



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, 26.07.2024

**Einwendung des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. zu grundsätzlichen Aspekten im Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau¹ 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 im Kiez 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 Ersatzneubau 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,

¹ Der Begriff Ersatzneubau wird in diesem Einwendungsschreiben verwendet, ohne damit die rechtliche Auslegung der DEGES anzuerkennen. Es handelt sich um einen Neubau.

- Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.
- Landschaftsbild und Möglichkeiten zur Stadtentwicklung.

Die genannten Rechtsgüter haben unmittelbare Bedeutung für die Gesundheit (physisch und psychisch) und das persönliche Befinden der Anwohnenden sowie das Zusammenleben im Klausenerplatz-Kiez.

Die Stadtautobahn A 100 soll inklusive ADF bis zum Autobahndreieck Charlottenburg erneuert werden, Das hier durchgeführte Planfeststellungsverfahren ist allerdings auf den Ersatzneubau der Westendbrücke beschränkt.

Einwendung 1:

Die Aufteilung der Sanierung / des Umbaus / des Neubaus der A 100 in Charlottenburg in drei getrennte Planfeststellungsverfahren ist in der vollzogenen Art rechtlich und fachlich nicht angemessen.

Es ist ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Um- und Neubaumaßnahmen im gesamten Bereich von Autobahndreieck Funkturm, A 100 und Autobahndreieck Charlottenburg geboten, einschließlich Westendbrücke und Rudolf-Wissel-Brücke. Dabei ist der Abschnitt der A 100 zwischen Ostpreußen- und Knobelsdorffbrücke einzubeziehen.

Es handelt sich um ein verkehrlich und in Bezug auf Stadtentwicklung zusammenhängendes Gebiet. Zum Beispiel haben die Maßnahmen am Autobahndreieck Funkturm unmittelbare Auswirkungen auf den die A 100 befahrenden und verlassenden Verkehr an den Anschlussstellen „Kaiserdamm“, „Kaiserdamm Süd“ und „Spandauer Damm“. Alle Maßnahmen, so auch zusätzlich geplante Fahrstreifen auf Westendbrücke und Rudolf-Wissel-Brücke haben jeweils Auswirkungen auf die Verkehrsmengen auf der gesamten A 100 in Charlottenburg. Deshalb ist eine angemessene Bewertung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen nur in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren möglich.

Eine Gesamtbetrachtung hätte auch Einfluss auf die Alternativenprüfung gehabt.

Die DEGES plant die Umsetzung der drei Planfeststellungsbeschlüsse mehr oder weniger gleichzeitig bzw. mindestens mit großen zeitlichen Überschneidungen. Für jedes der Projekte sind aufgrund temporärer Sperrungen von Ein- und Ausfahrten der A 100 Umleitungsmaßnahmen für Stadtstraßen notwendig. Diejenigen für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm über einen besonders langen Zeitraum. Die

Umleitungsmaßnahmen können sinnvoll nur in einem gemeinsamen Verfahren abgestimmt werden.

Einwendung 2:

Die Festlegung des Fernstraßen-Bundesamt Standort Hannover als planfeststellende Behörde ist unzulässig und im Sinne der effizienten Erledigung staatlicher Aufgaben nicht zielführend.

Schon die Aufteilung in drei Planfeststellungsverfahren ist kontraproduktiv (siehe Einwendung 1). Völlig unverständlich ist nun die noch weiter gehende Aufteilung bei der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Eventuelle Videokonferenzen oder – eher unwahrscheinlich – Treffen der Sachbearbeitenden und Führungskräften sind für eine sachgerechte Bearbeitung nicht ausreichend.

Einwendung 3:

Die Planung zum Ersatzneubau der Westendbrücke wurde ohne Masterplan zum Verkehr bzw. zur verkehrlichen Entwicklung bezüglich der A 100 zwischen Autobahndreieck Charlottenburg (ADC) und Anschlussstelle Hohenzollern-damm sowie der A 115 bis Autobahnkreuz Zehlendorf durchgeführt.

Eine isolierte Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen eines Ersatzneubaus auf die Westendbrücke ist unzureichend. Für die Stadtautobahn A 100 ist die Berücksichtigung großräumigerer Auswirkungen notwendig. Im Rahmen eines Masterplanes hätten die Folgen aller geplanten Veränderungen an der A 100 und die Auswirkungen auf die jeweiligen Verkehrsmengen insgesamt in Charlottenburg betrachtet werden. Auch die Erweiterung der Westendbrücke um eine Spur muss im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen im Rahmen der anderen Projekte im oben genannten Bereich geprüft werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit auf der Autobahn und auf den Straßen der angrenzenden Stadtbereiche sowie des Immissionschutzes bzgl. Lärm und Schadstoffe ist eine Betrachtung als Gesamtprojekt für die Stadt erforderlich. Selbst das Berliner Abgeordnetenhaus hat am 6. Juni 2019 fraktionsübergreifend einen Masterplan gefordert (Nr. 2019/43/23 Drucksache 18/1966).

Einwendung 4:

Die Prüfung vernünftiger Alternativen wurde nur unzureichend vorgenommen. Beispielsweise hätte eine Tunnellösung intensiv u.a. unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Lärm, Schadstoffen und andere Umweltbelange untersucht werden müssen.

Tunnellösungen wurden lediglich in einer Machbarkeitsstudie sehr kurz betrachtet. Hier stand die technische Machbarkeit im Vordergrund, die nicht als unmöglich bewertet wurde. Auswirkungen auf Mensch und sonstige Umwelt im Vergleich zu Brückenlösungen wurden nicht betrachtet. Eine Tunnellösung hätte folgende Vorteile:

- Die Lärmbelastung von Anwohnenden und in Büros Arbeitenden wird deutlich verringert. Grenzwertüberschreitungen für Lärm können vermieden werden.
- Die Schadstoffbelastung in der Umgebung könnte durch gezielte Luftführung im und aus dem Tunnel deutlich verringert werden.
- Durch die Verringerung der Belastung für Anwohnende und in Büros Arbeitende durch Lärm und Schadstoffe können soziale Folgekosten in Bezug auf deren psychische und körperliche Gesundheit eingespart werden.
- Das Landschaftsbild wird nur noch durch die Fahrbahnen Richtung Süden beeinträchtigt und könnte durch Einhausung oder Deckelung weiter verbessert werden.
- Eine mit Tunnellösung mögliche Deckelung ermöglicht einen großen Flächengewinn, der vielfältig genutzt werden könnte: Wohnbebauung, soziale Einrichtungen, Sport- und Spielanlagen, Grünflächen, Kleingärten usw.
- Mit der Deckelung wird eine städtebauliche Verbindung von Wohngebieten durch Überwindung des Grabens geschaffen

Die vorstehend genannten Vorteile müssen in die Alternativenprüfung einbezogen werden.

Einwendung 5:

Die Auswirkungen einer möglichen teilweisen oder vollständigen Verlegung der Anschlussstelle „Kaiserdamm“ auf den Ersatzneubau für die Westendbrücke wurde nicht geprüft.

Die jetzige AS „Kaiserdamm“ ist ein Relikt der Verkehrsplanung in den 1950/60er Jahre in Berlin. Herkunfts- bzw. Zielort des Verkehrs ist, wie der Name der An-

schlussstelle ausweist, der Kaiserdamm. Dort wurde der Autobahnanschluss aber damals nicht realisiert, weil dazu die Nutzung von Flächen der damaligen Reichsbahn notwendig gewesen wäre. Die Reichsbahn gehörte jedoch zur DDR und damit im Rahmen des Viermächtestatus der Stadt unter die Hoheit der damaligen sowjetischen Besatzungsmacht. Verhandlungen über die Abgabe von Flächen wurden deshalb nicht geführt.

Deshalb befindet sich die AS „Kaiserdamm“ an der Knobelsdorffbrücke. Der ab- und auf die A 100 fahrende Verkehr muss durch dicht besiedelte Wohngebiete. Die überwiegende Zahl der Kfz kommt oder fährt zum Kaiserdamm. Im Sinne einer die Stadtentwicklung berücksichtigenden Verkehrsplanung ist also die Prüfung einer Verlegung der Anschlussstelle sinnvoll und nach dem Berliner Mobilitätsgesetz geboten.

Die Planfeststellungsbehörde Fernstraßen-Bundesamt Standort Leipzig hat während des Erörterungstermins zum Umbau der Autobahndreiecks Funkturm erkennen lassen, dass sie je nach Ergebnissen der neuen Verkehrsmengenprognosen auch die Verlegung der Anschlussstelle „Kaiserdamm“ in die Überlegungen einfließen lassen könnte. Siehe Wortprotokoll zur Erörterung am 23.04.2024.

Einwendung 6:

Die Verkehrsführung während der Bauphase muss über das Untersuchungsgebiet für den Ersatzneubau der Westendbrücke hinaus und einschließlich der Wohngebiete östlich und westlich der A 100 Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.

In der Bauphase gibt es wegen der geplanten mehr oder weniger gleichzeitigen Realisierung der drei in den vorstehenden Einwendungen genannten Projekte in den Bereichen Knobelsdorff- und Sophie-Charlotten-Straße sowie Königin-Elisabeth-Straße eine drastische Erhöhung der Verkehrsmengen. Grund ist, dass die jetzige Anschlussstelle „Kaiserdamm“ den meisten aufgrund der wechselnden Sperrungen von Ein- und Ausfahrten zusätzlichen Verkehr aufnehmen muss. Dies ist auch durch die DEGES selbst belegt.

Sowohl vorgesehene Umleitungsmaßnahmen als auch in diesen Bereichen zu treffenden Maßnahmen zur Vermeidung (Wohngebiet östlich der Sophie-Charlotten-Straße und Philippistraße) bzw. zur Minimierung zusätzlichen Verkehrs (Sophie-Charlotten-Straße, Königin-Elisabeth-Straße, Platanenallee) müssen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und des Planfeststellungsbeschlusses sein.

Einwendung 7:

Für den Ersatzneubau der Westendbrücke muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem entsprechenden Gesetz durchgeführt werden.

Soweit den ausgelegten Unterlagen zu entnehmen ist geht die DEGES davon aus, dass keine UVP-Pflicht besteht. Sie hat lediglich freiwillig einen Umweltbericht erstellt. Diese Sichtweise ist nicht zutreffend. Der Ersatzneubau der Westendbrücke selber sowie die begleitenden Maßnahmen sind nicht nur wesentliche Änderungen im Sinne der Vorschriften, sondern sind insgesamt als Neubau zu bewerten.

Einwendung 8:

Es hat offenbar kein Scoping-Termin stattgefunden. Das widerspricht den Vorschriften.

Den ausgelegten Unterlagen konnten keine Angaben zu Inhalt und Ablauf eines Scoping-Termins entnommen werden. Sollte kein Scoping-Termin stattgefunden haben, verstößt das gegen die Richtlinie der Europäischen Union, Richtlinie 97/11/EG, und gegen § 15 UVPG.

Es muss davon ausgegangen werden, die ausgelegten Unterlagen legen das auch nahe, dass der Bewertungsumfang unzureichend festgelegt ist.

Für den Vorstand Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.

Wolfgang Neumann