



Kiezbündnis Klausenerplatz e.V. - Seelingstr. 14 - 14059 Berlin

Fernstraßen-Bundesamt  
Göttinger Chaussee 76a

30453 Hannover

KiezBüro

Seelingstr. 14  
14059 Berlin-Charlottenburg  
Tel. 308 244-95 Fax 308 244-98  
info@klausenerplatz.de

Berlin, 28.07.2024

**Einwendungen des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. im Rahmen des  
Planfeststellungsverfahrens Ersatzneubau<sup>1</sup> Westendbrücke  
Gz.: P3/02-01-04-01-#00077**

Das Kiezbündnis Klausenerplatz e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, der die Interessen von Anwohnenden und Gewerbetreibenden des Klausenerplatz-Kiezes (zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm sowie A 100 und Schloßstraße) vertritt. Ziel ist es den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern. Dazu gehören unter anderem auch der Erhalt bzw. die Schaffung von Möglichkeiten zu Begegnungen im öffentlichen Straßenraum, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Belastungen der Gesundheit durch Lärm und Schadstoffe gering zu halten und der Erhalt bzw. die Verbesserung der Umwelt.

Durch die in den ausgelegten Unterlagen erkennbaren Planungen zum Neubau der Westendbrücke sind folgende Rechtsgüter beeinträchtigt:

- Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der Anwohnenden,
- Umweltmedien (Luft und Klima),
- gedeihende Umwelt (Fauna und Flora),
- Freiheit, sich ohne Schaden zu nehmen im öffentlichen Straßenraum des Wohngebietes aufzuhalten,
- Möglichkeit zur Ausübung des Berufes bzw. Betreiben eines selbst gewählten Gewerbes,

---

<sup>1</sup> Der Begriff Ersatzneubau wird hier verwendet, ohne damit die rechtliche Auslegung der DEGES anzuerkennen. Es handelt sich um einen Neubau.

- Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.

Die genannten Rechtsgüter haben unmittelbare Bedeutung für die Gesundheit (physisch und psychisch) und das persönliche Befinden der Anwohnenden sowie für das Zusammenleben und damit auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Wohnbereich Klausenerplatz-Kiez. In der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich ein Bistro, ein Imbiss und zwei Lokale mit Bedienung im Außenbereich sowie eine Schule. In der Knobelsdorffstraße in unmittelbarer Nähe der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich zwei Cafés mit Frühstücksangebot im Außenbereich.

Neben den folgenden Einwendungen wird auch auf die jeweils separat per Briefpost eingerichteten Einwendungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zu grundsätzlichen Verfahrensfragen verwiesen.

Einwendung 1:

**Bei den geplanten Baumaßnahmen in Bezug auf die Westendbrücke handelt es sich um einen Neubau, der in vollem Umfang UVP-pflichtig ist.**

Die beantragte Planung weist alle Merkmale eines Neubaus auf:

- Die gesamte alte Westendbrücke soll abgerissen werden.
- Unabhängig von der Bezeichnung der Fahrspuren sollen auf der gesamten Länge der neuen Westendbrücke vier, statt bisher drei durchgängig befahrbare Spuren entstehen.
- Durch die Verschiebung der A 100 Fahrtrichtung Süd werden zusätzliche Flächen (in diesem Fall besonders wertvolle) versiegelt.
- Die Genehmigung zur Errichtung der Westendbrücke wurde für deutlich geringere Verkehrsmengen beantragt als sie jetzt Grundlage für den Neubau sind.

Da es sich um den Neubau eines Verkehrsweges handelt, besteht zweifelsohne eine UVP-Pflicht.

Die durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen stellen eine Gefahr für die menschliche Gesundheit sowie für Erhalt und Entwicklung der Umwelt dar. Lärmschutzmaßnahmen dürfen nicht dem Vorbehalt wirtschaftlicher bzw. finanzieller Aufwendungen unterliegen.

Es hätte eine UVP-Vorprüfung der Planfeststellungsbehörde und ein Scoping-Termin durchgeführt werden müssen.

Einwendung 2:

**Durch den Neubau der Westendbrücke darf die Kapazität der A 100 bzw. die tägliche Verkehrsmenge nicht erhöht werden.**

Die neue vierte Fahrspur auf der Westendbrücke wird im Erläuterungsbericht als Ein-/Ausfädelungsspur bezeichnet. Diese Spur soll den Verkehrsfluss verbessern. Das bedeutet eine Erhöhung der Verkehrsmenge und erhöht die Umweltbelastungen. Das gilt nicht nur für die Westendbrücke selber, sondern als Folge auch für die Autobahnabschnitte davor und dahinter sowie – noch bedenklicher – für die umliegenden Stadtstraßen, da mehr Verkehr auf der Autobahn auch immer mehr Verkehr in Stadtstraßen nach sich zieht. Außerdem verstößt die Erhöhung des Verkehrs gegen das Berliner Mobilitätsgesetz.

Einwendung 3:

**Die von DEGES genannten Voraussetzungen bzw. Randbedingungen für den Neubau der Westendbrücke sind nicht zutreffend.**

Die als Grundlage herangezogene Verkehrsmengenprognose für 2030 ist nicht ausreichend. Die Inbetriebnahme der neuen Westendbrücke bzw. der A 100 in diesem Bereich wird wahrscheinlich erst nach 2030 erfolgen. Deshalb ist ein Prognosehorizont von mindestens 2035 erforderlich.

Der Schluss es gäbe keine Änderung der Verkehre bzgl. ihrer Verteilung im Netz, weil es sich um einen Ersatzneubau handelt, ist nicht nachvollziehbar. Durch den geplanten vierten Fahrstreifen auf der Westendbrücke, selbst wenn er nur zum Ein- und Ausfädeln gedacht wäre, kann eine Veränderung bei der Nutzung für die Anschlussstellen „Kaiserdamm“ und Spandauer Damm erfolgen.

Durch neue Quell- und Zielorte (z.B. Siemens 2.0, Wissenschaftszentrum Tegel Airport) kann es ebenfalls Veränderungen geben, die berücksichtigt werden müssen.

Einwendung 4:

**Der Bewertungsmaßstab für Schadstoffimmissionen durch den Autobahnverkehr ist nicht ausreichend.**

Der angewendete Maßstab, die 39. BImSchV, entspricht nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik. Vielmehr sind die europäischen Vorgaben (Luftqualitätsrichtlinie) zu berücksichtigen, die zum Zeitpunkt der vollständigen Inbetriebnahme der Westendbrücke gesetzlich festgelegt sein werden. Diese Grenzwerte werden an der Bebauung in der Sophie-Charlotten-Straße vielfach überschritten. Darüber hinaus sind die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) genannten Werte zu berücksichtigen, da Belastungen auch unterhalb von Grenzwerten zu beachten sind, wenn sie gesundheitsgefährdend sind.

Einwendung 5:

**Die geplante neue Verbindung zwischen Gehweg am Friedhof und Lerschpfad durch eine Treppe ist unzureichend.**

Der Gehweg am Friedhof ist von der Knobelsdorffbrücke kommend eine wichtige Verbindung aus dem Klausenerplatz-Kiez zum Luisenfriedhof. Deshalb sollte die Verbindung barrierefrei sein.

Einwendung 6:

**Die Umnutzung von Flächen des Luisenfriedhofs wegen der Verlegung der Fahrbahnen Richtung Süd ist nicht planfeststellungswürdig.**

Die Nutzung von Friedhofsflächen ist abzulehnen, weil:

- Die Totenruhe wird nicht nur geschädigt, sondern in Bezug auf viele Gräber aufgehoben.
- Unter den zu beseitigenden Gräber sind Opfergräber zum Gedenken an den Angriffskrieg durch Deutschland.
- Der Friedhof hat eine Erholungsfunktion für die Anwohnenden auf beiden Seiten der Autobahn.
- Der Flächenverlust hat negative Auswirkungen auf Luft und Klima.

Einwendung 7:

**Die Baustellenzufahrt ist nicht hinsichtlich möglichst geringer Belastung von Anwohnenden optimiert.**

Die Nutzung einer engen Wohnstraße wie Am Bahnhof Westend ist möglichst zu vermeiden. Auf keinen Fall darf es für die Anwohnenden eine Einschränkung in der Erreichbarkeit der Wohnhäuser geben.

Einwendung 8:

**Die Unterlagen enthalten keine Angaben zu Baufahrzeuge und in welchen Bereichen der Sophie-Charlotten-Straße sie zur Baustellenzufahrt Am Bahnhof Westend fahren.**

Die Angabe was für und wieviel Baufahrzeuge auf welchem Weg diese Baustellenzufahrt nutzen werden. Damit ist die Prüfung eigener Betroffenheit für die Anwohnenden in den beiden Straßen nicht möglich.

Einwendung 9:

**Dem UVP-Bericht ist der Untersuchungsraum für das Schutzgut Mensch nicht zu entnehmen.**

In Abbildung 1 wird der Untersuchungsraum in der Legende zwar genannt, aber in der Abbildung nicht dargestellt.

Einwendung 10:

**Die im UVP-Bericht bewerteten Alternativen sind unvollständig.**

Obwohl sich eine Tunnellösung sinnvoller Weise anbietet, wegen der hohen Lärmbelastungen in der Umgebung sogar aufdrängt, wird sie im Umwelt-Bericht nicht behandelt. Bei der Wiedergabe der Machbarkeitsstudie beschränkt sich auf die Aussage, die Tunnellösung hätte keine technischen Vorteile. Eine solche Aussage darf von einem Umweltgutachter nicht hingenommen werden. Aus ihr müsste die Forderung folgen, die Umweltauswirkungen näher zu untersuchen und in einer Alternativenprüfung zu berücksichtigen. Dabei wird auch im Bericht festgestellt:

„Für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit besitzt die Verlärmung von Wohnstandorten sowie von Flächen mit Bedeutung für die Wohnumfeldfunktion und die Erholungsnutzung eine wichtige Bedeutung für die Ausweisung einer Vorzugsvariante.“

Einwendung 11:

**Weder der UVP-Bericht, noch die anderen ausgelegten Unterlagen enthalten eine Untersuchung, inwieweit Nutzbarkeitseinschränkungen auf der A 100 zu einem Verzicht auf Autofahrten führen kann.**

Eine entsprechende Untersuchung hätte in Kapitel 5.11 des UVP-Berichtes bewertet werden müssen.

Einwendung 12:

**Die Verschiebung der A 100 Fahrbahn Richtung Süden nach Westen beeinträchtigt durch den Verlust von Friedhofsfläche fast alle Schutzgüter negativ.**

Aus diesem Grund ist auch aus dem UVP-Bericht abzuleiten, dass eine intensive Alternativenprüfung mit Lösungsmöglichkeiten, die diese negativen Auswirkungen vermeiden (z.B. Tunnel), erforderlich ist.

Die Behauptung, es gäbe keine anlagenbedingten Auswirkungen auf Klima und Luft, ist nicht nachvollziehbar. Aufgrund der aktuellen Situation von Luft und Klima ist jede Vernichtung von bewachsenen Flächen, die zur Verminderung negativer Auswirkungen beitragen, zu unterlassen. Eine Verschlechterung der örtlichen Situation kann nicht durch Maßnahmen an anderen Orten ausgeglichen werden. Auch reicht es nicht aus, wenn „Das Vorhaben ist mit den Belangen des globalen Klimaschutzes vereinbar“ ist (Kapitel 5.8.3 UVP-Bericht). Der Klimaschutz hat konkrete Bedeutung für die Vorort wohnenden und arbeitenden Menschen.

Einwendung 13:

**Der Baustellenbetrieb, insbesondere bei Nutzung der Straße Am Bahnhof Westend, verursacht eine Zunahme der Belastungen für Anwohnende und in Büros Arbeitende. Diese Belastungen müssen ermittelt werden.**

Die Aussage in Kapitel 2.6 des UVP-Berichtes, dass dies nicht der Fall sei, ist unzutreffend. Zwar ist in der Tat eine hohe Vorbelastung gegeben. Die Nutzung der genannten Straße sowie auch Teile der Sophie-Charlotten-Straße durch Schwerlast- und gewöhnlichen Baustellenverkehr verursacht jedoch zusätzliche Erschütterungen, Lärm und Schadstoffe für die betroffenen Häuser in erheblichen Umfang. Dagegen sind Schutzmaßnahmen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Einwendung 14:

**Das Rechenprogramm für die Schallimmissionsprognosen entspricht nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik.**

Das Rechenprogramm für die Schallprognosen muss nach aktuellem Stand von Wissenschaft und Technik verifiziert und validiert sein. Bei dem hier eingesetzten Programm wurde lediglich die „Konformität“ hinsichtlich RLS 90 geprüft (Schalltechnische Untersuchung, Zitat /13/). Aktuell gültig ist RLS 19.

Einwendung 15:

**Die Ausführungen zur Festlegung des Untersuchungsgebietes für Lärmbelastungen sind nicht nachvollziehbar.**

Zur Prüfung der Betroffenheit von Anwohnenden (Schalltechnische Untersuchung, Kapitel 5.2) ist wichtig klar erkennen zu können

Einwendung 16:

**In der Schalltechnischen Untersuchung wird für die Lärmpegel ab denen Gesundheitsgefährdung zu erwarten ist, nicht der Stand von Wissenschaft und Technik berücksichtigt.**

Die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung sind nicht 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.

Die Gesundheitsgefährdung durch Lärm ist in einer Vielzahl von Studien und Untersuchungen bewiesen. Mit Hilfe sogenannter Meta-Studien wurde sie auch quantifiziert. In einer vom Umweltbundesamt durchgeführten Arbeit wurde z.B. festgestellt, dass ab einem Tageslärmpegel  $L_D > 60$  dB(A) das Risiko für Herzinfarkt und Bluthochdruck nachweisbar ansteigt [UBA 2006].

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat auf Grundlage von Studien zu gesundheitlichen Auswirkungen Empfehlungen herausgegeben [WHO 2018]. Es wurde festgestellt, dass ein durchschnittlicher 24-Stunden-Lärmpegel  $L_{DEN} \geq 53$  dB(A) schädliche gesundheitliche Auswirkungen hat. Eine durchschnittliche Lärmbelastung von 59,3 dB(A) am Tag bedeutet einen Anstieg des relativen Risikos für die Inzidenz Herzkrankheit von 5 %. In der Nacht tritt bei einem Lärmpegel  $L_N \geq 45$  dB(A) eine Beeinträchtigung des Schlafes ein. Die WHO empfiehlt:

- einen durchschnittlichen 24-Stunden-Lärmpegel von 53 dB(A) nicht zu überschreiten.
- einen durchschnittlichen Lärmpegel für die Nacht (22-6 Uhr) von 45 dB(A) nicht zu überschreiten.

Vor diesem Hintergrund kann in einer Straßenplanung im Stadt- und damit Wohnbereich nicht der möglichst reibungslose Verkehrsfluss das Hauptkriterium für eine Abwägung darstellen, sondern die menschliche Gesundheit muss oberste Priorität haben.

Einwendung 17:

**Die Lagepläne Lärm, 07\_02 und 07\_03 enthalten keine Angaben auf welche in Kapitel 5.1 genannten Berechnung sie sich beziehen.**

Es ist zu vermuten, dass der Lageplan 07\_02 zur Festlegung des Untersuchungsgebietes dienen soll. Es wird aber daraus und aus der Schalltechnischen Untersuchung



nicht klar, ob tatsächlich alle mit einem Fassadenpegel von >43 dB(A) gekennzeichneten Häuser zum Untersuchungsgebiet gehören.

Es ist zu vermuten, dass der Lageplan 07\_03 zur Darstellung der Gebäude dienen soll, für die Schallschutzanspruch besteht.

Einwendung 18:

**Eine flächendeckende Überschreitung eines Lärmpegels an Wohnhäusern von 43 dB(A) in der Nacht muss lärmmindernde Maßnahmen an der Schallquelle zur Folge haben.**

Die im Lageplan 07\_02 dargestellten Betroffenheit mit Lärmpegeln > 43 dB(A) erreichen bzw. überschreiten den von der WHO empfohlenen Wert für die Nachtruhe. Damit ist der Tatbestand der Gesundheitsgefährdung gegeben.

Einwendung 19:

**Es muss eine Darstellung erfolgen, an welchen Gebäuden im Untersuchungsgebiet die Grenzwerte der 16. BImSchV und die Richtwerte der VLärmSchR 97 überschritten werden.**

Eine solche Darstellung ist wichtig, um bei der Bewertung von Schallschutzmaßnahmen eine realistische Abwägungsgrundlage zu haben, für wieviel Gebäude eine Maßnahme positive Auswirkungen hat. Dies gilt im vorliegenden Fall insbesondere, weil in den betroffenen Gebieten westlich und östlich der A 100 alle einschlägigen Grenz- und Richtwerte überschritten werden. Siehe hierzu Ausführungen im Anhang.

Es wird hier davon ausgegangen, dass das Untersuchungsgebiet alle im Lageplan Lärm 07\_02 mit gelbem Punkt gekennzeichneten Gebäude umfasst.

Einwendung 20:

**Die Anwendung der Schutzfallmethode als Bewertungsmethode für Schallschutzmaßnahmen ist fehlerhaft.**

Es werden nur 149 Berechnungspunkte als Schutzfall berücksichtigt. Eine wesentliche Änderung liegt aber für 301 Punkte vor (Schalltechnische Untersuchung, Kapitel

5.3 und 6.2). Zudem zeigt die Abbildung 6.1 nicht das Untersuchungsgebiet, sondern lediglich das Gebiet, in dem der Gutachter Lärmschutzmaßnahmen für notwendig hält.

Gemäß der Anlage zum Schreiben des BMDV vom 10.03.2022, Seite 2, 1. Absatz ist „zu beachten, dass die Schutzfallmethode allerdings nur als Hilfsmittel dient. Es sind weitere den Einzelfall berücksichtigende Randbedingungen zu bewerten: u. a. die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des betroffenen Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen, das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitung und die Minderungspotentiale der jeweiligen Lärmschutzvariante.“ Daraus folgt u.a. im Sinne des BMDV, darf die Schutzfallmethode nicht nur auf die vom Gutachter identifizierten Orte angewendet werden, sondern auf alle Orte, für die durch die Schallschutzmaßnahme ein Beurteilungspegel oberhalb der Grenzwerte unter diese abgesenkt werden kann.

Die angegebenen Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung entsprechen nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik.

Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse der Bewertung in der Schalltechnischen Untersuchung zu betrachten. Bereits diese Ergebnisse zeigen, dass die vollständige Einhausung beider Richtungsfahrbahnen sehr wirkungsvoll ist. Würde die Absenkung aller Lärmpegel unterhalb der Grenzwerte berücksichtigt werden, wären die Kosten pro Schutzfall deutlich geringer sein. Dies gilt umso mehr, wenn die Absenkung unter die empfohlenen Lärmwerte der WHO herangezogen würden.

Einwendung 21:

**Die Beschreibung der Bewertungsmethode nach Lästigkeitsmaß, Effektivität und Effizienz ist nicht nachzuvollziehen.**

Die Beschreibung der Methode in Kapitel 6.2.2 der Schalltechnischen Untersuchung gewährleistet nicht die Prüfung der Betroffenheit durch Anwohnende.

Unabhängig von dem Verständnis der Methode zeigt auch hier die Bewertung durch den Gutachter, dass die vollständige Einhausung der beiden Richtungsfahrbahnen in der Lage ist, die Lärmbelastungen deutlich zu verringern. Sowohl das Lästigkeitsmaß als auch die Effektivität zeigen gute Werte.

Einwendung 22:

**Die für die Bewertung von Schallschutzmaßnahmen berücksichtigten Kriterien sind unvollständig.**

Neben anderen Aspekten müssen die Kosten für die Behandlung von zu prognostizierenden, durch Lärm verursachten Krankheitsfällen (psychisch und physisch) in die Bewertung eingehen.

Einwendung 23:

**Es ist den ausgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen, wann und wodurch der Verkehrslärm in der Sophie-Charlotten-Straße südlich der Knobelsdorffstraße entsteht.**

Es ist nicht dargestellt, ob der Verkehr in Süd – Nord- oder in Nord – Süd-Richtung verläuft. Verursacht wird er vermutlich durch die Sperrung der Einfahrt an der Anschlussstelle „Kaiserdamm“ Richtung Nord. Es wäre auch zu erklären, wie dieser Verkehr mit dem Umleitungsverkehr durch den Umbau des Autobahndreieck Funkturm zusammenpasst.

Jedenfalls muss im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren geprüft und festgelegt werden, welche Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnenden ergriffen werden. Aktivem Lärmschutz ist dabei absolute Priorität einzuräumen.

Einwendung 24:

**Der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnenden in der Sophie-Charlotten-Straße und ihren Kreuzungsbereichen ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.**

Aus § 44 (2) StVO in Verbindung mit § 45 (1) S. 2 Nr. 3 StVO ergibt sich wegen der Verkehrszunahme und der damit verbundenen Erhöhung der Lärmpegel in die Nähe oder oberhalb von geltenden Grenzwerten eine Anspruchsgrundlage für Lärmschutz. Die Erhöhung der Lärmpegel dürfte aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht zu vernachlässigen sein.

Dies gilt insbesondere für Anwohnende in der Knobelsdorff-, der Sophie-Charlotten- und der Philippistraße. Es müssen sinngemäß § 42 (1) und (2) BImSchG gelten. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss vorzugeben.

Darüber hinaus sind aufgrund der erhöhten Lärmpegel durch Ausweich-/Schleich- und damit Durchgangsverkehr für die besonders empfindlichen Gebiete des verkehrsberuhigten Bereiches und der Tempo-30-Zone im Klausenerplatz-Kiez Maßnahmen zu treffen. Dies ist unter Anwendung des § 45 (1) S. 1 StVO und § 45 (1) S. 2 Nr. 3 StVO umzusetzen und ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss festzuhalten.

Für den Vorstand des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V.

Wolfgang Neumann

## ANHANG

Nach dem Berliner Flächennutzungsplan sind die Flächen entlang der Knobelsdorffstraße sowie der Sophie-Charlotten-Straße und der Königin-Elisabeth-Straße Wohnbauflächen mit unterschiedlicher Geschossflächenzahl. Nur nördlich der westlichen Knobelsdorffstraße handelt es sich um eine Gemeinbedarfsfläche (Kirche und Versicherungsanstalt) [SENSTADT 2021].

Rechtliche Vorschriften enthalten für reine oder allgemeine Wohngebiete die in der folgenden Tabelle aufgeführten Grenz- bzw. Orientierungswerte.

**Tabelle: Grenz- und Orientierungswerte für Lärmbelastung**

Vorschrift	Tag	Nacht
§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV	70 dB(A)	60 dB(A)
§ 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV	59 dB(A)	49 dB(A)
VLärmSchR 97 Nr. 37.1/ Allg. Rundsch. BMVI, 27.07.2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)	64 dB(A)	54 dB(A)
DIN 18005 Beiblatt 1 reines Wohngebiet	50 dB(A)	40 dB(A)
DIN 18005 Beiblatt 1 allgemeines Wohngebiet	55 dB(A)	45 dB(A)
Lärmschutz-Richtlinien-StV 2.1	70 dB(A)	60 dB(A)

In der Tabelle sind die Werte für reine bzw. allgemeine Wohngebiete angegeben. Die BImSchV beinhaltet eine Konkretisierung der Vorschriften des BImSchG. Die Werte in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV definieren, ab welchem Lärmpegel eine Änderung wesentlich ist. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV werden die Grenzwerte festgelegt, die an einer neu gebauten oder wesentlich geänderten öffentlichen Straße nicht überschritten werden sollen. Diese Werte gelten also auf jeden Fall für die Bereiche um die tatsächlichen Umbaumaßnahmen. Werden durch Bau oder wesentliche Änderung höhere Werte erreicht, müssen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden. Die

Grenzwerte gelten nach bisheriger Rechtsprechung nicht für Straßen im Bestand, die nicht im direkten Planungsgebiet liegen, aber durch Bau oder Änderung im Planungsgebiet mit höheren Verkehrsmengen belastet werden. Allerdings können diese Grenzwerte im Rahmen der Prüfung gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO auch für Bestandsstraßen als Orientierungswerte herangezogen werden [WIDI 2016]. Da nach UVPG die Einbeziehung des Bereiches um die AS „Kaiserdamm“ geboten ist, muss eine solche Prüfung für die Sophie-Charlotten-Straße, die Königin-Elisabeth-Straße und die Knobelsdorffstraße zwischen den beiden genannten Straßen durchgeführt werden. Ebenfalls zu beachten ist, dass § 41 Abs. 1 BImSchG bei wesentlichen Änderungen eine Sanierungsverpflichtung begründen kann, sofern von der Straße schon bisher Lärmimmissionen verursacht wurden, die über das zumutbare Maß hinausgehen.

Die VLärmSchR 97 ist eine Vorschrift für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (also auch A 100). Die in der Tabelle hierzu aufgeführten Werte bilden die Grenze, ab der der Bedarf für eine Lärmsanierung besteht. Für die Stadtstraßen im Bereich der AS „Kaiserdamm“ greift diese Vorschrift aber nur für die in direkter Nähe der A 100 gelegenen Wohnhäuser mit den Hausnummern 56 - 62 in der Knobelsdorffstraße Ost.

Die DIN 18005 Beiblatt 1 dient dem Schallschutz im Städtebau für die Planung. Die in der Tabelle angegebenen Werte sind Orientierungswerte, die bereits auf dem Rand der Bauflächen eingehalten werden sollten. Die DIN gilt allerdings nicht für Planfeststellungsverfahren [BAWÜ 2016]. Nach gegenwärtigem Stand sind sie hier also offenbar nicht anwendbar, geben aber eine Orientierung, welcher Lärm städtebaulich nicht überschritten werden sollte.

Die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen (in der Tabelle Werte für reine und allgemeine Wohngebiete) sollen den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung an Bestandsstraßen vor Straßenverkehrslärm in Bezug auf bestehende Straßen geben. Diese normierten Grenzwerte sollen dabei die Obergrenze bilden [WIDI 2016]. Die Überschreitung eines Lärmpegelwerts von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet<sup>2</sup> ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ein kritischer Bereich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG für lärmbeeinträchtigte Anwohner [BVerwG 2004]. Damit gibt es praktisch keinen Ermes-

---

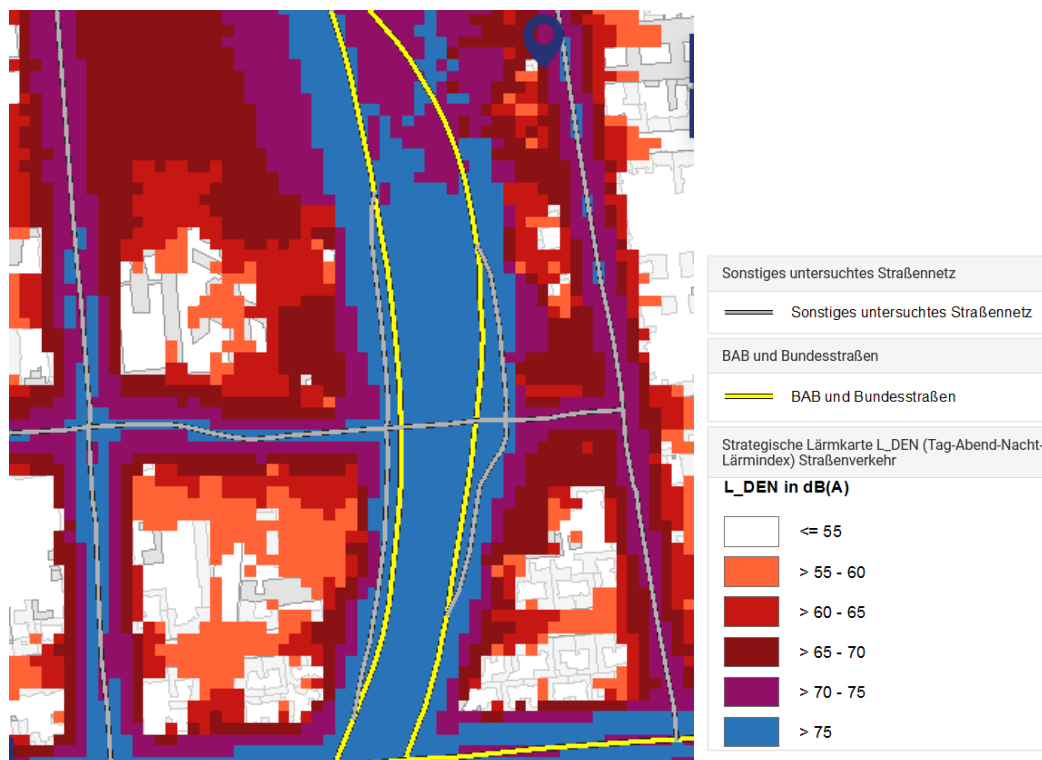
<sup>2</sup> Siehe zu diesen Werten die inzwischen gefestigte Bewertung von gesundheitsschädlichen Auswirkungen durch Lärm zu Einwendung .

sensspielraum der Behörde, Schutz von Anwohnenden gegen den Lärm zu verweigern [MISI 2016]. Bei der in bestimmten Straßenbereichen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ gegebenen Überschreitung der Werte ist ein behördliches Tätigwerden gefordert. Da die bereits im jetzigen Zustand gegebene Überschreitung durch den Neubau der Westendbrücke noch weiter erhöht wird, ist auch Handeln der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Dies ergibt sich spätestens aus den Anforderungen des UVPG und der Beachtung des Grundgesetzes.

Alle Grenz- und Orientierungswerte, die in den rechtlichen Regelungen für den Schutz gegen Straßenlärm existieren (siehe Tabelle), werden gegenwärtig und auch nach Neubau der Westendbrücke entlang und in unterschiedlichen Abständen neben den A 100-Fahrbahnen von der Knobelsdorffbrücke bis zur Spandauer Damm Brücke Tag und Nacht überschritten [SenUMVK 2022a, WÖLFEL 2023]. Das gilt im gegenwärtigen Zustand und nach dem Neubau der Westendbrücke für die Häuser ab der bis Knobelsdorffbrücke auch für die Wohnhausfassaden [SenUMVK 2022b].

Für die Straßen im Bereich der AS „Kaiserdamm“, Sophie-Charlotten-Straße, Königin-Elisabeth-Straße und die Knobelsdorffstraße zwischen diesen beiden Straßen, werden die Grenz- und Orientierungswerte bereits gegenwärtig ebenfalls überschritten, wie die folgende Abbildung zeigt.

**Abbildung: Strategische Lärmkarte, Straßenlärm [SenUMVK 2022a]**



Da die Verkehrsmengen in den Stadtstraßen nach dem Umbau zunehmen werden, wird die Überschreitung der Werte noch größer werden. Unabhängig davon, ob die in der Tabelle genannten Regeln direkt zur Anwendung auf Verkehrsmengenänderungen in Stadtstraßen im Bestand gedacht sind, besteht hier Handlungsbedarf im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Westendbrücke sowie der dafür notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung. Nach dem deutschen Rechtsstaatsgebot mit Bezug auf Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit ist es nicht zulässig, dass die Überschreitung von gesundheitsbedenklichen Lärmpegelwerten von den Anwohnenden im Bereich der AS „Kaiserdamm“ hingenommen werden muss.

An dieser Stelle soll auf ein gesondertes Problem hingewiesen werden: In der Sophie-Charlotten-Straße 70 befindet sich die Hans-Litten-Schule. Auch da sind bereits jetzt mit  $L_{DEN} = 65-70$  dB(A) sehr hohe Fassadenpegel festzustellen. Während der Unterrichtszeit ist der Lärmpegel mit Sicherheit noch höher, da es sich um einen Durchschnittswert für Tag und Nacht handelt. Auf die Unterrichtszeit bezogen wird der Lärm über 70 dB(A) betragen. Insbesondere während der Bauphase wird sich durch den Umleitungsverkehr mit mehrere tausend Kfz zusätzlich die Lärmbelastung weiter erhöhen. Dabei ist zu beachten, dass für Schulen nach der 16. BImSchV niedrigere Grenzwerte gelten als für Wohngebiete, nämlich 57 dB(A) tags.

## Quellen

- BAWÜ 2016            Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Städtebauliche Lärmfibel Online, <http://www.staedtebauliche-laermfi-bel.de/?p=99&p2=3.1.2.3> , Stand: 02.03.2016
- BVerwG 2004        Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03 – zitiert nach juris, Rn. 44.
- MISI 2016            Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz, Handreichung vom 3. Februar 2016  
[https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere\\_Themen/Verkehr/Dokumente/HandreichungLaermschutz\\_03022106Internet.pdf](https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Verkehr/Dokumente/HandreichungLaermschutz_03022106Internet.pdf)



- SENSTADT 2021      Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 2. September 2021 (ABl. S. 3809), [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=fnp\\_ak@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=fnp_ak@senstadt), eingesehen im April 2022
- SenUMVK 2022a      Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Umweltatlas, Strategische Lärmkarte LDEN (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) Straßenverkehr, 2017, <https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2017/karten/artikel.983683.php>
- SenUMVK 2022b      Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Umweltatlas, Strategische Lärmkarte Fassadenpegel Gesamtlärm, 2017 [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/?loginkey=showMap&mapId=wmsk\\_07\\_05\\_12fassadpeg\\_gesDEN@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/?loginkey=showMap&mapId=wmsk_07_05_12fassadpeg_gesDEN@senstadt)
- WIDI 2016              Wissenschaftliche Dienste - Deutscher Bundestag: Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen, WD 7 - 3000 – 021/16, 03.03.2016
- WÖLFEL 2023          Wölfel Engineering GmbH + Co. KG: Feststellungsentwurf – Schalltechnische Untersuchung, Ersatzneubau Westendbrücke in neuer Lage, A 100 / Abschnitt-Nr. 90 / Station 4,994, Unterlage 17.1 zur Planfeststellung, Höchberg, 21.12.2023