



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

Fernstraßen-Bundesamt  
Friedrich-Ebert-Straße 72-78

KiezBüro

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

04109 Leipzig

Berlin, 12.03.2023

**Einwendung des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm zu Verkehrsführung und Verkehrsbelastung nach dem Umbau.  
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

**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

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

Aufgrund der Schließung der Ein- und Ausfahrt an der Halenseestraße und der Verlegung der Anschlussstelle Messedamm auf die A 115 werden die Verkehrsmengen an der sogenannten Anschlussstelle (AS) Kaiserdamm<sup>1</sup> erheblich zunehmen. Das bedeutet eine starke Zusatzbelastung für die Anwohnenden dieser Anschlussstelle. 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 Bewertung und Abwägung für die Varianten- und Teilvariantenprüfung 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. Unabhängig davon, ob die Auswirkungen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“ und damit auch im Klausenerplatz-Kiez als unmittelbar oder mittelbar bewertet werden, sind die Auswirkungen bedeutsam.

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 nicht vernachlässigbarem 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.

Die nach § 3 UVPG geltenden Grundsätze der Umweltprüfungen werden von der Antragstellerin nicht ausreichend beachtet. Danach umfassen Umweltprüfungen

*„die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Schutzgüter. Sie dienen einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze, ...“.*

---

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

Alle drei Vorgaben sind anzuwenden, da der Umbau des ADF UVP-pflichtig ist. Die Auswirkungen nach Abschluss des Umbaus auf das Schutzgut Menschen werden im UVP-Bericht nicht dargestellt. Der UVP-Bericht bzw. die in ihm beschriebene Vorgehensweise zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist nicht nachvollziehbar und fehlerhaft.

Nach § 1 (1) Nr. 1 ROG sind „*unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen*“. Im vorliegenden Fall sind die unterschiedlichen Anforderungen der Kfz-Verkehr und die Gesundheit bzw. das Wohlbefinden des Schutzgutes Menschen in der Umgebung der AS „Kaiserdamm“. Die Möglichkeit einen Ausgleich herbeizuführen müsste zumindest bei der Varianten- und Teilvariantenprüfung berücksichtigt werden. Dies ist aber nicht geschehen. Bei den Alternativen- bzw. Varianten- und Teilvariantenprüfungen wird darüber hinaus gegen § 2 (2) Nr. 1 ROG verstoßen. Danach soll eine nachhaltige Daseinsvorsorge gesichert werden. Dies ist mit der vorliegenden Planung nicht der Fall.

Die Planung der Antragstellerin DEGES verstößt wegen der unzureichenden Alternativenprüfung auch gegen das Mobilitätsgesetz. Folgende §§ sind berührt:

- § 6 (2) MobG BE, Reduzierung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit,
- § 8 (2) MobG BE, ressourcenschonende und stadökologisch nachhaltige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur,
- § 9 MobG BE, Minimierung verkehrsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftschadstoff- und Lärmbelastungen unabhängig von Grenzwerten,
- § 10 (3) MobG BE (Vision Zero), Vermeidung von Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden.

In der Stadtentwicklung ist nach den Zielen der Raumordnung in Verbindung mit dem Mobilitätsgesetz Berlin der Verkehr in sensiblen Bereichen zu vermeiden und über möglichst gering besiedelte Straßen zu führen. Differenziert auftretende Raumwiderstände sind gegeneinander abzuwägen. Dies ist während der Planung für den Umbau des Autobahndreiecks Funkturm bezüglich einer Ein- und Ausfahrt Halenseestraße und der Stadtstraßen in der Umgebung der Anschlussstelle „Kaiserdamm“ nicht geschehen. Damit wird § 4 Abs. 1 ROG nicht ausreichend Rechnung getragen.

Die Verpflichtung zur Betrachtung der Verkehrs- Lärm- und Schadstoffsituation 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 wäre zum Beispiel bei der Alternativenprüfung zu berücksichtigen gewesen.

Einwendung 2:

**Die Alternativenprüfung der Antragstellerin ist unzureichend.**

Die DEGES hat keine vollständige Alternativenprüfung im Sinne von § 53 Abs. 2 UVPG (siehe auch § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG) durchgeführt.

1. Die betrachteten Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in der Lage der A 115 und der Verbindungen zwischen A 115 und A 100 sowie der Lage der neuen Anschlussstelle Messedamm. Darüber hinaus wurden noch Alternativen bzgl. örtlich eng umgrenzter Maßnahmen betrachtet. Es wurden keine Alternativen und ihre Auswirkungen bezüglich modifizierten Erhalts von Ein- bzw. Ausfahrten im Bereich des Autobahndreiecks mit direktem Bezug zur A 100 untersucht.
2. Bei der Alternativenprüfung wurden die verkehrlichen Auswirkungen auf die Anschlussstellen und Stadtstraßen außerhalb des Planungsgebietes nicht hinreichend und die gesundheitlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen gar nicht betrachtet.
3. Sich aufdrängende Alternativen wurden nicht berücksichtigt.

Einwendung 3:

**Die Möglichkeiten die A 100 aus Süden kommend auf die Halenseestraße zu verlassen und Richtung Süden die A 100 von der Halenseestraße zu befahren müssen erhalten bleiben.**

Als zu betrachtende Alternative drängt sich die Einrichtung einer Abfahrt von der A 100 Fahrtrichtung Nord auf die Halenseestraße Ost und einer Einfahrt von der Halenseestraße West auf die A 100 Fahrtrichtung Süd auf. Damit würde ein direkter Anschluss der A 100 an Stadtstraßen (Sinn einer Stadtautobahn) und Infrastruktureinrichtungen wie S-Bhf. Westkreuz, Zentraler Omnibusbahnhof und Parkhaus im ICC erhalten bleiben und damit unnötige Umwege sowie unnötige Belastungen von Anwohnenden in Stadtstraßen und der Umwelt sowie des Klimas vermieden. Auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen, vor allem schweren Unfällen mit Personenschaden, ist mit dieser Ein- und Ausfahrt geringer.

Im Einzelnen bezüglich der AS „Kaiserdamm“:

- ✓ Der aus Süden auf der A 100 kommende Verkehr Richtung City-West (oder darüber hinausgehend zur City-Ost) muss nicht von der AS „Kaiserdamm“ durch die nachgeordneten Stadtstraßen Knobelsdorff- und Sophie-Charlotten-Straße, sondern kann auch – wie bisher – über Messedamm/Neue Kantstraße/und weiter bzw. Messedamm/Kaiserdamm/und weiter erfolgen.
- ✓ Der aus Süden auf der A 100 kommende Verkehr Richtung Westend, Olympiastadion, bzw. Spandau (Altstadt, Haselhorst, Hakenfelde) muss nicht von der AS

„Kaiserdamm“ durch die nachgeordneten Stadtstraßen Knobelsdorffstraße und Platanenallee oder Königin-Elisabeth-Straße, sondern kann auch – wie bisher – über die bis zum Theodor-Heuß-Platz von Wohnbebauung freie Strecke Messedamm/Masurenallee/Reichsstraße erfolgen.

- ✓ Der aus Westend bzw. Olympiastadion kommende Verkehr kann – wie bisher – über die Masurenallee/Messedamm/Halenseestraße auf die A 100 Richtung Süden fahren.
- ✓ Die Bus- und Lieferverkehre aus Süden über die A 100 kommend zum Zentralen Omnibusbahnhof bzw. zum Messegelände sowie in jeweiliger Gegenrichtung können ihre Ziele direkt anfahren.
- ✓ Die vorstehend genannten, bei Ein- und Ausfahrt bezüglich Halenseestraße möglichen Verkehrswege verkürzen die Fahrwege, verringern die Staugefahr und entlasten die nachgeordneten Stadtstraßen an der AS „Kaiserdamm“ ohne andere Wohnbereiche zusätzlich zu belasten.
- ✓ Durch die kürzeren Fahrwege wird die Möglichkeit für Verkehrsunfälle auf den Stadtstraßen verringert. Während auf der A 100 ausschließlich Kraftfahrzeuge von Unfällen betroffen sind, sind es auf Stadtstraßen auch Zufußgehende und Radfahrende.
- ✓ Für den gesamten Bereich nördlich des Straßenzuges Neue Kantstraße/Masurenallee, insbesondere um die AS „Kaiserdamm“, würden weniger Lärm und geringere Schadstoffbelastungen erreicht.

Vor diesem Hintergrund kann das Autobahnregelwerk RAA nicht als Hinderungsgrund für diese Alternative herangezogen werden. Die RAA sieht gerade für Stadtautobahnen eine große Flexibilität vor und weist zum Beispiel für die Stadt explizit auf Folgendes hin: Es sind „kleinere Knotenpunktabstände planerisch sinnvoll, um die Sammler- und Verteilerfunktion einer Stadtautobahn zu gewährleisten“ (RAA Kapitel 6.2.2.). Die RAA bieten keine geschlossenen Lösungen für alle Planungsaufgaben an, sondern enthalten einen gewissen Ermessensspielraum. Dabei sind im Einzelfall Abweichungen von den Richtwerten möglich.

Das Argument Unübersichtlichkeit in der Verkehrsführung ist ebenfalls nicht geeignet die Alternative auszuschließen. Die jetzige Planungsvariante 4d verbunden mit der Verlegung der Ausfahrt in die Überleitung von der A 100 auf die A 115 und der Einfahrt vor die Überleitung von der A 115 auf die A 100 (siehe z.B. Vorschlag Braband vom 28.08.2020 oder ähnlich) hat eine ausreichende Übersichtlichkeit.

Schließlich kann auch das Gegenargument Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) nicht überzeugen. Siehe hierzu Einwendung Unfälle.

Einwendung 4:

**Die von der Antragstellerin ermittelten Verkehrsmengen für die Umgebung der AS „Kaiserdamm“ sind zu gering und nicht plausibel.**

Die Antragstellerin weist in den Planfeststellungsunterlagen im Vergleich der Prognosen für 2030 ohne Umbau und mit Umbau (also Wegfall der Ein- und Ausfahrten im ADF) eine Zunahme des Verkehrs um ca. 3.800 Kfz/24h an der AS „Kaiserdamm“, um mehr als 1.300 Kfz/24h in der Knobelsdorffstraße Ost (zwischen A 100 und Sophie-Charlotten-Straße) und um 2.000 Kfz/24h in der Sophie-Charlotten-Straße (zwischen Knobelsdorffstraße und Horstweg aus. Bereits diese Zunahmen sind keinesfalls vernachlässigbar. Für die Prognose wurde unterstellt, dass der größte Teil der Verkehrsmengen, die heute die Autobahnen im Autobahndreieck Funkturm verlassen, die neue AS Messedamm benutzen werden. Das ist jedoch wegen der komplizierten Verkehrsführung, wegen des längeren Fahrweges und wegen der nicht zu vermeidenden, häufig auftretenden Stausituationen (die bisher verteilten 7 bzw. 9 Ein- und Ausfahrten werden auf eine Anschlussstelle konzentriert) sehr unwahrscheinlich.

Außerdem ist festzustellen, dass die von der Antragstellerin prognostizierten Zunahmen der Verkehrsmengen aufgrund der Diskrepanz zwischen ihrer Analyse Nullfall für 2018 (Grundlage für die Prognosen für 2030) und den Verkehrsmengen des Senats aus der Verkehrszählung 2019 zu gering sind. Die Antragstellerin gibt für die AS „Kaiserdamm“, die Knobelsdorffstraße zwischen A 100 und Sophie-Charlotten-Straße sowie die Sophie-Charlotten-Straße höhere bis deutlich höhere Verkehrsmengen an als sie nach der Verkehrszählung tatsächlich gegeben sind.

Wegen der nicht vorhandenen Plausibilität der Verkehrsmengenzahlen der Antragstellerin DEGES, hat das Kiezbündnis eigene Verkehrsmengen ermittelt. Hierfür wurde aufgrund einer Start-Ziel-Analyse für die Kfz abgeschätzt, wieviel von ihnen, die in der DEGES-Prognose Nullfall für 2030 die 7 bzw. 9 Ein- und Ausfahrten im ADF nutzen, nach dem Umbau trotz der neuen AS Messedamm die AS „Kaiserdamm“ nutzen würden. Die dabei vom Kiezbündnis ermittelten Zahlen dürften aber auch eher zu niedrig sein, da sie auf der DEGES-Prognose Nullfall aufsetzen und die Abschätzungen eher vorsichtig (im Sinner eher unterschätzen) erfolgt sind. Siehe folgende Tabelle.

Ort		Verkehrszählung 2019	DEGES 2018	DEGES 2030 ohne Umbau	DEGES 2030 nach Umbau	Kiezbündnis 2030 nach Umbau
AS „Kaiserdamm“	Kfz	23.900	32.400	24.010	27.820	37.900
Knobelsdorffstr. Ost	Kfz	11.400	19.200	12.980	14.300	22.000
Sophie-Charlotten-Str. zw. Knobelsdorffstraße und Horstweg	Kfz	12.500	12.600	8.770	10.770	17.800

Angaben in Kfz/24h

Einwendung 5:

### **Die Berücksichtigung von Kfz-Unfällen bei der Planung des Umbaus ist unzureichend.**

Unfälle werden in den ausgelegten Unterlagen nur für den von DEGES festgelegten Untersuchungsraum in unmittelbarer Umgebung des Umbaus problematisiert. Die Nennung anderer Unfallorte an Autobahnknotenpunkten oder Stadtstraßenkreuzungen (nicht die im Klausenerplatz-Kiez) erfolgt nur für einen oberflächlichen Vergleich. Eine mögliche erhöhte Unfallgefahr auf Stadtstraßen, die nach dem Umbau mehr Verkehr aufnehmen müssen, wurde weder im Erläuterungsbericht problematisiert, noch in die Umweltverträglichkeitsuntersuchung einbezogen.

Die Antragstellerin begründet das Ergebnis der von ihr durchgeführten Planung zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm mit einem durch die Ein- und Ausfahrten bedingten Unfallschwerpunkt. Deshalb lehnt sie auch die vorgeschlagene Alternative mit der Möglichkeit zur Ein- und Ausfahrt an der Halenseestraße ab. Sie betrachtet aber nur die Unfälle im Autobahndreieck und nicht die Unfälle an Orten, die durch den Umbau größere Verkehrsmengen aufnehmen müssen.

Davon abgesehen, dass bei Diskussionen über Unfallschwerpunkte in Berlin das ADF nie genannt wird mag sein, dass dort relativ viele Unfälle stattfinden. Dabei handelt es sich aber ganz überwiegend um Blechschäden. Viel relevanter sind jedoch Unfälle mit Personenschäden.

Im siebten Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes wird in § 50 für die Planung die Vermeidung schwerer Unfälle mit Auswirkungen u.a. auf zum Wohnen dienende Gebiete und Verkehrswege gefordert. Der Gesetzestext hebt zwar auf Betriebsbereiche ab. Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten aber nach § 2 (1) Nr. 4 BImSchG auch für den Bau öffentlicher Straßen. Der siebte Teil heißt „Gemeinsame Vorschriften“. Insofern kann § 50 BImSchG sinngemäße auf Verkehrsanlagen übertragen werden.

### **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

Wären bei der Planung auch Unfälle mit Personenschäden in Bereichen berücksichtigt worden, die nach dem Umbau größere Verkehrsmengen aufnehmen müssen, wäre das Ergebnis möglicherweise ein anderes gewesen. Auf jeden Fall wäre das Argument der Ablehnung einer Variante 4d mit der Möglichkeit zur Ein- und Ausfahrt an der Halenseestraße nicht tragbar gewesen.

Durch einen Vergleich der Unfallzahlen mit Personenschäden im Bereich der A 100-Ausfahrt Richtung Nord auf die Halenseestraße Ost und im Bereich der Ausfahrt von der A 100 Richtung Nord auf die Knobelsdorffstraße bis zur Kreuzung Sophie-Charlotten-Straße relativiert sich die DEGES-Behauptung vom Unfallschwerpunkt bezüglich der Ausfahrt Halenseestraße. Im Zeitraum von 2018 bis 2021 gab es im ersten genannten Bereich 21 Unfälle mit Leichtverletzten und 1 Unfall mit Schwerverletzten, im zweiten genannten Bereich 18 Unfälle mit Leichtverletzten und 3 mit Schwerverletzten (siehe Teilbereich 1 in der Tabelle). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich im ersten Bereich 17 Unfälle und im zweiten Bereich 14 Unfälle nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit dem ausfahrenden Verkehr zuordnen lassen. Eine Bewertung zum Wegfall oder Erhalt der A 100-Ausfahrt Richtung Nord auf die Halenseestraße Ost in angepasster Form müsste also unter Berücksichtigung dieser beiden Bereiche vorgenommen werden. Der vorstehend durchgeführte Vergleich rechtfertigt keinen Wegfall der Ausfahrt auf die Halenseestraße Ost.

Auch der Wegfall der Einfahrt von der Halenseestraße West auf die A 100 Fahrtrichtung Süd lässt sich nicht durch eine hohe Unfallzahl mit Personenschäden begründen. Es gab vier Unfälle mit Leichtverletzten (siehe Teilbereich 2 ADF in der Tabelle ).

Die Unfallzahl an der AS „Kaiserdamm“ ist im Zeitraum 2018 – 2021 bei 16 Unfällen mit Leicht- und 4 Unfällen mit Schwerverletzten (Tabelle, Teilbereich 2 AS „Kaiserdamm“) eher negativer zu bewerten, wie die Ausfahrt von der A 100 auf die Halenseestraße Ost (Teilbereich 1 ADF) oder gar die Einfahrt von der Halenseestraße West auf die A 100 (Teilbereich 2 ADF).

Jahr	Teilbereich 1 ADF		Teilbereich 2 ADF		Teilbereich 1 AS „Kaiserdamm“		Teilbereich 2 AS „Kaiserdamm“	
	LV	SV	LV	SV	LV	SV	LV	SV
2018	9	1	1	0	8	1	4	2
2019	5	0	1	0	5	2	3	2
2020	5	0	1	0	4	0	6	0
2021	2	0	1	0	1	0	3	0
Σ	21	1	4	0	18	3	16	4

Quelle für die Zahlen: Unfallatlast auf Grundlage von Polizeiangaben  
Abkürzungen: ADF = Autobahndreieck Funkturm, AS Anschlussstelle,  
LV = Leichtverletzt, SV Schwerverletzte.

Die Wahrscheinlichkeit für Unfälle steigt mit zunehmender Fahrzeugdichte. Deshalb werden die Unfallzahlen nach Schließung der Ausfahrt von der A 100 auf die Halenseestraße Ost



durch die höhere Verkehrsmenge an der Ausfahrt von der A 100 auf die Knobelsdorffstraße und an der Kreuzung Knobelsdorffstraße/Sophie-Charlotten-Straße noch deutlich zunehmen.

Als Fazit bezüglich der Unfallsituation ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Unfallzahlen bei einer Abwägung den Wegfall der Ausfahrt auf die Halenseestraße Ost und die Einfahrt von der Halenseestraße West nicht rechtfertigen können.

Einwendung 6:

**Die Wohngebiete um die AS „Kaiserdamm“ wurden bzgl. Verkehrsführung nach dem Umbau ausweislich der Aussagen im Erläuterungs- und im UVP-Bericht sowie allen anderen ausgelegten Unterlagen 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 nach Umbau 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-Charlottenstraße 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 zu erwartenden 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 verkehrsberuhigten Bereichen und auch Tempo-30-Zonen 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 außer den 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 von der A 100 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 den Erhalt der Möglichkeit die A 100 an der Halenseestraße zu verlassen und zu befahren 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 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.

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  $L_{DEN} = 65-70$  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. Nach Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wird sich 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 der Durchgangsverkehr im verkehrsberuhigten Bereich und im Horstweg 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 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. Die Sperrung der Knobelsdorffstraße ist als sich quasi aufdrängende Ausweichstrecke ebenso erforderlich, wie ein Einfahrtverbot oder andere geeignete Maßnahmen in Horstweg und Philippistraße.

Für den Vorstand des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V.

Wolfgang Neumann

Martin Burth