Die Argumentation der Stadt Potsdam geht allerdings dahin, daß diese zusätzliche Belastung an einer anderen Stelle der Querung des Welterbes, nämlich beim Straßenzug Voltaireweg/Bornstedter Straße, als Minderung, da vorzeitig abgeleitet, zu Buche schlagen wird. Ein unzulässiges und bei der Attraktivität von Sanssouci auch unlauteres Argument, sofern der Individualverkehr dorthin nicht durch ein gutes Park and Ride Angebot gedrosselt werden kann. Es ist noch hinzuzufügen, dass der 1959 durch den Templiner See geschüttete Bahndamm eine schwere Beeinträchtigung der Potsdamer Parklandschaft im Raum zwischen Caputh und der Stadt ist. Bei seiner Verbreiterung um das Dreifache für den noch aktuellen Straßenbau würde dieser Eingriff zementiert und verstärkt.

Dies wird entschieden abgelehnt.

Die zukünftige Beseitigung des Bahndammes wäre dagegen wünschenswerter.