

## Archiv Verein WUB-Zehlendorf

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

wegen des Tunnelbaus in Berlin-Zehlendorf erlauben wir uns,  
hierdurch direkt mit Ihnen Kontakt aufzunehmen.

Wir bitten Sie, der Beilage Ihre Aufmerksamkeit zu schenken.  
Die Resolution wurde in der Versammlung der Bürgerinitiative  
"Erhaltung Ortskern Zehlendorf" am 18. April 1974 im Zehlen-  
dorfer Bürgersaal beschlossen. Es waren etwa 500 Personen  
anwesend.

Am 25. April 1974 werden Sie über den Sperrvermerk für die  
Gelder für den Tunnelbau in Zehlendorf abstimmen. Wir bitten  
Sie, das Tunnelprojekt zurückzustellen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Auftrage der Bürgerinitiative:  
Erhaltung Ortskern Zehlendorf

W. Grawwald

# R E S O L U T I O N

der Versammlung Bürgerinitiative "Erhaltung Ortskern Zehlendorf"  
am 18. April 1974

---

In Anbetracht der Einwände und Bedenken bittet die Bürgerinitiative um Rückstellung des Tunnelprojektes und schlägt vor, die angespannte Verkehrssituation durch angemessenere Schritte sofort zu erleichtern.

Diese Maßnahmen stellen keine kurzfristige Lösung dar, sondern bewältigen das projektierte Verkehrsvolumen bis etwa 1990. Ein Tunnelprojekt fragwürdiger Notwendigkeit erschwert den vorhandenen Verkehr über Jahre hinaus, legt den Zehlendorfer Ortskern lahm und bringt Verkehr in bisherige Wohnstrassen.

Es erscheint hier besonders angebracht, daß das Abgeordnetenhaus den Bericht des von ihm selbst berufenen Nahverkehrsteams der Planungsleitstelle abwartet, bevor es Gelder für ein Projekt zur Verfügung stellt, das langfristigen Planungsvorstellungen widerspräche.

## A L T E R N A T I V P L A N

Zur sofortigen Erleichterung des Verkehrsflusses schlägt die Bürgerinitiative die Einführung eines Halteverbotes in der Zeit von 7 - 8.30 Uhr und 16 - 17.30 Uhr im Kreuzungsbereich von Onkel-Tom-Strasse bis Seehofstrasse vor. Zeitliche Korrekturen können in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidenten erarbeitet werden. Ein allgemeines Parkverbot auf dem Mittelstreifen im gleichen Bereich kann erwogen werden.

Die vorgeschlagenen Linksabbiegerspuren schaffen bei Erhaltung des halben Mittelstreifens einschließlich der Bäume zwei freie Geradeausspuren. Auch der Tunnel hätte nur 2 Geradeausspuren.

Parkplätze im Ortskern müssen zeitlich begrenzt werden, um durch schnelleren Wechsel Einkaufenden das Parken zu ermöglichen. Angemessene Schritte sind möglich, um Zugänge zu den Parkplätzen zu erleichtern.

Da der Senat jetzt Eigentümer des Hauses Berliner Strasse 8 ist, kann der Parkplatz hinter dem ehemaligen "Primus-Palast" der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Der Alternativplan hat die Vorteile, daß er erhebliche Kosten einspart und trotzdem den Verkehrsbedürfnissen gerecht wird. Der eigenständige Charakter des Ortskerns bleibt erhalten. Die sozialen Auswirkungen des Tunnelprojektes werden vermieden.

# Vereinsarchiv WUB-Zehlendorf

## Verkehrssituation:

- 1.) Kapazität des Tunnels in Ost-West-Richtung übersteigt den Verkehrsbedarf in Anbetracht der benachbarten ampelgeregelten Kreuzungen.
- 2.) Engpaß in Nord-Süd-Richtung ist die Eisenbahnunterführung und nicht allein die Kreuzung.
- 3.) Fernverkehr besser über Avus-Stadtring und weniger über Bundesstrasse 1.
- 4.) Für den LKW-Verkehr in die südlichen Industriegebiete ist für die Zukunft bereits eine südliche Umgehungsstrasse vorgesehen.
- 5.) Die für die Planung des Tunnels unterstellte Zuwachsrate des Individualverkehrs ist fragwürdig.

## Städtebauliche Gesichtspunkte:

- 1.) Tunnelbau und anschliessende Bebauungspläne zerstören den gewachsenen eigenständigen Charakter des Ortskerns.
- 2.) Verbreiterung der Strassenfläche und 2 Rampen von je 200 m Länge trennen den Ortskern an entscheidenden Stellen.
- 3.) Verringerung der Fußgängerbereiche.
- 4.) Kahlschlag von 130 Strassenbäumen im Herzen des grünen Bezirkes, die über dem Tunnel nicht nachgepflanzt werden können.
- 5.) Verstärkung des Nord-Süd-Verkehrs über Teltower Damm zerstört auf die Dauer die Dorfaue. Besser wäre eine Verlagerung auf vorhandene Parallelstrassen.
- 6.) Abriß von fast 100 kostengünstigen Wohnungen und 16 alteingesessenen Geschäften bringt erhebliche soziale Folgen.

## Kosten:

Tunnelbau	31,1	Mio DM
Umbau der Anschlußstrassen	11,1	" "
insgesamt	<u>42,2</u>	<u>Mio DM</u>

Sonstige Folgekosten wie Ersatz der Wohnungen und Geschäfte sind noch nicht angegeben.