

Fernstraßen-Bundesamt
Referat P2
Gz.: P2/02-01-04-01#00007

Leipzig, den 23.07.2024
Durchwahl: 436
Bearbeiter: Preuß

Niederschrift zur Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (PFV) für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (A 100/A 115) – A 100, Richtungsfahrbahn Dresden - Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+879,320, A 100, Richtungsfahrbahn Hamburg - Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+970,352, A 115 - Bau-km 0+150 bis Bau-km 1+051,220

Erörterungsort: Berlin
Erörterungstag: 23.04.2024

Beginn der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_1.mp3“
00:00:00–00:01:06 – Sprechaktpause

00:01:06–00:15:11

Herr Paulat (FBA): Einen schönen guten Morgen, Ihnen allen. Ich darf Sie im Namen des Fernstraßenbundesamtes hier recht herzlich begrüßen zum heutigen Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zum Aus- und Umbau des Autobahndreiecks Funkturm. Ich freue mich, dass Sie heute gekommen sind und dass wir mit Ihnen heute in die Erörterung Ihrer Einwendungen eintreten können. Zunächst würde ich einmal ein paar allgemeine Hinweise Ihnen geben, würde uns hier oben im Podium vorstellen oder ein paar formale Hinweise Ihnen allen mit auf den Weg geben und das Prozedere etwas vorstellen. Sodann wird die Vorhabenträgerin, die hier auf der linken Seite sitzt, das Weitere übernehmen, würde sich selbst auch vorstellen, dann das Vorhaben noch einmal Ihnen allen hier per Power-Point-Präsentation vorstellen. Und dann treten wir nach diesen offiziellen Eröffnungspunkten dann nachfolgend in die Erörterung ein. Das Fernstraßen-Bundesamt ist für viele vielleicht noch ein neuer Begriff. Wir sind eine recht junge Behörde, gegründet im Jahre 2018 im Zuge der damaligen Autobahnreform, sind wir seit 01.01.2021 jetzt in Amt und Würden und in der Arbeit. Wir sind hauptsächlich die Planfeststellungsbehörde für alle Um- und Ausbau- und Neubauvorhaben von Bundesautobahnen in Deutschland; bis auf einige wenige Bundesländer sind wir bundesweit zuständig, führen die Aufsicht über die Autobahn GmbH durch und haben noch weitere digitale und ähnliche straßenrechtliche Aufgaben. Als Fernstraßen-Bundesamt sitzen wir sitzen hauptsächlich in Leipzig, haben aber auch Standorte in Hannover, Bonn und Gießen. Das mal ganz kurz zu uns, sodass Sie wissen, wer das Fernstraßen-Bundesamt ist. Und wir als Fernstraßen-

Bundesamt sind eben ganz konkret für dieses Vorhaben hier zuständig; sprich, die DEGES, die – ich muss das mal vorlesen, nichts falsch machen – die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH hat hier im FBA 2022 einen Antrag eingereicht, um ihre Pläne feststellen zu lassen. Das ist also das Thema. Darum heißt es Planfeststellung. Es gibt also Pläne. Die Autobahn- ... Die DEGES hat Pläne eingereicht, um dieses Autobahndreieck um- und ausbauen zu dürfen. Diese Pläne haben wir zur Prüfung und gegebenenfalls zur Genehmigung vorliegen. Ich darf erstmal zunächst, ehe ich hier weitermache, uns alle hier vorstellen im Podium: Mein Name ist Frank Paulat, ich bin Abteilungsleiter der Planfeststellung und Vizepräsident des Fernstraßen-Bundesamtes. Ich gehe mal der Reihe nach durch, hier die Kollegen, die neben mir sitzen: Das ist der Herr Lentzen. Herr Lentzen ist der Referatsleiter P2 in Leipzig. Das ist also das Verfahren führende Referat, was für das Vorhaben zuständig ist. Neben ihm die Frau Baumann. Frau Baumann leitet das Team, das für das Vorhaben hier verantwortlich zeichnet. Daneben der Herr Steiner, die Frau Albrecht und der Herr Preuß noch hier vorn im Podium. Das sind die Kollegen des Fernstraßen-Bundesamtes hier vorne im Podium. Wir haben noch eine Reihe von Kolleginnen und Kollegen draußen, die ein bisschen Aufsicht machen, die die Einlasskontrolle machen und dergleichen mehr, die ich an dieser Stelle aber jetzt nicht namentlich nochmal vorstellen möchte. Sie können aber jeden oder jede Kollegin, die hier so ein Schild hat und ein Fernstraßen-Bundesamt drauf hat, immer ansprechen, wenn Sie irgendwelche Fragen haben zum weiteren Ablauf und dergleichen mehr. Die DEGES sitzt hier zu meiner linken Seite, ist die Vorhabensträgerin – so nennt sich das Ganze – formal gesehen; Vorhabensträgerin, weil sie das Vorhaben trägt, also durchführen möchte und beantragt hat. Zum Vorhaben selbst wird die DEGES nachher dann selber ausführen und sich selber auch dann persönlich vorstellen. Dann zunächst einmal ein paar allgemeine Hinweise zum Ablauf und Sinn und Zweck des heutigen Termines. Warum sind wir heute hier? Warum werden wir in den nächsten Tagen hier in Berlin mit Ihnen gemeinsam das durchführen? Das Ganze nennt sich Erörterungstermin. Der Erörterungstermin ist das Herzstück des Planfeststellungsverfahrens. Sie kennen das vielleicht von anderen öffentlichen Antragsvorhaben: Da geben Sie einen Antrag ab bei der Behörde, dann tut sich eine Weile lang nichts, und irgendwann kriegen Sie einen Bescheid. Also, das ist ein Ein- und Ausgangsspiel. Das ist in dem Planfeststellungsverfahren etwas anders geregelt: Da gibt die Vorhabensträgerin einen sehr umfangreichen, meistens über mehrere Ordner umfänglichen Plan ab – mit ganz vielen Einzelbestandteilen. Diesen Plan machen wir bekannt, legen ihn aus, digital in diesem Fall geschehen, und sammeln dann alle Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, das sind Wasserbehörden, Umweltbehörden und dergleichen mehr, Baubehörden. Die sammeln wir ein. Und wir sammeln vor allen Dingen auch die Einwendungen ein von den Bürgerinnen und Bürgern, die vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar betroffen sind. Und nachdem das geschehen ist und alle Stellungnahmen und Einwendungen vorliegen, werden diese

Stellungnahmen und Einwendungen dem Vorhabensträger zugeleitet. Der Vorhabensträger hat dann Zeit, darauf zu erwidern. Das sind also die sogenannten Erwidern, die wir Ihnen dann auch mit der Einladung haben zukommen lassen. Dann wissen Sie also auch schon einmal, was die Vorhabensträgerin mit Ihren Einwendungen gemacht hat, wie sich die Vorhabensträgerin zu Ihren Einwendungen verhält. Sinn und Zweck des heutigen Termins und der nächsten Tage, die wir hier in Berlin verbringen wollen, ist es dann, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Das ist also das Wichtigste. Es ist ein demokratischer Prozess hier. Da geht es um das Ringen um die beste Lösung. Und genau das ist das Ziel des heutigen Tages. Wir wollen die beste Lösung erreichen. Es geht also noch nicht darum, heute schon abschließend oder an den nächsten Tagen über das Vorhaben zu entscheiden. Das werden wir als Behörde dann in Ruhe nach diesem Termin tun. Erst einmal geht es darum, Ihre Einwendungen noch einmal zu hören, mit Ihnen in die Erörterung einzutreten und gegebenenfalls, wenn es idealerweise so läuft, vielleicht schon zu einer Einigung zu kommen in einzelnen Fragen. Ihre Einwendungen liegen uns alle vor, die liegen der Vorhabensträgerin vor. Die müssen Sie heute nicht noch einmal vorlesen. Ja, also das ist nicht notwendig. Sie können gern nochmal den wesentlichen Inhalt Ihrer Einwendungen, wenn Sie aufgerufen werden, dann vortragen. Aber Sie können davon ausgehen, dass wir Ihre Einwendungen alle kennen und gelesen haben und auch wissen, was Sie bewegt und was Sie zum Vorhaben sagen wollen. Der ganze Termin ist heute nicht öffentlich; von daher mal die Frage: Sind Vertreter der Presse anwesend? Das scheint nicht der Fall zu sein. Sonst müssten wir hier abstimmen, ob die Presse zugelassen wird oder nicht. Aber da wir heute keine Presse haben, entfällt dieser Punkt. Da das heute hier quasi so angelegt ist wie eine mündliche Verhandlung, wie Sie das vielleicht von Gericht kennen, ohne dass das einen gerichtlichen Charakter hätte – um das gleich mal zu sagen –, werden wir auch ein Wortprotokoll erstellen. Das heißt, alles, was sich hier oder was Sie alle nachher in das Mikrofon sprechen, wird aufgezeichnet und nachher von einem Schreibbüro in ein Wortprotokoll gegossen, weil das nachher auch Beweisfunktion hat, was hier jedenfalls gesprochen, beschlossen oder gemeinsam an Lösungen gefunden worden ist. Und dieses Protokoll wird dann auch zum Verfahren genommen und ist eine ganz wesentliche Grundlage für uns im nachfolgenden Prozess der Entscheidung über dieses Vorhaben. Von daher: wenn Sie nachher aufgerufen werden, um heute sich zu Wort zu melden, darf ich Sie bitten, hier vorne zu meiner Rechten, wo das Mikrofon steht, sich dann zu platzieren und immer, bevor Sie das Wort ergreifen oder auch Ihre Einwendung oder Ihre Frage äußern, noch einmal Ihren Namen zu nennen, damit wir im Wortprotokoll auch nachvollziehen können, wer hat wann was konkret gefragt. Von daher also immer bitte nochmal Ihren Namen sagen. Das ist ganz wichtig, weil wir nachher sonst nicht mehr hinterherkommen, wer dann konkret was, wann und wo und wie gesagt hat. Ansonsten werden wir auch Pausen einplanen. Wir haben geplant, um etwa 13 Uhr eine längere Mittagspause einzulegen, damit wir uns alle auch versorgen können, damit

keiner hier auch mit einem leeren Magen sitzen muss. Für das trinkliche Wohl, will ich mal sagen, ist gesorgt. Das heißt, hier hinten finden Sie Wasser, Kaffee und Tee. Das ist kostenlos für alle, da können Sie sich bedienen, damit hier keiner auch verdurstet. Das dürfen Sie auch mit zum Platz nehmen. Das ist recht gut gelöst hier. Von daher können Sie sich jederzeit entsprechend an Kaffee, Tee und Wasser bedienen. Die WC sind, wenn Sie am Eingang wieder aus dem Saal heraustreten, rechts und linker Hand. Da finden Sie die WC. Das vielleicht mal zu den allgemeinen Hinweisen, wenn ich nichts vergessen habe. Vielleicht mal zu den Zielen des heutigen Tages nochmal genauer: Wir wollen alle für die Entscheidung erheblichen Punkte, wie es so schön heißt, mit Ihnen gemeinsam klären, besprechen, erörtern und im Idealfall auch schon klären. Das heißt, Idealfall, wenn Sie vielleicht Fragen haben, wo Sie sich am Anfang unklar waren, wie ist es mit dem Lärm, wie ist es mit der Lärmschutzwand, wie ist das mit dem Verlauf der Straße und sich jedenfalls im Rahmen der heutigen Erörterung dann diese Fragen klären lassen, dann ist das das Hauptziel des Termins heute. Und ansonsten werden natürlich im Nachgang im Rahmen unseres Bescheides nachher alle weiteren Einwendungen behandelt, beschieden. Und der Beschluss ergeht dann auch allen Einwendern und Einwenderinnen dann zu. Es geht auch darum, gegebenenfalls die Planungen der Vorhabensträgerin nochmal zu optimieren, das heißt, auf Ihre Einwendungen, auf die Stellungnahmen zu reagieren und zu schauen, ob der vorgelegte Plan noch an Stellen optimierungsfähig und -bedürftig ist. Das ist ganz wichtig, das ist ein ganz wesentlicher Bestandteil des heutigen Tages und der nächsten Tage auch mit. Wir haben – das haben Sie vorne gesehen – wir führen eine Teilnehmerliste. Da haben Sie sich auch schon eingetragen. Sie haben auch eine Rednerliste dort vorgefunden, in die Sie sich hoffentlich auch eingetragen haben. Uns hier im Podium liegt die Liste auch vor. Und der Herr Lentzen, der heute durch den Termin führen wird, wird dann der Reihe nach, wie Sie sich eingetragen haben, auch aufrufen und Sie bitten, dann vorne an den Tisch zu kommen. Und dann können Sie Ihre Fragen und Einwendungen gerne mit uns gemeinsam besprechen und erörtern. So, ich muss mal gucken, dass ich nichts vergessen habe. Zum heutigen Termin: Wir haben also mehrere Tage, wir sind also ab heute für mindestens drei Wochen hier in Berlin vor Ort. Gegebenenfalls haben wir noch eine weitere Woche als Zusatzfunktion geplant, falls wir nicht alle Themen und alle Einwendungen abhandeln können. Am heutigen Tage geht es darum, dass wir nach der Eröffnung, die ich gerade mache, und der Projektvorstellung durch die Vorhabensträgerin danach die Einwendungen aus dem Bereich des Klausenerplatzes – das sind die Postleitzahlen 14059, 10589 und 14057, und das sind die Einwendungsnummern E0317 sowie E0287, E0001, E0041, E0053, E0276, E0394 und E0396 – mit Ihnen allen besprechen und erörtern. Um vielleicht eine Irritation, die vorhin mal aufkam, zu klären: Sie können, auch wenn heute vielleicht nicht Ihre Einwendung aufgerufen ist, immer hier teilnehmen. Sie können auch an den nächsten Tagen gerne teilnehmen als Betroffene. Das ist also kein Problem. Auch wenn wir hier nicht jeden Tag alle Einwendungen behandeln können und alle

Themen aufrufen werden, haben Sie als Betroffene natürlich das Recht, auch an allen Tagen teilnehmen zu dürfen. Um das auch mal klarzustellen, dass hier keine Irritationen aufkommen. Soweit vielleicht von mir erstmal. Dann nochmal ein paar formale Hinweise Ihnen mitgegeben und draußen auch am Aushang: Es ist eine Hausordnung hier. Wir sind also verpflichtet hier, uns ein paar Spielregeln zu geben und die auch einzuhalten. Wir sind auch von dem hiesigen Eigentümer verpflichtet, diese Hausregeln auch durchzusetzen. Das bitte ich Sie also auch zu beachten. Es ist also Rauchverbot. Ihre Handys dürfen Sie natürlich benutzen; ich bitte Sie aber, dass Sie die stumm schalten, damit sie den heutigen Termin nicht stören. Und Sie dürfen, weil es ein nicht öffentlicher Termin ist, auch keine Bild- und Tonaufnahmen anfertigen von diesem heutigen Termin. Sollten wir das feststellen, müssten wir Sie des Saales verweisen und auch bitten, die Aufnahmen zu löschen. Ich gehe davon aus, dass sich alle an die Regeln halten werden. Dafür schon mal vielen Dank. So. Pause hatte ich erwähnt. Dann bin ich eigentlich schon durch mit meinen Hinweisen. WC hatte ich schon erwähnt vorne. Ja, genau. Dann will ich ... Wenn Sie Fragen haben zum allgemeinen Ablauf, dann vielleicht jetzt schon mal vor Ort. Vorab, meine ich. Haben Sie ... Ja? Wenn Sie an das Mikro gehen, einfach mal anschalten, bis der Knopf grün leuchtet, und dann Ihren Namen sagen. Dann können Sie die Frage gerne stellen.

00:15:12–00:16:35

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Hallo? Ja, geht. Wunderbar. Ja, schönen guten Tag. Mein Name ist Martin Burth vom Kiezbündnis Klausenerplatz in 14059 Berlin. Wir haben verschiedene Einwendungen hier ja auch eingebracht und freuen uns auf eine interessante Diskussion. Vielen Dank für die Einführung. Ich habe ein paar technische Fragen: Also, wir haben jetzt mit Mühe uns zum Glück auch selbst von zu Hause zum Teil elektrische Verbindungen mitgebracht und jetzt hier so eine Notversorgung hergestellt. Wenn jetzt mehr Leute hier wären, die auch ihren Laptop oder andere elektrische Geräte hier anschließen wollen, wäre das etwas schwierig und knapp. Meine Bitte wäre einfach, vielleicht für die nächsten Tage zumindest mitzunehmen, dass man die Ausstattung im Auditorium ein bisschen anpasst an die Ausstattung auf dem Podium. Ich erwarte jetzt nicht, dass auch das Auditorium mit Getränken versorgt wird, aber hier zumindest ein Hinweis. Meine eigentliche Frage ist aber: Uns ist vom Hotel mitgeteilt worden, dass es die Möglichkeit gäbe, über ein HDMI-Kabel auch Präsentationen einzuspielen. Und ich habe jetzt hier so ein bisschen Mühe, mir vorzustellen, wie das ablaufen könnte. Vielleicht können Sie dazu noch einen Hinweis geben. Danke schön!

00:16:36–00:17:25

Herr Paulat (FBA): Genau. Also, erstens: Getränke, wie gesagt, für alle, sind frei. Also, Sie

können sich gerne bedienen. Die Getränke sind nicht nur für uns im Podium, sondern sind für Sie alle auch mit. Sie finden da hinten jeweils zwei Getränkestellen. Da sind in den Kühlschränken Wasser, still und mit Sprudel, und Kaffee und Tee in ausreichender Menge vorhanden. Da können Sie sich jederzeit gerne bedienen. Zur Technik: Wir sind hier flexibel. Die Kollegen der Technik sind sehr agil hier und sehr freundlich. Wenn wir mehrere Bürger haben, die hier Technik brauchen, können wir immer noch nachrüsten – wie heute Morgen auch geschehen. Und Sie sehen ja neben sich, da liegt ja so ein schwarzes Kabel. Das ist ein HDMI-Kabel. Und damit könnten Sie dann, wenn Sie dran wären, auch Ihren Rechner stöpseln und könnten dann auch Ihre Präsentation hier vorne halten. Also, auch dafür sind wir bestens gerüstet heute.

00:17:26–00:17:28

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Gestatten Sie noch eine Nachfrage.

00:17:29–00:17:30

Herr Paulat (FBA): Gerne.

00:17:30–00:17:31

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Sie hatten vorhin vom Wortprotokoll gesprochen.

00:17:31–00:17:32

Herr Paulat (FBA): Ja.

00:17:32–00:17:38

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Wird dieses Wortprotokoll auch den Einwendern zur Verfügung gestellt oder müssen wir selber mitschreiben, um wichtige Punkte hier mitzunehmen?

00:17:39–00:17:45

Herr Paulat (FBA): Also, wenn Sie das wünschen, das Protokoll zu haben, würden wir das mit ins Protokoll nehmen. Dann würden wir Ihnen das im Nachhinein zustellen. Genau.

00:17:46–00:17:49

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Genau. Dann würde ich das gerne zu Protokoll geben.

00:17:50–00:18:12

Herr Paulat (FBA): In geschwärtzter Fassung, muss ich Ihnen sagen, einfach aus Datenschutzgründen. Genau. Also, die Namen würden Sie dann nicht mehr ... Wir, im FBA, in der Akte hätten natürlich dann die Liste mit allen Namen logischerweise. Ihnen als Einzelpersonen dürfen wir aus Datenschutzgründen natürlich nur dann Ihren Namen maximal noch offen ... Ansonsten kriegen Sie das Wortprotokoll, aber geschwärzt um die Personen, die dann den Beitrag erhalten haben. Das ist einfach aus Gründen des Datenschutzes erforderlich.

00:18:13–00:18:14

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Vielen Dank.

00:18:15–00:18:33

Herr Paulat (FBA): Genau. Gut. Gibt es noch weitere allgemeine Fragen jetzt zum Ablauf des heutigen Tages, bevor wir jetzt, ich das Wort jetzt an die DEGES übergebe?

00:18:34–00:20:19

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Ja, guten Morgen. Mein Name ist Daniel Buchholz, ich bin Sachbeistand von Herrn Martin Burth, der hier eine Einwendung auch gemacht hat. Erstmal vielen Dank für die Veranstaltung heute, für die Organisation. Wo sich mir als normalem Bürger ein bisschen die Frage aufdrängt, ob hier die, ich sage mal, die Relation – man sieht es ja auch, wie wir hier zueinander sitzen –, ob das alles so vernünftig geplant ist. Also, wir haben ja das gerade besprochen, dass man vielleicht zwei, drei Reihen mit PC-fähigen und elektrisch angeschlossenen Arbeitsplätzen schaffen könnte, anstatt 1.100 Einzelplätze vorzusehen. Ist ja gut, dass Sie da, ich sage mal, auch von dem ausgehen müssen, dass hier vielleicht tausend Bürger kommen, Bürgerinnen und Bürger kommen. Meine Frage ist aber: Wieso haben Sie sich – ich weiß nicht, ob Sie das als Fernstraßen-Bundesamt waren oder die DEGES – dafür entschieden, diesen Erörterungstermin über drei Wochen hinzuziehen? Ich kann verstehen, dass es viele Einwendungen gibt, die natürlich auch abgewogen werden müssen und besprochen werden sollen. Aber dass Sie das hier mal darlegen, das ist ja ein sehr ungewöhnliches Verfahren. Es ist durchaus rechtlich möglich, wenn ich es richtig sehe. Aber es führt natürlich dazu, dass eine normale Bürgerin oder ein normaler Bürger dieses Verfahren nicht komplett begleiten kann. Also, ich kann mir nicht drei Wochen Urlaub nehmen, um mir alles anzuhören, was hier heute und in den nächsten drei Wochen diskutiert wird. Und ich muss sagen, diese Zersplitterung der Beteiligung der kritischen Öffentlichkeit finde ich nicht gut. Das sage ich auch ganz klar. Denn ich glaube, man hätte das auch ein bisschen thematisch gliedern können. Das ist ja in anderen Planfeststellungsverfahren, nicht bloß in Berlin, auch bei anderen Großvorhaben durchaus so üblich, dass man das thematisch gliedert

und dann sagt: Es gibt einen ersten allgemeineren Tag, dann kommen die Dinge zu Weiß-ich-nicht-Anschluss-sowieso-Anschluss-sowieso und dann andere Dinge, übergreifende Dinge und dann speziellere Dinge. Da haben Sie sich ja bewusst anders entschieden. Ich würde gerne mal wissen: Warum ist das so? Und sehen Sie das nicht auch so, dass Sie hier verunmöglichen, dass normale Bürgerinnen und Bürger, die hier – Sie haben die demokratischen Rechte gerade angesprochen – die Möglichkeit haben, dieses Verfahren auch inhaltlich begleiten zu können, eigentlich de facto ausgeschlossen werden? Danke.

00:20:20–00:23:01

Herr Lentzen (FBA): Ja, Lentzen, mein Name. Ich erkläre Ihnen mal, wie wir zu der Gliederung gekommen sind. Wir haben genau das diskutiert: Machen wir, wie üblich, nach Themen? Wie zum Beispiel in Duisburg. Oder machen wir das sogenannte postleitzahlräumliche Betroffenheitssystem? Und es hat sich in der Vergangenheit ... Ich habe zum Beispiel die A 17 Dresden-Prag gemacht. Es hat sich erwiesen, dass auf engem Raum mit vielen Zuschriften – wir haben ja 1.700 Einwendungen, wenn man alles zusammenzählt –, dass sich dann die Feingliederung auf örtliche Betroffenheitsbereiche nur mit dem Postleitzahlleitsystem eignet, wirklich jeden entsprechend drankommen zu lassen und auch seine Betroffenheit zu erfahren anhand des Tages, wo sein Bereich, wo er lebt und wo er wohnt, dann ausführlich diskutiert wird. Wenn ich jetzt nach Themen teile – das haben wir auch gedanklich durchgespielt, dann würden wir ... Nehmen wir mal an, Standardtag: Thema Lärm und Schadstoffe. Ja, dann wären alle da. Also, im Grunde ist ja der ganze Bereich ... Es ist ja überall das Problem Lärm und Schadstoffe. Und das gäbe dann keine sinnvolle Gliederung mehr. Beim Thementag Eigentum wären dann ganz wenige da. Und so haben wir eben strukturiert nach räumlicher Betroffenheit, auch nach Anzahl der Zuschriften. Also, Sie haben hier für den heutigen Tag ... Deshalb auch der große Saal, im Grunde hätten theoretisch 800 bis 1.000 Menschen kommen können heute. Das wäre nicht unrealistisch gewesen. Und deshalb haben wir eben diesen einen Tag erstmal gesetzt. Und damit auch jeder sich mitgenommen fühlt, haben wir auch intern ... Sie werden sich sowieso die Frage stellen: Wann bin ich denn dran? Und da haben wir auch überlegt, wessen Einwendung ist denn am komplettesten? Wer spricht die meisten Probleme an? Wobei sich dann die Anwesenden, die da sind, gleich mitgenommen fühlen. Und ich habe zum Beispiel auf Platz 1 das Kiezbündnis. Weil das die kompletteste Einwendung ist, die alle Probleme anspricht. Und dann kann jeder, der da ist, sich gleich mitgenommen fühlen, vielleicht sich ein paar Sachen notieren und dann mal, wenn er dann zu Wort gebeten wird, dann nachfragen, was seine ganze persönliche Betroffenheit vielleicht bei einer Hausnummer so ist: Wie laut wird es denn bei mir? Ja, so haben wir uns ... So sind wir dann zu dieser Entscheidung gekommen.

00:23:03–00:24:02

Herr Paulat (FBA): Genau. Vielleicht noch eine Ergänzung. Das ist immer im Vorfeld sehr, sehr schwer vorhersehbar. Also, wie viele von den Einwenderinnen und Einwendern wirklich vor Ort dann kommen können, dann macht man es immer irgendwie falsch. Man kann das nie ganz recht machen. Am Wochenende dürfen wir nicht erörtern; in der Woche, wissen wir alle, haben wir Berufe oder dergleichen, da ist es halt schwierig. Aber wir können das nur so anbieten und schauen. Wenn wir alles in einen Tag packen, dann gibt es Unmut, wenn man sich dann nicht Gehör verschaffen kann, nicht ausreichend sich melden kann. Das ist von daher immer ... Im Nachhinein kann man immer das besser planen, aber das geht ja nun mal nicht. Rückwirkend kann man nicht planen. So, vielleicht da... Gibt es noch Fragen sonst zum Ablauf? Dann kommen Sie ruhig vor.

00:24:03–00:24:50

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Ja, einen schönen guten Morgen. Ich bin Martina Bärtels-Roesener, eine private Einwenderin. Und ich habe Fragen zu dem Tag, dass es am Wochentag stattfindet, und dem Ort. Ich habe diverse Freunde bei uns im Kiez, die nicht kommen können, weil es ihnen entweder zu weit ist, weil sie schon älter sind, oder aber sie einfach arbeiten mussten. Wenn ich mir das jetzt vorstelle, dass die hier alle fehlen, finde ich wirklich schade. Weil: An sich ist das ja ein wirklich super Instrument. Also, der Erörterungstermin an sich. Also, ich hätte einen Samstag gut gefunden oder drei Samstag in Aufteilung, was ja auch öfter in anderen Veranstaltungen vorkommt, statt unter der Woche und an einem so anderen Ort. Und ich denke, in der Nähe vom Messebereich gibt es andere Orte wie Hotels und alles Mögliche.

00:24:51–00:26:13

Herr Paulat (FBA): Also, wir haben lange gesucht. Erstmal dazu: Es gibt weit über tausend Einwendungen und Stellungnahmen, die wir haben. Und Sie müssen erstmal, wenn Sie planen, davon ausgehen, dass Sie allen Einwendern auch Raum geben müssen. Das heißt, wir dürfen auch keinen abweisen. Das heißt, wenn wir zu klein planen, dann geht das nicht. Das heißt, wir haben einen Ort gesucht, in dem möglichst auch alle Einwenderinnen und Einwender, wenn sie kommen könnten, auch Platz finden, um auch mitmachen und miterörtern zu dürfen. Das ist halt der Punkt, warum wir diesen Saal gewählt haben. Es ist in Berlin doch nicht ganz so einfach, wie wir dachten, größere Räumlichkeiten zu finden. Und aufgrund auch der Erreichbarkeit mit U-Bahn hier haben wir gehofft, dass eben auch der Weg von Ihren Wohnungen hier her nicht so weit ist. Also, vor Ihnen ... Bei Ihnen zuhause im Wohnzimmer können wir auch nicht erörtern, das geht nun mal leider auch nicht. Wir müssten irgendwo einen Mittelweg finden. Aber wir haben uns aus Leipzig auch zu Ihnen hier nach Berlin begeben, um mit Ihnen

ins Gespräch zu kommen. Wir sind über jeden dankbar, der kommt, weil wir mit Ihnen ins Gespräch eintreten wollen. Wir können aber nicht jeden Wunsch erfüllen. Und wenn wir es am Wochenende machen, dann kommen genau die Einwender wieder, warum ich am Wochenende kommen muss. Also, Sie können das nicht jedem recht machen. Das muss man auch mal sagen. Die Familien, die am Wochenende ..., die in der Woche arbeiten müssen, wollen am Wochenende ja Pausen haben. Also, das können Sie eben nicht jedem Interessiertem recht machen. Das ist sehr, sehr schwer. Von daher bitte ich um Verständnis. Ja?

00:26:14–00:26:16

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Danke.

00:26:18–00:26:51

Herr Paulat (FBA): Ja, genau. Und der Hinweis kam auch noch: Wir haben ja auch bis 18 Uhr extra gewählt. Das heißt, auch die, die arbeiten müssen, könnten gegebenenfalls am Nachmittag dann dazustoßen und miterörtern. So. Gibt es noch Fragen zum Ablauf oder allgemeine Fragen zum Verständnis des heutigen Termins? Wenn das nicht der Fall ist, dann darf ich die DEGES und den Herrn Grüşchow persönlich bitten, sein Team vorzustellen vielleicht ein bisschen und das Vorhaben vor allen Dingen vorzustellen.

00:26:53–00:27:00

Herr Grüşchow (DEGES): Ja, guten Morgen. Mein Name ist Peter Grüşchow. Ich bin Projektleiter bei der DEGES für die ...

00:27:01–00:27:07

Herr Paulat (FBA): Herr Grüşchow, wenn ich ... Können Sie bitte ein bisschen näher ans Mikrofon rangehen, dass ... Sonst ist das für die Aufnahme ... Genau, danke.

00:27:07–00:43:19

Herr Grüşchow (DEGES): Ist es so besser? Okay, also nochmal. Mein Name ist Peter Grüşchow, ich bin Projektleiter bei der DEGES für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm. Mit dabei hier links und rechts von mir und hinter mir sind also die Kollegen der DEGES und auch der beteiligten Planer und Gutachterbüros, die sich über die Zeit mit der Entwicklung dieses Projektes beschäftigt haben, die also auch die Planfeststellungsunterlagen aufgestellt haben und die sich auch mit der Beantwortung Ihrer Einwendungen und Stellungnahmen beschäftigt haben. Das heißt, alle, die hier so um mich herum sitzen, sind dafür verantwortlich, was Sie da so schriftlich gekriegt haben von uns. Ich würde mal auf eine Vorstellung im Einzelnen verzichten, weil es doch eine ganze Menge Leute sind. Wir haben Kollegen aus

eigentlich allen Fachbereichen mitgebracht, Lärmschutz, Umweltschutz, Straßenplaner, um alle Ihre Fragen, Ihre Sorgen, die Sie vielleicht mit dem Projekt haben, auch fundiert beantworten zu können. Wir als DEGES, Herr Paulat hat ja schon ein bisschen was dazu gesagt, wir sind also eine Projektmanagementgesellschaft, die im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm plant und realisiert. Also, wir sind letztendlich über die Autobahn GmbH Vertreter der Bundesrepublik Deutschland und vertreten eben hier den Vorhabensträger oder die Vorhabensträgerin, wenn man es so gendern mag, für den Umbau des AD Funkturm. Ich würde eigentlich nur mal kurz durch das Projekt durchgehen und die wesentlichsten Grundzüge vorstellen. Das ist auch nur ein ganz kurzer Vortrag, damit wir so ein bisschen alle über das Gleich reden. Und dann würden wir doch schnell dazu übergehen, Ihre Themen zu erörtern. Ich denke mal, uns allen ist klar, dass die Stadtautobahn in Gänze ein wesentliches Herzstück der Infrastruktur in Berlin ist. Als Bestandteil davon ist eben das Autobahndreieck Funkturm ja eine Anlage, die in den 60er Jahren für damals irgendwie 20.000 Fahrzeuge gebaut wurde. Heute sind auf dem Dreieck 230.000 Fahrzeuge täglich unterwegs. Es hat also durchaus eine enorm hohe Bedeutung für den Verkehrsmix in Berlin und als Stadtautobahn eben auch für die Entlastung der innerstädtischen Straßenräume. Also, wenn man mal so eine Statistik nimmt: Die Stadtautobahn in Berlin hat am gesamten Straßennetz in Berlin 1,5 Prozent Anteil, bewerkstelligt aber fast 20 Prozent aller werktäglichen Kfz-Fahrleistungen in Berlin. Also, das ist schon eine ganze Menge. Daraus kann man ableiten: Was würde denn jetzt passieren, wenn das Dreieck Funkturm nicht mehr funktioniert, wie es heute gerade noch funktioniert? Wir hätten also sofort Fragen der Sperrung von einzelnen Fahrbahnen oder auch größerer Teile der Anlage mit der Folge, dass sich der Verkehr natürlich andere Wege durch die Stadt suchen würde, also natürlich Stadtstraßen und Wohngebiete erheblich belasten würden. Deswegen haben wir also ein großes Interesse daran, diese so wichtige Anlage für die Stadt zu erhalten und zu erneuern. Der Auslöser für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm ist der Zustand der Brücken im Dreieck. Wir haben hier so dringenden Handlungsbedarf, denn fast alle Brücken sind aufgrund ihres Alters und eben dieser enormen hohen Verkehrsbelastung bereits geschädigt. Wir sehen das ja da draußen. Wir haben bereits heute schon Verkehrseinschränkungen in Form von Spurreduzierung, Geschwindigkeitsbeschränkung, Sperrung für Lkw auf einzelnen Fahrbahnen, sodass also dringender Handlungsbedarf da ist. Wir haben natürlich auch geprüft, ob man quasi als Sofortmaßnahme die Brücken im Bestand und vor Ort, also mit erstmal augenscheinlich geringerem Aufwand sanieren kann. Allerdings ist das eben nur bedingt oder gar nicht möglich. Ich hatte ja schon gesagt, das würde sofort zu Sperrungen und Verkehrsverlagerungen des Autobahnverkehrs im Stadtstraßennetz führen, sodass wir eigentlich schnell zu der Entscheidung gekommen sind, dass der Umbau des Autobahndreiecks die einzige vernünftige Alternative ist. Primärziel der Maßnahme ist also die Erhaltung dieser bestehenden Verkehrsanlage des Autobahndreiecks

Funkturm. Wir haben eine umfangreiche Variantenuntersuchung gemacht. Wir haben auch eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht, im Grunde genommen im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, und sind eben nach einer umfangreichen Variantenuntersuchung, die ja auch in der Planfeststellungsunterlage dargestellt ist, dazu gekommen, dass der Umbau in der hier zur Planfeststellung eingereichten Form der sinnvolle Weg ist. Durch den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm betroffene Stadtstraßen und Wegeverbindungen werden natürlich entsprechend den Erfordernissen oder dem aktuellen Zustand auch wieder angepasst. Wir müssen aber auch nochmal vielleicht ganz klar an der Stelle sagen: Es ist ausdrücklich nicht das Ziel der Maßnahme, Defizite im Stadtstraßennetz zu beseitigen oder meinetwegen auch im Radwegnetz. Da gibt es ja doch viele Einwendungen, die in diese Richtung gehen. Also, es ist nicht unsere Aufgabe, im Stadtgebiet das Verkehrsnetz zu verbessern oder auch das Verkehrsregime in Wohngebieten zu verbessern. Hier muss man also ganz klar abgrenzen: diese Maßnahme der Bundesrepublik Deutschland, Umbau des Autobahndreiecks Funkturm, gegen den Verantwortungsbereich des Landes Berlin beziehungsweise auch des Bezirkes, das Stadtstraßennetz im Umfeld zu bearbeiten. Die hohe Dringlichkeit hatte ich erwähnt, das ist eben der Bauwerkszustand. Deswegen ist das Planungsgebiet dieses Vorhabens, so wie es hier zur Planfeststellung eingereicht ist, also auch sehr eng auf das Autobahndreieck Funkturm begrenzt. Das heißt, es ist auch nicht das Ziel, die Stadtautobahn in weiterführenden Abschnitten zu verbessern, einzubeziehen. Ja, wir kennen alle die Themen Deckelung der Autobahn, weiter nördlich, Umverlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm. Das sind alles so Maßnahmen, die sich in der Öffentlichkeit durchaus vorgestellt werden können. Im Zusammenhang mit der Stadtautobahn sollen hier ausdrücklich nicht einbezogen werden, weil eben dieser Umbau als Erhaltungsmaßnahme das Ziel ist. Wir werden also, wie gesagt, ausschließlich das Dreieck Funkturm bearbeiten, und zwar in den Grenzen, wie wir es hier sehen. Wir fangen also hier unten links im Bild an der Eichkampsiedlung auf der A 115 an, im Südwesten, gehen dann in den Norden bis zur Ostpreußenbrücke/Neue Kantstraße und im Südosten, hier so in der Mitte zu sehen, bis zur Anschlussstelle Kurfürstendamm, die also selbst durch die Maßnahme nicht mehr betroffen sein wird. Das heißt, da wird keine Änderung vorgenommen und die wird auch durchgängig funktionsfähig bleiben. Und im Grunde genommen ist die Maßnahme dann so, dass wir die A 115 ab der Eichkampsiedlung so ein bisschen nach Osten aus der alten Trasse rausschwenken, über das vorhandene Rasthofgelände, also mitten durch die ehemalige AVUS-Nordkurve. Und das Rasthofgelände selbst wird geschlossen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und insbesondere auch der Verkehrsqualität werden wir die Verkehrsführung im Autobahndreieck Funkturm komplett neu organisieren. Einfach, um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Und vor allen Dingen auch, dass die Anlage, die ja, wie gesagt, aus den 60er Jahren ist, den heutigen Standards entspricht. Wir werden also nach dem geltenden Regelwerk agieren, werden dafür sorgen, dass an den

Ein- und Ausfahrten ausreichende Entwicklungslängen vorhanden sind, dass wir regelgerechte Wegweisungen herstellen können, dass wir diese ganzen Ein- und Ausfädelungsbereiche, Verflechtungsstrecken, wo sich Verkehrsbeziehungen kreuzen, optimieren, sodass wir dort auch eine zukunftsfähige Anlage am Ende haben. Die Maßnahme ist allerdings auch ganz ausdrücklich kein Ausbau. Es ist also wirklich nur eine Erneuerung. Wir werden keine Änderung der Dimensionierung der Verkehrsanlage vornehmen. Also, es werden keine Fahrstreifen hinzugefügt, weder in der Autobahn noch in den Rampen. Die Verbesserung wird ganz allein durch eine Änderung des Designs der Autobahn stattfinden. Ein wesentliches Kernelement des Umbaus ist der Neubau der Anschlussstelle Messedamm. Da geht es also, wenn wir mal hier im Bild die linke Seite angucken, um alle grün und rot dargestellten Anbindungen an das Stadtstraßennetz, die also so innerhalb des Autobahndreiecks liegen und heute für einen großen Teil der Verkehrsbehinderungen und auch der Unfälle im Dreieck verantwortlich sind. Die werden wir also alle aus dem Autobahndreieck herausnehmen und künftig über eine neue Anschlussstelle Messedamm an der A 115 abwickeln. Das sieht man dann so in dem rechten Bild ganz unten links, da wird sich dann diese Anschlussstelle da im Bereich des Bahnhofs Messe Süd befinden, da auf der Höhe. Die Tank- und Rastanlage im Inneren des Autobahndreiecks Funkturm wird, wie gesagt, entfallen. Die wird ja ohnehin recht viel genutzt, so, ich sage mal, zweckentfremdet als Lkw-Abstellfläche, schon fast, kann man sagen, als Gewerbehof für Busse und eben doch, man sieht es auch so ein bisschen links im Bild an diesen Fahrbahnen, für Ortskundige als Schleichweg und Abkürzung. Wir werden also diesen Verkehr, der die Autobahn verlässt oder auf die Autobahn auffahren will in diesem Bereich, an einer Stelle konzentrieren, nämlich an dieser neuen Anschlussstelle Messedamm, sodass sich in diesem Bereich zukünftig jeder, der dort ein- und ausfahren will, nur noch zu einem Punkt orientieren muss, nämlich dieser Anschlussstelle Messedamm, sodass die ganze Anlage übersichtlicher und begreifbarer wird. Und das gilt dann in der Folge natürlich auch für den reinen Autobahnverkehr, weil eben nicht alle paar Meter eine Ein- und Ausfahrt ist, auf die man sich dort konzentrieren muss. Es wird also ein reines Autobahndreieck, wo man dann jeweils nur noch einen Entscheidungspunkt hat, wo man hin will und sich nicht mehr mit unzähligen, dicht aufeinanderfolgenden Ein- und Ausfahrten und Verflechtungen konfrontiert sieht. Ja, hier noch einmal einfach in der Ansicht: Wie sieht die neue Anschlussstelle aus? Wie gesagt, da in Höhe des Bahnhofs Messe Süd wird die sein. Und wir erreichen damit eben so ein paar, mit dieser Anlage so ein paar wesentliche Ziele, die eigentlich bei jeder Straßenplanung wichtig sind, insbesondere so bei Knotenpunktplanung. Wir wollen, dass die Anlage erkennbar ist, dass sie übersichtlich und begreifbar ist, dass man eine einfache Wegweisung herstellen kann. Und natürlich am Ende soll sie verkehrssicher, leistungsfähig sein und für unseren Spezialfall eben die Verkehrsführung im Autobahndreieck Funkturm optimieren. Wie soll das Ganze baulich umgesetzt werden? Durch den Umbau in neuer Lage haben wir die Möglichkeit, alle

Verkehrsbeziehungen im Dreieck durchgängig aufrecht zu erhalten. Und auch die aktuelle vorhandene Anzahl an Fahrstreifen, die Richtung, weitestgehend aufrecht zu erhalten. Das heißt, wir sind in der Lage, den Autobahnverkehr auch während der Bauzeit weitestgehend auf der Autobahn zu halten und ein Ausweichen in das Stadtstraßennetz zu vermeiden. Das ist ja eine ganz wesentliche Sache, die wir bei einer Erneuerung im Bestand nicht hinkriegen würden. Wir müssten dann Fahrbahnen, wo Erneuerungen stattfinden, zwangsläufig sperren. Allerdings ist es über einen großen Teil der Bauzeit nicht möglich, alle Anbindungen an das Stadtstraßennetz im Dreieck Funkturm sinnvoll aufrecht zu erhalten. Ich hatte ja gesagt, dass wir diese ganzen grünen und roten Fahrbahnen hier links im Bild während der Bauzeit also überhaupt rausnehmen wollen aus dem Dreieck. Und wir müssen sie eben während der Bauzeit sperren, weil sie im Grunde genommen das ganze Baufeld durchschneiden und auch relativ früh im Bauzeitraum dann nicht mehr befahrbar sein werden. Das heißt, ein- und ausfahrender Verkehr muss bis zur Fertigstellung der neuen Anschlussstelle Messedamm, wie ich sie gezeigt habe, die benachbarten Anschlussstellen benutzen. Wir werden also während der Bauzeit durchaus mit höheren Belastungen rechnen müssen, und zwar eben an den benachbarten Anschlussstellen, insbesondere eben dann auch Spandauer Damm und eben auch Kaiserdamm und dann auch in der Folge auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen. Dem wollen wir durch eine – naja – doch recht großflächige Anpassung von Lichtsignalen an diversen Knotenpunkten im Stadtstraßennetz begegnen, sodass wir also die veränderten Verkehrsströme an den Knotenpunkten besser abwickeln können. Und hier speziell in dem Bereich Knobelsdorff-/Sophie-Charlotten-Straße/Kaiserdamm werden wir auch die Verkehrsführung ändern. Wir werden also ein Einbahnstraßensystem einrichten, das die veränderten Verkehrsströme abwickeln soll. Wir werden die besonders betroffenen Straßenzüge, also im Wesentlichen Sophie-Charlotten-Straße, vorher ertüchtigen und werden dabei auch, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten, lärm mindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz bringen. Lärmschutz ist vielleicht noch ein Thema, damit würde ich dann auch schließen, weil mir das doch auch recht wichtig ist. Das ist ja doch immer die eigentlich gefühlt größte Auswirkung, die eine Verkehrsanlage hat. Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm gibt uns die Möglichkeit, die direkt benachbarten Wohngebiete mit verbesserten oder – für den Fall der Dernburgstraße zum Beispiel – sogar auch erstmalig mit Lärmschutz auszustatten. Wir werden also, wie gesagt, alle Fahrbahnen im Autobahndreieck mit lärm mindernden Fahrbahnbelegen ausstatten. An der Eichkampsiedlung, das ist hier so links im Bild visualisiert, werden wir die Lärmschutzwand erneuern und im Baubereich auf 7,50 Meter über Fahrbahn erhöhen. Auf der Ostseite – das kann man hier vielleicht schlecht sehen – wird es auch eine Lärmschutzwand in Richtung zur Hilde-Ephraim-Siedlung geben, die ja neu ist dann. Und im Bereich der Dernburgstraße, das ist im rechten Bild visualisiert, werden wir also, wie gesagt, werden wir komplett neu Lärmschutz einrichten, da ist ja bisher gar nichts vorhanden, mit Lärmschutzwänden

bis zu acht Meter Höhe. Was hat das für Auswirkungen? Ich hoffe, das ist so ein bisschen zu erkennen. Dieses Bild zeigt den Unterschied zwischen der Lärmsituation bei der Umsetzung unserer Planung und den Lärmauswirkungen ohne Ausbau. Also, man kann hier ganz gut sehen, dass alles, was grün ist in dem Bild, wird von einem verbesserten Lärmschutz profitieren, der in Folge des Umbaus des AD Funkturm und der Lärmschutzmaßnahmen, die wir da vorgesehen haben, eben stattfinden wird. Alles, was gelb ist, wird in etwa gleich bleiben. Man kann also ganz gut sehen, dass in den benachbarten Wohngebieten Eichkamp, Hilde-Ephraim, Dernburgstraße sich insbesondere in den sehr nahen, hochbelasteten ersten und zweiten Reihen deutliche Verbesserungen ergeben. Und ich denke mal, das ist doch ein wirklich guter Effekt, der durch den Umbau zum Tragen kommt. Damit würde ich jetzt erstmal an der Stelle schließen. Ich denke mal, das sind so die groben Züge des Projekts. Und ja, ich würde an die Kollegen und Kolleginnen vom Fernstraßen-Bundesamt übergeben. Dann können wir mit dem eigentlichen Thema beginnen.

00:43:20–43:37

Herr Paulat (FBA): Genau, vielen Dank, Herr Grüschow. Dann haben wir jetzt eröffnet, das Vorhaben vorgestellt. Und dann wird ab jetzt Herr Lentzen übernehmen. Und Herr Lentzen wird dann durch die einzelnen Erörterungen jetzt führen.

00:43:38–00:47:29

Herr Lentzen (FBA): Ich mache noch eine kleine, kurze Ergänzung zum Protokoll, damit Sie auch was davon haben. Und zwar: Wenn zum Beispiel der Vorhabensträger hier in der Erörterung irgendetwas zusichert, meinetwegen: Ich sichere zu, dass die Lärmschutzwand von 7,50 Meter auf neun Meter erhöht wird, dann ist das so. Wenn das also ins Protokoll kommt, ist das so. Was machen wir mit den Protokollen? Das ist nochmal ganz wichtig, warum wir immer darauf hinweisen, dass jeder sich mit dem Namen vorstellt. Also, dann kriegen wir irgendwann mal diese vielen hundert Seiten zu lesen. Und dann lese ich die durch und dann schreibe ich zum Beispiel am Rand: Gutachten erforderlich. Oder: Auflage. Oder: Neuplanung. Oder irgendwas. Ich arbeite das richtig durch. Und deshalb ist es unheimlich wichtig, dass ich weiß, wer da was gesagt hat. Und deshalb nochmal der Hinweis: Immer schön den Namen nennen, damit ich auch niemandem etwas Falsches zuordne beim Durcharbeiten. So. Und dann noch ... Ich hatte ja schon vorher gesagt, also der Erste: Vertretung für das Kiezbündnis Klausenerplatz, weil das die kompletteste Einwendung ist, die gleich alle mitnehmen kann. Ich hatte mir an zweiter Stelle, damit Sie eine Perspektive haben, den Herrn Neumann aufgeschrieben. Es kann teilweise eine Doppelung sein. Und dann habe ich hier aus Ihrer Anmeldung vorn die Menschen mir hier notiert, die einen Redebeitrag wünschen. Und die versuche ich dann auch räumlich zu den Straßen hintereinander zuzuordnen: Knobelsdorffstraße und

Danckelmannstraße. Damit das Ganze ein bisschen auch so seinen räumlichen Sinn kriegt. Ja, und jetzt, wie schon gesagt, das Kiezbündnis. Vielleicht ist es auch einfacher, wenn das geht, da kann man auch das ... Nein, da ist ja noch dieses Kabel dran. Okay, sonst hätte ich gesagt, wir verlegen einfach das Mikro. Aber Sie brauchen ja auch noch das Kabel. Gut. Und das Mikro, das hat so eine Tücke, nicht, dass man Hunger hat noch, man muss da immer so nah dran gehen.

00:47:30–01:20:28

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Also, am Mikro dran bin ich. Aah! Es klappt sogar mit der Technik. Ich bin entzückt. Also, mein Name ist Martin Burth. Ich vertrete hier auch ein Stück weit meinen Vorstandskollegen Wolfgang Neumann, der bedauerlicherweise lange vor der Festlegung des Erörterungstermins einen größeren Urlaub geplant hatte und erst in den kommenden Tagen, wahrscheinlich ab Donnerstag, Ihnen hier Gesellschaft leisten wird. Ich hoffe aber, dass ich seine Abwesenheit trotzdem einigermaßen ausfüllen kann. Mein Name ist, wie gesagt, Martin Burth, Vorstandsmitglied im Kiezbündnis Klausenerplatz. Ehemaliger Bezirkspolitiker in Charlottenburg-Wilmersdorf und seit ungefähr 2017 mit diesem Thema, Umbau Dreieck Funkturm/Erneuerung der A 100, befasst. Ich habe Ihnen hier eine kleine Präsentation mitgebracht, die, wie Sie sehen, ein bisschen handgemacht ist. Deswegen gibt es da oben so ein Doppelsymbol, was nicht sein sollte. Eine renovierte Fassung des Vortrags im Abgeordnetenhaus ist von 2020; also, Sie sehen, das Thema treibt uns im Kiezbündnis schon sehr lange um. Und uns geht es eigentlich um einige grundsätzliche Fragen zu diesen geplanten Erneuerungsmaßnahmen auf der einen Seite und zu einigen speziellen Fragen, die uns in unserem Wohngebiet Klausenerplatzkiez direkt neben der Autobahn, aber im Norden des Dreiecks Funkturm speziell beschäftigen. Ich fange mal vorne an. Wir haben, wie Sie sehen, ja die Planung ... Nein, ich stelle erstmal ganz flüchtig – ich hoffe, das klappt, Augenblick – ganz kurz das Kiezbündnis vor, damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben. Wir sind ein gemeinnütziger Bürgerverein, komplett ehrenamtlich organisiert. Also, ich bin jetzt glücklicherweise in der Lage, als Rentner inzwischen also hier auch während meiner sonstigen Arbeitszeit hier teilnehmen zu können. Das ist anderen Leuten nicht gegönnt. Wir vertreten, wie gesagt, diesen kleinen Bürgerverein, der sich seit 25 Jahren – wir haben dieses Jahr 25-jähriges Bestehen zu feiern – um verschiedenste Fragen im Kiez kümmert und neben vielen anderen Dingen sich vor allen Dingen mit den Themen Klimaschutz und dem Thema Verkehr intensiv seit nunmehr 20 Jahren beschäftigt. Da geht es natürlich überwiegend um den Verkehr im Kiez, aber jetzt natürlich zunehmend auch um die Fragen, die hier zur Diskussion stehen. Unsere Situation im Kiez: Es ist eine kleinteilige Altbaustruktur mit sehr unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen. Wir haben also einen hohen Teil Leute aus anderen Ländern, die aus anderen Ländern kommen, überwiegend aus der Türkei ursprünglich, aber schon

oft in zweiter, dritter Generation hier leben bei uns. Wir haben mehrere Schulen, elf Kindergärten und so weiter. Und wir haben als eins der ersten Quartiere in Berlin eine sogenannte verkehrsberuhigte Zone. Das heißt, das ist ein ausgewiesener Bereich, wo Schrittgeschwindigkeit herrscht – oder herrschen sollte, muss man fairerweise sagen – und wo Fußgänger, aber insbesondere auch Kinder auf der Straße spazieren gehen dürfen, spielen dürfen und – so lange sie den Autoverkehr nicht vorsätzlich blockieren – auch Vorfahrt haben. Das hat sich leider nicht bei allen Autofahrern bei uns und leider auch nicht bei allen Radfahrern immer so rumgesprochen. Aber das ist eigentlich eine Kernproblematik bei uns. Die andere Kernproblematik sehen Sie auf dem Bild hier. Sie sehen hier die Lage des Kiezes, also oben im Norden das Schloss Charlottenburg, im Süden der Kaiserdamm, im Osten wird es begrenzt, das Quartier, durch die Schlosstraße, das ist hier ein bisschen verdeckt, und im Westen durch die Stadtautobahn, die A 100. In unserem Quartier landet die sogenannte Ausfahrt Kaiserdamm, die, wie Sie sehen, nicht am Kaiserdamm ist, sondern auf der Knobelsdorffstraße, die eine dieser verkehrsberuhigten Straßen ist. Und Sie ahnen es: Wenn die Leute von der Ausfahrt Kaiserdamm runterkommen und unten auf dem Kaiserdamm, da, wo Sie diese beiden roten Pfeile sehen, Stau ist oder die Ampel verstopft ist oder, oder, oder, dann fahren sie nicht rechts um die Ecke, sondern geradeaus durch den Kiez und suchen sich irgendeinen Weg, um dann weiter in Richtung Osten, also in Richtung Ernst-Reuter-Platz und so weiter zu kommen. Das ist schon heute, obwohl da ein Schild steht, „Durchgangsverkehr verboten!“, der Fall. Die Polizei kommt nicht hinterher, und wir haben natürlich erhebliche Sorge, dass das noch in einem ganz anderen Umfang so weitergehen wird. Das zur Situation im Kiez. Jetzt zu den eigentlichen Forderungen: Wir nehmen zur Kenntnis, dass das heutige Thema die Fragestellung Dreieck Funkturm ist mit all ihren Spezialitäten und Besonderheiten. Aber wir sehen natürlich Folgendes: Ich mache mal, gehe mal zwei weiter, Moment. Wir gehen mal ein bisschen weiter: Wir streiten heftig um die Frage ... Auch mit der DEGES haben wir dazu auch schon viele Gespräche gehabt – auch nochmal vielen Dank von hier an die DEGES. Wir haben also durchaus einen sehr offenen Kommunikationskanal nicht nur zu Herrn Grüschow, sondern auch zu Herrn Irgartinger und anderen gehabt. Also, da kann man nichts zu meckern. Wir sind natürlich trotzdem jetzt nicht immer einer Meinung. Ein ganz großes Thema, was Sie auch die nächsten Tage noch vielfältig begleiten wird, kann ich mit guten ..., mit Sicherheit voraussagen, ist die Frage Verkehrsaufkommen. Es gibt ja dieses etwas – ja, ich sage es jetzt mal ein bisschen herablassend – schwurbelige Konstrukt, dass auf der einen Seite gesagt wird, wir ändern nichts an den Kapazitäten. Herr Grüschow hat das eben auch nochmal ausgeführt. Also, das heißt, die A 100 bleibt dreistreifig in jeder Fahrtrichtung. Aber wir wollen die Verkehrsleistung verbessern. Das kann man sich ungefähr so vorstellen, ich übersetze es mal als Ingenieur so für meine Belange: Wenn Sie ein Rohr haben, wo mehrere Zu- und Abgänge sind und vielleicht noch ein paar Unebenheiten, dann kriegen Sie da weniger Wasser durch – also, ich rede jetzt

mal von einem Wasserrohr –, als wenn Sie diese Abzweige alle wegnehmen und die Unebenheiten auch wegnehmen, dann bleibt der Rohrquerschnitt gleich. Entspricht den drei Fahrstreifen auf der A 100. Aber Sie kriegen deutlich mehr Wasser durch. Und Wasser ist in unserem Fall Verkehr. Deswegen ist unsere Grundaussage, und die wird sich, wie gesagt, in den nächsten Tagen wie so ein roter Faden hier auch durchziehen, dass wir sagen: Auch die Umbaumaßnahmen am Dreieck Funkturm – und das ist ja auch gar nicht bestritten, kann man dem Erläuterungsbericht entnehmen – führen zu einer verbesserten Verkehrsleistung. Und das Wort Verkehrsleistung kann man nachschlagen im Internet überall, Leistungsverbesserung für eine Ader oder eine Transportebene heißt schlicht: mehr Durchsatz pro Stunde. Und mehr Durchsatz pro Stunde heißt für diese Stadtautobahn, so heißt sie ja im Berliner Volksmund ... Also die A 100 Stadtautobahn, die 1963 eröffnet wurde, in den 50er Jahren geplant ... 1956 ist der Beschluss des Senats gefallen, eine Schnellstraße in den Westberliner Bereich zu bauen; 1963 ist sie dann eröffnet worden beziehungsweise Anfang 1964. Die ist eröffnet worden für 25.000 Fahrzeuge pro Tag. Wir liegen im Augenblick irgendwo zwischen 200- und 220- – ich will mich gar nicht festlegen, das wissen die Planer von der DEGES alle viel besser –, und es soll nur, so die Aussage, auf 250- gehen. Jetzt kann man ewig streiten um die Frage: Stimmt das, kann das sein, wo kommt das her und so weiter? Aber wir haben in den Erläuterungsberichten zum Dreieck Funkturm nicht so richtig – also, da gibt es tausend, wir nennen das immer Wimmelbilder, wo wirklich für jede Straße abgebildet ist, wie die Prognose ist, wie die Ist-Analyse ist und so weiter ... Aber wir haben eigentlich nie so richtig rauskriegen können, auf welcher Grundlage das gemacht wird. Also, die DEGES hat was dargestellt, also keine – bitte nicht falsch verstehen –, keine Kritik an der DEGES, die hat das dargestellt und hat gesagt, wir setzen auf dem Verkehrsmodell des Senats auf. Aber die spannende Frage ist ja immer: Wie kommt man zu welchen Aussagen, was passiert dann in zehn Jahren oder jetzt inzwischen nur noch in sechs Jahren? Und da habe ich mir erlaubt, Ihnen mal hier ein paar Zahlen aufzuschreiben, die aus den Planunterlagen – die liegen ja bei Ihnen auch schon vor – Erläuterungsbericht Rudolf-Wissell-Brücke/Dreieck Charlottenburg stammen. Da wird nämlich dargelegt, auf welchen Prognosegrundlagen die Ausbaumaßnahmen an dem nächsten Projekt der DEGES passieren. Da sehen Sie auf der linken Seite die Analyse 2013/14 – also die Zahlen sind 1:1 übernommen aus dem Erläuterungsbericht Rudolf-Wissell-Brücke. Daneben steht die Prognose der DEGES beziehungsweise ihrer Gutachter für 2030 und dann stehen auch die Veränderungen da. Das ist, wie gesagt, einfach nur copy and paste. Ich habe mich schwer getan, jetzt aus dem Erläuterungsbericht das richtig rüberzukopieren. Aber diese drei Spalten, die Sie dort sehen für Stadt Berlin und Umwelt auf der linken Seite sind original Zahlen aus dem DEGES-Erläuterungsbericht zum Dreieck Charlottenburg/Rudolf-Wissell-Brücke, was hier jetzt nicht verhandelt wird, aber was sozusagen auf der gleichen Datengrundlage selbstverständlich basiert. Herr Grüschow, Sie können gerne widersprechen, wenn ich da falsch

liege. Dem habe ich mir erlaubt gegenüberzustellen die etwas aktuelleren Zahlen vom Senat: Prognose, Sie sehen darunter die Quelle: die Bevölkerungsprognose aus Dezember 2022 – hier zu sehen – und die Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik aus dem Juni 2021 – hier zu sehen. Und man ist doch erstaunt, welche große Veränderungen sich hier ergeben. Also, hier sehen Sie die Veränderungen, die sich aus den Prognosen der DEGES ergeben für die Bevölkerung in Berlin. Hier sehen Sie die Prognosen, die sich aus den Senatsprognosen ergeben. Beides für 2030. Dann sehen Sie hier die Veränderungen, die sich für Brandenburg ... Entschuldigung, wir reden nicht vom Land Brandenburg, sondern wir reden ausdrücklich vom Brandenburger Umland, wobei natürlich klar ist, dass das Umland nicht nur Nordwesten von Berlin ist, sondern dass das Umland natürlich auch der Südosten ist, also wo jetzt Tesla zum Beispiel ja eine wesentliche Rolle spielt. Aber, Sie sehen, der Unterschied ist gewaltig. Die Prognosen der DEGES sind von drei Prozent ausgegangen. Die Prognosen, die wir gefunden haben beim Statistischen Landesamt für 2030, liegen bei 19 Prozent. Und last not least zwei Zahlen nur zur Orientierung, die sicherlich auch nur ein momentaner Eindruck sind, entnommen aus der Süddeutschen Zeitung vom Juli 2023. Die Neuzulassungen in Berlin sind gegenüber dem gleichen Zeitraum 2022 um 50 Prozent gestiegen, in Brandenburg nur um 1,2 Prozent. Da sind natürlich Corona-Effekte und all solche Dinge drin. Völlig klar. Also, es ist auch nur eine Orientierung. Die ganze Sache trage ich hier auch nur deswegen so ausführlich vor, weil klar sein muss, dass zwischen den drei Bauvorhaben, die wir jetzt in unterschiedlichen Zeiträumen verhandeln, also jetzt Dreieck Funkturm, dann irgendwann vielleicht in einem halben Jahr Rudolf-Wissell-Brücke/Dreieck Charlottenburg und dann zum Schluss, Herr Grüşchow weiß besser oder Sie wissen auch besser, wie weit wir da sind, die sogenannte Westendbrücke, die dazwischen liegt. Und der eigentliche Streit ... – ich wiederhole es hier nochmal für das Protokoll. Der eigentliche Streit geht um die Frage: Selbst wenn man diese drei Vorhaben einzeln betrachtet, was sicherlich zulässig ist, kann man sozusagen die Zwischenräume zwischen diesen Vorhaben, also die Strecken auf der Stadtautobahn, die besonders hoch belastet sind, jetzt schon zehnfach höher als das, wofür sie geplant sind, kann man die einfach sozusagen ausblenden und sagen, unser Betrachtungsraum endet zum Beispiel am Dresselsteig, um mal das konkrete Beispiel zu nehmen, oder muss man nicht den gesamten Zug theoretisch vom Rathenauplatz, das ist der Tunnel im Süden des Dreiecks Funkturm, bis hoch zum Dreieck Charlottenburg betrachten und muss sozusagen die Wechselwirkungen zwischen diesen drei Baustellen, sage ich mal, den drei Umbaumaßnahmen betrachten? Nur nochmal für das Protokoll: Wir sind selbstverständlich auch als Kiezbündnis Klausenerplatz nicht der Meinung, dass man die Autobahn wahlweise schließen kann oder dass man nichts reparieren müsste. Selbstverständlich ist klar, dass nach 60 Jahren da eine Menge Handlungsbedarf besteht. Aber wir sind der Meinung, es muss, es kann, darf nicht eine Fortschreibung im Wesentlichen geben ... Jetzt für die Menschen, die da wohnen und für die Stadtentwicklung

kann es nicht eine Fortschreibung dessen geben, was in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts geplant worden ist. Sondern die Chance muss ergriffen werden, um jetzt für die Anwohner, auch die etwas entfernteren Anwohner in diesem Bereich eine deutliche Verbesserung der Umweltsituation zu machen, zumindest keinesfalls eine Verschlechterung, und es muss auch klar sein, dass natürlich, egal, was wir tun oder was die DEGES tut, natürlich immer zu viel Autoverkehr in diesem Bereich sein wird. Die spannende Frage, die sich natürlich da immer anschließt, ist, da kommen wir vielleicht später noch dazu: Regelkonformität. Die DEGES schreibt selbst in ihrem Erläuterungsbericht: Eigentlich, wenn man regelkonform sein sollte, müsste man die Stadtautobahn auf einen RQ 38,5 ausbauen; das heißt also mindestens vierstreifig pro Richtung. Interessant für uns ist immer der Vergleich mit der Situation in Hamburg. Da wird die A 7 gerade vierspurig ausgebaut. Und in Hamburg werden insgesamt 3,5 Kilometer Autobahndeckel gebaut. Genau, um die Bevölkerung vor dem zusätzlichen Lärm und Dreck zu schützen. In Berlin wurde das bisher eher mäßig betrachtet. Auch dazu vielleicht noch ein Seitenaspekt: Die Stadt Berlin hat, vertreten durch ihr Parlament, einen ganz klaren Beschluss auch gefasst zum stadtverträglichen Umbau des Dreiecks Funkturm im Juni 2021. Der ist auch weiterhin gültig. Also, ich kenne dazu auch Ausführungen des Senats, wie jetzt damit weiter zu verfahren ist. Die sind eher defensiv, aber die sind da. Aber aus meiner Sicht als Nicht-Jurist, das muss natürlich später noch geklärt werden, ist durch den Übergang der Zuständigkeit am 01.01.2021 von der Stadt Berlin als Auftragsverwalter für diese Maßnahme zur DEGES der Unterschied, der bisher für mich nachvollziehbar von DEGES immer vorgetragen wurde, „Dafür sind wir nicht zuständig, das macht ja das Land Berlin und das Land Berlin hat nicht bestellt und deshalb machen wir dieses oder jenes, ja oder nein!“, der löst sich ein Stück weit auf. Weil aus meiner Sicht ist jetzt klar: alles, was auf der Autobahn passiert, und alles, was die Autobahn mehr oder weniger im nahen Umkreis an Folgewirkungen erzeugt, ist aus meiner nicht-juristischen Sicht – wie gesagt, stelle ich gerne zur Diskussion – jetzt eindeutig Sache der DEGES und muss von der DEGES auch gelöst werden. So. Jetzt schnell noch drei weitere Folien, damit ich Sie hier nicht zu lange langweile. Wir haben hier diese drei Forderungen. Die drei Hauptforderungen sind erstens Zu- und Ausfahrten an der Halenseestraße zu erhalten, jeweils eine Zu- eine Ausfahrt. Hintergrund ist: Wir haben erhebliche Befürchtungen, dass die Verlegung dieser Ausfahrt Messedamm an die A 115, also an die AVUS, dazu führt, dass ein Haufen Menschen diesen Umweg nicht fahren werden, weil es einfach unbequem ist, weil es Staus zusätzlich geben wird. Und dass sie deswegen bei uns an der Ausfahrt Kaiserdamm, die gar nicht am Kaiserdamm ist, rausfahren und dann sich einen Weg suchen, Google wird es ihnen schon sagen, wo es am besten geht. Also, wir haben das jetzt gerade erlebt, wir hatten eine große Baustelle am Kaiserdamm Ecke Bismarckstraße. Also, am Sophie-Charlotten-Platz, wo ein Jahr lang wegen einer Absackung eines Dükers die Kreuzung komplett gesperrt war. Die ist gerade letzten Freitag wieder freigegeben worden. Und wir

haben zum Teil Staus gehabt in unserer verkehrsberuhigten Zone, weil die Leute zu Hunderten morgens und abends da durchgefahren sind. Was ja prinzipiell auch erlaubt ist. Aber da draußen standen Schilder, Durchfahrt verboten!, das interessiert halt einfach keinen. Und das ist unsere Sorge, dass das jetzt für die nächsten 70 Jahre so festgeschrieben wird. Zweiter Punkt ist, womit wir natürlich auch gut leben könnten als jetzt, mal ganz egoistisch gesprochen, als Kiezbündnis, als Klausenerplatz Kiezbewohner, wenn diese Ausfahrt Kaiserdamm wieder an ihren eigentlichen Platz verlegt werden würde, wo die Leute wirklich hinwollen. Ich versuche es mal so. Es gibt eine Folie, die ich Ihnen jetzt gerade mal vorenthalte, weil ich sie jetzt erst suchen müsste, die zeigt, dass ungefähr 80.000 Fahrzeuge pro Tag zwischen der Magistrale Kaiserdamm/Bismarckstraße und der Stadtautobahn in Nord-Süd-Richtung die Richtung wechseln, also wahlweise auf- und abfahren. Jetzt kann man natürlich sich heftig fragen, wieso dann da oben – hier sehen Sie es –, da oben die Ausfahrt Kaiserdamm ist, obwohl die Leute alle hier hinwollen. Und die Leute jetzt – Herr Grüschow hat ja so ein ähnliches Bild eben auch schon gezeigt –, die Leute jetzt eben nicht nur während der Bauzeit, sondern auch vorher und nachher, auch die letzten 50 Jahre schon, wahlweise hier runterfahren, wenn sie nach Wes..., nach Osten, also in die Stadtmitte wollen, durch eine Wohnstraße. Hier ist also eine ganz normale Wohnstraße, Sophie-Charlotten-Straße heißt die. Oder den Leuten geht es noch schlimmer, durch eine Wohnstraße, die heißt Königin-Elisabeth-Straße. Die ist etwas breiter ausgebaut und wird deswegen noch stärker genutzt als unsere Sophie-Charlotten-Straße. Beides aus meiner Sicht ein völlig unhaltbarer Zustand, weil völlig unnötig. Hintergrund ist – um das kurz zu erklären für die Leute, die nicht aus Berlin kommen: Bis zur Wende, also bis 1990, gehörten sämtliche Bahnanlagen in Berlin der DDR beziehungsweise waren unter russischer Verwaltung. Das heißt, das Land Berlin-West kam an diese Bahnanlagen nicht ran. Und weil hier unten so wenig Platz war neben der Bahn, die inzwischen, wie wir ja alle wissen, auch Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist, auch die Bahngleise, die hier in diesem Graben liegen, hat man diese Ausfahrt nicht dahin gelegt, sondern da, wo ein bisschen mehr Platz war, nach da oben. Das ist aber ein Relikt aus den 50er Jahren letztes Jahrhundert. Und deswegen fordern wir natürlich vehement, dass die Ausfahrt bitte schön wieder dahin kommt, wo die Leute hinwollen. Und dass damit natürlich sowohl in diesen Straßen hier als auch noch viel stärker in dieser Straße hier – beides Wohnstraßen, auch hier oben ist übrigens Wohnstraße überwiegend, also hier ist die Rentenversicherung, aber hier drüben sind alles Wohngebäude auf der Seite –, dass diese Belastungen abgestellt werden. Und da haben wir auch mit der DEGES schon diskutiert und das ist schwierig. Weil: Da unten ist ein einzelnes Gebäude, was man möglicherweise abreißen müsste. Und die DEGES hat uns immer wieder – vielen Dank für die vielen Gespräche nochmal – gesagt, sie könne mit der Bahn nicht verhandeln, die Bahn wäre da stur. Da kann ich nur sagen als Vertreter eines Bürgervereins: Sorry! Also, beides gehört der Bundesrepublik Deutschland, beides ist unter der Regie des

Bundesverkehrsministers und dann sollte es doch möglich sein, dass Firma A, die Deutsche Bahn, mit Firma B, Autobahn GmbH/DEGES sich verständigt und da irgendwie drei Meter Platz schafft. Der Platz ist ja da, er wird nur nicht freigegeben von der Bahn. So habe ich jedenfalls die Ausführungen der DEGES verstanden. So. Nächster Punkt. Wurde ja schon angesprochen von mir: Wir reden über eine knapp 70 Jahre alte Stadtautobahn, die für 25.000 Fahrzeuge geplant war. Und diese 70 Jahre alte Stadtautobahn macht jede Menge Lärm und Dreck. Es gab bis vor zwei Jahren sogar eine Messstation an der Stadtautobahn, die leider nur Stickstoffdi..., NO_x gemessen hat, also nicht nur Stickstoffdioxid, die auch durchaus immer wieder Grenzüberschreitungen gezeigt hat, wenn auch keine durchgängigen. Die wurde wunderschönerweise, nachdem sie – ich hatte da nicht unerheblichen Anteil dran – 2019 in Betrieb genommen wurde, zweieinhalb Jahre später, Ende 2022 ohne Angabe von Gründen wieder geschlossen. Sodass meiner Kenntnis nach – Herr Grüschow, Sie können da gerne mich da richtigstellen – keinerlei wirklich greifbare Daten über die Lärm- und Schadstoffbelastung entlang des Autobahngrabens, insbesondere nördlich des Dreiecks Funkturm, über das wir jetzt hier gerade reden, bekannt sind. Es gibt einen kleinen Stickstoffsammler, einen Passivsammler am Spiegelweg Nr. 8, aber das ist schon so ziemlich alles, was zumindest bei uns bekannt ist. Und weil das eben nicht sein kann – also anderswo, ich habe das Hamburger Beispiel genannt, werden kilometerlange Tunnel gebaut, in Oslo baut man sogar einen Tunnel unter einem Ostsee-Fjord lang für die Stadtautobahn, damit der Verkehr aus der Stadt kommt –, kann es nicht sein, dass wir hier über einen Neubau von mehreren Bereichen reden – also, einer, der erste ist jetzt, wie gesagt, das Dreieck Funkturm – und über die Frage, was dazwischen passiert und wie es mit dem mehr werdenden Verkehr für die Leute weitergeht, einfach hier nicht ernsthaft diskutiert wird. Wir fordern deswegen, dass die Zwischenräume zwischen dem Dreieck Funkturm, dem später kommenden Bereich der Westendbrücke und der Rudolf-Wissell-Brücke/Dreieck Charlottenburg insgesamt betrachtet werden, was übrigens – interessante Sache – in der Machbarkeitsstudie zum Dreieck Funkturm, die 2013 veröffentlicht wurde von der Firma Heider Consult im Auftrag der Senatsverwaltung Stadtentwicklung/Umwelt, auch selbstverständlich gemacht wurde. Die haben gesagt: Natürlich müssen wir vom Rathenautunnel bis zur Ausfahrt Spandauer Damm alles betrachten, wenn wir das Dreieck Funkturm umbauen wollen. Das steht da drin, kennen Sie sicherlich, Herr Grüschow. Warum das jetzt nicht gemacht wird, wäre jetzt noch ein Punkt zur Debatte. Wir wollen halt, deswegen da unten rot und rechts ... Wir wollen halt, dass auf maßgebliche Teile der Stadtautobahn, und zwar inklusive Dreieck Funkturm ein Deckel gemacht, also dass sie überdeckt wird. Das ist übrigens eine uralte Geschichte. Der frühere Senatsbaudirektor Nottmeier hat 1991 im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ein großes Gutachten gemacht, was zum Inhalt hatte, den S-Bahn- und Autobahnbereich vom Halensee beginnend bis zur Kaiserdammbrücke komplett zu überdecken. Er hat dabei allerdings auch gesagt: Das geht natürlich nicht

so einfach, wir müssen zunächst mal die Auto- und Bahntrassen, die Autobahn- und Bahntrassen entzerren. Diese Knoten, die sich über Jahrzehnte, ja schon über ein Jahrhundert da gebildet haben, müssen neu geordnet werden. Und dann ist das auch alles möglich. Diese Neuordnung am Dreieck Funkturm hat leider sich niemand getraut, sondern stattdessen hören wir von der DEGES schon seit Jahren, das Problem wären die vielen Zwangspunkte. Das sind in der Regel nicht nur einzelne Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen, wie das ICC oder der Rastplatz an der AVUS, sondern das sind natürlich auch jede Menge Bahntrassen und Bahnbrücken, die da immer wieder Zwangspunkte sind. Und da muss man natürlich einfach mal die Frage stellen, wie da die beiden Unternehmen im Hause des Bundesverkehrsministeriums ... Die Deutsche Bahn und die Autobahngesellschaft, warum reden die eigentlich nicht mit...? Vielleicht reden sie ja miteinander. Das wird uns sicherlich noch berichtet. So. Jetzt ist hier das Ding ausgefallen, geht aber wieder an, wunderbar. So. Jetzt, um vielleicht auch mal ein Bild zu zeigen: Das sind jetzt ungefähr die Verkehrsflächeninanspruchnahmen Autobahndreieck Funkturm alt. Und so könnte es aussehen, wenn man das tun würde, was auch schon ein Architekturbüro vorgeschlagen hat, nämlich auch die Einbindung des ICC zu machen mit einer Begrünung des gesamten Deckels. Und das würde dann schon ein bisschen anders aussehen. Und nicht nur anders aussehen, sondern eben vor allen Dingen massiv die Belastungen, die in diesem Bereich entstehen, jetzt schon entstehen und zukünftig noch stärker entstehen – wie gesagt, wir reden von Verkehrszunahme – deutlich verbessern. Letzter Punkt: Schadstoffe, Lärm und Tunnel. Diese Tabelle, die Sie hier sehen, stammt 1:1 aus einer Themenwerkstatt der DEGES, die dankenswerterweise – das war, glaube ich, die zweite Themenwerkstatt – im Februar 2020 stattfand. Da wurden den Bürgern Gelegenheiten gegeben, zu verschiedenen Fragen, Verkehrsführung und hin und her, sich zu äußern. Und es wurde auch diskutiert. Also, wie gesagt, eine gute Beteiligung. Aber ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf diese Grafik legen, auf diese Tabelle legen, weil: Sie sehen dort eine Prognose der DEGES – wohlbemerkt, das ist ein offizielles Papier der DEGES aus der Themenwerkstatt Februar 2020. Und ich habe mir erlaubt, die Grenzwertüberschreitungen, die da ausgerechnet wurden in der Emissionsprognose für 2030, hier einfach mal gelb zu machen. Ja, und da sehen Sie, dass an verschiedenen Stellen es offensichtlich Überschreitungen gibt. Jetzt kann man sicherlich diskutieren, ob das seit 2020 alles ganz anders geworden ist, weil alle Leute jetzt E-Auto fahren oder weil, was auch immer, ein neuer Gutachter neu gerechnet hat und zu anderen Ergebnissen gekommen ist. Ich weiß es nicht. Herr Grüschow, Sie wissen das alles viel besser. Ich will einfach nur darauf hinweisen, dass wir nicht sozusagen von frischer Luft reden, die jetzt ein bisschen verlärmelt und ein bisschen angereichert ist mit einzelnen Schadstoffen, sondern dass es schon massive Probleme gibt. Und ich erspare mir jetzt, Ihnen noch die zweite Folie zu zeigen, die ich leider jetzt hier nicht so gut aufbereitet habe. Sie wissen alle, dass die WHO, also dass die Weltgesundheitsorganisation, die WHO natürlich, nicht WHO, neue Grenzwerte aufgerufen hat,

wo hier sämtliche hier vorgeschlagenen Prognosewerte im gelben Bereich wären, weil natürlich festgestellt wird, dass jedes Jahr tausende von Menschen alleine an Luftschadstoffen auch in Deutschland sterben. Letzter Punkt: Also, es geht darum, natürlich brauchen wir eine neue Stadtautobahn. Aber wir brauchen keine Stadtautobahn, die eine Fortschreibung der Planung aus den 50er Jahren ist, sondern eine, die für ein modernes Berlin und für eine moderne Autobahngestaltung auch noch bis zum Ende dieses Jahrhunderts hält, denn so lange werden wir vermutlich keine ernsthaften Änderungen machen. Ein Mitstreiter von mir hat schon auf der ersten Veranstaltung zum Autobahndreieck Funkturm angemerkt, das wäre ja eine Planung wie auf einer grünen Wiese. Das ist natürlich sicherlich ein bisschen überzogen, aber wir bitten doch sehr darum und hoffen auf Verständnis für unsere Einwendungen, weil: Wir wollen einfach nicht weiter die Uraltplanung für 25.000 Autos jetzt auf 250.000 Autos pro Tag aufgeblasen so hinnehmen. Letzter Punkt: Verdrängung in die Wohnstraßen. Da kommen wir sicherlich noch im Detail dazu. Die Erhöhung der Verkehrsleistung heißt im Klartext: mehr Verkehr. Ich habe es vorhin auch bei den Prognosedaten gesagt. Die Erhöhung der Verkehrsleistung heißt aber auf einer Autobahn, die heute schon nicht den Regeln entspricht – das sind wohlgerne Aussagen der DEGES im Erläuterungsbericht, weil sie dreistreifig und nicht vierstreifig ist, wie sie sein müsste –, dass es noch mehr Staus gibt und dass man sich fragen kann, wenn man das jetzt etwas zuspitzt: Wozu wird dieser irre Aufwand betrieben, die AVUS, einen Kilometer AVUS zu verlegen, eine Ausfahrt komplett zu verlegen, um dann hinterher auf einer Autobahn, die ohnehin schon überlastet ist, was die DEGES ja auch gar nicht infrage stellt, noch mehr Verkehr unterzubringen und noch mehr Stau zu erzeugen? Also, das Nadelöhr ist ja weniger die AVUS; das Nadelöhr ist die A 100, und zwar nicht nur am Dreieck Funkturm, sondern auch weiter fortführend nach Norden und Süden in beide Richtungen, weil sie einfach zu schmal ist für den Verkehr und eben nicht regelkonform ist; und auch nicht regelkonform ausgebaut werden soll. Das heißt, wenn man hier über Regelkonformität redet, ist das alles Schall und Rauch, sage ich mal etwas salopp, weil Regelkonformität an der wichtigsten Stelle dieser ganzen Baumaßnahmen überhaupt nicht hergestellt wird, weil einfach drei Spuren bleiben und damit der Stau immer schlimmer wird. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

01:20:30–01:20:36

Herr Lentzen (FBA): Ja, ich bedanke mich auch. Ich hätte eine Bitte: Könnten Sie uns die Präsentation schicken?

01:20:36–01:20:36

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Aber gerne.

01:20:37–01:21:01

Herr Lentzen (FBA): Vielen Dank. Ja, und dann würde ich die DEGES um Stellungnahme bitten. Interessant finde ich zum Beispiel die Lage der Anschlussstelle und die Relation zu den Schadstoff- oder den Verkehrsbelegungswerten, die der Berliner Senat so prognostiziert hat.

01:21:02–01:23:50

Herr Grüschow (DEGES): Ja, gut, das war ja jetzt eine Menge Vortrag quer durch alle Themen, wo ich auch erstmal gefühlt gesagt hätte, das haben wir eigentlich auch in der schriftlichen Erwiderung eigentlich alles schon mal behandelt. Deswegen ist für mich es so ein klein wenig schwierig. Wir kannten den Vortrag im Vorfeld ja auch nicht. Das ist jetzt ein bisschen schwierig, hier jetzt einzelne Punkte zu beantworten. Vielleicht ... Ich weiß nicht, ob wir noch ein bisschen strukturieren können, Herr Burth, wo jetzt die Themen liegen. Ich kann jetzt auch eine Stunde zu dem Vorhaben vortragen, aber ich habe so einen kleinen Einstiegsvortrag gemacht heute, der sich ja insbesondere mit der Abgrenzung des Projekts beschäftigt hat. Wir haben eine Erneuerungsmaßnahme, wo es also um den dringenden Ersatz insbesondere der Ingenieurbauwerke geht. Und ich habe auch gesagt, dass es ausdrücklich eben keine Maßnahme ist, die das Stadtstraßennetz oder meinetwegen auch die Stadtautobahn in Berlin grundsätzlich verbessern soll. Das heißt, die Themenverlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm, Deckelung der A 100, gegebenenfalls Ausbau der A 100 – war für mich jetzt noch nicht ganz nachvollziehbar. Ich weiß jetzt nicht, ob Sie einen Ausbau der A 100 auf acht Fahrstreifen fordern, gleichzeitig aber ein Problem mit der Lärm- und Luftschadstoffsituation haben. Das war jetzt für mich nicht ganz eindeutig. Ist aber auch vielleicht nicht ganz entscheidend. Wir haben eine ganz eindeutige Abgrenzung dieser Erneuerungsmaßnahme gegen andere Vorhaben, die da vielleicht im Raum sind. Das ist Punkt 1. Punkt 2 ist, das will ich vielleicht nochmal ganz grundsätzlich sagen: Für uns sind erstmal in diesem Verfahren maßgebend die Planfeststellungsunterlagen. Für uns sind nicht maßgebend andere, andere Erhebungen, andere Gutachten, andere Verfahren. Auch nicht die Unterlage Rudolf-Wissell-Brücke, die Sie ja eingangs zitiert haben, sondern die Unterlagen, die wir selbst erhoben haben. Mag sein, dass Sie irgendwo Abweichungen in irgendwelchen demografischen Daten gefunden haben, aber am Ende haben wir ein Verkehrsmodell, was tatsächlich sich ja nicht nur mit dem Autobahndreieck Funkturm, sondern mit den von Ihnen genannten Autobahnabschnitten beschäftigt. Sie sehen, wir haben ja die Lärm..., äh die Verkehrsmengenkarten gesehen. Man sieht ja, wie groß das Netz ist, das betrachtet wurde. Wir haben ja weder die vorhandenen noch die geplanten Autobahnen links und rechts des Dreiecks Funkturm ignoriert. Das ist ja gar nicht passiert. Das Untersuchungsgebiet ist viel größer. Das wären mal so die allgemeinen Sachen. Und ansonsten fällt es mir jetzt natürlich ein bisschen schwer, strukturiert auf Ihre Einwände zu reagieren. Vielleicht könnten Sie selbst nochmal sagen, welche Themen Sie insbesondere interessieren,

über die wir sprechen sollten. Also, ein bisschen im Detail. Aber vielleicht, dass wir es vielleicht so ein bisschen nacheinander abarbeiten können.

01:23:52–01:24:15

Herr Lentzen (FBA): Ja, Lentzen, ich helfe vielleicht mal. Mich persönlich interessiert vor allen Dingen auch, warum die Anschlussstelle Kaiserdamm neu eben nicht so konstruiert werden kann oder wurde, wie das in diesem netten Beitrag vorgetragen wurde. Ich bin ja kein Ingenieur, ich bin ja nur Jurist, aber erstmal finde ich es ganz einleuchtend, wenn ich das Bild so sehe.

01:24:16–01:25:21

Herr Grüşchow (DEGES): Also, erstmal ganz grundsätzlich: Wie gesagt, weil die Anschlussstelle Kaiserdamm gar nicht oder die Umplanung der Anschlussstelle Kaiserdamm nicht Bestandteil dieses Vorhabens ist. Damit fängt es erstmal an. Wir planen die Erneuerung des Autobahndreiecks Funkturm und nicht die Optimierung des Autobahnnetzes links und rechts davon. Das ist also ganz klar abgegrenzt. Und die ... Abgesehen davon ist natürlich die Herstellung oder eine Umplanung der Anschlussstelle Kaiserdamm in der Form, wie Sie das geschildert haben, Herr Burth, ja auch ohne Weiteres gar nicht möglich. Sie haben selbst gesagt, es gibt also im Nahbereich enorm viel Wohnbebauung. Wir haben auf der anderen Seite die Bahnanlagen. Und es ist eben tatsächlich nicht so einfach. Also, Sie haben ja auch Themen wie Mobilitätswende, Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Es ist für uns eben nicht so einfach, Bahnanlagen in Anspruch zu nehmen für den Ausbau einer Stadtautobahn, was ja, wie gesagt, überhaupt nicht Bestandteil unseres Vorhabens ist.

01:25:23–01:25:42

Herr Lentzen (FBA): Ja, gut. Das mit dem Wohnen, mit der Wohnbebauung, ja, vielleicht das ... Das ist auch wieder ein Argument.

01:25:43–01:30:24

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): So, guten Tag nochmal, Buchholz. Daniel Buchholz, für das Protokoll. Sachbeistand von Herrn Burth und vom Kiezbündnis. Also, Herr Grüşchow, Ihre Ausführungen hier irritieren mich jetzt. Und ich glaube, Herrn Lentzen und das Fernstraßen-Bundesamt genauso. Also, Sie haben ja eben von dem Fernstraßen-Bundesamt ja mehrere Fragen direkt gehört, die Sie bisher nicht beantwortet haben. Der Vertreter des Kiezbündnis Klausenerplatz hat hier ebenfalls wirklich inhaltlich sehr schwerwiegende Argumente vorgebracht, die von Ihnen offensichtlich gar nicht jetzt erörtert werden. Sondern wenn wir sagen, es ist alles irgendwo schriftlich schon mal beantwortet worden, dann könnten wir uns den Tag ja hier sparen. Das passt auch nicht zu dem, was wir am Anfang gehört haben,

dass hier demokratische Rechte wahrgenommen werden können und Sie die Dinge, die Sie abgewogen haben, auch nochmal erläutern müssen, wie Sie denn zu dem Ergebnis gekommen sind. Also, das möchte ich hier wirklich rügen. Ich will nochmal da vielleicht ganz kurz zu meiner Bitte einen Punkt ausführen. Ich war 20 Jahre Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses, von dem Jahre 2001 bis zum Jahr 2021. Ich bin nicht ganz unschuldig daran, dass das Berliner Abgeordnetenhaus, das höchste, über dem Senat übrigens, die echte Volksvertretung im wahrsten Sinne des Wortes, mehrere Beschlüsse gefasst hat zu den Autobahnplanungen für das Land Berlin und auch eindeutig – eindeutig übrigens auch mit einer ganz überparteilichen Mehrheit, Herr Burth hat das eben schon angesprochen, im Jahre 2021, ich sage Ihnen mal die Parteien dazu: CDU, SPD, Linke und Grüne – gemeinsam beschlossen haben, dass sie hier einen stadtverträglichen Umbau der Autobahnanlagen im Land Berlin fordern. Und, Herr Grüschow, dass Sie sich hier auf den formalen Punkt zurückziehen und sagen, ja, wir dürfen ja hier nur das Autobahndreieck Funkturm betrachten, das ist der Kardinalfehler schlechthin. Denn mit Verlaub: Natürlich können Sie sagen, dieses formale Verfahren, in dem wir uns gerade befinden, hat nur einen Teilaspekt zu betrachten. Aber Sie vertreten hier auch letztlich die Bundesrepublik Deutschland. Und Sie vertreten hier die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland wie auch des Landes Berlin und das heißt, Sie kommen hier mit einer nicht nur suboptimalen, sondern für das Land Berlin, das würde ich mal ganz klar feststellen, das ist eben auch schon ausgeführt worden, falschen Lösung am Autobahndreieck Funkturm und insgesamt für das Land Berlin. Und das führt eben dazu, dass Sie neue Verkehre in Stadtquartiere produzieren werden. Zwangsläufig, weil nämlich Aus- und Zufahrten, Ab- und Zufahrten natürlich weniger werden und verlagert werden. Natürlich werden genau dort oben an dem vermeintlichen Anschlusspunkt Kaiserdamm ... Natürlich wird es dort mehr Verkehr geben. Das ist ganz gottgegeben. Schauen Sie sich doch das auf Ihrem Bild mal an. Da sehen Sie, dass die Leute doch nicht alle da genau hinwollen. Die wollen nämlich dann zum Kaiserdamm. Und dann werden sie natürlich die andere Hauptverkehrsstraßenabfahrt benutzen, die durch kleine Wohngebiete als Zu- und Abfahrten führen. Das ist eigentlich für jeden, der sich über einen Plan beugt und sich das ein bisschen zurückgenommen anschaut, folgerichtig. Und das hat auch was mit dem Autobahndreieck Funkturm zu tun. Und das hat auch was ... Deswegen hat genau das Abgeordnetenhaus für Berlin zweimal den Senat von Berlin aufgefordert, das entsprechend auch vorzubringen. Vielleicht können Sie zumindest mal auch darlegen, inwieweit Ihnen hoffentlich die Beschlüsse des Berliner Abgeordnetenhauses bekannt sind zum Thema Autobahnplan im Land Berlin, inwieweit Sie das berücksichtigt haben, inwieweit das vom Senat von Berlin vorgebracht wurde. Denn man muss eben eins hier konstatieren: Das ist wirklich eine schlechte Lösung für das Land Berlin, die Sie hier vorlegen, weil es eine suboptimale Lösung ist. Es ist nicht das Optimum für das, was im Land Berlin notwendig ist. Wenn demnächst noch ... Die Rudolf-Wissell-Brücke ist ja schon sehr weit in der

Entwicklung, dass dort auch umgebaut werden muss, wo Sie auch sagen, das wissen wir alle, da ist alles marode. Und noch eine weitere Brücke. Alles, wenn Sie ein Stück zurückgehen und wir eine andere Karte hier sehen würden, würden Sie die auf der Karte noch sehen. Und natürlich muss das insgesamt betrachtet werden. Einen kleinen Moment. Natürlich muss das insgesamt betrachtet werden. Ich will nämlich den einen Satz auch nochmal zusammenfassen: Wenn hier eine falsche, weil suboptimale Lösung nur für das Autobahndreieck Funkturm geschaffen wird, dann ist das eben eine Jahrhundertchance, die hier auch verpasst wird. Denn wir wissen alle, dass die nächsten Autobahnbrücken und dieses Dreieck hier in den nächsten 50 bis 100 Jahren nicht mehr angefasst werden, wenn sie nicht zusammenfallen. Und dann ist das eben nicht gut, was hier gemacht wird. Und es führt eben dazu, dass Sie tatsächlich in Wohnbereichen mehr Lärm, mehr Dreck und auch noch die Chance, eben so einen Autobahndeckel, den man eben hier zusammenbetrachtet hätte können ... Von den Kosten, die wir insgesamt für diese Baumaßnahme nur am Autobahndreieck Funkturm sehen werden, und dem, was für die anderen beiden kommenden, auch im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, ja ... Da können Sie mit dem formal zurückziehen ... Das ist natürlich ein schönes kleines Argument, aber trotzdem: Sie sind im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland hier tätig. Gleich, ich komme gleich zum Schluss, Herr Grüschow. Ich würde mich ja freuen, wenn Sie sich jetzt dann auch inhaltlich darauf einlassen würden, wenn Sie jetzt den zweiten Wortvortrag gehört haben, dass das eben eigentlich nicht geht. Und auch von Herrn Lentzen haben wir das eben gehört, dass er eben hier auch Fragen gestellt hat. Und da würde ich Sie doch sehr bitten, die auch wirklich zu beantworten, damit wir hier auch konstruktiv miteinander umgehen. Danke.

01:30:26–01:30:48

Herr Grüschow (DEGES): Ja, Peter Grüschow, für den Vorhabensträger. Vielleicht können Sie kurz am Mikro bleiben. Weil: Ich habe ja ... Ich habe erstmal Ihre Rüge zur Kenntnis genommen. War natürlich nicht meine Absicht, die Erörterung der Sachthemen abzuwimmeln. Sondern meine Bitte war ja, dass wir das ein klein wenig strukturiert haben. Jetzt haben Sie mit Einzelthemen angefangen, sind dann doch wieder ins große Ganze gegangen. Worüber wollen wir zuerst reden? Über ...

01:30:48–01:30:54

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Über das große Ganze bitte. Sodass wir damit vom Großen zum Kleinen kommen.

01:30:54–01:32:11

Herr Grüschow (DEGES): Über das große Ganze. Also, Sie haben es jetzt auch nicht konkret.

Also, ich würde schon zu den Sachthemen kommen. Wir haben ja ... Ich muss mal gucken. Das Thema Abgeordnetenhaus hatten Sie ins Feld geführt. Das weiß ich jetzt nicht ... Sie sind also der Auffassung, dass unsere Planung den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses nicht genügt. Ich weiß nicht, das haben Sie jetzt nicht näher ausgeführt. Meiner Meinung nach gibt es da also kaum Punkte, die durch uns nicht erfüllt werden. Ich will das jetzt nicht im Einzelnen durchgehen. Vielleicht hätten Sie ja Punkte sagen können, die nicht gefallen. Das Thema mit der Anschlussstelle haben Sie ins Feld gebracht, wo Sie sagen, dass das durch uns nicht nutzbar ist. Wollen wir uns die Verkehrsprognosen ansehen, ob das wirklich so ist. Sie sagen, wir verlagern in Größenordnungen Verkehr ins Stadtstraßennetz, was ja tatsächlich nicht so ist. Wir können uns die Verkehrsprognosen ansehen und darüber sprechen. Wir können auch darüber sprechen, wie wir die Verkehrsprognosen ermittelt haben. Wir können auch darüber sprechen, ob tatsächlich durch die Lage der neuen Anschlussstelle, wie wir sie planen, Verlagerungen ins nachgeordnete Netz auf andere Anschlussstellen stattfinden, ob diese Umwegeproblematik tatsächlich so gravierend ist, wie Sie die darstellen. Wollen wir uns zunächst dem Thema widmen? Ist das Ihr Thema?

01:32:12–01:32:22

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Also, was das übergeordnete ... Sie haben mich ja eben tatsächlich auch gefragt. Ich würde gern mit dem großen Ganzen erstmal anfangen und dass wir dann zu den spezielleren Themen kommen. Ich bin ja eben gefragt worden von Herrn Grüschow.

01:32:23–01:33:22

Herr Paulat (FBA): Ja, nun aber vielleicht nochmal formal gesehen. Ich weiß, dass das Sie dringend ... Formal gesehen, behandeln wir ja heute das Planfeststellungsverfahren Autobahndreieck Funkturm. Es kommen noch die Verfahren Rudolf-Wissell-Brücke und Westendbrücke, das haben Sie zurecht erwähnt. Sie werden dann auch noch gegebenenfalls erörtert und gegebenenfalls auch noch behandelt werden. Die sind heute aber nicht Gegenstand der heutigen Erörterung. Die können wir auch heute nicht zusammenziehen. Das sind getrennte Vorhaben mit getrennten Wirkweisen. Von daher müssen wir uns heute auf die Themen beschränken, die von diesen Vorhaben mit dem eingereichten Plan betroffen sind. Und die Vorhabensträgerin kann da jetzt hier auch nicht über dieses Vorhaben hinausgehend generalistisch über ganz Berlin jetzt heute Themen beantworten. Dafür müssen Sie Verständnis haben. Wir müssen beim Funkturm bleiben und von daher uns vielleicht ein bisschen erstmal um die Thematik Lärm und Ähnliches ... Und auf die Schadstoffwerte bezogen können wir diskutieren. Das macht Sinn. Aber jetzt auf andere Abschnitte der A 100 heute können wir aus diesen vorhabenbedingten Gründen nicht eingehen.

01:33:23–01:33:33

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Also, ich finde, das ist deutlich unvollständig. Das muss ich mal sagen. Vielleicht Herr Burth nochmal.

01:33:34–01:33:42

Herr Grüschow (DEGES): Vielleicht nochmal kurz als Hinweis. Wir haben dort hinten in den Gängen auch mobile [Mikro]fone, wenn es für Sie ein bisschen einfacher ist, sich die an den Platz zu nehmen. Dann müssten Sie nicht immer die Plätze wechseln. Nur als Hinweis.

01:33:44–01:39:27

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Danke für den Hinweis. Es ist klar, dass wir heute über das Dreieck Funkturm diskutieren. Aber ich hoffe, ausgeführt zu haben, dass die Auswirkungen des Umbaus am Dreieck Funkturm mit dem Ziel, Leistungsfähigkeit zu erhöhen – und das ist ja das zentrale Thema, sonst hätte man das Dreieck Funkturm ja einfach im Bestand auch einfach nur renovieren müssen, sage ich etwas salopp. Ich weiß, dass da andere Komplikationen gibt, Herr Grüschow, das wissen wir. Aber dann hätte man sich sowohl ein Planfeststellungsverfahren sparen können als auch längst anfangen können. Also, wir machen das hier alles ja nur deswegen, weil schon vor der DEGES – ich hatte vorhin hingewiesen auf die Machbarkeitsstudie von Heider Consult – Gutachter gesagt haben, wir können hier nochmal die Leistung erhöhen am Dreieck Funkturm, letzten Endes auf der A 100, darum geht es ja nur, wenn wir bestimmte Umbauten machen. Also Verlegung der Ausfahrten und so weiter. So. Jetzt nehmen wir also zur Kenntnis: Hier sollen Umbauten gemacht werden, um die Leistung zu erhöhen auf der A 100. Letzten Endes geht es genau darum. Dann muss ja die Frage gestellt werden: Welche Konsequenzen werden wann besprochen, wenn nicht jetzt, was die Strecken zwischen den drei Maßnahmen – ich habe sie vorhin genannt –, den drei Maßnahmen der DEGES an der A 100 – beginnend am Dreieck Funkturm, Westendbrücke, Rudolf-Wissell-Brücke, Dreieck Charlottenburg ... Wir könnten jetzt noch weiter gehen: A 111 bis zur Landesgrenze. Aber da ist jetzt weit weg. Ja, aber diese drei Maßnahmen an der A 100 sind ja alle miteinander verwoben. So. Und damit ist doch die Frage: Wann, wenn nicht jetzt, wird darüber gesprochen, was zwischen den drei Maßnahmen passiert. Also, ich befürchte, dass wenn wir über die Rudolf-Wissell-Brücke in einem halben Jahr hier Erörterungstermin haben, genauso wieder gesagt wird: Ja, das was südlich vom Spandauer Damm ist, da müssen wir nicht darüber reden, das ist ja nicht berührt. Da fahren die Leute vorher wie hinterher. Das bleibt einfach so. Und wahrscheinlich wird es am spannendsten dann bei der Westendbrücke, weil: Das ist nun mittendrin. Aber das kann ja nicht das Ziel einer solchen Verhandlung sein. Also, die DEGES ist als verlängerter Arm des Bundesverkehrsministeriums – Entschuldigung, dass ich das jetzt so sage, das ist nicht herablassend – natürlich zuständig

für die gesamte Autobahn. Und sie ist natürlich auch zuständig für die Dinge, die zwischen ihren drei Baustellen stattfinden. Und deswegen, nur deswegen, Herr Grüschow, bestehe ich wirklich darauf, dass wir jetzt hier mal darüber reden, was denn passiert, wenn durch einen wie auch immer gearteten Umbau des Dreiecks Funkturm mehr Verkehr auf die Stadtautobahn kommt – erster Punkt – und – zweiter Punkt – durch die Verlegung der Ausfahrt Messedamm an die A 115/AVUS, so wie es ja hier auf dem Bild auch zu sehen ist – wir haben das alles lange diskutiert –, wie viel Mehrverkehr dann oben am Kaiserdamm ankommt an einer Ausfahrt, die Kaiserdamm heißt, aber gar nicht am Kaiserdamm ist. Und das ist eine Auswirkung dieser Baumaßnahme. Also, das ist ... Es besteht übrigens Konsens – ich hoffe, dass sich Herr Grüschow daran erinnern kann, aber vielleicht war es auch noch sein Vorgänger im Amt. Wir haben das diskutiert und die DEGES hat zugestanden in Diskussionen, die wir nicht belegt haben und nicht protokolliert haben, aber wir kommen da, glaube ich, überein, dass spätestens, wenn als erste Maßnahme die ganzen Ausfahrten am Dreieck Funkturm zugemacht werden – was ja projektiert ist –, bis zur Fertigstellung der neuen Ausfahrt und der neuen AVUS vier Jahre später – das war jedenfalls der Zeitraum, der damals auch im Beisein von Herrn Irngartinger bei uns genannt wurde von der DEGES –, vier Jahre lang unstrittig Mehrverkehr auf die Abfahrt Kaiserdamm kommt. Also, das ist der Bauzeitraum. Aber unsere Befürchtung ist – und die ist auch belegbar, wir werden das in den nächsten Tagen sicherlich in unterschiedlichen Konstellationen hier immer wieder haben das Thema. Unser Thema ist, dass auch nach dem Neubau dieser Ausfahrt Messedamm/Jaffestraße die Belastungen am Kaiserdamm, an der Pseudo-Ausfahrt Kaiserdamm, die an der Knobelsdorffstraße endet, zunehmen werden. Und deswegen ist eine unserer Forderungen, die Halenseestraßenanbindung mit zwei Anbindungsstellen zu behalten – genau das hat das Abgeordnetenhaus von Berlin auch im September 2021 beschlossen, das steht da drin –, zweitens die Ausfahrt Kaiserdamm zu verlegen – ja, die gehört nicht zum Dreieck Funkturm, aber sie ist natürlich unmittelbar in diesem Bereich, der jetzt durch den Umbau natürlich belastet wird, gerade dann, wenn eben nicht regelkonform die A 100 theoretisch vierspurig gebaut wird, was wir jetzt nicht fordern, aber was dann die Regelkonformität wäre. Dann könnten wir wieder anders reden. Und dritter Punkt ist: Es muss überall dort, wo es irgend möglich ist, ein Deckel oben drauf kommen. Weil, wie gesagt: Die Stadtautobahn ist für 25.000 Fahrzeuge 1963 in Betrieb gegangen und hat jetzt über 200.000. Und auch die DEGES sagt, 250.000 ist so der obere Planungshorizont ab 2030, die da fahren sollen. Also eine Verzehnfachung der Belastung. Danke schön.

01:39:28–01:39:33

Herr Lentzen (FBA): Danke auch. Können Sie nochmal kurz ins Mikro Ihren Namen sagen und sagen, dieser Beitrag war von Ihnen?

01:39:35–01:39:36

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Selbstverständlich.

01:39:37–01:39:38

Herr Lentzen (FBA): Damit die Schreibkraft dann damit überhaupt klarkommt.

01:39:39–01:39:41

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Dieser Wortbeitrag war von Martin Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz.

01:39:43–01:39:45

Herr Lentzen (FBA): Danke. Und jetzt ...

01:39:46–01:42:43

Frau Dr. Henning (DEGES): Ja, Henning, für die Vorhabensträgerin. Jetzt sind doch wieder ganz viele Themen aufgemacht worden. Ich hatte eigentlich vorgehabt, dass wir es wirklich mal abschieben können, hintereinander zu Themen Stellung zu nehmen für die Vorhabens-trägerin. Zum einen, um das mal klarzustellen. Sowohl vom Land als auch vom Bund sind wir beauftragt worden für eine Eins-und-Eins-Erneuerung. Auch vom Land war das vorher so. Es geht hier um eine reine Erhaltungsmaßnahme. Und in dem Kontext ist jetzt mehrfach auf den Begriff der Leistungsfähigkeit abgestellt worden. Damit ist nach unserem Verständnis eben nicht gemeint, das haben wir auch mehrfach betont ja schon in den Unterlagen und auch heute und in vorangegangenen Veranstaltungen, keine Kapazitätserhöhung, sondern eine Reduzierung der Anfälligkeit für Störungen auf der Autobahn. Das ist damit gemeint, um das auch nochmal klarzustellen. Also, geht nicht um eine Erhöhung der Verkehrszahlen. Und dann der rechtliche Punkt, zu dem ich eigentlich was sagen wollte, das ist der Punkt der Abschnittsbil-dung, der jetzt ja sozusagen übergeordnet hier mehrfach angesprochen wurde. Die Ab-schnittsbildung ist sozusagen ein rechtliches Institut bei linienförmigen Vorhaben, was aner-kannt ist. Entscheidend ist, dass letztlich jeder gebildete Abschnitt oder hier jedes gebildete Projekt eine eigenständige Verkehrsfunktion hat. Das ist unstrittig. Und die Abschnittsbildung dient zum einen natürlich dazu, um die Planung für einen bestimmten Abschnitt noch händel-bar zu machen, überschaubar zu machen, sowohl für uns als Planungsgesellschaft, aber na-türlich auch für die betroffenen Anwohner. Wenn wir jetzt sozusagen den kompletten Bereich in allen Vorhaben geplant hätten, wäre das sozusagen völlig überfrachtet gewesen und wirk-lich nicht zumutbar, die Unterlagen durchzugucken. Zum anderen dient die Abschnittsbildung natürlich auch dazu, gerade bei diesen drei oder wenn man so will vier angesprochenen Pro-jekten, die auch eigenständig nachher realisieren zu können und damit auch – ich sage mal,

hier ist ein großer Zeitdruck hinter den Projekten –, dass wir wirklich eigenständig mit den Projekten beginnen können – unabhängig, wie die einzelnen Verfahren zeitlich ablaufen. Und selbstverständlich wurde bei den Planungen auch sozusagen – das können die Verkehrsgutachter und Lärmgutachter besser erklären – berücksichtigt und auch davon sozusagen in den Berechnungen ... Was passiert, wenn doch die Projekte parallel durchgeführt werden. Also, es ist nicht so, dass die isoliert nur betrachtet wurden, sondern es wurde als sogenannter Worst Case auch betrachtet: Was ist, wenn die Projekte zeitgleich realisiert werden? Danke!

01:42:45–01:43:26

Herr Grüschow (DEGES): Nochmal Peter Grüschow für den Vorhabensträger. Wir können uns ja mal den Verkehrszahlen widmen. Das wird ja viel in den Raum gestellt, wo Erhöhungen stattfinden. Ich würde mal vielleicht meinen Verkehrsgutachter Herrn Pries, der auch für die Verkehrsprognose maßgeblich verantwortlich zeichnet, bitten, dass wir mal die Karten sehen und vielleicht auch mal gucken können, wie tatsächlich die Auswirkungen auf die Verkehrszahlen durch die Maßnahme sind. Und dann sehen wir ja auch, mit welchen Auswirkungen wir tatsächlich umgehen müssen. Wenn die Fragen des Lärmschutzes oder des Schutzes vor Luftschadstoffen zu berücksichtigen sind.

01:43:29–01:43:46

Herr Lentzen (FBA): Ja, so, Lentzen. Einmal muss ich noch sagen: Die Dame hat sich hinten immer so lange schon so oft gemeldet. Im Grunde wollen wir versuchen, hier so einen Komplex unter den Beteiligten abzuschließen. Aber Sie kommen natürlich dran. Aber deshalb dürfte ich ... Bitte?

01:43:47–01:43:47

Frau Pflüger (Einwenderin): Ich mache es kurz.

01:43:48–01:43:56

Herr Lentzen (FBA): Ja, wenn Sie es kurz machen. Bitte aber Ihren Namen nennen, denn Sie wissen ja: Protokoll und Schreibkraft ...

01:43:58–01:45:06

Frau Pflüger (Einwenderin): Hallo? Ja, also, mein Name ist Sylvia Pflüger. Ich bin Kiezbewohner. Ich wohne in der Danckelmannstraße. So. Und ich wollte nur kurz sagen: Man muss das als Ganzes sehen. Weil: Wenn man das nicht als Ganzes sieht, dann ... Ich denke mir, wir wollen hier alle das Gleiche. Mehr oder weniger. Es heißt, der Verkehr soll fließen. Und wenn man den Verkehr durch die Knobelsdorffstraße und durch die Sophie-Charlotten-Straße

durchjagt, dann wird der Verkehr nicht fließen. Auch wenn man eine Einbahnstraße nimmt, weil jetzt, wenn wir Baustellen haben, ist es schon so, dass der Verkehr nicht mehr fließt. Und diese Straßen sind auch viel zu klein; der Kaiserdamm ist viel größer und viel praktischer eigentlich. Also, es ist ... Sie wollen, dass die Autos fahren und der Verkehr fließt; wir wollen einfach ein bisschen mehr Luft. Und es wäre gut, wenn wir eine gemeinsame beste Lösung finden würden. Und deswegen sind wir hier. Ja. Das war es.

01:45:08–01:46:22

Herr Lentzen (FBA): Ja, das ist ... Das ist jetzt der Punkt. Wir müssen aber jetzt so ein bisschen wieder Ordnung in die Diskussion bringen, sonst kommen wir irgendwie nicht mit den Themen so richtig voran. Es geht natürlich um die Verkehrsbelastung aller nachgeordneten Straßennetze und die Gefahr, dass eben alles auf die kleinen Straßen ausweicht, sobald sich auf der großen Autobahn der Stau bildet. Und das ist so, denke ich mal, der Punkt, woraus dann auch mögliche Lärm- und Schadstoffbelastung resultieren für alle Anwohner. Und den Punkt wollen wir bitte nicht aus den Augen verlieren. Ja, wir hatten noch einen zweiten Punkt, der mich ja auch interessierte von Anfang an: die Verkehrsprognose und die Geschichte, dass der Berliner Senat, jedenfalls nach dem Vortrag hier, Mehrbelastungen prognostiziert als die DEGES in ihren Berechnungen? Und daraus resultiert natürlich wieder Schall und Schadstoff und so weiter und so fort. Vielleicht gucken wir uns jetzt mal diesen Punkt an.

01:46:23–01:47:03

Herr Grüschow (DEGES): Ja, nochmal Peter Grüschow, für den Vorhabensträger. Das können wir jetzt genau machen. Wir... Die Technik geht mal auf die HDMI 1. Dann gucken wir uns die Pläne an und den Hinweis der Dame, da geht es ja mehr um bauzeitliche Geschichten. Das wird sicher in der Folge noch kommen. Wir würden uns jetzt mal mit der Verkehrsauswirkung durch die Baumaßnahme im Endzustand beschäftigen. Dass man mal sehen kann: Wie sind denn tatsächlich die Auswirkungen, was ist dann auch lärmtechnisch hinsichtlich Luftschadstoffe gegebenenfalls zu beachten? Und vielleicht kann Herr Pries ja auch nochmal ein bisschen was zu den Grundlagen der Verkehrsprognose sagen und wie das mit den anderen Maßnahmen im Umfeld zusammenhängt.

01:47:05–01:48:20

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Ja, vielen Dank. Hannes Pries, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft, für den Vorhabensträger. Wir haben im Rahmen von diesem Projekt das Thema Verkehrsprognose mitbearbeitet. Zum Hintergrund: Diese Verkehrsprognose wurde nicht durch den Vorhabensträger selber erstellt und sie wurde auch nicht durch uns erstellt, sondern sie wurde im Auftrag des Landes Berlin durch ein drittes Büro

erstellt. Also, das ist die offizielle Straßenverkehrsprognose des Landes Berlin, in die wir nur unser Vorhaben eingepflegt haben. Also, diese Differenzierung oder diese verschiedenen Strukturgrößen, die Sie da in Ihrer Präsentation genannt haben, die konnte ich jetzt nicht so prüfen. Die war auch nicht Teil unserer Aufgabe, diese verschiedenen Strukturgrößen nochmal zu überprüfen. Deshalb kann ich da jetzt so spontan keine Stellung zu nehmen. Grundsätzlich handelt es sich aber eben um die offizielle Straßenverkehrsprognose des Landes Berlin. Und das ist die Grundlage letztlich für sämtliche Planungen, die im Land Berlin im Bereich des Verkehrs durchgeführt werden. Von daher halten wir das schon für die richtige und sinnvolle Grundlage auch, um hier Maßnahmen qualifiziert bewerten zu können und auch qualifiziert planen zu können.

01:48:21–01:48:22

(unverständliche Wortmeldung)

01:48:22–01:48:38

Herr Paulat (FBA): Wir bitten, wenn Sie sich zu Wort melden, erstmal den Vorhabensträger ausreden zu lassen. Und dann bitte danach ans Mikrofon gehen, den Namen nennen. Gegenrede und hin und her, das können wir nicht abbilden im Protokoll. Von daher würde ich bitten, dass wir die Kollegen ausreden lassen und danach anmelden, dass Sie reden wollen.

01:48:39–01:53:00

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Und um das hier einfach nochmal darzustellen ist hier dargestellt dieser Bereich der Anschlussstelle Kaiserdamm, in der man nochmal so die Veränderung der Verkehrsmenge auch sehen kann zwischen dem Prognoseplanfall, der jetzt hier dargestellt ist, und dem Prognosenullfall. Das ist auch Teil der Unterlagen, die wir veröffentlicht haben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Hier ist nochmal einfach nur eine etwas höher auflösende Version dieser Plots dargestellt. Man sieht, es kommt natürlich schon zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen in diesem Bereich, dem Bereich Charlottenstraße – äh, warten Sie mal – Charlottenstraßen/Knobelsdorffbrücke und Königin-Elisabeth-Straße. Diese Steigerungen bewegen sich so im Bereich, hier im Bereich Charlottenstraße etwa ..., äh Sophie-Charlotten-Straße – Entschuldigung! – etwa 2.000 Kfz, im Bereich Knobelsdorffstraße im Bereich ebenfalls 2.000 Kfz. Wenn man das hier nochmal nebeneinanderlegt, kommt man ungefähr auf diese Werte. Und hier im westlichen Bereich liegen die Steigerungen letztlich sehr gering, es sind also nicht wirklich signifikante Steigerungen vorhanden. Das sind Steigerungen von 2.000 Kfz am Tag, das sind natürlich schon mehr Verkehre als im Bestand. Man muss sich da aber auch so eine gewisse Vorstellung davon machen, was es eigentlich tatsächlich bedeutet für den Verkehrsablauf. Und wenn man das

runterrechnet auf die Spitzenstunde, würde man normalerweise ungefähr zehn Prozent annehmen im Stadtstraßennetz. Das ist der Spitzenstundenanteil normalerweise am gesamten Verkehr, der über den Tag stattfindet. Dann ist man hier bei ungefähr 2.000 Kfz ..., äh bei ungefähr 200 Kfz noch in der Spitzenstunde, die sich dann auf zwei Richtungen verteilen. Also, es handelt sich um ungefähr 100 Kfz je Richtung und Stunde. Das heißt, es kommen etwas mehr als ein Fahrzeug in der Minute an in diesem Bereich. Es handelt sich also natürlich schon um eine Mehrbelastung. Eine Mehrbelastung im Bereich von etwa 20/25 Prozent. Aber es ist keine Mehrbelastung, die jetzt die Verkehrssituation völlig verändert und qualitativ die Situation verändern würde aus unserer Sicht. Und entsprechend halten wir das auch nicht für eine unhaltbare Lösung, diese Verkehrsführung so durchzuführen. Das dazu. Zum Thema Steigerung der Leistungsfähigkeit der A 100 allgemein: Sie haben natürlich recht, dass durch den Wegfall von Anschlussstellen potenziell die Leistungsfähigkeit sich etwas erhöhen kann auf der Autobahn. Grundsätzlich der Flaschenhals auf dieser ganzen Autobahn ist aber – wie Sie auch korrekt bemerkt haben – die Zahl der Fahrstreifen, die wir hier haben. Also, wir haben – das sieht man hier im Prognoseplanfall dargestellt –, in Richtung Süd ungefähr 100.000 Kfz am Tag, in Richtung Nord etwa 95.000 Kfz am Tag. Es erhöht sich gegenüber dem Prognosefall nur sehr geringfügig. Also, um ungefähr 1.000 Kfz in Richtung Süden, um etwa 2.000 Kfz in Richtung Norden. Das liegt daran, dass letztlich natürlich schon der Verkehrsfluss auch ein bisschen besser wird, aber wirklich der Flaschenhals eigentlich die Zahl der Fahrstreifen auf dieser Autobahn sind. Sie haben je Fahrstreifen eine Kapazität von ungefähr 2.000 Kfz in der Stunde. Sie haben Spitzenstundenanteile; hier auf der Autobahn sind sie etwas geringer als in den Stadtstraßen. Hier haben Sie Spitzenstundenanteile überschlägig von ungefähr acht Prozent. Und Sie kommen dann eben in der Spitzenstunde natürlich auf Verkehre, die deutlich über den 6.000 liegen, die jetzt rein rechnerisch auf einem ungestörten, dreistreifigen Straßenabschnitt verkehren würden. Entsprechend ändert sich eben auch ... Durch diese ganzen Maßnahmen kann ja die Kapazität gar nicht ausreichend erhöht werden, um den Verkehrsfluss jederzeit, auch in den Spitzenstunden, flüssig zu gestalten. Und entsprechend kann man hier auch keine massiven Veränderungen im Verkehrsaufkommen im Umfeld dadurch generieren. Und das spiegelt sich letztlich auch im Prognosenetz wider. Darauf wollte ich auch nochmal hinausgehen, ähm hinauskommen.

01:53:01–01:53:21

Herr Lentzen (FBA): Ja, Lentzen, danke. Und vielleicht gehen Sie ... Könnten Sie auf die zwei von Ihnen aufgezählten, mehrbelasteten Straßen, Knobelsdorffstraße und Sophie-Charlottenstraße, insofern eingehen, was das denn bedeutet für die Lärm- und Schadstoffbelastung?

01:53:58–01:54:02

Herr Paulat (FBA): Ich würde mal vorschlagen: Vielleicht machen wir mal fünf Minuten Pause. Dann können Sie sich in Ruhe vorbereiten darauf, ...

01:54:01–01:54:08

Herr Grüschow (DEGES): Ja, wir suchen mal ein bisschen Planwerk bei den Lärmplanern und wir können das gerne tun. Fünf Minuten Pause.

01:54:08–01:54:12

Herr Paulat (FBA): Genau, ja. Wichtig wäre, dass Sie dann gezielt mal auf den Vortrag eingehen könnten. Dann machen wir lieber jetzt mal fünf Minuten Pause. Bereiten Sie sich in Ruhe vor ...

01:54:12–01:54:13

Herr Grüschow (DEGES): Okay.

01:54:13–01:54:31

Herr Paulat (FBA): ... und gehen dann nochmal gezielt auf die Belastungen und die Anwohnerstraßen ein. Vielen Dank für das Verständnis.

(Ende der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_1.mp3“ bei 01:54:32)

Beginn der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_2.mp3“

00:00:00–00:00:02

Herr Paulat (FBA): ... und dann wieder fortsetzen wollen.

[kein Sprechakt bis 00:01:00]

00:01:01–00:02:20

Herr Lentzen (FBA): Ja, meine Damen und Herren, die Pause ist jetzt so beendet. Und es soll ja jetzt wirklich mal dargestellt werden, was auf die Menschen an Lärm und an Schadstoffen – jetzt nach Vorstellung der DEGES –, was da für Belastungen auf diese kleinen Straßenzüge ... – insbesondere Charlottenstraße und Knobelsdorffstraße, wo ja die 20 Prozent Verkehrssteigerung auch im Erläuterungsbericht stehen – und was da die Folge dann sein wird. Denn wir als Planfeststellungsbehörde, wir müssen ja die Schwere des Eingriffs wissen. Wir müssen ja wissen: Wie schwer ist der Eingriff? Damit wir überhaupt irgendwas beurteilen

können. Und nach meiner Erinnerung steht in der ... Ich bin halt ein alter Mensch und habe deshalb die analogen Papierunterlagen gelesen. Und da steht im Ordner 17, das ist dieser Lärmordner, soweit ich mich erinnern kann einiges drin. Und jetzt würde ich das Wort gerne an den Vorhabensträger übergeben.

00:02:21–00:05:01

Herr Reichart (DEGES): Ja, dann probiere ich, das mal zu beantworten. Reichart, für den Vorhabensträger. Es geht ja ... Oder erstmal muss ich meinem Kollegen hier danken. Er hat mich gerade so ein bisschen vom falschen Dampfer abgebracht. Es geht ja um den Endzustand, um den Zustand, wie das später im Ausbauzustand dann sein wird im Vergleich zum Nullfall. Und wir haben jetzt gerade gesehen, das sind in etwa 20 Prozent Verkehrssteigerung, Verkehrsmengensteigerung bei einem Lkw-Anteil von ungefähr 2,6 beziehungsweise 2,4 Prozent dann im Planfall. Also, 2,6 im Nullfall, 2,4 Prozent im Planfall. Und wenn man das in Pegel umrechnet, reden wir über eine Steigerung von etwa 0,7 dB. Wir hatten ja gerade in der Pause kurz noch die Diskussion, warum wir das eigentlich da nicht noch explizit irgendwie aufgeführt haben in der Unterlage 17 oder 17.1, die ja für den Endzustand da zuständig oder da ist. Und zwar haben wir uns letztendlich orientiert – bei den Verkehren im nachgeordneten Netz orientiert – an den Kriterien des Frankenschneidweg-Urteils, das ja für solche Fälle einschlägig ist. Und da wird immer davon ausgegangen, dass 2,1 dB so die mehr als unerhebliche Pegelsteigerung, die das Bundesverwaltungsgericht damals verlangt hat, sind. Und diese 2,1 dB kriegen wir in der Regel erst mit Verkehrsmengensteigerungen ab eigentlich 60 Prozent, wenn man den Lkw-Anteil so ein bisschen rausrechnet, etwa so ab 50 Prozent, hin. Und das ist in keinem der untersuchten Straßenzüge aufgetreten, sodass wir da auf weitere Untersuchungen verzichtet haben. Und die Luftschadstoffuntersuchungen, das lässt sich leider nicht ganz so schön für Verkehrsmengensteigerungen einfach so ablesen oder ableiten wie der Schall. Da ist es tatsächlich so, da hängt das relativ stark davon ab, wie stark, wie gut ist denn der Verkehrsfluss in der Situation? Und da würde ich jetzt ... Ohne das jetzt konkret nachgerechnet zu haben, kann ich jetzt guten Gewissens behaupten, dass der Verkehrsfluss da einen deutlich größeren Einfluss hat als beispielsweise diese Steigerung von 8.700 auf 10.000 Fahrzeuge etwa. Also, wenn ich da einen sinnvoll fließenden und nicht zu schellen Verkehr auf der Strecke zustande kriege, ist der Effekt eig..., kann man den damit eigentlich eher aufheben. Hängt, wie gesagt, sehr, sehr stark von der Verkehrsqualität dann an der Stelle ab. Ja, ich hoffe, dass das jetzt erstmal zum nachgeordneten Netz einigermaßen erschöpfend war. Wenn nicht, müssen wir noch ...

00:05:02–00:05:04

Herr Lentzen (FBA): Lentzen. Ich frage nochmal nach mit verständlichen Worten.

00:05:05–00:05:05

Herr Reichart (DEGES): Ja.

00:05:05–00:05:51

Herr Lentzen (FBA): Also, wenn ich das so richtig verstanden habe, liegen die Lärmsteigerungen dann, wenn alles fertiggebaut ist, auf jeden Fall unter dieser Frankenschnellweg-Schwelle von zwei dB, wobei man ja – ich weiß, der Satz wird heute in Zweifel gezogen ... Drei dB braucht man, um eine ... Man braucht eine Verdoppelung der Verkehrszahlen, um eine Lärmsteigerung von drei dB zu erhalten. Da sind wir ja mit diesen 20 Prozent drunter. Jetzt haben Sie einen Wert genannt, der hörte sich ja ganz freundlich an. So 0,1 dB, sowas in dem Bereich.

00:05:52–00:05:53

Herr Reichart (DEGES): 0,7 dB.

00:05:53–00:06:36

Herr Lentzen (FBA): 0,7. Gibt es Fälle, die höher sind oder wo wir uns irgendwo im 1,9-oder-sowas-Bereich überhaupt theoretisch befinden könnten – vorausgesetzt, Ihre Verkehrsprognosen stimmen. Das ist ja jetzt die Unterstellung erstmal. Das ist ja noch ein Punkt, den wir weiter besprechen müssen. Das ist ja dann der zweite Punkt. Also, jetzt gehen wir erstmal von Ihren Verkehrszahlen aus. Und danach sind wir irgendwo im 1-dB-Bereich oder noch mehr oder so?

00:06:37–00:06:54

Herr Reichart (DEGES): Also, ja, also ich muss jetzt in Gedanken die Zahlen nochmal durchgehen. Aber das ist die höchste Verkehrssteigerung, die wir finden im nachgeordneten Netz. Ich gucke jetzt nochmal nach hinten, ob das stimmt, aber dann bleiben wir im nachgeordneten Netz jeweils unter dem einen dB.

00:06:54–00:07:30

Herr Lentzen (FBA): Gut, Lentzen nochmal. Dann sind wir jetzt ... Ihr Einverständnis vorausgesetzt, sind wir jetzt bei dem wesentlichen Punkt: Ja, die unterstellten Verkehrsströme bei dieser Geschichte; stimmen die denn auch? Das war jetzt eine Frage an den Vorhabensträger, ob die Verkehrsströme ... Begründen Sie die vielleicht nochmal.

00:07:31–00:08:39

Herr Grüşchow (DEGES): Herr Grüşchow, für den Vorhabensträger. Herr Pries hatte ja vorhin

schon dargelegt, dass die Basis unserer Verkehrsprognose die Prognose des Landes Berlin ist. Das ist also die, ich sage mal, die maßgebende Grundlage für alle Vorhaben in diesem Bereich, sodass jetzt für uns natürlich unklar ist, welche Frage da noch offen ist. Wir haben natürlich nicht diese demografischen Daten, die Sie dort angeführt haben, aus der Rudolf-Wissell-Brücke. Die haben wir ja nicht selbst erhoben. Sondern das ist ja schon passiert vor dem Aufstellen der Landesprognose. Und da hatte Herr Pries erläutert, wir haben die Landesprognose genommen und unser Vorhaben dort sozusagen reinmodelliert. Und wenn da jetzt Zweifel sind an den Verkehrs..., also an der Landesprognose, da haben wir keinen Einfluss drauf. Die übernehmen wir im Prinzip nur. Wenn ein Zweifel ist an unserer Projektprognose – also die Werte, die wir zeitweise auch an der Wand gesehen haben –, dann müssten wir vielleicht im Detail darüber reden, wo die sind. Also, das ist ja jetzt nicht zielführend, wenn Sie sagen, die sind falsch und wenn wir sagen, die sind richtig. Dann müssen wir vielleicht nochmal im Detail drauf gucken. Oder Sie untersetzen die Frage nochmal.

00:08:40–00:09:22

Herr Lentzen (FBA): Lentzen. Ich mische mich da auch nochmal ein. Also, Sie hatten ja dieses wunderschöne Schaubild an die Wand geworfen, wo dann rechts immer auf der Tabelle stand, Berliner Senat hat dann 19 Prozent Zunahme und in den DEGES-Unterlagen nur 14 Prozent. Und vielleicht erklären Sie das nochmal ein bisschen und stellen dann nochmal Ihre Frage an den Vorhabensträger.

00:09:23–00:14:40

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Nochmal Martin Burth vom Kiezbündnis Klausenerplatz. Wir haben ja eben schon die Ausführungen gehört zu den Verkehrsprognosen. Und was mir jetzt ein bisschen fehlte, war eben die Frage, auf welchen Prognosedaten denn die Verkehrsmessungen oder die Verkehrsprognosen, die die DEGES beauftragt hat, eigentlich stattgefunden haben. Wir hören immer wieder, das sind die Modelle des Landes Berlin, und wir haben uns da nur angehängt. Das mag ja auch so sein. Aber trotzdem stellt sich ja die zentrale Frage, die eben aus den Unterlagen leider nicht den für das Autobahndreieck Funkturm, aber schon den neueren Unterlagen – die sind ja ein halbes Jahr jünger – für die Rudolf-Wissell-Brücke hervorgehen, dass es da offensichtlich erhebliche Unterschiede zwischen den Prognosegrundlagen gibt, die dort niedergelegt sind im Erläuterungsbericht, und den halbwegs aktuellen Prognosezahlen vom Land Berlin. Wie gesagt, Senatsbevölkerungsprognose auf der einen Seite und brandenburgische Fortschreibung der Bevölkerungsprognose auf der anderen Seite. Die Quellen gebe ich gerne nachher nochmal bekannt. Kein Problem. Ich habe mir jetzt erspart, den Rechner hier wieder anzuschließen, um Ihnen die Zahlen nochmal zu zeigen. Die stehen auch mit drauf. Werden Sie also mit dem

Vortrag auch kriegen. So. Jetzt ist also nicht die Frage: Wurde hier falsch oder unzutreffend gerechnet? Sondern die spannende oder entscheidende Frage ist doch: Wo fangen wir dann eigentlich an? Mit welchen Zahlen fangen wir an? Und da möchte ich nochmal auf zwei Sachen hinweisen, die hier völlig auch in der Diskussion etwas unter den Teller geraten sind. Nämlich Punkt 1: Wir reden von einer Stadtautobahn, die für 25.000 Fahrzeuge 1963/64 geplant worden ist. Wie sie genehmigt worden ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Also, wahrscheinlich nicht mit einem Planfeststellungsverfahren, befürchte ich. Ich weiß es aber nicht. Also, das ist jetzt reine Spekulation. Aber sie ist eben für diese Fahrzeugzahlen geplant. Und jetzt ist über die Jahre die Zahl verachtfacht mindestens. Also, wir reden jetzt von 200.000 ungefähr. Und demnächst wird sie verzehnfacht. Und da fällt es mir als interessiertem Bürger und als Vertreter eines Bürgervereins doch etwas schwer, jetzt sozusagen nur den Zustand, den wir jetzt haben, zu vergleichen mit dem bisschen Mehr von zehn oder 20 Prozent, was wir demnächst kriegen. Die Frage muss doch sein, wie dieses völlig überalterte Monster, was sich da durch unseren Bezirk zieht – ich benutze dieses Wort mal –, wieder eingehegt wird und wie wir daraus was machen, was stadtverträglich ist. Also, wir müssen doch nicht bloß den Ist-Zustand erhalten, wir müssen doch besser werden. Oder ist das nicht Ihr Anspruch? Also, mal an die DEGES gerichtet. Und diese Fragestellung geht mir ein bisschen unter. Und wenn ich jetzt von dem Verkehrsplaner eben höre, ja auf der Sophie-Charlotten-Straße und auch auf der Abfahrt Kaiserdamm, die gar nicht am Kaiserdamm ist, wird es eine gewisse Zunahme von Verkehr geben. Das habe ich ... Das kennen wir ja alles. Dann frage ich mich natürlich: Auf welcher Basis wird das verglichen? Also, wir müssen doch überlegen: Wir haben da eine Wohnstraße, da ist jetzt schon jeden Tag Stau in der Wohnstraße, weil da zu viel Verkehr drin ist. Und wir diskutieren jetzt ernsthaft darüber, ob da nochmal 10 oder 20 Prozent eine Schippe drauf kommen. Das kann es doch nicht sein! Wir haben eine Wohnstraße, die muss entlastet werden und nicht zusätzlich belastet werden. Und das gilt natürlich absolut dito und noch heftiger für die andere Seite die jetzt uns nicht so sehr nahe liegt, nämlich die Königin-Elisabeth-Straße, wo auch eine Wohnstraße ist, wo auch Leute, Menschen leben, ja, die in dem Umweltgerechtigkeitsatlas des Senats also eine ganz schlechte Wertung hat, weil sie eben untergeht in dem Verkehr. Und die kriegt auch nochmal 10 Prozent, 20 Prozent drauf. Und letzter Punkt, um das noch zu vervollständigen, damit ich es nicht vergesse: Wir haben in den Prognosen eine Zunahme des Lkw-Verkehrs zwischen 20 und 50 Prozent, der prognostiziert wird. Das heißt, wir reden nicht nur über Fahrzeuge, sondern wir reden auch über die Zusammensetzung des Verkehrs. Und das kommt sozusagen als Sahnehäubchen nochmal obendrauf. Das können Sie sicher bestätigen jetzt von der Verkehrsplanung her, dass da deutliche Zunahmen des Lkw-Verkehrs erwartet werden. Und diese Zunahmen des Lkw-Verkehrs haben natürlich nochmal eine ganz andere Qualität in der Wohnstraße. Also, wenn sich jetzt regelmäßig Lastzüge durch eine kleine Wohnstraße zweiseitig wälzen, dann muss ich, glaube ich,

hier niemand in diesem Raum erklären, dass das natürlich eine heftige Belastung ist, die einfach nicht das Ziel sein kann. Also, das Ziel ... Ich wiederhole mich: Das Ziel muss doch sein, die Situation zu verbessern, die in den 60er Jahren ohne Kenntnis, was dann danach passiert, irgendwann heraufbeschworen wurde. Sondern das Ziel muss doch sein, die Situation zu verbessern und nicht zu überlegen, ob jetzt nochmal eine Schippe von 10 Prozent oder 20 Prozent obendrauf gelegt werden kann, weil: „Das werden die Leute schon irgendwie hinnehmen.“ Danke schön.

00:14:42–00:17:12

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Ja, Hannes Pries nochmal, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft, für den Vorhabensträger. Das war ja jetzt ein ganzer Haufen Fragen. Zunächst mal zu der Frage: Welchen Modellstand haben wir verwendet, wie ist das koordiniert mit den anderen Vorhaben der DEGES? Wir haben tatsächlich ein Modell verwendet, das mit den Maßnahmen der Rudolf-Wissell-Brücke abgestimmt worden ist. Also, wir haben ein koordiniertes Verkehrsmodell, also benutzen dasselbe Verkehrsmodell wie die auch. Haben das Verkehrsmodell sozusagen von denen übernommen. Da sind dann unsere Maßnahmen drinnen eingepflegt worden. Und entsprechend sind daraus unsere Verkehrsmengen abgeleitet worden. Zu den Strukturgrößen der Senatsverwaltung, muss ich ehrlich sagen: Ich weiß nicht, was für Zahlen Sie da genau zitiert haben. Ich hatte es jetzt so verstanden, dass tatsächlich Sie andere Zahlen hatten als die Senatsverwaltung. Aber das können wir dann im Nachgang ... Möglicherweise müssen wir das im Nachgang nochmal genauer klären. Grundsätzlich ist es so, dass letztlich dieses Verkehrsmodell für das Jahr 2030 keinen konkreten Stand hat, sondern es wird konstant eigentlich immer weiterentwickelt. Also, es gibt keinen richtigen Punkt, an dem es veröffentlicht wird, dann ist es gültig. Sondern das Land Berlin pflegt kontinuierlich verschiedene Maßnahmen ein, die im Land Berlin stattfinden, verschiedene neue Entwicklungen, Anpassungen im Straßennetz und so weiter. Deswegen befindet es sich eigentlich in einer konstanten Entwicklung. Und man muss einfach auf einen bestimmten Punkt schießen, um planen zu können. Und diesen Punkt haben wir eben in Abstimmung mit der Rudolf-Wissell-Brücke, mit dem Projekt Rudolf-Wissell-Brücke gewählt. Was war da noch ein Punkt? Ach so, genau, dann war noch dieser Punkt Mehrbelastung von Wohnstraßen. Natürlich ist es so, dass im Bereich Sophie-Charlotten-Straße, Knobelsdorffbrücke, Knobelsdorffstraße und so weiter, da wohnen natürlich Menschen. Das ist korrekt. Entsprechend ist es auch irgendwo eine Wohnstraße. Man muss aber auch berücksichtigen: Es ist Teil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. Das ist also schon auch ein Teil des Straßennetzes, der dafür gedacht ist, übergeordnete Verkehrsströme aufzunehmen. Das ist natürlich unangenehm für Menschen, die an diesen Straßen wohnen. Ich selber wohne an der Torstraße. Das ist auch keine schwach belastete Straße. Also ich weiß durchaus, von was

ich da rede, wenn da viele Verkehre unterwegs sind. Ich kenne sogar Straßenbahnen vor meinem Haus, die sind auch nicht leise. Aber es ist nun mal leider in einer Stadt nicht völlig vermeidbar, dass auf manchen Straßen starke Verkehre unterwegs sind. Und dass das Menschen wohnen. Das muss man leider irgendwo akzeptieren und das kann man auch nicht völlig ausschließen.

00:17:13–00:17:32

Herr Lentzen (FBA): Lentzen. Jetzt gehe ich da, frage ich nochmal ganz konkret nach: Auf welchem Stand sind Ihre Zahlen? Und auf welchem Stand sind die Zahlen, die das Kiezbündnis vorträgt?

00:17:33–00:18:16

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Also, unsere Zahlen sind auf dem Stand der Planungen der Rudolf-Wissell-Brücke. Das ist, glaube ich, irgendwann Anfang/Mitte 2020 passiert. Nein, 2021. Ich muss ganz ehrlich sagen, ich weiß es gerade nicht genau. Aber das steht unten in unseren Modellen drin, das steht auch in unserer Verkehrsuntersuchung drin. ... Dann ist es 2019 gewesen. Ja. Ich gucke gerade nochmal zu den übergeordneten Straßen. Aber ich bin mir ziemlich sicher, dass die Knobelsdorffstraße Teil vom übergeordneten Straßennetz ist.

00:18:17–00:18:18

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Ja, ich glaube, eine Sache möchte ich noch zeigen, deswegen gehe ich jetzt doch mal rüber.

00:18:20–00:19:07

Herr Paulat (FBA): Halt! Bitte den Namen nennen. Immer bitte nochmal und dann ... Paulat, vielleicht so lange, wie Sie suchen, nochmal: Es wäre nochmal wichtig, wenn wir die konkreten Daten nochmal bekommen könnten. Also, welche Verkehrsprognose hat der Vorhabensträger? Von welchem Datum oder Jahreszahl. Und welche, auf welche fassen Sie hier heute zurück? Das müssten wir nochmal aufklären heute, glaube ich. Das ist ganz wichtig. Dann können wir im Nachgang nämlich nochmal nachschauen und das vergleichen für uns. Aber Land Berlin ... Land Berlin ist immer deckungsgleich, nur die Daten sind entscheidend.

00:19:08–00:20:42

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Ja, nochmal Daniel Buchholz. Ja, Herr Paulat, vielen Dank. Das ist genau – und Herr Lentzen – die Frage, die Sie stellen: Auf welcher Datengrundlage wird gearbeitet? Und ich sage es mal mit meinen Worten: Sie arbeiten auf einer,

auf alten Prognosedaten. Und wie wir sehen: Die Zahlen gehen nach oben für die Bevölkerung von Berlin. Wie auch für den erwarteten Verkehr – um es mal ganz knapp zusammenzufassen. Und deswegen ist das eben nicht mehr adäquat, was Sie dort als Grundlage nehmen. Das ist unsere kurze Feststellung. Und das würde mich auch sehr interessieren und uns sehr interessieren, wie Sie das widerlegen können, dass Sie nicht die aktuellen, die Sie in den anderen Planungsverfahren auch des Bundes, nämlich bei der Rudolf-Wissell-Brücke, die Zahlen, die Sie dort verwenden, warum die nicht auch hier relevant sein sollen. Also, das erschließt sich mir nicht und ich glaube auch keinem normal verständigen Menschen. Vielleicht dürfte ich nochmal kurz darum bitten, dass das, was ich gerade hier auf dem Rechner bei mir sehe, hoffentlich eingespielt ... Ach perfekt, vielen Dank an die Technik, die ganz hinten im Saal sitzt. Ich hatte ja gesagt, Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses war ich 20 Jahre. Das ist der Beschluss, damit Sie mir das glauben, können Sie es hier ganz offiziell sehen: Beschluss aus der 18. Wahlperiode des Berliner Abgeordnetenhauses vom 02. September 2021. Das ist das offizielle Beschlussprotokoll; keine Grafik, die ich selber gemalt habe. Da oben steht eine Drucksachenummer: 18/4064. Kann man auch nochmal nachlegen. Und die war explizit – wie gesagt, mit großer, ganz großer Mehrheit, also mehr als absoluter Mehrheit – von vier Fraktionen beschlossen worden: SPD, CDU, Grüne und Linke zusammen: Umbau des Autobahndreiecks Funkturm stadtvträglich gestalten. Meine erste Frage ist – und ich hätte gern auch eine echte Antwort darauf: Ist Ihnen dieser Beschluss bekannt?

00:20:43–00:20:45

Herr Grüschow (DEGES): Peter Grüschow, für den Vorhabensträger. Ja, der Beschluss ist uns bekannt.

00:20:46–00:21:13

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Sehr gut. Vielen Dank. Dann darf ich nochmal vielleicht für die Anwesenden – es würde jetzt etwas weit führen, hier zwei Seiten komplett vorzulesen – aber die drei entscheidenden Sätze habe ich hier gelb gehighlightet. Warum es dem Parlament, also der Volksvertretung des Landes Berlin ging. Erstens: Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzepts, das sowohl das erweiterte Umfeld des Autobahndreiecks Funkturm betrachtet, den stadtgerechten Umbau der A 100 sicherstellt als auch den Quell- und Zielverkehr in die Innenstadt dämpfen soll. Dann sehen Sie den zweiten gehighlighteten Punkt ...

00:21:14–00:21:17

Herr Grüschow (DEGES): Kurz Grüschow, für den Vorhabensträger. Wollen wir die Punkte durchgehen, oder ...

00:21:18–00:22:28

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Ich will sie ganz kurz im Zusammenhang nennen, denn ... Gerne, gleich. Dass wir dann die drei danach nehmen. Dann zweiter Punkt: Die Maßnahmen des Bundes sollen genutzt werden, um entlang der Stadtautobahn in Charlottenburg-Wilmersdorf alle gesundheitsgefährdenden Verkehrsimmissionen mindestens unter die entsprechenden Grenzwerte zu senken (Das wird nicht passieren, das haben wir heute schon gehört.). Dazu gehört die Abdeckelung beziehungsweise Überdeckelung der Stadtautobahn im Bereich Knobelsdorffbrücke sowie in allen Trog- und Tieflagen. (Dies ist nicht eine Meinungsäußerung des Kiezbündnis Klausenerplatz, sondern des Berliner Abgeordnetenhauses des Landesparlamentes.) Ich komme zum letzten Punkt, Herr Grüschow – und dann können Sie da ja geschlossen drauf antworten –, den ich auch noch habe: Die Zu- und Abfahrt Messedamm im Bereich Halenseestraße in veränderter Form zu erhalten; dafür ist auch die Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h für die Strecken und auf 50 km/h für die Ramm- und Zufahrten umzusetzen. Da darf ich nochmal erläutern, warum wir das als Parlament so gesagt haben. Natürlich wären die Radien, die Sie hier alle ..., die wir auch in der ganzen Darstellung gesehen haben, die notwendig sind nach Planwerken, würden anders aussehen, wären stadtverträglich. Und ich glaube auch, wir würden mehr öffentliche Fläche für das Land Berlin behalten, wenn Sie sich darauf eingelassen hätten, dass man in bestimmten Bereichen die Geschwindigkeit reduziert. Jetzt gerne zu diesen drei Punkten die Antwort. Vielen Dank.

00:22:30–00:22:38

Herr Lentzen (FBA): Ja, die DEGES hatte ja ... Lentzen, nochmal. Die DEGES ...

00:22:39–00:22:44

Herr Grüschow (DEGES): Herr Lentzen, ganz kurz bitte. Bleiben Sie mal ... Können Sie das mal offenlassen, denn wenn wir durchgehen wollen, wäre es schön, wenn wir nochmal von oben anfangen können dann.

00:22:45–00:23:03

Herr Lentzen (FBA): Naja, ich wollte jetzt erstmal kurz eine Sache abhandeln. Da hatte ich ja nachgefragt. Ich hatte gefragt nach dem Datum der Verkehrsdaten. Die DEGES hat gesagt 2019. Ich habe noch keine Antwort von Ihnen. Das Datum?

00:23:04–00:24:35

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, Martin Burth, Kiezbündnis nochmal. Ich gebe zu, die Zahlen waren vielleicht leicht zu übersehen, weil sie im Kleingedruckten waren. Also, die Zahlen vom Senat. Wohlbemerkt: vom Senat. Die Zahlen, die ich

vorhin aufgelegt habe, waren keine Erfindung des Kiezbündnisses, sondern entnommen aus veröffentlichten Prognosen. Das war die Senatsbevölkerungsprognose vom Dezember 2022. Das waren die Senatszahlen. Und für das Land Brandenburg geht es um die Bevölkerungsvorausberechnung des Amtes für Statistik, also auch einer offiziellen Behörde, vom Juni 2021. Das waren die Zahlen. Und die letzten Zahlen, die ich, glaube ich, kurz angesprochen hatte – Fahrzeugzulassung Berlin – sind bezogen auf das Kraftfahrtbundesamt vom Juli 2023. Das sind die Zahlen. Wie gesagt, keine eigenen Zahlen, keine eigenen Prognosen. Sondern es geht einfach hier nur um die Frage: Von was reden wir? Denn, in der Analyse, die hier gezeigt wurde für die Rudolf-Wissell-Brücken und das Dreieck Charlottenburg, wird ausdrücklich auf die Analyse 2013/14, vermutlich vom Senat, hingewiesen als Grundlage. Und dann wird daraus eine Prognose entwickelt, die eben zu ganz anderen Aussagen, nämlich zu viel weniger Steigerung kommt. Vielen Dank.

00:24:36–00:24:37

Herr Lentzen (FBA): Danke auch.

00:24:38–00:25:18

Frau Dr. Henning (DEGES): Herr Lentzen, darf ich? Henning, für die Vorhabensträgerin. Das war genau das, was ich vorhin schon dachte bei Ihrem Vortrag: Also, meines Erachtens werden hier Zahlen miteinander vermengt, wo kein direkter Zusammenhang besteht. Und wir haben Bevölkerungsprognosen, wir haben Zulassungszahlen von Kfz und Verkehrsmengen und Verkehrsprognosen. Sie haben jetzt auch nicht gesagt, dass Sie eine aktuellere Verkehrsprognose des Landes Berlin haben, sondern es werden hier Verbindungen hergestellt, die in irgendeiner Form vielleicht bestehen, aber nicht die Verkehrsprognose des Landes Berlin, meines Erachtens, infrage stellen. Also, eine aktuellere Verkehrsprognose habe ich jetzt auch nicht gehört, Ihren Zahlen entnommen.

00:25:19–00:25:45

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Entschuldigung. Ich beziehe mich auf ein Zahlenwerk, was die DEGES in den Planfeststellungsunterlagen zum Dreieck Charlottenburg/Rudolf-Wissell-Brücke selbst im Erläuterungsbericht stehen hat. Auf Seite 11. Dieses Zahlenwerk ist von Ihnen in die Diskussion eingebracht worden als Grundlage, warum Sie bestimmte Änderungen in den Verkehrsbelastungen sehen. So wird es jedenfalls dort ausgewiesen.

00:25:46–00:25:48

Herr Grüschow (DEGES): Nochmal Grüschow, für den Vorhabensträger.

00:25:49–00:25:50

Herr Lentzen (FBA): Stopp mal, stopp mal. Protokoll ...

00:25:50–00:25:52

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Letzter Satz.

00:25:52–00:25:52

Herr Lentzen (FBA): Wichtig wäre, Ihren Namen noch zu nennen.

00:25:52–00:26:29

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Gerne. Ach so, Martin Burth, Kiezbündnis. Und wir beziehen uns hier ausschließlich auf die Zahlen, die die DEGES selbst vorgelegt hat. Und die Fragestellung, die immer noch nicht beantwortet ist, ist: Sind diese Zahlen auch Grundlage gewesen für die Planung des Dreiecks Funkturm? Haben Sie da neuere oder ältere Zahlen? Und wie kommen wir aus der Ecke raus, dass offensichtlich die Zahlen, die in den Erläuterungsberichten zum Rudolf-Wissell/Dreieck Charlottenburg stehen, weit abweichen von dem, was inzwischen an aktuellen Prognosedaten vorliegt? Danke schön.

00:26:29–00:27:27

Herr Grüşchow (DEGES): Ja, nochmal Grüşchow, für den Vorhabensträger. Wir haben uns heute tatsächlich auf das Vorhaben Umbau des AD Funkturm vorbereitet. Vielleicht können Sie mir nochmal kurz sagen, in welcher unserer Unterlagen Sie die Zahlen gefunden haben. Dann können wir vielleicht mal gucken, in welchem Kontext Sie die da gefunden haben. Denn offensichtlich geht es ja nur um aktuelle Bevölkerungszahlen. Ich würde vielleicht nochmal unterstreichen, was Brita Henning gerade gesagt hat: Unsere Verkehrsprognosen basieren auf Verkehrsmodellen. Da sind mittelbar natürlich demografische Daten drin, aber Sie können nicht an einer aktualisierten Prognose Verkehrs... äh Bevölkerung festmachen, dass unsere Verkehrsprognose falsch ist. Da sehe ich jetzt auch nicht bei uns die Pflicht nachzuweisen, dass unsere Prognose richtig ist. Dann müssten Sie vielleicht Anhaltspunkte liefern, wo Sie meinen, dass die falsch sind. Eine Verkehrs... Eine Bevölkerungsprognose ist ein Eingangswert in Verkehrsprognosen.

00:27:28–00:28:11

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Lieber Herr Grüşchow, natürlich sind wir uns darüber einig, dass Bevölkerungswachstum nicht automatisch eins-zu-eins-gleiche Verkehrswachstumswachstumzahlen bringt. Ja, auch Neuzulassungen von Autos können irgendwo an irgendwelchen Enden Berlins rumfahren; weiß man

nie so genau. Das Beispiel ist ja nur deswegen hier reingebracht worden, weil Sie selbst am Dreieck Charlottenburg/Rudolf-Wissell-Brücke damit argumentieren. Das liegt in ... Das ist ... Aus Ihrem Erläuterungsbericht sind die Zahlen. Das heißt, Sie haben selbst veröffentlicht im Erläuterungsbericht zum Dreieck Charlottenburg/Rudolf-Wissell-Brücke, dass diese Zahlen die Grundlage Ihrer Planungen sind.

00:28:12–00:28:19

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Habe ich verstanden. Können Sie uns sagen, wo Sie das gefunden haben? Dann können wir das nochmal in den Kontext bringen für den Rest. Ich habe das nicht im Kopf, wo das steht.

00:28:20–00:28:27

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Gucken Sie mal auf Seite 11 Ihres Erläuterungsberichts nach. Zum AD Charlottenburg/Rudolf-Wissell-Brücke.

00:28:28–00:28:28

Herr Grüschow (DEGES): Rudolf-Wissell-Brücke. Gut.

00:28:28–00:28:47

Herr Paulat (FBA): Paulat, für das FBA. Vielleicht können wir das in Ruhe aufklären, dass wir sagen, wenn das jetzt nicht aufklärbar ist, dass Sie mal die Pause nutzen nachher, um mal zu schauen und die Abgleiche machen zwischen den Zahlen, die der Funkturm hat und dem, was bei der Rudolf-Wissell-Brücke steht, und vielleicht nachher, spätestens nach der Mittagspause, nochmal erklären, ob es da abweichende Dokumente gibt, oder ob es die gleichen Zahlen sind.

00:28:48–00:29:02

Herr Grüschow (DEGES): Okay, das können wir machen. Vielleicht, damit wir jetzt nicht abweichen: Sie haben hier schon seit Ewigkeiten das da an der Wand. Wollen wir das einmal besprechen oder wollen wir die Themen mischen und das auslassen? Mir ist es gleich. Wir wollen Ihre Themen erörtern.

00:29:03–00:29:45

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis. Nur, um das abzurunden. Das, was Sie gerade gesagt haben, Herr Paulat. Ich hätte gerne für uns als Kiezbündnis – das wird sicherlich auch andere hier im Raum interessieren – eine klare Aussage, welche Zahlen für das Dreieck Funkturm als Grundlage und welche Prognosezahlen daraus entwickelt worden sind. Und keine Frage, dass die Verkehrsberechnungen alle nach

Schema F oder nach Stand der Technik – Entschuldigung, war jetzt unsauber formuliert – gemacht worden sind. Es geht einfach darum: Welche Zahlen sind die Grundlage und was für Prognosezahlen 2030 sind die Dinger für das Dreieck Funkturm. Jetzt bin ich aber fertig damit.

00:29:46–00:30:05

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Basis der Prognose für den Umbau des Autobahndreieck Funkturm ist das Verkehrsmodell des Landes Berlin, Stand 2019 – mit dem Prognosehorizont 2030. Das ist die Basis unserer Verkehrserhebung.

00:30:06–00:30:21

Herr Paulat (FBA): Paulat. Dann würden wir nochmal bitten, dass wir nochmal abgleichen, ob die Zahlen von der Rudolf-Wissell-Brücke abweichen davon oder ob das die gleichen sind. Das können wir in Ruhe nachher machen. Das müssen wir jetzt nicht vertiefen. Das machen wir nach der Pause. Und wir würden jetzt vielleicht dann jetzt darauf fokussieren, dass wir jetzt Punkt für Punkt abarbeiten.

00:30:23–00:30:46

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Vielleicht jetzt schnell noch einen Einwurf. Daniel Buchholz hier nochmal am Mikro. Es ist ja dargelegt worden: Es sind ja die von Ihnen verwendeten Zahlen. Das hat Herr Burth ja jetzt mehrfach dargelegt. Warum Sie der Meinung sind, dass Sie weiterhin für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm die alten Prognosedaten nehmen und nicht die aktuellen? Das müssen Sie, glaube ich, auch nochmal darlegen. Auch für die Planfeststellungsbehörde. Sie müssen sich ja fragen: Entspricht das dem aktuellen Bedarf und den aktuellen Prognosen auch des Landes Berlin?

00:30:48–00:30:56

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Es gibt aktuell keine aktuellere Verkehrsprognose des Landes Berlin. Wir haben die aktuellste Verkehrsprognose des Landes Berlin verwendet.

00:30:59–00:31:05

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Ja, die es bei der Erarbeitung Ihrer Unterlagen gab, aber nicht dem Stand heute entspricht. Das ist doch der Kardinalfehler dabei.

00:31:07–00:31:10

Herr Grüschow (DEGES): Es gibt auch im Moment keine aktuellere Verkehrsprognose des Landes Berlin.

00:31:10–00:31:12

Herr Paulat (FBA): Wenn ich nochmal bitten darf, dass Sie jeweils bitte den Namen immer ...
Alle beide, ja? Also ...

00:31:12–00:31:13

Herr Grüschow (DEGES): Entschuldigung. Grüschow, für den Vorhabensträger.

00:31:16–00:31:26

Herr Paulat (FBA): Es geht schnell verloren, von daher ist so ein bisschen Gegenrede immer schwierig. Von daher wirklich immer den Namen nochmal nennen, dass hier nicht verlorengeht, wer hier was gesprochen hat.

00:31:27–00:31:36

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Also, der Einwurf war von Daniel Buchholz.

00:31:34–00:33:52

Herr Grüschow (DEGES): Also, was wir auf der Tafel oder an der Wand sehen, ist ja dieses Beschlussprotokoll Abgeordnetenhaus Berlin, 18. Wahlperiode. Sie hatten ja das Aktenzeichen schon genannt. Vielleicht mal am Anfang: Das ist also ein Beschluss des Abgeordnetenhauses. Oben drüber steht ja: „Der Senat wird aufgefordert, im Zusammenhang mit dem anstehenden Umbau des AD Funkturm auf Beachtung der nachfolgenden Punkte zu achten.“ Das heißt, es ist erstmal grundsätzlich ein Auftrag, der an den Senat gegangen ist. Ich sage mal: Wir, auf unserer Seite, als Vorhabensträger, DEGES für den Umbau, sind also aufgrund dieser Beschlussvorlage mit keiner geänderten Aufgabenstellung versehen worden. Ja, wir sind ja ... Wir arbeiten im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland. Der Planungsauftrag ist festgestellt worden. Wir haben – da oben ist ein Datum vom „02. September 2021“. Die Aufgabenstellung ist also seitdem nicht geändert worden an uns. Insofern hat das jetzt auf unser Vorhaben keine Auswirkung. Ich würde aber trotzdem gerne einmal mit Ihnen die Punkte durchgehen. Wir sehen also den ersten Punkt: „Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das sowohl das erweiterte Umfeld des Autobahndreiecks betrachtet“ und so weiter. Ich hoffe, wir sind uns da einig, dass das nicht eine Aufgabe des Straßenbaulasträgers ist und schon gar nicht der DEGES, sondern eine Aufgabe des Landes Berlin, ein städtebauliches Gesamtkonzept zu entwickeln. Und wir wissen ja auch, dass es mit dem Projekt Stadteingang West tatsächlich ja auch gegenwärtig passiert. Also, ich glaube, es kein Gegenstand für dieses Verfahren. Es ist eine Aufgabe des Landes Berlin. Nächster Punkt: Ich gucke mal kurz durch. „Die Maßnahme des Bundes soll genutzt werden, um entlang der Stadtautobahn Charlottenburg alle gesundheitsgefährdenden Verkehrsimmissionen mindestens unter die

entsprechenden Grenzwerte zu senken. Dazu gehört die Abdeckelung beziehungsweise die Überdeckelung der Stadtautobahn. Und wo dies nicht möglich ist: Ausstattung mit Lärmschutzwänden bis hin nach Wilmersdorf.“ Hier ist also der Sachverhalt, dass wir diesen Punkt ja auf jeden Fall erfüllen. Jedenfalls gibt es eine, wenn wir den Text nehmen, zumindest ja eine teilweise Umsetzung, indem wir alle Lärmschutzkonflikte, die wir im Zusammenhang des AD Funkturm erzeugen, mit Lärmschutzmaßnahmen versuchen zu kompensieren. Und ich gucke nochmal meine Lärmschutzmenschen an: Gesundheitsgefährdung gibt es auch nicht, so wie es hier erwähnt wird, oder?

00:33:53–00:34:20

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Ja, Bison, für den Vorhabens-träger. Es ist in der Tat so, dass wir die Bereiche, die von höherem Lärmschutz ... Entschuldigung. Bison, für den Vorhabensträger. Es ist in der Tat so, dass die Bereiche, die von hohen Lärmbelastungen ausgehend von dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm belastet werden, dass wir die eben mit aktiven Lärmschutzwänden versehen. Das ist zum einen die Erhöhung der Lärmschutzwände im Bereich der Eichkampsiedlung, aber auch den Neubau der Lärmschutzwände im Bereich der Dernburgstraße.

00:34:21–00:34:47

Herr Lentzen (FBA): Lentzen, ich habe noch eine Nachfrage. Ja, das ist eine berechtigte Forderung, also eine verständliche Forderung von den Betroffenen. Die fragen natürlich; ein optimaler Lärmschutz wäre natürlich diese angesprochene Deckelung. Und da müssten Sie mal ein paar Argumente nennen oder das mal diskutieren.

00:34:48–00:38:48

Herr Grünschow (DEGES): Also, die Deckelung, da geht es ja tatsächlich um die Deckelung ... Grünschow, für den Vorhabensträger. Entschuldigung! Bei der Deckelung geht es ja tatsächlich um ein Planungskonzept von der Ostpreußenbrücke nach Norden bis zur Knobelsdorffbrücke. Ist also erstmal grundsätzlich außerhalb unseres Planungsbereiches und nicht Gegenstand unseres Vorhabens. Wir ... Gleichwohl hat die DEGES aber eine Machbarkeitsstudie zur der Deckelung in diesem Bereich angefertigt, ans Land Berlin übergeben. Auch hier gibt es keinen weiteren Planungsauftrag, der dort ausgelöst worden ist, sodass das jetzt hier nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein kann. Die Lärmschutzmaßnahmen, die in Verbindung mit unserem Vorhaben, wie wir es hier vorstellen und wie wir es zur Planfeststellung eingereicht haben, wie die dort notwendig sind, das haben wir ja umgesetzt. Da gibt es eine lärmtechnische Untersuchung, da ist also die Deckelung grundsätzlich nicht erforderlich. Wenn das mal Wille des Landes sein sollte, kann darüber nachgedacht werden. Aber nicht im Rahmen dieses

Vorhabens. Wenn gewünscht, können wir gerne die Beschlussvorlage durchgehen. Weiterhin, nächster Punkt: „Verzicht auf den sechsspurigen Ausbau der AVUS und den achtspurigen Ausbau A 100 bis“ ... und so weiter. Ja, ist nicht geplant von der DEGES und auch weiter nicht vorgesehen. „Bezirk Charlottenburg ist bei der Umsetzung eines Verkehrskonzeptes zum Schutz der Wohngebiete Klausenerplatz zu unterstützen.“ Ja, ist in Ordnung, sind wir auch dafür, sollte das Land tun und auch der Bezirk. Ist aber auch jetzt nicht Planungsauftrag der DEGES. Wir sind, wurde ja auch mehrfach gesagt, durchaus im Dialog sowohl mit den Betroffenen Klausenerplatz/Kiezbündnis als auch mit dem Bezirk Charlottenburg, welche Maßnahmen wir im Umfeld unseres Vorhabens machen können. Aber es ist erstmal grundsätzlich nicht unsere Aufgabe. „Zu- und Abfahrten Messedamm im Bereich Halensee“, steht hier ja tatsächlich drin. Da müssen wir also ganz klar sagen: Das ist eine Maßnahme, die wir nicht umsetzen werden. Wir haben in der Unterlage und auch, glaube ich, in den Erwiderungen und hier auch in meinem Eingangsvorgang erläutert, was das Konzept des Umbaus ist. Wir wollen also die Anschlussstellenrampen aus dem Dreieck Funkturm herausnehmen, eben gerade mit dem Ziel, die Qualität, Verkehrssicherheit und so weiter im Autobahndreieck zu erhöhen und die Anschlussstelle an einer Stelle – nämlich der neuen Anschlussstelle Messedamm – zu bündeln. Zusätzlich diese Halenseerampen zu erhalten, entfaltet keinen Nutzen, ist auch baulich teilweise gar nicht umsetzbar und mit den Verkehrskonzepten des Landes Berlin vereinbar. Deswegen wird es die im Rahmen unseres Vorhabens so nicht geben. Können wir noch drüber diskutieren. Aber Sie haben ja gesagt, wir gehen es erstmal einmal durch. „Neuordnung der Zufahrten zum Messegelände mit dem Ziel der Erweiterung“ ist durchaus möglich, wird durch unser Vorhaben nicht behindert, ist aber nicht Gegenstand unserer Planung. „Nutzung der Chancen durch die zu erwartende verkehrliche Entlastung Messedamm/Masurenallee für barrierearme Umgestaltung“ wird durch uns nicht behindert, ist möglich, auch nicht unser Vorhaben. „Prüfung einer Nachnutzung für die freiwerdende Trasse bisherige A 115/Bereich AVUS-Tribüne“ ist möglich, wird durch die Planung nicht behindert, im Gegenteil: Wir verschieben ja die Autobahn aus dem Bereich raus, sodass wir eigentlich dieses Projekt sogar fördern. Die Prüfung findet ja durch das Land Berlin statt; Stadteingang West ist das Thema; ist auch nicht DEGES-Aufgabe. Wir sind aber involviert. „Offenhaltung einer Option für eine in Ost-West-Richtung verlaufende Grünverbindung, Radwegverbindung, S-Bahnhof Westkreuz Richtung Grunewald“: möglich, nicht unser Planungsauftrag, findet im Rahmen Planung Stadteingang West statt. Wird also auch durch uns nicht behindert, wir sind involviert. Damit würde ich noch sagen, wenn wir kurz das Fazit ziehen: Bis auf die Erhaltung oder Wiederherstellung von Rampen an die Halenseestraße, die wir also im Rahmen dieses Vorhabens nicht durchführen werden, haben wir, denke ich, im Rahmen unserer Möglichkeiten die Forderungen dieser Beschlussvorlage, obwohl wir damit nicht explizit beauftragt wurden, weitestgehend umgesetzt oder zumindest ermöglicht oder nicht behindert, wie es eben in unseren Möglichkeiten steht.

00:38:49–00:39:10

Frau Dr. Henning (DEGES): Ganz kurz. Henning, für die Vorhabensträgerin. Nur nochmal zur Ergänzung und rechtlichen Einordnung. Also, das ist ein Beschluss des Abgeordnetenhauses. Das ist eine politische Willensbekundung, die an den Senat gerichtet ist. Die hat nichts mit unserem Auftragsverhältnis zu unserem Auftraggeber oder des Auftraggebers zur DEGES zu tun – um das nur nochmal auch rechtlich richtig einzuordnen. Danke.

00:39:11–00:39:18

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz hier nochmal. Frau Henning, da haben Sie natürlich formal recht. Aber wir sind uns auch einig, dass Sie im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland handeln.

00:39:20–00:39:21

Frau Dr. Henning (DEGES): Ja, hat ja auch noch gar keiner bestritten.

00:39:23–00:39:24

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Genau.

00:39:25–00:39:25

Frau Dr. Henning (DEGES): Das ist hier eine politische Willensbekundung des Abgeordnetenhauses des Landes Berlin.

00:39:26–00:42:06

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Völlig richtig. Völlig richtig. Dafür aber, sage ich mal, das Land Berlin, die Bürgerinnen und Bürger des Landes Berlin haben gesprochen. Das ist nämlich das, was eine Volksvertretung tut in der Regel. Von daher ist es ja schon nett, dass Sie es zumindest zur Kenntnis genommen haben. Sollte man tun, auch wenn der Auftraggeber es nicht irgendwo in ein formales Dokument reinschreibt. Dass wir hier übrigens ein grundsätzliches Problem haben, das wir schon aus dem Land Berlin kennen, nämlich zwischen den zersplitterten Zuständigkeiten allein zwischen Bezirks- und Landesverwaltung, die sich aber hier, dadurch, dass wir eben nicht bloß den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und das Land Berlin haben als Bundesland, sondern eben auch noch diverse Bundesbehörden und Bundesstellen damit beschäftigt sind, also Sie als Beauftragte, die Autobahn GmbH, die DEGES, die Planfeststellungsbehörde, Ministerium; das macht es natürlich erstens nicht einfacher und führt eben genau dazu, dass, was wir grundsätzlich ja auch bemängeln, dass der übergeordnete Blick nicht in Betracht genommen wird. Und ich darf jetzt nochmal darauf

hinweisen: Von Ihnen selbst, von Ihrem Herrn Verkehrsplaner ... Wie heißt er? Benz? Oder? Pries, Entschuldigung! Sorry. Also, ich wollte ... Also, zu den Verkehrszahlen, die wir gerade gehört haben: Es ist ... Das ist ja für die Abwägung der Planfeststellungsbehörde extrem wichtig. Diese Baumaßnahme, Autobahndreieck Funkturm, wird auch über das betrachtete Gebiet hinaus verkehrliche Auswirkungen haben. Das haben Sie hier eben dargelegt. Sie nicken. Und für das Protokoll: Es wird genickt. Das heißt, es reicht nicht, es reicht explizit nicht, sich nur die vorgesehenen Baumaßnahmen hier anzuschauen. Das ist doch folgerichtig, ja? Sie sagen selbst, es wird verkehrliche Auswirkungen nördlich und südlich des betrachteten Baubereichs haben. Und das ist genau ... Sie sind selbst gefangen in dem grundsätzlichen Auftrag, Frau Henning, Herr Grüschow, dass eben Sie offensichtlich vom Bund nur diesen Teilauftrag bekommen haben. Das ist aber ungenügend in Summe. Das muss man sagen. Sie sagen ja selbst, es wird darüber hinausgehende Auswirkungen geben. Und nicht ohne Grund hat das Volk von Berlin – Entschuldigung, dass ich so ganz pathetisch argumentiere, ja! –, die Berliner Bevölkerung gesagt: Als Erstes ist bitte ein Gesamtkonzept zu erarbeiten. Natürlich wird das vom Berliner Abgeordnetenhaus als politischer Auftrag an den Senat gegeben. Das ist ja logisch, denn das ist ja unsere Ansprechstelle, ja! Wer denn sonst? Legislative, Exekutive, Judikative. Ist uns bekannt, die drei ... Gewaltenteilung in Deutschland. Aber natürlich ist das auch eine Willensbekundung des Abgeordnetenhauses von Berlin, die zu berücksichtigen ist in irgendeiner Weise. Und das einfach so ... Sie sind ja da, Herr Grüschow, da sehr schnell durchgegangen, dass Sie sagen, Sie hätten das alles erledigt. Also, erledigt sehe ich davon relativ wenig, muss ich mal wirklich sagen. Wie gesagt, ein Grabenkonzept gibt es nicht. Das haben Sie wörtlich so gesagt. Und da will ich auch nochmal darauf hinweisen, dass die Abdeckung offensichtlich von Ihnen ... Sie haben jetzt im Nebensatz gesagt, Sie haben die mal betrachtet. Die ist aber offiziell im Rahmen dieses Verfahrens nicht wirklich abgewogen und betrachtet worden. Oder doch? Vielleicht können Sie das ja mal klarstellen.

00:42:07–00:42:08

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Sagen Sie nochmal, welcher Sachverhalt ist nicht abgewogen worden?

00:42:10–00:42:19

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Na dass Sie ... Zum Beispiel die Überdeckung von anderen Abschnitten der Autobahn in Berlin ist betrachtet worden oder nicht betrachtet worden im Rahmen dieses Planungsverfahrens hier?

00:42:20–00:42:37

Herr Grüschow (DEGES): Im Rahmen dieses Planungsverfahrens – Grüschow, für den Vorhabensträger – haben wir das nicht betrachtet, weil es außerhalb der Vorhabensgrenzen ist und auch der hier Planfeststellungsgrenzen, die wir sehen. Ich habe aber gesagt, dass wir sehr wohl im Vorfeld eine Machbarkeitsstudie zur Deckelung des zu betrachtenden Abschnitts gemacht haben. Nördlich unseres Bauabschnitts.

00:42:38–00:42:40

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Und die haben Sie dann auch mitbetrachtet oder nicht? Das ist genau meine Frage.

00:42:41–00:42:43

Herr Grüschow (DEGES): Das ist außerhalb der Planfeststellungsgrenze. Das ist nicht Bestandteil dieses Vorhabens.

00:42:44–00:42:44

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Das heißt also, Sie haben das nicht betrachtet.

00:42:44–00:42:45

Herr Grüschow (DEGES): Wir haben es nicht mit betrachtet in diesem Vorhaben.

00:42:46–00:42:46

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Nicht mit betrachtet! Danke schön.

00:42:47–00:42:48

Herr Grüschow (DEGES): Ja.

00:42:48–00:42:50

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Das ist wichtig für das Protokoll. Zweite Frage.

00:42:50–00:42:53

Herr Paulat (FBA): Paulat, stopp mal! Ich muss mal ganz kurz dazwischen grätschen. Also

00:42:52–00:52:53

[unbekannt/Zwischenruf]: ...ist doch lächerlich!

00:42:54–00:45:23

Herr Paulat (FBA): Sorry. Also, wir sind hier in einem demokratischen Prozess. Wir müssen sachlich bleiben bitte. Ich bitte darum, hier Zwischenrufe mal zu unterbinden und Respekt gegenüber allen Beteiligten zu wahren. Das ist immer ganz, ganz wichtig. Das Nächste ist, dass ich auch beide Beteiligte bitte, sich immer ausreden zu lassen und immer den eigenen Wortbeitrag mit dem eigenen Namen anzufangen. Da muss ich nochmal darauf hinweisen. Wir kommen sonst nicht klar, wenn hier ineinander gesprochen wird, übereinander gesprochen wird erstrecht nicht. Von daher bitte ich nochmal alle, sich ausreden zu lassen und dann immer wieder einen neuen Wortbeitrag mit einem eigenen Namen zu beginnen. Von mir nochmal der Hinweis: Wir müssen bezogen auf das Vorhaben AD Funkturm reden. Das ist einfach ganz, ganz wichtig. Wir können heute hier nicht darüber reden, ob andere Autobahnabschnitte, die nicht vom Vorhabengebiet gefasst sind, eine Deckelung umfassen, bekommen sollen oder nicht. Es geht um das Lärmschutzkonzept für das Autobahndreieck Funkturm. Die Frage ist da: Ist da eine Deckelung geprüft worden oder nicht? Da kann der Vorhabensträger gleich mal noch darauf eingehen. Oder ob er das aus irgendwelchen Gründen nicht für erforderlich hält, das ist eine Frage, die wir hier heute diskutieren können. Aber darüber hinaus gehend können wir das nicht tun. Und auch nochmal, ich muss Frau Henning insoweit beipflichten: Wir können heute hier auch nicht Diskussionen auf der Ebene führen, die zwischen Land Berlin und dem Bund geführt werden müssten. Also, ob ein Senatsbeschluss dann vom Land Berlin aufgegriffen worden ist, vom Bund aufgegriffen worden ist oder nicht, warum das wieso und weshalb nicht erfolgt ist, darüber können wir spekulieren, das bringt uns heute aber nicht weiter. Fakt ist, der Vorhabensträger, die DEGES, hat einen Planungsauftrag bekommen vom Bund, der Eigentümer der Bundesautobahn ist. Und diesen Auftrag setzt er um. Das ist sein Maßstab. In diesem Rahmen muss er auch haushaltäratisch bleiben, sonst verletzt er das Haushaltsrecht des Bundes wiederum. Und wenn das Land Berlin eine Änderung haben möchte, hätte es oder muss es auf den Bund als Eigentümer der Bundesautobahn einwirken. Da kann die DEGES heute wenig dazu sagen und sich auch wenig dazu verhalten, was im Hintergrund zwischen Land Berlin oder Bund passiert oder eben noch nicht passiert. Das muss man einfach beachten jetzt. Das kann ... Ich kann verstehen, dass Sie dann vielleicht teilweise sich mehr gewünscht hätten. Aber das können wir heute leider nicht diskutieren. Vielleicht erstmal jetzt den dritten Punkt, der Vorhabensträger erstmal noch dazu, ob für das Autobahndreieck Funkturm eine Deckelung geprüft worden ist und wenn ja oder wenn nein, warum die nicht für erforderlich gehalten worden ist, dass wir das nochmal abarbeiten nochmal an dem Punkt.

00:45:25–00:45:43

Herr Lentzen (FBA): Ich nochmal: Und deshalb ist es auch wichtig, dass wir hier die Belastungen rausarbeiten, die auf die Menschen zukommen, denn je höher die Belastung, umso ...

Verhältnismäßigkeitsgrundsatz; mit dem arbeiten wir ja. Und deshalb bin ich immer so wild darauf herauszukriegen: Wie hoch wird denn die Belastung ganz konkret?

00:45:46–00:47:13

Herr Grüşchow (DEGES): Also, nochmal Grüşchow, für den Vorhabensträger. Die Deckelung der Autobahn kann ja erstmal grundsätzlich nur zwei Ziele verfolgen. Das eine ist, so wie Herr Lentzen gerade gesagt hat, die Belastung Lärmschutz/Luftschadstoff auf ein verträgliches Mindestmaß oder – ich sage mal, aus unserer Sicht gesprochen – unter die Grenzwerte zu bringen. Das wäre Punkt 1. Der zweite Punkt wäre, dass man städtebauliche Ziele damit verfolgt: Zerschneidungswirkung von Verkehrsanlagen beseitigen, andere Flächennutzung, wie auch immer. Letzteres, das will ich nochmal ganz klar sagen, ist nicht Gegenstand unseres Vorhabens. Wir planen im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland den Umbau des Autobahndreieck Funkturm und machen keine Stadtplanung innerhalb dieses Vorhabens. Das ist nicht unser Ansinnen. Der erste Punkt war das Thema Behandlung der Immissionen Lärm/Luftschadstoffe. Das tun wir ja in unserem Vorhaben. Es gibt in dem Bereich keine Überschreitungen, die jenseits der Grenzwerte sind, die mit Hilfe eines Deckels zu lösen wären. Das ist einfach nicht in unserem Vorhaben erforderlich. Deswegen findet es auch nicht statt. Wenn wir festgestellt hätten, dass im Rahmen des Umbaus des AD Funkturm tatsächlich Betroffenheiten entstehen, die nur auf diesem Wege zu lösen wären, dann wäre das sicher auch betrachtet worden. Aber das ist hier ja gar nicht der Fall. Und deswegen gibt es in unserem Projekt keinen Deckel.

00:47:14–00:48:01

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz, nochmal am Mikro. Vielen Dank erstmal für die Ausführung. Nochmal die explizite Frage an den Vorhabensträger: Ist denn geprüft worden ... Weil: Ich bleibe nochmal dabei, Sie haben selbst festgestellt, es wird verkehrliche Auswirkungen geben, die über das eigentliche Plangebiet hinausgehen. Das haben Sie selbst hier mehrfach jetzt schon dargelegt. Von daher verwundert es mich, dass Sie das dann auch nur so eingeschränkt betrachten wollen. Aber gut. Trotzdem die Frage: Haben Sie denn eine Verlagerung der Anschlussstelle Kaiserdamm? Und zwar ... Die heißt zwar Kaiserdamm, aber geht ja in die Knobelsdorffstraße. Eine Verlagerung dieser Anschlussstelle von der Knobelsdorffstraße auf den Kaiserdamm? Herr Burth hat es vorhin ausgesprochen. Vielleicht auch unter der Berücksichtigung, dass man einmal ein Haus wegnehmen muss, aber das wäre ja vielleicht im Rahmen der Gesamtmaßnahmen auch angemessen. Haben Sie das betrachtet? Ja oder nein? Und wenn nein, warum nicht?

00:48:02–00:48:29

Herr Grüşchow (DEGES): Wir haben im Rahmen dieser Planung die Verlegung der An-

schlussstelle Kaiserdamm nicht mit betrachtet, weil es a) auch nicht Gegenstand des Vorhabens ist. Die Vorhabensgrenzen sind klar definiert. Das ist so. Und es gibt auch aus Sicht des Vorhabens keinen Grund, das zu tun. Ja, wir erzeugen ... Wir erzeugen keinen Konflikt, der möglicherweise durch die Verlagerung der Anschlussstelle Kaiserdamm zu lösen wäre.

00:48:30–00:48:35

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz. Doch, Sie verlagern Verkehr dorthin. Verlagern mit dieser Baumaßnahme Verkehr dorthin. Da muss ich sagen, das ist nicht ausreichend berücksichtigt. Ganz offensichtlich.

00:48:37–00:49:07

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Da haben wir vorhin schon beim Vortrag von Herrn Pries gesehen, dass die Verlagerungen oder die Verkehrszunahme – darüber reden wir ja –, die Verkehrszunahme im Viertel Knobelsdorff/Sophie-Charlotte in Folge des Vorhabens eher geringfügig ist. Ja, das sind also keine maßgebenden Änderungen, die dort eine grundlegende Änderung im nachgeordneten Netz nach sich ziehen müssten.

00:49:08–00:54:16

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich bin jetzt doch ein bisschen verwundert, nachdem vorhin Frau Henning über abschnittsweise Genehmigung gesprochen hat, was ja erstmal ganz charmant klingt, dass wir jetzt doch wieder zurückfallen, Herr Grüschow, auf die Sicht: Bei uns endet irgendwo jenseits der Ostpreußenbrücke das Plangebiet und alles, was danach kommt, da gucken wir zwar mal so grob drüber, aber das ist sozusagen nicht umfasst von dem aktuell festzustellenden Verfahren. Wenn das so ist, dann würde ich dringend drum bitten, dass die Planfeststellungsbehörde hier dem Vorhabensträger aufgibt, für die verschiedenen Abschnitte nördlich des Dreiecks Funkturm sich festzulegen, in welchem der drei schon mehrfach diskutierten Verfahren welcher Teil der zwischen diesen Verfahren liegenden Abschnitte denn tatsächlich betrachtet werden soll. Also, mein Vorschlag wäre, wenn man jetzt sagt, Dreieck Funkturm reicht jetzt nicht bis zur Rudolf-Wissell-Brücke, dann machen wir das mal bis zur Knobelsdorffbrücke. Und dann möchte ich aber auch wirklich wissen: Was ist da konkret für Mehrverkehr? Was bedeutet das? Und dann, letzten Endes, auch die Frage: Deckel. Es gibt eine Machbarkeitsstudie, die übrigens von der DEGES 2020/21 bearbeitet oder abgearbeitet wurde, vom Senat beauftragt, wo drinsteht: Einen Deckel kann man machen. Und mein Verständnis – ich sage jetzt wieder: als Nicht-Jurist – ist: Seit 01.01.2021 ist die Autobahn GmbH Herrscherin aller Autobahnen; auch der Stadtautobahn in Berlin. Und ich erinnere mich genau, Sie waren dabei, Herr Grüschow, als Ihr Kollege Herr Irgartinger darauf hingewiesen hat, dass zur Autobahn nicht

nur die Autobahn selbst, sondern auch der Himmel über der Autobahn gehört. Das hat er natürlich so ein bisschen spaßhaft gesagt, aber er hat damit begründet, was auf so einen Deckel rauf dürfte und was nicht. Will sagen: Natürlich sind Sie, wenn Sie für die Autobahn zuständig sind – also, ich mache Sie jetzt sozusagen als Beauftragten der Autobahngesellschaft indirekt zuständig für die Autobahn. Dann sind Sie natürlich auch dafür zuständig zu prüfen, ob da ein Deckel oben rauf muss oder nicht. Das muss doch nicht vom Land Berlin bestellt werden. Sie sind doch jetzt der Eigentümer der Autobahn. Und Sie sind derjenige – Sie nicht als Person, sondern Sie als DEGES natürlich. Sie sind derjenige, der jetzt dafür sorgen muss, dass die Belastungen im Umfeld dieser Autobahn nicht nur nicht schlimmer werden, sondern natürlich – wie gesagt, wir reden von 25.000 Fahrzeugen in der Planung, jetzt sind wir bei 200-. Die müssen geringer werden, als sie jetzt sind; und zwar deutlich geringer! Und wir wissen beide, dass es natürlich in der 16. BImSchV oder allerlei Tricks und Kniffe gibt, mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und so weiter. Aber es geht ja auch um Schadstoffe. Ich weise nochmal darauf hin, dass die Welt-Gesundheits-Organisation drastische Schadstoffabsenkungen fordert, die in der EU gerade in der Diskussion sind. Und diese Schadstoffgrenzwerte, die dort in Rede stehen – die kann man sich im Internet auch angucken –, die reißen Sie komplett an der ganzen Stadtautobahn lang. Und ich habe vorhin das Bild gezeigt vom Themenworkshop 2020, den Sie als DEGES veranstaltet haben. Und ich habe die Originalfolie, also die Originaltabelle gezeigt, wo jede Menge Grenzwertüberschreitungen damals prognostiziert wurden. Jetzt könnte man natürlich die Frage stellen: Wie kommt es, dass die jetzt alle verschwunden sind? Wurde neu gerechnet, gibt es andere Verkehrsmodelle, was auch immer? Aber die Frage steht schon im Raum. Aber, wie gesagt, wir reden immer nur darüber, was jetzt noch zusätzlich oben draufkommt. Wir sollten mal darüber reden, wie das, was jetzt da ist, endlich so gemacht wird, dass es nicht mehr den 1960er Jahren entspricht. Also, mein Anspruch wäre da deutlich höher. Auch wenn ich verstehe, dass Sie jetzt formal argumentieren: Na ja, die Belastungen werden ein bisschen höher. Es ist aber noch im Rahmen der Range sozusagen, also mit Hinweis auf diesen Frankenschneidweg. Ja, alles ganz nett, aber wir reden hier über eine Autobahn, die eigentlich so, wie sie jetzt da ist, schon unzumutbar ist; die natürlich niemand heute genehmigen würde so. Also, wie gesagt, es treibt mich auch die Frage um, wie die eigentlich mal genehmigt worden ist. Aber das ist ein anderes Thema. Ja, also nochmal: Klar, Zuständigkeit jetzt nur Autobahngesellschaft, nur DEGES – und zwar für alles, was auf der Autobahn und auch was obendrüber stattfindet. So jedenfalls habe ich die Rechtslage seit 01.01.21 verstanden. Danke schön.

00:54:17–00:56:07

Herr Lentzen (FBA): Ja, jetzt hätte ich noch ein paar Worte, Lentzen, noch ein paar Worte da zu sagen. Also, erstmal fangen wir damit an, wie immer schon maßgeblich ist, war erstmal die

Erforschung der Belastung in Lärm, Schadstoffen und sonst was. Und da haben wir ja jetzt ja gemerkt, das hängt ja jetzt davon ab: Wie sieht es denn mit der Verkehrsprognose aus? Okay. Diese Verkehrsprognose hat so ein paar, könnte man sagen, so ein paar Sachen, wo man sich fragen könnte: Stimmts oder stimmts nicht? Sie trägt auf jeden Fall das Datum 2030. Und wir haben heute das Jahr 2024. Die kommt also zeitlich in einen kritischen Bereich. Ich denke, wir müssten mal darüber nachdenken, ob die nicht modifiziert werden muss. Vielleicht lösen sich ja dann alle Widersprüche auf. Wenn wir dann die Belastungen haben, dann haben wir auch die Antworten darauf: Was ist verhältnismäßig? Ist eine Überdeckung verhältnismäßig? Ist es ... Aber das Frankenschnellweg-Urteil bleibt. Da gucke ich dann auf das nachgeordnete Netz und die geben Vorgaben: Wie ist es verhältnismäßig? Da steht ja ... Oder zumutbar, wie das Urteil so schön sagt. Und so ist im Moment mein Gedankengang. Ja.

00:56:09–00:56:12

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz, nochmal. Weil ich direkt anschließen kann, bevor Sie antworten.

00:56:14–00:56:16

Herr Lentzen (FBA): Frau Henning erstmal. Weil Sie ja auch quasi meine Kollegin ist auf der anderen Seite.

00:56:19–00:58:41

Frau Dr. Henning (DEGES): Ja, ich wollte auch vorher schon einmal kurz erwidern: Also, zwei Sachen, die ich aus rechtlicher Sicht da überhaupt zu beitragen kann. Erstens: Die WHO-Empfehlungen sind angesprochen worden. Da wissen Sie auch, wir sind als Vorhabensträger an die gesetzlichen Grenzwerte gebunden. Die sind in der 16. BImSchV in der Verkehrslärmschutzverordnung geregelt. Die sind für uns maßgeblich. Die Werte werden eingehalten. Und insofern, das hatte Herr Grüschow vorhin ja auch schon gesagt, besteht aus unserer Sicht kein, unter Lärmschutzgesichtspunkten kein rechtlicher Bedarf für einen Deckel. Und weil vorhin oder heute Vormittag schon mehrfach der Vergleich mit den Deckeln, muss man ja sagen, in Hamburg kam, vielleicht zwei wesentliche Unterschiede: Das passt auch wieder zu dem Beschluss des Abgeordnetenhauses zusammen: In Hamburg ist es so gewesen, dass das Land den Deckel quasi beauftragt hat und auch sich finanziell sehr stark an der Errichtung des Deckels oder der Deckel beteiligt hat. Da ist die Situation einfach schlicht anders und nicht vergleichbar. Nur, weil dieser Vergleich jetzt mehrfach kam. Der hinkt in vielfacher Hinsicht. Und zur ... Genau. Es ist eine Ausbaumaßnahme, keine Erhaltungsmaßnahme. Das ist auch nochmal ein wesentlicher Unterschied. Genau. Ich meine, das Land hat sich sogar mit 25 Prozent finanziell an dem Deckel beteiligt. Wenn das Land Berlin das beauftragt hätte, sich

entsprechend finanziell beteiligt hätte – alles hätte, hätte, hätte –, hätten wir das sicherlich auch mit in die Planung einbezogen. Ist aber alles nicht erfolgt, hatten wir schon mehrfach gesagt. Unser Planungsauftrag war ein anderer. Zu der Prognose 2035, Herr Lentzen, die Sie angesprochen hatten: Ja, hatten wir auch in den schriftlichen Erwidern ja gesagt, das Land Berlin schreibt seine Verkehrsprognosen fort. Wenn es dort eine aktuellere Verkehrsprognose 2035 gibt und die auch erforderlich ist entsprechend der Anforderung, die durch die Rechtsprechungen entwickelt wurden bezüglich des Prognosehorizonts, werden wir das sicherlich berücksichtigen. Im Moment ist aber die 2030er Landesprognose die aktuellste, die wir haben. Danke.

00:58:43–00:59:13

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz. Ja, vielen Dank. Da sehe ich ja positive Dinge, dass durch die Frage nochmal der Planfeststellungsbehörde und dem, was Sie da gerade ausgeführt haben, Frau Henning, nochmal ein bisschen Klarheit reinkommt: Welche Planungszahlen werden wirklich verwendet? Herr Burth hatte ja die Planungszahlen beziehungsweise die letzten Prognosen des Landes Berlin für 2030 aufgezeigt, die eben aus dem anderen Verfahren für den Neubau der Rudolf-Wissell-Brücke von Ihnen veröffentlicht werden mit und benutzt werden. Von daher sehen wir da schon Widerspruch. Aber das lässt sich dann ja auch schriftlich nochmal nachvollziehen. Ich habe nochmal ... Herr Grüschow, Sie haben gerade auf meine Frage ...

00:59:14–01:00:32

Herr Grüschow (DEGES): Nur ganz kurz. Grüschow, für den Vorhabensträger. Wir können, wenn wir darüber nochmal reden wollen, über diese ... Wir haben das jetzt mittlerweile aufgeklärt, wobei ich jetzt gerade hier die Datei nicht aufkriege. Kannst du das mal an die Wand werfen vielleicht? Hier die mit den Bevölkerungszahlen. Das ist ja folgendermaßen. Da stehen ja ... Wir haben also unterdessen mal ... Wir können ja kurz die Erörterung Rudolf-Wissell-Brücke vorziehen ein bisschen. Wir haben also tatsächlich nachvollzogen, da stehen die Zahlen, die Herr Burth genannt hat, drin. Das sind also Bevölkerungszahlen. Zwei Absätze weiter tiefer steht aber durchaus auch, dass das Verkehrsmodell auf die Zahlen 2019 kalibriert wurde, sodass ich erstmal davon ausgehe – ich will ja nur einen Teil der Erörterung vorwegnehmen –, dass da die Verkehrsprognosen Rudolf-Wissell-Brücke und AD Funkturm auch konsistent sind. Ja, die sind also nicht basierend auf diesen Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2013/14, die dort aufgelistet sind, sondern dann fortgeschrieben wurden in 2019, basierend auf dem aktuellen Verkehrsmodell des Landes Berlin. Das ist ja auch genau das, was wir am Dreieck Funkturm auch gemacht haben. Ich weiß nicht, ob Sie das offen haben, Herr Burth. Dann

können Sie nochmal lesen, zwei Absätze tiefer. Ich denke mal, deswegen würde ich sagen, gibt es da keinen Widerspruch.

01:00:33–01:02:21

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz, nochmal. Ja, vielen Dank für die Ausführung. Nochmal zu dem, dass Sie ... Herr Grüschow, Sie haben gesagt, dass Sie explizit nicht betrachtet haben eine Verlagerung der Anschlussstelle Kaiserdamm, die, wie gesagt, bisher auf der Knobelsdorffstraße endet und eigentlich dahin gehört, wo die Hauptstraße ist. Die echte überörtliche Hauptverkehrsstraße liegt ja eigentlich am Kaiserdamm. Das bietet sich ja auch an, wenn man schon von oben sich dahin setzt und sich die Stadtkarte anschaut. Also, nur um es mal ganz kurz zusammenzufassen. Ich sehe es doch richtig, dass letztlich durch die Umbaumaßnahmen am Dreieck Funkturm die Zahl der Zu- und Abfahrten sich von acht auf vier verringert? Und ich glaube, da muss man gar kein Verkehrsexperte dafür sein und -expertin sein, dass man weiß, wenn es deutlich weniger wird, wo ich zu- und abfahren kann, nämlich die Messedammabfahrt, die natürlich jetzt ja der große Heilsbringer sein soll, natürlich bedeuten wird für die Leute, die noch ein Stück weiter nach Norden wollen, die werden sich diese Schleife sparen, und sie werden damit in die Knobelsdorffstraße abfahren. Und das ist das, was wir grundsätzlich bemängeln. Und Sie haben ja selbst gesagt: Dort wird es verkehrliche Auswirkungen geben. Das haben Sie uns – sowohl vorher in den Planungsunterlagen wie auch hier nochmal mündlich – dargelegt. Und da sagen wir, ist es fahrlässig, dass Sie nicht betrachtet haben eine Verlagerung der Anschlussstelle Kaiserdamm. Das geht so nicht. Das geht schlichtweg auch rechtlich nicht. Weil es definitiv Auswirkungen haben wird nach Ihren eigenen Prognosezahlen, dass Sie hier Baumaßnahmen im Autobahndreieck Funkturm vornehmen. Das wird Auswirkungen auf die Knobelsdorffstraße und auf die weiteren Wohnstraßen haben. Dort ist eine Autobahnabfahrt, die dort schlichtweg – Herr Burth hat das am Anfang dargelegt – nicht hingehört, wenn man sich die Stadtkarte von Berlin anschaut. Sondern die gehört genau auf den Kaiserdamm. Und Sie haben das aber in keinsten Weise betrachtet, sagen Sie, Herr Grüschow. Ich finde das grob fahrlässig; muss ich wirklich sagen. Da würde ich auch die Planfeststellungsbehörde bitten, sich das nochmal auch nach diesem Erörterungsverfahren hier nochmal in Ruhe anzuschauen. Das kann eigentlich so nicht sein, dass das nicht gemacht wurde. Das muss nachgeholt werden.

01:02:23–01:03:54

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Ich denke, wir haben insbesondere in dem Vortrag von Herrn Pries vorhin durchaus dargelegt, dass wir das ... Also, wir haben nicht den Umbau der Anschlussstelle Kaiserdamm betrachtet, aber wir haben ja die Auswirkungen ins nachgeordnete Netz betrachtet. Und wir haben auch gesehen, dass die

Auswirkungen tatsächlich infolge der Maßnahme eher geringfügig sind. Es ist ja auch nicht so, als wenn wir ..., als wenn wir die Anschlussstellenrampen oder die Anschlussmöglichkeiten reduzieren. Wir verlagern sie an eine andere Stelle. Es entsteht ja eine neue Anschlussstelle, die sehr leistungsfähig und viel aufnehmen kann. Dass da gegebenenfalls Umlegungseffekte stattfinden wegen der Mehrweglänge, das ist in der Prognose ja berücksichtigt. Die Auswirkungen haben wir aber gesehen, die sind sehr geringfügig. Und vielleicht nochmal, um auf die Frage zurückzukommen, die in der ..., vor einigen Minuten gestellt wurde: In welchem Abschnitt soll es denn nun passieren? Wir haben hier das Dreieck Funkturm, da macht es keiner. Umbau der Anschlussstelle Kaiserdamm, wir haben die Westendbrücke, da macht es keiner. Wenn wir ... Wenn der Abschnitt zwischen Autobahndreieck Funkturm und Westendbrücke, in dem die Anschlussstelle Kaiserdamm alt und auch die von Ihnen avisierte Anschlussstelle Kaiserdamm neu liegen würde, zu einem Vorhaben wird, das irgendeiner Erneuerung zugänglich sein soll, dann würde in diesem Abschnitt zu untersuchen sein, ob die Verlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm sinnvoll und möglich ist. Das ist dann in diesem ..., findet dann in diesem Planungsabschnitt statt, wenn das dann ein Projekt wird. Und dann werden wir uns vielleicht hier auch irgendwann mal wiedersehen dazu.

01:03:55–01:05:07

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz. Aber, Entschuldigung, damit sagen Sie explizit, dass Sie es nicht betrachten werden. Ich halte das für grob fahrlässig. Ja, weil Sie eben sich wirklich auf die formale Argumentation reduzieren. Und Sie haben einen Auftrag als DEGES, der darüber hinausgeht. Herr Burth hat das ausgeführt. Sie sind für die Autobahn im Land Berlin, der Autobahn GmbH, äh in der ganzen Bundesrepublik Deutschland zuständig. Und nicht nur für einen einzelnen Umbaupunkt, den wir hier im Rahmen eines Erörterungstermins nochmal durchsprechen. Sie haben eine andere Verantwortung, verdammt nochmal! Da möchte ich Sie wirklich drum bitten, dieser Verantwortung auch nachzugehen und natürlich auch, wenn Sie wissen, dass in Kürze wirklich weitere riesige Umbaumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zur jetzt besprochenen anstehenden Baustelle anstehen. Da können Sie doch nicht sagen: Und das dazwischen ..., die 100 Meter dazwischen betrachten wir einfach nicht und die sind uns egal – um es mal ganz klar zu sagen. Das geht schlichtweg nicht! Ja, ich finde das wirklich fahrlässig. Und ich sage mal, mindestens die Planfeststellungsbehörde müsste dann mal irgendwann sagen: Das kann nicht sein, egal, ob es irgendeinen Auftrag von irgendjemand gibt. Da müssten Sie auch mal intrinsisch als DEGES sagen, als Autobahn GmbH: Es ist doch selbstverständlich, dass wir uns auch mal einen richtigen Plan anschauen, was ist eigentlich die richtige Lösung dort für drei Anschlussstellen... – äh – für drei Autobahnverbindungen mit diversesten Brücken die neu gebaut werden müssen.

01:05:08–01:06:16

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Es ist uns natürlich durchaus bewusst, dass die Autobahn GmbH oder die Bundesrepublik Deutschland meinetwegen als Vorhabensträgerin für die gesamte Autobahn zuständig ist. Trotzdem: Wir hatten vorhin schon den Vortrag von Brita Henning zum Thema Abschnittsbildung gehört. Es ist nicht ungewöhnlich, nicht ausgeschlossen und es ist auch sachlich und fachlich nicht falsch, Autobahnvorhaben in Abschnitten zu realisieren. Das tun wir hier. Wir haben einen dringenden Erneuerungsbedarf. Ich kann es nur mantrahaft wiederholen: Es geht eben darum, in möglichst kurzer Zeit das Dreieck Funkturm zu erneuern, weil hier erhebliche Defizite an den Brückenbauwerken sind. Es ist nicht Gegenstand des Vorhabens, alle angrenzenden Abschnitte mit einzubeziehen, nur weil es vielleicht sinnvoll wäre. Wir müssen Abschnitte bilden, weil: Es gibt verschiedene ...[Zwischenruf/unverständlich]... Nein! Es gibt verschiedene Kriterien, nach denen die Abschnitte gebildet werden. Und hier geht es um Erneuerungsmaßnahmen sowohl bei der Rudolf-Wissell-Brücke als auch bei der Westendbrücke als auch beim Autobahndreieck Funkturm. Und da ist eben dieser Abschnitt im Moment nicht drin. Und wenn das zu einem Vorhaben wird, dann wird auch die Anschlussstelle Kaiserdamm mit betrachtet werden. Das kann man aber nicht diesem Projekt zuschlagen, dafür gibt es jetzt keinen fachlichen Grund. Und die Abschnittsbildung ist durchaus in Ordnung. Ich glaube, das kann man hier nicht anzweifeln.

01:06:17–01:06:42

Herr Lentzen (FBA): Also, rein formal ... Also die Abschnittsbildung ... Man darf Abschnitte bilden rechtlich, wenn sie an sich funktionsfähig sind. Die sind alle funktionsfähig. Jetzt ... Ich frage nochmal nach. Also, Kaiserdamm gehört zu keinem der bisher vorliegenden Planfeststellungsabschnitte. Räumliche Entfernung ungefähr zum nächsten, zu welchem?

01:06:44–01:06:50

Herr Grüschow (DEGES): Wenige 100 Meter. Grüschow, für den Vorhabensträger.

01:06:50–01:06:54

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz. Die verkehrlichen Auswirkungen sind ja hier dargelegt worden.

01:06:55–01:07:53

Herr Lentzen (FBA): Ich frage ja alles nochmal zur Sicherheit nach. Damit ich hier keinen falschen Eindruck kriege. Und ja, und dann hängt ... Das kann man jetzt erstmal, sage ich mal, formal so stehenlassen. Es wird immer drängender die Frage dann, wenn man erhebliche Auswirkungen hat. Und unsere erheblichen Auswirkungen hängen ja wieder von den

Verkehrsprognosen ab. Und da sind wir wieder beim alten Rattenschwanz, der – ich sage mal – so ein bisschen aktualisiert werden muss. Ja. Und in dem Moment kann man diese Fragen nicht endgültig lösen. Also, nicht beantworten im einen oder anderen Sinne. Nur dass hier Verkehrsprognosen wahrscheinlich aktualisiert werden müssen, sobald Daten eben für 2035 vorliegen. Und ich vermute, dann lösen sich die ganzen Widersprüche auf.

01:07:55–01:07:55

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz, nochmal. Ach so ...

01:07:55–01:09:53

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth. Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich bin nochmal auf den Hinweis von Herrn Grüschow nochmal in die Unterlagen gegangen für die Rudolf-Wissell-Brücke – es geht übrigens da nicht um den Erläuterungsbericht, sondern um die verkehrsplannerische Untersuchung, sorry, das war ein Fehler von mir –, wo auf Seite 9 von 19 diese berühmte Tabelle zu finden ist. Und unter der Tabelle – das muss man sich jetzt mal auf der Zunge zergehen lassen: Also, da ist eine Tabelle, da steht Analyse '13/'14, Prognose '30. Die hatte ich ja schon vorgezeigt. Und zwei Absätze später steht: Da mittlerweile aktuelle Verkehrszahlen fürs Land Berlin vorliegen, für 2019, wurden die Analysen auf den Analysehorizont 2019 fortgeschrieben und hinsichtlich der Prognose 2030 erwartete Änderungen aktualisiert. Das heißt, in diesem Bericht, in diesem Verkehrsbericht steht drin: Wir haben folgende Zahlen zugrunde gelegt. Und zwei Absätze weiter steht: Die sind aber nicht mehr aktuell, aber die neuen sagen wir Ihnen nicht. Also, ich übersetze das jetzt. Also, im Klartext: Warum steht denn eine alte Tabelle in diesem Bericht? Und was sind denn die neuen Zahlen auf der Verkehrsmengenkarte 2019? Und die entscheidende Frage für uns hier – wir wollen ja jetzt nicht das nächste Planfeststellungsverfahren vorziehen. Die entscheidende Frage für heute ist doch: Welche Verkehrsmengenprognosen 2019 wurden hier für das Dreieck Funkturm benutzt? Oder wurden die '13/'14er benutzt, wie sie hier in dem Ding stehen; in dem Papier für die Rudolf-Wissell-Brücke? Das muss doch geklärt werden. Also, da ist doch ... Offensichtlich passt da was nicht zusammen. Danke.

01:09:54–01:10:34

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Ja, Hannes Pries, für den Vorhabensträger. Das kann ich gern beantworten. Wir haben uns mit der Rudolf-Wissell-Brücke abgestimmt bezüglich der Verkehrsprognose. Wir haben dieselbe Verkehrsprognose genutzt für die Rudolf-Wissell-Brücke und entsprechend den Stand von 2019 benutzt. Wir hatten ursprünglich mal in der Voruntersuchung uns auch auf das Prognosemodell mit Stand von 2014/15 bezogen. Es wurde aber eben im Laufe des Vorhabens, in dem Moment, in dem da

eben neuere Zahlen zur Verfügung standen, eben aktualisiert. Und entsprechend haben wir mittlerweile sozusagen das Basisjahr 2019 und haben es auf das Jahr 2030 hochgerechnet mit der Verkehrsprognose. Also, wir benutzen dieselbe Verkehrsprognose wie die Rudolf-Wissell-Brücke.

01:10:35–01:12:52

Herr Buchholz (Sachbeistand für Hrn. Burth): Buchholz, danke schön. Ja, Herr Lentzen, ich wollte auch nochmal ganz kurz auf Ihren Beitrag eingehen. Weil: Das eine sind natürlich die Prognosezahlen, die Erwartungszahlen. Das ist die eine Betrachtungsweise. Aber noch einmal. Auch egal, welche Zahlen man zugrunde legt: Die DEGES sagt, der Vorhabensträger sagt, es wird Auswirkungen über den eigentliche Baubereich, über den Maßnahmenbereich hinaus Auswirkungen geben, verkehrliche. Das ist unbestritten. Da sind wir uns absolut einig, dass dem so ist. Auch wenn Sie sagen: Entschuldigung, Herr Grüschow, Sie reden und sagen, es ist nur wenig. Aber es wird welche geben. Und Herr Lentzen, Sie haben ja gerade nachgefragt: Wo sind denn die nächsten Baumaßnahmen? Und das war genau die entscheidende Antwort: Wenige 100 Meter entfernt. Wir reden nicht ... Wir reden hier über das ... ein einziges Land Berlin, ja, in dem 3,8 Millionen Einwohner inzwischen leben. Und wir reden über die Hauptader hier gerade, was die Autobahngestaltung angeht in dieser Stadt. Und wir reden über Baumaßnahmen, die in wenigen 100 Metern Entfernung tatsächlich zu verorten sind und wo Sie explizit, der Vorhabensträger sagt, er hat nicht betrachtet, was zwischen dieser und der nächsten Baustelle und dann zwischen der übernächsten Baustelle passieren wird. Weder die verkehrlichen Auswirkungen wirklich betrachtet, Sie haben keine Alternativbetrachtung gemacht, zum Beispiel die Verlagerung der Anschlussstelle Kaiserdamm, haben Sie explizit gesagt, Herr Grüschow, haben Sie nicht gemacht. Und da kann ich nur sagen: Das, glauben wir, geht so nicht. Das funktioniert schlichtweg nicht. Weil Sie sich natürlich immer wieder, Frau Henning, mit Verlaub, darauf zurückziehen können. Sie sagen: Formal sind wir ja nur für den eigentlichen Umbaubereich des Autobahndreiecks Funkturm zuständig. Aber Ihre eigenen Zahlen sagen: Diese Baumaßnahme wird Auswirkungen darüber hinaus haben, nördlich und südlich. Sie missachten das in Ihrem Planungsvorhaben. Und ich kann Ihnen nur sagen, das ist planungsrechtlich so nicht sinnvoll. Und auch meines Erachtens rechtlich nicht tragfähig, wenn es nachher überprüft werden wird, weil dann nachher natürlich für die Zwischenbereiche, zwischen dieser und den nächsten Baumaßnahmen sich niemand auf der Welt zuständig fühlt und Sie sagen: Na, da müsste dann der Senat einen Brief wahrscheinlich an den Bund schreiben. Entschuldigung, nochmal: Sie sind für die gesamte Autobahn der Bundesrepublik Deutschland letztlich zuständig. Da können Sie sich doch nicht rausreden und sagen: Wir haben damit nichts zu tun und betrachten das nicht. Dieser Abschnitt, ja diese Zerstückelung in

Abschnitte, führt dazu, dass ein Teil der Realität ausgeblendet wird; und die Auswirkungen dieses Bauvorhabens ausgeblendet werden. Und das ist nicht akzeptabel.

01:12:53–01:13:27

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Aber es ist auch so nicht richtig, wie Sie das sagen. Wir blenden überhaupt keine Auswirkungen unseres Vorhabens aus. Das stimmt doch nicht. Das ist überhaupt nicht wahr. Wir alle ... Wir haben die Auswirkungen unseres Vorhabens auf den Planungsraum betrachtet und versucht zu kompensieren. Wir können ja nicht sagen, weil wir keine Umplanung der Anschlussstelle Kaiserdamm geplant hätten, hätten wir die Auswirkung nicht geplant. Das passt nicht zusammen, das stimmt ja nicht. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Planungsraum ergeben kein Erfordernis, die Anschlussstelle Kaiserdamm umzuplanen. Deswegen ist die bei uns nicht im Vorhaben integriert.

01:13:28–01:14:25

Herr Lentzen (FBA): Lentzen. Ich würde jetzt vorschlagen, wir haben, ich denke mal, herausgearbeitet, dass man bei der Verkehrsprognose vielleicht dann die Sicht auf 2035, wenn sie denn vorliegt ... [Zwischenruf/unverständlich] ... 2035! 2030 haben wir. Wir wollen aber, wenn es geht, 2035 haben. Wenn ich das richtig mitbekommen habe. Weil die Aktualisierung ja zeitnah irgendwie vielleicht bevorsteht. Und das ist dann die Basis zur Bewertung der Eingriffe und, welche Konsequenzen daraus man ziehen muss oder auch nicht. Und mit den Worten würde ich jetzt gerne eine Mittagspause machen. Ja, richtig, ich muss ja noch sagen, wie lange die geht. Nämlich bis 14 Uhr. Okay. Danke schön.

(Ende der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_2.mp3“ bei 01:14:25)

Beginn der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_3.mp3“

00:00:00–00:03:20 – Sprechaktpause

00:03:20–00:04:12

Herr Lentzen (FBA): Ja, soll ich sagen „Mahlzeit“?. Jedenfalls begrüße ich Sie zur Fortsetzung des Erörterungstermins. Die Pause, es ist jetzt zwei nach zwei, ist jetzt beendet. Und ich hoffe, wir können genauso weitermachen, also so konstruktiv und freundlich im Gespräch wie bislang. Und das Wort an den äh ..., na, jetzt fällt mir der Name einfach ... Herrn Burth. Kauen Sie noch zu Ende, trinken Sie einen Schluck. Dann haben Sie das Wort.

00:04:12–00:04:43 – Sprechaktpause bzw. vereinzelt technische Hinweise am Mikro vorbei

00:04:44–00:05:00

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Herr Lentzen, ich danke Ihnen für das Wort. Aber ich muss gestehen, ich habe jetzt etwas den Faden verloren, was den Wiedereinstieg nach der Pause angeht. Also, vielleicht geben Sie nochmal ein Stichwort. Dankeschön.

00:05:00–00:06:31

Herr Lentzen (FBA): Wir hatten das Thema Verkehrsprognose in dem Sinne beendet, dass wohl eine Aktualisierung fällig ist. Wir hatten gesagt: Na ja, die Anschlussstelle Kaiserdamm, die von Ihnen vorgeschlagene, ist nur wenige 100 Meter entfernt im Bereich zum Planungsraum. Man müsste mal schauen. Aber, wie gesagt, das hängt alles von einem Verhältnismäßigkeitsprinzip und von der Eingriffsstärke ab, die wiederum von den Verkehrszahlen abhängt, sodass wir da nicht so richtig weiterkommen, sodass wir jetzt eigentlich ... Sie hatten ... Wir sind ja so schön beim Lärm stehen geblieben. Sie hatten Ausführungen in Ihrer Stellungnahme, in Ihrer Einwendung zum Beispiel auch zum Baulärm gemacht. Ich weiß nicht, ob Sie vielleicht da fortfahren, weil wir dann ... Oder auch noch im direkten Lärm. Also, ganz klassisch, ob Sie da noch ein paar Punkte haben; dass vielleicht einzelne Straßen oder Häuser angesprochen werden sollten, die Sie für problematisch halten. So in der Ecke Lärm vielleicht, damit wir auch den Komplex so ein bisschen komplett angesprochen haben. Ich bin mir aber bewusst, dass an den Folgetagen natürlich die hohen Spezialisten des Baulärms zum Beispiel erscheinen werden.

00:06:32–00:08:18

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, schönen Dank, Herr Lentzen. Ich muss gestehen: Lärm ist jetzt nicht mein Favorit. Wir haben natürlich zwei Aspekte zu betrachten. Der eine Aspekt ist der Lärm, der jetzt zusätzlich durch die Baumaßnahmen erfolgt; direkt. Der wird uns aber, zumindest was das Kiezbündnis Klausenerplatz angeht, eher weniger betreffen – zumindest, was die Baustelle Dreieck Funkturm angeht. Da wird es dann spannender, wenn wir zum Thema Westendbrücke beziehungsweise Rudolf-Wissell-Brücke kommen. Aber wir haben natürlich den indirekten Lärm. Und der hat auch wieder, wie wir vorhin schon festgestellt haben, massiv mit der Frage Verkehrsbelastung zu tun. Denn wir erwarten, wie gesagt, am Klausenerplatz Kiez mit Ausnahme der Westendbrücke, wo das sicherlich anders sein wird, aber die ist ja heute nicht Punkt der Verhandlungen, eigentlich keine Baulärmbelästigung direkt jetzt in unserem Quartier. Also, ich kann da jetzt auch nicht gut für die Leute im Eichkamp zum Beispiel sprechen, die übermorgen sehr dezidiert mit großem Aufgebot hier das Lärmthema sicherlich behandeln werden. Aber die werden das eben eher für ihren Bereich an der AVUS diskutieren wollen. Jetzt weiß ich nicht, meine Nachbarin Frau

Henn, hatte sich eigentlich zum Thema Lärm vorbereitet. Würdest du nochmal kurz das Wort übernehmen? [am Mikro vorbei:] Nein, komm her. Du musst herkommen, von dahinten geht das nicht.

00:08:19–00:08:56

Frau Henn (Einwenderin): Bettina Henn. Ich bin auch im Kiezbündnis Mitglied. Und die Lärmbelastung hängt natürlich auch wiederum davon ab, wie der Verkehr zunimmt. Und jetzt nicht der direkte Baulärm. Aber wenn mehr Autos fahren und mehr durch den Kiez, dann gibt es mehr Lärm. Ich habe da so eine Frage: Es gibt so einen Tagesgrenzwert von 70 dB oder ist der zu hoch, und nachts 49? Und ich weiß jetzt nicht genau, um wie viel dieser Wert ansteigen wird durch den zunehmenden Verkehr.

00:08:57–00:09:42

Herr Lentzen (FBA): Also, ein paar Sachen zu Grenzwerten kann ich Ihnen sagen. Also, die berühmten 60 am Tage und 70 in der Nacht sind die sogenannten Gesundheitsgrenzwerte, die man dann auch in Verbindung mit 2/1 Grundgesetz und dem allgemeinen Abwägungsgebot berücksichtigen muss. Ganz stark. Also, da wird es dann kritisch. Und dann gibt es die normalen Grenzwerte für Wohngebiete, für Mischgebiete und für Gewerbegebiete. Bei Ihnen dürften in der Regel die von den Wohngebieten einschlägig sein. 59 oder 54/49? [...Text/unverständlich am Mikro vorbei...] 54/49 dB.

00:09:43–00:09:47

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, und es gibt noch eine Schule oder zwei, mehrere Schulen. Und da gibt es wieder andere Grenzwerte.

00:09:48–00:09:49

Herr Lentzen (FBA): Ja.

00:09:49–00:10:00

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Habe ich gelesen. Und ja, also die Frage ist natürlich auch wieder: Wie gehen die Prognosen und wie nimmt der Verkehr zu?

00:10:00–00:10:01

Herr Lentzen (FBA): Meinen Sie die Schule an der Waldschulstraße?

00:10:02–00:10:16

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Nein, nein, ich meine die in

der Nähe ... Die Grundschule ... Es gibt Littengrund ..., Littenoberschule und -grundschule in der Nehringstraße. Paula-Fürst heißt die auch. Und da gibt es, glaube ich, geringere Werte. Ja, also ...

00:10:17–00:10:48

Herr Lentzen (FBA): Da muss ich das Wort dann an den Vorhabensträger abgeben, wenn Sie dem Vorhabensträger die Straße sagen und die Hausnummer, wo die Schulen liegen, dann wird er wahrscheinlich sagen, wie sich das möglicherweise ... Das wäre ja dann wohl Umleitungslärm, worauf Sie ein bisschen ansprechen, weil ja der Lärm nicht direkt von der Autobahn kommt, sondern indirekt, weil Fahrzeuge in die Siedlung reingeleitet werden. Das ist dann der sogenannte Umleitungslärm.

00:10:50–00:10:53

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Danke.

00:10:53–00:12:40

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Ja, Bison, für den Vorhabenssträger. Jetzt wurde hier über Grenzwerte gesprochen und über den Kiez Klausenerplatz und über die Schule, in der Sophie-Charlotten-Straße müsste die sein. Diese ganzen Bereiche sind nicht Bestandteil der eigentlichen Verkehrs... äh der eigentlichen schalltechnischen Untersuchung der Unterlage 17.1, weil sie deutlich außerhalb des Untersuchungsraumes liegen. Immissionsorte, die deutlich näher liegen, weisen keine Grenzwertüberschreitung auf. Von daher gehen wir auch in dem Gebiet davon aus, dass dort die Grenzwerte der 16. BImSchV – die angesprochenen 59 am Tag und 49 in der Nacht – eingehalten werden. Das erstmal so zu dem allgemeinen Verkehrslärm. Jetzt haben wir weiterhin untersucht den bauzeitlichen Verkehrslärm. Das heißt: Während der Bauzeit gibt es über einen längeren Zeitraum eine Zunahme des Verkehrs und eine Zunahme von deutlich oberhalb von 25 Prozent, die wir vorhin schon mal angesprochen haben. Das betrifft die Bauzeit. In dieser Zeit wird insbesondere in der Sophie-Charlotten-Straße von einer deutlichen Erhöhung der Verkehrszahlen auszugehen sein und auch einer deutlichen Erhöhung dann der Immissionen. Die haben wir untersucht und haben auch festgestellt, dass dort auch dann die 70/60 weiterhin, also überschritten werden; weiter überschritten werden. Die werden auch vorher schon ... sind wir schon in diesem Bereich. Ja, nachts zumindest, bei den 60 dB. Und das sind die Ma... Also, das ist die Straße, in der – das hat Herr Grüschow auch schon gesagt –, wo wir eben im Vorfeld schon über einen lärmindernden Belag dort versuchen, das zu kompensieren.

00:12:41–00:12:51

Frau Greve (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Eine kurze Frage: Wo endet denn der Untersuchungsbereich? Also, weil die ...

00:12:52–00:12:57

Herr Paulat (FBA): Können Sie ... Können Sie hier bitte ans Mikrofon gehen und Ihren Namen sagen?

00:12:58–00:13:20

Frau Greve (Einwenderin): Ja, Cornelia Greve, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich wohne in der Knobelsdorffstraße, bin insofern auch betroffen, natürlich nur von den Ausfahrten, die von der Autobahn her erfolgen. Aber da sieht es so aus, als ob das nicht mehr im Untersuchungsbereich ist. Wo endet denn der und warum?

00:13:22–00:13:30

Herr Lentzen (FBA): Hatten wir nicht in der Unterlage 17.3 die Aussagen zum Umleitungslärm, soweit ich mich erinnern kann?

00:13:31–00:17:31

Herr Reichart (DEGES): Ja, haben wir auf jeden Fall. In der 17.3 ist das abgehandelt. Reichert, für den Vorhabensträger. Entschuldigung. Ich will das vielleicht einfach nochmal, damit es jetzt keine Verwirrung gibt ... Ich würde jetzt einfach nochmal kurz was an die Wand werfen wollen. Das müsste eigentlich funktionieren, wenn ich das jetzt ... Ja. Ja. Moment, Moment, Moment. Ah ja, vielen Dank. Also, das ist jetzt nicht die Unterlage 17, sondern die Unterlage 7, der Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen. Und jetzt, um das zu unterscheiden nochmal: Für den Lärm, der von der Autobahn ausgeht, gibt es vom Gesetzgeber relativ klare Grenzen, wo wir enden und wie wir auch an den Enden weiterzumachen haben. Man kann das jetzt hier so sehen. Man muss sich jetzt einmal nochmal gedreht vorstellen, also nach rechts hin ist Norden und das endet hier. Man sieht hier diese lilafarbenen Linien, das sind die Immissionslinien. Bis dahin sind die Emissionen berücksichtigt. Und was Herr Bison gerade eben schon richtig gesagt hatte: Für diesen ..., rein von dem Lärm von der Autobahn, schauen wir uns diesen Bereich hier an. Alle, die hier hinten liegen, da gibt es auch eine extra Regelung. Das haben wir uns auch angeschaut. Das klingt dann langsam ab. Aber worauf Sie hinauswollen, ist ja wahrscheinlich der Verkehr, der im nachgeordneten Netz entsteht. Genau. Ich wollte es nur einmal kurz anmerken, damit wir nicht über unterschiedliche Dinge reden. Weil die Grenzwerte, von denen wir vorhin gesprochen haben, die 59/49, die gelten halt für den Neubau und die wesentliche Änderung und sind in unserem Fall jetzt nur für diesen Autobahnabschnitt

anzuwenden. Wenn wir jetzt die ... Genau. Wenn wir jetzt in das nachgeordnete Netz gehen, dann kann ich jetzt nochmal hier rüberspringen und das nochmal ein bisschen größer machen. Genau. Das sind die Straßenabschnitte, die in der Bauphase – also wohlbemerkt: in der Bauphase und nicht im Endzustand – eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsmenge erfahren. Man sieht hier schon so ein bisschen, das ist der Pegel, den wir aktuell haben. Da sind die 60 auch schon überschritten. Und wir sind dann hier in dem Bereich in der Bau... Im schlimmsten Fall sind wir dann halt entsprechend bei 64 dB in der Nacht. Das heißt, wir haben eine Pegelerhöhung von 3,8 dB nachts. Genau. Und dem wollen wir unter anderem vorab schon durch den Einbau eines lärmindernden Belages in diesem Straßenabschnitt begegnen. Und jetzt muss ich Herrn Grüschow angucken. Das ist, glaube ich, auch schon relativ weit abgestimmt, der Belag in der Straße, in der Sophie-Charlotten-Straße? Genau, der ist soweit auch schon abgestimmt mit der Straßenbauverwaltung. Hat das jetzt so ungefähr Ihre Frage beantwortet? Das schließt so ein bisschen an das an, was wir vorhin schon mal hatten. Wir haben einmal unsere eigentliche Autobahn. Da gibt es eine klare Grenze, und dann passiert etwas darüber hinaus. In der Bauphase passiert in diesen drei Straßen relativ viel; im Endzustand gibt es halt nur diese eine Steigerung auf der oder die Steigerung auf der Sophie-Charlotten-Straße um 25 Prozent, die aber akustisch nicht relevant ist nach den gängigen Regelwerken. Also, Regelwerk ist gut. Ich sage immer Regelwerk, weil gemeint ist das Frankenschnellweg-Urteil. Und für diese Bauphase haben wir tatsächlich jetzt nochmal eine Erhöhung, die erstens relevant ist und zweitens auch über die 60 dB nachts rausgeht. Und da wollen wir halt Gegenmaßnahmen über den lärmarmen Belag ergreifen.

00:17:32–00:17:39

Herr Lentzen (FBA): Lentzen. Eine Zwischenfrage habe ich. Die Werte auf der Tabelle, berücksichtigen die schon den von Ihnen vorgesehenen Straßenbelag?

00:17:40–00:17:42

Herr Reichart (DEGES): Nein, tun sie nicht.

00:17:42–00:17:46

Herr Lentzen (FBA): Und das würde drei dB weniger oder wie, in welche Richtung geht es?

00:17:47–00:17:51

Herr Reichart (DEGES): Ja, ungefähr. Ungefähr drei dB. Ja.

00:17:52–00:18:06

Herr Greve (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, Bernd Greve, auch

Kiezbündnis Klausenerplatz. Könnten Sie mal den Plan, den Sie gerade gezeigt haben, für das Quartier Klausenerplatz zeigen? Also, jetzt nicht für diesen Bereich vorne, sondern wirklich, wo das, wie weit Sie das Quartier untersucht haben.

00:18:08–00:18:30

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Bison, für den Vorhabensträger. Das ist das, was Herr Reichert eben schon sagte und ich auch. Der Bereich Klausenerplatz wurde in der Unterlage 17.1 nicht untersucht. Weil er außerhalb des Bereiches liegt und wir dort keine Grenzwertüberschreitung aus dem Verkehrslärm der Autobahn annehmen.

00:18:31–00:19:04

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie zwar einerseits eben die Tabelle gezeigt haben, wo Verkehrslärmüberschreitungen festgestellt werden zum Beispiel für die Sophie-Charlottenstraße, in der Bauphase, dass Sie aber andererseits, wenn ich Sie jetzt eben nicht missverstanden habe, sagen: Da das nicht mehr im Einzugsbereich des Dreiecks Funkturm liegt, haben wir es nicht weiter untersucht? Oder wie ist das zu verstehen? Ich habe Sie möglicherweise missverstanden. Das ist wirklich eine Nachfrage. Entschuldigung.

00:19:05–00:20:56

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Dadurch, dass wir die Zahlen haben, haben wir es natürlich untersucht. Sonst hätten wir die Zahlen natürlich nicht. Nein, das ist so ein bisschen das Problem, das wir generell im Lärmschutz haben, dass wir sehr, sehr unterschiedliche Regelungen und sehr, sehr unterschiedliche Maßstäbe haben für Straßen, die neu gebaut werden oder die wir direkt anfassen – wie jetzt hier beispielsweise unseren Bereich Autobahndreieck Funkturm – und Straßen, die nicht baulich angefasst werden. Ich glaube, da könnten wir jetzt ewig diskutieren über den Sinn oder Unsinn dieser Regelung. Wir müssen es erstmal so hinnehmen; hat der Gesetzgeber uns vorgegeben. Für die Unterlage 17.1, wo die Grenzwerte der 16. BImSchV gelten, schauen wir uns nur, im ersten Schritt nur die Bereiche an, die halt innerhalb der Baugrenze liegen und unsere Autobahn, die das verursacht. Und darüber hinausgehend haben wir gesagt: Okay, es gibt halt in der Bauphase nochmal relevante Änderungen und haben uns diese Änderungen nochmal angeschaut; wohlwissend, dass es dafür zumindest vom Gesetzgeber erstmal keine Regelung gibt. Die höchstgerichtliche Rechtsprechung hat für ... unter dem Stichwort – Herr Lentzen, Sie kennen das – Frankenschnellweg-Urteil für Dauerzustände auch mal irgendeine Regelung geschaffen oder halt eine Rechtsprechung geschaffen. Und für so Zwischenzustände – wie bauzeitliche Verkehrsführung – gibt es meines Wissens nach keine direkten Regelungen. Wir haben uns ein

bisschen an diesen Frankenschnellwegkriterien angelehnt und haben das dann halt vorsorglich mit untersucht und sehen auch vorsorglich Maßnahmen mit vor. Wohlwissend, dass der Gesetzgeber da keine Regelung geschaffen hat dafür.

00:20:57–00:23:04

Herr Lentzen (FBA): Das ist richtig. Es gibt jetzt ... ja, mit kleinen Abstrichen. Es gibt ja diesen neuen ..., diese neue Änderung des § 14 Fernstraßengesetz – mit der Überschrift Umleitungen. Und da hat dann der Bundesgesetzgeber, sage ich mal, so ein paar Anhaltspunkte niedergeschrieben, ab wann er denn meint, dass der Umleitungslärm relevant wird. Ja, aber im Grunde, in der Praxis, wird heute sich immer noch an diesem Frankenschnellweg-Urteil orientiert, dass da ... Das ist ziemlich vielschichtig. Ja, es ist wirklich so. In einem konkreten Fall war es ein Wohngebiet und da hat das Frankenschnellweg-Urteil gesagt: Na ja, durch die ... auf den Nebenstraßen, wo die Wohngebiete lagen, da hat sich der Verkehr erhöht. Und das hat dann dazu geführt, dass plötzlich die Werte von Mischgebieten vorlagen – im Wohngebiet. Das hat aber das Urteil dann noch als zumutbar erachtet. Das ist jetzt ... ja, also ein mathematisches Regelwerk ist es nicht. Und aber bei 70/60, da wird es dann ungemütlich. Da macht dann auch die Rechtsprechung ..., die verweist dann auf Gesundheitsschaden. Und ja, dann kommt es natürlich ... Wenn man aber schon ein Gebiet hat, was mit diesen gesundheitsschädlichen Werten belegt ist, dann kann man sich wieder über die Kausalität streiten und über die Erheblichkeit. Und dann wird da so ein Zwei-dB-Sprung verlangt. Das ist alles so ein Sammelsurium an Eckdaten, die Urteile und Gesetze so teilweise liefern. Und im Gesamtpaket muss man das sich halt alles angucken und dann bewerten. Aber, wie gesagt, 70/60 wird ungemütlich.

00:23:05–00:23:07

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz ...

00:23:07–00:23:07

Herr Lentzen (FBA): Ach, jetzt kommt die Spezialistin, glaube ich.

00:23:07–00:24:40

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich? Darf ich nochmal sagen ... Also, wir haben ja vorhin lange darüber diskutiert mit der Verlegung der Ausfahrt Kaiserdamm an den Kaiserdamm. Also, diese Situation, die jetzt hier gerade lärmtechnisch beschrieben und diskutiert wird, haben wir nur deswegen, weil die fragliche Ausfahrt eben nicht da ist, wo die Leute hinwollen, sondern über eine Wohnstraße oder genauer über zwei – man

muss die Königin-Elisabeth-Straße dabei auch betrachten – abgeleitet wird durch Wohngebiete. Das ist das eigentliche Problem. Der Lösungsweg erschließt sich mir noch nicht ganz. Wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, Herr Lentzen, dann heißt das: Da, wo es eh schon laut ist – ich sage das mal mit meinen Worten als Laie. Da, wo es eh schon laut ist, kann es auch noch bis zwei dB lauter werden. Und dann ist das okay. Also, wir haben ja jetzt gerade gehört: 63 sind zum Teil prognostiziert. Aber ich habe vorhin verstanden, dass in Wohngebieten 59 beziehungsweise 49 in der Nacht der Richtwert sind. Und der ist ja noch ein wenig entfernt von dem, was wir gerade vorgetragen bekommen haben vom Lärmgutachter. Also, da tut sich bei mir doch noch die Frage auf, wie denn diese insgesamt zwölf dB, wenn ich die 63 jetzt nicht ..., nein, 14 dB, wenn ich die 63 jetzt mal nehme, zu den 49 sich verhalten und wie das zu bewerten ist. Das passt irgendwie nicht zusammen. Schönen Dank.

00:24:41–00:25:44

Herr Lentzen (FBA): Ich will nur nochmal so den Weg, den man dann geht bei so einem Fall ...: Aha, das ist ein Wohngebiet. Aha, es liegt an einer Nebenstrecke. Der Vorhabensträger verursacht durch sein Projekt kausal Verkehrssteigerungen. Er muss aber erhebliche Verkehrssteigerungen verursachen. Also, da setzen einige den Zwei-dB-Sprung an. Dann muss man prüfen unter dem Wort zumutbar: Ist es denn dem Wohngebiet zumutbar, so eine Lärmssteigerung hinzunehmen? Und dann wird auch auf die Vorbelastung abgestellt. Und dann muss man unter dem Strich dann sagen, was denn zumutbar ist oder nicht. Das ist aber nicht mathematisch. Das ist nicht so, wie wenn man den normalen Lärm berechnet mit seinen festen Grenzen, das wie Mathematik läuft, sondern das ist dann so eine Abwägungssache.

00:25:46–00:27:14

Herr Reichart (DEGES): Ja, Reichart, für den Vorhabensträger. Vielleicht darf ich da einfach nochmal ergänzen: Also, Sie haben natürlich recht. 59/49 würden gelten, wenn ich die Sophie-Charlotten-Straße jetzt neu bauen würde oder irgendwie wesentlich ändern würde. Das ist ... Also, ich verstehe diese Bedenken, die Sie da haben. Das ist nachvollziehbar, weil es besteht tatsächlich ... Es klafft eine Riesenlücke zwischen Bestandsstraßen und neu gebauten Straßen. Und der Gesetzgeber hat bislang für Bestandsstraßen keinerlei Regelung getroffen und nur die höchstrichterliche Rechtssprechung hat da ein paar Grenzen einbezogen. Und über den Fall, über den wir jetzt hier gerade reden und der auch in der Unterlage 17.3 untersucht ist, das ist ja der bauzeitliche Zustand. Der würde ja sehr wahrscheinlich auch eintreten, selbst – ich sage jetzt ganz bewusst und ganz fiktiv – man würde die Anschlussstelle umverlegen. Irgendwann zwischenzeitlich hätte ich diesen Verkehr trotzdem. Er würde immer auftreten. Was man vergleichen müsste, wäre dann letztendlich der Zustand, den ich im Endzustand habe. Das hatte Herr Pries ja uns ja vorhin mit den Zahlen gesagt, da ist eine Steigerung von

0,7 dB etwa in einem anderen Zustand, der, wie auch immer, aussehen würde. Aber die Diskussion von heute Vormittag möchte ich da an der Stelle nicht nochmal aufmachen. Ich wollte nur einfach die unterschiedlichen Regelungsinhalte dann nochmal klarmachen – in der Hoffnung, dass das gelungen ist.

00:27:15–00:29:56

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis, Klausenerplatz. Eine Nachfrage, Herr Reichart. Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Wir haben ja die Situation, dass wir in dieser Straße tatsächlich durch diese vertrackte Ausfahrt, die nicht dazugehört, wo sie hingehört, eine sehr hohe Lärmbelastung haben. Das ist ja unstrittig. Und ich habe jetzt verstanden, dass eben die rechtlichen Regelungen bei Nicht-Neubau-Projekten, also sprich, wenn Sie nicht in der Sophie-Charlotten-Straße jetzt konkret was bauen, dann zumindest unsicher sind, sagen wir mal. Also, ich habe verstanden, dass es keine klaren Regelungen gibt, sondern Abwägungsregelungen, die vor Gericht letzten Endes ausgetragen werden könnten. Die Fragestellung ist doch hier, dass wir auf der einen Seite ja vorhin, was ich jetzt auch nicht nochmal aufmachen will, diese Verkehrszunahmendiskussion hatten, die ohnehin da ist. Dann haben wir die Lkw-Zunahme-Diskussion, die haben wir vorhin bloß gestreift, wo es eine klare Prognose auch vom Vorhabensträger gibt, dass die Lkw massiv zunehmen. Ich meine, mich zu erinnern: 40 Prozent oder so was auf der Knobelsdorffbrücke. Die fahren nicht alle durch die Sophie-Charlotten-Straße, aber zum großen Teil. Und dann haben wir jetzt bauzeitlich bedingt eben diese Sondersituation, dass eben – weil die neue Ausfahrt noch nicht existiert, die alten Ausfahrten aber schon zu sind – definitiv mehr Verkehr auf die Ausfahrt Kaiserdamm kommt und definitiv auch die Immissionen, insbesondere Lärmimmissionen erhöht werden. Jetzt reden wir hier nicht über einen Zustand, was weiß ich, zwei Monate, drei Monate, fünf Monate, sondern ich habe aus vielen dankenswerten Gesprächen mit der DEGES einen Zeithorizont in Erinnerung von mindestens vier Jahren, bis die neue Ausfahrt unten an der AVUS steht. Das heißt, in diesem ganzen Zeitraum – also, vier Jahre ist ja jetzt nicht, ist ja jetzt nicht ein Klacks. Also, für vier Jahre sollen die Leute in der Sophie-Charlotten-Straße deutlich mehr Lärm hinnehmen, weil sie dummerweise an einer Straße wohnen, die jetzt zusätzlich noch durch baubedingten Umleitungsverkehr massiv belastet wird. Das ist natürlich schon ein ziemlicher Klops – um das mal neudeutsch zu sagen. Und da kann ich mir gar nicht vorstellen, dass die Leute das auf Dauer ertragen werden und aushalten werden. Also, da wird sicherlich noch Klärungsbedarf bestehen aus meiner Sicht. Vielen Dank.

00:29:57–00:33:42

Herr Lentzen (FBA): Ja, und deshalb ist es auch wichtig, dass man halt die Belastungswerte

kennt und dass man dann auch, wenn man sie kennt, auch abwägen kann. Da muss ich ja feststellen: Ist es zumutbar oder ist es nicht zumutbar.

00:30:21–00:33:43

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Manfred Janssen. Jetzt ist es besser, nicht? Einwender vom Kiezbündnis. Ich möchte ein bisschen erweitern, Lärmimmissionen, auch Schadstoffimmissionen zu berücksichtigen. Ich wohne genau in dem, ich sage jetzt mal, Luftkurort zwischen Autobahn/Sophie-Charlotte/Kaiserdamm und Spandauer Damm oder Knobelsdorff. Also, wirklich genau an dem Punkt und bin Betroffener. Es wird viel über Prognosen geredet, die irgendwelche Annahmen machen, irgendwelche Messwerte, die, wenn ich zumindest die Karte mir anschau, wo Messstationen für Immissionen sind, dann ist die nächste am Hardenbergplatz oder im Wedding, aber nicht bei uns irgendwo in der Nähe der Autobahn. Das heißt, all die Prognosen sagen mir überhaupt nichts. Damit möchte ich eine ganz klare Forderung verbinden und die ist: Morgen – und damit meine ich nicht Morgen, aber in der nächsten Zeit – schon mal mindestens zwei Messstationen – Lärm- und auch Schadstoffimmissionen – in dem Bereich zu platzieren, der – wenn die Bauphase beginnt oder auch, wenn die Bauphase abgeschlossen ist und auch jetzt schon, bevor wir überhaupt mit der Bauphase beginnen – belastbare Werte für Schadstoff- und Lärmimmissionen messen kann. Ich verstehe nicht, warum wir immer über Prognosen reden, aber keiner geht mal hin und sagt: Wir wollen auch mal kalibrieren, ob diese Prognosen, die wir von irgendwelchen Messwerten, die vier, fünf Kilometer entfernt sind, ob wir die überhaupt belastbar hier benennen. Vielleicht noch ganz kurz ein Punkt: Wenn wir soweit sind, dass wir messen – und wir sollten messen –, dass die Grenzwerte überschritten werden, ist es zu spät. Von daher habe ich eine zweite Forderung, die lautet: Wenn Messwerte überschritten sind, erwarte ich schon im Vorhinein, dass Maßnahmen definiert sind, die dazu führen, dass diese Messwerte eingehalten werden. Und jetzt kommt der Punkt, den wir jetzt schon extrem häufig gestresst haben: Einer dieser Punkte, den könnte man prophylaktisch schon in den Griff bekommen, indem man diese Abfahrt Knobelsd... äh Kaiserdamm wirklich an den Kaiserdamm legt und nicht zur Knobelsdorffstraße. Also, diese Verlegung wäre eine prophylaktische Maßnahme, um nicht in diese Breddouille reinzulaufen. So. Und da hätte ich gerne eine Stellungnahme der DEGES, inwiefern sowas Berücksichtigung finden könnte, insbesondere auch Messstationen, die in kürzester Zeit aufgebaut werden, und Maßnahmen, die, falls wir sehen, dass Messwerte überschritten werden, ergriffen werden, damit diese Messwerte unterschritten werden.

00:33:43–00:34:52

Herr Reichart (DEGES): Also, Reichart, für den Vorhabensträger. Danke für die Erinnerung. Jetzt muss ich probieren, das auseinander zu sortieren. Das waren schon einige Punkte, die

da zusammenkamen. Vielleicht erstmal zu der Frage: Warum ... Warum überhaupt Prognosen? Einfach aus dem einfachen Grund heraus, weil wir ja gerne wissen wollen, wie es in 2030 oder 2035 denn nun aussehen mag. Und da können wir jetzt keine Messungen machen; auch beim Lärmschutz. Wir werden ... Wir machen ... wollen ja vorab Lärmschutzmaßnahmen dimensionieren und nicht erst die Straße bauen, messen und dann den Lärmschutz hinterher bauen. Es gibt schon gute Gründe, warum man Prognosen macht und das auf Berechnungen basieren lässt. Und der Gesetzgeber hat zumindest beim Lärm auch ganz eindeutig gesagt: Es wird berechnet und ... Im Gegenteil sogar, es fällt uns relativ schwer, wenn wir irgendwo mal was messen wollen, was jetzt nicht Baulärm ist, sondern Verkehrslärm, das überhaupt haushalterisch zu begründen: Warum geben wir dafür Geld aus, wenn der Gesetzgeber gesagt hat, Lärmwert wird berechnet? Also, das nur so am Rande.

00:34:53–00:35:43

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Manfred Janssen nochmal. Ganz kurz ein Einwand: Ich verstehe schon, dass eine Prognose sinnvoll ist, aber zu Beginn dieser Prognose sollte doch ein belastbarer Punkt der Status quo sein. Ich meine, Prognose kann nicht bei null starten und bei 100 starten. Also, messen wir doch zumindest mal den Status quo, den Ist-Wert und überlagern dann Veränderungen, die dann letztendlich in eine Prognose enden. Und das wird nicht gemacht. Wir machen nur Prognosen. Und wie gesagt, zumindest das, was mir zugänglich ist, die Messpunkte Schadstoffe – Lärm weiß ich jetzt nicht –, aber der Schadstoffe zumindest, die sind elend weit weg von dem Gebiet, von dem wir sprechen, wo die Belastung ist.

00:35:45–00:37:34

Herr Reichart (DEGES): Also, genau. Beim Lärm ist es tatsächlich so ... Also, beim Lärm steckt die Messung quasi in der Prognose mit drin, weil die Rechenvorschrift, die wir haben, auf sehr, sehr, sehr vielen Messungen beruht. Da ist das quasi mit eingerechnet, weil ich weiß, was eine durchschnittliche Fahrzeugflotte, die durchschnittlich an einem Punkt vorbeifährt, im durchschnittlichen Jahr macht. Und darauf stellt auch der Grenzwert ab. Eine Kontrollmessung kann man sicherlich machen. Die Frage ist: Was kann sie mir aussagen? Ich müsste ja tatsächlich frei von Nebengeräuschen sein. Das dürfte also zum Beispiel keine S-Bahn dabei sein, keine sonstigen Straßen. Und ich muss das über ein ganzes Jahr laufen lassen. Das wäre relativ schwierig. Bei den Luftschadstoffen ist es tatsächlich ein bisschen anders. Da ist es ja so, dass wir quasi auch einen berechneten Wert haben, der aus der Straße stammt. In dieser Berechnung stecken auch wieder Messwerte mit drin. Und wir haben eine Vorbelastung, die halt gemessen wird an verschiedenen Punkten der Stadt, teilweise auch direkt an der Autobahn, teilweise etwas weiter entfernt. Im Grunewald ist eine Messstelle. Herr Burth, Sie

haben vorhin gefragt, wo die Messstelle am Lerschpfad abgeblieben ist. Ich weiß es auch nicht. Berlin hat sie abgebaut, aber es gibt ... Am Spandauer Damm gibt es jetzt oben eine Mikromessstelle auf einer ... „Laterne 81“ heißt sie, glaube ich. Die hat die ersetzt. Die misst den NOx-Wert. Jedenfalls: Die Vorbelastung, die wir für die Berechnung auch berücksichtigen, die stammt wiederum aus Messungen, die auch das Land Berlin auch betreut. Und wir haben unsere Vorbelastungswerte auch mit dem Land Berlin abgestimmt. Und da steckt letztendlich auch eine Messung mit drin.

00:37:35–00:38:36

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Klausenerplatz. Herr Reichart, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Nochmal die Nachfrage: Wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, haben Sie möglicherweise aus Verkehrszählungen oder wie auch immer einen Ist-Zustand generiert durch Abschätzung der Lärmimmissionen aus den Fahrzeuganzahlen? Oder wie haben Sie das gemacht? Dazu vielleicht, um gleich noch einen Schritt weiterzugehen, wäre ja die spannende Frage: Also, wir stellen fest, die Straße ist jetzt schon verlärm. Ich sage das mal so ein bisschen salopp, umgangssprachlich. Die Verlärmung wird noch zunehmen. Vielleicht können wir was drehen mit Flüsterasphalt. So habe ich das jedenfalls verstanden. Gibt es denn auch die Alternativenprüfung? Was wäre denn, wenn die Ausfahrt Kaiserdamm am Kaiserdamm wäre? Wie viel wäre denn dann an Lärm in der Straße? Ich vermute, der würde sich halbieren, der Lärmwert. Ist das untersucht worden? Und wenn nein, warum nicht?

00:38:37–00:40:08

Herr Reichart (DEGES): Also, ich kenne keine Verkehrszahlen für diesen ... Reichart, für den Vorhabensträger. Ich muss mich immer bei meinem Nachbarn bedanken für die Erinnerung. Ich kenne keine Verkehrszahlen für den Fall, dass es diese Anschlussstelle dort nicht gibt. Ich gehe jetzt aber davon aus, dass wahrscheinlich auch so, ohne die Anschlussstelle, natürlich auch Verkehr in der Sophie-Charlotten-Straße sein wird. Ich kann das ... Also, wenn wir das Gedankenspiel jetzt weiterspielen, 7.800 Fahrzeuge im Ist-Zustand pro Tag, wenn ich das nochmal ... bin ich bei 61 dB. Wenn ich das halbiere, die Fahrzeugmenge, dann bin ich auch noch weiterhin bei immerhin noch 58 dB. Also, die Belastung bleibt hoch. Es ist einfach eine Straße, innerstädtisch, eng bebaut, wenig ... Wir haben Reflexionen an Hauswänden. Auch bei geringen Verkehrsmengen werden wir hohe Pegel da haben. Das ist leider einfach der Bebauungssituation geschuldet. Das merkt man an anderen Stellen auch. Aber letztendlich, weil Sie noch gefragt haben, den ersten Teil der Frage hatte ich jetzt ganz vergessen: Wir haben ... Die Verkehrszahlen, die wir für den Analysefall haben beziehungsweise für den Prognosenullfall, haben wir genommen und haben damit letztendlich das Rechenverfahren

gefüttert. Mit all den Parametern, die wir sonst noch brauchen: dem Straßenbelag, was halt drin ist. Was für einen aktuellen Straßenbelag haben wir; was können wir später zukünftig reinmachen? Und dann kommen wir über das gesetzlich vorgeschriebene Regelwerk zu diesen Werten halt. Aber eine Messung an sich außer der Messung der Verkehrszahlen gibt es in dem Fall nicht.

00:40:10–00:40:44

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Vielen Dank, Herr Reichart. Jetzt nochmal eine Frage. Burth, Klausenerplatz, nochmal. Da würde ich vielleicht, wenn ich darf, Herrn Pries mal fragen, der ja die Verkehrszahlen gemacht hat: Können Sie uns sagen, wie viel Prozent vom Verkehr in der Sophie-Charlotten-Straße, insbesondere im südlichen Teil Richtung Kaiserdamm von der Autobahnzu- und -abfahrt stammt? Dann hätten wir vielleicht auch eine ganz gute Grundlage, um diese Nullvariante sozusagen mal zu machen. Ich nenne sie jetzt mal so. Also, Verlegung der Autobahnausfahrt.

00:40:45–00:40:56

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Sofort kann ich Ihnen das nicht ... Ach so, Hannes Pries, Vorhabensträger. Sofort kann ich Ihnen das nicht sagen, ich kann es aber mal versuchen rauszukriegen. Für den Prognoseplanfall wollen Sie das haben?

00:40:57–00:40:58

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Na erstmal für den ... Für den Analysefall.

00:40:59–00:41:00

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Ja.

00:41:01–00:41:05

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Und dann für den Prognosefall, klar. 2030.

00:41:06–00:41:10

Herr Pries (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft): Das wird natürlich der Großteil sein. Ja, das ist schon mal klar.

00:41:11–00:41:37

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Also, Entschuldigung, dass ich

dazwischenrede. Nochmal Burth, Klausenerplatz. Herr Reichart, ich vermute, das war jetzt nur eine geschossene Zahl bei den 50 Prozent. Also, ich vermute, wir liegen auch locker bei 80 Prozent zumindest in den Nachtzeiten und in den Tagesrandzeiten. Aber das werden wir jetzt von Herrn Pries sicher noch ein bisschen genauer hören. Und dann sind wir natürlich durchaus im Bereich einer normalen Wohnstraße und weit weg von dem Bereich, den wir jetzt ... den Sie jetzt gerade auch nochmal gezeigt haben hier mit Ihrer Tabelle. Danke schön.

00:41:38–00:41:46

Herr Lentzen (FBA): Ja, danke auch. Und jetzt würde ich gerne den Herrn, der da steht, schon lange steht, endlich drannehmen.

00:41:47–00:43:10

Herr Greve (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, Greve, Klausenerplatz. Was mir bei dieser Diskussion, was Lärm und Emissionen anbelangt in der Sophie-Charlotten-Straße, bisher völlig fehlt – Frage, ob Sie das auch mitbedacht haben und wenn ja, mit welchem Ergebnis?: Wir rechnen mit einem erheblichen Rückstau in der Sophie-Charlotten-Straße. Das ist eine Mär, dass Sie denken, wenn man die Sophie-Charlotten-Straße zweispurig macht, dass dann der Verkehr sozusagen zügig abrollt. Das wird nicht der Fall sein. Der Kaiserdamm ist extrem stark belastet. Und wir werden um entsprechende Ampelphasen von Kaiserdamm gar nicht drumherum kommen. Das heißt, wir müssen ... Sie führen diese beiden künftig starken Verkehrsströme zusammen. Und meine Frage ist: Ist denn diese ... Die Emissionen, die durch den Rückstau sind, sind die irgendwie berücksichtigt? Wir haben auch einen konkreten Hintergrund. Kaiserdamm war ja vor kurzem gesperrt, ist ausgebaut worden. Und da konnten wir das ja schon erleben, was das eigentlich bedeutet im Quartier, wenn eine Abfahrt in der Sophie-Charlotten-Straße auf den Kaiserdamm eben nicht zügig gehen kann, sondern wenn das sich dann dort staut. Was übrigens neben – das ist jetzt noch ein ganz anderes Thema –, aber was neben dieser Problematik natürlich auch dazu führt, dass – das ist ja besprochen – der Verkehr durch das Quartier geht.

00:43:11–00:44:08

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Für den Lärm gehen wir bei der Berechnung ... Oder: Die Berechnung an sich geht beim Lärm immer vom ungünstigsten Zustand aus, und das ist der Verkehr, der rollt. Das heißt, der Verkehr, der steht, ist im Zweifelsfall leiser als der, der zügig da durchfließt. Bei den Luftschadstoffen ist es anders. Da gibt es irgendwo ein Optimum, das liegt in der Regel meistens irgendwo bei 80 km/h, also Stadtautobahn ist eigentlich so das Optimum. Wenn ich langsamer wäre, wird es ein bisschen schlechter. Wenn ich von 50 auf 30 oder von 30 auf Stau und Stop-and-go runtergehe, wird es auch

schlechter. Das geht aber allerdings in die Berechnung mit ein. Also, solche Effekte. Beim Lärm, generell für das gesamte Berechnungsgebiet der ungünstigste Zustand: freifließender Verkehr. Bei den Luftschadstoffen gehen in die Berechnungen auch Stauereignisse oder stockende Verkehre mit ein.

00:44:09–00:44:14

[schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Was für ein Rückstauszenario haben Sie denn da?

00:44:15–00:44:34

Herr Reichart (DEGES): Reichart nochmal. Das kann ich Ihnen jetzt nicht genau sagen, was das für ein Rückstauszenario ist. Das ... Das entzieht sich jetzt meiner Kenntnis, da müsste ich den Luftschadstoffgutachter noch im Detail fragen.

00:44:35–00:45:16

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Bärtels-Roesener nochmal, Anwohnerin. Zu dieser Modellierung von dem Lärmschutz: Also, wir wohnen in der Danckelmannstraße, das heißt zweite Reihe, und wir haben auf der Westseite eine kleine Terrasse mit einer enormen Lärm-belästigung, die teilweise so hoch ist, nämlich, wenn es ein bisschen Wind ist von Westen oder wenn es feucht ist, weil der Belag feucht und dann das Geräusch lauter ist. Plus, haben wir sehr viel durch das Krankenhaus Feuerwehreinsätze, also im Schnitt fünf Minuten, alle fünf Minuten ein Feuerwehreinsatz. Ich würde gerne wissen, ob das mitberücksichtigt worden ist.

00:45:17–00:46:15

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Also, hier wieder dieselbe Sache: Für die Unterlage 17.1 haben wir den Schall, der von der Autobahn ausgeht, berücksichtigt. Darin sind die ... also jeweils immer die ungünstigsten Ausbreitungssituationen berücksichtigt. Das heißt, leichter Wind von der Autobahn zum Immissionsort hin an 365 Tagen im Jahr beziehungsweise, wenn kein Wind weht, halt eine Temperaturinvasion, dass es oben ein bisschen wärmer ist als unten. Das bricht den Schall immer noch so nach unten. Also, diese ungünstige Witterungssituation ist da mitberücksichtigt. So Sachen wie Feuerwehrfahrten, Krankenhausfahrten werden da nicht extra noch berücksichtigt, weil die im Großen und Ganzen in der Summe über das gesamte Jahr für die meisten Orte keine Rolle spielen. Dass das individuell natürlich nochmal was anderes sein kann, ja. Aber es wird vom Gesetzgeber oder vom Regelwerk nicht weiter berücksichtigt.

00:46:16–00:46:33

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Das würde ich gerne ans Protokoll als Wunsch geben. Ich würde das gerne als Wunsch mit in das Protokoll nehmen, dass das mal mitgemessen wird, weil das wirklich viel ist. [am Mikro vorbei:] Beim Unfall ...[? – Zeitmitschnitt: 00:46:32]

00:46:34–00:47:01

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Kurze Ergänzung noch. Bison, für den Vorhabensträger. Ergänzung zu dem, was Herr Reichart gesagt hat: Die Danckelmannstraße ist auch wieder außerhalb des Bereiches der Unterlage 17.1. Also, was den Verkehrslärm der Autobahn angeht, ist auch die Danckelmannstraße eben dahingehend nicht untersucht, weil: Sie liegt ungefähr 500 Meter entfernt von der Baugrenze. In dem Bereich erwarten wir eben keine Grenzwertüberschreitung mehr der 16. BImSchV.

00:47:02–00:47:12

Herr Lentzen (FBA): Und der Umleitungslärm? Der ... Weil die Straße nicht auf der Tabelle stand, gehe ich da mal davon aus, dass sie auch nicht erheblich betroffen ist, oder? Haben Sie es untersucht?

00:47:13–00:47:33

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Genau. Die Danckelmannstraße hat eine gewisse Erhöhung, aber eben nicht über diesen 30 Prozent, die wir im Rahmen der Unterlage 17.3 untersucht haben. Wir gehen eben da in dem Bereich nicht davon aus, dass wir eine erhebliche Steigerung, sprich +2 dB(A) dort erwarten – im Bereich des Umleitungsverkehres.

00:47:34–00:48:01

Frau Greve (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Das ist nochmal Cornelia Greve, Kiezbündnis und Bewohner, Anwohnerin. Das ist eben nochmal die Frage: Wo ist bei Ihnen die Messung der betroffenen Grenze? Sie sagen 500 Meter, Danckelmannstraße. Ist das von der Autobahn entfernt? Das sind höchstens 200 Meter. Also, insofern sind sie schon betroffen in der Danckelmannstraße. Die 500 Meter, messen Sie die dann ab Autobahndreieck Funkturm?

00:48:02–00:48:20

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Die 500 Meter beziehen sich ... Entschuldigung. Bison, für den Vorhabensträger. Die 500 Meter, die ich angesprochen habe, beziehen sich auf unsere Baugrenze. Und die ist eben an der Neuen Kantstraße. Die

Autobahn selber ist natürlich deutlich näher an der Danckelmannstraße dran. Das ist aber die Autobahn, die nicht mehr in unserem Abschnitt liegt.

00:48:21–00:48:21

Frau Greve (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): [am Mikro vorbei / schwer verständlich] Ach so, deshalb.

00:48:19–00:49:49

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Jetzt frag ... möchte ich doch nochmal eine Nachfrage loswerden. Also, das heißt, die Betrachtung endet deswegen, weil auch hier wieder die Baugrenze sozusagen der maßgebliche Punkt ist und nicht die noch strittige Verkehrszunahme, die durch die Baumaßnahme gegebenenfalls – ich drücke mich extra vorsichtig aus – erzeugt wird? Weil: Wir hatten das doch heute Vormittag, ich will es nicht nochmal aufrühren. Also, wenn es mehr Verkehr gibt durch die Optimierung des Dreiecks Charlot ... äh, Dreiecks Funkturm, dann wird es den Mehrverkehr natürlich auf der A 100 geben, weil das jetzt schon die belastete Strecke ist, und die wird dann nochmal belastet zusätzlich. Das heißt, da wird auch mehr Lärm logischerweise passieren. Außer es tritt der Fall ein, den Herr Reichart eben schon beschrieben hat, nämlich dass die Leute alle im Stau stehen. Dann haben wir zwar weniger Lärm, aber dafür mehr Schadstoffe. Was auch nicht der Sinn der Sache sein kann, ja?! Also, das heißt: Auch da drehen wir uns ... Ich will nur nochmal darauf hinweisen. Wir drehen uns auch da wieder im Kreise, weil es letzten Endes davon abhängt: Wird es eine Zunahme von Fahrzeugen geben? Und dann die Frage kommt: Dann wäre es nämlich auch nach ... in der 17.1 dann mit drin, weil dann würde die Zunahme von Fahrzeugverkehr auch dazu führen, dass bedingt durch die Maßnahme eine Lärmimmission sich verändert.

00:49:50–00:51:31

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Ja, jein, ganz klar. Nein. Vielleicht kann ich nochmal die Karte sehen. Können Sie mal HDMI 1? Danke! Genau. Das ist genau das, was ich vorhin auch ansprach mit dieser Unterscheidung zwischen Straßen, die ich neu baue beziehungsweise wesentlich ändere, und Straßen, die jetzt beispielsweise auch dahinter dranhängen und aber in dem Fall Bestand sind. Das ist halt diese Unterscheidung, die das BImSchG und die 16. BImSchV da machen an der Stelle. Und das ist tatsächlich so: Wenn ich diese Straße, die jetzt hier – man sieht es so ein bisschen – endet, das ist die Neue Kantstraße, genau, da endet die Emissionslinie hier in dem Bereich. Alles das hier, was davon südlich oder beziehungsweise südwestlich ist, liegt in unserer Baugrenze, wird betrachtet. Und da zählt jedes Fahrzeug, das da drüberfährt. Für das, was dahinter passiert: Wie gesagt, es gibt keine

Regelung. Das Bundesverwaltungsgericht hat über das sogenannte Frankenschnellwegurteil da halt eine Regelung geschaffen, und da geht es dann um eine Änderung der Lärmsteigerung. Und da gibt es Steigerungen, die halt relevant sind, und welche, die nicht relevant sind. Und wir haben uns natürlich da auch geguckt: Was passiert denn dahinten? Aber es sind halt, liegt alles in dem Bereich, wo es halt nicht relevant ist nach den Kriterien des Frankenschnellwegurteils. Also, insofern: Ja, wir haben es angeguckt. Aber: Nein, es passiert einfach leider nichts.

00:51:32–00:52:24

Frau Dr. Henning (DEGES): Herr Lentzen ... Ach so. Herr Lentzen, ich wollte die ganze Zeit schon mal eine kleine Klarstellung vornehmen. Henning, für den Vorhabensträger. Weil das jetzt mehrfach angesprochen wurde: Messungen und so weiter. Und zwar, das Vorgehen – ausgehend von den Verkehrszahlen, eine Prognose zu erstellen – für die Verkehrslärmzuwächse und Schadstoffzuwächse: Das ist absolut üblich und entspricht den allgemei..., also den technischen Regelwerken. Also, dass ich nicht den Lärm oder die Schadstoffe vorher messe, um diese Prognose zu erstellen, das ist jetzt keine Besonderheit in diesem Vorhaben oder in unserem Vorhaben. Das entspricht dem Stand der Technik und dem allgemeinen Vorgehen. Nur, um das nochmal klarzustellen, weil da jetzt mehrfach die Forderung aufkam, den Verkehrslärm im Bestand einmal zu messen. Man geht immer von den Verkehrszahlen aus.

00:52:25–00:52:39

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen nochmal vom Kiezbündnis. Trifft das auch zu für Schadstoffemissionen?

00:52:40–00:53:40

Herr Reichart (DEGES): Ja, das ist so ein bisschen das, was ich vorhin probiert habe, zu erläutern. Das ist so eine Mischung aus beidem. Man macht letztendlich eine Prognose, die auf punktuellen Messungen basiert. Daraus macht man eine aktuelle Flächenbelastung. Und aus dieser Flächenbelastung rechnet man weiter in die Zukunft. Und dann kommt man noch dazu, dass man dann sagt: Okay, jetzt kommt ... packe ich nochmal eine Straße mit dazu, die da mitreinführt. Und so haben wir das auch an der Stelle gemacht. Und um jetzt die Verwirrung vielleicht noch komplett zu machen: Beim Luftschadstoffgutachten ist es tatsächlich so, da haben wir dann ... Da macht man keine solche klare Abgrenzung wie beim Schall. Da wird jede Grenze doch durchaus auf die Straße weitergeführt. Also, da haben wir auch die Berechnungen wirklich weitergeführt bis jetzt – wie gesagt, ich bin nicht der Luftschadstoffgutachter, ich kann das nicht exakt sagen –, aber deutlich weiter nach Norden. Ich würde sagen: etwa

bis Höhe Westendbrücke. Aber es ist so eine Mischung aus beidem. Also, basierend auf Messungen wird eine flächige Belastung bestimmt. Und die wird dann in die Zukunft projiziert.

00:53:41–00:54:20

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, Kiezbündnis, nochmal. Ich nehme jetzt mit: Es gibt keinen Verantwortlichen, der sicherstellt, dass die Schadstoffimmissionsgrenzwerte während der Bauphase und nach der Bauphase eingehalten werden. Oder fühlen Sie sich verantwortlich als DEGES? Oder sagen Sie mir, wer verantwortlich ist. Es leben Menschen da! Es leben viele junge Familien mit Kindern da. Und gerade Kinder sind extrem gefährdet, was Schadstoffe angeht.

00:54:21–00:55:24

Herr Reichart (DEGES): Ja, Reichart, für den Vorhabensträger. Ich kann Ihre Bedenken verstehen. Und es ist auch gerade ... Sie haben recht, Kinder sind da besonders vulnerabel. Die DEGES ist dafür am Ende nicht verantwortlich. Auch nicht die Autobahn GmbH als Betreiber. Der Adressat der 39. BImSchV, wo diese Grenzwerte drinstehen, ist am Ende quasi das Land, das über einen Luftreinhalteplan es möglich machen soll, diese Werte einzuhalten. Und weil wir ja schon darüber gesprochen haben: Es gibt eine Vorbelastung, die generell da ist, auch ohne diese Autobahn. Wenn ich mir die jetzt angucke, die liegt ... Auch ohne die Autobahn liegt sie schon über den WHO-Empfehlungen. Da wird es nicht reichen, wenn wir uns allein die Autobahn angucken. Dann ist entsprechend ... Das Land Berlin ist da halt an der Stelle gefordert, wie es auch immer geschehen mag, gesamthaft Maßnahmen zu führen. Aber der Adressat dieser Grenzwerte ist erstmal das Land Berlin.

00:55:25–00:55:43

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, Kiezbündnis. Ich verstehe, was Sie sagen. Ich finde es gefährlich zu sagen: Ist sowieso schon schlimm, wenn es ein bisschen schlimmer wird, macht es auch nichts. Ich nehme zur Kenntnis: Die Stadt Berlin ist verantwortlich. Wie wir damit umgehen, müssen wir intern nochmal beraten. Schönen Dank.

00:55:44–00:56:42

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Das wollte ich jetzt ... Ich hoffe, ich habe das jetzt nicht irgendwie ... Das kam so rüber oder so. Das würde ich jetzt nicht sagen, dass es nicht schlimm ist, wenn es schlimm ist und dann noch schlimmer wird. Das ist eine nicht schöne Situation an der Stelle. Aber anders herum: Wir machen es durch die Planung nicht schlechter. Zumindest nicht in diesen ganzen Bereichen. Na eigentlich nirgends. Durch

die Lärmschutzanlagen haben ja in vielen Bereichen, insbesondere in der Dernburgstraße, doch durchaus auch eine Verbesserung. Dass wir weiter im Norden oberhalb der Kantstraße, nördlich der Kantstraße einfach eine ungünstige Situation haben, weil die Gebäude bis über den Fahrbahnrand reichen, ist städtebaulich extrem unschön. Ja. Definitiv. Aber wir werden durch das ... Durch das Projekt selber wird es definitiv erstmal nicht schlechter an der Stelle.

00:56:43–00:57:05

Herr Lentzen (FBA): Okay, ich habe noch eine Zwischenfrage, die ist aber wieder nicht bei den Schadstoffen, sondern beim Lärm: Die auf den Tabellen gezeigten Straßen, die betroffenen des Umleitungslärmes, die erhalten alle wenigstens diese Deckschicht, oder?

00:57:06–00:57:07

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Flüsterasphalt.

00:57:16–00:57:16

Herr Lentzen (FBA): Natürlich ...

00:57:15–00:57:17

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: ... außerhalb des Baubereichs.

00:57:17–00:57:33

Herr Lentzen (FBA): Nein, nein, also das wäre ja mal eine Maßnahme, die man vielleicht ... Das ist die Knobelsdorffstraße, das ist die Charlottenburgstraße, und da war doch noch ... Ach ja, da stehen sie alle.

00:57:34–00:57:47

Herr Dribbisch (Arcadis Germany GmbH): Holger Dribbisch, Arcadis, für den Vorhabens-träger. Die Deckenerneuerung erfolgt nur in der Sophie-Charlotten-Straße – von oben, Spandauer Damm, bis runter zum Kaiserdamm.

00:57:48–00:57:56

Herr Lentzen (FBA): Und warum nicht die Knobelsdorffstraße, die sieht ja von der Tabelle her ähnlich betroffen aus?

00:57:57–00:58:40

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Also, die Maßnahme ist ja

grundsätzlich anders gestrickt. Wir haben ja durchaus realisiert, dass wir in den betroffenen Straßenzügen Mehrverkehr erzeugen während der Bauzeit und haben im Zusammenwirken mit dem Bezirk überprüft, welche Streckenabschnitte im Vorfeld saniert werden sollten, damit die Straßen überhaupt in der Lage sind, diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Und da hat sich eben Sophie-Charlotten-Straße herauskristallisiert. Deswegen erhält die Sophie-Charlotten-Straße auch den lärmindernden Belag, währenddessen für die anderen Straßen die Sanierung im Vorfeld nicht erforderlich ist.

00:58:41–00:59:13

Herr Dribbisch (Arcadis Germany GmbH): Holger Dribbisch, für den Vorhabensträger. Ergänzend zu der Aussage von Herrn Grüschow ist es so, dass ein Schadensbild erstellt wurde für die Straßen, die jetzt auf der Umleitungsstrecke liegen. Und es hat sich klar ergeben, dass der Ausbaubedarf oder die Erneuerung der Decke in der Sophie-Charlotten-Straße sich herauskristallisiert hat. Da gibt es eine Untersuchung von ASPHALTA, die wir Ihnen gerne zur Verfügung stellen können.

00:59:14–00:59:17

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich was sagen? Auch wenn ich nicht ...

00:59:18–00:59:33

Herr Bison (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): Dürfte ich ganz kurz noch, weil gerade gefragt wurde, wie viel Prozent des Verkehrs auf der Sophie-Charlotten-Straße von der Anschlussstelle kommt. Ich hatte das gerade rausgekriegt, allerdings nur für den Prognoseplanfall, weil ich hier gerade technische Schwierigkeiten habe. Es sind ungefähr 65 Prozent.

00:59:34–00:59:37

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich noch eine Frage stellen? Und zwar, wenn Sie ...

00:59:37–00:59:38

Herr Lentzen (FBA): Sagen Sie noch kurz den Namen.

00:59:38–01:00:05

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Henn. Bettina Henn. Kiezbündnis. Wenn Sie messen, dann messen Sie den Verkehr auf der Autobahn und stellen

da fest, welche Differenz zwischen dem zunehmenden Verkehr und dem vorhandenen ist? Und die Stadtstraßen werden nicht gemessen? Sophie-Charlotte, Knobelsdorff und so? Oder wie kommen Sie zu dem Ergebnis, dass es nur 2,9 sind oder nur zwei-komma-irgendwas.

01:00:06–01:00:09

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Kurze Nachfrage: Was meinen Sie mit messen?

01:00:10–01:00:16

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, die Werte. Also, es wird gar nichts gemessen? Sie errechnen dann durch...

01:00:16–01:00:17

Herr Reichart (DEGES): Die Pegelwerte. Die Pegelwerte, meinen Sie?

01:00:17–01:00:17

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja.

01:00:17–01:00:19

Herr Reichart (DEGES): Die Lärmwerte?

01:00:19–01:00:20

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Die Lärmwerte. Entschuldigung.

01:00:20–01:00:22

Herr Reichart (DEGES): Genau, ja, okay. Ich frage nur, nicht dass ich hier was erzähle, ...

01:00:22–01:00:25

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Nein, nein, da habe ich mich nicht klar ausgedrückt.

01:00:25–01:00:28

Herr Reichart (DEGES): ... was Sie gar nicht hören wollten. Das ist tatsächlich berechnet auf Basis ...

01:00:28–01:00:29

Herr Lentzen (FBA): [am Mikro vorbei / unverständlich]

01:00:29–01:00:27

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, okay.

01:00:27–01:00:34

Herr Reichart (DEGES): ... der vorhandenen beziehungsweise der geplanten Straßen und der vorhandenen beziehungsweise geplanten oder zukünftigen Verkehrsbelegung.

01:00:35–01:01:10

Herr Paulat (FBA): Paulat, Fernstraßenbundesamt. Jetzt nochmal eine klarstellende Nachfrage, um das mal ein bisschen auch zu ordnen: Also, für die Sophie-Charlotten-Straße gibt es einen lärmindernden Belag. Dadurch werden die Beeinträchtigungen um drei dB wieder gesenkt. Und wir haben quasi die Erhöhung damit kompensiert. Was passiert jetzt in der Knobelsdorffstraße, wo jetzt kein lärmindernder Belag aufgetragen werden soll? Wir haben ja hier auch eine – um drei dB – Steigerung zu verzeichnen. Was ist da geplant?

01:01:11–01:01:38

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Also, auf den anderen Straßen sind zunächst keine Maßnahmen vorgesehen während der Bauzeit, um die Lärmzunahmen aufzunehmen. Denn, wie gesagt, wir haben das daran festgemacht, wo ein Sanierungsbedarf besteht. Wenn sich im Einzelfall herausstellt, dass das erforderlich wird, muss man über passiven Lärmschutz nachdenken.

01:01:34–01:01:34

Herr Paulat (FBA): Passiver Lärmschutz.

01:01:35–01:01:36

Herr Lentzen (FBA): Ach, das ist doch nett.

01:01:39–01:01:44

Herr Paulat (FBA): Ist das jetzt eine Zusage jetzt? Passiver Lärmschutz? Ich frage mal nach, um das jetzt nochmal aufzunehmen für das Protokoll, Herr Grüschow.

01:01:45–01:01:46

Herr Lentzen (FBA): Da müsste man ja auch die Häuser definieren.

01:01:45–01:01:48

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Oh ja, das ist gut.

01:01:50–01:02:07

Herr Paulat (FBA): Oder ist das nochmal ein Nachtrag, den Sie nochmal dann nach dem Termin nochmal präzisieren wollen? Dann ist das vielleicht nochmal ein Punkt, dann könnten wir hier für das Protokoll aufnehmen, dass Sie die Prüfung nochmal nachtragen und uns als Genehmigungsbehörde nochmal nachträglich mitteilen, was in der Knobelsdorffstraße konkret passieren soll.

01:02:09–01:02:11

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich ergänzen? Gerade, weil die Knobelsdorffstraße ...

01:02:12–01:02:14

Herr Paulat (FBA): Einen kleinen Moment mal. Lassen Sie uns erstmal ...

01:02:14–01:02:14

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ach so, ja ... Ja ...

01:02:14–01:02:18

Herr Paulat (FBA): Für das Protokoll ist es wichtig, dass wir erstmal die Aussage des Vorhabensträgers jetzt bezogen auf die Knobelsdorffstraße aufnehmen.

01:02:19–01:02:21

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Entschuldigung.

01:02:21–01:02:30

Herr Grüschow (DEGES): Wir können so verfahren – Herr Grüschow, für den Vorhabensträger ... Wir können genau so verfahren, wie Sie es gesagt haben, dass wir Ihnen im Nachgang nochmal mitteilen, welche Möglichkeiten für Knobelsdorff und gegebenenfalls Kaiserdamm bestehen.

01:02:31–01:02:55

Herr Paulat (FBA): Gut, also für alle nochmal im Raum, die es nicht mitbekommen haben: Bezogen auf die Sophie-Charlotten-Straße ist es klar, da kommt der Belag. Lärminderung. Und für die Knobelsdorffstraße und den Kaiserdamm prüft der Vorhabensträger nochmal nach

diesem Erörterungstermin, welche konkreten Maßnahmen er als Lärminderung vornehmen möchte und wird es uns als Fernstraßenbundesamt schriftlich mitteilen. Ja?!

01:02:56–01:03:00

Frau Henn (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Dann hat sich mein Beitrag auch erübrigt.

01:03:01–01:03:05

Herr Lentzen (FBA): Und wir halten diese Knobelsdorffstraße im Sinn, ja.

01:03:06–01:04:31

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Eine Nachfrage: Herr Pries hat uns dankenswerterweise jetzt mal so eine Eckzahl gesagt. Also, wir sind nicht bei 50 Prozent dort, wie ich vorhin mal in die Luft geschossen habe, sondern bei 2/3, also 65 Prozent, hat der Herr Pries jetzt mal zu Protokoll gegeben. Ich würde hiermit beantragen wollen fürs Kiezbündnis, dass die Planfeststellungsbehörde dem Antragsteller aufgibt, eine Alternativenprüfung zu machen: Was passiert, wenn die Anschlussstelle Kaiserdamm an den Kaiserdamm verlegt wird? Weil das aus meiner Sicht die eigentliche entscheidende Methode ist, um die Belastungen, und zwar nicht nur Lärm, sondern auch Schadstoffe auch nicht nur in der Sophie-Charlotten-Straße, sondern in der Knobelsdorffstraße und – was hier gar nicht vorkommt, weil sich da keiner zu Wort gemeldet hat, weil die Leute da vielleicht auch andere Sorgen haben – in der Königin-Elisabeth-Straße, wo eigentlich noch viel mehr Verkehr zusätzlich reinkommt. Dass Sie bitte schön als Planfeststellungsbehörde das dem Vorhabensträger aufgeben, dass er diese Alternativenprüfung zumindest rechnerisch mal vorlegt und sagt, wie würde es denn aussehen mit Lärm und Schadstoffen, wenn wir die Ausfahrt dahin packen, wo die Leute hinwollen. Vielen Dank.

01:04:32–01:04:50

Herr Lentzen (FBA): Ja, Sie haben ja schön ins Mikro gesprochen. Das heißt, Ihr Antrag ist im Protokoll. Und wir werden dann, wenn wir dann mal auch die Prognosewerte, die aktualisierten haben, dann können wir auch darüber entscheiden.

01:04:51–01:08:48

Herr Grüschow (DEGES): Vielleicht nochmal – Grüschow, für den Vorhabensträger – zu dem Thema der Umverlegung der Kaiser..., der Anschlussstelle Kaiserdamm: Ich habe mal kurz ein Bild hierhin gepackt, dass wir noch einmal nur mal uns kurz die Situation verdeutlichen und mal gucken, ob das überhaupt eine denkbare Alternative ist, wohlwissend und im Kopf

behaltend, dass wir über die Verkehrszunahme während der Bauzeit reden. Wir haben ... Also, wir sehen hier, wenn ich mal ein bisschen auszooome: Wir sehen hier unten am Bild die Maßnahme Autobahndreieck Funkturm, oben in Gelb eingezeichnet die Maßnahme Westendbrücke. Also, der Abschnitt, über den wir die ganze Zeit gesprochen haben, befindet sich hier dazwischen. Das sind also in der Summe ungefähr 700 Meter A 100, die im Moment in keinem unserer Projekte behandelt werden. Wir sind ja nur am Dreieck Funkturm, Westendbrücke und weiterführend an der Rudolf-Wissell-Brücke. Der Kaiserdamm ist hier in der Mitte. Das ist der Kaiserdamm. Und hier oben ist die Knobelsdorffstraße, an die aktuell die Anschlussstelle Kaiserdamm geht. Das ist die Rampe, Ausfahrrampe Richtung Norden. Und dann geht es hier nach rechts über die Sophie-Charlotten-Straße zum Kaiserdamm. Das heißt, worüber wir sprechen – nur, damit das mal klar ist –, ist in diesem Bereich – hier unten ist die Autobahn, hier rechts ist Wohnbebauung, hier sind Bahnanlagen. In diesem Bereich – ich kann ja mal gucken, ob hier mal so einen kleinen Marker drauflege. Hier müsste eine neue Anschlussstelle gebaut werden. Das heißt ja, der Planungsauftrag wäre zu prüfen, ob in diesem Bereich eine Anschlussstelle möglich ist. Das würde ja im Prinzip nur gehen, wenn wir in diesem Bereich die Wohnbebauung wegnehmen und durch eine Autobahnanschlussstelle ersetzen oder indem wir mit der Autobahn so weit in die Bahnanlagen hineinrücken, dass die Anschlussstelle noch hier in dem Bereich jenseits der Wohnbebauung liegen kann. Ja, das ist im Grunde genommen das Projekt, über das hier die Herren die ganze Zeit sprechen. Jetzt müssen wir wissen, dass wir uns ja nach wie vor in einer Stadtautobahn befinden. Also, wir haben hier tatsächlich auf dem Abschnitt lückenlos, beinahe lückenlos Wohnbebauung. Das ist auch nicht einfach nur eine Autobahn auf der grünen Wiese, die nur so daliegt; da sind über 30 Ingenieurbauwerke anzupassen. Das heißt, wir müssten ... Wir müssten die Autobahn, wenn wir mal davon ausgehen, dass wir die Wohnbebauung nicht wegnehmen zugunsten einer Anschlussstelle, für die wir aktuell nicht den Bedarf sehen, dann müssten wir die Autobahn in die Bahnanlagen verschieben. Wir müssten also Bahnanlagen einschränken, könnten ... würden jegliche Ausbauprojekte, die da eventuell im Raum stehen, dadurch blockieren. Wir müssten die Autobahn komplett umtrassieren, müssten die Ingenieurbauwerke anpassen und dann diese Anschlussstelle generieren. Jetzt komme ich nochmal zurück zum Ziel der Maßnahme: Reduzierung des bauzeitlichen Verkehrslärms im Bereich Knobelsdorff/Sophie-Charlotte. Das würde ja bedeuten, dass wir diese Maßnahme realisieren müssten, bevor wir mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm anfangen. Und das ist für uns ausgeschlossen. Es ist kein Projekt; die DEGES ist damit nicht beauftragt worden. Der Auftrag ist ja ursprünglich auch vom Land Berlin erteilt worden. Da geht es um eine zügige Erneuerung des Autobahndreiecks Funkturm. Da ist das eben kein ... Es ist kein Planungsbestandteil. Das heißt, es gibt im Grunde genommen für dieses Vorhaben überhaupt keine Planung. Es ist also im Vorfeld der Maßnahme schon planerisch ausgeschlossen, ob es baulich überhaupt realisierbar ist, ist sehr

fraglich. Wir würden ja in dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm, wenn es dann realisierbar wäre, geschätzt mindestens um vier, fünf Jahre zurückgeworfen werden. Deswegen ist es für uns überhaupt keine Option, das während der Bauzeit zu tun.

01:08:50–01:09:16

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, Kiezbündnis. Ich bin anderer Meinung, was Ihre Aussage betrifft, dass es nur während der Bauphase eine Veränderung darstellt. Auch der Verkehr nach der Bauphase, dadurch, dass wir Ein- und Ausfahrten einsparen, wird höher sein, als er heute ist. Von daher ist es eine Maßnahme, die bleibend, also über die Bauphase hinaus Wirkung zeigt.

01:09:17–01:10:37

Herr Grüschow (DEGES): Ja, da haben Sie natürlich grundsätzlich recht. Aber da habe ich mich vielleicht missverständlich ausgedrückt. Natürlich soll das ... Also, nochmal Herr Grüschow für den Vorhabensträger jetzt. Natürlich soll das dann keine temporäre Maßnahme sein. Die wäre dann auch endgültig und hätte mit Sicherheit auch einen gewissen Effekt. Also, die Bedenken ... Diese Umfahrung, Kaiserdamm über Knobelsdorff und Sophie-Charlotte, dass die nicht optimal nicht, da sind wir uns alle einig. Nichtsdestotrotz gelten die Punkte, die ich gesagt habe, auch wenn Sie das nicht hören mögen: Es ist eben nicht Bestandteil unseres Vorhabens. Und wir haben im Endzustand keinen, keinen großen negativen Effekt auf diesen Straßenzügen. Die Verkehrserhöhung – hatte Herr Pries am Anfang dargestellt – ist sehr gering. Das heißt, der tatsächliche Effekt fürs Wohngebiet wäre vorrangig während der Bauzeit. Und da ist es eben definitiv nicht realisierbar. Ich kann es nur nochmal wiederholen: Wenn die Autobahn GmbH als Verantwortliche für diesen Autobahnabschnitt diesen Abschnitt zwischen den beiden gelben, den wir hier im Bild sehen, also zwischen der Westendbrücke und dem Autobahndreieck Funkturm als Projekt ins Rennen bringt und wir in ein Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt kommen, wird mit Sicherheit auch die Prüfung der Umverlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm ein Thema sein. Aber es ist kein Thema im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm.

01:10:39–01:10:44

Herr Lentzen (FBA): Zunächst würde ich eigentlich gerne der Dame, die da schon so lange steht, das Wort erteilen. Ja.

01:10:45–01:12:28

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Ja, vielen Dank. Bärtels-Roesener, Anwohnerin, nochmal. Zu dieser Berechnung, wie sich diese Vermehrung der ausfahrenden Autos an der

Knobelsdorffbrücke verhalten, würde ich gerne wissen, was da für eine Grundlage genommen wird, weil: Die Sperrung vom Kaiserdamm ein Jahr hat ja zu enormen Veränderungen geführt, und ich habe insgesamt selber sieben neue Wege ausprobiert, um gleich zur Arbeit zu kommen. Deshalb gehe ich davon aus, dass das viele andere auch tun, ob mit oder ohne Google Maps. Das heißt, die Berechnungen, dass das kaum eine Erhöhung gibt nachher, würde mich mal genauer interessieren, wenn Sie das zur Verfügung stellen könnten oder dazu antworten könnten, worauf das basiert. Dann habe ich noch zwei andere Punkte: Ob es eine Analyse von Unfällen gibt in Bezug auf erhöhten Verkehr und vor allen Dingen auch so einen Verkehr wie von der Knobelsdorffstraße auf die Sophie-Charlotten-Straße. Weil: Es gibt sehr viele Kinder in dem Kiez. Es gibt eine über zehnprozentige Wachstumsrate von jungen Kindern unter fünf – unter anderem meine Enkelkinder. Und ich beobachte sehr viel, wie die sich verhalten im Verkehr mit Lieferwagen und so weiter, was wir jetzt schon hatten wegen der Kaiserdamm-sperrung. Das würde mich interessieren: Werden Unfälle auch in irgendeiner Form mitberechnet? Und das Dritte, bin ich mir sicher, wird nicht mitberechnet, ist: Die Aggression auf der Straße, auf der Danckelmannstraße hat enorm zugenommen. Ebenso Knobelsdorffstraße. Ich habe selber und wir haben eben da gesessen und festgestellt: Vier von uns haben konkrete Fast-Schlägereien mitbekommen, weil es so ein Gerangel auf der Straße gab.

01:12:30–01:14:05

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, SCHLOTHAUER & WAUER, für den Vorhabensträger. Jetzt muss ich mich mal einschalten. Ich bin der Verkehrstechniker in dieser Runde. Das heißt, für die Ampelanlagen bin ich zuständig. Ich muss mal Ihr Anliegen ein bisschen zerlegen. Also, es gibt diese Sperrung Kaiserdamm, die jetzt als Havarie geortet wird. Das bedeutet, die Umlegung des Verkehrs, der vorher auf dem Kaiserdamm war, auf die umliegenden Straßen passiert als Havarie ohne Eingriffe in die Ampelanlagen und in die Lichtsignalanlagen. Das heißt, diese gesamte Vorfahrtstraßenregelung, die an einer Ampel besteht, bleibt ja im Bestand. Und der Verkehr kommt auf einmal von der anderen Seite. Deswegen entsteht deutlich mehr Stau, mehr Aggression, mehr Wartezeit. Alles, was Sie dargestellt haben. Es ist aber ein Havariefall. Im Fall des Autobahndreiecks Funkturm ist es so, dass wir als Verkehrsingenieurbüro diese Maßnahme von Anfang an planen und begleiten – inklusive der Umprogrammierung und des Umbaus von Lichtsignalanlagen von Ampelanlagen. Das heißt, wir schwenken komplett Leistungsfähigkeiten von Ampeln auf andere Strecken. Wie Herr Grüschow das bereits anfangs heute Früh gezeigt hat: Durch diese Einrichtung von Einbahnstraßen ermöglichen wir Ampelanlagen, die Leistungsfähigkeit zu verändern. Das heißt, wir haben weniger Stau, wir haben weniger Aggression und wir haben vor, den Verkehr schneller aus der Knobelsdorffstraße über die Sophie-Charlotten-Straße zum Kaiserdamm zu führen, als es jetzt im Bestand ist. Ich glaube, damit habe ich Ihre Frage ...

01:14:06–01:14:06

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Die Messung der Unfälle.

01:14:07–01:14:57

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Die Unfälle noch. Ja, Locklair immer noch, für den Vorhabensträger. Die Unfälle werden natürlich beachtet. Und zwar in dem Fall wird die Betreuung durch uns sichergestellt während dieser Umleitungsphase. Deswegen: Während der gesamten Bauzeit sind wir als Planungsbüro für die Verkehrstechnik an der Seite des Vorhabensträgers. Das heißt, wenn wir feststellen, da ist ein erhöhtes Unfallvorkommen – das wird ja in Berlin über die Unfallkommission über die Polizei festgestellt –, wird sofort von uns ein Eingreifen in die Lichtsignalanlagen in den Verkehrsfluss vorgenommen. Das wird sichergestellt. Herr Grüschow, bitte, ja. Also, wir sind beauftragt, während dieser gesamten Phase die Lichtsignalanlagen, den Verkehrsfluss zu beurteilen. Inklusive der Unfälle und der Vorkommnisse.

01:14:59–01:15:03

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Kurze Ergänzung: Ist denn davon auszugehen, dass es mehr Unfälle gibt nach Ihrer ...

01:15:04–01:15:05

Herr Lentzen (FBA): Wenn Sie nochmal Ihren Namen sagen? Wie gesagt, ...

01:15:06–01:15:07

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Bärtels-Roesener.

01:15:07–01:15:09

Herr Lentzen (FBA): ... die Schreibkraft wird sonst verrückt.

01:15:10–01:15:39

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Wir gehen davon aus, dass es weniger Unfälle gibt, weil wir den Verkehr homogenisieren. Das heißt, wir lenken den Verkehr; schon alleine die Einrichtung einer Einbahnstraße offeriert ja an einem Knotenpunkt an einer Ampelanlage viel weniger Konfliktpotenzial. Es kommt also nicht mehr der Begegnungsfall auf der Sophie-Charlotten-Straße, sondern bloß noch ein Richtungsfall. Also, von der Seite her erwarten wir weniger Unfälle. Danke.

01:15:40–01:18:23

Herr Kist (Einwender): Kist, Klausenerplatz. Kist, Klausenerplatz. Ich hätte auch noch eine grundsätzliche Frage zu der Verkehrsführung und den Verkehrsmengen. Ich muss gestehen, ich hatte mich bei der Beschäftigung mit Ihren ausgelegten Unterlagen nicht mit allen Details so beschäftigt, dass ich mich jetzt darauf berufen könnte. Die grundsätzliche, von Ihnen natürlich, von Ihren verkehrsplanerischen Gesichtspunkten richtige Überlegung ist ja die Reduzierung der Ein- und Ausfahrten. Wie ich lernen musste, bei Ihnen heißt das Rampen. Was mir bei dieser Überlegung fehlte, war eine Einschätzung der dadurch verursachten logischen – natürlich, weil: Die gleiche Menge Autos verteilt sich auf wenige Ausfahrten, dadurch, weil es außerhalb, wie ich jetzt lernte, Ihres Planungsgebietes liegt –, eben die Veränderung der Verkehrsmengen an der Ausfahrt Kaiserdamm, sprich der Knobelsdorffstraße, weil die von Ihnen geplante Abschaffung der Halenseestraßenausfahrt für mich als früher häufiger Stadtautobahnfahrer wahrscheinlich nur ein einziges Mal dazu geführt hätte, dass ich Ihre schicke neue Ausfahrt Messedamm genutzt hätte und ansonsten, wenn ich einmal dieses Hin- und Her dann durchgemacht hätte, gesehen hätte: Das geht doch viel einfacher, wenn du zum Kaiserdamm fährst und dann, wenn du zur Kantstraße beziehungsweise entweder nach Spandau oder in die Gedächtniskirche willst, in die Richtung, dann fährst du doch lieber Kaiserdamm raus und machst dann den kleinen Schlenker statt diesen großen da. Das scheint mir sehr lebensfremd zu sein, davon auszugehen, dass das andere Leute anders machen. Gibt es von Ihnen – wie gesagt, ich habe da nicht alles mir von den vielen, vielen Unterlagen durchgeguckt –, von Ihnen eine Einschätzung, wie sich die Verkehrsmengen nach der Bauphase am Kaiserdamm im Vergleich, wie es bei Ihnen heißt, zur Nullphase verändern wird? Weil: Die Zahlen, die Sie hier für die Bauphase genannt haben, Knobelsdorffstraße beziehungsweise Sophie-Charlotten-Straße, fast die dreifache Menge ... Da hätte ich doch gerne mal eine Einordnung, wie das in Ihrer Prognose für das Ende oder nach den Baumaßnahmen am Dreieck dann ..., wie die Zahlen dann aussehen werden. Danke.

01:18:24–01:19:50

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Wir hatten ganz am Anfang ... Ich weiß nicht, ob Sie von Anfang an dabei waren. Herr Pries hatte am Anfang die Verkehrsmengen in der Zukunft mal auf einem Plan an die Wand geworfen. Da waren auch die Nebenstraßen im Bereich Sophie-Charlotte/Knobelsdorff und so weiter einschließlich der Rampe mit dabei. Also, in der Sophie-Charlotten-Straße – wenn ich mich jetzt richtig erinnert habe – nimmt der Verkehr am Tag um 2.000 Fahrzeuge zu. Er hat auch nochmal erläutert, wie man das einordnen muss. Das sind so in der Spitzenstunde 200 Fahrzeuge zusätzlich, also, ich sage mal, so pro Ampelphase 1,5 Fahrzeuge in der Minute oder in der Ampelphase. Es ist also ... Es findet eine leichte Erhöhung statt. Klar, Sie haben das ja richtig gesagt, es gibt ...

Es gibt teilweise Verlagerungen, teilweise gibt es für einige Verkehrsbeziehungen durch die neue Anschlussstelle auch Umwege. Es gibt auch eine allgemeine Verkehrserhöhung über die Zeit, sodass wir dort eine leichte Erhöhung haben. Die ist aber jetzt nicht, eigentlich nicht bedeutsam. Und vielleicht noch dazu gesagt: Die Verbindung über die Halenseestraße, die Sie beschrieben haben, beispielhaft, die ist ja nach wie vor möglich. Sie können ... Die Halenseestraße bleibt ja erhalten. Sie können nur nicht mehr direkt von der A 100 auf die Halenseestraße fahren, aber Sie können natürlich über die Anschlussstelle Kurfürstendamm auch nach wie vor die Halenseestraße erreichen, wenn Sie meinen, dass das in Ihrem Kiez der beste Weg ist, abweichend von der Anschlussstelle Kaiserdamm zum Beispiel.

01:19:51–01:19:52

Herr Kist (Einwender): Gut, also dann war diese Einschätzung, die habe ich vorhin zwar mitgekriegt ...

01:19:52–01:20:16

Herr Lentzen (FBA): Den Namen müssten Sie noch nennen. Und vielleicht, wenn es nicht so viel Mühe macht, vielleicht können wir das Bildchen irgendwie auf die Wand kriegen? Plan..., Prognoseplanfall, Belastung der Straßen.

01:20:17–01:21:31

Herr Kist (Einwender): Gut, dann nochmal: Kist, Klausenerplatz. Diese Einschätzung mit so wenig zusätzlichem Verkehr nach dem Umbau scheint mir nicht sehr realitätsnah. Aber Sie sind die Fachleute. Angesichts der jetzigen schon ziemlich angespannten – gerade in den Verkehrsspitzen – Situation in der Sophie-Charlotten-Straße, die ich ja nun täglich befahre mit dem Fahrrad, kann ich mir kaum vorstellen, dass das auf Dauer funktioniert, den Abfluss von der Knobelsdorffstraße über die Sophie-Charlotten-Straße in den Kaiserdamm mit der dort verbundenen Ampelschaltung, die jetzt schon dazu führt, dass zu bestimmten Zeiten sich alles staut, was da eigentlich lang will, scheint mir nicht sehr funktionsfähig zu sein. Und ich zweifle die Gültigkeit dieser Prognose aus Lebenserfahrung. Danke.

01:21:32–01:22:25

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Ich würde mich jetzt nochmal einschalten von Seiten der Lichtsignalanlagen. Was Sie sagen, würde ich nicht so befürworten. Wenn Sie später mal von Süden kommen über die AVUS und auf den Kaiserdamm wollen, würde ich später nicht die Anschlussstelle Kaiserdamm wählen, weil die Anschlussstelle, die neue Anschlussstelle Messedamm viel leistungsfähiger wird, viel größer dimensioniert ist in der grünen Welle, mit einer nagelneuen Lichtsignalanlage versehen ist und

von den Wartezeiten und Verlustzeiten, die Sie da langfahren, natürlich viel schneller ist. Und deswegen werden auch die Verkehrsmengen, wie sie hier von Herrn Pries prognostiziert sind, genauso eintreffen, weil viele die neue Strecke wählen werden. Weil: Dafür bauen wir die ja, dass es schneller geht, dass es besser geht. Und die Lichtsignalanlagen werden entsprechend natürlich ausgelegt, dass es schneller geht.

01:22:26–01:23:00

Herr Kist (Einwender): Dann ... Nochmal Kist, Klausenerplatz. Ich meinte natürlich nicht von Süden aus der AVUS kommend, sondern eben von der Stadtautobahn nach Süden fahrend, würde ich nur ein einziges Mal Ihre Ausfahrt Messedamm nehmen und ansonsten eben eher Kurfürstendamm oder den Kaiserdamm. Und das, denke ich mir, mache ich nicht alleine. Gut, aber Sie sind die Fachleute.

01:23:00–01:24:14

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, nochmal, vom Kiezbündnis. Ich habe noch einen Hinweis gefunden, den ich mit einer Frage verbinden will. Und zwar gibt es einen § 50 vom Bundesimmissionsschutzgesetz, in dem steht, dass alle Bereiche, die von Umbaumaßnahmen betroffen sein können, untersucht werden müssen. Meine Frage ist: Wenn jetzt ... Ich glaube, es ist unstrittig, dass der Bereich, über den wir jetzt gerade sprechen, zwischen Kaiserdamm, Knobelsdorff, dass der betroffen ist. Planen Sie jetzt irgendwelche Untersuchungen? Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz müsste das der Fall sein. Oder planen Sie das nicht? Oder habe ich hier eine falsche Quelle?

01:24:15–01:25:15

Herr Reichart (DEGES): Ja, Reichart, für den Vorhabensträger. Ich musste jetzt gerade nochmal selber in § 50 BImSchG reinschauen. Ja, bezieht sich auf raum ..., also raumbedeutsame Planung und Maßnahmen. Das ist hier sicherlich der Fall. Und dann geht es aber weiter: „Sind für eine bestimmte Nutzung vorgesehene Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen [und so weiter] vermieden werden.“ Bezieht sich eigentlich eher darauf, auf den Fall: Ich plane ein neues Wohngebiet, ich plane einen neuen Verkehrsweg, und probiere, den einfach durch die räumliche Lage so anzupassen, dass schädliche Umwelteinwirkungen vermieden werden. Ist allerdings schwierig, wenn ich ein Wohngebiet habe, das irgendwo schon steht, und einen Verkehrsweg habe, der irgendwo schon steht. Ich kann die räumliche Anordnung nicht mehr ändern. Insofern ist der hier, glaube ich, jetzt in dem Fall nicht anzuwenden, sondern dann würden wir zu dem § 42, 41/42 BImSchG und der 16. BImSchV kommen.

01:25:16–01:25:44

Frau Dr. Henning (DEGES): Henning, für den Vorhabensträger. Genau. Ich musste auch gerade überlegen, worauf Sie hinauswollen. Genau, das ist der Punkt. Also, sicherlich haben wir eine raumbedeutsame Maßnahme. Aber hier besteht ja gar kein Spielraum aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine Erhaltungsmaßnahme in einem eng bebauten Gebiet handelt, um dort sozusagen jetzt noch großartig was an der Zuordnung oder Anordnung der Straße zu ändern.

01:25:45–01:27:58

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Frau Henning, das sehe ich ganz anders. Wir haben gerade eben über die Kaiserdammausfahrt gesprochen und über die mögliche Verlegung. Und da muss ich auch nochmal anschließen. Herr Grüschow, vor Ihrer Zeit, sage ich ganz ausdrücklich – Herr Irgartinger ist ja gerade gekommen, der kann das bestätigen –, haben wir mit Ihrem Vorgänger im Amt, also dem Projektleiter, den – ich komme auf den Namen jetzt gerade nicht ... Herrn Pott. Genau! Mit Herrn Pott haben wir gesessen und Herrn Irgartinger und haben durchaus diskutiert über die Ausfahrt Kaiserdamm, an den Kaiserdamm zu verlegen. Also, es ist nicht so, dass das jetzt vom Himmel fällt und die Planung der DEGES um Jahre zurückwerfen könnte. Sondern es ist seit Jahren in der Diskussion, es gibt Schriftstücke in allen möglichen Richtungen, es gibt sogar Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf, die werden das vielleicht auch vortragen hier jetzt in den nächsten Tagen. Also, es gibt diese Signale von allen Seiten. Und die DEGES hat sich zumindest – ohne Ihnen jetzt zu nahe zu treten oder Ihrem Vorgänger Herrn Pott – oberflächlich mit dem Thema schon vor Jahren beschäftigt. Also, es ist nicht neu! Es ist nicht so, dass wir jetzt hier irgendwas aus dem Hut zaubern und sagen: Hier ist ein neues Kaninchen, machen Sie mal! Sondern das gibt es alles schon lange. Und ich wage die Prognose, wenn Sie jetzt sozusagen einen Ergänzungsantrag zu Ihrem Planfeststellungsantrag stellen, diese Maßnahme da miteinzubauen, dann wird vielleicht die Feststellungsbehörde, aber mit Sicherheit die hier stark vertretene Anwohnerschaft in die Hände klatschen und Ihnen garantiert nicht weitere Jahre Verdruss bereiten, weil alle kommen und sagen: Nein, das geht aber nicht, das wollen wir alles nicht. Also, ich bitte, das nochmal ernsthaft in Erwägung zu ziehen und wundere mich etwas über die Ausführung, dass das sozusagen vier bis fünf Jahre dauern muss, bis man da irgendwie zu Potte kommt. Vielen Dank.

01:27:59–01:28:53

Herr Lentzen (FBA): Gut, ich kann nur dazu sagen: Im Grunde ist es eine Frage der Variantenabwägung. Herr Grüschow hatte ja gerade auch viele Elemente, also Argumente genannt,

warum das sich ..., warum es sich hierbei nicht um eine sich aufdrängende Variante handelt. Angesichts Bahngelände und Wohnbebauung. Das ist alles dann insgesamt unterm Strich ein Ergebnis dann irgendeiner sehr komplexen Abwägung. Und das kann ich natürlich heute nicht sagen, wie das ausgeht. Und das kann ich erstrecht erst annähernd sagen, wenn die Prognosezahlen vorliegen, die aktualisierten. Und insofern können wir, befürchte ich, hier heute dieses Thema nicht zum Abschluss bringen. Bitte nicht vergessen, den Namen zu sagen.

01:28:55–01:29:11

Herr Grüschow (DEGES): Ich wollte mal ganz kurz dazwischen. Vorhabensträger für ... Also, Grüschow, für den Vorhabensträger. So soll es heißen. Wir würden mal in nächster Nähe vielleicht um ein kleines Time-out, zehn Minuten/fünfzehn Minuten bitten, dass wir mal eine kurze Pause einflechten. Sie können sagen, ob der ... Können wir noch machen.

01:29:12–01:30:12

Herr Roesener (Einwender): Ja, mein Name ist Roesener. Ich komme für die Frau Reichart beziehungsweise auch für das Kiezbündnis. Es ging jetzt die ganze Zeit immer darum: Das sei ja schließlich alles keine Neubaumaßnahme, das sei ja also hier der 50 und sonstiges. Auf der anderen Seite, wenn ich mir das hier betrachte: Sie verlegen doch die AVUS, also den Kopf der AVUS verlegen Sie. Also, das hat doch mit der örtlichen Gestaltung überhaupt nichts zu tun. Und Sie sagen dann, da ist ja auch leider immer wieder diese Verwirrung, sage ich mal, da wird von Umbau gesprochen, von Ausbau, von Erneuerung. Letzten Endes werden doch hier Maßnahmen gemacht; die ursprüngliche Trasse verschwindet, und die neue Trasse wird gebaut. Also, so gesehen ist mir nicht ganz klar, warum das jetzt äh sozusagen: Na ja, das ist doch nur eine Erhaltungsmaßnahme. Das hat doch mit dem Original, was wir heute vorfinden, mehr oder weniger nichts mehr zu tun – außer dem Ort. Danke schön.

01:30:13–01:31:33

Herr Reichart (DEGES): Reichart, für den Vorhabensträger. Besten Dank für diesen ..., diese Anmerkung. Das ist nämlich tatsächlich etwas, was auch bei uns eine gewisse Klärung bedeutete. Also, ja, aus verkehrlicher Sicht, aus baulicher Sicht ist es eine Erhaltungsmaßnahme. Da kommt jetzt nicht irgendwie eine weitere Fahrspur irgendwo dazu, eine neue Fahrbeziehung oder sonst was. Das ist die eine Sicht. Und dann gibt es die Sicht des Lärmschutzes, der Lärmvorsorge, 16. BImSchV. Und da ist es so, da geht es dann, gibt es andere Kriterien. Und da ist ein Kriterium zum Beispiel: eine deutlich andere Lage im Gelände. Und da haben Sie vollkommen recht. Das ist ... Wenn ich von oben draufgucke auf das Luftbild: Das sieht hinterher ganz anders aus als vorher. Wenn ich da als Autofahrer durchfahre, sieht auch ganz anders aus als vorher. Ein Grund, warum wir das machen. Und deswegen ist es aus baulicher

Sicht eine Erhaltungsmaßnahme; aber aus Sicht des Immissionsschutzes ist es tatsächlich ein Neubau. Also, da muss man so ein bisschen unter..., trennen. Und worüber wir jetzt gesprochen haben: Alles, was nördlich anschließt oder im Falle AVUS südlich oder östlich anschließt, das ist dann tatsächlich wieder Bestand. Aber da gehen wir auch tatsächlich weder baulich noch immissionsschutzrechtlich ran. Aber tatsächlich, das ist ..., hat auch bei uns erstmal für einige Verwirrung gesorgt, diese Begrifflichkeiten.

01:31:34–01:32:24

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich nochmal kurz, bevor sich die DEGES zurückzieht, darauf hinweisen: Ich hatte heute Vormittag ein Bild gezeigt mit der Immissionsprognose der DEGES für 2030, wo an diversen Stellen, und zwar innerhalb des Betrachtungsraumes, also es endet am Dresselsteig 1, Grenzwertüberschreitungen prognostiziert wurden. Ein Originaldokument der DEGES von Februar 2020. Ich würde herzlich darum bitten, dass Sie das vielleicht auch in Ihre Abstimmung jetzt mitaufnehmen, weil: Dazu will ich heute auf jeden Fall noch eine Antwort mitnehmen, bitte. Also, wo kommt das her? Wie kann das sein, dass jetzt plötzlich alles in Ordnung ist? Gab es da einen neuen Gutachter oder gibt es neue Werte oder was auch immer? Also, das müssen wir nicht jetzt machen. Ich möchte nur, dass Sie das im Auge behalten. Danke schön.

01:32:25–01:33:44

Herr Reichart (DEGES): Wir können es gerne jetzt machen. Reichart, für den Vorhabensträger. Weil ... Herr Burth, das lag mir schon die ganze Zeit immer auf der Zunge und ich wusste auch nicht so richtig, wo ich es einbringen soll. Ja, Sie haben recht. Natürlich, jetzt haben wir andere Werte gezeigt. Und ich habe es ja vorhin schonmal so ein bisschen angedeutet. Es gibt drei Dinge oder mehrere Dinge, die hier zusammenkommen. Nämlich einmal die Vorbelastung: Was ist in Berlin ohnehin vorhanden? Und das: Was kommt durch die neue Straße dazu? Die Vorbelastung hat sich glücklicherweise verbessert. Also, wir haben eine geringere Vorbelastung als noch vor drei oder vier oder fünf Jahren. Insofern ist die nach unten gegangen. Und auch die Prognose, was denn die Fahrzeuge im Jahr 2030 ... – da gibt es das berühmte Handbuch für Emissionsfaktoren, HBEFA, herausgegeben vom Umweltbundesamt –, das hat sich auch verändert. Und da gibt es für die meisten Fahrzeuggruppen für NO_x zum Beispiel deutlich bessere Emissionsfaktoren. Nicht für alle, aber für einige. Und in Summe sind die Werte einfach ein bisschen runtergegangen. Also sowohl aus der Vorbelastung als auch aus dem, was wir berechnen. Aber, Sie haben schon recht, wir liegen jetzt unterhalb der Grenzwerte, aber es ist bei Weitem nicht gut. Also, da würde ich Ihnen tatsächlich widersprechen an der Stelle.

01:33:45–01:34:18

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Vielen Dank, Herr Reichart. Können Sie denn mal die aktualisierte Tabelle uns zur Verfügung stellen, dass man mal sehen kann, was jetzt die neuen Prognosewerte sind? Weil, es geht hier um diese zehn Mess..., diese zehn Berechnungspunkte: Dresselsteig, Spiegelweg, Neue Kantstraße, Kleingärten, Halenseestraße, Friedenthalpark. Also, muss nicht jetzt sofort sein, ich wollte ... Ich wollte das eigentlich nur als Anregung für die Zwischenpause Ihnen anbieten.

01:34:19–01:34:26

Herr Reichart (DEGES): Ja, können wir machen. Es ist natürlich jetzt nicht mehr so schön in einer Tabelle mit allen Schadstoffen dargestellt, aber es ist in der Unterlage 17.2 drin, kann ich Ihnen nachher an die Wand werfen. Gerne.

01:34:27–01:34:30

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Okay, danke schön.

01:34:31–01:34:34

Herr Lentzen (FBA): Ja, was halten Sie denn also vom Zeitraum her als Pause so okay?

01:34:35–01:34:34

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Zwanzig Minuten.

01:34:35–01:34:39

Herr Lentzen (FBA): Okay, machen wir.

01:34:41–01:34:42

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Die DEGES hat Auszeit verlangt. Die müssen das sagen, wie lange.

01:34:44–01:34:46

Herr [nicht verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: [...]

01:34:47–01:34:53

Herr Lentzen (FBA): Ja. Okay. Fünfzehn Minuten. Ja.

(Ende der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_3.mp3“ bei 01:34:53)

Beginn der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_4.mp3“

00:00:00–00:00:50 – Sprechaktpause

00:00:50–00:01:28

Herr Lentzen (FBA): Ja, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie wieder zur weiteren Fortsetzung um 15.56 Uhr. Und ich würde jetzt den Vorhabensträger bitten fortzufahren.

00:01:29–00:02:47

Herr Reichart (DEGES): Ja, Reichart, für den Vorhabensträger. Ich würde jetzt die Tabellen ..., die Luftschadstoffe nochmal an die Wand werfen. Das dauert nur einen kleinen Moment. Die müsste dann da sein. So. Genau. Also, das ist jetzt hier ein Auszug aus der Unterlage 17.2 Luftschadstoffuntersuchung. Hier jetzt die Tabelle für Stickstoffdioxid NO₂. Zwei Anmerkungen zu dem, was ich vorhin gesagt habe: Herr Burth, ich habe nämlich eine Sache vergessen. Und zwar: Die Werte von damals, die wir an die Wand geworfen hatten ... Danke schön. Die Werte von damals, die wir an die Wand geworfen hatten, bezogen sich ja auch noch auf eine andere Variante, die sich teilweise an manchen Stellen auch nochmal straßenbautechnisch unterschieden haben. Also, da gibt es jetzt mehrere Dinge, die sich unterscheiden. Nämlich einmal Vorbelastung, einmal Emissionsfaktoren der Fahrzeuge und das Dritte ist dann die Variante, die sich an manchen Stellen stärker auswirkt und an anderen nicht. Insofern nicht 1:1 vergleichbar und man kann so ein bisschen was sehen. Und ich muss mich tatsächlich auch an einer Stelle noch weiter korrigieren. Es gibt tatsächlich einige Bereiche ...

00:02:48–00:02:48

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Größer machen!

00:02:48–00:05:24

Herr Reichart (DEGES): Größer machen, ja, kann ich gerne machen. Passt das? Ja. Es gibt einige Bereiche, wo es tatsächlich in der Vorzugs... oder im Planfall nicht besser wird, sondern eher schlechter wird. Da muss ich mit meiner Aussage von vorhin zurückrudern. Das ist genau der Bereich nördlich unserer Planungsgrenze: Also Riehlstraße/Spiegelweg. Ja, und genau. Man sieht hier NO₂, die verschiedenen Werte gegeneinandergestellt. Grenzwert ist hier bei 40; wir sind jetzt ja im Bereich 38 als höchsten Wert, 21 bei den Kleingärten, und dann geht es so weiter: 20 am Güterbahnhof. Da müsste ich jetzt nachschauen, ich glaube, die Hintergrundbelastung lag, glaube ich, bei 17/18; müsste ich jetzt nochmal nachschauen in der Tabelle, weiß ich jetzt gerade nicht auswendig für die Stickoxide. Und dasselbe gibt es dann auch nochmal für Feinstaub PM₁₀; habe ich es mir gerade aufgeschrieben, Seite 64. Ist das zu erkennen? Genau. Und hier jetzt fett gedruckt diese Zahl, das ist tatsächlich die einzige Stelle,

wo wir, wo es passieren kann, dass der Grenzwert nicht eingehalten wird. Und warum: kann? Weil das nämlich die Anzahl der Überschreitung des PM_{10} -24-Stunden-Wertes im Jahr ist. Also, 35-mal darf dieser Wert von 50 Mikrogramm überschritten werden. Und da gibt es statistische Modelle, die dahinterliegen. Und wir geben jetzt ... Aktuell kommen wir auf 36. Also, das ist die wahrscheinlichste Variante. Kann aber jederzeit auch nach oben, nach unten abweichen. Sie wissen, das hängt auch von anderen Faktoren ab. Also, wer jetzt an Ostern mal die Luftqualität verfolgt hat – Stichwort Saharastaub und im ländlichen Raum auch Osterfeuer –, da haben wir garantiert auch deutlich Überschreitung dieses Wertes gehabt. Also, das ist der einzige, der einzige Emissionsort, den wir jetzt hier berechnet haben, wo wir das nicht sicher einhalten können. Ansonsten, wenn wir hier weiterscrollen, auch wieder hier der Jahresmittelwert in den beiden Spalten und hier Anzahl der voraussichtlichen Überschreitung des Tagesgrenzwertes. Genau. Und auch Güterbahnhof hier mit 19 Mikrogramm, ich glaube auch hier 17, glaube ich, war hier die Vorbelastung. Und dasselbe nochmal für $PM_{2,5}$. Ich weiß nicht, ist das jetzt interessant? Wollen wir uns das auch nochmal angucken?

00:05:25–00:05:26

Herr [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Auf jeden Fall.

00:05:26–00:06:05

Herr Reichart (DEGES): Gerne, gut. Ja, da sieht man ... Bleibt ... Bewegt sich etwa im selben ..., in derselben Größenordnung. Ja. Jetzt weiß ich nicht: Haben Sie dazu Fragen? Dann können wir gleich in die Diskussion einsteigen.

00:06:06–00:06:18

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ja, vielen Dank erstmal, Herr Reichart, für die Aufklärung. Ich habe das jetzt so verstanden, dass wir die Tabellenwerke auch in den Unterlagen zur Verfügung haben.

00:06:19–00:06:19

Herr Reichart (DEGES): Ja.

00:06:20–00:09:03

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Dass man die nochmal nachgucken kann. Wir haben hier natürlich das gleiche Problem wie bei vielen anderen, die wir heute schon diskutiert haben: Die Betrachtung hört sozusagen am Dresselsteig auf. Das heißt also: Was an der Knobelsdorffbrücke passiert, was irgendwo rechts und links davon passiert, was zum Beispiel am Lerschpfad passiert, wo die Leute ganz eng an der Autobahn wohnen,

auch wenn sie nicht im Kiez, im Klausenerplatzkiez wohnen, bleibt hier völlig unklar. Ja. Und da sind wir aber bei der gleichen Diskussion, die wir heute Vormittag schon geführt haben: Wie weit reicht eigentlich der Einfluss Ihres Projektes und was folgt daraus? Ich erlaube mir aber nochmal einen Hinweis. Ich hatte das heute Morgen schon mal gesagt: Also, die WHO hat deutlich andere Werte ins Spiel gebracht aus Gesundheitsschutzerwägungen, die noch nicht Gesetz sind in Deutschland, das wissen wir. Die EU diskutiert gerade aktuell Werte, die noch nicht gesetzt sind. Aber wir bauen ja oder Sie bauen oder lassen bauen hier für die nächsten 60/70 Jahre. Und das ist jetzt vielleicht ein bisschen politisch, aber ich entnehme den Regelwerken, dass die menschliche Gesundheit an sehr hoher Wertungsstelle steht und frage mich dann schon, ob man sozusagen ein Jahr vor Änderung der gesetzlichen Grundlagen einfach noch so tun kann, als wenn alles beim Alten bleibt und dann die nächsten 60 Jahre lang die Leute halt damit leben müssen, dass die Grenzwerte überschritten sind. Na ja, ich sage es mal so ein bisschen, ein bisschen lässig. Also, das ist eine Frage, die ich natürlich auch insbesondere in Richtung der Genehmigungsbehörde letzten Endes habe. Weil, wie gesagt, es ist klar, die Werte sind jetzt mit Ausnahme der Riehlstraße 5 b, was die PM_{10} angeht, erreicht. Wir wissen nicht, was im Klausenerplatzkiez passiert, wir wissen nicht, was am Lerschpfad passiert, weil es nicht berechnet wurde – vielleicht kann man das ja noch nachholen? Und, wie gesagt, da würde ich am liebsten gerne auch um ein Statement von Ihnen bitten, wie Sie das sehen als Genehmigungsbehörde, ob Sie sagen: Gesetzlicher Grenzwert ist gesetzlicher Grenzwert. Oder ob Sie sagen, wissend, dass die Grenzwerte unmittelbar – wahrscheinlich noch, bevor wirklich gebaut wird – sich verändern, muss man da schon sozusagen proaktiv rangehen und muss sagen: Also, Leute, so geht es nicht, Ihr könnt jetzt nicht auf irgendwelchen ausgelutschten Grenzwerten, die auf, ich meine, Basis 2005 basieren, einfach so tun, als wenn nichts wäre. Danke schön.

00:09:04–00:10:11

Herr Paulat (FBA): Paulat, für das FBA. Sie haben de facto ja die Antwort schon gegeben. Wir können nur auf Grundlage der geltenden Gesetze und Normen agieren und entscheiden. Ob es dann zu Änderungen kommt ... Auch wenn die EU die beschließt, muss der deutsche Gesetzgeber die erstmal umsetzen und wieder einführen. Wie er das tut, ist völlig unklar. Also, auch von daher wissen wir momentan überhaupt nicht, ob überhaupt, wenn ja, wann und dann auch nicht, wie konkret der Gesetzgeber dieses ganze Paket umsetzen wird. Von dem her kann es sein, dass es zu Änderungen kommt. Wir werden schauen, wenn wir unsere Entscheidungen treffen, wie dann die Werte sind. Wenn es die gleichen sind wie jetzt, dann können wir auf der Basis ... müssen wir auf der Basis entscheiden. Wenn es andere gibt, dann werden wir anders entscheiden können. Wir werden aber nicht ewig warten können. Es wird auch kein Bauvorhaben Deutschlands machen können. Man muss eben auch manchmal eine Grundlage,

einen Grenzpunkt setzen, und der ist eben die geltende Norm- und Rechtslage. Das mag für Sie vielleicht etwas bedauerlich dann sein, nachvollziehbarerweise. Aber mangels Ankerpunkt ist es für uns schwer greifbar. Ja.

00:10:12–00:10:24

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, für das Kiezbündnis. Vielleicht noch eine Frage hinterher: Würden Sie denn sagen, dass die Grenzwerte in den nächsten zehn Jahren eher verschärft werden oder gelockert werden?

00:10:25–00:10:40

Herr Paulat (FBA): Paulat wieder. Das ist reine Spekulation. Das kann ich Ihnen nicht sagen. Also, mir liegt jetzt keine Erklärung vor von belastbarer Aussage. Ja. Von daher, tut mir leid, da können wir nichts ... uns nicht zu verhalten. Ja.

00:10:41–00:11:18

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis, Klausenerplatz. Ich würde bitten oder besser beantragen, dass die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger aufgibt, die Betrachtungen für die Schadstoffsituation bis mindestens zur Westendbrücke, besser oder einfacher vielleicht bis zum Spandauer Damm nochmal ergänzt und vielleicht auch den Einwendern zur Kenntnis gibt. Danke.

00:11:19–00:11:45

Herr Lentzen (FBA): Ja, Ihr Antrag ist natürlich im Protokoll. Und das werden wir dann in der Zwischenzeit, wenn wir uns mehr mit den Prognosezahlen beschäftigt haben, entscheiden. Aber jetzt nochmal eine Frage an den Vorhabensträger: Schadstoffe werden doch im weiteren Untersuchungsraum untersucht als Lärm?

00:11:46–00:12:54

Herr Reichart (DEGES): Ja, sie werden weiter im weiteren Untersuchungsraum untersucht als der Lärm. Jetzt muss ich mal schauen, ob wir hier irgendwo eine Grafik haben. Das ist ... In der Regel gibt es einen Raum, der dargestellt wird – der ist jetzt beispielsweise hier mal abgegrenzt – und auch einen weiteren Rechenraum. Ich weiß jetzt nicht genau, ob der hier irgendwo mal dargestellt ist. Was ... Müsste ich jetzt mal tatsächlich suchen, möchte ich jetzt nicht gleich online machen. Aber die Untersuchung ... Also, beziehungsweise die Schadstoffbelastungen in den nördlich angrenzenden Bereichen, für die Westendbrücke und auch für die Rudolf-Wissell-Brücke, da gibt es ja wiederum eigene Schadstoffgutachten, die das halt dann auch zum Thema haben und dann dort im Lerschpfad beispielsweise die Belastung darstellen.

Also, ich habe gerade kurz überlegt, ob die denn schon irgendwie, die letzte Fassung davon öffentlich ist. Ich bin mir jetzt gerade gar nicht sicher, kann sein, dass Sie die nicht kennen, Herr Burth. Dann, klar, dann verstehe ich die Frage auch. Aber im Prinzip gibt es da halt auch ein separates Lärmschadstoff... Luftschadstoffgutachten, das das zum Inhalt hat und auch die Belastung am Lerschpfad darstellt. So.

00:12:58–00:13:26

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Danke schön, Herr Reichart, für die Information. Tatsächlich ist es so, dass ja das Planfeststellungsverfahren, zumindest die Auslegung der Unterlagen für die Westendbrücke noch nicht erfolgt ist. Und deswegen haben wir natürlich ... oder zumindest kenne ich keine Informationen zu den Schadstoffberechnungen für diesen Bereich. Danke.

00:13:27–00:13:54

Frau Dr. Henning (DEGES): Henning, für die Vorhabensträgerin. Ich hatte Ihre Frage, Herr Lentzen, so verstanden, ob die Berechnung der Schadstoff... oder das Schadstoffgutachten weiter geht vom Untersuchungsraum als das Lärmgutachten bezogen auf das Autobahndreieck Funkturm. Nur dass wir jetzt nicht wieder die verschiedenen Projekte durcheinanderbringen. Und selbstverständlich liegen die Unterlagen für die Westendbrücke noch nicht aus.

00:13:55–00:15:04

Herr Reichart (DEGES): Vielleicht jetzt ... Reichart nochmal, für den Vorhabensträger. Ich habe das jetzt gerade dank eines Hinweises gefunden; Seite 26. Da gibt es nochmal die Karte. Da sieht man auch, dass beispielsweise hier der Riehlweg, Messpunkt 1 und 2, die liegen ja schon nicht weit außerhalb unserer eigentlichen Baugrenze, aber schon deut..., schon etwas außerhalb. Das lila Eingerandete ist eigentlich der Bereich, wo Berechnungen stattfinden. Und dann gibt es weiter außerhalb noch einen weiteren Berechnungsbereich, wo die ganzen Windfelder berechnet werden. Also, das ist schon ein relativ umfangreiches ... Man kann das nicht ganz so, ich sag jetzt mal, ein bisschen isolierter betrachten wie beim Schall, sondern muss da halt auch ein bisschen weiter gehen, weil auch das Windfeld natürlich sehr viel stärker von der umgebenden Landschaft und Bebauung beeinflusst wird.

00:15:05–00:15:21

Herr Lentzen (FBA): Das heißt, es könnte sogar sein, dass im Ergebnis, wenn man die ganzen Schadstoffgutachten zusammenlegt von den Vorhaben, dass man dann wie so ein Puzzle am Ende den Gesamttraum hat, das schon da ist.

00:15:22–00:16:39 – Sprechaktpause bzw. ggf. Unterhaltung im Raum ohne Miko [unverständlich]

00:16:40–00:17:45

Frau Greve (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Darf ich? Cornelia Greve, Kiezbündnis nochmal, Knobelsdorffstraße. Ich muss nochmal zurückkommen auf unseren Bereich, der ja eigentlich nicht erfasst wird von Ihnen, der aber insofern auch nicht an der Sophie-Charlotten-Straße und der Ausfahrt Knobelsdorffstraße/Ecke Sophie-Charlotten-Straße endet. Sondern es ist so, dass der Schleichweg trotzdem für die Leute, die aus der Autobahn kommen, der Schleichweg weiterhin über die Knobelsdorffstraße attraktiv ist insofern, als dass man diesen Stau, der da voraussichtlich kommt, vielleicht etwas einspart und vor allem drei Ampeln spart. Und von daher ist die Frage: Wie haben Sie die Einfahrt dann für die Bauphase und eigentlich auch für den nachträglich – nach der Fertigstellung geplant – den Kiez von der östlichen Seite... von der westlichen Seite die Einfahrt zu verhindern eigentlich?

00:17:46–00:18:50

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Wir werden im Bereich des Knotenpunkts Knobelsdorffstraße/Sophie-Charlotten-Straße über ein Wechselverkehrszeichen den Geradeaus-Verkehr tagsüber unterbinden – wochentags. Also, Montag bis freitags, von – nageln Sie mich nicht fest – früh bis spät werden wir da das Geradeausfahren in die Knobelsdorffstraße verkehrsrechtlich unterbinden. In den Nebenzeiten, am Wochenende und abends, lassen wir es zu, weil dort ja der Bedarf an Schleichverkehr nicht mehr vorhanden ist. Es ist außerhalb der Spitzenverkehrszeiten. Des Weiteren haben wir vor, im Rahmen dieser Umleitungsreinrichtung hier, die Straßen, die in Ihren Kiez gehen, verkehrszuberuhigen. Das sehen Sie hier auch anhand der Verkehrszeichen, die hier bestehen. Auch nach Norden raus, Richtung Spandauer Damm. Ist Ihre Frage damit beantwortet?

00:18:51–00:18:52

Frau Greve (Einwenderin Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja.

00:18:52–00:18:53

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Ja, danke schön.

00:18:53–00:19:10

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich habe ... Entschuldigung, ich habe Ihrer Ausführung einfach nicht folgen können. Wo

sieht man jetzt die verkehrsberuhigenden Maßnahmen Richtung Spandauer Damm. Die sind doch auf dieser Skizze offenbar nicht drauf. Der Spandauer ... ist deutlich nördlich von dieser ...

00:19:11–00:20:44

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Ja, ja. Locklair nochmal, für den Vorhabensträger. Ist tatsächlich hier nicht drauf. Das ist eine vereinfachte Darstellung. Ich könnte hier kurz die andere Seite teilen. Soll ich das mal reinsch...? Wo ist das hier? Jetzt ist es zu sehen. Locklair, für den Vorhabensträger. Hier sehen die Einrichtung von zusätzlichen Einbahnstraßen im Kiez, und zwar immer so gerichtet, dass der Schleichverkehr nicht stattfinden kann. Das heißt, es ist immer Richtung Soph... Doch, doch. Doch, doch, ist zu sehen. Also, ich kann es mal ... Ich kann es mal einkreisen hier. Also, wenn Sie das mal sehen hier: Die Einbahnstraßen werden also temporär so eingerichtet, während dieser Baumaßnahme, während dieser Umleitungsführung über die Sophie-Charlotten-Straße, dass eben dieser Schleichverkehr nicht stattfinden kann. Zusätzlich, wie gesagt, angesprochen dieses Einrichten eines temporären Abbiegegebots hier unten. Ich zoomte mal noch ein bisschen weiter rein, Bereich Knobelsdorffstraße, sodass wir in den Spitzenverkehrszeiten eben hier auch das Geradeausfahren unterbinden, um den Schleichverkehr rein verkehrsrechtlich zu unterbinden. Andere Möglichkeiten sehen wir hier nicht, als verkehrsrechtlich dagegen vorzugehen. Der Rest obliegt dem Ordnungsamt, der Polizei.

00:20:45–00:21:17

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Kiezbündnis Klausenerplatz. Burth. Eine Nachfrage, Herr Locklair. Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Frage – ich habe das vorhin wahrscheinlich rein akustisch nicht richtig verstanden: Zu welchen Zeiten wird dieses hier offensichtlich als Klappschild ausgebildete Verkehrszeichen den Verkehr durch diese Hinweisgebung aus der Knobelsdorffstraße fernhalten und wie ist das an den anderen Kreuzungen geplant? Gibt es da auch so ein Zeichen oder wie läuft das? Aber erstmal die Zeiten bitte nochmal.

00:21:18–00:22:00

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Ja. Locklair, für den Vorhabensträger. An dieser Stelle ist es auf die Spitzenzeiten tagsüber begrenzt. Es gibt keine Zeiten, die haben wir noch nicht festgelegt, das werden wir mit der Verkehrsbehörde für diesen Bereich noch festlegen. Aber von früh bis spät. Das heißt, in den Nachtzeiten ist das Geradeausfahren – gerade in Ihrem Interesse wahrscheinlich – gewünscht. Und in den Wochenendzeiten. Zu den Zeiten, wo wirklich der große Verkehr fährt, also in den Spitzenverkehrszeiten, werden wir das hier

unterbinden. Also, Montag bis Freitag tagsüber. Die Maßnahmen sollten aber Ihnen als Kiezbündnis schon vorliegen. Das hatten wir schon mal abgestimmt zusammen.

00:22:01–00:22:44

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Also, wir haben eine ... Wir haben natürlich darüber schon mehrfach gesprochen. Wir haben auch eine Skizze, wo anstatt dieser weißen Pfeile auf blauem Grund ein Einfahrt-verboden-Schild an den verschiedenen Kreuzungen steht, was eine ähnliche Wirkung hat. Also, hier steht es ja irgendwie interessanterweise auf der linken Seite, wenn ich das mal so beschreiben darf. Oder ist das nur für Radfahrer gedacht? Ich meine das rote Schild mit dem weißen Balken. Das kann ich hier auf der Skizze nicht so richtig zuordnen, wo das, wem das wohin ...

00:22:45–00:22:56

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Also, das Zeichen 267 hier, also die lachende Tomate, nenne ich es mal, also rotes Zeichen, weißer Strich: Das ist das Einfahrtverbot in die Einbahnstraße Knobelsdorffstraße nach Westen.

00:22:57–00:22:57

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ah...

00:22:57–00:23:16

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Ja, weil das ja Einbahnstraße ist bis zur Autobahn. Das heißt, wenn ich von Osten kommend über die Knobelsdorffstraße, darf ich nur nach Norden und nach Süden. Weil: Geradeaus ist Einbahnstraße. Da fahre ich also in die falsche Richtung rein. Das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ist natürlich im Interesse des Radverkehrs, ist auch unkritisch für den Verkehr.

00:23:17–00:23:26

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Das heißt, der Radverkehr wird auf der ... Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Der Radverkehr wird auf der Knobelsdorffbrücke auch während der Bauzeiten in beiden Richtungen möglich bleiben?

00:23:27–00:23:47

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Ja. Locklair, für den Vorhabensträger. Das ist so korrekt. Entschuldigung, jetzt habe ich hier ... Genau, also hier sieht man es nochmal. Der Radverkehr auf der Knobelsdorffbrücke bleibt bestehen in beiden Richtungen.

00:23:48–00:24:30

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich habe nochmal eine Nachfrage zu ... Weil ich gerade dieses 7,5-Tonnen-Schild hier sehe. Wenn ich richtig informiert bin – das weiß Herr Grüschow alles viel besser als ich –, soll innerhalb des Vorhabens oder der Vorhaben entlang der A 100 auch mehrere Brücken saniert beziehungsweise zum Teil neu gebaut werden. Was ist da für die Knobelsdorffbrücke geplant? Also, eigentlich ist der Hintergrund meiner Frage: Dürfen wir damit rechnen, dass demnächst dann doch wieder auch schwere Lkw über die Knobelsdorffbrücke fahren, weil sie dann saniert ist? Danke.

00:24:31–00:25:00

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Ja, das Projekt existiert tatsächlich. Ich würde mal eine Klammer bei demnächst machen. Also, es wird über die Sanierung der Brücke gesprochen. Das ist Bestandteil dieses Autobahnabschnitts, über den wir gerade schon geredet haben, dass man die Brücken in dem Abschnitt sanieren muss, also zwischen Autobahn und Westendbrücke. Bei demnächst würde ich noch ein Fragezeichen machen. Ist auch kein Vorhaben, mit dem wir uns aktuell beschäftigen.

00:25:00–00:25:17

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Es geht ja nicht nur um die Knobelsdorffbrücke, sondern es ging auch um die Kaiserdammbücke und um den Dresselsteig und, ich weiß nicht mehr genau, ob auch die Ostpreußenbrücke da mit in dem Paket war. Ich meine, mich an vier Brücken zu erinnern. Liege ich da richtig oder bin ich da falsch?

00:25:18–00:25:26

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Ich habe nicht den gesamten Projektumfang im Kopf. Aber Sie liegen da augenscheinlich ziemlich richtig, ja.

00:25:27–00:26:32

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Danke schön. Burth nochmal, für das Kiezbündnis Klausenerplatz. Ich würde jetzt gerne mal ein Stückchen weiter nach Norden voranschreiten auf der Karte. Und zwar haben wir eine lange Diskussion gehabt, gerade auch während der bauzeitlichen Verkehrsführung, um die Frage des Rechtsabbiegeverbots am Spandauer Damm. Genau. Da haben wir die Stelle. Und ich habe jetzt gerüchteweise gehört – ich sage es bewusst so, das klingt jetzt ein bisschen geheimniskrämerisch. Aber ich habe gerüchteweise gehört, dass die DEGES als Träger jetzt Abstand genommen hat von

dieser Regelung, sondern inzwischen auch bereit wäre, ein Rechtsabbiegen am Spandauer Damm zuzulassen. Das ist, um es kurz zu erklären, natürlich für uns enorm wichtig, weil sonst alle Fahrzeuge, die in die Innenstadt wollen von unserer ohnehin desolaten Ausfahrt, die Sophie-Charlotten-Straße nehmen müssten, um nach rechts abzubiegen in den Spandauer Damm. Wie ist denn da der Stand, bitte.

00:26:33–00:26:43

Herr Grüschow (DEGES): Ja, erstmal ... Grüschow, für den Vorhabensträger. Es ist kein Gerücht, haben wir Ihnen auch schon in die schriftliche Erwiderung geschrieben. Damit ist es ja schon im Verfahren.

00:26:44–00:27:09

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Das ist so korrekt. Und zwar ist dieses Rechtsabbiegeverbot vom Senat nicht zugelassen worden. Das heißt, wir haben die Auflage von der Verkehrsbehörde hier in Berlin, dieses Rechtsfahren zuzulassen. Dauerhaft. Während der Bauzeit. Das heißt: Das Thema ist vom Tisch. Wir versuchen jetzt verkehrstechnisch, trotzdem eine Leistungsfähigkeit für diesen Bereich hinzubekommen.

00:27:10–00:27:21

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Vielen Dank für diese Auskunft. Darf ich Sie fragen, Herr Locklair, was das bedeutet, wir versuchen, verkehrstechnisch da was hinzubekommen? Was kann uns da drohen als Nächstes?

00:27:22–00:28:12

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Drohen wahrscheinlich eher nicht. Also, es ist so, dass der Knotenpunkt, die Lichtsignalanlage Spandauer Damm-Brücke, grenzwertig an der Leistungsfähigkeit kratzt. Das ist bekannt. Und wenn wir jetzt den Verkehr, der hier linksrum Richtung Spandau will, noch deutlich erhöhen – na, deutlich, ich sage mal, wir erhöhen ihn, klar –, dann müssen wir an der Leistungsfähigkeit an den Grünzeiten was verstellen. Und dieses Verstellen von diesen Leistungsfähigkeiten wird natürlich auf alle Richtungen erfolgen müssen, sodass wir natürlich mit Vorrang die Koordinierung auf der ... die grüne Welle auf dem Spandauer Damm einhalten und versuchen müssen, den Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden. Das sind so die Vorgaben, die wir einhalten müssen, verkehrstechnisch. Und dazwischen kann ich Ihnen noch nicht sagen, was rauskommt.

00:28:13–00:28:25

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Also ... Burth, für das Kiezbündnis Klausenerplatz. Das heißt, wir müssen uns überraschen lassen. Wann ... Wann dürfen wir denn mit ersten Informationen zu der Frage rechnen, wie es denn da weitergehen soll, Herr Locklair?

00:28:26–00:29:17

Herr Grüschow (DEGES): Grüschow, für den Vorhabensträger. Die Lösung, die wir dort eingereicht haben in der Planfeststellungsunterlage mit dem Verbot des Rechtabbiegens war ja für uns augenscheinlich die leistungsfähigste Lösung in dem Bereich. Wenn wir jetzt also eine andere Lösung finden, wird es zwangsläufig auf irgendwelchen Beziehungen nicht so leistungsfähig sein. Wir werden diese neue Lösung in eine Deckblattplanung einbringen zum Planfeststellungsverfahren, werden also den Plan an der Stelle ändern. Einen Horizont kann ich noch nicht sagen, wann das passiert, weil möglicherweise im Verfahren sich noch weitere Änderungen ergeben, die wir dann natürlich in einem Paket abwickeln. Und ich kann Ihnen natürlich auch noch nicht sagen, wie die Lösung tatsächlich aussieht. Das müssen wir zuerst entwickeln, das ist ja eine relativ neue Information, dass wir das so nicht realisieren können und dann eben auch nicht realisieren werden.

00:29:18–00:29:39

Herr Paulat (FBA): Paulat, FBA. Herr Burth, vielleicht mal als kleiner Service nebenbei. Ich habe mal bei den Kollegen nachgefragt, die die Westendbrücke bearbeiten. Es könnte sein, dass es Ende Mai so weit sein wird, dass die Auslegung beginnt. Das ist noch mit Unwegbarkeiten verbunden. Aber wenn Sie sich Ende mal vormerken für die Veröffentlichung in Tageszeitungen, könnte es so weit sein.

00:29:40–00:30:36

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Vielen Dank für diese Nebeninformation, Herr Paulat. *[zwischenzeitliche Sprechakt-pause]* Darf ich vielleicht noch einen weiteren Punkt ansprechen, der mir sehr am Herzen liegt?

00:30:37–00:30:38

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Martin, kann ich gerade kurz vorher?

00:30:39–00:30:41

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ach, entschuldige bitte. Ja, gerne.

00:30:42–00:31:02

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Bärtels-Roesener, Bewohnerin, nochmal. Ich habe nicht verstanden, wie das genau gehen soll, von der Knobelsdorffbrücke in den Kiez, Knobelsdorffstraße hinein, am Wochenende keine Begrenzung des Reinfahrens und an Wochentagen schon, mit einer Ampel, mit einer Schranke. Wie ist das geplant?

00:31:03–00:31:53

Herr Locklair (SCHLOTHAUER & WAUER): Locklair, für den Vorhabensträger. Es ist ein Wechselverkehrszeichen. Und zwar wird das über die Ampelsteuerung, über die Zeitschaltuhr in der Ampel mitgeregelt. Das heißt, zu einem bestimmten Zeitpunkt wird dieses Verkehrszeichen aktiv verkehrsrechtlich, und dann darf man als Autofahrer nicht mehr geradeaus fahren. Zu einem bestimmten Zeitpunkt wird dieses Verkehrszeichen sich wieder wegdrehen, sogenannte Prismenwender, und wird dadurch das Geradeausfahren verkehrsrechtlich wieder zugelassen. Es ist nur Beschilderung. Keine baulichen Sperrren, keine Durchfahrtsbehinderung, sondern nur rein verkehrsrechtlicher Eingriff in den Verkehr. Die Ahndung für Verstöße obliegt dem Ordnungsamt und der Polizei in dem Punkt. Andere Möglichkeit sehen wir hier nicht. Danke.

00:31:54–00:32:03

Frau Bärtels-Roesener (Einwenderin): Danke.

00:32:04–00:34:10

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Wenn es recht ist, würde ich gerne nochmal ein anderes Themengebiet ansprechen, was uns bisher noch völlig, noch gar nicht belästigt hat, sage ich mal. Und zwar geht es um das Thema Klimaschutz. Wir haben ja in der Umweltverträglichkeitsprüfung einen Abschnitt, der sich damit beschäftigt, wie viel Menschen möglicherweise wie viele Kilometer zusätzlich fahren, um mit der neuen Ausfahrt an der AVUS an ein Ziel irgendwo in der westlichen Innenstadt zu kommen. Und da gibt es auch eine Zahl, die ist dann zwar ein bisschen daneben gegangen um eine Million, den Faktor eine Million. Aber nicht so schlimm, kann ja mal passieren. Was aber überhaupt nicht betrachtet worden ist ... Also, ist einfach eine falsche Zahl, kann ja mal passieren, dass da eben 900.000 Tonnen standen und es sind nur 900 Tonnen. Aber das ist nicht der Grund jetzt hier meiner Wortmeldung. Der Hintergrund meiner Wortmeldung ist: Es wurde ja in der Einwendung klar bemängelt, dass es überhaupt keine Betrachtung gibt für die Millionen Tonnen CO₂, die zusätzlich entstehen, wenn jetzt ein Kilometer sechspurige Autobahn neu gebaut wird, inklusive Anlieferung der Baustoffe, inklusive Herstellung des Zements, des Betons, inklusive Rückbau möglicherweise anderer Flächen et cetera, et

cetera. Dazu gibt es nur einen Hinweis der DEGES – ich suche ihn gerade, habe ihn aber noch nicht gefunden –, dass da noch was nachgebessert wird. Ich sage es mal so salopp, weil ich gerade noch suche. Können Sie dazu was sagen?

00:34:11–00:37:51

Herr Glaßer (FROEHLICH & SPORBECK): Ja, schönen guten Tag in die Runde, mein Name ist Glaßer, ich vertrete das Büro FROEHLICH & SPORBECK, dessen Inhaber ich auch bin. Und wir haben für das Vorhaben AD Funkturm sämtliche umweltfachliche Prüfungen durchgeführt. Es lohnt sich also doch, wie ich gerade sehe, auch so spät noch hier zu sein und auch zu Wort zu kommen und natürlich auch die gutachterlichen Aussagen zu vertreten. Vielleicht das kurz als Vorstellung. Also, wir haben sowohl den Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung als auch den landschaftspflegerischen Begleitplan als auch den Artenschutzbeitrag und die FFH-Vorprüfung erstellt. Insofern, für die nächsten Tage, die alle noch dann hier sein werden, komme ich sicher auch nochmal zu Wort. Herr Burth, zu Ihrer Frage, wie wir uns mit dem Thema Anforderungen des Klimaschutzgesetzes auseinandergesetzt haben. Das ist ja ein im Vergleich jetzt zum UVP, also Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung, ein recht junges Thema, und gleichwohl genauso wichtig, die Themen sozusagen des Globalklimas zu betrachten. Und wenn Sie ganz kurz erlauben einen Blick zurück in die, ich sage mal, üblicherweise angestellten Betrachtungen zum Schutzgut Klima im UVP-Bericht, ist man auf dieses Thema im Grunde genommen auch vor der einschlägigen Rechtssprechung noch gar nicht so tief eingegangen. Und ich verstehe das als Bürger, der ich genauso bin, wie als Fachgutachter seit 25 Jahren, dass da natürlich ein gestiegenes Interesse besteht, das globalklimatische Wirken eines Vorhabens beurteilen zu können. Sie können sich genauso aber auch vorstellen, dass das gerade mit so einem relativ punktuellen Vorhaben, wie wir es hiermit zu tun haben in einem komplexen Innenstadtbereich, nicht ganz so einfach ist, Prognosen anzustellen, die auch dann hier in so einem Erörterungstermin standhalten. Weil, Sie fragen heute auch zu recht: Was sind die Prognosegrundlagen, wieso sind die Zahlen da? Und so weiter. Insofern ist das erstmal ein recht komplexes Ansinnen, globalklimatisch das ... den Umbau des AD Funkturm einzusortieren. Und im Zuge auch der Erstellung der Unterlagen, im Zuge der Auslegung, als auch dann Ihrer Einwendung haben wir zusammen mit dem Vorhabensträger uns diese ja fachliche und fachrechtliche Situation angeschaut und auch dem Fernstraßen-Bundesamt schon zu erkennen gegeben, dass dort es Ergänzungen geben wird, die auch jetzt schon vorliegen. Stand heute hat mir auch mein Kollege quasi diesen Fachbeitrag in der überarbeiteten Version zur Verfügung gestellt. Das heißt, es gibt dieses Gutachten, was auch – das ist jetzt noch nicht abgestimmt, da schaue ich zu Herrn Grüschow nach rechts – zu gegebener Zeit, zeitnah kann das sein, dem Fernstraßen-Bundesamt zur Verfügung gestellt wird, indem wir zunächst erstmal gutachterlich für die DEGES diesen Sachverhalt beurteilt haben,

die Anforderung, die das aktuelle Klimaschutzgesetz auch vorgibt, nämlich die sogenannte Sektorenbetrachtung – ich weiß nicht, inwieweit Sie da im Thema stecken –, also quasi die aktuelle Rechtslage zur Anwendung bringen. Und wir hatten es ja auch häufiger heute schon: Was ist mit den Anforderungen in Zukunft? Da gab es jetzt in der Ampelregierung ja diverse Einlassungen zu diesem Thema. Da kann ich insofern sagen, dass sich die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes wieder ändern. Die sektorale Betrachtung löst sich da etwas auf. Das heißt also, das, was wir auf der internen Arbeitsebene jetzt vorliegen haben, werden wir dahingehend nochmal überarbeiten. Gleichwohl, die Anforderung des KSG, so sage ich jetzt mal ganz abgekürzt, werden, in welcher Form auch immer, in das Verfahren einzubringen sein und dann auch Gegenstand der Abwägung des Fernstraßen-Bundesamtes sein. Ganz kurz und in aller Ausführlichkeit. Danke.

00:37:52–00:38:09

Herr Lentzen (FBA): Da kann ich ja schon sagen: Da es ja eine UVPG, eine umwelterhebliche Unterlage ist, ist das auch gleich auszulegen. Und dann warten wir auch mal die Änderung ab, die sonst sich noch ergeben. Dann lohnt es sich wenigstens, wenn wir ein Gesamtpaket dann auslegen.

00:38:10–00:44:32

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Die Fragestellung, die sich für mich hinter dieser Frage verbirgt, ist eigentlich eine eher grundsätzliche. Wir haben ja heute im Laufe des Tages an mehreren Stellen intensiv diskutiert, welche Vor- und Nachteile aus dem Umbau des Dreiecks Funkturm erwachsen. Ja, also da geht es im Wesentlichen um diese Ausfahrt und die nicht mehr vorhandenen alten Ausfahrten. Da geht es im Wesentlichen, wenn ich das richtig verstehe, um die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ohne Ausbau der Kapazität. Wie gesagt, das Thema Regelkonformität hatten wir da schon kurz diskutiert. Das ist offenbar nicht regelkonform, aber es ist so. Es soll so sein. Und es geht im Prinzip darum, für das Land Berlin, soweit sich das mir erschließt, einen Anschluss zu kriegen für den Güterbahnhof Grunewald, also sprich, Einfahrt, Einfahrtssituation zu verbessern über die Cordesstraße, die bisher natürlich nicht leistungsfähig ist. So, das sind die positiven Punkte, sage ich mal, aus Sicht der Verkehrsplanung, soweit sich mir das erschließt. Wie gesagt, es gibt keinen Disput darüber, dass Handlungsbedarf ist. Da brauchen wir nicht lange darüber diskutieren. Die sind alle alt, die Dinger. Die Brücken sind alt und brechen zusammen und alles Mögliche. Aber die Tatsache, dass wir jetzt sagen, wir müssen da richtig umbauen, also nicht Renovierung im Bestand. Bei allem, ich kenne ja auch die anderen Aspekte, dass man sagt, das ist halt total schwierig, weil: Unter Verkehr bauen im Bestand ist halt nochmal schwieriger, als jetzt eine echte

Änderung zu machen. Aber wenn man das jetzt abwägt – und das ist ja ein Abwägungsprozess, der Ihnen letzten Endes zuzuordnen ist –, wenn man abwägt, welche zusätzlichen Belastungen für Lärm, Schadstoffe möglicherweise – ich sage das bewusst so vorsichtig – entstehen, welche zusätzlichen Belastungen für das Klima entstehen durch alleine die graue Energie, die in diesem einen Kilometer neue Autobahn steckt und in den damit verbundenen zusätzlichen Fahrwegen dauerhaft, und wenn man sich anguckt, was es ja auch volkswirtschaftlich bedeutet. Wir reden im Augenblick, wenn ich richtig informiert bin, über 400 und ein paar zerquetschte Millionen Euro, von denen mehr als die Hälfte alleine für diese Umlagerung der AVUS, also letzten Endes nur für den neuen Autobahnanschluss draufgeht. Dann müsste man ja mal irgendwann eine Abwägung machen und sagen: Wird viel Geld in die Hand genommen, wird viel Umwelt mehrbelastet, wird wenig entlastet, weil – unterstellt – die Ausfahrt Kaiserdamm nicht umgelegt wird, unterstellt, dass der Tunnel nicht kommt, also der Deckel über der Autobahn. Ist also keine Besserung für die augenblicklich haarsträubende Situation, dass mitten durch eine dichtbebaute Innenstadt eine sechsspurige Autobahn geht. Das ist ja, wenn Sie das jemand erzählen, der jetzt irgendwie was neu baut, der sagt: Ihr habt sie nicht mehr alle in Berlin! Sage ich jetzt mal ein bisschen salopp. Und ich denke, es muss da eine Abwägung geben. Also: Kann das sein, dass wir diese ganzen Nachteile, die ich eben so grob umrissen habe, in Kauf nehmen für eine kleine und aus meiner Sicht – da könnte man jetzt nochmal extra diskutieren – eher bescheidene Verbesserung der Durchlässigkeit, sage ich mal mit meinen Worten – Sie nennen das Leistungsfähigkeit –, des Dreiecks Funkturm? Denn ich komme jetzt nochmal, um das nochmal zu untermalen, auf einen anderen Punkt, den ich leider jetzt hier nicht aufbereitet habe grafisch. Die entscheidende Staustelle bisher am Dreieck Funkturm ist ja die Abfahrt von der AVUS auf die A 100 insbesondere in Fahrtrichtung Nord. Da gibt es alte Schaubilder schon von Heider Consult, also aus dem Jahr 2012/13, die zeigen, dass sowohl die Abfahrt Richtung Messedamm, also auf die Halenseestraße, als auch die Abfahrt Richtung, Fahrtrichtung Nord von der AVUS ein Dauerstaustück ist, wo also die größte Stauhäufigkeit schlechthin ist. Und jetzt fassen Sie dieses Autobahndreieck Funkturm an, setzen einen erheblichen Batzen Steuergeld ein. Und wenn man dann genau hinguckt – wir haben es auch schon mal bilateral diskutiert, Herr Grüschow, ich weiß nicht, ob Sie sich erinnern, bei der Auslegung der Unterlagen –, dann stellt sich raus, dass die Abfahrt von der AVUS auf die A 100 weiterhin einspurig geführt wird. Also, da ändert sich überhaupt nichts zum jetzigen Zustand. Das heißt, die Leute fahren zweispurig von der AVUS Richtung A 100 Nord und landen auf einer einspurigen Straße, wo dann sogar noch diese berühmte Planstraße A, heißt sie, glaube ich, eingefädelt wird. Das ist eine Straße, die extra nur dafür gebaut wird, dass die Leute, die sich nicht trauen, von der Ausfahrt ausgehend auf die linke Seite sozusagen der AVUS zu wechseln, in den drei-/vierhundert Metern, dass die noch eine Umfahrung des ganzen Apparats kriegen und dann hinten eingefädelt werden kurz vor der A 100. Will sagen: Die

Effekte, die sich mir zumindest als Laien erschließen, sind eher gering. Der Aufwand ist gigantisch, sowohl kostenseitig als auch umweltseitig. Und ich bitte, das – die Genehmigungsbehörde – nochmal in ihre Überlegungen einzubeziehen, ob wir da in irgendeinem vernünftigen Verhältnis uns befinden. Mir erschließt sich das ehrlich gesagt nicht, wo da Aufwand und Wirkung irgendwie zusammenpassen. Vielen Dank.

00:44:34–00:46:20

Herr Lentzen (FBA): Ja, dann ... Ja, das ist Konzeptsache, also Abwägungssache und vom Vorhabensträger Konzeptsache und ja, das ist ... Das dürfte irgendwo ganz am Ende, nachdem wir alles haben und auch die Änderung vielleicht auslegen und was auch immer, da dürfte man dann irgendwann mal die Entscheidung treffen müssen. Was ich jetzt noch fragen wollte: Das war ein schönes Schlusswort. Sie haben allerdings da noch so ein paar formale Sachen. Das war so die Geschichte: Die Zeit zwischen Bekanntmachung der Erstauslegung und der Auslage selbst; war zu kurz. Wozu ich sagen kann: Da steht im Paragraphen nichts. Und jetzt gehe ich aber auch auf die Verhältnismäßigkeit und sage: Wir haben ja auch beides getan. Wir haben ja nicht nur elektronisch ausgelegt, sondern wir haben ganz bewusst dieses Plan-SiG, den letzten Absatz da genommen, der uns noch dennoch zulässt, die zusätzliche Auslegung in den Kommunen – das heißt doppelt, weil man ja ... Gut, in Berlin will ich mal davon ausgehen, dass es Internet gibt. In Brandenburg vielleicht nicht so oft, aber gut. Aber wir haben es eben bewusst doppelt gemacht, damit jeder irgendwie die Chance hat, da reinzugucken. Und deshalb finden wir es nicht so schlimm, dass wir da die drei Tage vorher ... War ein bisschen Ergebnis der Redaktionszeiten auch von den Kommunen. Das ist manchmal schwierig, unter einen Hut zu kriegen.

00:46:21–00:49:37

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Gestatten Sie mir dazu noch eine Anmerkung? Es gab ja einige Dinge, die wir da angesprochen haben, was diese formalen Sachen angeht. Das eine war die für uns sehr überraschend kurzfristige Ankündigung der Auslegung. Das Zweite war, dass wir tatsächlich ein Problem gesehen haben. Ich selbst war ja – habe Herrn Grüschow dort auch getroffen – bei der Auslegung der Unterlagen, wo dankenswerterweise die DEGES auch jeweils einmal in der Woche sogar fachlich den Leuten unter die Arme gegriffen hat oder ihnen gezeigt hat, wo was zu finden ist. Was ja bei 22 Ordnern – waren es, glaube ich – nicht so leicht ist. Ja, also man muss da ja schon ziemlich tief drinstecken, um zu wissen: Wo finde ich denn jetzt was zum Thema so und so? Also, insofern nichts, keine Kritik. Sondern: Die Kritik geht eigentlich in eine andere Richtung. Also, die Auslegungszeiten waren von, ich meine, 9 Uhr bis 15 Uhr. Und die Behörde, wo ausgelegt wurde, hat aber bis abends um 18 Uhr andere Sprechstunden und so

weiter. Ich habe die Begründung so verstanden, dass die Behörde eben um 15 Uhr gerne den Raum abschließen möchte, wo die Unterlagen ausgelegt sind und deswegen um 15 Uhr Schluss ist. Das ist natürlich für berufstätige Menschen eine ziemliche Hürde. Also, die müssen sich, da es ja am Wochenende keine Auslegung gibt, was man ja auch irgendwie verstehen kann, ... Wäre aber vielleicht auch eine Frage, ob man nicht statt montags lieber am Samstag mal auslegt. Ist jetzt nur so eine Idee. Ob das möglich ist, müssen Sie entscheiden. Aber die Zugänglichkeit für Menschen, die jetzt nicht unbedingt im Internet willens oder in der Lage oder beides sind, die Sachen sich alle runterzuladen und sich das zuhause auf dem Rechner anzugucken, war das zumindest, wenn sie berufstätig sind, schwierig. Das ist jetzt nichts Neues und keine Besonderheit in Ihrem Verfahren, das ist nur eine Anregung, da nochmal darüber nachzudenken, ob man das nicht vielleicht ein bisschen anders machen kann. Natürlich war das für mich völlig ausreichend. Ich hätte überhaupt nicht hingehen brauchen. Ich bin nur extra wegen Herrn Grüschow hingegangen und bin an dem Tag, wo dann die Beratung durch die DEGES stattfand, hingegangen, um genau diese Frage, zum Beispiel Zubringer zur A 100, nochmal zu diskutieren. Aber das wäre eine Anregung in dieser Sache. Die andere Sache ist: Sie haben ja dankenswerterweise heute schon zweimal wiederholt gesagt, dass Einwender auch an Tagen kommen dürfen, wo sie nicht ihr Verfahren haben. Ich hätte mir gewünscht oder würde mir für zukünftige Verfahren wünschen, dass Sie das vielleicht auch in Ihre Bekanntmachung reinschreiben. Also, als Anregung. Weil, wie gesagt: Ist ja auch ein bisschen schade, dass wir heute hier im Saal für tausend Personen sitzen, wo sich nur 20 reingetraut haben. Nicht, weil die anderen, die alle kommen wollten, sich nicht getraut haben; aber es wäre schon leichter gewesen, wenn man vorher gewusst hätte: Man kann auch reinkommen und sich das anhören und angucken, ohne dass man eine Einwendung geschrieben hat oder eine Vollmacht hat. Auch nur eine Anregung. Letzter Punkt von mir jetzt wäre was ganz anderes nochmal ...

00:49:38–00:49:38

Herr Paulat (FBA): Herr ... Bevor Sie da ...

00:49:39–00:49:40

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, okay.

00:49:40–00:52:00

Herr Paulat (FBA): ... würde ich mal darauf eingehen. Weil Sie ja Anregungen für die Zukunft gestellt haben. Da der Hinweis: Das Fernstraßengesetz hat sich – das ist für uns das maßgebende Gesetz für die Auslegung – geändert. Seit dem 01.01. diesen Jahres gelten andere Auslegungsmodalitäten. Der Gesetzgeber hat das also modifiziert und hat jetzt das Internet

als das Leitmedium hervorgehoben. Und damit entfällt die Auslegung bei den Kommunen in Gänze weg. Das gibt es nicht mehr. Das heißt, die Auslegung wird soweit bewirkt, dass das auf der Homepage des FBA bewirkt wird. Wir werden in die Tageszeitungen hineingehen und auf die Auslegung hinweisen, so wie das auch hier schon passiert ist. Es wird aber keine Papierauslegung mehr erfolgen. Es gibt dann nur noch die Möglichkeit, nach § 17 Abs. 3 Fernstraßengesetz eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit abzufordern. Das kann ich Ihnen nur verraten, das wird im FBA so geregelt, dass das ... Nein! Das wird so sein, dass Sie bei uns USB-Träger abfordern können, woraufhin Sie sich in der Lage befinden werden und zuhause in Ruhe anschauen können. Wenn Sie es nicht downloaden könnten online. Aber die Auslegung in Papier, die wird de facto nicht mehr erfolgen. In neuen Verfahren. Genau. Also, für die jetzt kommenden Verfahren, Westendbrücke zum Beispiel, jetzt wieder. Also, nicht für das Verfahren jetzt hier, sondern für neue Verfahren dann in Zukunft ist es dann neu. Von daher ist die Anregung jetzt für Vorhaben, die vor dem 01.01. bei uns angelaufen sind. Da geht es noch anders. Ja. Also, Westendbrücke, da wird es vielleicht auch nochmal anders laufen. Aber für dann neue Vorhaben, die jetzt im Laufe diesen Jahres oder nächsten Jahres bei uns dann beginnen werden, ist das Ganze nicht mehr in Papier vorgesehen. Das hat der Gesetzgeber eben so geregelt. Ist aber auch bundesweit so geregelt für alle Planfeststellungsverfahren generell – unabhängig davon, ob sie die Straße oder andere Rechtsgüter betreffen – so geregelt. Also, das ist kein Fernstraßenthema jetzt. Ja. Vielleicht dazu. Und für alle die, die morgen wiederkommen wollen: Morgen nicht diesen Raum aufsuchen. Wir sind morgen im Raum MOA 4 hier, einmal rechts um die Ecke rum. Also, morgen ist der Raum auch nur ausreichend groß – da können Sie gerne alle wiederkommen –, aber nicht mehr der ganz große Saal.

00:52:01–00:53:05

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Vielen Dank für Ihre Hinweise; ist ja wichtig. Ich bin natürlich ein bisschen erschrocken, sage ich Ihnen ganz offen. Weil: Ich kenne eine Menge Menschen auch bei uns im Kiez, die sich durchaus interessieren für solche, für so ein Verfahren, wenn sie sich denn betroffen fühlen. Also, das gilt ja jetzt für uns offenbar nicht mehr. Aber dass dann niemand mehr die Möglichkeit hat, zum Beispiel mit Unterstützung von Herrn Grüschow, zu finden, in welcher Akte jetzt der Plan ist, wo zu sehen ist, was tut sich an der oder jener Stelle – was weiß ich, das kann ja auch unten im Eichkamp irgendwo sein –, finde ich schon, vorsichtig ausgedrückt, sehr bedauerlich. Aber ich verstehe, dass das nicht Ihr Thema ist, sondern dass das der Bundesgesetzgeber ... Das ist wahrscheinlich der Kraftakt zur Digitalisierung, dass man den Leuten einfach die Möglichkeit nimmt, Papier anzufassen und sagt: Ihr müsst jetzt in die Digitalisierung.

Okay, aber zurück zum Thema. Wenn jetzt die formalen Sachen da möglicherweise abgeklärt sind, hätte ich gerne doch noch ein fachliches Thema.

00:53:06–00:53:30

Herr Paulat (FBA): Herr Burth, vielleicht noch ein Hinweis. Die Kollegin wies daraufhin, es gibt einen Punkt, der vielleicht ein bisschen hilft: Es wird dann regelmäßig, so lange Auslegung läuft, eine Telefonnummer geschaltet werden, auf der man Nachfragen dann stellen kann. Ob das dann so 1:1, wie Herr Grüschow das gemacht hat, werden kann, kann ich Ihnen nicht sagen, weil ich nicht weiß, wer die Kollegin ist. Aber im FBA wird es immer einen Kollegen geben, der Ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen wird. Das kann ich Ihnen versichern.

00:53:31–00:54:37

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Wunderbar, vielen Dank. Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz, nochmal eine fachliche Sache: Und zwar geht es um die Ausgleichsmaßnahmen. Ich hatte ja in meiner Einwendung auch das angesprochen und mich verwundert gezeigt, dass bei den riesigen Bedarfen, die es in Berlin gibt für von Straßenbäumen bis Parkpflege und überall nur zu hören ist: Kein Geld, keine Leute, alles schwierig!, die DEGES offenbar in Abstimmung mit dem Senat – so habe ich jedenfalls Ihre Antwort verstanden, Herr Grüschow, oder die von Ihren Leuten – sich in den brandenburgischen Wald geschlagen hat und irgendwo bei Streganz – da musste ich erstmal googeln, wo das überhaupt ist – irgendwo ein Waldstück renaturiert, wenn ich es richtig in Erinnerung habe. Können Sie dazu vielleicht nochmal kurz eine kleine Erläuterung geben, wie sich das zugetragen hat und warum man in Berlin nichts gefunden hat, um vernünftige Ausgleichsmaßnahmen vor Ort zu machen. Im Zweifelsfalle sogar im Umfeld der Baumaßnahme?

00:54:38–00:58:06

Frau Rössel (DEGES): Ja, gerne. Kathrin Rössel, DEGES. Sie sprechen da den Landschaftspflegerischen Begleitplan an. Das sind die Unterlagen 9.19 in der Antragsunterlage. Und ja, da gibt es ein Kapitel der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen. Ich versuche, Ihnen das erstmal jetzt kurz zu erläutern, dass eingriffsbezogen das Defizit ermittelt wird, um dann zunächst gestuft trassennah einen Ausgleich zu finden. Sie sehen das im Bild, in Gänze ein sehr grünes, flächiges Gebiet, wo wir im Anschluss an die Baumaßnahme Kompensationsmaßnahmen herstellen, die dann so geartet sind – das sind Gestaltungsmaßnahmen, Wiederherstellungsmaßnahmen –, dass hinterher städtebauliche Überplanungen möglich sind. Und insofern auch der Hinweis, dass wir städtebauliche Belange sehr, sehr uns zu eigen gemacht haben und damit nichts verbauen. Und aus diesem Defizit, was wir trassennah nicht wieder bepflanzen können, ergibt sich, dass wir trassenfern Kompensationsmaßnahmen

herstellen müssen. Und unsere Suche nach den Flächen in Berlin war leider nicht erfolgreich, weil es in Berlin keine geeigneten Kompensationsmaßnahmen gibt, die uns flächenhaft zur Verfügung gestellt werden konnten. Berlin hat vor, einen Flächenpool anzulegen. Der ist aber Wohnungsbauvorhaben vorbehalten. Und insofern haben wir die Möglichkeit ergriffen, trassenfern im Naturraum nach der zulässigen Methodik die Defizite, die durch die trassennahen Wiederherstellungsmaßnahmen bestehen, sozusagen trassenfern auszugleichen und zu kompensieren. Das ist der Hintergrund der Geschichte. Berlin hat parallel dazu im Spreeraum ein Konzept derzeit versucht aufzustellen. Dieses Konzept ist aber nicht so verfestigt, dass wir darauf zurückgreifen können. Und wir haben auch im Bereich der Kleingärten Dernburgstraße vorgesehen, dass wir sozusagen Wiederherstellungsmaßnahmen derart realisieren, dass hinterher auch wieder Kleingartennutzungen möglich sind. Gleichwohl ist es so: Wenn im städtebaulichen Konzept Stadteingang West dort Bebauung oder was auch immer geplant sind, diese auch möglich sind. Und das ist natürlich so, dass wir dem gerne folgen möchten. Und diese städtebaulichen Potenziale, alle brauchen Wohnraum, dem möchten wir uns eigentlich nicht entgegenstellen. Und deswegen weichen wir sozusagen trassenfern aus. Das ist der Hintergrund.

00:58:07–00:58:57

Herr Roesener (Einwender): Würde ich gerne was zu sagen. Roesener, nochmal, für die Frau Reichert und das Kiezbündnis. Ist mir jetzt ein bisschen unklar. Weil: Wenn Sie eine Landschaft irgendwo an der Ostsee, sage ich jetzt mal ein bisschen übertrieben, anpflanzen, ist das ja für Berlin ein bisschen fragwürdig. Ich frage mich nur gerade, und deswegen bin ich jetzt auch schnell hier nochmal hergekommen: Wieso hat man nicht, zum Beispiel, ungefähr tausend Straßenbäume gepflanzt, die überall fehlen und wo uns immer erklärt wird, es gäbe kein Geld, es gäbe kein Geld für Pflege und so weiter und so weiter? Und Sie könnten ja durch Berlin laufen – ich weiß nicht, ob Sie aus Berlin sind. Wenn Sie durch Berlin laufen, wimmelt es von leeren Baumscheiben oder irgendwelchen abgesägten Straßenbäumen, die nicht ersetzt werden können. Da wäre es doch vielleicht naheliegend gewesen. Nur mal als Vorschlag. Danke schön.

00:58:59–00:59:55

Frau Rössel (DEGES): Ja, Kathrin Rössel, DEGES. Nehmen wir gerne auf. Wie gesagt, es ist nun mal so, dass wir trassennah nicht die Möglichkeit gesehen haben, ohne diese wohnungsbaulichen Projekte zu behindern, das zu realisieren. Es sind flächenhafte Gehölzbestände, waldartige Bestände, die wir natürlich entsprechend der Eingriffsregelung kompakt ausgleichen wollen. Und wenn Sie ausführen, dass es genügend Gemeindestraßen gibt, wo Bäume fehlen: Dieses Defizit ist im Regelfall durch die Gemeinde schon belegt und müsste

über diese Projekte realisiert werden. Jedenfalls hat uns Berlin diese Flächen nicht zur Verfügung gestellt.

00:59:55–01:00:23

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Gestatten Sie mir eine Nachfrage, Frau Dr. Rössel? Wäre es denn möglich gewesen – also das Einvernehmen mit dem Land Berlin vorausgesetzt –, zum Beispiel statt der Renaturierung des Waldes in Streganz auch Straßenbäume zu pflanzen? Oder ist das als Ausgleichsmaßnahme gar nicht möglich?

01:00:22–01:01:23

Frau Rössel (DEGES): Das ist eine theoretische Überlegung, das muss man dann im Konkreten prüfen. Das kann man weder bejahen noch verneinen. Sicherlich nicht in dem Umfang, wie wir ein Defizit haben. Da wäre es nicht gelungen. Das würde ich erstmal dazu sagen. Dass es ganz ausgeschlossen ist, natürlich nicht. Sie dürfen dann bei diesen Überlegungen natürlich nicht vergessen, dass die Unterhaltspflege sich dann sehr, sehr schwierig gestaltet. Und insofern würde man es immer bevorzugen, gebündelt in einen Pool einzuzahlen, zum Beispiel. Diese Möglichkeit einer Ausgleichsabgabe gibt es ja grundsätzlich schon. Aber wenn eine Realkompensation möglich ist, ist die zu bevorzugen. Und insofern sind wir auch so fachlich vorgegangen, wie wir vorgegangen sind, und halten das auch für richtig und korrekt.

01:01:24–01:02:12

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Nochmal eine Nachfrage, Frau Dr. Rössel. Straßenbäume sind das eine. Da gibt es ja ein Riesendefizit in Berlin, da kann man also schon seit zehn Jahren jeden Tag in der Zeitung zu was lesen, wie viele wieder mehr abgeholzt wurden, als neu gepflanzt werden können, weil: kein Geld, keine Leute und so weiter. Aber wir haben ja auch in den Parkanlagen nicht zuletzt wegen der Klimaproblematik – wir haben vorhin das Thema ja schon angefangen – erhebliche Umbau- und Nacharbeitungsaufgaben. Habe ich richtig verstanden, dass auch da das Land Berlin gesagt hat: Da haben wir keinen Bedarf, liebe Vorhabensträger, geht bitte nach Brandenburg, wir haben hier nichts zu bieten? Ich sage es jetzt mal so ein bisschen zugespitzt. Habe ich das richtig verstanden?

01:02:13–01:03:14

Frau Rössel (DEGES): Kathrin Rössel, DEGES. Es ist so, dass Sie eine qualifizierte Parkanlage ja erstmal im Ist-Zustand zu bewerten haben. Und nur, wenn es Aufwertungspotenzial naturschutzfachlich gibt, natürlich solche Kompensationsmaßnahmen umsetzbar sind. Und

wenn Sie am Beispiel der Parkanlage Halensee verbleiben, da haben wir bauzeitlich Eingriffe, die wir dann nach Bauende durch geeignete Wiederherstellungsmaßnahmen auch wiederherstellen. Mehr Potenzial gibt es dort nicht zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung.

01:03:15–01:03:16

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Falls es niemanden gibt ... Ich wollte jetzt nicht die Gesprächsleitung übernehmen.

01:03:17–01:03:28

Frau Dr. Henning (DEGES): Ganz kurz, Henning, für die Vorhabensträgerin. Ich hätte noch eine kleine Ergänzung. Das Bundesimmissionsschutzgesetz als maßgebliches Gesetz insoweit schreibt ... Bundesnaturschutzgesetz. Was habe ich gesagt?

01:03:29–01:03:30

Herr Grüschow (DEGES): Immissionsschutzgesetz.

01:03:30–01:04:00

Frau Dr. Henning (DEGES): Ach! Bundesnaturschutzgesetz. Weil wir so viel über Immissionen geredet haben. Das gibt als Vorgabe vor ... Also, weil hier so gesagt wurde, irgendwo wird dann der Ausgleich vorgenommen. Das gibt vor, dass das im selben Naturraum erfolgen muss. Und das ist hier der Fall, auch wenn das über die Landesgrenze hinausgeht. Nur als Ergänzung. Also, von den gesetzlichen Vorgaben wird der räumliche Bereich für die Ausgleichsmaßnahme eindeutig eingehalten.

01:04:00–01:04:26

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Wenn ich nochmal nachfragen darf jetzt quasi zum Abschluss. Herr Lentzen, Sie hatten ja vorhin gesagt, da wird ein Paket jetzt geschnürt aus verschiedenen Sachen, die nochmal zu bedenken sind. Und auch noch ein paar Nachlieferungen des Vorhabensträgers. Wie kommen wir denn als Einwander in den Genuss, da auch mal reingucken zu dürfen? Sehen wir das erst, wenn die Genehmigung erteilt oder nicht erteilt wurde? Oder gibt es nochmal ... Oder gibt es nochmal vorher einen Termin, wo wir auch nochmal lesen können, was es da Neues gibt?

01:04:27–01:05:14

Herr Lentzen (FBA): Ich hatte ... Ich hatte ... Es sind ja schon mindestens zwei Dinge genannt worden, die unter das UVPG fallen und damit auch der Öffentlichkeit bekanntzumachen sind, und das ist im Planfeststellungsverfahren in der Regel die Auslegung. Und dazu gehörte diese

Ergänzung oder vielleicht sogar ein ganz neues Klimaschutzgutachten. Dazu gehört auch – ich weiß nicht, wann sie vorliegen wird – Prognose 2035, ist ja auch eine erhebliche Unterlage. Die wäre dann auch auszulegen. Das sind erstmal die beiden großen Sachen, die mir da einfallen. Dann ...

01:05:15–01:05:26

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Entschuldigung. Burth, Kiezbündnis Klausenerplatz. Entschuldigung, dass ich Ihnen dazwischenrede. Natürlich auch die Null..., die Alternativenprüfung Kaiserdamm, Ausfahrt Kaiserdamm.

01:05:27–01:05:27

Herr Lentzen (FBA): Ja, das hängt ja ... *[Sprechaktüberlagerung mit dem nachfolgend aufgeführten Sprechakt des Herrn Burth; schwer / z. T. gar nicht zu verstehen]* Das weiß ich ja nicht, ob die kommen würde. ... unterstellt ...

01:05:28–01:06:00

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Als Alternativen... Nicht ... Entschuldigung. Nicht ... Bitte nicht falsch verstehen. Ja, nicht falsch verstehen. Nicht im Sinne von: Wir bauen die jetzt. Sondern im Sinne von: Wenn die gebaut würde, würde sich das als Alternative, was den Verkehr, Lärm, Schadstoffe in den beiden anliegenden Wohnstraßen – Sophie-Charlotten-Straße auf der einen Seite, Königin-Elisabeth-Straße auf der anderen Seite – wie folgt auswirken. Diese Betrachtung wäre ja eine Alternativenprüfung, ohne dass man jetzt sagt: Wir bauen das Ding auch.

01:06:00–01:06:04

Herr Lentzen (FBA): Na ja, aber gut, da müssen wir erstmal gucken, ob es dazu äh ...

01:06:05–01:06:10

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Würde ich hiermit für das Kiezbündnis beantragen, dass das geprüft wird.

01:06:11–01:06:14

Herr Lentzen (FBA): Aber ist jedenfalls nicht ganz so eindeutig, wie die beiden dicken Brocken, die ich vorher genannt ...

01:06:15–01:06:16

Herr Burth (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Ja, ja, klar, einverstanden.

01:06:17–01:06:34

Herr Lentzen (FBA): Und natürlich streben wir an, effektiv zu handeln. Das heißt, wenn wir ohnehin auslegen müssen – das ist ja auch mit Geld ..., ja, Bekanntmachung und so, kostet alles Geld und Zeit –, dann würden wir auch gerne so viel wie möglich, wenn möglich alles in einem Zug bekanntmachen.

01:06:34–01:06:49

Herr Grüschow (DEGES): Nochmal Grüschow, für den Vorhabensträger. Nur nochmal zur Klarstellung: Also, wir haben keine zusätzlichen Untersuchungen bezüglich einer Anschlussstelle Kaiserdamm zugesagt. Wir würden da von uns aus nichts machen.

01:06:50–01:08:01

Herr Lentzen (FBA): Ja, ja. Gut, das war das. Also, diese fetten Brocken und wenn wir sowieso in die Auslegung gehen, alles, was ohnehin dann wirklich den Plan ändert, ja, kommt in die Auslage. Und dann kann man darüber reden, ob Dinge, die eben nicht von allgemeiner Bedeutung oder die nur, sage ich mal, sich am Ende als ... Ich spiele es mal theoretisch durch: Ihre Variante würde durchgecheckt. So. So grob. Und man würde feststellen: Na ja, ist nicht schlecht, aber unterm Strich in Anbetracht der anderen Rechtsgüter, Wohnbebauung, Bahnbauung, alles andere auch, ist sie keine, die sich eben so anbietet gegenüber der Wahlvariante. Und dann wäre es natürlich auch nicht auszulegen. Dann könnte man darüber reden, ob Sie das irgendwie in Einzelzustellung als Verein erhalten.

01:08:01–01:08:18

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Janssen, Kiezbündnis, nochmal. Ich habe es, glaube ich, nicht ganz verstanden. Wir verlangen diese Abschätzung nochmal. Und ich höre, die DEGES sagt: Wir haben es nicht im Programm, wir machen es nicht. Wie gehen wir damit um?

01:08:19–01:08:50

Herr Lentzen (FBA): Ja, das ist ganz einfach. Sobald wir die 2035er Prognose haben, können wir die Eingriffshärte in alle Bereiche beurteilen. Und dann müssen wir darüber nachdenken: Was ist denn jetzt mit dieser Anschlussstelle? Ist sie eine Variante, die sich aufdrängt, oder nicht? Ja.

01:08:50–01:08:51

Herr Janssen (Einwender Kiezbündnis Klausenerplatz e. V.): Danke.

01:08:52–01:09:27

Herr Lentzen (FBA): Genau. Und wenn wir also die Zahlen sehen, oh je, hat sich erheblich was nach oben bewegt, dann können wir auch den Vorhabensträger auffordern, wenigstens so eine, so eine Tabelle zu machen, damit das Teil ausscheidet oder auch nicht.

01:09:28–01:09:30

Frau [schwer verständlich / am Mikro vorbei – Name unbekannt]: Ich habe die Antwort nicht verstanden.

01:09:31–01:10:15

Herr Lentzen (FBA): Ah, Sie meinen den letzten Satz, wo ich sagte ...? Ach ja, die Frage war ja, der Vorhabensträger hat gerade gesagt, er untersucht da mal gar nichts mit der Verlegung der Anschlussstelle Kaiserdamm. Und da habe ich gesagt: Na ja, wenn wir zum Beispiel anhand der Prognose 2035, die wir ja noch gar nicht kennen, wenn sich da erhebliche Belastungen nach oben raus ergeben, dann können wir sagen: Ja, dann machen wir so eine Rechtsgütertabelle, um zu gucken, damit wir gucken und beurteilen können, ob die Variante sich jetzt aufdrängt oder nicht.

01:10:17–01:13:16

Herr Roesener (Einwender): Ja, Roesener nochmal. Kiezbündnis und für die Frau Reichert. Ich habe so das Gefühl, es neigt sich etwas dem Ende, die ganze Geschichte. Ich würde ganz gerne ein ganz kurzes Resümee heute ziehen für mich, als der ich ja von heute Morgen an hier dabei gewesen bin. Und ich wende mich in erster Linie an Sie, also als Genehmigungsbehörde, und sage: Bisher habe ich nicht den Eindruck gewonnen, dass dieses ja Vorhaben, das wir heute hier gehört haben oder das wir dahinten auch sehen, dass das genehmigungsfähig ist – und zwar ganz einfach aus dem Grund, dass ich also sage: Hier ist also auch nicht ganz klar – das ist der Herr, da muss ich jetzt gucken, Reichart. Herr Reichart hat also, hat ja hier gesagt, man muss da unterscheiden zwischen Umbau und Ausbau und Erneuerung und so weiter. Nun ist ... Was ich hier heute gesehen habe, ist meiner Ansicht nach ein gänzlicher Umbau oder Erneuerungsbau hinsichtlich des Funkturmdreiecks. Das bedeutet aber letzten Endes: Es kostet ungefähr eine halbe Milliarde. Die muss ich natürlich nicht aufbringen, aber der Steuerzahler wird sie aufbringen müssen. Und ich muss mich fragen – und da schließe ich mich dem Herrn Burth dann auch an. Ich muss mich fragen: Was bekomme ich denn dafür? Denn wir wissen ja, ab 120.000 Pkw müssen – oder Fahrzeuge, Kfz –, müssen eigentlich vier Spuren, vielleicht sogar fünf Spuren gebaut werden. Sie werden nicht gebaut. Also, das bedeutet letzten Endes: Es wird hier versucht, halt an einem – ich darf es jetzt mal so ein bisschen salopp sagen –, einem toten Gaul noch irgendwie Leben einzuhauchen. Und das, glaube ich,

ist einfach im Hinblick auf den Kostenaufwand und die Einschränkungen, die ich natürlich dann auch hier für die Menschen sehe, die halt in diesen angrenzenden Gebieten leben, meiner Meinung nach außer Verhältnis. Ich meine, es ist so, entweder sage ich: Das sind 250.000 Autos, das heißt, da muss eine größere Autobahn her. Oder ich sage: Wir lassen die Finger davon und sparen eine Menge Geld und reparieren – das ist natürlich klar, dass hier ein Sanierungsstau oder ein Sanierungsbedarf ist. Aber der müsste eigentlich etwas billiger zu haben sein. Deswegen: Im Moment sehe ich nicht, dass Sie in die Lage versetzt worden sind – ich mische mich nicht in Ihren Zuständigkeitsbereich –, dass Sie in die Lage versetzt sind, das tatsächlich zu genehmigen. Ich bedanke mich.

01:13:17–01:14:00

Herr Lentzen (FBA): Bedanke mich auch. Und das Thema wird uns, wenn die schriftlichen Einwander auch hier dann persönlich vortragen, uns doch diese Woche begleiten, denke ich mal. Gut. In diesem Sinne frage ich nochmal nach: Möchte einer der Anwesenden noch einen Beitrag leisten? Dann kann er gerne nach vorne kommen. Ich stelle fest, das ist nicht der Fall. Eine halbe Stunde warten wir noch auf Berufstätige. Ja. Wir machen jetzt erstmal eine Pause bis 17.30 Uhr.

01:14:01–01:14:02

Herr Paulat (FBA): Nein, es kommt doch keiner mehr jetzt. Das schließen wir jetzt. Das können wir auch schließen jetzt, Michael.

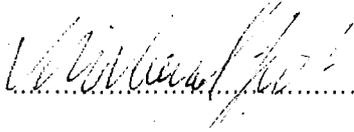
01:14:03–01:14:05

Herr Lentzen (FBA): Okay.

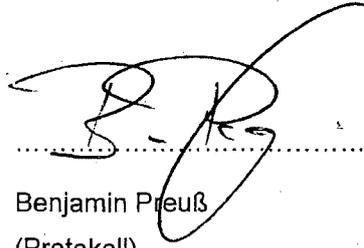
01:14:06–01:14:55

Herr Paulat (FBA): Also, ich überstimme mal jetzt Herrn Lentzen. Der ist jetzt sehr bürgerfreundlich gerade hier und würde ... Ich denke, falls jemand kommt, kann er gerne morgen dann nochmal teilnehmen und an den nächsten Tagen auch noch teilnehmen. Von dem her: Für heute würden wir jetzt das Sitzungsende verkünden wollen. Ich bedanke mich auch im Namen des ganzen FBA hier für Ihre sachliche und freundliche Diskussion. Das ist auch sehr angenehm gewesen mit Ihnen zur Erörterung hier heute. Und ich möchte auch dem Vorhabensträger auch danken für die Erwiderungen. Und, wie gesagt, der Hinweis: Morgen, selbe Uhrzeit, aber im Raum MOA 4, wer mag. Ja. Vielen Dank, kommen Sie gut nach Hause. Wiedersehen.

(Ende der Tonaufnahmedatei: „23_APRIL_2024_4.mp3“ bei: 01:14:55)



Michael Lentzen
(Verhandlungsleitung)



Benjamin Preuß
(Protokoll)