

2. Fehlende Alternativenprüfung zum Bestandsbauwerk – Tunnellösung

Anlässlich des Ersatzbaus für die Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) und das Autobahndreieck Charlottenburg (ADC) mitten in der westlichen Berliner Innenstadt drängt sich die Frage nach einer zukünftigen Tunnellösung auf. Statt der bestehenden RWB und dem Dreieck Charlottenburg (ADC) in Hochlage wäre hier die Unterquerung von Bahntrassen, Spree und U-Bahn (U 7) deutlich zeitgemäßer und vor allem stadtverträglicher. Ein Autobahntunnel könnte im Süden an der AS Spandauer Damm beginnen, Bahntrassen, Spree, Siemensdamm und U-Bahn (U 7) unterqueren und im vorhandenen Autobahntrog Weltlinger Brücke/Heckerdamm) an der A111 nördlich der Wohnbebauung wieder auftauchen. Auch eine Tunnel-Anbindung der A 100, die westlich des Tegeler Weges auf die Oberfläche geführt wird wäre denkbar. Natürlich könnte, ebenfalls unterirdisch, eine regelkonforme Anbindung der A 100 (FRW) an die A 111 erreicht werden (vgl. auch 6. ADC bleibt unvollständig ... siehe unten).

Eine Tunnellösung hätte für die innerstädtische Stadtautobahn mit weiter zunehmender Verkehrsbelastung (vgl. 2. Zunehmende Verkehrsbelastung ... unten) erhebliche Vorteile:

- Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die Überdeckung mit zukünftig zwei Brückenkörpern und die Erweiterung des ADF in die vorhandenen Grünflächen entlang des nördlichen Spreeufers würde entfallen. Stattdessen würden über dem Tunnelbauwerk in großem Umfang neue Freiflächen entlang der Spree, im Bereich der heutigen Kleingartenanlagen, aber auch zwischen Fürstenbrunner Weg und Ringbahn entstehen. Vor allem wären die Siedlungen westlich des Heilmannrings und die Paul-Herz-Siedlung durch einen Tunnel für die A111 massiv entlastet und könnten über dem Autobahntunnel „zusammenwachsen“.
- Eine Tunnellösung hätte eine Minimierung der Umweltbelange der A100/A111 zur Folge. Ein Tunnel verhindert die Ausbreitung von Lärm, Feinstaub und Luftschadstoffen. Darüber hinaus könn(t)en die Abgase aus dem Tunnel nach Schweizer Vorbild gefasst und gereinigt werden, was zu einer erheblichen Entlastung der westlichen Innenstadt führen und mit der Abscheidung von CO₂ auch zur Klimaentlastung beitragen würde. Zusätzlich würden die Biotopenverbunde und Grünflächenverbunde begünstigt und die Kaltluftentstehung, die für die verdichtete Berliner Innenstadt (Stichwort Hitzeinseln, Klimaanpassung) eine zunehmende Bedeutung zur erforderlichen Klimaanpassung hat, verbessert.
- Auch die Flächenverfügbarkeit am Rande der City West würde sich deutlich verbessern. Es sei dazu darauf hingewiesen, dass lt. Auskunft der Planer entlang von Bundesautobahnen (gemessen ab Straßenrand) auf einem Streifen von 40m Hochbauten (und das sind auch Gartenlauben) generell nicht und bis 100m nur mit Einzelgenehmigung des Fernstraßenbundesamtes errichtet werden¹! Der Neubau von zukünftig zwei Brückenkörpern der RWB bedroht nach dem Ende der Baumaßnahmen

¹ vgl. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) §9 Abs. 1, 2

damit auch die Wiedererrichtung und die Weiternutzung von Kleingärten in der Nähe der Brücken.

- Ein weiterer Aspekt ist die optische Gesamtsituation fast einen Kilometer langen Brückenbereich. Die ohnehin schon in einer Innenstadt städtebaulich schwer erträglichen Brückenbauwerke aus den 50er bzw. 60er Jahren des letzten Jahrhunderts (IBN 1961) werden zukünftig mit einer bis zu 6,5 Meter hohen Lärmschutzwand ausgerüstet. Das ist umweltseitig unbedingt erforderlich, führt aber auch dazu, dass diese Bauwerke zukünftig optisch noch viel brutaler das Stadtbild nördlich und westlich des S-Bahnringes aber auch am Kurt-Schumacher-Damm dominieren.
- Diese Anmerkungen sollen keine Vorschläge für Alternativplanungen sein, die in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zu entscheiden sind, sie sollen vielmehr verdeutlichen, warum die Prüfung der Alternative „Tunnel“ - in welcher Ausprägung auch immer - für die Abwägung der Umweltverträglichkeit, aber auch der „Stadtverträglichkeit“ absolut unerlässlich ist. Diese Alternative nicht intensiv zu prüfen, wäre ein grober Verfahrensfehler.

Bezug auf eine Tunnel-Alternative in den Feststellungsunterlagen

Die Alternative „Tunnel“ wird in der Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) zwar bei den Bietern 2² und 4³ in der Variantenauswahl (Verfahrensteil 2) erwähnt, aber dann offenbar nicht weiterverfolgt.

Im Kapitel 7 der Wettbewerbsauswertung – „Ausblick auf die weitere Vorgehensweise“ wird abschließend festgestellt:

- **„So wurde von mehreren Wettbewerbern dargelegt, dass eine mögliche Tunnellösung aus wirtschaftlichen Gründen verworfen wurde.“**⁴

- **„Allein die von einigen Bietern bereits verworfene Tunnellösung sollte bezüglich ihrer Machbarkeit geprüft und sofern diese positiv ausfällt, vertiefend betrachtet werden.“**⁵

Daraus folgt für den Einwender:

- a. das ggf. die Bewertungskriterien im Wettbewerb, die Umwelt und Stadtentwicklungsbelange nur mit 10 von 90% bewertet haben⁶, zu den vorliegenden Ergebnissen beigetragen haben. Hier ist vom Antragsteller zu begründen, warum im Wettbewerb um die Planung der neuen Rudolf-Wissel-Brücken die Verkehrsführung während und nach der Bauphase sowie Zeit und Bauausführung mit insgesamt 65% von 90% bewertet wurden, während auf Wirtschaftlichkeit sowie insbesondere auf Umweltverträglichkeit jeweils nur 10% von 90% entfallen sind. Das ist mitten in einer Millionenstadt und unter Klima- und Gesundheitsaspekten nicht nachvollziehbar.

² Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 15

³ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 20

⁴ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 93

⁵ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 94

⁶ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Bewertungstabelle Seite 13

- b. dass nicht die grundsätzliche Machbarkeit, sondern die Wirtschaftlichkeit dazu geführt hat, eine Tunnellösung als Ersatz für die RWB und das ADF in Hochlage nicht vertieft zu untersuchen, obwohl das im Ausblick der Wettbewerbsauswertung ausdrücklich gefordert wurde⁷.
- c. das vom Antragsteller nachzuweisen ist, wo und in welchem Detail an anderer Stelle in den Planfeststellungs(PFV)-Unterlagen eine Tunnellösung als Alternative zu den Hochbauten näher untersucht wurde und aus welchen konkreten und nachvollziehbaren Gründen (Bewertungsmatrix im Vergleich zur beantragten Verfahrensweise) diese ausgeschlossen wurde.
- d. Warum eine Tunnellösung vorrangig aus wirtschaftlichen Gründen verworfen wurde, erschließt sich nicht, weil die Wirtschaftlichkeit im Wettbewerb nur mit 15% von 90% gewichtet wurde⁵.
- e. Das Tunnelalternativen für die A100 grundsätzlich möglich und wirtschaftlich vertretbar sind, zeigt die Vorplanung zum 17. Bauabschnitt der A100. Dort sollen beide Fahrtrichtungen mit je drei Fahrspuren in einem doppelstöckigen Tunnelbauwerk vom Ostkreuz unter der Gürtelstraße entlanggeführt werden. Mit diesem Beispiel erledigt sich auch das wiederholt vorgetragene Kriterium der Planer, dass Autobahntunnel auf Wunsch des Verkehrsministeriums nicht überbaut werden dürfen.

In den wesentlichen vorliegenden Feststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht, UVP-Bericht, Verkehrsplanerische Untersuchung) wird die Alternative „Tunnel“ für den Ersatz von RWB und ADC nicht mehr erwähnt.

Im UVP-Bericht wird zwar unter Punkt 4 eine Alternativenprüfung vorgenommen⁸. Diese bezieht sich allerdings ausschließlich auf die 6 Varianten des Wettbewerbs (Verfahrensteil 2)⁹ bzw. in der vertieften Umweltprüfung nur noch auf die beiden favorisierten Planungsalternativen des Wettbewerbs (Verfahrensteil 3)¹⁰. Die Prüfung einer Tunnellösung, aus der die mit Abstand höchsten Entlastungen für Mensch, Umwelt und Stadtbild im ganzen Projektbereich resultieren würden, kommt im gesamten UVP-Bericht nicht vor!

Einwendung: Die Feststellungsunterlagen sind im zentralen Punkt Alternativenprüfung u.a. bezüglich einer Tunnellösung grob unvollständig und damit offensichtlich nicht genehmigungsfähig. Der Verweis auf das zweistufige Wettbewerbsverfahren¹¹, dessen Ergebnisse auch in der UVP nur für die vorausgewählten Varianten 3 und 5 dargestellt werden¹², reicht als belastbare nachvollziehbare Alternativenprüfung nicht aus. Die

⁷ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 94

⁸ Unterlage 19_05_01 UVP-Bericht ... Alternativen und wesentliche Auswahlgründe unter Umweltgesichtspunkten (vgl. § 16 Abs. 3 S. 1 Nr. 6 UVPG)

⁹ Unterlage 19_05_01 UVP-Bericht Seiten 23-28

¹⁰ Unterlage 19_05_01 UVP-Bericht Seiten 33-48

¹¹ Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information)

¹² Unterlage 19_05_01 UVP-Bericht Seiten 25-53

Feststellungsunterlagen sind deshalb in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig.