

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. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm zur Umbauphase.
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 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 und damit auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Wohnbereich Klausenerplatz-Kiez zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm sowie A 100 und Schloßstraße. In der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich ein Bistro, ein Imbiss und zwei Lokale mit Bedienung im Au-

ßenbereich sowie eine Schule. In der Knobelsdorffstraße in unmittelbarer Nähe der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich zwei Cafés mit Frühstücksangebot im Außenbereich.

Aufgrund der gleichzeitigen Schließung aller Ein- und Ausfahrten im Autobahndreieck zu Beginn der Umbauphase ist es unausweichlich, dass die Verkehrsmengen an der sogenannten Anschlussstelle (AS) Kaiserdamm¹ erheblich zunehmen. Eine teilweise Verringerung der Verkehrsmengen könnte sich erst mit Inbetriebnahme der neuen Anschlussstelle Messedamm ergeben. Das bedeutet eine sehr starke Zusatzbelastung für die Anwohnenden für mehrere, wahrscheinlich deutlich über fünf Jahre. Das gilt insbesondere für die Knobelsdorffstraße im Bereich der AS „Kaiserdamm“ und die Sophie-Charlotten-Straße, aber auch bezüglich Schleichverkehr für den gesamten Klausenerplatz-Kiez.

Einwendung 1:

Die Wohngebiete in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ wurden nicht in den Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen und auch nicht bei der Teilvariantenprüfung für die Umbauphase berücksichtigt. Das ist rechtsfehlerhaft und muss im weiteren Verfahren behoben werden.

Gemäß § 2 (1) Nr. 1 des UVPG sind die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Im Klausenerplatz-Kiez sind diese Auswirkungen sogar groß.

Ferner gibt § 2 (11) UVPG die Untersuchung des geographischen Gebietes vor, in dem Umwelteinwirkungen auftreten, die für die Zulassung des Vorhabens relevant sind. Im Klausenerplatz-Kiez treten zweifelsfrei Umwelteinwirkungen in größerem Umfang auf. Das ist für die Zulassung des Vorhabens relevant, da Grundrechte berührt sind und durch den zusätzlichen Verkehr Grenzwerte überschritten bzw. bereits überschrittene Grenzwerte noch mehr überschritten werden.

Beide Vorgaben sind anzuwenden, da der Umbau des ADF UVP-pflichtig ist. Der UVP-Bericht bzw. die in ihm beschriebene Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar.

Bei der Beschreibung der baubedingten Wirkungen in Kapitel 2.6.1 des UVP-Berichts fehlen die Wirkungen durch baubedingte Umleitungen. Bei der Beschreibung der geprüften Alternativen in Kapitel 5 werden die Varianten zur Verkehrsführung während der Bauzeit nicht erwähnt. Im Kapitel 7.1.1 zu den bau-bedingten Umweltauswirkungen werden die Wohnbereiche an der AS „Kaiserdamm“ nicht bewertet.

¹ Im weiteren Anschlussstelle „Kaiserdamm“ bzw. AS „Kaiserdamm“. Die Anschlussstelle befindet sich nicht am Kaiserdamm, sondern an der Knobelsdorffstraße.

Die Verpflichtung zur Betrachtung der Verkehrs- und Lärmsituation in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ ergibt sich ebenfalls aus § 50 BImSchG. Bei raumbedeutsamen Maßnahmen müssen schädliche Umwelteinwirkungen in Wohngebieten durch angemessene Verkehrsführung, hier einschließlich Ein- und Ausfahrten der A 100, soweit wie möglich vermieden werden. Dies ist zum Beispiel bei der Teilalternativenprüfung für die Bauabläufe zu berücksichtigen.

Einwendung 2:

Die ausgelegten Unterlagen enthalten keine Verkehrsmengen-Prognose für die Bauphase. Deshalb sind die ausgelegten Unterlagen unvollständig. Dadurch können Anwohner im Bereich der AS „Kaiserdamm“ ihre Betroffenheit nicht prüfen.

In der Unterlage „Bauzeitlicher Verkehrslärm“ stellt die Antragstellerin fest, dass *„eine deutliche Zunahme des Verkehrs im Bereich der Anschlussstelle Kaiserdamm“* zu erwarten ist.

Aus diesem Grund sieht die Antragstellerin an der AS „Kaiserdamm“ auch einen Einbahnstraßenring vor. Der Zeitraum, während dem die von der Antragstellerin geplanten Umleitungsmaßnahmen andauern, beträgt fünf Jahre oder mehr.

In Kapitel 9.1. des Erläuterungsberichtes wird richtig dargestellt, dass bei Schließung der Ein- und Ausfahrten im ADF der Verkehr über die AS „Kaiserdamm“ sowie die Anschlussstellen Spandauer Damm und Kaiserdamm Süd erfolgen wird. Anders als in Abbildung 78 suggeriert, wird aber der übergroße Teil die AS „Kaiserdamm“ nutzen. Damit verstößt die Planung gegen eines der von DEGES selbst im Erläuterungsbericht Kapitel 3.2.1 genannten Vorhabensziele, *„keine Verlagerung des Autobahnverkehrs in das Stadtstraßennetz während der Bauzeit“*.

Wenngleich die Antragstellerin in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eine deutliche Verkehrszunahme bestritten hat, muss ihr aufgrund der ausgelegten Unterlagen selbst hinreichend klar sein, dass ihre Planung für erhebliche Belastungen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ sorgt. Die Unterlassung der näheren Betrachtung dieser Belastungen und die nicht erfolgte Berücksichtigung bei der Variantenbetrachtung zum Vorgehen während der Bauzeit sind nicht zulässig.

In der Unterlage „Bauzeitlicher Verkehrslärm“ gibt es zwar in Kapitel 3 Angaben zu drei Straßen, die konkreten Orte werden aber nicht angegeben. Außerdem sind die angegebenen Verkehrsmengen nicht nachvollziehbar. Abschätzungen des Kiezbündnisses u.a. auf Grundlage der vorstehenden DEGES-Aussagen ergeben deutlich größere Verkehrsmengen:

Ort	DEGES BP 1, NF2	Kiezbündnis Bauphase
Knobelsdorffstr. Ost	27.140	42.480
Sophie-Charlotten-Str. zw. Knobelsdorffstr. und Horstweg	21.360	35.880

Angaben in Kfz/24h

Einwendung 3:

Es ist nicht ausreichend „im Laufe von weiteren Untersuchungen“ die Verkehrsverteilung „im Umfeld“ zu ermitteln, wie in Kapitel 4.3 der Unterlage „Untersuchungsbericht Verkehrsqualität“ ausgeführt wird.

Die Aussagen in der vorstehend genannten Unterlage sowie eine ähnliche Aussage in der Unterlage „Bauzeitlicher Verkehrslärm“ reichen für ein UVP-Pflichtiges Planfeststellungsverfahren nicht aus, da u.a. § 2 UVPG nicht erfüllt wird. Außerdem können Anwohnende der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ den Grad ihrer Betroffenheit nicht feststellen.

Einwendung 4:

Die im Erläuterungsbericht dargestellte Teilvarianten-Bewertung zur Verkehrsführung während der Bauzeit (Kapitel 3.2.8) ist fehlerhaft.

Die Antragstellerin hat in der Abwägung der von ihr betrachteten Teilvarianten offenbar die Bauzeit bzw. deren Minimierung als Kriterium besonders stark gewichtet bzw. es als absolut genommen². Wichtigstes Kriterium muss dagegen die gesundheitliche (physische und psychische) Belastung des Schutzgutes Menschen sein. Durch das deutlich größere Verkehrsaufkommen in den Stadtstraßen würde eine solche Abwägung zu einer Variante des schrittweisen Umbaus des ADF führen.

Der Zustand der Brückenbauwerke mag bedenklich sein. Es ist aber nicht nachvollziehbar, dass ein Bauzeitunterschied von zwei Jahren einen entscheidenden Unterschied machen soll. Dies müsste eindeutig belegt werden, bevor es den Ausschlag geben kann. Im Zweifel sind provisorische Instandhaltungsmaßnahmen einer stärkeren Belastung in Stadtstraßen vorzuziehen. Im Erläuterungsbericht wird zwar ausgeführt, dass „Auswirkungen bzw. Ein-

² Die Antragstellerin schreibt: „Unter Berücksichtigung der abgängigen Brückenbauwerke und der Aufrechterhaltung des Verkehrs am AD Funkturm muss die Variantenentscheidung primär nach dem Kriterium der kürzesten Bauzeit erfolgen.“

schränkungen im städtischen Straßennetz“ (Erläuterungsbericht, Kapitel 3.2.8.6) betrachtet wurden, dies ist aber, jedenfalls für die Umgebung der AS „Kaiserdamm“, nicht der Fall.

Bei einer sachgerechten und dem UVPG entsprechenden Abwägung wäre die Realisierung der Teilvariante VWB 3.1a oder einer ähnlichen Lösungen die Folge. Die Zunahme des Verkehrs an der AS „Kaiserdamm“ und damit der Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohnenden wäre dann deutlich geringer und würde zeitlich nicht so lang dauern.

Einwendung 5:

Beim Variantenvergleich für die Bauphase wurde die Erhöhung des Unfallrisikos in den Stadtstraßen der Umgebung des AS „Kaiserdamm“, insbesondere für Radfahrende und Zufußgehende, nicht berücksichtigt.

Durch die drastische Erhöhung der Verkehrsmengen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ während der Bauzeit, werden Leben und körperliche Unversehrtheit der Anwohnenden mehr gefährdet. Diese Tatsache muss bei der Abwägung zur Auswahl der umzusetzenden Variante mit hoher Gewichtung berücksichtigt werden.

Einwendung 6:

Die Wohngebiete um die AS „Kaiserdamm“ wurden ausweislich der Aussagen im Erläuterungs- und im UVP-Bericht nicht in die Lärmuntersuchungen einbezogen. Dies ist nachzuholen.

Lärm beeinträchtigt unmittelbar die körperliche Unversehrtheit bzw. psychische und physische Gesundheit der Anwohnenden. Im Rahmen der Bewertungen und Abwägungen im Planfeststellungsverfahren sind nicht nur geltende Grenz- bzw. Richtwerte zu berücksichtigen, sondern auch die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärm. Eine Auswertung von vielen Studien zu Lärmwirkungen auf Menschen durch die WHO hat zu der Empfehlung geführt,

- 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.

Diese Werte werden in weiten Bereichen der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ bereits jetzt deutlich überschritten und werden durch die zu erwartende Verkehrszunahme noch deutlicher überschritten. Dies hat zur Folge, dass bei einer Bewertung der Zunahme des Lärms bereits geringe Erhöhungen des Lärmpegels zu Maßnahmen führen müssen.

Für Anwohnende in der Knobelsdorffstraße zwischen A 100 und Sophie-Charlotten-Straße werden bereits jetzt alle Grenz- bzw. Richtwerte aus geltenden Vorschriften (incl. der hohen Werte aus § 1 (2) 16. BImSchV und Lärmschutz-RL-StV 2.1) überschritten. Für Anwohnende

in der Sophie-Charlotten-Sstraße werden die Grenz- bzw. Richtwerte dieser Vorschriften ebenfalls überschritten oder knapp erreicht und für Anwohnende nahe der Sophie-Charlotten-Straße werden die Werte der DIN 18005 Beiblatt 1 überschritten und aus § 2 (1) Nr. 2 der 16. BImSchV mindestens knapp erreicht.

Für Anwohnende im verkehrsberuhigten Bereich und in der Tempo-30-Zone weisen die Lärmkarten des Senats mit Ausnahme der ersten Häuser zur Sophie-Charlotten-Straße nur für die Fassaden Lärmpegel aus. Diese Pegel überschreiten beispielsweise für große Teile der Knobelsdorffstraße immer noch die Werte aus DIN 18005 Beiblatt 1 und erreichen fast die Werte § 2 (1) Nr. 2 der 16. BImSchV. Durch den Ausweich-/Schleich- und damit Durchgangsverkehr werden sie ebenfalls stärker belastet als bisher und es kann auch zu Überschreitung dieser Werte kommen.

Es ist offensichtlich, dass es sich bei den vorstehend genannten Gebieten um besonders empfindliche Bereiche handelt. Deshalb wird hier darauf hingewiesen, dass nicht allein entscheidend ist, ob die Grenzwerte aus § 2 (1) Nr. 2 der 16. BImSchV überschritten werden. Laut des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages kommt es vielmehr darauf an, *„ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist“*.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind auch Belastungen im Wohn- bzw. Wohnumfeldbereich relevant. Im Klausenerplatz-Kiez gibt es über die in der Einleitung genannten Gaststätten weitere mit Bedienung im Außenbereich. Darüber hinaus gibt es vom Bezirksamt aufgestellte Sitzbanken. Deshalb hat der Wohnumfeldbereich eine besondere Bedeutung für die Gesundheit, die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Anwohnenden. Nach der strategischen Lärmkarte des Senats betragen die Lärmpegel in der Knobelsdorffstraße bis zur Sophie-Charlotten-Straße und in der Sophie-Charlotten-Straße zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm bereits jetzt 70 – 75 dB(A) bzw. in einigen Randbereichen des öffentlichen Straßenlandes mindestens 65 - 70 dB(A). Das erhöht sich durch wegen des ADF-Umbaus zu erwartenden größeren Verkehrsmengen. Auch diesbezüglich sind eine Betrachtung der Lärmsituation und eine Berücksichtigung bei der Alternativenbetrachtung erforderlich.

Einwendung 7:

Der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnenden im Klausenerplatz-Kiez ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.

Neben der Hauptforderung des Kiezbündnisses, durch einen geeigneten Umbauablauf im ADF die zusätzlichen Verkehrsmengen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ möglichst gering zu halten, sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Aus § 44 (2) StVO in Verbindung mit § 45 (1) S. 2 Nr. 3 StVO ergibt sich wegen der starken 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 erheblich 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.

Einwendung 8:

Bei der Bewertung der Lärmsituation im Bereich der AS „Kaiserdamm“ ist auch die Hans-Litten-Schule zu berücksichtigen, die sich in der Sophie-Charlotten-Straße 70 befindet.

Dort beträgt der Fassadenpegel bereits jetzt $L_{DEN} = 65-70 \text{ dB(A)}$. Während der Unterrichtszeit ist der Lärmpegel mit Sicherheit noch höher, da es sich bei L_{DEN} 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. Bemerkenswert ist, dass der niedrigere Grenzwert für Schulen im UVP-Bericht in der Tabelle 34 nicht benannt wird.

Einwendung 9:

Im Erläuterungsbericht wird kein Konzept dargestellt, wie bei der geplanten Verkehrsführung durch die Sophie-Charlotten-Straße Schleich- und damit Durchgangsverkehr im verkehrsberuhigten Bereich und in der Philippistraße verhindert werden soll. Dies muss aber Teil des Planfeststellungsverfahrens sein und auch im Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden.

Bei dem mehrmals am Tag besonders verstärkten Verkehr kommt es vor allem in der Sophie-Charlotten-Straße zwischen Knobelsdorffstraße und Kaiserdamm schon heute häufig zu Stausituationen. Stausituationen werden bei deutlich größeren Verkehrsmengen häufiger auftreten und auch länger anhalten. Ein nicht vernachlässigbarer Teil des Verkehrs Richtung City würde als Ausweichweg vor allem die verkehrsberuhigte Knobelsdorffstraße oder den Horstweg (gegenwärtig Tempo-30-Zone, geplant verkehrsberuhigter Bereich) wählen. Für den Verkehr Richtung Westend und Spandau wird der Straßenzug Philippistraße/Saldernstraße als Schleichweg genutzt werden.

Um die Belastung durch Lärm, Schadstoffe und erhöhtem Unfallrisiko der besonders sensiblen Bereiche zu vermeiden, müssen Maßnahmen getroffen werden, die diesen Durchgangsverkehr verhindern. Diese Maßnahmen müssen wegen der durch den Umbau des ADF verursachten Mehrbelastungen im Planfeststellungsverfahren diskutiert und im Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden. Im Erläuterungsbericht der Antragstellerin wird lediglich ein Konzept hierfür erwähnt, aber nicht ausgeführt. In Abbildung 81 ist jedoch nur das Verbot der Einfahrt in den Horstweg zu erkennen. Das Verbot ist begrüßenswert, aber nicht ausreichend. Die Sperrung der Knobelsdorffstraße ist als sich quasi aufdrängende Ausweichstrecke ebenso erforderlich, wie ein Einfahrtverbot in die Philippistraße. Auch für den übrigen verkehrsberuhigten Bereich sind Maßnahmen vorzusehen.

Einwendung 10:

Das geplante Rechtsabbiegeverbot an der AS Spandauer Damm für die Ausfahrt Richtung Norden darf nicht umgesetzt werden.

Mit dem Rechtsabbiegeverbot würde zusätzlich der gesamte Verkehr in das nördliche Charlottenburg die AS „Kaiserdamm“, die Knobelsdorffstraße und die Sophie-Charlotten-Straße nördlich der Knobelsdorffstraße nutzen. Das ein nennenswerter Anteil dieses Verkehrs an der AS Spandauer Damm links abbiegt und dann über den Wender Königin-Elisabeth-Straße/Fürstenbrunner Weg zurück Richtung Sophie-Charlotten-Straße bzw. Richtung Osten fährt, ist Wunschdenken der Antragstellerin und entbehrt jeder praktischen Erfahrung.

Konsequenz wäre die Zunahme des Ausweich- und Schleichverkehrs als Durchgangsverkehr durch den verkehrsberuhigten Bereich des Klausenerplatz-Kiezes. Seeling-, Christ- und

Gardes-du-Corps-Straße wären hiervon besonders betroffen. Notwendige Maßnahmen sind Tempo 30 für die Sophie-Charlotten-Straße, für eine oder zwei der Straßen ein Einfahrtverbot von der Sophie-Charlotten-Straße und für nicht so ausgewiesene Straßen zur Verminderung der Attraktivität Diagonalsperren und Fahrbahnkissen.

Einwendung 11:

Die im Erläuterungsbericht auf Seite 259 erwähnten, aber nicht näher beschriebenen Maßnahmen für den Radverkehr müssen auf jeden Fall erfolgen und im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt werden. Die aus den knappen Angaben zu vermutenden Maßnahmen sind aber nicht ausreichend.

Für Radfahrende ist die Kreuzung Knobelsdorff-/Sophie-Charlotten-Straße heute schon sehr risikobehaftet. Mit den deutlich größeren Verkehrsmengen während des ADF-Umbaus erhöht sich das Risiko drastisch. Es gab in den letzten Jahren an den Ampeln der Ein- und Ausfahrten der AS „Kaiserdamm“ und der genannten Kreuzung bereits mehrfach Unfälle mit Radfahrenden. Deshalb ist die Einrichtung einer durch bauliche Maßnahmen getrennte Fahrradspur auf dem heutigen Fahrdamm der Knobelsdorffstraße Richtung Osten bis zur Sophie-Charlotten-Straße erforderlich. An der Kreuzung ist außerdem eine für Radfahrende von den Rechtsabbiegenden Kfz getrennte Grünphase der Lichtsignalanlage notwendig.

Für alle ausgewiesenen Einfahrtverbote (auch Sophie-Charlotten-Straße) müssen Ausnahmen für Radfahrende zugelassen werden.

Einwendung 12:

Es ist während der Bauphase keine sicherere Überquerung der Sophie-Charlotten-Straße zwischen Knobelsdorffstraße und Kaiserdamm für Zufußgehende vorgesehen.

Der Verkehr in der Sophie-Charlotten-Straße nimmt während der Umbauphase für das ADF erheblich zu. Damit Zufußgehende die Straße gefahrungsarm überqueren können, ist an geeigneter Stelle zwischen Horstweg und Philippistraße ein Zebrastreifen mit Bedarfsampel einzurichten.

Für den Vorstand des Kiezbündnisses 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