



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

Fernstraßen-Bundesamt
Friedrich-Ebert-Straße 72-78

04109 Leipzig

KiezBüro

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

Berlin, 12.03.2023

**Einwendung des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. zum Inhalt des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm
Az.: P2/02-01-04-01-#00007**

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 Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (ADF) sind folgende Rechtsgüter beeinträchtigt:

- Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der Anwohnenden,
- Umweltmedien (Luft, Klima, Boden, Wasser),
- 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,
- 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 das Zusammenleben im

Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.

Amtsgericht Charlottenburg 20398 Nz ♦ Finanzamt für Körperschaften I St.Nr. 27/670 52876
Bankverbindung: Berliner Volksbank IBAN DE51 1009 0000 2600 1170 01
Vorstand: Wolfgang Neumann ♦ Martin Burth ♦ Klaus Betz ♦ Bernd Greve

Klausenerplatz-Kiez (Wohnbereich zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm sowie A 100 und Schloßstraße).

Die Stadtautobahn A 100 soll inklusive ADF bis zum Autobahndreieck Charlottenburg erneuert werden, Das hier durchgeführte Planfeststellungsverfahren ist allerdings auf den Umbau des ADF begrenzt.

Einwendung 1:

Die Planung zum Umbau des ADF wurde ohne Masterplan zum Verkehr bzw. zur verkehrlichen Entwicklung im Einflussbereich des ADF bezüglich der A 100 zwischen Autobahndreieck Charlottenburg (ADC) und Anschlussstelle Hohenzollerndamm sowie der A 115 bis Autobahnkreuz Zehlendorf durchgeführt.

Eine isolierte Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen eines Umbaus auf die unmittelbare Umgebung des ADF ist unzureichend. Für die Stadtautobahn A 100 ist die Berücksichtigung großräumigerer Auswirkungen notwendig. Im Rahmen eines Masterplanes hätten die Folgen der Verlegung oder Schließung von Ein- bzw. Ausfahrten im ADF auf die anderen Anschlüsse im oben genannten Bereich geprüft werden müssen. Dies ist im Sinne der Verkehrssicherheit auf der Autobahn und auf den Straßen der angrenzenden Stadtbereiche sowie des Immissionschutzes bzgl. Lärm und Schadstoffe als Gesamtprojekt für die Stadt zu betrachten. Selbst das Berliner Abgeordnetenhaus hat am 6. Juni 2019 fraktionsübergreifend einen Masterplan gefordert (Nr. 2019/43/23 Drucksache 18/1966).

Einwendung 2:

Die Prüfung vernünftiger Alternativen wurde nur unzureichend vorgenommen. Es hätten auch Varianten mit Offenhaltung einzelner Ein- und Ausfahrten untersucht werden müssen.

Es ist offensichtlich, dass durch den geplanten Umbau des ADF die Verkehrsmengen an anderen Anschlussstellen erhöht werden. Deshalb hätte auch untersucht werden müssen, welche Auswirkung die Offenhaltung – unter Anpassung an die geplante Verlegung der AS Messedamm – einzelner Ein- und Ausfahrten großräumig hat.

Mit Vorgaben der RAA kann die nicht erfolgte Untersuchung nicht begründet werden. Erstens befindet sich das ADF in einem urbanen Raum (mit intensiver Wohnnutzung im größten Teil der unmittelbaren Umgebung), der zur Vermeidung unnötiger Verkehre möglichst vielfältig erschlossen werden muss. Abweichungen von der RAA sind also auf Schutzgüter bezogen wissenschaftlich zu begründen. Zweitens sieht die RAA selber Ausnahmen für städtische Räume vor. Es sind *„kleinere Knotenpunktabstände planerisch sinnvoll, um die Sammler- und Verteilerfunktion einer Stadtautobahn zu gewährleisten“* (RAA Kapitel 6.2.2.).

Einwendung 3:

Die Möglichkeit zur teilweisen oder vollständigen Verlegung der Anschlussstelle „Kaiserdamm“ 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 Anschlussstelle 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. Der Kaiserdamm ist eine 10-spurige Straße und problemlos in der Lage, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Er ist zudem Bundesstraße 2 und 5. Die Knobelsdorffstraße und die Sophie-Charlotten-Straße östlich sowie Knobelsdorffstraße und Platanenalle westlich der A 100, über die der Verkehr jetzt fließen muss, sind dagegen 2-spurig und ausschließlich von Wohnhäusern gesäumt.

Ohne Autobahnanschluss an der Knobelsdorffbrücke verringert sich der Durchgangsverkehr und damit auch die Belastungen der Wohnbevölkerung im Klausenerplatz-Kiez (einschl. Sophie-Charlotten-Straße) und in Alt-Westend (Königin Elisabeth-Straße und Platanenallee) durch Lärm und Schadstoffausstoß. Die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität werden im Klausenerplatz-Kiez erhöht, weil der starke Verkehr auf der Sophie-Charlotten-Straße wegfällt und der Schleichverkehr durch den Kiez stark verringert wird.

Im Sinne einer die Stadtentwicklung berücksichtigenden Verkehrsplanung ist also die Prüfung einer Verlegung der Anschlussstelle sinnvoll und nach dem Berliner Mobilitätsgesetz geboten. Dadurch kann Verkehr in nachgeordneten Stadtstraßen vermieden werden.

Einwendung 4:

Die Deckelung der A 100 in Troglage zwischen der Fußgängerbrücke Dresselsteig und der Knobelsdorffbrücke wurde nicht in den Planfeststellungsantrag einbezogen.

Mit dem geplanten Umbau des ADF strebt die DEGES eine höhere Verkehrsleistung an. Dies führt zu noch höheren Gesundheits- und Umweltbelastungen durch den Verkehr auf der A 100 im oben genannten Bereich. Sowohl für Lärm als auch für Schadstoffe werden jetzt schon Grenzwerte überschritten. Die Grenzwertüberschreitung erhöht sich durch den Umbau weiter. Aus diesem Grund sind infolge des ADF-Umbaus Schutzmaßnahmen für die anwoh-

nende Bevölkerung der A 100 zwischen S-Bhf. Messe Nord und Knobelsdorffbrücke zwingend erforderlich.

Die Machbarkeit einer Deckelung ist zumindest zwischen Kaiserdamm- und Knobelsdorffbrücke durch eine Studie der DEGES im Auftrag des Berliner Senates nachgewiesen.

Neben dem Gesundheits- und Umweltschutz hat eine Überbauung der A 100 und des Eisenbahngleiskörpers weitere Vorteile:

- Flächengewinn für soziale und Freizeiteinrichtungen, für Grünflächen und/oder Kleingärten.
- Städtebauliche Verbindung von Wohngebieten durch Überwindung des Grabens.

Einwendung 5:

Die Aufteilung der Um- und Neubaumaßnahmen zur A 100 in Charlottenburg in drei getrennte Planfeststellungsverfahren und die Auslassung der A 100 zwischen Ostpreußen- und Knobelsdorffbrücke ist nicht adäquat.

Es ist ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Um- und Neubaumaßnahmen im gesamten Bereich von ADF, A 100 und ADC geboten, einschließlich Westendbrücke und Rudolf-Wissel-Brücke. Es handelt sich um einen verkehrlich und in Bezug auf Stadtentwicklung zusammenhängenden Bereich. Zum Beispiel haben die Maßnahmen am ADF unmittelbare Auswirkungen auf den die A 100 befahrenden und verlassenden Verkehr an den Anschlussstellen „Kaiserdamm“, „Kaiserdamm Süd“ und „Spandauer Damm“.

Bei einer Gesamtplanung für den Streckenabschnitt zwischen ADF und ADC hätten sowohl die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Ein- und Ausfahrten im gesamten Bereich als auch die Verteilung des Verkehrs in den umliegenden Stadtstraßen beurteilt werden können. Das hätte auch Einfluss auf die Alternativenprüfung gehabt.

Einwendung 6:

Der für das Planfeststellungsverfahren von der Antragstellerin gewählte Untersuchungsraum für die Betrachtung von Auswirkungen des Umbaus des ADF auf die Verkehrsmengen und damit die menschliche Gesundheit ist räumlich zu beschränkt.

Die von der Antragstellerin für das ADF angestrebte Erhöhung des Fahrzeugdurchsatzes pro Stunde und die Veränderung der Fahrzeugströme durch die Schließung bzw. Verlegung von Zu- und Abfahrten, erfordert deshalb bezüglich der Verkehrs- und Umweltauswirkungen eine Betrachtung des Bereichs von der AS „Kurfürstendamm“ im Süd-Osten (A 100), nach der Ausfahrt Hüttenweg im Südwesten (A 115) und bis zur AS Spandauer Damm im Norden (A 100) des ADF. Dabei sind die umliegenden Stadtstraßen der Autobahnanschlüsse mit zu betrachten. Dabei ist sowohl Lärm als auch Schadstoffe zu berücksichtigen.

Insbesondere die Stadtstraßen um die Anschlussstelle „Kaiserdamm“ und die Jaffèstraße werden durch den Umbau verstärkt belastet. Weder dem UVP-Bericht, noch dem Erläuterungsbericht sind hierzu Untersuchungen zu entnehmen. Dies obwohl die Belastungen zum Beispiel in Teilen der Knobelsdorffstraße, in der Sophie-Charlotten-Straße, der Königin-Elisabeth-Straße bereits vor den Baumaßnahmen sehr hoch, zum Teil oberhalb der Grenzwerte sind.

Einwendung 7:

Die Verkehrsführung während der Bauphase muss über das Untersuchungsgebiet für den Umbau ADF hinaus und einschließlich der Wohngebiete Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.

In der Bauphase gibt es wegen der geplanten gleichzeitigen Schließung aller Ein- und Ausfahrten am ADF und dem noch nicht in Betrieb genommenen neuen Anschluss „Messedamm“ in den Bereichen Knobelsdorff- und Sophie-Charlotten-Straße eine drastische Erhöhung der Verkehrsmengen, da die jetzige Anschlussstelle „Kaiserdamm“ den meisten zusätzlichen Verkehr aufnehmen muss. Dies ist auch durch die DEGES selbst belegt, da allein für den Bereich um die AS „Kaiserdamm“ Umleitungsmaßnahmen vorgesehen sind.

Sowohl die Umleitungsmaßnahmen als auch in diesen Bereichen zu treffende 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 8:

Die Betrachtungen zu Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe während des Umbaus sind unvollständig und haben zu fehlerhaften Abwägungen bei der Alternativenprüfung zur Bauabwicklung geführt.

Auswirkungen während der Bauphase wurden von der Antragstellerin nur im Bauabschnitt an der A 100 bis zur Kaiserdammbrücke untersucht. Notwendig ist aber auch in den Stadtstraßen, die vom Verkehr betroffen sind, Auswirkungen von Lärm und Schadstoffen zu ermitteln. Wären beispielsweise die Belastungen im Klausenerplatz-Kiez (vor allem Sophie-Charlotten-Straße) berücksichtigt worden, hätte die Abwägung zwischen den im Erläuterungsbericht aufgeführten Varianten während der Bauphase (VWB) ein anderes Ergebnis gehabt.

Für den Vorstand Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.

Wolfgang Neumann

Martin Burth

Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.

Amtsgericht Charlottenburg 20398 Nz ♦ Finanzamt für Körperschaften I St.Nr. 27/670 52876
Bankverbindung: Berliner Volksbank IBAN DE51 1009 0000 2600 1170 01
Vorstand: Wolfgang Neumann ♦ Martin Burth ♦ Klaus Betz ♦ Bernd Greve