

## 6. Städtebauliche Unverträglichkeit (Flächenverbrauch, Bauwerksgrößen, Lärmschutzwände)

Die vorliegende Planung führt zu erheblichen Verlusten von frei nutzbaren städtischen Flächen unter den neuen Brückenbauwerken, aber auch in ihrer unmittelbaren Umgebung. Die bisher im Bestand vom Brückenbauwerk RWB überdeckte Fläche von XXX qm wird mit den neuen zwei verbreiterten Bauwerken zukünftig auf 194.400 qm gesteigert<sup>1</sup>. Die zusätzlichen – gegenüber dem heutigen Ist-Zustand in Anspruch genommenen Flächen werden weder im Erläuterungsbericht, noch im UVP-Bericht<sup>2</sup>

Zusätzlich legt der Gesetzgeber fest, dass bis zu einem Abstand von 40m auf beiden Seiten der Brücken (gemessen ab Bauwerkskante) keine Hochbauten (auch Lauben) errichtet werden dürfen<sup>3</sup>. Darüber hinaus bedarf die Errichtung von Hochbauten (auch Lauben) bis zu einem Abstand von 100m der Genehmigung durch die zuständige Verkehrsbehörde, hier dem Fernstraßenbundesamt (FBA) in Leipzig<sup>11</sup>. Damit fallen die Kleingartennutzungen nicht nur unter den Brückenbauwerken, sondern auch in deren mittelbarer Umgebung ( $\leq 40m$ ) weg, bzw. sind von einer Genehmigung durch das FBA abhängig ( $> 40m \leq 100m$  zur Bauwerkskante)!

Weitere Flächenverluste werden am nördlichen Spreeufer in der heutigen geschützten Grünfläche „Nonnendamm bis Mörschbrücke“ verursacht.

Aus Umwelt- und Gesundheitsschutzbelangen sind hohe Lärmschutzwände entlang der neuen Brücken und Trassen unbedingt erforderlichen. Die im Rahmen der Baumaßnahme insgesamt 6.250 Meter bis zu 6,5m hohen Lärmschutzwände führen aber dazu, dass die Autobahnbrücken, aber auch die Anschlussstellen Siemensdamm oder die Auffahrt auf die A 111 bis zum Weltlinger Trog (Heckerdamm) das Stadtbild in diesem Bereich dominieren, Sichtachsen verstellen und insbesondere im südlichen Teil der A111 zu totalen Sichtbarrieren werden. Auch lt. Erläuterungsbericht stellen diese, „...extreme Veränderung bzw. massive Beeinträchtigung des Stadtbildes dar.“ Weiter heißt es im Erläuterungsbericht: „Der Eingriff in das Schutzgut Landschaft wird durch entsprechende Ausgleichmaßnahmen vollständig kompensiert.“<sup>4</sup> Wie, wo und mit welchen Ausgleichsmaßnahmen dieser „Eingriff“ ausgeglichen werden soll, bleibt das Geheimnis der Planer:innen. Auch im UVP-Bericht wird festgestellt: „Die Anlagen sind aufgrund der exponierten Lage auf den Brückenbauwerken weithin sichtbar und stellen eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschafts- bzw. Stadtbildes dar.“<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> vgl. Unterlage 01\_01\_Erläuterungsbericht Seite 108

<sup>2</sup> vgl. Unterlage 19\_05\_01 UVP-Bericht Seite 68

<sup>3</sup> vgl. §9 Abs. 1 und 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)

<sup>4</sup> vgl. Unterlage 01\_01\_Erläuterungsbericht Seite 116

<sup>5</sup> Unterlage 19\_05\_01 UVP-Bericht Seite 119

Nach Darstellung in den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden die massiven Eingriffe und Störungen von Landschafts- und Stadtbild durch ein zweites Brückenbauwerk und mit bis zu 6,5m hohen Lärmschutzwänden auch entlang der Brückenbauwerke durch vier genannte Maßnahmen kompensiert<sup>6</sup>. Die vielleicht wirksamste, eine Begrünung von Lärmschutzwänden, findet aber auf den Rudolf-Wissel-Brücken nicht statt.

Diese massive Zusatzbeeinträchtigung in der Berliner Innenstadt auf mehr als 1,5km Fahrbahnlänge, könnte sich bei einer Tunnellösung (vgl. Einwendung 1. oben) vollständig erübrigen. Es würde sogar erreicht, dass sich die städtebauliche Situation wie gefordert, gegenüber dem Bestand auf Grundlage von Planungen aus den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts deutlich verbessern. Das muss – neben den verkehrlichen Belangen – das Ziel der geplanten Neu- und Ersatzbaumaßnahmen sein.

**Einwendung: Durch den Verzicht auf eine Tunnellösung oder ähnliche alternative Ansätze werden bis zu 6,5m hohe Lärmschutzwände entlang des überwiegenden Teils der Fahrbahnen erforderlich. Dadurch wird das Stadtbild, vor allem aber die Wohngebiete nördlich des Autobahndreiecks Charlottenburg (ADC) bis zum Ende dieses Jahrhunderts massiv beeinträchtigt.**

**Einwendung: Der zusätzliche Flächenverbrauch unter den RWB aber auch durch die Neugestaltung des ADC wird ausschließlich mit verkehrstechnischen („Steigerung der Leistungsfähigkeit“) und bau(zeit)lichen Optimierungen begründet und in der Wettbewerbsauswertung, die eine förmliche Alternativenprüfung nicht ersetzt, mit jeweils 20% der Bewertung berücksichtigt. Die zentralen Fragen der Umweltauswirkungen auf Mensch, Umwelt und Stadtbild werden im Gegensatz dazu nur mit 10% (von 90% Gesamtwertung) bewertet. Das ist – insbesondere für eine Stadtautobahn mitten in einer Millionenstadt wie Berlin eine Umkehrung der Prioritäten. Das Vorhaben ist deshalb aufgrund der fahrlässigen Bewertungsansätze und fehlender Alternativenprüfung nicht genehmigungsfähig.**

---

<sup>6</sup> Unterlage 09\_04\_01 tabellarische Gegenüberstellung Landschaftspflege Seiten 39-40