



Fernstraßen-Bundesamt, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig

Kiezbündnis Klausener Platz e.V.  
Seelingstraße 14  
14059 Berlin

Friedrich-Ebert-Straße 72-78  
04109 Leipzig

bearbeitet von:  
Benjamin Preuß

Referat P2 – Anhörungs- und Plan-  
feststellungsbehörde

[www.fba.bund.de](http://www.fba.bund.de)

**Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Autobahndreiecks Funk-  
turm (A 100/A 115) – A 100, Richtungsfahrbahn Dresden – Bau-km 0+000 bis  
Bau-km 0+879,320, A 100, Richtungsfahrbahn Hamburg – Bau-km 0+000 bis  
Bau-km 0+970,352, A 115 – Bau-km 0+150 bis Bau-km 1+051,220**

*Ihr(e) Schreiben / E-Mail(s) / De-Mail(s) vom 12.03.2023*

**Hier: Zurverfügungstellung der schr. Erwiderung der Vorhaben-  
trägerin (DEGES)**

P2/02-01-04-01#00007

Leipzig, 31.01.2024

Seite 1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o. g. Planfeststellungsverfahren (PFV) erhalten Sie im Nachgang Ihres Schreibens / Ihrer Einwendung (s. o.) die von der Trägerin des Vorhabens (DEGES) bereitgestellte schriftliche Erwiderung.

Bitte nutzen Sie diese Serviceleistung für Ihre Vorbereitung Ihrer ggf. Teilnahme am Erörterungstermin. Bitte beachten Sie, dass das PFV in diesem Stadium keine erneute Einreichung einer Einwendung vorsieht. Alle ggf. nach Ihrem Dafürhalten offenen Fragen im Zuge der hier vorliegenden Erwiderung der Vorhabenträgerin können im Rahmen der Erörterung besprochen werden. Über Ort und Zeitpunkt der Erörterung werden Sie zu gegebener Zeit – neben der ortsüblichen Bekanntmachung – durch öffentliche Bekanntmachung entsprechend informiert (gem. § 73 Abs. 6 Sätze 2, 4 und 5 VwVfG).

Weitere Hinweise zum Erörterungstermin können dann dem Bekanntmachungstext entnommen werden. Das Fernstraßen-Bundesamt bittet insoweit von weiteren Rückfragen bzgl. des Erörterungstermins Abstand zu nehmen. Vielen Dank.

Im Rahmen dieses Verfahrens werden Sie unter der nachfolgenden **Einwendungsnummer** geführt:

E0317.



Gewinner 2022 in der Kategorie „Nachhaltig-  
keit durch Digitalisierung“



Seite 2 von 2

Ihre Einwendungsnummer finden Sie dann in der noch folgenden ortsüblichen/öffentlichen Bekanntmachung über den Erörterungstermin, dort in dem Bereich des für Sie konkret vorgesehenen Erörterungstages, wieder. Sollte Ihre Einwendungsnummer nicht im Bekanntmachungstext aufgeführt sein, orientieren Sie sich im Bekanntmachungstext an dem dort aufgeführten Bereich Ihrer Betroffenheit (wie z.B. Ihre Postleitzahl oder Straße).

Bitte heben Sie daher dieses Schreiben auf. Sofern Sie am Erörterungstermin teilnehmen wollen, bitte ich Sie zudem, dieses Schreiben (neben einem amtlichen Lichtbildausweis) mitzubringen und beim Einlass vorzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

gez. Benjamin Preuß

[Dieses Dokument wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.]

**Anlage:** - schriftliche Erwiderung der DEGES

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.

Seelingsstr. 14

14059 Berlin

Verfassungsdatum: 12.03.2023

Einreichungsdatum: 15.03.2023

ID: M388

Eingangsnummer: E0317a-d

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-1	<b>Einwendung des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. zum Inhalt des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm</b>  <b>Az.: P2/02-01-04-01-#00007</b>	
M388-2	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.	Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwidern der DEGES als Vertreterin des Vorrabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-3	<p>Durch die in den ausgelegten Unterlagen erkennbaren Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (ADF) sind folgende Rechtsgüter beeinträchtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der Anwohnenden,</li> <li>• Umweltmedien (Luft, Klima, Boden, Wasser),</li> <li>• gegendelnde Umwelt (Fauna und Flora),</li> <li>• Freiheit, sich ohne Schaden zu nehmen im öffentlichen Straßenraum des Wohngebietes aufzuhalten,</li> <li>• Möglichkeit zur Ausübung des Berufes bzw. Betreiben eines selbst gewählten Gewerbes,</li> <li>• Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.</li> </ul> <p>Die genannten Rechtsgüter haben unmittelbare Bedeutung für die Gesundheit (physisch und psychisch) und das persönliche Befinden der Anwohnenden sowie das Zusammenleben im Klausenerplatz-Kiez (Wohnbereich zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm sowie A 100 und Schloßstraße).</p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Planungs- und Untersuchungsraum, einschl. der Abgrenzung der schutzgutbezogenen Untersuchungsräume wurde auf Basis der raumbezogenen Vorbelastungen und Projektauswirkungen durch das Umbauvorhaben mit den zuständigen Behörden und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Sämtliche schutzgutbezogene mit dem Vorhaben verbundenen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen konnten vollumfänglich den gesetzlichen und untergesetzlichen Vorgaben und einschlägigen Fachkonventionen folgend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.</p> <p>Für das Vorhaben Umbau des Autobahndreiecks Funkturm wurde in einem mehrstufigen Verfahren die Umweltverträglichkeit geprüft. In der ersten Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden verschiedene Varianten hinsichtlich der damit verbundenen Umweltrisiken verglichen. Im Ergebnis dieser 1. Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde die Variante gewählt, die mit den geringsten Beeinträchtigungen von Umwelt, Natur- und Landschaft verbunden ist. Diese Variante wurde im Rahmen der Entwurfsplanung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit weiter optimiert. Alle noch verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege kompensiert. Beeinträchtigungen des Menschen werden durch optimierte Trassenführung und effiziente Schutzmaßnahmen gemindert (Lärm- und Immissionschutz, Schutz des Trinkwassers, Kompensation der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktionen).</p> <p>Gemäß Art. 2 Abs. 2 GG hat jeder das Recht auf körperliche Unversehrtheit, in das nur auf Grund von Gesetzen eingegriffen werden darf.</p> <p>Das Recht auf körperliche Unversehrtheit schützt die Gesundheit im physiologischen Sinne vor staatlichen Beeinträchtigungen, gleichermaßen</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	
		<p><b>Erwidernng der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</b></p> <p>bietet es Schutz vor der Zufügung von Schmerzen im physischen Sinn.</p> <p>Eine Straßenbaumaßnahme, die z.B. zur Folge hat, dass das durch die Lage eines Grundstückes bestimmte Wohlbefinden beeinträchtigt wird, erfüllt nicht den Tatbestand des Eingriffs in das Recht auf körperliche Unversehrtheit.</p> <p>Solche Störungen der Privatsphäre durch Änderungen des Wohnumlieus sind grundsätzlich zumutbar, sie rechtfertigen keinen Anspruch auf Beibehaltung des bisherigen Zustandes zu Lasten einer dem öffentlichen Interesse, dem Wohl der Allgemeinheit dienlichen Straßenbaumaßnahme.</p> <p>Den geltenden Gesetzen entsprechend werden die durch den Umbau des AD-Funkturm entstehenden unvermeidlichen Beeinträchtigungen durch Lärmschutzmaßnahmen bzw. durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen ausgeglichen. Verbleibende Beeinträchtigungen von Eigentumsrechten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschädigt (§ 19a FStrG).</p> <p>Die Wertminderung eines Grundstückes führt in aller Regel nicht zu Zahlungsansprüchen eines Einwenders. Vielmehr handelt es sich bei den vorgebrachten Wertminderungen allenfalls um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Nutzbarkeit und der allgemeinen Verwertbarkeit des Grundstückes aufgrund der Lage des Grundstückes. Derartige Wertminderungen, sollten sie überhaupt eintreten, entstehen dadurch, dass der Markt derartige Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die nicht in der Nähe einer Bundesautobahn liegen. Derartige Folgen sind nicht auf eine förmliche Enteignung zurückzuführen und daher nicht gemäß Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG entschädigungspflichtig. Dies entspricht auch der höchststrichterlichen Rechtsprechung (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 24.05.1996 – 4 A 39.95 -, NuR 1997, S. 86 ff.).</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-4	<p>Einwendung 1:</p> <p>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</p>	<p>Bezüglich der Erwiderung zu den einzelnen Einwänden verweisen wir auf die Ausführungen zu den jeweiligen Folgeabschnitten.</p> <p>Das Zusammenführen der Vorhaben vom AD Funkturm bis zum AD Charlottenburg zu einem Planfeststellungsverfahren ist nicht möglich. Es handelt sich um unabhängig voneinander zu realisierende Vorhaben, die räumlich in keinem Zusammenhang stehen.</p> <p>Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zu Grunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilschritten, insbesondere bei den linienförmigen Vorhaben verwirklicht werden kann. Die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Abschnitte bzw. Vorhaben ist gewährleistet.</p> <p>Im Übrigen beabsichtigt der Vorhabenträger, angesichts der Größe und Komplexität der drei Vorhaben sowie der Vielzahl von Betroffenen den Planungsprozess auf diese Weise übersichtlicher und effektiver zu gestalten und die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu bewertenden Unterlagen nicht zu überfrachten.</p> <p>Eine Beschneidung des Rechtsschutzes durch die getrennte Realisierung der Vorhaben ist weder beabsichtigt, noch ist eine solche Befürchtung begründet.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Untersuchungsraum für die verkehrlichen Auswirkungen der Umbaumaßnahme wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Klima und Verkehr festgelegt.</p> <p>Wie dem Untersuchungsbericht Verkehrsqualität (Unterlage 22) zu</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Autobahnkreuz Zehlendorf durchgeführt.</b></p> <p>Eine isolierte Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen eines Umbaus auf die unmittelbare Umgebung des ADF ist unzureichend. Für die Stadtautobahn A 100 ist die Berücksichtigung großräumiger 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 Immissionsschutzes 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).</p>	<p>entnehmen ist, befinden sich die Anschlussstellen Spandauer Damm, Kaiserdamm, Kaiserdamm Süd, Messedamm, Messedamm (Süd) und Kurfürstendamm innerhalb des Untersuchungsraums des Verkehrsmodells. Auswirkungen über diese Anschlussstellen hinaus sind durch die Planung nicht zu erwarten, da an der neuen Anschlussstelle "Messedamm" alle bisher vorhandenen Fahrbeziehungen nach dem Umbau weiterhin bestehen bleiben.</p> <p>Im Laufe der Planung wurde stets überprüft, wie sich die einzelnen Änderungen auf die Verkehrsverteilung im Straßennetz und auf die genannten Anschlussstellen auswirken. Insbesondere wurde fortlaufend geprüft, ob eine übermäßige Belastung angrenzender Anschlussstellen vermieden werden kann.</p> <p>Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass darüber hinaus aus der Änderung der Verkehrsanlage (Endzustand) maßgebende Änderungen der Verkehrsmengen nicht betrachteter Straßen resultieren.</p>
M388-5	<p>Einwendung 2:</p> <p><b>Die Prüfung vernünftiger Alternativen wurde nur unzureichend vorgenommen. Es hätten auch Varianten mit Offenhaltung einzelner Ein- und Ausfahrten untersucht werden müssen.</b></p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Umbau des AD Funkturm erfolgt nach dem aktuellem Regelwerk. Hierzu gehört auch, die Bestandssituation verkehrssicherer zu gestalten. Die Verlagerung der Anschlussstelle "Messedamm" von der A 100 auf den weniger belasteten Autobahnabschnitt der A 115 folgt diesem Grundsatz. Die heutige Anschlussstelle „Messedamm“ auf der Autobahn A 100 besteht aus diversen Ein- und Ausfahrtrampen, die sich im Autobahndreieck verteilen. Diese Verkehrsführung führt immer wieder zu Unfällen und Störungen im Verkehrsfluss. Der Unfallatlas Deutschland weist dementsprechend im Bereich der vorhandenen Anschlussstelle "Messedamm" eine erhöhte Unfallhäufigkeit gegenüber anderen</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-6	<p>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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Planung des Vorhabens auf dem geltenden technischen Regelwerk, insbesondere auch den 'Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA' in der aktuellen Fassung basiert.</p>
		<p>Teilabschnitten der A 100 auf.</p> <p>Insbesondere die Ein- und Ausfahrampen Halenseestraßen/A 100 sind wesentliche Schwerpunkte für die Defizite des AD Funkturm hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Verkehrsführung mit der dichten Folge von sehr kurzen Ein- und Ausfahrten hat einen geringen verkehrlichen Standard. Die schnelle Abfolge der Rampen, die ungewöhnlich kurzen Ein- und Ausfädelungsspuren, die häufigen Spurwechsel sowie das hohe Verkehrsaufkommen bringen immer wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar.</p> <p>Der Verkehr wird zukünftig von den Auf- und Abfahrten innerhalb des Autobahndreiecks auf die neue Anschlussstelle Messedamm verlagert. Alle heute vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben auch zukünftig erhalten. Wesentliche Zielkriterien für Autobahnknotenpunkte werden erst durch Neuanlage der Anschlussstelle "Messedamm" erreicht (rechtzeitige Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit, sichere Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit, Möglichkeit der frühzeitigen Wegweisung).</p> <p>Mit Blick auf die Neuanlage der Anschlussstelle "Messedamm" wäre der zusätzliche Erhalt der Ein- und Ausfahrampen Halenseestraßen/A 100 für die Erreichung dieser Zielkriterien kontraproduktiv und würde auch sonst keinen zusätzlichen Nutzen entfalten.</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>wissenschaftlich zu begründen. Zweitens sieht die RAA selber Ausnahmen für städtische Räume vor. Es sind</p> <p><i>"Kleinere Knotenpunktabsände planerisch sinnvoll, um die Sammler- und Verteilerfunktion einer Stadtautobahn zu gewährleisten"</i> (RAAKapitel 6.2.2.)</p>	<p>Selbstverständlich wurden dabei die besonderen Anforderungen an Stadtautobahnen berücksichtigt.</p> <p>Das geltende Regelwerk spiegelt regelmäßig den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand und die allgemein anerkannten Regeln der Technik wider.</p> <p>Wesentliche Grundsätze der Planung von Verkehrsanlagen sind regelmäßig die sichere Befahrbarkeit und die funktionsgerechte Gestaltung. Unter Berücksichtigung der im Kapitel 2 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) beschriebenen Ziele der Autobahnplanung ist es nicht sinnvoll, sich ausschließlich an Grenzwerten, möglichen Ausnahmen und Sonderlösungen zu orientieren. Gerade die Überlagerung und gleichzeitige Anwendung mehrerer Mindestlösungen, Grenzwertparameter und Sonderausführungen würde in der Summe regelmäßig zu Verkehrsanlagen führen, die dem Zweck des Vorhabens und den im Kapitel 2 der RAA genannten Zielen zuwiderlaufen.</p> <p>Autobahnknotenpunkten sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rechtzeitig erkennbar sein,</li> <li>• in der Wegweisung frühzeitig angekündigt werden,</li> <li>• übersichtlich und begreifbar sein und</li> <li>• sicher befahrbar und ausreichend leistungsfähig sein.</li> </ul> <p>Dass beim Umbau eines Autobahndreiecks Lösungen, die diesen Grundsätzen zuwiderlaufen, keine sich aufdrängenden Alternativen sind, liegt auf der Hand.</p> <p>Inbesondere auch die in der Einwendung genannten Randbedingungen höchstes Verkehrsaufkommen, extreme Zahl an Zwangspunkten, Herstellung der Verkehrssicherheit im gesamten Bereich sind Gründe, sich</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-7	<p>Einwendung 3:  <b>Die Möglichkeit zur teilweisen oder vollständigen Verlegung der Anschlussstelle "Kaiserdamm" wurde nicht geprüft.</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Erweiterung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>nicht an Sonderlösungen und im Einzelfall möglichen Abweichungen vom Regelwerk zu orientieren, sondern unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen eine Lösung mit höchsten Verkehrssicherheitsstandards zu favorisieren.</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt die Forderung zur Kenntnis, die sich allerdings nicht auf das beantragte Planfeststellungsverfahren beziehen. .</p> <p>Die Anschlussstelle Kaiserdamm liegt außerhalb des Planungsgebietes zum Umbau des AD Funkturm.</p> <p>Die Neuorganisation des Anschlussstellensystems außerhalb des Planungsgebietes ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-8	<p>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 Alti-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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Durch den Umbau des Autobahndreiecks erfolgt keine Kapazitätserhöhung in dem betreffenden Bereich. Die Verkehrszahlen erhöhen sich vom Prognose-Nullfall (ohne Änderung des Autobahndreiecks Funkturm) zum Prognose-Planfall (mit Änderung des Autobahndreiecks Funkturm) nicht wesentlich. Demnach sind erhöhte Lärm- und Luftschadstoffemissionen in Folge des Umbaus nicht zu erwarten.</p> <p>Die Deckelung der A 100 in Troglage zwischen der Fußgängerbrücke Dresselsteig und der Knobelsdorffbrücke wurde nicht in den Planfeststellungsantrag einbezogen, weil dieser Abschnitt außerhalb des Planungsgebietes zum Umbau des AD Funkturm liegt und somit nicht Gegenstand dieses Vorhabens ist.</p> <p>Über die Machbarkeitsstudie der DEGEG hinaus liegt keine genehmigungsfähige Planung und vor allem kein Planungsauftrag für die</p>
	<p><b>Einwendung 4:</b></p> <p><b>Die Deckelung der A 100 in Troglage zwischen der Fußgängerbrücke Dresselsteig und der Knobelsdorffbrücke wurde nicht in den Planfeststellungsantrag einbezogen.</b></p> <p>Mit dem geplanten Umbau des ADF strebt die DEGEG 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 anwohnende Bevölkerung der A 100 zwischen S-Bhf. Messe Nord und Knobelsdorffbrücke zwingend erforderlich.</p> <p>Die Machbarkeit einer Deckelung ist zumindest zwischen Kaiserdamm- und</p>	

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Knobelsdorffbrücke durch eine Studie der DEGEG im Auftrag des Berliner Senates nachgewiesen.</p> <p>Neben dem Gesundheits- und Umweltschutz hat eine Überbauung der A 100 und des Eisenbahnkörperers weitere Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächengewinn für soziale und Freizeiteinrichtungen, für Grünflächen und/oder Kleingärten.</li> <li>- Städtebauliche Verbindung von Wohngebieten durch Überwindung des Grabens.</li> </ul>	<p>Deckelung der A 100 vor, so dass eine Einbeziehung in das Vorhaben Umbau des AD Funkturm ausgeschlossen ist.</p>
M388-9	<p>Einwendung 5:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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".</p> <p>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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Das Zusammenführen der genannten drei Vorhaben zu einem Planfeststellungsverfahren ist nicht möglich. Es handelt sich um unabhängig von einander zu realisierende Vorhaben, die räumlich in keinem Zusammenhang stehen.</p> <p>Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zu Grunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilschnitten, insbesondere bei den linienförmigen Vorhaben verwirklicht werden kann. Die Verkehrswirksamkeit der einzelnen Abschnitte bzw. Vorhaben ist gewährleistet.</p> <p>Im Übrigen beabsichtigt der Vorhabenträger, angesichts der Größe und Komplexität der drei Vorhaben sowie der Vielzahl von Betroffenen den Planungsprozess auf diese Weise übersichtlicher und effektiver zu gestalten und die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu bewertenden Unterlagen nicht zu überfrachten.</p> <p>Eine Beschränkung des Rechtsschutzes durch die getrennte Realisierung</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-10	<p>den umliegenden Stadtstraßen beurteilt werden können. Das hätte auch Einfluss auf die Alternativenprüfung gehabt.</p> <p>Einwendung 6:  <b>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.</b></p> <p>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 Autobahnanlüsse mit zu betrachten. Dabei ist sowohl Lärm als auch Schadstoffe zu berücksichtigen.</p> <p>Insbesondere die Stadtstraßen um die Anschlussstelle "Kaiserdamm" und die Jaffestraße 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-Charlotte-Straße, der Königin-Elisabeth-Straße bereits vor den Baumaßnahmen sehr hoch, zum Teil oberhalb der</p>	<p>der Vorhaben ist weder beabsichtigt, noch ist eine solche Befürchtung begründet.</p> <p>Für den Abschnitt zwischen Ostpreußen- und Knobelsdorffbrücke existiert darüber hinaus gegenwärtig keine genehmigungsfähige Planung, die in dieses Planfeststellungsverfahren hätte integriert werden können.</p> <p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen. Es wird lediglich pauschal die Behauptung aufgestellt, dass der gewählte Untersuchungsraum nicht den erforderlichen Umfang habe. Mangels Substantiierung ist eine konkrete Erwiderung nicht möglich.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auch auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-9.</p> <p>Der Planungs- und Untersuchungsrahmen, einschl. der Abgrenzung der schutzgutbezogenen Untersuchungsräume des UVP-Berichts wurde mit den zuständigen Behörden und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen konnten vollumfänglich den gesetzlichen und untergesetzlichen Vorgaben folgend ermittelt, beschrieben und bewertet werden (vgl. ausführlich Technischer Erläuterungsbericht, S. 18 ff. und S. 31 ff., UVP-Bericht, S. 25 ff.).</p> <p>Der Untersuchungsraum zum Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit berücksichtigt alle vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen, auch betriebsbedingte. Gemäß der Schallimmissionsprognose sind für den notwendigen Teil der Jaffestraße vorhabenbedingt keine Veränderungen der straßenseitigen Immissionen festzustellen, so dass der Untersuchungsraum zureifenderweise nur den südlichen Teil der</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Grenzwerte sind.</p>	<p>Jaffestraße beinhaltet.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen auf der Sophie-Charlotten-Straße ändert sich im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nulfall nur südlich der Knobelsdorffstraße signifikant. Es wurde auch dieser Bereich im Zuge der Untersuchungen zu Schall und Schadstoffen berücksichtigt.</p>
M388-11	<p>Einwendung 7:</p> <p><b>Die Verkehrsführung während der Bauphase muss über das Untersuchungsgebiet für den Umbau ADF hinaus und einschließlich der Wohngebiete Teil des Planfeststellungsverfahrens sein.</b></p> <p>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 Knobelsdorf- 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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Die in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen und Erläuterungen reichen aus, die geplante Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen. Die Unterlagen beschreiben das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG). Der sogenannten "Anstoßfunktion" wird damit Genüge getan. Die Anstoßfunktion verlangt gerade nicht, dass alle Unterlagen auszuliegen sind, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können.</p> <p>Detailunterlagen und -Informationen, die nach Meinung des Einwenders in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten, aber für das Verständnis notwendig seien, können, soweit vorhanden, über die Planfeststellungsbehörde angefordert werden.</p> <p>Die Durchführung der Baumaßnahme einschließlich der Verkehrsführung während der Bauzeit ist im Kapitel 9 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) hinreichend beschrieben.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann die öffentlichen Straßen als Gemeindegebrauch nutzen kann. Die konkreten Nutzungsmöglichkeiten einer Straße werden durch die Straßenverkehrsvorschriften und die</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-12	<p>Einwendung 8:  <b>Die Betrachtungen zu Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe während des Umbaus sind unvollständig und haben zu fehlerhaften Abwägungen bei der Alternativenprüfung zur Bauabwicklung geführt.</b></p> <p>Auswirkungen während der Bauphase wurden von der Antragstellerin nur im Bauabschnitt an der A 100 bis zur Kaiserdammbücke 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.</p> <p>Für den Vorstand Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.</p>	<p>Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>Verkehrszahlen geregelt.</p> <p>Für die Ausführung und Überwachung der Straßenverkehrsordnung sowie die Anordnung von Verkehrszahlen und Verkehrsbeschränkungen im Straßennetz sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrslärmentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehrte aufgrund der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle Messedamm. Während dieser Zeit ist in der Sophie-Charlotten-Straße von einer Verkehrszunahme und damit auch von Pegelsteigerungen auszugehen. Wie bereits erläutert, soll zur Lärminderung bereits vor der Bauzeit die Straßendeckschicht in der Sophie-Charlotten-Straße durch eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht erneuert sowie die Ampelschaltungen zum besseren Verkehrsfluss koordiniert werden.</p> <p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahndreiecks Funkturm erfolgte nicht, da in der Sophie-Charlottenstraße keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p>
M388-13	<p>Einwendung des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm zur</p>	

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Umbauphase.</b> <b>Az.: P2/02-01-04-01-#00007</b></p>	
M388-14	<p>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.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p>
M388-15	<p>Durch die in den ausgelegten Unterlagen erkennbaren Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (ADF) sind folgende Rechtsgüter beeinträchtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der Anwohnenden,</li> <li>• Umweltmedien (Luft, Klima, Boden, Wasser),</li> <li>• gegendelnde Umwelt (Fauna und Flora),</li> <li>• Freiheit, sich ohne Schaden zu nehmen im öffentlichen Straßenraum des Wohngebietes aufzuhalten,</li> <li>• Möglichkeit zur Ausübung des Berufes bzw. Betreiben eines selbst gewählten Gewerbes,</li> </ul>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen. Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-3.</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>• Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.</p> <p>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.</p>	
M388-16	<p>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.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p>
M388-17	<p>Aufgrund der gleichzeitigen Schließung aller Ein- und Ausfahrten im Autobahnrechteck zu Beginn der Umbauphase ist es unausweichlich, dass die Verkehrsmengen an der sogenannten Anschlussstelle (AS) Kaiserdamm* 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 Schlechtverkehr für den gesamten Klausenerplatz-Kiez.</p> <p>*Im weiteren Anschlussstelle 'Kaiserdamm' bzw. AS 'Kaiserdamm'. Die Anschlussstelle befindet sich nicht am Kaiserdamm, sondern an der Knobelsdorffstraße.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Grundsätzlich können alle für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen im Rahmen des Gemeindegebrauchs durch alle Fahrzeuge genutzt werden, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Sollten Straßen im Gemeindegebrauch eingeschränkt sein, können diese nur innerhalb dieser Beschränkung genutzt werden.</p> <p>Der Vorhabenträger ist bestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit so zu organisieren, dass der Autobahnverkehr nicht in das nachgeordnete Netz ausweichen muss.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen wird durch die Umplanungen im Bereich des AD Funkturm verlagert. Erhöhungen beschränken sich allerdings auch im Umfeld der Anschlussstelle Kaiserdamm im Wesentlichen auf das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin, das für die Aufnahme dieser</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-18	<p><b>Einwendung 1:</b></p> <p><b>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 rechtsteherhaft und muss im weiteren Verfahren behoben werden.</b></p>	<p>Verkehre vorgesehen ist.</p> <p>Es besteht im Grundsatz kein Anspruch auf nicht steigende Verkehrsbelastungen auf Stadtstraßen. Dies gilt insbesondere für das übergeordnete Straßennetz.</p> <p>Unabhängig davon kann ein- und ausfahrender Verkehr alle außerhalb des AD Funkturm vorhandenen Anschlussstellen nutzen und wird nicht zwangsweise an der Anschlussstelle Kaiserdamm konzentriert.</p>
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Planungs- und Untersuchungsraum, einschl. der Abgrenzung der schutzgutbezogenen Untersuchungsräume des UVP-Berichts wurde mit den zuständigen Behörden und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen konnten vollumfänglich den gesetzlichen und untergesetzlichen Vorgaben folgend ermittelt, beschrieben und bewertet werden (vgl. ausführlich Technischer Erläuterungsbericht, S. 18 ff. und S. 31 ff., UVP-Bericht, S. 25 ff.).</p> <p>Der in § 2 Abs. 11 UVPG angesprochene Einwirkungsbereich beurteilt sich nach dem einschlägigen Fachrecht (BT-Drs. 18/11499 S. 76). Einer Betrachtung des gesamten Gebietes um die Anschlussstelle Kaiserdamm bedarf es nicht.</p> <p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrslärmentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehrsaufgrund der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle Messedamm. Während dieser Zeit ist in der Sophie-Charlotten-Straße von einer Verkehrszunahme und damit auch von</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Beide Vorgaben sind anzuwenden, da der Umbau des ADF UVP-pflichtig ist. Der UVP-Bericht bzw. die in ihm beschriebene Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Pegelesteigerungen auszugehen. Zur Lärmhinderung soll bereits vor der Bauzeit die Straßendeckschicht in der Sophie-Charlotten-Straße durch eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht erneuert sowie die Ampelschaltungen zum besseren Verkehrsfluss koordiniert werden.</p> <p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahnrelecks Funkturm erfolgte nicht, da für die Wohngebiete in der Umgebung der Anschlussstelle Kaiserdamm keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p>
M388-19	<p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Auswirkungen durch baubedingte Umleitungen sind in Kapitel 2.6.3 Betriebsbedingte Wirkungen beschrieben und werden in der Unterlage 17_03 Bauzeitlicher Verkehrslärm dargestellt.</p> <p>Im Rahmen der Vorplanung wurden Varianten für die Verkehrsführung während der Bauzeit geprüft und die technisch und wirtschaftlich sinnvollste Variante gewählt.</p> <p>Kapitel 7.1.1 beschreibt relevante Wirkfaktoren und Wirkreichweiten des Projektes und nicht einzelne betroffenen Gebiete.</p>
M388-20	<p>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.</p>	<p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-17, M388-18 und M388-48.</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-21	<p>Einwendung 2:</p> <p><b>Die ausgelegten Unterlagen enthalten keine Verkehrsmengen-Prognose für die Bauphase. Deshalb sind die ausgelegten Unterlagen unvollständig. Dadurch können Anwohnende im Bereich der AS "Kaiserdamm" ihre Betroffenheit nicht prüfen.</b></p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Die in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen und Erläuterungen reichen aus, die geplante Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen. Die Unterlagen beschreiben das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG). Der sogenannten "Anstoßfunktion" wird damit Genüge getan. Die Anstoßfunktion verlangt gerade nicht, dass alle Unterlagen auszuliegen sind, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können.</p> <p>Detailunterlagen und -informationen, die nach Meinung des Einwenders in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten aber für das Verständnis notwendig seien, können, soweit vorhanden, über die Planfeststellungsbehörde angefordert werden.</p>
M388-22	<p>In der Unterlage "Bauzeitlicher Verkehrslärm" stellt die Antragstellerin fest, dass "eine deutliche Zunahme des Verkehrs im Bereich der Anschlussstelle Kaiserdamm" zu erwarten ist.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-17.</p> <p>Das Ziel "keine Verlagerung des Autobahnverkehrs in das Stadtstraßennetz während der Bauzeit" bezieht sich auf den durchgehenden Autobahnverkehr (Durchgangsverkehr). Das heißt, die Baumaßnahme soll nicht dazu führen, dass (z.B. aufgrund verringertener Kapazität) wesentliche Verkehrsanteile das Stadtstraßennetz nutzen, anstatt auf der Autobahn zu verbleiben.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>3.2.1 genannten Vorhabensziele, "keine Verlagerung des Autobahnverkehrs in das Stadtstraßennetz während der Bauzeit".</p>	
M388-23	<p>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.</p> <p>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:  <a href="https://e3.demospip.es/resource/8339dc0baa-78a4-4242-9002-e66353cd8418/image.png">https://e3.demospip.es/resource/8339dc0baa-78a4-4242-9002-e66353cd8418/image.png</a></p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Verkehrszahlen des Kiezbündnisses ermittelt wurden.</p> <p>Maßgebend für das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist die Verkehrsuntersuchung zum Umbau des Autobahnreiecks Funkturm, die als Unterlage 22 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt ist.</p> <p>Verwendet wurde zur Ermittlung der Auswirkungen der Planung das Verkehrsprognosemodell für das Jahr 2030 des Landes Berlin, in dem das Land Berlin die verschiedenen verkehrswirksamen Planungen in Berlin sowie die allgemeine Verkehrsentwicklung laufend einpflegt. Die Zahlen wurden mit der Verkehrsmengenkarte des Landes Berlin für den Bestand abgeglichen, Unplausibilitäten wurden hierbei nicht gefunden.</p> <p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrslärmentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehr auf Grund der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle Messedamm. Während dieser Zeit ist in den aufgeführten Straßen von einer wesentlichen Verkehrszunahme auszugehen. Die Verkehrszahlen dazu wurden der projektbezogenen Verkehrsuntersuchung entnommen, in der die Verkehrszahlen für die einzelnen Planfälle modelliert und berechnet wurden.</p>
M388-24	<p>Einwendung 3:  <b>Es ist nicht ausreichend "im Laufe von weiteren Untersuchungen" die</b></p>	<p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Die in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Verkehrsverteilung "im Umfeld" zu ermitteln, wie in Kapitel 4.3 der Unterlage "Untersuchungsbericht Verkehrsqualität" ausgeführt wird.</b></p> <p>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.</p>	<p>Erweiterung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>und Erläuterungen reichen aus, die geplante Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen. Die Unterlagen beschreiben das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG). Der sogenannten "Anstoßfunktion" wird damit Genüge getan. Die Anstoßfunktion verlangt gerade nicht, dass alle Unterlagen auszuliegen sind, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können.</p> <p>Detailunterlagen und -informationen, die nach Meinung des Einwenders in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten, aber für das Verständnis notwendig seien, können, soweit vorhanden, über die Planfeststellungsbehörde angefordert werden.</p> <p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) wurden die Bereiche betrachtet, in denen während der ungünstigsten Bauphase (Sperrung der vorhandenen Anschlussstellen) von erheblichen Umleitungsverkehren auszugehen ist.</p> <p>Damit sind auch die Vorgaben des § 2 UVPG eingehalten.</p>
M388-25	<p>Einwendung 4:</p> <p><b>Die im Erläuterungsbericht dargestellte Teilvarianten-Bewertung zur Verkehrsführung während der Bauzeit (Kapitel 3.2.8) ist fehlerhaft.</b></p> <p>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 genommen<sup>2</sup>. Wichtigstes Kriterium muss dagegen die gesundheitliche (physische und psychische) Belastung des Schutzgutes Menschen sein. Durch das deutlich größere</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Im Dreieck Funkturm befinden sich mehrere Brücken in einem kritischen Zustand, so dass ein Ersatzneubau keinen weiteren Aufschub duldet. Maßnahmen im Rahmen der Bauwerkserhaltung sind für diese Brücken nicht mehr ausreichend. Bei einigen Brücken wird die Restnutzungsdauer mit 2029 angegeben, so dass eine Verzögerung durch einen abschnittsweisen Umbau ausgeschlossen ist.</p> <p>Die Umbaukonzeption des AD Funkturm folgt unter anderem folgenden Projektzielen:</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Verkehrsaufkommen in den Stadtstraßen würde eine solche Abwägung zu einer Variante des schrittweisen Umbaus des ADF führen.</p>	<p>- Gewährleistung der Verfügbarkeit der Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auch während der Bauzeit</p> <p>- keine Verlagerung des Autobahnverkehrs in das Stadtstraßennetz während der Bauzeit</p> <p>Diese Ziele wären bei einer schrittweisen Sanierung im Bestand nicht erreichbar, denn dies würde zu unvermeidbaren Sperrungen von Verkehrsbeziehungen führen, für die während der Bauzeit kein Ersatz geschaffen werden kann. Damit müssten Autobahnverkehre während der Bauzeit über das Stadtstraßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Mit dem Umbau an anderer Stelle ist es möglich, parallel mehrere Brückenbauwerke zu errichten, ohne Verkehrsbeziehungen im Autobahnnetz sperren zu müssen. Nach der Verkehrsumlegung auf die neuen Anlagen können, ebenfalls ohne Sperrungen, die vorhandenen Brücken abgebrochen werden.</p> <p>Nebenbei kann durch diese Verfahrensweise die Bauzeit deutlich reduziert werden.</p> <p>Selbstverständlich wird das Vorhaben in mehreren Bauphasen realisiert werden, auch um die Auswirkungen auf die zu erhaltenden Verkehrsbeziehungen so gering und so kurz wie möglich zu halten. Allerdings liegen die Verbindungsrampen zum Stadtstraßennetz so ungünstig vertieft, dass sie kritische Vorgänge im Bauablauf behindern und bereits relativ früh geschlossen werden müssen. Insbesondere der Abbruch und die Neuerrichtung der Brückenbauwerke benötigen eine lange Bauzeit mit der Folge, dass die benachbarten Rampen nicht unter Verkehr bleiben können.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorthabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-26	<p>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.'</p> <p>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. Einschränkungen im städtischen Straßennetz" (Erläuterungsbericht, Kapitel 3.2.8.6) betrachtet wurden, dies ist aber, jedenfalls für die Umgebung der AS 'Kaiserdamm', nicht der Fall.</p> <p>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.</p>	<p>Der Vorthabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-25.</p> <p>Im Verlauf der Planungen zum Umbau des AD Funkturms wurden umfangreiche Variantenuntersuchungen durchgeführt. Diese sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) im Kapitel 3 beschrieben. Es wurden alle offensichtlichen bzw. sich aufdrängenden Gestaltungsvarianten untersucht und bewertet.</p> <p>Innerhalb des Planungsraumes sind folgende Anforderungen und Funktionalitäten zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfung der A 115 und der A 100 mit einem Autobahnknotenpunkt nach den Anforderungen der RAA</li> <li>- Anlage einer Anschlussstelle an der A 115 unter Einhaltung minimal erforderlicher Abstände zum Autobahnknotenpunkt.</li> <li>- Erhaltung des Straßennetzes in der bestehenden Funktionalität</li> <li>- Gewährleistung einer Verkehrsführung ohne Mitbenutzung des Straßennetzes während der Bauzeit, mit Ausnahme der Halenseestraßen</li> </ul> <p>Im Ergebnis ist die hier planfestzustellende Lösung als Vorzugsvariante ermittelt worden.</p> <p>Die Planungen hatten die rechtlichen und fachlichen Vorgaben ein und sind das Ergebnis einer rechtskonformen Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange.</p> <p>Im Dreieck Funkturm befinden sich mehrere Brücken in einem kritischen Zustand, so dass ein Ersatzneubau keinen weiteren Aufschub duldet. Maßnahmen im Rahmen der Bauwerkserhaltung sind für diese Brücken nicht mehr ausreichend. Bei einigen Brücken wird die Restnutzungsdauer</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-27	<p>Einwendung 5:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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.</p>	<p>Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>mit 2029 angegeben, so dass weitere Verzögerungen ausgeschlossen sind. Bereits heute bestehen auf Brückenbauwerken im AD Funkturm Verkehrsseinschränkungen in Form von Spurreduzierungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Sperrungen für Schwerverkehr. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im weiteren Verlauf bis zur tatsächlichen Baudurchführung solche Maßnahmen auch auf andere Brückenbauwerke ausgedehnt werden müssen oder Maßnahmen zur Sicherung einzelner Brückenbauwerke ergriffen werden müssen.</p> <p>Diese Notmaßnahmen zur Gefahrenabwehr bzw. auch provisorische Instandhaltungsmaßnahmen können jedoch nur temporärer Natur sein und sind nicht geeignet, den Erhalt der Verkehrsanlage dauerhaft und nachhaltig zu sichern bzw. die oben genannten Projektziele zu erreichen. Für die Abwägung möglicher Lösungsmöglichkeiten für den Erhalt des AD Funkturm sind sie deshalb nicht von Belang.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Die Radfahrenden auf der Knobelsdorffstraße werden in der Planung berücksichtigt. In beiden Richtungen werden zusätzliche Angebote geschaffen (Radfahrstreifen). Die Planung der Schaltung der Lichtsignalanlagen und der Verkehrsführung während der Bauzeit obliegen den derzeit gültigen Gesetzen und Vorschriften, in denen die Radfahrenden mit hoher Anforderung an die Sicherheit und mit geringen Wartezeiten behandelt werden. Regelungen zu gleichzeitig zulässigen Verkehrsformen sind in ausreichender Weise getroffen worden und obliegen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit. Ist eine separate Freigabezeit der Radfahrenden mit der notwendigen Leistungsfähigkeit möglich, wird dies umgesetzt. Dies wird im Rahmen der Detailplanungen mit</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-28	<p>Einwendung 6: <b>Die Wohngebiete um die AS "Kaiserdamm" wurden ausweislich der Aussagen im Erläuterungs- und im UVP-Bericht nicht in die Lärmuntersuchungen einbezogen. Dies ist nachzuholen.</b></p>	<p>Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <p>der Senatsverwaltung abgestimmt.</p> <p>Grundlegend und in Abstimmung mit dem Bezirk und der Senatsverwaltung ist der Radfahrende mit sehr hoher Priorität in der Planung eingeflossen und wird auch in den kommenden Detailplanungen Beachtung finden.</p>
M388-29	<p>Lärm beeinträchtigt unmittelbar die körperliche Unversehrtheit bzw. psychische und physische Gesundheit der Anwohnenden. Im Rahmen der</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>In der Unterteilung 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrslärmentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehrte aufgrund der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle "Messedamm". Während dieser Zeit ist in der Sophie-Charlotten-Straße von einer Verkehrszunahme und damit auch von Pegelsteigerungen auszugehen. Wie bereits erläutert, soll zur Lärminderung bereits vor der Bauzeit die Straßendeckenschicht in der Sophie-Charlotten-Straße durch eine lärmindernde Fahrbahndeckenschicht erneuert sowie die Ampelschaltungen zum besseren Verkehrsfluss koordiniert werden.</p> <p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahndreiecks Funkturm erfolgte nicht, da in der Sophie-Charlottenstraße keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p> <p>Hinsichtlich der Immissionen aus dem Projekt wurden alle Gebäude untersucht, die mit Immission oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV aus dem Verkehr innerhalb der Baugrenzen belastet sind. Das Untersuchungsgebiet reicht im Norden bis zur Drosselstraße.</p> <p>Wie bereits erwidert, wurden hinsichtlich der Immissionen aus dem Projekt alle Gebäude untersucht, die mit Immission oberhalb der Grenzwerte der</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vortrabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>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,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einen durchschnittlichen 24-Stunden-Lärmpegel von 53 dB(A) nicht zu überschreiten,</li> <li>• einen durchschnittlichen Lärmpegel für die Nacht (22-6 Uhr) von 45 dB(A) nicht zu überschreiten.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>16.BImSchV aus dem Verkehr innerhalb der Baugrenzen belastet sind. Das Untersuchungsgebiet reicht im Norden bis zur Dresselstraße.</p> <p>Die Ermittlung der Emissionen der Verkehrsanlage und der hierdurch verursachten Beurteilungspegel an den Immissionsorten erfolgte gemäß der nach § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmverordnung - 16. BImSchV) und nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19. Die Anwendung anderer Orientierungswerte sieht die 16. BImSchV nicht vor.</p>
M388-30	<p>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-Straße 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.</p> <p>Für Anwohnende im verkehrsbenutzten 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</p>	<p>Der Vortrabenträger nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.</p> <p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrsflamentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehrsaufgründ der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle Messedamm. Während dieser Zeit ist in der Sophie-Charlotten-Straße von einer Verkehrszunahme und damit auch von Pegelsteigerungen auszugehen. Wie bereits erläutert, soll zur Lärminderung bereits vor der Bauzeit die Straßendeckschicht in der Sophie-Charlotten-Straße durch eine lärmmindere Fahrbahndeckschicht erneuert sowie die Ampelschaltungen zum besseren Verkehrsfluss koordiniert werden.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>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.</p>	<p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahn dreiecks Funkturm erfolgte nicht, da in der Sophie-Charlottenstraße keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p>
M388-31	<p>Durch den Ausweich-/Schleich- und damit Durchgangsverkehr werden sie ebenfalls stärker belastet als bisher und es kann auch zu Überschreitung dieser Werte kommen.</p> <p>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 <i>ortsüblich hingenommen</i> werden muss und zumutbar ist".</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Weder ist beabsichtigt, noch ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass maßgebender übergeordneter Verkehr den verkehrsberuhigten Bereich am Klausenerplatz nutzen wird.</p> <p>Bereits aufgrund der Gestaltung (Engstellen) und der sehr geringen zulässigen Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) ergeben sich hier sehr hohe Reisezeiten, die eine Durchfahrt erheblich erschweren.</p> <p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahndreiecks Funkturm erfolgte zutreffend nicht, da in den betreffenden Straßen keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p>
M388-32	<p>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</p>	<p>Wie bereits erwidert, ist in dem betreffenden Bereich keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen zu erwarten.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwidern der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>öffentlichen Straßentandes 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 Alternativbetrachtung erforderlich.</p>	
M388-33	<p>Einwendung 7:</p> <p><b>Der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnenden im Klausenerplatz- Kiez ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Dies gilt insbesondere für Anwohnende in der Knobelsdorff- der Sophie-Charlotten- und der Philippstraße. Es müssen sinngemäß § 42 (1) und (2) BImSchG gelten. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss vorzugeben.</p> <p>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</p>	<p>Der Antrag ist an das Fernstraßen-Bundesausschuss gerichtet.</p> <p>Auf den an die Knobelsdorffstraße angrenzenden Stadtstraßen ist im Prognose-Planfall (mit Änderung des Autobahn Dreiecks Funkturm) nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrszahlen und somit auch nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Lärmbelastung auszugehen. Eine Ausweitung des Untersuchungsraumes der Untereinlage 17.1 (Schalltechnische Untersuchung) ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Der Vorhabenträger hat seine schalltechnischen Untersuchungen selbstverständlich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt, dies ist nicht gesondert im Planfeststellungsbeschluss vorzugeben.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Weder ist beabsichtigt, noch ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass maßgebender übergeordneter Verkehr den verkehrsberuhigten Bereich am Klausenerplatz nutzen wird.</p> <p>Bereits aufgrund der Gestaltung (Engstellen) und der sehr geringen zulässigen Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) ergeben sich hier sehr hohe Reisezeiten, die eine Durchfahrt erheblich erschweren.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann die öffentlichen Straßen als Gemeingebrauch nutzen kann. Die konkreten Nutzungsmöglichkeiten einer Straße werden durch die Straßenverkehrsvorschriften und die</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>im Planfeststellungsbeschluss festzuhalten.</p>	<p>Verkehrszeichen geregelt.</p> <p>Für die Ausführung und Überwachung der Straßenverkehrsordnung sowie die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrsbeschränkungen im Straßennetz sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig.</p>
M388-34	<p>Einwendung 8:</p> <p><b>Bei der Bewertung der Lärm situation im Bereich der AS 'Kaiserdamm' ist auch die Hans-Litten-Schule zu berücksichtigen, die sich in der Sophie-Charlotten-Straße 70 befindet.</b></p> <p>Dort beträgt der Fassadenpegel bereits jetzt <math>L_{DEN} = 65-70</math> dB(A). Während der Unterrichtszeit ist der Lärmpegel mit Sicherheit noch höher, da es sich bei <math>L_{DEN}</math> 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.</p>	<p>In der Unterlage 17.3 (Bauzeitlicher Verkehrslärm) erfolgte eine Betrachtung der Verkehrslärmentwicklung während der baubedingten Umleitungsverkehr aufgrund der notwendigen Sperrung der Anschlussstelle Messedamm. Während dieser Zeit ist in der Sophie-Charlotten-Straße von einer Verkehrszunahme und damit auch von Pegelsteigerungen auszugehen. Wie bereits erläutert, soll zur Lärminderung bereits vor der Bauzeit die Straßendeckschicht in der Sophie-Charlotten-Straße durch eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht erneuert sowie die Ampelschaltungen zum besseren Verkehrsfluss koordiniert werden.</p> <p>—</p> <p>Eine Betrachtung der Lärmentwicklung nach Fertigstellung des Autobahndreiecks Funkturm erfolgte nicht, da in der Sophie-Charlottenstraße keine durch das Bauvorhaben bedingte wesentliche Zunahme der Verkehrsmengen prognostiziert ist.</p>
M388-35	<p>Einwendung 9:</p> <p><b>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 Philippstraße verhindert werden soll. Dies muss aber Teil des Planfeststellungsverfahrens sein und auch im</b></p>	<p>Der Aussage der Einwanderin muss widersprochen werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Umbau des AD Funkturm erfolgt keine veränderte Verkehrsentwicklung, die den Hauptverkehrsstrom in die Berliner City über die Autobahnausfahrt an die Knobelsdorffstraße führen würde. Es werden keine Ein- und Ausfahrten geschlossen. Es erfolgt eine</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vortrabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden.</b></p> <p>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.</p> <p>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 aufträngende Ausweichstrecke ebenso erforderlich, wie ein Einfahrtverbot in die Philippistraße. Auch für den übrigen verkehrsberuhigten Bereich sind Maßnahmen vorzusehen.</p>	<p>Umwertlegung und Bündelung an der neu zu errichtenden Anschlussstelle Messedamm. Alle vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten.</p> <p>Lediglich während der Bauzeit ist es erforderlich, die Anschlussrampen innerhalb des AD Funkturm an das Stadtstraßennetz zu schließen, so dass während der Bauzeit ein- und ausfahrender Verkehr die benachbarten Anschlussstellen nutzen muss.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Weder ist beabsichtigt, noch ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass maßgebender übergeordneter Verkehr den verkehrsberuhigten Bereich am Klausenerplatz sowie die darüber hinaus genannten Straßen nutzen wird.</p> <p>Bereits aufgrund der Gestaltung (Engstellen) und der sehr geringen zulässigen Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit bzw. Tempo-30-Zone mit einem hohen Anteil an ruhendem Verkehr) ergeben sich hier sehr hohe Reisezeiten, die eine Durchfahrt erheblich erschweren.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann die öffentlichen Straßen als Gemeingebrauch nutzen kann. Die konkreten Nutzungsmöglichkeiten einer Straße werden durch die Straßenverkehrsvorschriften und die Verkehrszeichen geregelt.</p> <p>Für die Ausführung und Überwachung der Straßenverkehrsordnung sowie die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrsbeschränkungen im Straßennetz sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig.</p> <p>Die ingenieurtechnische Betreuung der Maßnahme auch während der Bauzeit und während der aktiven Umleitung ist sichergestellt. Schnelstmögliche Eingriffe in die Infrastruktur bei bekannt werden von Problemen auf Ausweichrouten können so erfolgen. Die direkte Führung</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>des Verkehrs von der Knobelsdorffstraße zum Kaiserdamm wird weites gehend ertüchtigt, sodass ein stetiger Verkehrsfluss erreicht wird. Die Lichtsignalanlagen werden zusätzlich mit einem Staumanagement ausgerüstet, was bei erhöhter Belastung am Knotenpunkt auch die Freigabezeit zu Lasten des Kaiserdamms und zu Gunsten der Sophie-Charlottenstraße verschieben kann.</p>
M388-36	<p>Einwendung 10:  <b>Das geplante Rechtsabbiegeverbot an der AS Spandauer Damm für die Ausfahrt Richtung Norden darf nicht umgesetzt werden.</b></p> <p>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 Wunschenken der Antragstellerin und entbehrt jeder praktischen Erfahrung.</p> <p>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 Einfahrtsverbot von der Sophie-Charlotten-Straße und für nicht so ausgewiesene Straßen zur Verminderung der Attraktivität Diagonalsperren und Fahrbahnkissen.</p>	<p>Das Untersagen des Rechtsabbiegens an der AS Spandauer Damm Fahrtrichtung Nord ist von SenMVKU abgelehnt worden. Alle Fahrtrichtungen an der AS Spandauer Damm bleiben wie im Bestand erhalten. Eine Ertüchtigung der Signalisierung wird vorgesehen. Im Weiteren, wird die AS Kaiserdamm an der Knobelsdorffstraße so weit wie möglich ertüchtigt, um alle Verkehrsbelastungen aufnehmen zu können.</p> <p>Der Vorhabenträger sagt zu, dass der Hinweis in der weiteren Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt wird.</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-37	<p>Einwendung 11:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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 Rechtsabliegenden Kfz getrennte Grünphase der Lichtsignalanlage notwendig.</p> <p>Für alle ausgewiesenen Einfahrtverbote (auch Sophie-Charlotten-Straße) müssen Ausnahmen für Radfahrende zugelassen werden.</p>	<p>Die Radfahrenden auf der Knobelsdorffstraße werden in der Planung berücksichtigt. In beiden Richtungen werden zusätzliche Angebote geschaffen (Radfahrstreifen). Die Planung der Schaltung der Lichtsignalanlagen und der Verkehrsführung während der Bauzeit obliegen den derzeit gültigen Gesetzen und Vorschriften, in denen die Radfahrenden mit hoher Anforderung an die Sicherheit und mit geringen Wartezeiten behandelt werden. Regelungen zu gleichzeitig zulässigen Verkehrsströmen sind in ausreichender Weise getroffen worden und obliegen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit. Ist eine separate Freigabezeit der Radfahrenden mit der notwendigen Leistungsfähigkeit möglich, wird dies umgesetzt. Dies wird im Rahmen der Detailplanungen mit der Senatsverwaltung abgestimmt.</p> <p>Grundlegend und in Abstimmung mit dem Bezirk und der Senatsverwaltung ist der Radfahrende mit sehr hoher Priorität in der Planung eingeflossen und wird auch in den kommenden Detailplanungen Beachtung finden.</p>
M388-38	<p>Einwendung 12:</p> <p><b>Es ist während der Bauphase keine sicherere Überquerung der Sophie-Charlotten-Straße zwischen Knobelsdorffstraße und Kaiserdamm für Zufußgehende vorgesehen.</b></p>	<p>Der Vorhabenträger sagt zu, die Möglichkeit der Anlage eines Fußgängerüberwegs im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und mit der zuständigen Behörde abzustimmen.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

<b>Abschnitts-ID</b>	<b>Einwendung / Stellungnahme</b>	<b>Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</b>
	<p>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 Philippstraße ein Zebrastreifen mit Bedarfssampeleinzurichten.</p> <p>Für den Vorstand des Klezبündnisses Klausenerplatz e.V.</p>	
M388-39	<p>E0317c</p> <p><b>Einwendung des Klezبündnisses Klausenerplatz e.V. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm zu Verkehrsführung und Verkehrsbelastung nach dem Umbau.</b>  <b>Az.: P2/02-01-04-01-#00007</b></p>	
M388-40	<p>Das Klezبündnis 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.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p>
M388-41	<p>Durch die in den ausgelegten Unterlagen erkennbaren Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm (ADF) sind folgende Rechtsgüter beeinträchtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der</li> </ul>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.  Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-3.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Anwohnenden,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltmedien (Luft, Klima, Boden, Wasser),</li> <li>• gedehende Umwelt (Fauna und Flora),</li> <li>• Freiheit, sich ohne Schaden zu nehmen im öffentlichen Straßenraum des Wohngebietes aufzuhalten,</li> <li>• Möglichkeit zur Ausübung des Berufes bzw. Betreiben eines selbst gewählten Gewerbes,</li> <li>• Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.</li> </ul> <p>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 Außenbereich sowie eine Schule. In der Knobelsdorffstraße in unmittelbarer Nähe der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich zwei Cafés mit Frühstückangebot im Außenbereich.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen. Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-17.</p>
M388-42	<p>Aufgrund der Schließung er 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* 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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen. Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-17.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Klausenerplatz-Kiez.</p> <p>*Im weiteren Anschlussstelle "Kaiserdamm" bzw. AS "Kaiserdamm". Die Anschlussstelle befindet sich nicht am Kaiserdamm, sondern an der Knobelsdorffstraße.</p>	
M388-43	<p>Einwendung 1:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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.</p> <p>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 zweifelhaft 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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-18.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-44	<p>Die nach § 3 UVPG geltenden Grundsätze der Umweltprüfungen werden von der Antragstellerin nicht ausreichend beachtet. Danach umfassen Umweltprüfungen</p> <p><i>"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, ..."</i></p> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen. Der UVP-Bericht beachtet die Grundsätze des § 3 UVPG. Die nach § 2 Abs. 1 UVPG relevanten Schutzgüter werden ermittelt, beschrieben und bewertet. In Kap. 7 "Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der möglichen/ zu erwartenden" werden schutzgutbezogen die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet.</p> <p>Nicht nachvollziehbar ist die Behauptung, die Auswirkungen nach Abschluss des Umbaus auf das Schutzgut Menschen würden im UVP-Bericht nicht dargestellt. In Kap. 7.1.2 werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit dargestellt, und zwar neben den baubedingten natürlich auch die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Letztere betreffen die Auswirkungen nach Abschluss des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm.</p> <p>Die Behauptung, der UVP-Bericht bzw. die in ihm beschriebene Vorgehensweise zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes sei nicht nachvollziehbar, ist unsubstantiiert und kann daher nicht erwidert werden. Der Vorhabenträger verweist bzgl. der Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsraumes wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-3.</p>
M388-45	<p>Nach § 1 (1) Nr. 1 ROG sind</p> <p><i>"unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen"</i></p> <p>Im vorliegenden Fall sind die unterschiedlichen Anforderungen der Kfz-</p>	<p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen. Es ist für den Vorhabenträger nicht nachvollziehbar, welche konkreten Belange die Einwendung vor allem warum als nicht ausreichend im Sinne raumordnerischer Anforderungen berücksichtigt ansieht. Daher kann nur auf Kap. 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>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.</p>	<p>des Vorhabens des Technischen Erläuterungsberichts verwiesen werden. Dort wurde ausgeführt:</p> <p>"Die A 100 und die A 115 zählen zu den wichtigsten Verkehrsverbindungen in der Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg. Das AD Funkturm hat eine zentrale verkehrliche Bedeutung als Verteilknoten zwischen regionalen Verkehrsmitteln und dem Ziel- und Quellverkehr der umliegenden verdichteten städtischen Räume.</p> <p>Die Sicherung des bestehenden Straßennetzes ist ein wesentlicher Grundsatz der Landesraumordnung.</p> <p>Der Umbau des AD Funkturm stellt eine Erhaltungsmaßnahme dar. Es wird keine neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen und es werden keine bestehenden Verkehrswege so geändert, dass Belange der Raumplanung betroffen sind. Der Umbau erfolgt ohne Untersuchung weiträumiger Varianten oder Alternativen. Insofern sind Untersuchungen zu Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht angezeigt."</p>
M388-46	<p>Die Planung der Antragstellerin DEGES verstößt wegen der unzureichenden Alternativenprüfung auch gegen das Mobilitätsgesetz. Folgende §§ sind berührt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• § 6 (2) MobG BE, Reduzierung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit,</li> <li>• § 8 (2) MobG BE, ressourcenschonende und stadtkologisch nachhaltige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur,</li> <li>• § 9 MobG BE, Minimierung verkehrsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftschadstoff- und</li> </ul>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen. Die Alternativenprüfung wurde rechtsfehlerfrei durchgeführt.</p> <p>Der Bezug zum Berliner Mobilitätsgesetz kann seitens des Vorhabenträgers nicht nachvollzogen werden. Denn der Umbau des AD Funkturm betrifft das innerstädtische Autobahnnetz. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist beim Bau von Bundesautobahnen nicht anwendbar. Der Bau von Bundesautobahnen richtet sich nach Bundesrecht (FStrG). Der Bund hat mit dem FStrG abschließend von seiner Gesetzgebungskompetenz im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art. 72 Abs. 1 und 2 i.V.m. Art. 74 Nr. 22 GG Gebrauch gemacht. Damit verbleibt bezüglich des Baus von Bundesautobahnen schon keine Gesetzgebungskompetenz für das Land</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Lärmbelastungen unabhängig von Grenzwerten,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• § 10 (3) MobG BE (Vision Zero), Vermeidung von Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden.</li> </ul>	<p>Berlin.</p>
M388-47	<p>In der Stadtentwicklung ist nach den Zielen der Raumordnung in Verbindung mit dem Mobilfahrgesetz 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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Bei dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm handelt es sich um eine Erhaltungsmaßnahme. Bestehende Verkehrswege werden nicht in einer die Raumplanung betreffenden Weise geändert. Weiträumige Variantenuntersuchungen waren nicht angezeigt, sodass Untersuchungen zu Raumordnungszielen nicht erforderlich waren (vgl. Erläuterungsbericht S. 20 f. unter 2.4).</p> <p>Der Wegfall der Ein- und Ausfahrt Halenseestraße trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm bei. Die heutige Anschlussstelle „Messedamm“ auf der Autobahn A 100 besteht aus diversen Ein- und Ausfahrtrampen, die sich im Autobahndreieck verteilen. Diese Verkehrsführung führt immer wieder zu Unfällen und Störungen im Verkehrsfluss.</p> <p>Insbesondere die Ein- und Ausfahrtrampen Halenseestraßen/A 100 sind wesentliche Schwerpunkte für die Defizite des AD Funkturm hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Verkehrsführung mit der dichten Folge von sehr kurzen Ein- und Ausfahrten hat einen geringen verkehrlichen Standard. Die schnelle Abfolge der Rampen, die ungewöhnlich kurzen Ein- und Ausfädelungsspuren, die häufigen Spurwechsel sowie das hohe Verkehrsaufkommen bringen immer wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>Der Verkehr wird zukünftig von den Auf- und Abfahrten innerhalb des Autobahn Dreiecks auf die neue Anschlussstelle Messedamm verlagert. Alle heute vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben auch zukünftig erhalten. Wesentliche Zielkriterien für Autobahnknotenpunkte werden erst durch Neuanlage der Anschlussstelle Messedamm erreicht (rechtzeitige Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit, sichere Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit, Möglichkeit der frühzeitigen Wegweisung).</p> <p>Der Bezug zum Berliner Mobilitätsgesetz kann seitens des Vorhabenträgers nicht nachvollzogen werden. Denn der Umbau des AD Funkturm betrifft das innerstädtische Autobahnnetz. Das Berliner Mobilitätsgesetz ist beim Bau von Bundesautobahnen nicht anwendbar. Der Bund hat mit dem FStG abschießend von seiner Gesetzgebungskompetenz im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung nach Art. 72 Abs. 1 und 2 i.V.m. Art. 74 Nr. 22 GG Gebrauch gemacht. Damit verbleibt bezüglich des Baus von Bundesautobahnen schon keine Gesetzgebungskompetenz für das Land Berlin.</p>
M388-48	<p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Auf den an die Knobelsdorffstraße angrenzenden Stadtstraßen ist im Prognose-Planfall (mit Änderung des Autobahn Dreiecks Funkturm) nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrszahlen und somit auch nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Lärmbelastung auszugehen. Eine Ausweitung des Untersuchungsraumes der Unterlage 17.1 (Schalltechnische Untersuchung) ist somit nicht erforderlich.</p>
M388-49	<p>Einwendung 2:</p>	<p>Die Einwendung ist als unsubstantiiert bzw. unbegründet zurückzuweisen.</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vortrabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Die Alternativenprüfung der Antragstellerin ist unzureichend.</b></p> <p>Die DEGES hat keine vollständige Alternativenprüfung im Sinne von § 53 Abs. 2 UVPG (siehe auch " 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG) durchgeführt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>3. Sich aufdrängende Alternativen wurden nicht berücksichtigt.</li> </ol>	<p>Die Alternativenprüfung wurde ordnungsgemäß durchgeführt.</p> <p>§ 53 UVPG ist vorliegend nicht anwendbar, er gilt für Bundesverkehrswegeplanungen. Im Übrigen verweisen wir auf Kap. 5 des VVP-Berichts, der den Anforderungen des § 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 UVPG gerecht wird.</p> <p>Die heutige Anschlussstelle „Messedamm“ auf der Autobahn A 100 besteht aus diversen Ein- und Ausfahrtrampen, die sich im Autobahndreieck verteilen. Diese Verkehrsführung führt immer wieder zu Unfällen und Störungen im Verkehrsfluss.</p> <p>Insbesondere die Ein- und Ausfahrtrampen Halenseestraßen/A 100 sind wesentliche Schwerpunkte für die Defizite des AD Funkturm hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Verkehrsführung mit der dichten Folge von sehr kurzen Ein- und Ausfahrten hat einen geringen verkehrlichen Standard. Die schnelle Abfolge der Rampen, die ungewöhnlich kurzen Ein- und Ausfädelungsspuren, die häufigen Spurwechsel sowie das hohe Verkehrsaufkommen bringen immer wieder den Verkehrsfluss ins Stocken und stellen ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar.</p> <p>Der Verkehr wird zukünftig von den Auf- und Abfahrten innerhalb des Autobahndreiecks auf die neue Anschlussstelle "Messedamm" verlagert. Alle heute vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben auch zukünftig erhalten. Wesentliche Zielkriterien für Autobahnknotenpunkte werden erst durch Neuanlage der Anschlussstelle "Messedamm" erreicht (rechtzeitige Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit, sichere Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit, Möglichkeit der frühzeitigen Wegweisung).</p> <p>Mit Blick auf die Neuanlage der Anschlussstelle "Messedamm" wäre eine</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>Variantenuntersuchung mit dem zusätzlichen Erhalt der Ein- und Ausfahrtrampen Halenseestraßen/A 100 für die Erreichung dieser Zielkriterien konträrproduktiv und würde auch sonst keinen zusätzlichen Nutzen entfalten.</p> <p>Eine Lösung mit direkten Ein- und Ausfahrten an der A 100 ist eben gerade keine sich aufdrängende Alternative.</p> <p>Der Planungs- und Untersuchungsraum, einschl. der Abgrenzung der schutzgutbezogenen Untersuchungsräume des UVP-Berichts wurde mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen wurden vollumfänglich den gesetzlichen und untergesetzlichen Vorgaben folgend ermittelt, beschrieben und bewertet (vgl. ausführlich Technischer Erläuterungsbericht, S. 31 ff., UVP-Bericht, S. 25 ff.)</p> <p>Der in § 2 Abs. 11 UVPG angesprochene Einwirkungsbereich beurteilt sich nach dem einschlägigen Fachrecht (BT-Drs. 18/11499 S. 76). Die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.01) betrachtet alle Gebiete, in denen eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht ausgeschlossen werden kann. Dieser Untersuchungsraum reicht im Norden bis zur Dresselstraße und damit deutlich über die Baugrenzen hinaus. Relevante dauerhafte Auswirkungen im Sinne des Frankerschnellweg-Urteils sind im nachgeordneten Netz nicht zu verzeichnen. Einer Betrachtung des gesamten Gebietes um die Anschlussstelle "Kaiserdamm" bedarf es somit nicht.</p> <p>Im Übrigen ist unverständlich und nicht nachvollziehbar, warum der Einwender meint, die Auswirkungen nach Abschluss des Umbaus des AD Funkturm auf das Schutzgut Mensch würden im UVP-Bericht nicht dargestellt. Kapitel 7.1 des UVP-Berichts befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der möglichen/zu erwartenden erheblichen</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-50	<p>Einwendung 3:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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.</p> <p>Im Einzelnen bezüglich der AS "Kaiserdamm":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 Knobelsdorf- und Sophie-Charlotten-Straße, sondern kann auch wie bisher - über Messedamm/Neue Kantstraße/und weiter bzw.</li> </ul>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-49.</p> <p>Unabhängig davon besteht keine Veranlassung, nach dem Umbau des AD Funkturm andere Fahrtrouten als bisher zu wählen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Umbau des AD Funkturm werden keine Ein- und Ausfahrten geschlossen. Es erfolgt eine Umverlegung und Bündelung an der neu zu errichtenden Anschlussstelle "Messedamm". Alle vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten.</p> <p>Fahrzeuge, die von der A 100 Süd kommen und in die City-West (Zoo: Garten) oder gar City-Ost (Alexanderplatz) fahren, können je nach tatsächlichem Startpunkt wie heute auch die Anschlussstelle Kurfürstendamm oder eine der südlicheren Anschlussstellen nutzen. Diese sind von dem Vorhaben nicht betroffen und bieten die schnellste/kürzeste Route zu Zielen in diesem Gebiet.</p> <p>Betris in der Bestandssituation wird diese Relation aufgrund des sehr langen Umweges nicht über die Anschlussstellen Messedamm, oder Kaiserdamm abgewickelt.</p> <p>Für die anderen genannten Ziele können je nach tatsächlicher Verkehrslage ebenfalls Routen über die Anschlussstelle Kurfürstendamm und wie bisher die Halenseestraße Ost oder über die neu zu bauende Anschlussstelle</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Messedamm/Kaiserdamm/und weiter erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Der aus Westend bzw. Olympiastadion kommende Verkehr kann — wie bisher — über die Masurenallee/Messedamm/Halenseestraße auf die A 100 Richtung Süden fahren.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Für den gesamten Bereich nördlich des Straßenzuges Neue Kantstraße/Masurenallee, insbesondere um die AS "Kaiserdamm", würden weniger Lärm und geringere Schadstoffbelastungen</li> </ul>	<p>Messedamm gewählt werden.</p> <p>Der Vorhabenträger hat selbstverständlich erkannt, dass als Folge der unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange erfolgten Abwägung eine Vorzugsvariante ermittelt wurde, die für einzelne Wegebeziehungen zu Mehrwegen führen kann.</p> <p>Er hat diese Tatsache in seine Abwägung eingestellt, gelangt jedoch zu dem Ergebnis, dass andere Belange überwiegen. Insbesondere der verbesserte Schutz benachbarter Wohngebiete vor zusätzlichem Verkehr und erhöhter Lärm- und Luftschadstoffbelastung führte zu der hier planfestzustellenden Lösung.</p> <p>Maßgebend für die Anzahl von Verkehrsunfällen ist üblicherweise nicht die Höhe des Verkehrsaufkommens, sondern die Gestaltung des Straßenraums. Erhöhungen des Verkehrsaufkommens allein führen nicht zu einer Erhöhung der Unfallzahlen. Es werden durch die Umbaumaßnahmen vielmehr Defizite bei der sicheren Verkehrsführung im Autobahndreieck behoben. Die begrenzten Erhöhungen im Stadtstraßennetz sind auf das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin beschränkt, das für die Aufnahme dieser Verkehre dimensioniert ist. Daher ist nicht mit einer Erhöhung der Unfallzahlen im Stadtstraßennetz zu rechnen.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-51	<p>erreicht.</p> <p>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.</p> <p>Das Argument Urübersichtlichkeit 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.</p> <p>Schließlich kann auch das Gegenargument Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkt) nicht überzeugen. Siehe hierzu Einwendung Unfälle.</p> <p><b>Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.</b></p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Planung des Vorhabens auf dem geltenden technischen Regelwerk, insbesondere auch den 'Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA' in der aktuellen Fassung basiert.</p> <p>Selbstverständlich wurden dabei die besonderen Anforderungen an Stadtautobahnen berücksichtigt.</p> <p>Das geltende Regelwerk spiegelt regelmäßig den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand und die allgemein anerkannten Regeln der Technik wider.</p> <p>Wesentliche Grundsätze der Planung von Verkehrsanlagen sind regelmäßig die sichere Befahrbarkeit und die funktionsgerechte Gestaltung. Unter Berücksichtigung der im Kapitel 2 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) beschriebenen Ziele der Autobahnplanung ist es nicht sinnvoll, sich ausschließlich an Grenzwerten, möglichen Ausnahmen und Sonderlösungen zu orientieren. Gerade die Überlagerung und gleichzeitige Anwendung mehrerer Mindestlösungen, Grenzwertparameter und Sonderausführungen würde in der Summe regelmäßig zu Verkehrsanlagen führen, die dem Zweck des Vorhabens und den im Kapitel 2 der RAA genannten Zielen zuwiderlaufen.</p> <p>Autobahnknotenpunkten sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rechtzeitig erkennbar sein,</li> <li>• in der Wegweisung frühzeitig angekündigt werden,</li> <li>• übersichtlich und begreifbar sein und</li> </ul>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sicher befahrbar und ausreichend leistungsfähig sein.</li> </ul> <p>Dass beim Umbau eines Autobahntridecks Lösungen, die diesen Grundsätzen zuwiderlaufen, keine sich aufdrängenden Alternativen sind, liegt auf der Hand.</p> <p>Insbesondere auch die in der Einwendung genannte Unübersichtlichkeit in der Verkehrsführung ist mit Blick auf die oben genannten Planungsziele ein Grund, sich nicht an Sonderlösungen und im Einzelfall möglichen Abweichungen vom Regelwerk zu orientieren, sondern unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen eine Lösung mit höchsten Verkehrssicherheitsstandards zu favorisieren:</p>
M388-52	<p>Einwendung 4:</p> <p><b>Die von der Antragstellerin ermittelten Verkehrsmengen für die Umgebung der AS "Kaiserdamm" sind zu gering und nicht plausibel.</b></p> <p>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 Autobahntrideck 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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Die Planungen zum Umbau des AD Funkturm beruhen auf den Daten des Verkehrsmodells des Landes Berlin im Analyse- (1ST-Situation, Stand 2019) und Prognosezustand (Prognosehorizont 2030). Das Modell beruht auf Daten aus Verkehrserhebungen im gesamten übergeordneten Straßennetz Berlins und wird durch das Land Berlin fortlaufend um die verschiedenen verkehrswirksamen Planungen in Berlin sowie die allgemeine Verkehrsentwicklung fortgeschrieben.</p> <p>Im Allgemeinen stellen derart umfangreiche Verkehrsmodelle nach dem derzeitigen Stand von Technik und Wissenschaft die beste Grundlage zur Ermittlung der Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen dar, da in ihnen der Einfluss einer Änderung (Sperrung/Neubau/Umbau) sowie die Änderung von anderen Faktoren wie Gebietsentwicklungen und dem allgemeinen Mobilitätsverhalten vollumfänglich abgebildet werden kann.</p> <p>Auftretende Umwege, Reisezeiterhöhungen, aber auch kürzere Wege und</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorrhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>(die bisher verteilten 7 bzw. 9 Ein- und Ausfahrten werden auf eine Anschlussstelle konzentriert) sehr unwahrscheinlich.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><a href="https://e3.demoskip.es/resource/00199b7f-8a21-44d6-aafd-cfa705c9c760/image/png">https://e3.demoskip.es/resource/00199b7f-8a21-44d6-aafd-cfa705c9c760/image/png</a></p>	<p>Reisezeitverkürzungen sind in den durchgeführten Modellrechnungen bereits vollumfassend berücksichtigt. Die ausgewiesenen Verkehrszahlen sind daher als plausibel einzuschätzen.</p> <p>Es sei hier angemerkt, dass ein methodisch aussagekräftiger Vergleich immer zwischen dem Prognose-Planfall und dem Prognose-Nullfall gezogen werden muss, um den Einfluss des Bauvorhabens auf das zukünftige Verkehrsgeschehen zu ermitteln.</p>
M388-53	<p>Einwendung 5:  <b>Die Berücksichtigung von Kfz-Unfällen bei der Planung des Umbaus ist unzureichend.</b></p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.  Die Unfallanalyse im Umbaubereich ist im Untersuchungsbericht der Verkehrsuntersuchung (Anlage 22, Kapitel 2.2) dokumentiert. Dabei wurde</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Unfälle werden in den ausgelegten Unterlagen nur für den von DEGEG 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>objektiv untersucht, ob Unfallhäufungsstellen (UHS) vorliegen.</p> <p>Die Festlegung von Unfallhäufungsstellen erfolgt nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchungen in Unfallkommissionen (M Uko) der FGSV.</p> <p>In der darin beschriebenen Methodik wird zwischen UHS innerorts, UHS auf Landstraßen sowie UHS auf Autobahnen differenziert. Damit ist bereits berücksichtigt, dass sich Autobahnen (auch Stadtautobahnen) von Stadtstraßen hinsichtlich der Verkehrsbelastung sowie auch der Komplexität der Verkehrssituationen deutlich unterscheiden.</p> <p>Dieses Vorgehen stellt aktuelle die allgemein anerkannte Regel der Technik zur objektiven Ermittlung von UHS dar.</p> <p>Es wurden im Rahmen der Bestandsanalyse im Umbaubereich folgende UHS festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A100, Einfahrt von Halenseestraße West,</li> <li>• A100, Ausfahrt zur Halenseestraße Ost bzw. zur A115,</li> <li>• A100, zwischen Einfahrt Kaiserdamm Süd und Ausfahrt Messedamm,</li> <li>• Einmündung Messedamm - Jaffestraße / Eichkampstr.,</li> <li>• Kreuzung Messedamm / Halenseestraße</li> <li>• Kreuzung Messedamm / Masurenallee / Neue Kantstraße</li> </ul> <p>Eigene Verfahren sind insofern nicht sinnvoll anwendbar, da sie kein einheitliches Vorgehen und damit keine Vergleichbarkeit gewährleisten.</p> <p>Unabhängig von den tatsächlichen Unfallzahlen handelt es sich beim</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	
		<p><b>Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</b></p> <p>Umbau des AD Funkturm um eine Erhaltungsmaßnahme mit dringendem Handlungsbedarf.</p> <p>Das Autobahndreieck Funkturm hat im Bestand Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit. Die Verkehrsführung im Bereich der Ein- und Ausfahrten entlang der A 100 sowie den Verflechtungsbereichen mit sehr kurzen Längen für die Ein- und Ausfädelung des Verkehrs entspricht nicht den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Auch werden die in den RAA vorgegebenen Mindestabstände zwischen den Ein- und Ausfahrten teilweise nicht eingehalten. Es kommt aus diesem Grund in diesen Bereichen zu Unfallhäufungen. Im Zuge des Neubaus soll eine richtlinienkonforme sichere Verkehrsführung umgesetzt werden.</p> <p>Es ist gute fachliche Praxis in der Straßenplanung, die allgemein anerkannten Standards hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bestmöglich zu erfüllen und diese nicht hinter andere abwägungsrelevante Belange zurückzustellen. Dabei ist es unerheblich, dass andere Straßen und Knotenpunkte außerhalb des Planungsraums höhere Unfallhäufungen haben.</p> <p>Maßgebend für die Anzahl von Verkehrsunfällen ist üblicherweise nicht die Höhe des Verkehrsaufkommens, sondern die Gestaltung des Straßenraums. Erhöhungen des Verkehrsaufkommens allein führen nicht zu einer Erhöhung der Unfallzahlen. Es werden durch die Umbaumaßnahmen vielmehr Defizite bei der sicheren Verkehrsführung im Autobahndreieck behoben. Die begrenzten Erhöhungen im Stadtstraßennetz sind auf das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin beschränkt, das für die Aufnahme dieser Verkehre dimensioniert ist. Daher ist nicht mit einer Erhöhung der Unfallzahlen im Stadtstraßennetz zu rechnen.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-54	<p>Im siebten Teil des Bundesimmissionschutzgesetzes 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 BlmSchG auch für den Bau öffentlicher Straßen, der siebte Teil heißt "Gemeinsame Vorschriften". Insofern kann § 50 BlmSchG sinngemäße auf Verkehrsanlagen übertragen werden.</p> <p>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.</p>	<p>Der § 50 BlmSchG besagt, dass von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden sind.</p> <p>Dabei geht es um Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, die sich sich aus unkontrollierten Vorgängen in einem unter diese Richtlinie fallenden Betrieb ergeben.</p> <p>Es ist nicht erkennbar, wie diese Rechtsnorm Einfluss auf das Abwägungsergebnis im Rahmen des vorliegenden Vorhabens haben könnte.</p> <p>Die im Rahmen der vorliegenden Maßnahme geplanten Verkehrsanlagen befinden sich außerhalb von Wohngebieten. Da sich jedes Bauvorhaben auf die Verteilung von Verkehrsmengen im Straßennetz auswirkt, kann eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in bestimmten Straßenzügen niemals ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Plan ist rechtmäßig, insbesondere ist die Abwägung rechtsfehlerfrei, es liegt kein Abwägungsdefizit vor. Der Vorhabenträger hat alle abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange erfasst sowie zutreffend in die Abwägung eingestellt und zueinander gewichtet.</p>
M388-55	<p>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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zu den vorhergehenden Abschnitten.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>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.</p> <p>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 ).</p> <p>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).</p> <p><a href="https://e3.demosip.es/resource/6a2a2bd-df2d-4a23-bb33-5f50b7378f32/image/png">https://e3.demosip.es/resource/6a2a2bd-df2d-4a23-bb33-5f50b7378f32/image/png</a></p> <p>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.</p>	

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-56	<p>Als Fazit bezüglich der Unfallssituation 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.</p> <p>Einwendung 6:  <b>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.</b></p> <p>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,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einen durchschnittlichen 24-Stunden-Lärmpegel von 53 dB(A) nicht zu überschreiten,</li> <li>• einen durchschnittlichen Lärmpegel für die Nacht (22-6 Uhr) von 45 dB(A) nicht zu überschreiten.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zu den Abschnitten M388-28 bis M388-32.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Dies hat zur Folge, dass bei einer Bewertung der Zunahme des Lärms bereits geringe Erhöhungen des Lärmpegels zu Maßnahmen führen müssen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 örtlich hingenommen werden muss und zumutbar ist".</p>	

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>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 Straßenandes 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 Alternativbetrachtung erforderlich.</p>	
M388-57	<p>Einwendung 7: <b>Der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnenden im Klausenerplatz-Kiez ist im Planfeststellungsbeschluss festzulegen.</b></p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-33.</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht zu vernachlässigen sein.</p> <p>Dies gilt insbesondere für Anwohnende in der Knobelsdorff-, der Sophie-Charlotten- und der Philippstraße. Es müssen sinngemäß § 42 (1) und (2) BImSchG gelten. Dies ist im Planfeststellungsbeschluss vorzugeben.</p> <p>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.</p>	
M388-58	<p>Einwendung 8:</p> <p><b>Bei der Bewertung der Lärm-situation im Bereich der AS 'Kaiserdamm' ist auch die Hans-Litten-Schule zu berücksichtigen, die sich in der Sophie-Charlotten-Straße 70 befindet.</b></p> <p>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 LVP-Bericht in der Tabelle 34 nicht benannt wird.</p>	<p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-34.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-59	<p>Einwendung 9:</p> <p><b>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.</b></p> <p>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.</p> <p>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 Einfahrverbot oder andere geeignete Maßnahmen in Horstweg und Philippistraße.</p> <p>Für den Vorstand des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V.</p>	<p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen wird durch die Umplanungen im Bereich des AD Funkturm verlagert. Erhöhungen beschränken sich allerdings im Wesentlichen auf das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin, das für die Aufnahme dieser Verkehre vorgesehen ist.</p> <p>Weder ist beabsichtigt, noch ist aus heutiger Sicht damit zu rechnen, dass maßgebender übergeordneter Verkehr den verkehrsberuhigten Bereich am Klausenerplatz nutzen wird.</p> <p>Bereits aufgrund der Gestaltung (Engstellen) und der sehr geringen zulässigen Geschwindigkeit (Schrittgeschwindigkeit) ergeben sich hier sehr hohe Reisezeiten, die eine Durchfahrt erheblich erschweren.</p> <p>Ähnliches gilt, wenn es sich bei den angrenzenden Straßen um Erschließungsstraßen mit einem hohen Anteil an ruhendem Verkehr in einer Tempo-30-Zone handelt.</p> <p>Es besteht im Grundsatz kein Anspruch auf nicht steigende Verkehrsbelastungen auf Stadtstraßen. Dies gilt insbesondere für das übergeordnete Straßennetz.</p> <p>Die Verkehrssituation im Bereich der Sophie-Charlottenstraße sowie dem Horstweg, der Philippistraße und der Saldernstraße wird durch die Planung nicht maßgeblich verändert. Auch im Bestand können diese Straßen bereits in Stausituation als Schleichweg genutzt werden. Das Defizit liegt entsprechend nicht in der vorliegenden Planung begründet und muss, sollte es tatsächlich vorhanden sein, unabhängig davon betrachtet werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann die öffentlichen Straßen als Gemeingebrauch nutzen kann. Die konkreten Nutzungsmöglichkeiten einer</p>



## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>Straße werden durch die Straßenverkehrsvorschriften und die Verkehrszeichen geregelt.</p> <p>Für die Ausführung und Überwachung der Straßenverkehrsordnung sowie die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrsbeschränkungen im Straßennetz sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.</p>
M388-60	<p>E0317d</p> <p><b>Einwendung des Klezbüdnisses Klausenerplatz e.V. zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Autobahndreieck Funkturm</b>  <b>Az.: P2/02-01-04-01-#00007</b></p>	
M388-61	<p>Das Klezbüdnis 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.</p>	<p>Der Vortrabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p>
M388-62	<p>Durch die in den ausgelegten Unterlagen erkennbaren Planungen zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm sind folgende Rechtsgüter</p>	<p>Der Vortrabenträger verweist wegen des Sachzusammenhangs auf seine Erwiderung zum Abschnitt M388-3.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>beeinträchtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leben und körperliche Unversehrtheit bzw. Gesundheit der Anwohnenden,</li> <li>• Umweltmedien (Luft, Klima, Boden, Wasser),</li> <li>• gedehende Umwelt (Fauna und Flora),</li> <li>• Freiheit, sich ohne Schaden zu nehmen im öffentlichen Straßenraum des Wohn- gebietes aufzuhalten,</li> <li>• Möglichkeit zur Ausübung des Berufes bzw. Betreiben eines selbst gewählten Gewerbes,</li> <li>• Materielle Werte von Häusern und Eigentumswohnungen.</li> </ul> <p>Die genannten Rechtsgüter haben unmittelbare Bedeutung für die Gesundheit (physisch und psychisch) und das persönliche Befinden der Anwohnenden sowie das Zusammenleben im Klausenerplatz-Kiez (Wohnbereich zwischen Spandauer Damm und Kaiserdamm sowie A 100 und Schloßstraße).</p>	
M388-63	<p>Für das Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Autobahndreiecks Funkturm ist wegen seiner umfangreichen Folgen eine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich. Im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung muss die Planfeststellungsbehörde gewährleisten, dass für die Bevölkerung eine Prüfung der Betroffenheit bezüglich der vorstehenden Rechtsgüter und auf dieser Grundlage die niedrigschwellige Abgabe von Einwendungen möglich ist.</p> <p>Einwendung 1:</p>	<p>Der Hinweis ist an das Fernstraßen-Bundesamt gerichtet. Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis. Zudem weist der Vorhabenträger bzgl. der beiden Einwendungen auf Folgendes hin.</p> <p>Bzgl. der Einwendung 1:</p> <p>Es gibt keine gesetzliche Regelung, die vorgibt, dass zwischen öffentlicher</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p><b>Der Zeitraum zwischen öffentlicher Bekanntmachung (13.01.2023) und Beginn der Auslegung der Unterlagen (16.01.2023) war zu kurz.</b></p> <p>Personen aus der Bevölkerung, die im Winterurlaub waren oder einen solchen geplant haben konnten keine Einsicht in die ausgelegten Unterlagen nehmen. Der Vorlauf für nicht Sachkundige aus der Bevölkerung war für ihre Vorbereitung zu kurz.</p> <p>Einwendung 2:  <b>Die Möglichkeit zur Einsicht der analogen Planunterlagen war unzureichend.</b></p> <p>Für Berufstätige wäre an mindestens einem Tag in der Woche die Möglichkeit zur Einsicht in den späten Nachmittags- und frühen Abendstunden erforderlich gewesen. Dies hätte auch unter Berücksichtigung des PlansIG erfolgen müssen.</p>	<p>Bekanntmachung und Beginn der Auslegung eine bestimmte (Mindest-) Frist einzuhalten ist. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG gibt lediglich vor, dass die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, die Auslegung "vorher" ortsüblich bekannt zu machen. Daher wäre eine Bekanntmachung der Auslegung auch erst einen Tag vor ihrem Beginn zulässig und ist der vorliegende Zeitraum von drei Tagen verfahrensrechtlich nicht zu beanstanden.</p> <p>Im Übrigen ist nicht erkennbar, dass die Einwender durch den vorliegenden Zeitraum von drei Tagen von ihrer Einwendung abgehalten worden sind.</p> <p>Bzgl. der Einwendung 2:</p> <p>Erstens wurde ausweislich der Bekanntmachung die Auslegung gemäß § 3 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz (PlansIG) durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt, so dass diese maßgeblich ist. Die Auslegung neben der Veröffentlichung im Internet stellt demnach "lediglich" ein zusätzliches Informationsangebot gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 PlansIG dar.</p> <p>Zweitens und höchstvorsorglich ist darauf hinzuweisen, dass es keine gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Auslegungszeiten gibt. Nach gefestigter Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.06.2016, Az. 9 A 4/15, m.w.N.) ist die Auslegung der Planunterlagen in aller Regel bereits dann ordnungsgemäß, wenn die Unterlagen in den in der Gemeinde allgemein üblichen Dienstzeiten für den Publikumsverkehr eingesehen werden können. Ausreichend ist dies ausnahmsweise nur dann nicht, wenn die Stunden des Publikumsverkehrs so bemessen sind, dass die Einsichtsmöglichkeit unzureichend beschränkt wird. Von einer unzureichenden Beschränkung kann bei einer Einsichtsmöglichkeit wochentags von 9 - 15 Uhr und freitags von 9 - 13 Uhr sowie, was die Einwender nicht erwähnen, außerhalb dieser Zeiten nach telefonischer Vereinbarung keinesfalls</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-64	<p>Einwendung 3:</p> <p><b>Die Darstellungen im Erläuterungsbericht zur Auswahl der beantragten Planungsvariante sind für Kundige schwer und für Laien nicht nachvollziehbar.</b></p> <p>Im Erläuterungsbericht werden ausführlich die in der Machbarkeitsstudie des Senats und die von der Antragstellerin im Rahmen der Vorplanung erfolgten Variantenbetrachtungen zu einzelnen konkreten Orten oder Ausführungen beschrieben. In welchem Bezug diese Varianten zur offenbar nun beantragten Variante 4d stehen wird nicht deutlich. Es ist nicht zu erkennen, ob sich die Ausführungen in den Kapiteln 2.4.2, 2.4.3 und 2.5 auf die alte Vorzugsvariante oder die Variante 4d beziehen. Wenn sie sich auf die alte Vorzugsvariante beziehen, warum gelten sie dann auch für 4d?</p>	<p>ausgegangen werden.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Unter dem Kapitel 2.1 des Erläuterungsberichtes werden vorausgegangene Untersuchungen, wie die Machbarkeitsstudie, beschrieben. Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie erfolgte im September 2013 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Projektanmeldung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015. Die Vorplanung zum Umbau des AD Funkturms basiert auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie (siehe Kapitel 3.2 des Technischen Erläuterungsberichtes). Dazu wurde die gesamte Verkehrsanlage in Teilbereiche unterteilt, für die jeweils Teilvarianten zu entwickeln waren. Die untersuchten Teilvarianten wurden so miteinander kombiniert, dass Gesamtvarianten der Verkehrsanlage AD Funkturm einschließlich der neuen Anschlussstelle "Messedamm", der betroffenen Bereiche des Stadtstraßennetzes und der Rastanlage entstanden. Dabei wurde nur auf diejenigen Teilvarianten zurückgegriffen, die in den vorherigen Untersuchungsschritten als geeignet identifiziert und zur weiteren vertieften Planung ausgewählt wurden. Ziel der Kombination von Teilvarianten zu Gesamtvarianten war es, möglichst mehrere Varianten aufzustellen, die zielführend im Sinne der Vorhabenziele sind und dabei die mögliche Bandbreite an geeigneten Lösungen innerhalb der untersuchten Teilbereiche aufzeigen. Die Varianten der Vorplanung und die Abwägung der Vorzugsvariante wurden im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und diskutiert. Im Ergebnis dieser Diskussion wurden weitere Varianten erarbeitet, die den Forderungen der Öffentlichkeit mit dem Projektschwerpunkt (Teilvariante Anschlussstelle "Messedamm") Rechnung tragen. Nach der ursprünglichen Systematik der</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopsis vom 13.11.2023

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
M388-65	<p>Die Ergebnisse der o.g. einzelnen Variantenprüfungen wurden in Kapitel 3.2.9 zusammengeführt und daraus drei Gesamtvarianten kreiert (Kap. 3.2.10 bis 3.2.12). In Kapitel 3.3.2 werden dann diese drei Varianten systematisch miteinander verglichen und damit die ehemalige "Vorzugsvariante" ermittelt. Erst diese Vorzugsvariante wird dann mit scheinbar deutlich geringeren Aufwand als vorher mit der neuen Variante 4d verglichen. Das ist schwer nachvollziehbar und entspricht auch keiner systematischen Alternativenprüfung.</p> <p>Der Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung, Dritten die Bewertung der eigenen Betroffenheit zu ermöglichen wird damit nicht erfüllt.</p>	<p>Vorplanung wurden diese als Teilvarianten MES 4a, MES 4b, MES 4c und MES 4d bezeichnet. Im Ergebnis der Abwägung stellte sich die Teilvariante 4d als einzige konsensfähige und umsetzbare Lösung heraus.</p> <p>Die Behauptung des vermeintlich fehlenden Bezugs zwischen der Variantenbetrachtung der Vorplanung und der Entscheidung zur Vorzugsvariante 4d kann somit nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die Aussagen zu den Kapiteln 2.4.2, 2.4.3 und 2.5 beziehen sich auf die Variante 4d, da mit diesen Kapiteln auch eine Begründung des Vorhabens erfolgt.</p> <p>Die Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist wegen des Sachzusammenhanges auf seine Erwiderung M388-64.</p> <p>Die Varianten der Vorplanung 1 bis 3 basieren auf Teilvarianten, wie auch die Variante 4d. Die Forderung aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bezog sich nur auf den Projektschwerpunkt (Teilvariante Anschlussstelle "Messedamm"). Bei den anderen acht Projektschwerpunkten (siehe Tabelle 4 des Erläuterungsberichtes) ergab es keine Unterschiede im Vergleich zur Variante 1 (bisherige Vorzugsvariante). Daher konnte der Vergleich mit einem geringeren Aufwand erfolgen.</p> <p>Die in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen und Erläuterungen reichen aus, die geplante Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen. Die Unterlagen beschreiben das Vorhaben, seinen Anlass und die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG). Der sogenannte "Anstoßfunktion" wird damit Genüge getan. Die Anstoßfunktion verlangt gerade nicht, dass alle Unterlagen</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
		<p>auszulegen sind, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können.</p> <p>Die Feststellung des Einwenders, dass die Bewertung der eigenen Betroffenheit nicht möglich ist, trifft somit nicht zu.</p>
M388-66	<p>Einwendung 4:</p> <p><b>Der Bericht der Antragstellerin für die Umweltverträglichkeitsprüfung war in den ausgelegten Unterlagen nicht ausreichend genau ausgewiesen.</b></p> <p>Der Bericht zu den Auswirkungen des Autobahnumbaus auf die Umwelt ist neben dem Erläuterungsbericht die wichtigste Unterlage, mit der Personen aus der Bevölkerung ihre Betroffenheit prüfen können. Im Inhaltsverzeichnis für die ausgelegten Unterlagen (05. Auslegungsunterlagen - A 100, A 115 Umbau AD Funkturm Gz. P2_02-01-04-01#00007) ist lediglich 'UVP_Bericht_Variantenvergleich' ausgewiesen. Laien werden dadurch irreführt.</p>	<p>Der Einwand wird durch den Vorhabenträger als unbegründet zurückgewiesen.</p> <p>Laut Inhaltsverzeichnis sind - richtlinienkonform - im Ordner 19 die umweltfachlichen Untersuchungen (vgl. auch "Die Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)"). Hier findet sich erwartungsgemäß auch der UVP-Bericht, und zwar als Unterlage 19.4. Der entsprechende Ordner ist mit "UVP_Bericht_Variantenvergleich" bezeichnet. Es ist für den Vorhabenträger daher nicht nachvollziehbar und in der Einwendung auch nicht näher begründet, warum dies irreführend sein soll, zumal der UVP-Bericht in Kapitel 5 eine "Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen und wesentlichen Auswahlgründe", also eine Beschreibung des durchgeführten Variantenvergleichs enthält, wie es § 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 UVPfG fordert.</p>
M388-67	<p>Einwendung 5:</p> <p><b>Die Abgabe von Sammeleinwendungen wird unnötig erschwert.</b></p> <p>Die Forderung in der Bekanntmachung nach Angabe einer Person auf jeder Seite als für die jeweils anderen Unterschreibenden verantwortlichen Vertreter (es wird hier davon ausgegangen, dass damit auch Vertreterinnen gemeint sind) ist unverhältnismäßig. Vielmehr ist es ausreichend, wenn die</p>	<p>Der Hinweis ist an das Fernstraßen-Bundesamt gerichtet.</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p> <p>Im Übrigen weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die angesprochene Forderung des Fernstraßen-Bundesamtes in der öffentlichen Bekanntmachung den gesetzlichen Vorgaben, nämlich denen des § 17 Abs. 1 und 2 VwVfG entspricht. Diese Vorgaben gelten grundsätzlich für alle Verwaltungsverfahren im Sinne des § 9 VwVfG und damit auch für das</p>

Abschnitts-ID	Einwendung / Stellungnahme	Erwiderung der DEGEG als Vertreterin des Vorhabenträgers Autobahn GmbH des Bundes
	<p>Person, die die Sammeleinwendungen einreicht, als verantwortliche/r Vertreter*in zeichnet. Die Anhörungs- bzw. Planfeststellungsbehörde muss hier ihren Ermessensspielraum in Bezug auf § 17 (2) VwVfG nutzen und auch Einwendungslisten berücksichtigen, die keine/n Verantwortliche/n ausweist.</p> <p>Die Forderung in der Bekanntmachung nach Angabe des Berufes der für die Sammeleinwendungen verantwortlichen Person ist unzulässig. Der Beruf steht in keinem Zusammenhang mit den Sammeleinwendungen. Das Verlangen der Nennung ist unverhältnismäßig und widerspricht dem Datenschutz. Insofern ist die Regelung in § 17 (1) VwVfG nicht anzuwenden.</p>	<p>vorliegende Planfeststellungsverfahren, wie sich zudem ausdrücklich aus § 17 FStG i.V.m. § 72 Abs. 2 VwVfG ergibt.</p>
M388-68	<p>Einwendung 6: <b>Die Durchführung eines digitalen Anhörungstermins ist nicht ausreichend.</b></p> <p>Das Verwaltungsverfahrensgesetz gibt in § 67 (1) vor: "Die Behörde entscheidet nach mündlicher Verhandlung". Obligatorisch für eine mündliche Verhandlung ist ein Erörterungstermin. Zweck des Erörterungstermins ist nach § 68 (2) VwVfG: "Der Verhandlungsleiter hat die Sache mit den Beteiligten zu erörtern. Er hat darauf hinzuwirken, dass unklare Anträge erläutert, sachdienliche Anträge gestellt, ungenügende Angaben ergänzt sowie alle für die Feststellung des Sachverhalts wesentlichen Erklärungen abgegeben werden." Dieser Zweck kann durch einen digitalen Termin nicht hinreichend erfüllt werden.</p> <p>Davon unabhängig würden bei einem digitalen Termin Personen von der Erörterung ausgeschlossen, die keinen Computer und/oder keinen</p>	<p>Der Antrag bzw. Hinweis ist an das Fernstraßen-Bundesamt gerichtet. Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis.</p>

## Umbau AD Funkturm A100/115

Synopse vom 13.11.2023

<b>Abschnitts-ID</b>	<b>Einwendung / Stellungnahme</b>	<b>Erwiderung der DEGES als Vertreterin des Vortrabenträgers Autobahn GmbH des Bundes</b>
	<p>Internetanschluss besitzen, aus Sicherheitsgründen kein Fremdprogramm auf Ihrem Computer installieren wollen und/oder nicht in der Lage sind, ein solches Programm zu bedienen.</p> <p>Darüber hinaus entfällt für das Frühjahr 2023 die Notwendigkeit das Planungssicherungsgesetz anzuwenden.</p> <p>Für den Vorstand des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V.</p>	