

3. Zusätzliche Verkehrsbelastung u.a. durch vierspurigen Ausbau der RWB

Ein wichtiger Unterpunkt bei der Wettbewerbsauswertung, aber auch in verschiedenen anderen PFV-Unterlagen¹ ist die Steigerung der „verkehrlichen Leistungsfähigkeit“. Damit ist offenbar auch die Kapazitätserweiterung auf den Rudolf-Wissel-Brücken (vierte Spur) für zusätzlichen Fahrzeugverkehr gemeint.

In der Unterlage zur Auswertung des Wettbewerbs wird u.a. ausgeführt²:

„Dabei wird auf der A 100 südlich des AD Charlottenburg eine Verkehrsstärke von 179.200 Kfz/24 h (März 2014) und auf der A 111 eine Verkehrsstärke von 103.300 Kfz/24 h (März 2014) erreicht.

Die bestehende Linienführung des AD Charlottenburg entspricht somit nicht den heutigen verkehrlichen Anforderungen. Daraus ergibt sich zwangsläufig eine verminderte verkehrliche Leistungsfähigkeit, welche insbesondere in den Spitzenstunden regelmäßig zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führt.“

In der Verkehrsplanung wird dann für die RWB im Jahr 2030 ein Kfz-Aufkommen von 190.000 pro Tag (DTV_w 24h) prognostiziert³. Für die A111 wird eine Steigerung von 85.400 Kfz. in 2019 auf 92.700 Kfz. in 2030 prognostiziert. Diese geringfügige Verkehrssteigerung von nur 6% zwischen 2014 und 2030 wird durch nicht nachvollziehbare Prognosen zum Bevölkerungswachstum in Berlin und „Umland“ im Land Brandenburg – damit offenbar unzutreffend – unterlegt (siehe Tabelle zu Raumstrukturdaten Verkehrsmodell unten)⁴.

Strukturdaten	Stadt Berlin			Umland		
	Analyse 2013/ 2014	Prognose 2030	Veränd.	Analyse 2013/ 2014	Prognose 2030	Veränd.
Einwohner	3.517.424	3.828.200	+9 %	1.050.521	1.084.980	+3 %
Arbeitsplätze	1.806.194	1.897.000	+5 %	462.129	480.866	+4 %

Tabelle 1: Raumstrukturdaten Verkehrsmodell Berlin

¹ vgl. u.a. Unterlage 01_01_Erläuterungsbericht Seiten 14, 45, 53, 67

² Unterlage 22_01_Verkehrsplanerische Untersuchung Seite 6 unten

³ vgl. Unterlage 22_01 Verkehrsplanerische Unterlage Seite 18

⁴ vgl. Unterlage 22_01 Verkehrsplanerische Unterlage Seite 9

Die von den Planern aus den Daten von 2013/14 abgeleitete Bevölkerungsprognose ist veraltet und weder für Berlin, noch für das Berliner Umland im Land Brandenburg belastbar.

Für die Stadt Berlin werden im Jahr 2030 3,91 Mio. Einwohner (mittleres Szenario) erwartet⁵. Im oberen Szenario (worst case) sind es 2030 sogar 4,02 Mio. Einwohner. Das entspricht einer **Steigerung gegenüber 2013/14 von 14,7 %**.

Das statistische Landesamt verfolgt für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Berliner Umland drei unterschiedliche Szenarien, die zwischen 2020 und 2030 zu einer Bevölkerungssteigerung von 5% (unteres Szenario) bis 14% (oberes Szenario) kommen⁶. In diesen Szenarien ist die bereits erfolgte Steigerung zwischen 2013/14 und 2020 von durchschnittlich weiteren 5% im Berliner Umland noch nicht enthalten. Insgesamt ergibt sich für das **Berliner Umland** damit eine **Bevölkerungssteigerung von bis zu 19%** im oberen Szenario, mit der – unter heutigen Bedingungen - eine entsprechende Zunahme des motorisierten Verkehrs einhergeht.

Die dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Raumstrukturdaten für die Bevölkerungsentwicklung (siehe Tabelle 1 oben) sind deshalb offenbar veraltet und liegen weit unterhalb den aktuelleren Erwartungswerten von 2021/22. Die Prognose zur Entwicklung der Arbeitsplätze in Berlin und Umland kann mangels Quellenangaben nicht nachvollzogen werden.

Aus der aktualisierten Bevölkerungsprognose ist abzuleiten, dass das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen A 111 und A 100 wesentlich stärker steigen wird, als in der Verkehrsprognose in den Feststellungsunterlagen angegeben. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rudolf-Wissel-Brücken (RWB) und des ADC, insbesondere durch den vierspurigen Ausbau der RWB in beiden Fahrtrichtungen, sind Verkehrsaufkommen auch südlich der AS Spandauer Damm und nördlich der AS Heckerdamm auf der A 111 zu erwarten.

Einwendung: Die Feststellungsunterlagen gehen im zentralen Punkt der Verkehrsprognosen offensichtlich von veralteten Einwohnerprognosen für Berlin und das Berliner Umland aus. Damit wird die Verkehrszunahme auf den Rudolf-Wissel-Brücken und dem Dreieck Charlottenburg offensichtlich unzutreffend prognostiziert. Die Verkehrszunahme wird durch den vierspurigen Ausbau der Rudolf-Wissel-Brücken zusätzlich unterstützt. Für die weiter südlich liegenden Streckenabschnitten der A 100 bis zum Rathenautunnel und auf der

⁵ Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2021 – 2040, Bericht 13.12.2022

⁶ Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2020 bis 2030 Statistischer Bericht A18 – U/27, Juni 2021

A 111 nördlich der AS Heckerdamm fehlen die Betrachtungen des erhöhten Verkehrsaufkommens völlig. Durch die falschen Prognosegrundlagen, werden insbesondere die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (vor allem Lärm, Feinstaub und Luftschadstoffe) falsch - im Sinne von zu niedrig - berechnet. Die UVP ist deshalb auf Grundlage der aktualisierten Prognosedaten zu überarbeiten. Das in den Feststellungsunterlagen dargestellte Vorhaben sind in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig.