

4. Zusätzlicher Flächenverbrauch für zweiten Brückenkörper der RWB und Erweiterungen am ADC

Die bestehende Rudolf-Wissel-Brücke soll durch zwei separate Brückenbauwerke ersetzt werden. Diese Vorgabe entspricht – nach Auskunft der Planer – den Anforderungen des Bundesverkehrsministeriums an den Neubau von Autobahnbrücken, die unabhängig voneinander saniert bzw. rückgebaut werden können müssen. Bei der nach einem Wettbewerb 2019 beschlossenen Lösungsvariante, werden die Brücken jedoch nicht direkt nebeneinander, sondern zur Optimierung der Anschlüsse an das Dreieck Charlottenburg (ADC) sowie die vorhandene Weiterführung der A 100 Richtung Osten (AS Beusselstraße) mit unterschiedlichen Radien gebaut. Dadurch entsteht im mittleren Bereich zwischen den beiden neuen Brückenbauwerken ein Zwischenraum von bis zu 46m Breite (von Außenkante zu Außenkante), der aufgrund der Anforderungen des Bundesfernstraßengesetzes nicht sinnvoll genutzt werden kann¹. Dem fallen lt. Feststellungsunterlagen mindestens 67 Kleingartenparzellen sowie weitere Grün- und Erholungsflächen unter und neben den Brückenbauwerken zum Opfer.

Auch am Autobahndreieck Charlottenburg (ADC) werden für eine optimierten Linienführung der Anschlüsse an die A 111 und die A 100 Fahrtrichtung Ost (FRO) bestehende Grünflächen am Nordufer der Spree zerstört bzw. überbaut.

Einwendung: Die offenbar willkürliche Bewertung der Vorzugsvariante² und der fehlende Variantenvergleich (unter anderem die Bewertung eine Tunnellösung) führen zu vermeidbaren Zusatzbelastungen für Mensch und Umwelt durch das geplante Vorhaben. Auch die zusätzlichen Flächenverbräuche durch die unterschiedlichen Kurvenradien der beiden geplanten Brückenbauwerke sowie der Linienoptimierung am Autobahndreieck Charlottenburg denen weitere innerstädtische Grünflächen und eine große Anzahl von Kleingärten und Erholungsflächen in der Berliner Innenstadt zum Opfer fallen ist unverhältnismäßig und durch eine stadtverträgliche Planung mit zwei parallel verlaufenden Brückenkörpern vermeidbar. Das Vorhaben ist deshalb in der vorliegenden Ausführung nicht genehmigungsfähig.

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

² nur 10% der Punkte für Umweltverträglichkeit gegenüber zusammen 45% für Verkehrsführung und Bautechnologie) vgl. Unterlage 21_01_01 Auswertung Wettbewerb (nur zur Information) Seite 13