



RA Karsten Sommer \* Grolmanstr.39 \* 10623 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Referat GR B  
Württembergische Straße 6

10707 Berlin

fristwährend per Fax:

**Karsten Sommer**

Rechtsanwalt und  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Grolmanstraße 39  
10623 Berlin

TEL: 030/28 00 95 - 0  
FAX: 030/28 00 95 15  
Funk: 0173/20 31 865

mail@kanzleisommer.de  
www.kanzleisommer.de

Donnerstag, 23. April 2009  
KS/HQ

## **Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 100 zwischen Autobahndreieck (AD) Neukölln und Anschlussstelle (AS) am Treptower Park**

### **Hier: Einwendung**

Unser Zeichen: 08-023 BISS (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich in o. g. Verfahren die Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS), diese vertreten durch Herrn Harald Moritz, Bouchéestraße 22, 12435 Berlin, Frau Dr. Birte Rodenberg, Karl-Kunger-Str. 59, 12435 Berlin und Frau Dorothee Dietz, Corinthstr. 57, 10245 Berlin, anwaltlich vertrete. Bevollmächtigung wird versichert. Schriftliche Vollmacht ist beigelegt.

Die in der BISS zusammengeschlossenen Personen und Initiativen wenden sich grundsätzlich gegen das Autobahnvorhaben, halten es u. a. für verkehrspolitisch und stadtplanerisch grundlegend verfehlt, naheliegende Alternativen für nicht und nicht hinreichend geprüft, die geplanten Schutzmaßnahmen gegen Immissionen für unzureichend, die Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für unzulässig, die Folgen für die Stadt für weder ausreichend ermittelt und dargestellt noch bewältigt und das Vorhaben für eine Verschwendung von Steuermitteln.

Im Einzelnen ist zur Betroffenheit und zur Planung Folgendes auszuführen:

### **1. Zur Betroffenheit**

Die BISS arbeitet ehrenamtlich und ist ein überparteilicher, unabhängiger Zusammenschluss von Bürger/innen Berlins. Sie hat sich zum Ziel gesetzt,

- a) durch Öffentlichkeitsarbeit viele Menschen in die Lage zu versetzen, sich an der Stadtplanung und Gestaltung ihres Wohnumfeldes aktiv zu beteiligen und
- b) durch fachliche Arbeit zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Berlin beizutragen.

Ihre Mitglieder wohnen und leben in den vom Autobahnneubau betroffenen Bereichen, in denen die Wohn- und Lebensqualität in der Bilanz durch das Vorhaben nicht etwa verbessert wird, wie das in den Planunterlagen mehrfach ausgeführt ist. Vielmehr werden sich Wohn- und Lebensqualität spürbar verschlechtern.

Beispielhaft und stichwortartig sollen hier einige Anmerkungen von BISS-Mitgliedern zur Autobahnplanung und zu ihrer eigenen Betroffenheit angeführt werden:

- Birte Rodenberg: 2004 Erwerb von Eigentumswohnung in der Karl-Kunger-Str. 59; befürchtet a) Wertverlust der Immobilie, die für Freiberuflerin wichtiger Teil der Alterssicherung ist; b) Verlust von qualitativ hohem Wohnwert durch bisherige gute Anbindung an ÖPNV und c) Verlust von Lebensqualität durch erhebliche Einschränkung von Gesundheit und Erholung (Laufstrecke zum Treptower Park abgeschnitten; Grünflächen verlärmt); d) Gefährdung des Kindes durch erhöhte Unfallgefahr durch zunehmenden Schleichverkehr in Wohngebiet und auf dem Schulweg (Bouchéstr.); e) besondere gesundheitliche Belastung durch Luftschadstoffe/Feinstaub für Mutter und Kind, die beide an häufigen Bronchialkatarrhen, ausgelöst durch chronisch obstruktive Bronchitis, leiden. Jede noch so geringe Zunahme von Luftschadstoffen führt erheblichen gesundheitlichen Belastungen (bei gleichzeitiger Erschwernis, ausgleichende Erholung in den nahen Grünflächen zu finden).

- Dorothee Dietz: ebf. 2004 Erwerb einer Eigentumswohnung in Corinthstr.; die für die AS Treptower Park vorgesehene Lösung impliziert die Fortführung in Form des 17. BA durch ihr Wohngebiet; dadurch ist mit einer Zunahme der Immissionen sowie der ästhetischen Entwertung des Autobahnumfeldes durch Betonbrücken und Lärmschutzwände zu rechnen. Damit ist Alterssicherung einem größeren Risiko ausgesetzt, als es aufgrund marktbedingter Preisschwankungen zu erwarten gewesen wäre. Das erhöhte Verkehrsaufkommen in den Zufahrtsstraßen zum Autobahnanschluss Am Treptower Park, Elsenstraße und im Kreuzungsbereich Elsenbrücke, Stralauer Allee, Markgrafendamm erschwert das gefahrlose Überqueren von Straßen und beeinträchtigt damit die Verkehrssicherheit. Durch die höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen kann davon ausgegangen werden, dass die auch Schwere der Unfälle höher ist. „Als Anwohnerin des Rudolfskiezes, der immerhin 6000 Einwohner hat, ist mir nicht damit gedient, dass die Senatsverwaltung das weiter zunehmende Verkehrsaufkommen der weiterführenden Straßen Richtung Norden ‚beobachten‘ will.“

René Pönitz, Am Treptower Park „Ich befürchte die unterschwellig angedeutete Umstellung der Straße Am Treptower Park in eine Zweirichtungsstraße und den künftigen Rückstau um die Anschlussstelle.“

Markus Lange, Beermannstraße

„Ich lehne den Neubau der Bundesautobahn A100 vom Autobahndreieck Neukölln zum Treptower Park ab, weil ich durch den Neubau der Bundesautobahn A100 vom Autobahndreieck Neukölln zum Treptower Park in meinen Grundrechten beeinträchtigt werde.

Ich wohne in der Beermannstr. 20, einem Haus das zu Gunsten dieser Autobahn abgerissen werden soll. Damit bin ich auch als Wohnungsmieter in meinen Eigentumsrechten betroffen, denn mir entstehen durch einen Umzug aus meiner jetzigen Wohnung erhebliche finanzielle Nachteile durch die Suche nach einer Ersatzwohnung, für den Umzug selbst, für die Beschaf-

fung neuer Einrichtungsgegenstände für die Ersatzwohnung und durch Verdienstaussfall bzw. Ausfallzeiten. Weiterhin ist zu erwarten, dass für die Ersatzwohnung ein höherer Mietzins zu entrichten ist und Kautionszahlungen fällig werden. Diese Kosten bin ich nicht gewillt zu tragen! Durch einen Wohnungswechsel werden außerdem meine sozialen und nachbarschaftlichen Bindungen beeinträchtigt bzw. gehen verloren, was für mich und meine Familie eine unzumutbare Härte darstellt.“

Harald Moritz, Bouchéstr.

„Als Bewohner des Ortsteils Alt-Treptow wird sich meine Wohn- und Lebensqualität durch die Verlängerung der Stadtautobahn erheblich verschlechtern, da mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen an den Zufahrtstraßen zu den AS zu rechnen ist. Im Bereich der Elsenstraße kann das wachsende Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden und ortskundige Autofahrer werden über Nebenstraßen diesen Bereich umgehen und damit mein Wohnumfeld weiter belasten. Durch die daraus entstehenden Folgewirkungen werde ich in meinen Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S.1 GG) und Bewegungsfreiheit (Art.2 Abs.2 S.2 GG) erheblich eingeschränkt. Als Bewohner der Stadt Berlin und als Steuerzahler lehne ich die Verlängerung der Stadtautobahn als Ausdruck falscher Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik und Steuerverschwendung ab. „

## **2. Die A 100 Planung wird abgelehnt!**

Das Verkehrsbauvorhaben und die daraus resultierenden negativen Folgen für die betroffenen Gebiete werden entschieden abgelehnt. Dem Vorhaben stehen neben verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Erwägungen Eigentumsbelange in viel größerem Umfang entgegen, als dies in den Planunterlagen und den sonstigen Informationen des Vorhabenträgers zum Ausdruck kommt. Dem Vorhaben stehen auch gesundheitsgefährdende und grenzwertüberschreitende Luftschadstoffbelastungen im Innenstadtbereich entgegen, die durch das Vorhaben nicht nur hervorgerufen, sondern auch dauerhaft „zementiert“ werden, da die Luftreinhalteplanung den Belastungen durch ein derart massives Verkehrsaufkommen, wie es hier in die angrenzenden Wohngebiete gebracht wird, nicht effektiv entgegen wirken kann. Dem Vorhaben stehen auch übergeordnete Planungsziele des Landes Berlin entgegen. Die Prüfung von Alternativen ist in schwerwiegendem Maße fehlerbehaftet. Sich aufdrängende Alternativen werden nicht berücksichtigt. Die durch das Vorhaben verursachten Gesundheits- und Eigentumsbeeinträchtigungen sind nicht zutreffend ermittelt und beschrieben. Die Beeinträchtigungen vor allem durch Lärm-, Luftschadstoff- und Erschütterungsbelastungen sind auch nicht hinreichend bewältigt. Bei zutreffender Wertung überwiegen die gegen das Vorhaben sprechenden Belange die Vorteile des Vorhabens deutlich.

### **Aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung stellen die Prognosen und damit die Berechnung und Bewertung der Auswirkungen von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in Frage**

Die Einwender wenden sich nicht gegen eine angemessene Verkehrsplanung. Diese muss allerdings nachvollziehbar und schlüssig sein und die hergebrachten Stadtstrukturen berücksichtigen. Die vorliegende Planung berücksichtigt hingegen nicht einmal die aktuellen Erkenntnisse des Vorhabenträgers selbst. So hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 16. April bekannt gegeben, dass sich der motorisierte Individualverkehr in Berlin allein vom Jahre 2002 auf das Jahr 2008 um 10 Prozent verringert hätte und die Berlinerinnen und Berli-

ner verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad umsteigen. Dieser aus den Verkehrszählstellen des Landes Berlin abgeleitete Trend dürfte sich in den nächsten Jahren angesichts der Tatsache, dass eine Trendumkehr in den wesentlichen Einflussbereichen nicht erkennbar ist, fortsetzen. Wird die A 100 im 16. Bauabschnitt, wie es in mehreren Planunterlagen angegeben ist, nach dem Jahre 2015 realisiert, kann bei Fortsetzung des Trends das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr gegenüber 2002 um über 20 Prozent zurückgegangen sein. Diese Trendüberlegung findet in den gesamten Planunterlagen keine Berücksichtigung. Eine Planung, die die vom Vorhabenträger selbst erkannten aktuellen und für das Vorhaben und dessen Grundlagendaten besonders relevanten Trends in der Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt, ist aber in sich unstimmtig. Der vom Vorhabenträger aufgezeigte Trend der Verlagerung des Verkehrs in Berlin weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum öffentlichen Nahverkehr und zum Fahrradverkehr wird durch die Planung des 16. und 17. Bauabschnitts der A 100 konterkariert. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unterstützt mit solchen Planungen nicht etwa den von ihr selbst begrüßten Trend zum Rückgang des Individualverkehrs und verstärkter Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Sie wirkt diesem Trend vielmehr entgegen. Diese Tendenz ist Besorgnis erregend und verstärkt die gegen das Vorhaben sprechenden Argumente.

### **Straßenbau zieht unerwünschten Verkehr in die Innenstadt**

So weisen die Planungen aus, dass der Bau der Autobahn bis zum Treptower Park in großem Umfang motorisierten Individualverkehr erzeugt, der bei einem Verzicht auf den Bau nicht (wegen Nutzung anderer Verkehrsmittel für die gleichen Wege) bzw. nicht in diesem Gebiet auftreten würde. Der Vorhabenträger räumt auf seiner Internetseite selbst ein, dass der allgemeine Grundsatz, dass jeder Straßenbau Verkehr erzeugt, zunächst zutreffend ist. Der Vorhabenträger hält dem entgegen, dass der Straßenbau aber durch ergänzende Maßnahmen begleitet wird, die die Stadtstraßen entlasten würden. Solche ergänzenden Maßnahmen sind im vorliegenden Fall aber – wieder einmal – nicht Gegenstand der Planunterlagen. Die Realisierung der A 100 wird nicht etwa davon abhängig gemacht, dass das Land Berlin Stadtstraßen entlastende Maßnahmen realisiert oder zumindest die finanziellen Mittel dafür kurzfristig zur Verfügung stellt. Die Planung besteht vielmehr ausschließlich aus dem Bau einer neuen Autobahn, die in großem Umfang motorisierten Individualverkehr erzeugt und die städtische Umwelt zerstört und schädigt.

Der durch den Autobahnbau induzierte Verkehr ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt. Die Planfeststellungsunterlagen geben auch keine geeignete Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung des induzierten Verkehrs. Insbesondere leistet das nicht die Prognose des „Nullfalls“. Zwar ist die Methodik und sind die Einzelheiten der Verkehrsprognosen nicht dargestellt, doch ist mit großer Sicherheit davon auszugehen, dass für den Prognosenullfall die gleiche Matrix verwendet wurde, wie für die Prognosefälle 16. BA und 17. BA. Das berücksichtigt die geringere Attraktivität des Straßennetzes und die Tatsache, dass sich auch die Verkehrsmittelwahl am Angebot an Straßen wie auch an öffentlichen Verkehrsmitteln orientiert, nicht. Die fehlende Ermittlung und Bewertung des durch den Autobahnbau erst hervorgerufenen Verkehrs ist ein schwerwiegender Mangel der Planfeststellungsunterlagen, da ohne eine solche Ermittlung und Bewertung die zu fordernde planerische Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Interessen nicht möglich ist.

Die BISS hat daher den Verkehrswissenschaftler Pfeleiderer um entsprechende Abschätzung auf Grundlage der Zahlen des Bundesverkehrswegeplans gebeten, um zumindest eine Vorstel-

lung von der Größenordnung des induzierten Verkehrs zu entwickeln. Der Verkehrswissenschaftler kommt zu dem Ergebnis, dass die A 100 292.000 Kfz-km/Tag induziert. Er rechnet diese Kilometer in Kraftstoffverbrauch um und kommt u.a. zu dem Ergebnis:

*„Unter Berücksichtigung der großen Unsicherheiten in der Abschätzung kann gesagt werden, dass der Bau der A 100 dazu führen würde, dass im Pkw-Verkehr der Kraftstoffverbrauch um ungefähr 15.000 Liter/Tag bis 40.000 Liter/Tag zunehmen würde.“*

- vgl. Rudolf Pfeleiderer, Planfeststellung für die A 100 in Berlin Bemerkungen zum Erläuterungsbericht, Stuttgart, 4.4.2009, dort Anhang 1, in **Anlage 1 der Einwendung der BISS** -

### **Vergleich von Belastungszu- und –Abnahmen > 500 Kfz/Tag ohne Relevanz**

Der Erläuterungsbericht geht auf S. 30 davon aus, dass der Bau der Autobahn bereits deswegen positive Wirkungen auf die Wohnqualität in der Stadt haben würde, da eine Entlastung auf innerstädtischen Straßen eintreten würde. Als Maßstab für die Gegenüberstellung von Belastungen der vom Vorhaben betroffenen Berlinerinnen und Berlinern dient im Erläuterungsbericht eine Analyse der Zunahme bzw. Abnahme der Kfz-Belastung > 500 Kfz pro Tag. Als Begründung für die Wahl dieser Größenordnung von Zunahme bzw. Abnahme > 500 Kfz pro Tag wird angegeben, dass darunter liegende Belastungsveränderungen kaum Auswirkungen auf eine Verbesserung bzw. Verschlechterung der Lärm- und Luftschadstoffsituation hätten. Diese Annahme zusammen mit der Zahl > 500 Kfz pro Tag ist völlig abwegig. Für die Frage, ob eine Belastungsänderung Auswirkungen auf die Luftschadstoff- und Lärmbelastung hat, kann nicht auf feststehende Verkehrszahlen, also absolute Größen, abgestellt werden, da die Änderung von Belastungen stets von der Relation der Verkehrszunahme bzw. Abnahme zum Gesamtverkehrsaufkommen abhängt. Das weisen die Luftschadstoff- und Lärmbelastungsberechnungen in den Planunterlagen auch aus. Die eigenen Sachverständigen des Vorhabenträgers werden nicht ernsthaft die Auffassung vertreten, dass eine Änderung im Bereich von 500 Kfz am Tag bei den hier in Rede stehenden hohen Verkehrsbelastungen von mehreren 10.000 bis über 100.000 Fahrzeugen am Tag eine Rolle spielt. Vor diesem Hintergrund ist der Ansatzpunkt völlig abwegig, sachlich nicht zu rechtfertigen und damit willkürlich gewählt. Sachlich sehr wohl zu rechtfertigen und üblicher Weise auch als Maßstab herangezogen sind hingegen Be- und Entlastungsänderungen, die als Zu- bzw. Abnahme der Lärm- oder Luftschadstoffbelastung in den dort angewandten Parametern (also in dB(A) für den Lärm und in Schadstoffgehalten für die Luft) angenommen werden. Auch der Vorhabenträger macht das bei anderen Vorhaben so. Die hier kritisierte Aussage im Erläuterungsbericht ist hingegen reine Augenwischerei.

Die Be- und Entlastungsbetrachtung eines Vorhabenträgers lassen dagegen völlig außer Betracht, dass der durch das Vorhaben hervorgerufene zusätzliche Verkehr auch zu zusätzlichen Belastungen führt. So hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschlands, Landesverband Berlin e.V., für seine Einwendung bzw. Stellungnahme errechnet, dass der durch den Bau der A 100 induzierte Verkehr und dadurch verursachte Kraftstoffmehrverbrauch um ungefähr 15.000 Ltr. pro Tag bis etwa 40.000 Ltr. pro Tag einer **Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 22.000 Tonnen im Jahr** entsprechen würde. Ob diese Größenordnung nun richtig ist oder nicht, dürfte nicht entscheidend sein. Entscheidend ist, dass durch das Verkehrsbauprojekt die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Land Berlin deutlich steigen. Das widerspricht u.a. dem vom Land Berlin selbst gesetzten Umweltzielen im Bereich Klima. So



hat der Senat im Juli 2008 ein klimapolitisches Arbeitsprogramm beschlossen. Ziel ist eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehr als 40 % bis 2020 gegenüber 1990. Als Mitglied des Klimabündnisses hat sich Berlin außerdem zu einer Halbierung der pro Kopf Emissionen um 50 % bis 2030 verpflichtet. Im Landesenergieprogramm wird eingeräumt, dass die Erfolge der Klimaschutzpolitik von der Entwicklung der klimarelevanten Emissionen des Verkehrs mitbestimmt werden. Dort wird auch zutreffend darauf hingewiesen, dass die Wirkungsanalyse für den Stadtentwicklungsplan Verkehr ergeben hat, dass auch bei Umsetzung aller Maßnahmen mittelfristig das Ziel einer Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen nicht erreicht werden kann. Die gigantischen Verkehrsbauvorhaben für den motorisierten Individualverkehr wie der Weiterbau der A 100 über zwei Bauabschnitte bis zur Frankfurter Allee und die zahlreichen zusätzlich geplanten großen Straßenbauten im Südosten Berlins tragen wesentlich dazu bei, dass der Verkehrssektor zum Erreichen der klimapolitischen Ziele nichts beitragen wird.

Das Land Berlin erzeugt mit dem Vorhaben mehr Verkehr und verstößt gegen die selbst gesetzten Ziele zum Schutz des Klimas.

## **Verschwendung von Steuergeldern**

Der Neubau der A 100 im 16. Bauabschnitt ist Verschwendung von Steuermitteln, die besser für die Förderung des von den Berlinerinnen und Berlinern immer mehr bevorzugten öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrsnetzes und die Erhöhung der Wohnqualität in der Stadt ausgegeben werden sollten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hält diesen Argumenten auf ihrer Internetseite die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung für die A 100 und die Zweckbindung der Finanzmittel des Bundes für den Autobahnbau entgegen. Beides trägt nicht. Die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, basiert auf inzwischen annähernd 10 Jahre alten Daten, kann die aktuellen Verkehrsentwicklungen, darunter auch den Verkehrsrückgang im motorisierten Individualverkehr in Berlin nicht berücksichtigen und berücksichtigt erst recht nicht die volkswirtschaftlichen Effekte, u.a. im Bereich der Klimaveränderung. Es ist auch nicht zutreffend, dass Straßenbaumittel des Bundes unumstößlich dem Straßenbau zugute kommen müssen. Die Umschichtung von Mitteln im Bundeshaushalt ist gängige Praxis und findet ständig statt. Wie vieles andere ist auch dies eine Frage der politischen Prioritätensetzung.

Sowohl der Haushalt des Bundes, aber auch der Haushalt des Landes Berlin sind hoch verschuldet. Als Steuerzahler sprechen sich die Einwender dagegen aus, dass die derzeit veranschlagte Summe von 442,8 Mio. Euro für den Neubau des lediglich 3,2 km langen 16. BA der A100 ausgegeben werden sollen. Von dieser Summe kommen rund 25 Mio. Euro aus dem Berliner Haushalt (für Planungskosten). Hierbei sind weitere Kosten für das Land Berlin durch Straßenumbau- oder Anpassungsmaßnahmen noch nicht einmal eingerechnet (Umbauten von Kreuzungsbereichen und Ampeln, bzw. Ausbau der Straße Am Treptower Park, nördlich der Elsenstraße).

Der Nutzen der Trasse für die Berliner Öffentlichkeit und vor allem für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ist nicht überzeugend belegt. Anstatt sowohl aus dem Bundes- als auch aus dem Landeshaushalt pro Meter Autobahn rund 140.000 Euro für Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Grunderwerb auszugeben, wird gefordert, dass dieses Geld in den Erhalt und die fällige Sanierung des bestehenden Straßen- und Brückennetzes sowie für den geordneten Rückbau von Straßen und den Ausbau bzw. Verbesserungen des Umweltverbundes ausgegeben wird.

## **Der Autobahnbau führt zu unververtretbaren Eingriffen in die Stadtstruktur und das Eigentum Berliner Bürgerinnen und Bürger**

Der Autobahnbau führt zu unververtretbaren Eingriffen in das Eigentum Dritter und zerstört vorhandene Stadtstrukturen. Dieser Tatsache hält die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Vorhabenträger auf ihrer Internetseite entgegen, dass „nur“ die befristete Nutzung durch Kleingärten beendet werden müsste und im Bereich Treptow vier Wohnhäuser weichen müssten. Die Folgen des Autobahnvorhabens für die Stadtstruktur werden damit heruntergespielt und grob fehl eingeschätzt. Wie sich aus den Einwendungen einer Vielzahl von Einwendern im Einzelnen ergibt, führt die Autobahn allein im Bereich kurz vor der Anschlussstelle Treptower Park nicht etwa lediglich zum Verlust von vier Wohnhäusern, die abgerissen werden müssen. Darüber hinaus sollen mit dem Vorhaben eine ganze Reihe von weiteren Grundstücken in Anspruch genommen werden. Durch die fehlende Rücksichtnahme auf hergebrachten Strukturen im Gebiet werden durch die Planung eine ganze Reihe von Existenzen gefährdet und bei ihrer Realisierung vernichtet. Darunter befinden sich einige kleine Betriebe, denen



mit einer Planung ohne Rücksicht auf die dort vorhandenen Strukturen die Existenzgrundlage entzogen wird und damit die Arbeitsplätze vernichtet werden. Der Stadtteil besteht dort gerade nicht nur aus Wohnhäusern und nicht lediglich der Abriss von Wohnhäusern ist bedauerlich. Den Stadtteil prägen vielmehr auch die Gewerbenutzungen und die dort vorhandenen Arbeitsplätze, deren Verlust von mindestens ebenso großer Bedeutung ist. Um eine Abschätzung der Folgen des Vorhabens hat sich der Vorhabenträger aber erkennbar noch gar nicht bemüht.

### **Das Vorhaben widerspricht dem Stadtentwicklungsplan Verkehr**

Das Vorhaben widerspricht auch den allgemeinen Zielsetzungen des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Dieser setzt als Grundziele fest u.a.

- die Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Begrenzungen von Schneisenwirkungen im Stadtraum, Reduzierung von Zäsuren, Aufwertung von Verkehrsräumen, Respektierung historischer Verkehrsnetzstrukturen),
- die Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen,
- die Bedienung der sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse in nachhaltiger Weise (Begrenzung des motorisierten Verkehrsaufwandes),
- die Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen,
- die Veränderung des Modal Split mittelfristig auf 66 % im Umweltverbund (Gesamtstadt), auf 80 % im Umweltverbund in der historischen Mitte und im Zentrum West, Stabilisierung des Anteils des nicht motorisierten Verkehrs am Gesamtaufkommen bei 33 % (Gesamtstadt).

Die A 100 ist zwar Bestandteil des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Sie ist aber zugleich eines der „Problemkinder“ dieses Plans, weil sie die allgemeinen Zielsetzungen konterkariert und – wie bereits aufgezeigt – die allgemeinen Umweltziele des Landes Berlin kaum erreichbar erscheinen lässt. Daher widerspricht die Autobahnplanung dem Stadtentwicklungsplan Verkehr.

### **Die Planung widerspricht der Lärminderungsplanung**

Die Planung widerspricht der Lärminderungsplanung. In den Informationen der zuständigen Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zur Lärminderungsplanung in Berlin heißt es u.a.:

*„Für die Notwendigkeit von Lärminderungsmaßnahmen sind durch die Umgebungs-lärmrichtlinie und das Bundesimmissionsschutzgesetz keine zwingenden Grenzwerte vorgegeben. Für die Lärminderungsplanung in Berlin werden zwei Stufen von Schwellenwerten festgelegt:*

- 1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – bei Überschreitung dieser Werte sind möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung zu ergreifen

- 2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts – diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevanten Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung. Hier sind Maßnahmen in den nächsten fünf bis sieben Jahren vorzusehen.

*Im untersuchten Straßennetz werden bereits die Schwellenwerte der ersten Stufe häufig überschritten. Am Tag sind hiervon knapp 15 %, in der Nacht über 40 % des Untersuchungsnetzes betroffen. Dies zeigt einen hohen Handlungsbedarf vor allem zur Verbesserung der Nachtruhe.“*

Es wird also bei Erreichen bzw. Überschreiten von Belastungen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht von Gesundheitsgefährdungen ausgegangen und davon, dass diesen kurzfristig mit Maßnahmen der Lärminderung begegnet werden müsste.

Gleiches ergibt sich aus dem nunmehr vorliegenden Lärmaktionsplan Berlin. Die durch das Vorhaben mit mehr Verkehr belasteten Straßen (vgl. etwa die Auflistung auf S. 24, 25 Erläuterungsbericht) sind in den Karten zum Lärmaktionsplan Berlin bereits als Bestandteil des „HotSpot-Untersuchungsnetz“ markiert, womit ein dringender Handlungsbedarf zur Reduzierung der Lärmbelastung aufgezeigt ist. Statt dessen führt das Vorhaben zu einer deutlichen Erhöhung der Belastungen in diesen Bereichen und verhindert auch mittel- und langfristig eine Entlastung der Lärmbelastungssituation dort.

### **Die Planung widerspricht dem Luftreinhalte- und Aktionsplan für Berlin**

Das Vorhaben widerspricht zudem dem Luftreinhalte- und Aktionsplan für das Land Berlin. Dieser ist auf die Einhaltung der Vorgaben der Luftqualitätsrichtlinien der EU (zuletzt Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG vom 21.05.2008) und der in deren Umsetzung erlassenen nationalen Vorgaben (22. BImSchV) ausgerichtet. Ausweislich der Luftschadstoffberechnungen der Planfeststellungsunterlagen werden jedoch die Luftschadstoffgrenzwerte auf den angrenzenden Stadtstraßen durch das vorhabensbedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen dauerhaft überschritten. Der Luftreinhalte- und Aktionsplan des Landes Berlin sieht keine geeigneten Maßnahmen zur Unterschreitung bzw. Einhaltung der Grenzwerte vor und es sind auch keine derartigen Maßnahmen erkennbar. Die Zielsetzung des Luftreinhalte- und Aktionsplans des Landes Berlin kann bei Realisierung des Vorhabens in der vorgesehenen Form nicht erreicht werden.

### **Die verkehrliche Begründung ist ungeeignet**

Die verkehrliche Begründung ist in ihrem wesentlichen Inhalt unvollständig, nicht nachvollziehbar und nicht geeignet, das Vorhaben zu begründen.

In der verkehrlichen Begründung wird zunächst festgestellt, dass es im Südostraum der Stadt nur wenige, in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzte tangenziale Straßenverbindungen gibt, auf denen in den täglichen Spitzenzeiten Rückstaus „die Regel“ seien. Diese Straßenverbindun-

gen werden nicht genannt. Auch Dauern und Längen der Rückstaus werden nicht genannt. Jede Straßenverbindung ist in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzt, da sie nur eine begrenzte Anzahl Fahrspuren aufweist. Die bloße Behauptung regelmäßiger Rückstaus ist daher nicht nachvollziehbar und somit als verkehrliche Begründung nicht geeignet.

„Darüber hinaus werden Wohngebiete von Durchgangsverkehren belastet (z. B. Dammweg, Wildenbruchstraße). Für die Wildenbruchstraße wird im Jahr 2005 eine Belastung von 14.800 Kfz/Werktag angegeben, die sich im Planungsnullfall geringfügig auf 14.500 Kfz/Werktag reduziert. Nachdem der 16. BA der A100 eine Entlastung auf 11.200 Kfz/Werktag bewirken soll, erhöht sich die Belastung durch den 17. BA wieder auf 14.000 Kfz/Werktag. Die Prognose belegt also im Speziellen, dass die A100 hier und im Allgemeinen Autobahnbau nicht per se zur Entlastung von Wohngebieten führt. Welche der genannten anderen entlasteten Straßen als Wohngebiet eingestuft werden, wird nicht genannt. Statt dessen heißt es auf Seite 18: „Die [...] Bündelungsfunktion der neuen Straßenverbindung führt zu einer deutlichen Entlastung des angrenzenden Hauptstraßennetzes.“

„Hohe Verkehrsbelastungen, Versatzfahrten, Umwege und Zusatzbelastungen sind die Folge“. Diese pauschale Behauptung wird weder differenziert noch belegt und ist daher als verkehrliche Begründung nicht geeignet.

Weiter wird behauptet, dass sich mit der Ende Mai 2008 Inbetriebnahme der A 113 Entlastungen auf den Radialverbindungen eingestellt haben. Die Angaben der Verkehrsmengen des Ist-Zustands (Abb. 3) stammen jedoch aus dem Jahr 2005.

Nach konkreter Darstellung der Missstände wäre es Aufgabe der verkehrlichen Begründung, darzulegen, warum zu ihrer Behebung

- eine Straßenbaumaßnahme (und nicht z. B. eine verkehrsorganisatorische oder ÖV-Maßnahme)
- ein Straßenneubau (und nicht der Ausbau bestehender Straßen)
- eine Autobahn (und nicht eine Stadtstraße oder Bundesstraße)
- mit genau dieser Trassierung und
- genau diesen Anschlüssen (Fahrbeziehungen und Dimensionierung)
- sowohl erforderlich als auch zweckmäßig ist.

Dies alles geschieht nicht. Die verkehrliche Begründung ist damit in ihrem wesentlichen Inhalt unvollständig und als solche nicht geeignet, das Vorhaben zu begründen.

Statt dessen heißt es auf Seite 8: „...eine Verbesserung in den genannten Zentren und den übrigen hoch belasteten Bereichen hinsichtlich der Kfz-Belegung [kann] erst mit weiteren gezielten Infrastrukturerweiterungen erreicht werden“. Diese Behauptung wird nicht belegt. Es werden im Text vorher keine Zentren genannt und welche die „übrigen hoch belasteten Bereiche“ sein sollen, bleibt ebenfalls offen.

Die Abb. 6 und 11 zeigen: Der Hauptverkehr verläuft radial. Die Tangente A100 zieht also radialen Verkehr an und verringert den Widerstand. Das zeigt sich deutlich an der prognostizierten Zunahme des Verkehrs auf der Radiale Sonnenallee und den im Vergleich der Abbildungen 6 und 11erkennbaren Zunahmen auf den Radialen Schlesischen Straße und Stralauer Allee.



Die Abb. 7 und 12 zeigen: Nur ein wesentlich geringerer Kfz-Verkehr verläuft tangential über die Eisenbrücke. Er wird im Vergleich der Abbildungen 7 und 12 nur geringfügig vermindert. Die Behebung des auf S. 7/8 dargestellten Mangels an tangentialen Straßenverbindungen ist also nur eine nachrangige Wirkung des Vorhabens.

Im Kapitel 4.2 soll das Bauvorhaben mit einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse anhand der Verkehrsleistung begründet werden. Diese Berechnungen sind nicht nachvollziehbar, da die Abgrenzung der betrachteten „Korridore“ (Untersuchungsgebiete) nicht eindeutig ist (Straßen bilden die Grenzen, so dass unklar bleibt, zu welchem Korridor eine solche Straße gerechnet wurde) und die Streckenlängen nicht angegeben wurden. Die Ergebnisse liegen in ihren Dimensionen innerhalb bzw. unterhalb der Prognosegenauigkeit des Modells und sind daher nicht aussagekräftig.

### **Die Planung ist unstimmg, die Autobahn fehldimensioniert**

Die Kapazitäten der Strecken und der Knotenpunkte wurden im Modell nur unzureichend berücksichtigt. Sie sind nicht nachgewiesen und werden fast allen dargestellten Autobahnabschnitten überschritten.

Gemäß HBS beträgt die für eine noch ausreichende Qualitätsstufe D zulässige Verkehrsstärke einer dreistreifigen Autobahn mit Tempo 100 bzw. Tempo 80 im Tunnel 4.950 Kfz pro Stunde (HBS, Tabelle 3-7). Bei Ansatz von 8,5 % des DTV<sub>w</sub> in der Spitzenstunde gemäß Seite 10 der „objekt konkrete Verkehrsprognose“ beträgt der maximal zulässige DTV<sub>w</sub> der dreistreifigen Autobahnabschnitte somit 58.235 Kfz pro Werktag.

Diese zulässige Verkehrsstärke wird

- im Planungsnullfall auf 9 der dargestellten bestehenden 10 Autobahnabschnitte
- im Planfall 16. BA ebenfalls auf 9 der dargestellten bestehenden 10 Autobahnabschnitte
- im Planfall 17. BA auf allen dargestellten derzeit bestehenden, sowie den beiden südlichen Abschnitten des 16. BA

überschritten.

Hier sind also sehr geringe Qualitätsstufen im Verkehrsablauf bzw. eine geringere Verkehrsstärke als prognostiziert zu erwarten. Oder die Abschnitte werden vierstreifig pro Fahrtrichtung ausgebaut, was allerdings nicht vorgesehen ist.

Die Berechnung bezieht sich auf die freie Strecke. Es fehlen Leistungsfähigkeitsnachweise für die Anschlüsse und Knotenpunkte. Dabei sind nicht nur die Knotenpunkte in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben zu betrachten, sondern auch auf den stärker belasteten Straßen, z. B. der Sonnenallee.

### 3. fehlende Planrechtfertigung

Die sogenannte Planrechtfertigung oder Feststellung eines Bedarfs für ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben ist einerseits eigenständige rechtliche Zulassungsvoraussetzung. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts

- vgl. etwa Urteil vom 14.02.1975 – 4 C 21/74; Urteil vom 07.07.1978 – 4 C 79/76 u.a.-

ist die konkrete Planungsmaßnahme im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter rechtfertigungsbedürftig, da eine hoheitliche Maßnahme ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt. Bei einer straßenrechtlichen Planung ist diese Rechtfertigung nur gegeben, wenn für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den allgemeinen Zielen des der Planung zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes ein Bedürfnis besteht, mithin die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist.

- vgl. nur BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 – 4 C 21/74 –

Die jeweilige Planung ist nur dann rechtmäßig, „wenn sie auf die Verwirklichung der mit dem Gesetz generell verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet und – bezogen auf das konkrete Planungsvorhaben – erforderlich ist“.

- vgl. BVerwG a.a.O. –

Das konkrete Vorhaben muss dabei zumindest „vernünftigerweise geboten“ sein.

- Vgl. nur BVerwG, Urteil vom 07.07.1978 – 4 C 79/76 u.a. –

Die Planrechtfertigung für sogenannte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), zu denen der 16. BA der A 100 gehört, ist bereits durch das FStrAbG festgestellt und nach ständiger Rechtsprechung nur ausnahmsweise noch in Frage zu stellen, wenn der Gesetzgeber sich evident in der Bedarfsfeststellung geirrt hat. Das kann einerseits der Fall sein, wenn eine Autobahn nicht mehr dem weiträumigen Verkehr und damit nicht den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes dient, andererseits, wenn andere Gründe für eine grundlegend fehlerhafte Bedarfsbeurteilung erkennbar sind, wie die folgende Formulierung aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. Januar 2007 – 9 B 14.06 verdeutlichen:

*„Die gerichtliche Prüfung beschränkt sich auf die Frage, ob der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Davon ist nur auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist (BVerfG, Kammerbeschluss vom 8. Juni 1998 1 BvR 650/97 u.a. NVwZ 1998, 1060; BVerwG, Urteil vom 26. Oktober 2005 a.a.O. Rn. 22), wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahmen des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (Urteil vom 19. Mai 1998 BVerwG 4 C 11.96 Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 138 S. 247 m.w.N.). Bei dem Bedarf muss es sich, wie die Bezugnahme des § 1 Abs. 2 Satz 1 FStrAbG auf § 1 Abs. 1 FStrG zeigt, um einen solchen handeln, der auf die den weiträumigen Verkehr betreffenden Zielsetzungen der letztgenannten Bestimmung ausgerichtet ist. Das schließt indes nicht die Bündelung mit anderen, lokal oder regional ausgerichteten Zielen aus (vgl. Urteil vom 17. Mai 2002 BVerwG 4 A 28.01 BVerwGE 116, 254 ). Verfehlt und vom gesetzgeberischen Ermessen nicht mehr gedeckt wäre eine*

*Bedarfsfeststellung erst dann, wenn es für sie im Hinblick auf den weiträumigen Verkehr keinerlei nachvollziehbaren Bedarf gäbe. Dass der prognostizierte Anteil des weiträumigen Verkehrs auf einer geplanten Bundesstraße stark hinter dem lokalen Verkehrsanteil zurückbleibt, ist für Planungsabschnitte in innerstädtischen oder stadtnahen Lagen nicht untypisch und besagt nichts über eine evident unsachliche Bedarfsfeststellung. Dies folgt schon aus der zweiten Alternative des § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG, die nicht auf das tatsächliche weiträumig ausgerichtete Verkehrsaufkommen und seinen Anteil an der Gesamtbelastung der Straße, sondern auf die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion abstellt. Aus diesem Grund sind generalisierende Angaben darüber, ab welcher absoluten oder relativen Größenordnung ein weiträumig ausgerichtetes Verkehrsaufkommen als sachliche Rechtfertigung für den Bau oder die Verlegung eines Straßenabschnitts anzuerkennen ist, nicht möglich.“*

Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde müssen vor diesem Hintergrund nachvollziehbare Feststellungen dazu treffen, dass und in welchem Umfang die Autobahn noch dem weiträumigen Verkehr und damit den Zielsetzungen des FStrG dient. Derartige Aussagen fehlen aber in den Planfeststellungsunterlagen vollkommen.

Von Einwanderseite wird davon ausgegangen, dass der Anteil des weiträumigen Verkehrs deutlich unter 10 % prognostiziert ist und damit nicht mehr ausreicht, das Vorhaben noch als Vorhaben nach dem FStrG zu rechtfertigen. Die Planrechtfertigung muss daher offenkundig verneint werden.

Das gilt auch aus anderen Gründen. Der Bund selbst stellt inzwischen die Planrechtfertigung des Projekts in Frage und kündigt die Überprüfung an:

Die Bundesregierung hat in der Kleinen Anfrage „Planungsstand der Berliner Stadtautobahn A100“, Bundestagsdrucksache 16/10269 vom 18.09.2008, zugesagt vor „Einstellung der Maßnahme in den Bundeshaushalt eine Neubewertung“ vorzunehmen. Dabei ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zugrunde zu legen. Weiterhin sollten die neuen Kostenschätzungen und die verkehrliche (Nicht-) Funktionalität des 16. BA berücksichtigt werden. Eine auch zukünftig belastbare Kostenschätzung für die weiteren Abschnitte, hier besonders für den 17. BA liegt z. Z. nicht vor. Daher kann kein NKV für die Gesamttrasse, sondern nur für den 16. BA neu ermittelt werden.

Zur Kostenabschätzung des 17. BA müsste eine konkrete technische Planung, besonders für den Bau des geplanten Doppelstocktunnels, vorliegen. Diese liegt meiner Kenntnis nach nicht vor und dürfte auch sehr umfangreiche Bodenuntersuchungen, nach den Problemen mit der Baugrube des U55 Bahnhofs am Brandenburger Tor und dem Unglück beim Kölner U-Bahnbau, notwendig machen. Aus den Linienbestimmungsunterlagen geht außerdem hervor, dass die Variante 1b (Variante mit 2x3 streifigem Regelquerschnitt) u.a. verworfen wurde, weil in der Neuen Bahnhofstraße und Gürtelstraße die Bauwerksaußenkanten des Doppelstocktunnels so nahe an die nebenstehenden Gebäude heranrücken würden, dass im Bauzustand Gefahr für diese bestünde.

Auf Grund des nicht mehr haltbaren bisherigem NKV für das Gesamtprojekt muss zur tatsächlichen Beurteilung des 16. BA ein neues NKV für den 16. BA ermittelt werden.



#### **4. Fehlerhafte Trennung von 16. und 17. BA und fehlerhafte Zwangspunktsetzung**

Die gesamten Planungsunterlagen sind in sich unstimmig und erlauben keine gerechte Abwägung, da die Planungen für den 16. und den 17. BA nicht getrennt werden. Ausschließlich der 16. BA ist in den sogen. vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans zum FStrAbG eingeordnet und wird damit in absehbarer Zeit vom Bund finanziert. Eine Fortsetzung der Autobahn mit dem Bau des 17. BA ist hingegen nicht absehbar, da für diesen Abschnitt auch mittelfristig keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

Dennoch wird das Vorhaben, das sich auf die Planung des 16. BA beschränkt, mit den (möglichen) verkehrlichen Auswirkungen des 17. BA begründet. Umgekehrt wird eingeräumt, dass die angestrebten Entlastungswirkungen erst mit Realisierung des 17. BA erreichbar sein werden.

Für das Vorhaben werden also die angeblich positiven Wirkungen von 16. und 17. BA unterstellt, obwohl der 17. BA auf unabsehbare Zeit weder geplant noch gebaut wird, da er nicht finanzierbar ist.

Betrachtet man hingegen ausschließlich den 16. BA sind die angenommenen positiven (Entlastungs-) Wirkungen deutlich geringer und rechtfertigen keineswegs die mit dem Vorhaben verbundenen schwerwiegenden Eingriffe.

Auch der StEP Verkehr, der zur Begründung des Vorhabens herangezogen wird, bezieht sich ausschließlich auf die Wirkungen von 16. und 17. BA. Er kann daher zur Bewertung der Auswirkungen des hier ausschließlich geplanten 16. BA nicht herangezogen werden.

Auf der anderen Seite werden durch die vorliegenden Planung Zwangspunkte für den Weiterbau der Autobahn mit dem 17. BA geschaffen, deren Auswirkungen auf die anschließend beeinträchtigten Wohngebiete gar nicht betrachtet sind und es werden stadtbildzerstörende Bauwerke, wie die mehr als zehn Meter hohen Bauwerke von Auffahrt und Lärmschutzwand an der Beermannstraße geplant, die bei einer ergebnisoffenen Alternativenprüfung auch für die Fortführung nie geplant werden würden.

So ist die Fortsetzung bis zum Ostkreuz und darüber hinaus nur in einem langen Tunnel denkbar. Mit der Planung werden aber Zwangspunkte für eine oberirdische Planung gesetzt. Diese Zwangspunktsetzung ohne aktuelle nachvollziehbare Alternativenprüfung ist offenkundig fehlerhaft und macht die Planung rechtswidrig.

Bei einer sachgerechten Prüfung von Alternativen der Fortsetzung der Autobahn im 17. BA wäre einer Tunnelvariante der Vorzug eingeräumt worden. Das lässt eine erhebliche Eingriffsminimierung bereits im 16. BA geboten erscheinen.

Die Planfeststellungsunterlagen müssen auch unter diesem Gesichtspunkt grundlegend überarbeitet werden.

#### **5. Alternativen sind nicht geprüft worden**

Die Alternativenprüfungen, die in den Planfeststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht) sehr kurz dargestellt sind, leiden unter einer Reihe grundlegender Fehler, von denen hier beispiel-

haft einige angeführt werden sollen. Eine Vertiefung und Ergänzung des Vortrages im Laufe des Planfeststellungsverfahrens bleibt insoweit vorbehalten.

Das Gebot, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen, ist nach ständiger Rechtsprechung

- Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83 – BVerwGE 71, 166, 171; Urteil vom 07.03.1997 – 4 C 10/96 - BVerwGE 104, 144, 151 –

Ausfluss des Gebotes der gerechten Abwägung, dass wiederum eine Ausprägung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist. Dieser Grundsatz ist einer der zentralen rechtsstaatlichen Grundsätze. Vor diesem Hintergrund ist auch das Gebot der gerechten Abwägung zu sehen. Dieses gebietet, alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange sachgerecht zu ermitteln, zu gewichten und unter- und gegeneinander abzuwägen. Im Rahmen dieser Abwägung kommt der Frage, ob für die Minderung der Beeinträchtigungen einzelner Belange eine schonendere Alternative zur Verfügung steht, die nicht zugleich andere Belange unverhältnismäßig zurücksetzt, eine besondere Bedeutung zu.

Dabei ist zum einen zu untersuchen, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll, also auch beim Straßenbau weiträumige Trassenalternativen in Betracht kommen. Bei einer Autobahn gehört dazu typischerweise auch die Frage nach der sogenannten Nullvariante bzw. „Null-Plus-Variante“, also der Optimierung der Verkehrsverhältnisse durch organisatorische und ggf. auch bauliche Maßnahmen. Auch „kleinere“ Straßenneubauten kommen in diesem Zusammenhang in Betracht und sind einer Prüfung zu unterziehen. Daneben bezieht sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung, d. h. beim Straßenbau insbesondere auf die Frage der Verschiebung der Trasse in Höhen- und Seitenlage zur Verminderung von Beeinträchtigungen.

Die Rechtmäßigkeit einer Planungsentscheidung im Hinblick auf die Alternativenprüfung bestimmt sich nach den allgemeinen Anforderungen an eine korrekte Abwägung. Demgemäß muss einerseits der Abwägungsvorgang und andererseits das Abwägungsergebnis betrachtet werden. Bei der Beurteilung ist also zwischen der Zusammenstellung der Alternativen und deren Bewertung (als Ergebnisbetrachtung) zu trennen. Die Planungsbehörde hat eine eigene Abwägungsentscheidung zu treffen und darf die Alternativenprüfung des Vorhabenträgers nicht unbesehen übernehmen. Nach feststehender Rechtsprechung darf zwar bei der Alternativenauswahl stufenweise vorgegangen werden und es dürfen auch auf relativ frühen Planungsstufen bereits Alternativen verworfen werden, deren weitere Prüfung nicht mehr in Betracht kommt. Es ist jedoch aufgrund der Anforderung einer eigenen Planungsentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zulässig, zu einem frühen Zeitpunkt ausgeschiedene Alternativen nur deswegen nicht mehr einer ernsthaften Überprüfung zum Planfeststellungsbeschluss hin zu unterziehen, weil diese frühzeitig vom Planungsträger ausgeschlossen wurden. Lediglich Alternativen, deren Verwirklichung ersichtlich wegen Unvereinbarkeit mit der planerischen Konzeption ausscheidet, muss sich die Planfeststellungsbehörde nicht vertieft widmen. Nur für sie kann eine vertiefte Ermittlung der betroffenen Belange und eine Abwägung unterbleiben.

- vgl. zum Ganzen Ziekow, in: derselbe, Praxis des Fachplanungsrechtes, Seite 226 –

Im Grundsatz muss die Planungsbehörde alle ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen in ihre Abwägung einstellen.

- vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 29.11.1995 – 11 VR 15/95 –

Es gelten auch hier die allgemeinen Anforderungen an die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials. Danach muss die Planungsbehörde grundsätzlich jede Alternative untersucht haben, die ernsthaft in Betracht kommt, jedenfalls solche, die sich ihr hätten aufdrängen müssen. Bei der Abwägung zu berücksichtigen sind Alternativen jedenfalls dann, wenn sie von Beteiligten im Planungsverfahren vorgeschlagen werden oder wenn sie sich aufgrund der örtlichen Verhältnisse gerade zu anbieten.

- vgl. Ziekow, a. a. O., Seite 227 m. w. N. –

Die durch ein Vorhaben in ihren Rechten und geschützten Interessen Tangierten müssen im Sinne einerseits einer vollständigen Problembewältigung, andererseits eines effektiven Rechtsschutzes in geeigneter und nachvollziehbarer Weise erfahren, welche anderen Lösungen erwogen wurden und unter welchen Gesichtspunkten diese Lösungen verworfen wurden.

Diesen Anforderungen genügen die Planfeststellungsunterlagen in mehrfacher Hinsicht nicht.

### **5.1 Rückgriff auf die Alternativenprüfung in der Linienbestimmung fehlerhaft**

Die Planfeststellungsunterlagen sind hinsichtlich der Prüfung von Alternativen der Trassenführung sowohl hinsichtlich großräumiger Alternativen wie auch hinsichtlich kleinräumiger Alternativen/Verschiebungen/Eingriffsminimierungen unzureichend und Fehler behaftet. Der Erläuterungsbericht setzt sich ab S. 34 lediglich mit den im Rahmen der Linienbestimmung untersuchten Varianten auseinander, die mit Ausnahme der dort aufgezeigten Varianten 2 keine für den hier verfahrensgegenständlichen Abschnitt verwertbaren Aussagen ermöglichen.

Bereits der Rückgriff auf die Variantenprüfung in der Linienbestimmung ist Fehler behaftet. Die Linienbestimmungsunterlagen weisen aus, dass für die Bearbeitungsstufe der Linienbestimmung ein zwei mal zweispuriger Ausbau gewählt wurde, reduziert auf 27,8 m Kronenbreite (S. 1 der Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienbestimmung). Das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben ist jedoch eine Autobahn mit zwei mal dreispuriger Verkehrsführung der Klasse EKA 3 mit einem Regelquerschnitt von 31,5 m nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Der Regelquerschnitt des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ist damit um deutlich mehr als 10 % breiter als der in der Linienbestimmung untersuchte. Mit den sich daraus ergebenden Differenzen bei der Betrachtung von Alternativen setzen sich die entsprechenden Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen aber gar nicht auseinander. Die Alternativenbetrachtung aus der Linienbestimmung kann insofern offenkundig nicht ohne weiteres übernommen werden.

Auch aus anderen Gründen können die Untersuchungen aus der Linienbestimmung nicht ohne weiteres übernommen werden. Sie widersprechen u.a. den Aussagen in dem inzwischen bestandskräftigen und unter Mitwirkung des Landes Berlin als Vorhabenträger des Bundesautobahnvorhabens zustande gekommenen Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1 Umbau Ostkreuz des Eisenbahn-Bundesamtes. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wurde das sogenannte Vorsorgebauwerk A 100 unter den sogenannten Stadtbahnstrecken

(Ost-West-Strecken) des Ostkreuzes planfestgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss enthält die klare Aussage, dass es sich bei der Planung dieses Vorsorgebauwerkes um keine Zwangspunktsetzung handelt und eine Querung der Bahnstrecke auch an anderer Stelle möglich ist, das Vorsorgebauwerk A 100 dann eben seinem Zweck nicht zugeführt werden kann. Sowohl im Planfeststellungsverfahren wie auch im nachfolgenden Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes ebenso wie von Seiten der Vertreter des Landes Berlin, das im vorliegenden Verfahren als Vorhabenträger auftritt, stets betont, dass sich erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den sogenannten 17. BA der A 100 ergeben wird, welche möglichen Planungsalternativen/Varianten der Trassenführung für die A 100 im Bereich des Ostkreuzes gibt und ob die Querung des Ostkreuzes durch das geplante Vorsorgebauwerk A 100 erfolgt oder an anderer Stelle. Vor diesem Hintergrund kann für eine vollständige Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren für den 16. BA der A 100 nicht von einer Zwangspunktsetzung im Bereich des Ostkreuzes und weiter südlich im Bereich der Spreequerung ausgegangen werden. Denn der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss geht ausdrücklich davon aus, dass eine Alternativenprüfung hier noch statt zu finden hat. Es ist nicht sachgerecht, wenn dennoch im Rahmen der Planfeststellung für den 16. BA davon ausgegangen wird, dass bei Spreequerung und im Bereich des Ostkreuzes keine Trassenalternativen zu prüfen sind.

## **5.2 sich aufdrängende und vorzugswürdige Alternativen sind vorhanden**

Es gibt auch sich auf den ersten Blick geradezu aufdrängende Trassenalternativen, die zumindest in die Prüfung hätten einbezogen werden müssen. Dazu gehört etwa als Trassenalternative für die Trassenführung im Bereich des 16. BA die Bündelung mit der Ringbahn, die u. U. bereits im Bereich östlich des Unterhafens beginnen und bis zum Bereich Treptower Park fortgesetzt werden könnte. Die Bündelung der Verkehrstrassen hätte im Bereich des Immissionsschutzes wie auch des Flächenverbrauchs geradezu auf der Hand liegende Vorteile. Sie könnte auch die Inanspruchnahme derzeit für andere Zwecke genutzter Flächen minimieren. Vor diesem Hintergrund hätte eine solche Trassenalternative geprüft werden müssen.

Geprüft werden müsste als großräumige Trassenalternative auch eine Führung der Autobahn (bzw. einer entsprechenden Stadtstraße) in östlicher Verlängerung der A 100 vom Autobahndreieck Neukölln mit Unterquerung des Bereiches Plänterwald und der Spree deutlich weiter östlich als die jetzige Planung. Da die gesamten Planunterlagen insoweit überhaupt keine Überlegungen enthalten, ist es nicht Aufgabe der Einwender, sich mit Details von Trassenalternativen zu beschäftigen und eine „Alternativplanung“ vorzunehmen, sondern muss es insoweit bei der Forderung verbleiben, Trassenalternativen zu prüfen, die die A 100 in konsequenter Fortsetzung ihres ringförmigen Verlaufs im Westen deutlich weiter nach Osten verlegt.

## **5.3 fehlende Prüfung kleinräumiger Alternativen und möglicher Minimierungen der Eingriffe**

Auch kleinräumige Alternativen und Möglichkeiten der Minimierung der Eingriffe wurden offenkundig nicht geprüft. Dazu gehören insbesondere die folgenden Alternativen bzw. Trassenminimierungen, deren Prüfung sich geradezu aufdrängt:



- Führung der Straße als vierspurige Stadtstraße anstatt einer Autobahn in vergleichbarer oder leicht abgeänderter Lage mit den offenkundigen Vorteilen einer Minimierung der Lärm- und Schadstoffbelastung, einer deutlichen Kostenreduzierung, einer direkten Erschließung aller anliegenden Grundstücke, der Ersparnis von Auf- und Abfahrten, des Vermeidens der Konzentration absolut unverträglicher Verkehrsmengen im Bereich der Anschlussstellen (AS Sonnenallee, AS Am Treptower Park) und der anschließenden Stadtstraßen und des Baus ohne längere Unterbrechung des Bahnverkehrs.
- Eine Verschwenkung der Autobahntrasse in Richtung der Ringbahn westlich der Kieffholzstraße im Bereich des Güterbahnhofs Treptow, der sich ohnehin in der Umstrukturierung befindet mit der sich dann ergebenden Möglichkeit, im Bereich östlich der Kieffholzstraße eine Trassenführung in direkter Anlehnung an die Ringbahnstrecke zu wählen, die die Inanspruchnahme aktuell gewerblich und zum wohnen genutzter Privatgrundstücke entsprechend entlang der Kieffholzstraße entbehrlich machen würde, zu einer Minderung der Immissionsbelastungen der Wohnhäuser entlang der Kieffholzstraße führen würde und den Flächenverlust durch das Vorhaben minimieren sowie die naturschutzfachliche Kompensationsfläche östlich der Kieffholzstraße vergrößern würde.
- Eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme durch teilweisen Verzicht, teilweise Verschmälerung des geplanten trassenbegleitenden Weges und Verzicht auf das wegebegleitende Grün, das ohnehin von allenfalls sehr begrenztem naturschutzfachlichen Wert ist, der die zwangsweise Enteignung von privatem Grundeigentum kaum zu rechtfertigen geeignet ist sowie den Verzicht auf Seitenstreifen (RAA Nr. 4.3.4), um die Eingriffe in Produktions-, Lager- und sonstige gewerblich genutzte Gebäude zu minimieren, wobei insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Am Treptower Park und westlich davon noch Potential für eine Minimierung der Flächeneingriffe besteht.
- Schließlich hätte auch geprüft werden müssen, ob eine Verlegung der Anschlussstelle in Richtung der Puschkinallee (nach Osten) möglich ist, die sich offenkundig aufdrängt, da mit einer solchen Verlegung die Eingriffe in die Wohnbebauung entlang der Beermannstraße minimiert werden könnte und lediglich das Haus Beermannstraße 22 oder die Häuser Beermannstraße 22 und 20 abgerissen werden müssten.

Bereits zur Zeit der Linienbestimmung war bekannt, dass Möglichkeiten einer der engen Platzverhältnissen in der Stadt angepassten Planung genutzt werden müssten. In der Begründung des Beschlusses des Berichts über die geplante Schließung des mittleren Straßenrings durch den Senat von Berlin (vom 31. Juli 1995) hieß es, dass in Engpassbereichen mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h geplant werden sollte und die Trassierungsparameter an der unteren Grenze angenommen würden. Den damaligen Variantenuntersuchungen lag auch noch ein Querschnitt von 2 x 2 Fahrspuren und jeweils 1 Standspur zugrunde und nicht der jetzt der Planfeststellung zugrunde gelegte Querschnitt. Für den Erhalt der Grundstücksnutzungen an der Kieffholzstraße ist eine geringfügige Einengung bzw. Verschiebung der Trasse jedenfalls gerechtfertigt. Auch vor diesem Hintergrund drängte sich eine Minimierung der Eingriffe stets auf.

Die Forderungen und Prüfanregungen im Bereich der Trassenalternativen – sowohl großräumig wie auch kleinräumig – können hier nur beispielhaft und provisorisch erfolgen, da die Planfeststellungsunterlagen keine verwertbaren Hinweise für eine vertiefende Stellungnahme



geben und es nicht Aufgabe der Einwender ist, Planungsalternativen zu entwerfen. Die Forderung nach einer Prüfung bedeutet auch keinesfalls, dass die Einwender die zur Prüfung geforderten Varianten vorbehaltlos unterstützen würden, da sie sich mit diesen Varianten mangels sachdienlicher Informationen in den Planfeststellungsunterlagen gar nicht auseinandersetzen können. Es wird lediglich aufgezeigt, dass es bei verschiedenen Trassenalternativen Gesichtspunkte gibt, die zu der Wertung führen müssen, dass sich solche Trassenalternativen zumindest auf den ersten Blick geradezu aufdrängen i.S.d. Alternativen-Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte und daher geprüft werden mussten.

#### **5.4 Nullvariante eindeutig vorzugswürdig**

Als unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange eindeutig vorzugswürdige Alternative drängt sich die „Null-Variante“ auf, also der Verzicht auf das Vorhaben. Die jetzige Führung der A 100 bis zum Autobahndreieck Neukölln mit der Ableitung des Verkehrs über die A 113 entspricht dem Verkehrskonzept des Stadtentwicklungsplans Verkehrs mit einer tangentialen Ableitung des Verkehrs vom Zentrum weg. Der 16. Bauabschnitt der A 100 und seine eventuell einmal geplante Fortsetzung im 17. Bauabschnitt bringt den Verkehr hingegen direkt in den dicht besiedelten Innenstadtbereich hinein. Bei den betroffenen Bereichen um den Trepptower Park und später im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg handelt es sich um Kernbereiche der sich entwickelnden Innenstadt von Berlin. Den Verkehr mit einer Autobahn in diese Bereiche hineinzubringen, widerspricht dem Konzept der möglichst weitgehenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in dem engeren Innenstadtbereich und seiner tangentialen Ableitung.

### **6. Die Planung beruht auf fehlerhaften Prognosen**

Die Planung beruht auf fehlerhaften und in den Planunterlagen an keiner Stelle hinsichtlich der Methodik, der maßgeblichen Eingangsdaten und des Untersuchungsgangs nachvollziehbar dargestellten Prognosen.

#### **Anforderungen an eine Prognose**

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Prognosen gerichtlich daraufhin zu überprüfen, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, ob der der Prognose zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist.

- ständige Rechtsprechung, vgl. etwa Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 15. Januar 2008 – 9 B 7.07 –

Die behördliche Prüfpflicht von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde geht darüber hinaus und bezieht sich auch auf das Nachvollziehen der einzelnen Wertungen und Gewichtungen in einer Prognose.

Ist eine Prognose gemessen an diesen Maßstäben bereits methodisch, hinsichtlich des zugrunde gelegten Sachverhalts und auch im Ergebnis Fehler behaftet, kann sich ein Planfeststellungsbeschluss darauf nicht stützen. Stützt er sich dennoch darauf, ist er grundlegend fehlerhaft und unterliegt auf die Klagen Betroffener der Aufhebung.

Daher ist vorliegend zunächst eine hinsichtlich der zugrunde gelegten Methode, des Sachverhalts und der einleuchtenden Begründung des Ergebnisses plausible und nachvollziehbare Prognose vorgelegt werden.

### **Prognose 2025 für Berlin nicht berücksichtigt**

Für das Land Berlin wird derzeit eine Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 erarbeitet, deren Ergebnisse von Seiten des Landes Berlin bereits in Planfeststellungsverfahren verwendet werden. Aus nicht näher dargestellten und sich auch sonst nicht erschließenden Gründen beruht die vorliegende Planung aber nicht auf dieser aktuellen Verkehrsprognose, sondern veralteten Verkehrszählungen in einem zwischenzeitlich baulich wesentlich geänderten Straßennetz als Analysedaten, nicht nachvollziehbar hergeleiteten Lkw-Anteilen und Prognosen, deren Methodik und Untersuchungsgang weitgehend im Dunklen bleiben, bei denen aber trotz weitgehend unterbliebener Schilderung von Methodik und Untersuchungsgang offenkundige und schwerwiegende Fehler erkennbar sind.

Vor diesem Hintergrund muss auch zu dieser Studie bemängelt werden, dass den Unterlagen weder der Verfasser der Studie noch dessen Qualifikation zu entnehmen ist.

### **Fehlerhafte Annahmen zum Straßennetz 2025**

Fehlerhaft sind beispielsweise die Grundannahmen zu dem für die Prognose zugrunde zu legenden Straßennetz, für die die „objektkonkrete Verkehrsprognose 2025 ...“ auf den auf spärliche 4 Textseiten und 3 Tabellenseiten folgenden Anhang verweist. In diesem Anhang fehlen große und für die Verkehrsentwicklung bedeutende Projekte, etwa das derzeit wohl längste Straßenbauvorhaben im Berliner Raum, der sechsstreifige Ausbau der A 10 von AD Pankow bis AD Havelland, aber auch der Ausbau der A 114 von AD Pankow bis Landesgrenze Berlin, für die geänderten Planfeststellungsunterlagen derzeit ausgelegt sind. Auch die Planfeststellungsunterlagen für die Ortsumfahrung Falkensee wurden bereits vor einiger Zeit ausgelegt. Dennoch ist das Vorhaben nicht im Anhang aufgeführt. Eine Reihe von Vorhaben aus dem Flächennutzungsplan des Landes Berlin fehlen völlig, obwohl der Prognosehorizont über den aktuellen Planungshorizont des Flächennutzungsplans hinausreicht. Der Anhang scheint mehr zufällig als systematisch zusammengestellt.

Die Verfasser der angeblich objektbezogenen Prognose müssen offen legen, welches genaue Verkehrsnetz nach welchen Planungsgrundlagen ihren Untersuchungen zugrunde liegt. Berücksichtigt werden müssen jedenfalls die Projekte des Bedarfsplans zum FStrAbG, dort nicht nur die Projekte des vordringlichen, sondern auch die Projekte des weiteren Bedarfs. Berücksichtigt werden muss die Verkehrsprognose 2025 des BMVBS unter zusätzlicher Einbeziehung der Projekte des weiteren Bedarfs des Bedarfsplans.

Der Bund ging bei Erarbeitung der Verkehrsprognose 2025 davon aus, dass auch im Jahre 2025 erst die Projekte des vordringlichen Bedarfs und noch immer nicht die Projekte des weiteren Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans realisiert sind. Dies ist etwa in den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums für die Verkehrsprognose 2025 (Kurzfassung)

- [www.bmvbs.de/Anlage/original\\_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf) -

auf S.2 dokumentiert. Dort wird für die Verkehrsprognose 2025 als Vorgabe des Auftraggebers der Prognose – des BMVBS – davon ausgegangen, dass ausschließlich die Projekte des

vordringlichen Bedarfs im Jahre 2025 realisiert sind. Dieser Ausblick auf das Jahr 2025 berücksichtigt die zahlreichen Verkehrsprojekte des sogen. weiteren Bedarfs des Bedarfsplans zum FStrAbG nicht, deren Realisierung ab 2009 Gegenstand des „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr des Bundes ist (vgl. <http://www.bmvbs.de/Presse/Pressefotos-3118/Arbeitsplatzprogramm-Bau-Verke.htm>). Diese zusätzlichen Maßnahmen werden erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik haben. Es ist daher zu fordern, dass die Verkehrsprognose unter Berücksichtigung der Projekte dieses Programms und der weiteren Projekte des weiteren Bedarfs des Bedarfsplans, deren frühzeitige Realisierung zum Gegenstand eines weiteren Arbeitsplatzprogramms bzw. Konjunkturprogramms werden könnte, überarbeitet wird.

Zu berücksichtigen sind weiter in Berlin die im Flächennutzungsplan enthaltenen Projekte. Für Brandenburg müssen die bis zum Prognosehorizont evtl. zu realisierenden Projekte sachgerecht ermittelt werden.

### **Fehlende nachvollziehbare Methodik und Herleitung der Ergebnisse**

Der „objektkonkreten Verkehrsprognose ...“ fehlt es auch ansonsten an einer nachvollziehbaren Methodik und Herleitung der Ergebnisse. Auf den Punkt gebracht handelt es sich wohl eher um ein Thesenpapier als um eine Verkehrsprognose, was hier kurz beispielhaft – aber dennoch ausführlicher als die angebliche Prognose selbst – begründet werden soll:

- Auf S.2 ist von einer „neuen räumlichen Verkehrszellenstruktur für Berlin“ die Rede, ohne dass dargestellt würde, wer auf welcher Grundlage und mit welcher Methodik und welchem Ergebnis etwas derartiges entwickelt hat.
- Im gleichen Satz heißt es, es sei „eine Anpassung der vorliegenden Modelle zur Bestimmung der Verkehrsnachfrage und der Netzbelastungen“ erfolgt, ohne dass auch nur erwähnt würde, um welche Modelle es sich handelt und auf welcher Grundlage, mit welcher Methodik etc. eine Anpassung (an was?) erfolgte.
- Einen Satz später wird ein „Personenverkehrsmodell des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung Berlin“ erwähnt, ohne auch nur eine Quelle anzugeben oder zu erwähnen, was diesem Modell auf welchem Wege entnommen und für was genau es verwertet wurde.
- Für das nächste genannte Papier wird dann wenigstens eine Quelle genannt, aber leider nicht erläutert, welche Daten dieser Quelle in welcher Weise genutzt wurden.

Insgesamt enthält das Papier kaum Aussagen, die deutlich über die Ausführungen im Erläuterungsbericht hinausgehen. Um eine Prognose nachvollziehbar darzustellen, müssten zumindest die maßgeblichen Eingangsdaten einschließlich ihrer Herleitung, die Methodik, die Herleitung des Netzmodells und der Untersuchungsgang verständlich dargestellt werden. Das ist hier nicht gelungen.

Es werden nicht die vorhandenen aktuellen Verkehrszahlen herangezogen, sondern Verkehrszählergebnisse 2004 bis 2006. Diese müssten aber zumindest mit den aktuellen Daten der Zählstellen im Land Berlin abgeglichen werden, um ihre Aktualität zu überprüfen. Das gilt umso mehr, als sich wesentliche Änderungen im Verkehrsnetz ergeben haben, die sich auf die anzunehmende Ausgangsbelastung maßgeblich auswirken. So ist z.B.

- die A 113 inzwischen vollständig fertiggestellt und bietet eine durchgängige Verbindung vom Südosten in das Stadtgebiet und weiter in Richtung Westen und Norden,

was zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrszahlen auf der A 113 insgesamt und des Lkw-Anteils geführt haben muss.

- nach Angaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die von der A 113 erhofften Entlastungswirkungen auf Stadtstraßen in erheblichem Umfang eingetreten, so dass sich die Verkehrsbelastung auf einer ganzen Reihe von Stadtstraßen deutlich verringert haben muss.

Weiter haben sich deutliche allgemeine Veränderungen im Verkehrsaufkommen ergeben, so insbesondere die jetzt von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bekannt gegebene Entwicklung einer Abnahme des MIV um 10 % seit 2002. Auch dies muss sich auf die Ausgangsdaten deutlich auswirken.

Vor diesem Hintergrund müssen sowohl die Darstellung der gegenwärtigen Belastung im vorhandenen Netz wie auch die Ausgangsdaten für die Prognosen überarbeitet werden. Die auf diesen Zahlen beruhenden Gegenüberstellungen von Be- und Entlastungen sind ebenfalls nicht mehr zu verwerten und müssen überarbeitet werden. In der „objektkonkreten Verkehrsprognose ...“ werden Daten stetig betriebener Messstellen erwähnt. Es ist unverständlich, dass diese nicht zumindest zur aktuellen Überprüfung der veralteten Zählwerte herangezogen wurden.

### **Fehlerhafte Grundlagen der Verkehrsprognose**

Die Grundlagen der Verkehrsprognose sind nicht ausreichend. Sie ist daher nicht nachvollziehbar und nicht aussagekräftig.

Die "objektkonkrete Verkehrsprognose" stützt sich ausschließlich auf die DIW-Studie zur demografischen Entwicklung für die BVG(!). Aus dem Kurzbericht (DIW-Wochenbericht Nr. 32/2007) geht hervor:

1. Es wird nur der von den Einwohnern Berlins verursachte Nahverkehr betrachtet.
2. also keine Aussagen zu Pendlern z. B. aus Brandenburg
3. Touristenverkehr wird nicht betrachtet
4. Es wird nur privater Personenverkehr betrachtet
5. also kein Wirtschafts- oder Güterverkehr
6. Ziel der Studie ist es, "den Effekt der demografischen Veränderungen zu isolieren". Daher werden u. g. Annahmen getroffen und "verkehrspolitische Eingriffe" nicht berücksichtigt.
7. Es wird angenommen, dass sowohl Auto- als auch ÖPNV-Fahren überdurchschnittlich teurer werden. Es werden aber keine Zahlen genannt.
8. Es werden Annahmen zum Wirtschaftswachstum in Berlin (+1,4%/a) und zum Arbeitsplatzangebot getroffen.

Insgesamt stellt die DIW-Studie aufgrund ihres zu engen Geltungsbereiches (Punkte 1 - 5), ihrer Zielrichtung (AG: BVG, Punkt 6) keine ausreichende Grundlage für eine Verkehrs-

prognose dar, schon gar nicht für eine Bundesfernstraße, auf der ja wohl nicht nur Berliner fahren sollen.

Auch die - absichtliche (Punkt 6) - Ausblendung notwendiger Maßnahmen (Luftreinhaltung, Klimaschutz, Lärminderung, Lkw-Maut etc.) bzw. zu erwartender Entwicklungen (Ölpreissteigerung) macht die Studie als alleinige Quelle einer Verkehrsprognose ungeeignet.

Außerdem kennt die Studie kein Prognosejahr 2025, sondern nur 2020 und 2030. Wie Angaben für das Jahr 2025 ermittelt wurden, wird nicht beschrieben.

Auf Seite 6 der verkehrlichen Begründung wird behauptet, dass auch die Entwicklung des Kfz-Fernverkehrs, die Entwicklung im Ballungsraum Berlin/Brandenburg, die Preisentwicklung und die Wirtschaftsentwicklung berücksichtigt wurde. Wie das geschieht, wird nicht genannt. Die DIW-Studie befasst sich explizit nicht damit (s. o.).

Die von RegioConsult benannten Fernverkehrsmatrizen des BMVBW werden nicht als Planungsgrundlage genannt.

Wie die Prognose die fehlenden Daten (Wirtschafts-, Güter-, Pendler-, Touristenverkehr) ansetzt, wird in der "objekt konkreten Verkehrsprognose" nicht benannt. Das methodische Vorgehen ist daher nicht nachvollziehbar.

### **Zum Netzmodell**

Das Netzmodell wird nicht erläutert und ist daher nicht nachvollziehbar. Die Verkehrsprognose ist mit einer vermeidbaren, hohen Ungenauigkeit behaftet.

Grundlage des verwendeten Netzmodells sind Verkehrszählwerte von 2005 – also (vgl. Seite 5) ohne A113 zum Flughafen BBI, ohne Tiergartentunnel, ohne Hauptbahnhof, ohne TVO, ohne Durchbindung Groß-Berliner Damm. „Diese und eine Reihe weiterer bereits verkehrswirksamer Maßnahmen wurden in einem ersten Arbeitsschritt im Netzmodell hinterlegt.“

Das heißt, dass zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsstärken nicht etwa Zählwerte verwendet wurden, sondern eine Prognose auf Basis eines Netzmodells.

In der verkehrlichen Begründung wird auf Seite 8 behauptet, dass sich mit der Ende Mai 2008 erfolgten Inbetriebnahme der A 113 Entlastungen auf den Radialverbindungen eingestellt haben. Damit gibt der Antragssteller selbst zu, dass die Zählwerte von 2005 als Grundlage seiner „objekt konkreten Verkehrsprognose“ überholt sind.

Aufgrund der Verkehrswirksamkeit der nur per Modell und Prognose berücksichtigten o. g. Baumaßnahmen und der geringen Genauigkeit von Modell und Prognose sind relevante Abweichungen der berechneten Verkehrsstärken von den derzeit vorhandenen Verkehrsstärken möglich.

Es ist unverständlich, warum hier keine aktuellere Verkehrszählungen verwendet wurden. Auf Seite 6 werden Dauerzählstellen der VMZ erwähnt. Hier werden also ständig aktuelle Daten erhoben. Diese wurden anscheinend nicht einmal zur Validierung der Prognose des Bestands verwendet. Dieses Vorgehen entspricht nicht dem Stand der Technik.

Zur Ermittlung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke MSV wurden hingegen Zählwerte der VMZ aus dem Jahr 2007 verwendet (Seite 10 der objektkonkreten Verkehrsprognose).

Da das Netzmodell der derzeitigen Verkehrsstärken die Grundlage der Prognose für 2025 darstellt, ist es mit einer hohen Ungenauigkeit behaftet.

### **Umrechnungsfaktoren fehlerhaft**

Die „objektkonkrete Verkehrsprognose“ ermittelt Verkehrsmengen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV), also montags bis sonntags. Für die verkehrliche Begründung und alle weiteren Berechnungen werden die DTV-Werte auf Verkehrsmengen des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs ( $DTV_w$ ), also montags bis sonnabends umgerechnet. Der gem. Seite 6 der objektkonkrete Verkehrsprognose verwendete Faktor von  $DTV/DTV_w = 0,9$  entspricht einer sonntäglichen Verkehrsstärke von 56% im Vergleich zu einem Werktag. Dieser Ansatz liegt noch innerhalb den gem. HBS möglichen Werten des (ähnlichen) sog. Sonntagsfaktors, erscheint aber im Hinblick auf die langfristige Entwicklung der Zunahme des Freizeitverkehrs im Verhältnis zum Berufsverkehr recht gering. Durch den niedrigen Ansatz des Sonntagsfaktors wird der werktägliche Verkehr recht hoch angesetzt.

Die Ermittlung des für die Lärm- und Luftschadstoffberechnungen besonders relevanten Lkw-Aufkommens ist nicht nachvollziehbar und fehlerbehaftet.

Im Erläuterungsbericht werden die Verkehrszählergebnisse für Lkw >3,5 t nicht auf die für die Belastungsberechnungen erforderlichen Lkw-Anteile >2,8 t umgerechnet. In den schalltechnischen Unterlagen scheinen sich sowohl zum Lkw-Anteil, wie auch zu seiner Herleitung und hier u.a. der Ableitung des Anteils Lkw >2,8 t aus einem gezählten Anteil Lkw >3,5 t keine Angaben zu finden. Die Grundlage der Berechnungen bleibt insoweit unklar.

In der „objektbezogenen Verkehrsprognose ...“ finden sich Ausführungen zum Lkw-Anteil, ohne dass erläutert würde, wie der Lkw-Anteil bestimmt wurde. Daraus geht aber bereits hervor, dass der Lkw-Anteil für die Prognose gegenüber den Analysedaten nicht verändert wurde. In Anbetracht der Tatsache, dass die Analysedaten ein nicht mehr aktuelles Straßennetz zugrunde legen, sind auch die Prognosedaten nicht plausibel.

Es scheint sich aus diesen Ausführungen zu ergeben, dass es keine Auseinandersetzung mit der Frage gab, ob und welcher Weise sich der Lkw-Anteil zukünftig allgemein und speziell für das geplante Vorhaben verändert. Auch dies ist indessen unplausibel, da einerseits das Individualverkehrsaufkommen – wie von SenStadt selbst festgestellt – deutlich sinkt, während andererseits die allgemeinen Prognosen – so auch die aktuelle Verkehrsprognose 2025 des BMVBS – von einem steigenden Güterverkehr auf der Straße ausgehen. Damit muss sich das Verhältnis zwischen Gesamtverkehrsaufkommen und Lkw-Anteil künftig zu einem höheren Lkw-Anteil verschieben. Die einfache Übertragung von Zählwerten aus 2005 – noch dazu mit einer durchgebundenen A 113 – ist vor diesem Hintergrund nicht plausibel.

Wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung den im Erläuterungsbericht angegebenen werktäglichen ( $DTV_w$ ) Lkw-Anteil >3,5 t auf einen durchschnittlichen (DTV) Lkw-Anteil >2,8 t umgerechnet hat, ist aber auch der „objektkonkreten Verkehrsprognose ...“ nicht zu entnehmen. Der Erläuterungsbericht geht von einem werktäglichen Lkw-Anteil >3,5 t 2005 in Höhe von ca. 5,7 % (A 100) bis 7,3 % (A 113) aus, die „objektkonkrete Verkehrsprognose



...“ nennt einen werktäglichen Lkw-Anteil  $>2,8$  t von 9 % (A 100) und einen Lkw-Anteil von 7,4% für die eigene Berechnung.

Die lufthygienische Untersuchung gibt in Abb. 3.2 und 3.3 einheitliche Lkw-Anteile von 7 % für Lkw  $>3,5$  t an.

Die für die schalltechnischen Berechnungen erforderliche Aufteilung in Lkw-Anteile  $>2,8$  t tags und nachts konnte ebenso wenig den Unterlagen des digitalen Planungsordners entnommen werden, wie Analysedaten für die Lkw-Anteile tags und nachts.

Auch beim Umrechnen des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens DTV in ein werktägliches Verkehrsaufkommen  $DTV_w$  werden offenbar unterschiedliche Zahlen verwendet: während in der „objektkonkreten Verkehrsprognose ...“ (S.6) von einem Umrechnungsfaktor 0,9 ausgegangen wird, nennt die lufthygienische Untersuchung (S.10) 0,821, wobei dort nur abgeleitet werden kann, dass es sich wohl um den gen. Umrechnungsfaktor handeln muss.

Vor diesem Hintergrund sind weder Ausgangsbelastung noch prognostizierte Belastungen insgesamt und hinsichtlich des Lkw-Anteils in den Planunterlagen einheitlich und plausibel dargestellt. Eine Verkehrsprognose, die diesen Namen verdient, enthalten die Unterlagen nicht. Die in den einzelnen Untersuchungen verwendeten Zahlen unterscheiden sich teils deutlich. Die Untersuchungen sind daher unstimmg.

Es wird beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben,

- eine aktuelle Analyse (Ist-Zustand) des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens und des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommens für das Vorhaben selbst und für die für das Vorhaben relevanten Straßen,
- eine aktuelle Analyse (Ist-Zustand) des durchschnittlichen Lkw-Verkehrsaufkommens und des durchschnittlichen werktäglichen Lkw-Verkehrsaufkommens jeweils für Lkw  $>3,5$  t und  $>2,8$  t für das Vorhaben selbst und für die für das Vorhaben relevanten Straßen,
- eine Prognose für das Prognosejahr 2027 des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens und des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommens für das Vorhaben selbst und für die für das Vorhaben relevanten Straßen,
- eine Prognose für das Prognosejahr 2027 des durchschnittlichen Lkw-Verkehrsaufkommens und des durchschnittlichen werktäglichen Lkw-Verkehrsaufkommens jeweils für Lkw  $>3,5$  t und  $>2,8$  t für das Vorhaben selbst und für die für das Vorhaben relevanten Straßen,

jeweils unter Angabe der Eingangsdaten für alle relevanten Entwicklungen (Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsentwicklung etc.), der Methodik und des Untersuchungsgangs vorzulegen.

Es ist nach dem Inhalt der eingesehenen Planunterlagen davon auszugehen, dass keine nachvollziehbaren und plausiblen projektspezifischen Lkw-Anteile vorliegen und für die schalltechnische Untersuchung damit von den Standarddaten der Tabelle A in Anlage 1 der 16. BImSchV und damit von einem Lkw-Anteil in Höhe von 25 % tags und 45 % nachts auszugehen ist. Die schalltechnische Untersuchung stellt in die Berechnung mutmaßlich nur einen Bruchteil dieses Lkw-Anteils ein und ist auch insoweit fehlerbehaftet.



## **Neue Prognoseunterlagen müssen erstellt werden!**

Aufgrund der offenkundigen Defizite und Fehler in den Prognoseannahmen hat die BISS das Büro RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement mit einer „Analyse und Bewertung der objektkonkreten Verkehrsprognose 2025 für das Bauvorhaben Weiterführung der A 100 – 16. BA“ beauftragt. Die Sachverständigen kommen – in wesentlichen Punkten in Übereinstimmung mit den Einwendungen soeben – zu dem Ergebnis,

- die Ausgangsdaten der Prognose sind unklar, unvollständig und widersprüchlich;
- die geplante A 100 ist für die prognostizierten Verkehre nicht hinreichend leistungsfähig;
- die Nichtberücksichtigung der Flughafenverkehre ist ein schwerwiegender Fehler;
- die Funktionsfähigkeit der Anschlussstelle Am Treptower Park ist nicht gegeben;
- die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind insgesamt wenig plausibel;
- die Eingangsdaten für die Lärm- und Luftschadstoffbelastungsberechnungen sind fehlerbehaftet und enthalten große Unsicherheiten;
- die vorgelegten Unterlagen sind keine geeignete Grundlage und müssen überarbeitet werden.

Der Inhalt der Stellungnahme, die als

- **Anlage 2** –

der Einwendung der BISS beigefügt ist, wird voll inhaltlich zum Gegenstand auch dieser Einwendung gemacht.

## **7. Mängel der schalltechnischen Untersuchungen**

Die schalltechnischen Untersuchungen, die in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind, leiden unter einer Reihe von Mängeln.

Der Unterlage 11.1 ist – zumindest in der digitalen Fassung der Planunterlagen – nicht einmal zu entnehmen, wer die Unterlage entworfen hat, ob es sich dabei insbesondere um eine dafür fachlich ausreichend qualifizierte Person handelte. Gutachten des Vorhabenträgers, die nicht einmal einen Verfasser und dessen Qualifikation erkennen lassen, können aber zur Bewertung eines Vorhabens nicht herangezogen werden.

Die schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11.1, leidet unter grundsätzlichen methodischen Mängeln. So ist beispielsweise auf S. 3 angegeben, die Wahl von Lärmschutzmaßnahmen sei von der planenden Behörde unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und nach Abwägung mit sonstigen Belangen zu treffen. Nach dem Zusammenhang der Äußerung ist damit auch die Wahl zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gemeint. Tatsächlich ist die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen letztlich von der Planfeststellungsbehörde und nicht von der planenden Stelle vorzunehmen und spielen bautechnische und sonstige Belange insbesondere bei der Auswahl zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen keine Rolle. Hier kommt es allein auf die Kosten-Nutzen-Erwägung an, die aber keine wirtschaftliche Erwägung ist.

Überhaupt keine Berücksichtigung findet in den schalltechnischen Untersuchungen und auch sonst in den Planfeststellungsunterlagen der Vorrang des immissionsschutzrechtlichen Trennungsgrundsatzes, der nach der Ausgestaltung, die er in den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 gefunden hat, an den deutlich strengeren Richtwerten von TA-Lärm, DIN 18005 etc. (55/45 dB(A) am Tage/nachts gegenüber 59/49 dB(A) nach der Verkehrslärmschutzverordnung) auszurichten ist. Den Planunterlagen ist nicht hinreichend deutlich zu entnehmen, ob und in welchen Prüfschritten der immissionsschutzrechtliche Trennungsgrundsatz berücksichtigt wurde.

Der Untersuchungsraum der schalltechnischen Untersuchung wurde (Planfeststellungsunterlage 11.1 S. 7) ausschließlich an den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung ausgerichtet. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung markieren die vom Gesetzgeber vorgegebene Schwelle der Unzumutbarkeit. Diese Schwelle übersteigende Lärmimmissionen dürfen zumindest ohne Schutzmaßnahmen nicht hingenommen werden. Die fachplanerische Abwägung muss aber bereits deutlich unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit auch hinsichtlich der vom Vorhaben verursachten Lärmimmissionen ansetzen. Um der fachplanerischen Abwägung hinreichend Rechnung zu tragen, wird gefordert, die Lärmimmissionen in Isophonenlinienplänen zumindest ab einer Belastung von 40/50 dB(A) nachts/tags darzustellen.

Die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11.1 S. 10) geht für die Berechnung von der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Pkw und Lkw aus. Das wurde zwar als erlaubte Pauschalierung auch von der Rechtsprechung bisher gebilligt, trägt den tatsächlichen Umständen aber nicht hinreichend Rechnung. Ein erheblicher Teil der Pkw und insbesondere die Lkw fahren schneller als 80 km/h. Es wird daher gefordert, die Berechnungen mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h durchzuführen, um „auf der sicheren Seite“ zu liegen.

Im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen wurde mit 60 km/h gerechnet. In der Regel besteht dort jedoch keine über die auf der Stadtautobahn bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung hinausgehende Beschränkung, so dass dort mit der gleichen Geschwindigkeit gerechnet werden muss, wie auf der Stadtautobahn selbst. Das trägt auch der Auffälligkeit der Beschleunigungs- und Abbremsgeräusche auf diesen Fahrstreifen Rechnung. Mit einer gleichmäßigen, langsameren Geschwindigkeit zu rechnen, wird der Situation auf dem Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen nicht gerecht.

Auch für die kreuzenden Stadtstraßen und die Übergänge in das innerstädtische Straßennetz solle mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h gerechnet werden.

Für die Straßenoberfläche wurde ein lärmindernder Belag mit einer Abschlag i.H.v. -5,0 dB(A) angesetzt. Die Lärmschutzmaßnahme des sogenannten „Flüsterasphalts“ ist grundsätzlich zu begrüßen. Der volle Abschlag für diese Lärmschutzmaßnahme darf aber nur in Ansatz gebracht werden, wenn ihre Wirksamkeit auf Dauer sichergestellt ist. Ähnlich wie beim sogenannten „besonders überwachten Gleis“ bei der Bahn bedarf es zur Aufrechterhaltung der Lärminderungswirkung des sogenannten „Flüsterasphalts“ der Festlegung geeigneter Pflegemaßnahmen. Nach einer Langzeituntersuchung an einer Strecke in Bayern hat die anfängliche Pegelminderung insbesondere auch vom Schwerlastverkehr mechanisch und durch starke Verschmutzung beeinträchtigten Fahrstreifens innerhalb einiger Jahre um 3 dB abgenommen. Die Festsetzung geeigneter Pflegemaßnahmen für den offenporigen Asphalt ist daher zwingende Voraussetzung für die dauerhaft lärmindernde Wirkung der Maßnahme und deren in Ansatz bringen bei den schalltechnischen Berechnungen.



Die Planung schallabsorbierender Verkleidung der Trogwände bis in die Tunnelbereiche hinein ist zur Vermeidung von Reflektionen und Mehrfachreflektionen ist zu begrüßen.

Die Ergebnis-Darstellung der Unterlage 11.1 (S. 12f.) leidet unter mehreren Mängeln: Die Angabe der Grenzwertüberschreitungen ist fehlerhaft. Teilweise sind Wohnungen in den Gebäuden, teilweise ganze Geschosse, nicht berücksichtigt worden. Teilweise sind Außenwohnbereiche nicht berücksichtigt worden. Die Erfassung ist unvollständig.

Fehlerhaft ist auch die Grundannahme, dass auch in allen Bereichen der beiden „Treptower Park West“ und „Treptower Park Ost“ genannten Abschnitte die Verkehrsmengen des Planfalls 16. BA höher sind als die Verkehrsmengen des Planfalls 17. BA. Beispielsweise für den Bereich der Kiefholzstraße, auf dem sich die freie Strecke deutlicher auswirkt als die Auf- und Abfahrt, muss die Belastung im Planfall 17. BA höher sein. Der Erläuterungsbericht (S.26) weist für den Planfall 16. BA in diesem Bereich eine Verkehrsmenge von 59.700 Kfz/Tag aus, der Planfall 17. BA 111.800 und damit annähernd die doppelte Belastung! Im Bereich der freien Strecke und der Auf- und Abfahrt ist die Belastung im Planfall 17. BA daher annähernd doppelt so hoch (Erhöhung der Beurteilungspegel um annähernd 3 dB(A)). Hier hätte daher der schalltechnischen Berechnung der eigentlich vom Vorhabenträger angestrebte Planfall mit 17. BA der schalltechnischen Beurteilung zugrundegelegt werden müssen. So hätten sich weitere Grenzwertüberschreitungen insbesondere am Gebäude Kiefholzstraße 402, welches von einer Vielzahl von Betroffenen bewohnt wird, ergeben. Dieses Gebäude ist zugleich Beispiel dafür, dass die obersten Geschosse in den Berechnungen nicht durchgängig Berücksichtigung fanden und die Außenwohnbereiche ebenfalls nicht berücksichtigt wurden. Der offenkundig von den Bewohnern genutzte und gärtnerisch gestaltete Außenwohnbereich zur Trasse hin wurde in die Berechnungen gar nicht mit einbezogen. Dieser Fall soll nur als Beispiel dienen, um zu belegen, dass die schalltechnische Bewertung auch im Ergebnis unter mehreren Gesichtspunkten fehlerhaft ist und einer Überarbeitung bedarf.

Die Ausführungen auf S. 14 in der schalltechnischen Untersuchung offenbaren Fehler in der Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen, die sich auf das Ergebnis auswirken: So wird als Maßstab für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen noch immer die Kostenrelation zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen angeführt, obgleich die Rechtsprechung dies seit vielen Jahren beanstandet und immer wieder auf den Wortlaut des § 41 Abs. 2 BImSchG verweist, der insoweit eindeutig auf das Verhältnis zwischen Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen und dem Nutzen abstellt, wobei der Nutzen durch die zu erzielende Lärminderung (Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen und weiterer Lärminderung) bestimmt wird.

Falsch ist auch die Angabe, landschaftsgestalterische und städtebauliche Gesichtspunkte würden im Rahmen der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen eine Rolle spielen. Die höchstrichterliche Rechtsprechung hat lediglich erwogen, ob und welche Hürden sich aus solchen Gesichtspunkten für die Realisierung aktiver Lärmschutzmaßnahmen ergeben könnten.

Schließlich offenbart auch die Aussage, bei Überschreitungen der nächtlichen Grenzwerte werde passiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt, ein grundlegendes Missverständnis: Richtig ist allein, dass bei Verbleiben ausschließlich nächtlicher Grenzwertüberschreitungen eher von aktiven Lärmschutzmaßnahmen abgesehen werden darf, als bei Verbleiben von Grenzwertüberschreitungen tags.

Auch die Aussage im Abschnitt „Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen“ leiden unter erheblichen Mängeln. So ist es auch im Ergebnis fehlerhaft, transparente Wandelemente als Teil von Lärmschutzwänden nicht in Betracht zu ziehen. Ob solche Wandelemente zu zusätzlichen Belastungen auf der anderen Seite der Autobahn führen, hängt selbstverständlich maßgeblich davon ab, ob es dort überhaupt schützenswerte Bebauung gibt. Wie auch die Berliner Autobahn-Baupraxis – etwa entlang der A 113 – zeigt, ist die Planung auch von teilweisen transparenten Lärmschutzwänden gängige Praxis und ist insbesondere dort, wo extrem hohe Wandhöhen zu übermäßigen optischen Beeinträchtigungen oder Verschattungen führen, auch geboten.

Gleichfalls unhaltbar ist die Aussage zum Abschnitt „Sonnenallee West“ Lärmschutzwandhöhen > 8 m seien extrem und zu vermeiden. Auch hier zeigt das Beispiel A 113, dass Lärmschutzwände im Einzelfall auch deutlich höher sein können. Zudem wäre als Alternative ggf. die Deckelung eines Trogs zu erwägen.

Die Aussage zum Abschnitt „Treptower Park West“, eine komplette Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen sei nicht möglich, ist mit hoher Sicherheit falsch. Hier wirkt sich der bereits angeführte Fehler im Ergebnis aus, dass bei der Auswahl zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen – entgegen der langjährigen feststehenden Rechtsprechung – das Kostenverhältnis zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen herangezogen wird anstelle des gesetzlich maßgeblichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Die Darlegungen zu der gewählten Lärmschutzvariante sind nicht nachvollziehbar und offenkundig Fehler behaftet. Es wird beantragt, dem Vorhabenträger die Darstellung folgender Varianten des Lärmschutzes für diesen Bereich unter Angabe einerseits der Kosten der jeweiligen Lärmschutzvariante und andererseits der zu erzielenden Pegelminde-rungen an den jeweils betroffenen Gebäuden aufzugeben:

- Deckelung des Trogs im Anschluss an die Auf- und Abfahrtstreifen i.V.m. einer Lärmschutzwand in einer Höhe, die die Einhaltung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung gewährleistet;
- durchgängige Lärmschutzwand in einer Höhe, die die Einhaltung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung an allen Immissionsorten gewährleistet;
- durchgängige Lärmschutzwand in einer Höhe, die die Einhaltung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung tags gewährleistet;
- ggf. Varianten, die eine geringfügige Abweichung von den genannten Zielen in Kauf nehmen.

Es wird zudem in Anknüpfung an die bereits oben angeführten Einwendungen beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, die Belastungen an allen Gebäuden in diesem Abschnitt mit dem Planfall 17. BA darzustellen.

Für den Bereich der Beermanstraße ist offenkundig, dass die Einhaltung der Grenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden muss. Die geplante Wandhöhe von 6 m ist hier schlicht deutlich zu gering. Auch für die hier betroffenen Gebäude muss die Belastung mit dem Planfall 17. BA der Belastung mit dem Planfall 16. BA gegenüber gestellt werden.

Insgesamt wird gefordert, dass der Vorhabenträger Kosten wie auch Nutzen eines sogenannten Vollschutzes und davon jeweils abgestufter weiterer Varianten des Lärmschutzes, die etwa zumindest die Einhaltung der Tagesgrenzwerte gewährleisten, darlegt. In der gesamten schalltechnischen Untersuchung findet sich aber keine Kostenangabe. Die schalltechnische Untersuchung ist damit schon im Ansatz nicht geeignet, die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.

Zu begrüßen ist, dass eine Summenpegel-Betrachtung für die sich aus der Belastung durch Schienenverkehrslärm und durch Straßenverkehrslärm ergebende Gesamtbelastung durchgeführt wurde. Allerdings ist diese Betrachtung unvollständig. Sie bezieht die in dem Gebiet dominierenden hochbelasteten Stadtstraßen nicht mit ein. Auch sind die Ausgangsdaten für die von den Bahnstrecken ausgehenden Belastungen nicht glaubhaft, wenn dort auf eine Prognose 2015 der DB Netz AG abgestellt wird. Die DB Netz AG hat sich etwa in dem Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Ostkreuzes stets dahingehend ausgelassen, dass es mittel- und langfristige Prognosen nicht gäbe. Selbst wenn es sie mittlerweile geben sollte, ist der Prognosehorizont mit dem Jahr 2015 ein deutlich von dem Prognosehorizont für die Straße abweichender Zeitpunkt, so dass keine gleichmäßigen Daten verglichen werden. Es ist zu befürchten, dass insbesondere der nächtliche Güterverkehr noch deutlich zunehmen wird. Auch beim S-Bahn-Verkehr und beim Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) kann noch mit deutlichen Zunahmen gerechnet werden. Berücksichtigt man, dass die Summenpegel nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung insbesondere dann zu berücksichtigen sind, wenn die Gesamtbelastung am Immissionsort die Schwelle zur Grundrechtsgefährdung erreicht und überschreitet, muss eine Summenpegel-Betrachtung eine realistische Betrachtung unter Einbeziehung aller maßgeblichen Lärmquellen für einen einheitlichen Prognosehorizont sein. Eine solche Betrachtung liegt aber nicht vor. Insbesondere sind die relevanten Stadtstraßen nicht mit betrachtet worden. Gar nicht betrachtet sind in den Planfeststellungsunterlagen die Auswirkungen des Vorhabens auf diejenigen Stadtstraßen, die durch die vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens zusätzlich belastet werden. Eine solche Untersuchung war aber unter mehreren Gesichtspunkten geboten:

An den Stadtstraßen liegen mit Abstand die höchsten Verkehrslärmbelastungen vor, die nicht nur deutlich über den durch das Vorhaben selbst verursachten Lärmbelastungen liegen, sondern auch deutlich über der grundrechtsrelevanten Schwelle, so dass ein Handeln hier dringend geboten war. Darüber hinaus war im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Auswirkungen des Vorhabens einzugehen, was hinsichtlich der Lärmauswirkungen auf die Stadtstraßen weitgehend unterblieben ist. Schließlich verursacht das Vorhaben einen eklatanten Widerspruch zu den Lärminderungsbemühungen und insbesondere der Lärmmindeungsplanung des Landes Berlin. Die dort angeführten Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, bei deren Überschreitungen möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung zu ergreifen sind, werden an den betroffenen Stadtstraßen vielfach überschritten. Das Vorhaben trägt zur weiteren Überschreitung dieser gesundheitsgefährdenden Belastungswerte an den Stadtstraßen bei.

Die schalltechnischen Untersuchungen in ihrer Darstellung im digitalen Planungsordner leiden schließlich unter dem Defizit, dass die Eingangsdaten unklar sind. Zwar weist das Inhaltsverzeichnis auch Emissionspegellisten auf, die die Eingangsdaten der Berechnung wiedergeben sollten, jedoch sind diese Emissionspegellisten nicht Bestandteil des digitalen Planungsordners. Insoweit werden weitere Einwendungen vorbehalten und es wird zunächst gerügt, dass die schalltechnische Berechnung hinsichtlich der Darstellung der Eingangsdaten über das bereits oben Gerügte hinaus, unvollständig ist.



## **Ergebnisrelevante Fehler durch Sachverständigen-Stellungnahme bestätigt**

Wegen der sich aufdrängenden Unsicherheiten und Fehler der schalltechnischen Untersuchungen hat die BISS eine Stellungnahme der RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement „Stellungnahme zur Lärmtechnischen Untersuchung zur A 100 im 16. BA im PPlanfeststellungsverfahren“ eingeholt, nach der u.a.

- die Eingabedaten mit erheblichen Mängeln belastet sind;
- sich daraus eine hohe Prognoseunsicherheit hinsichtlich der Belastungen durch Lärm wie auch Luftschadstoffe ergibt;
- die für das Ergebnis der Immissionsberechnungen besonders relevanten Lkw-Anteile erheblich zu niedrig angesetzt wurden;
- Untersuchungen eine geringere Wirkung des Offenporigen Asphalts belegen, als in den schalltechnischen Berechnungen angenommen;
- es daher zu weiteren Grenzwertüberschreitungen kommt und die bereits errechneten Grenzwertüberschreitungen tatsächlich noch höher ausfallen werden.

Die Stellungnahme, die als

- **Anlage 3** –

der Einwendung der BISS beigefügt ist, wird vollinhaltlich zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht.

## **8. Einwendungen zur Luftschadstoffbelastung**

Die lufthygienische Untersuchung leidet unter den bereits zu den Prognosen kritisierten Fehlern, lässt eine Reihe von Unstimmigkeiten erkennen, unterschätzt die Hintergrundbelastung und auch die Gesamtbelastung (Hintergrundbelastung und Zusatzbelastung). Sie genügt schließlich den selbstgesteckten Ansprüchen nicht, eine grundstücksbezogene Darstellung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen zu ermöglichen und ist damit insgesamt nicht ausreichend für ein Planfeststellungsverfahren.

Unter anderem auf S. 10 finden sich eine Reihe von Daten ohne nachvollziehbare Quellenangaben, Unstimmigkeiten in der Darstellung und den Ableitungen und Fehlern. So wird auf S. 10 ausgeführt, die Verkehrszahlen für die lufthygienische Untersuchung seien der „Objekt-konkreten Verkehrsprognose ...“ entnommen. Sodann werden die Verkehrszahlen in den Abbildungen 3.2 und 3.3 dargestellt. Die Daten aus den Abbildungen 3.2 und 3.3 gibt es aber in der „Objekt-konkreten Verkehrsprognose ...“, wie sie im digitalen Planungsordner, dort den beigestellten Unterlagen, vorhanden ist nicht. Es bleibt daher letztlich offen, woher einige der Verkehrszahlen stammen, was bei einer Untersuchung für ein Planfeststellungsverfahren, die eine grundstücksbezogene Betroffenheitsermittlung zum Ziel hat, ein schwerwiegender methodischer Mangel ist.

Auf S. 10 wird auch u.a. ausgeführt, dass 9 % durchschnittlicher Lkw-Anteil an Werktagen auf den Autobahnen ermittelt wurde. Das trifft für die Zählung aus dem Jahre 2005, die in Bezug genommen wird und die auch Grundlage für die Ausarbeitung der „Objekt-konkreten Verkehrsprognose ...“ gewesen sein soll, jedenfalls nicht zu. Wie von den dort angegebenen Zahlen ein durchschnittlicher werktäglicher Lkw-Anteil von 9 % abgeleitet wurde, ist in den

Planfeststellungsunterlagen offenkundig nicht dargelegt. Wie bereits zum Schall ausgeführt, fehlt es an hinreichend vorhabensspezifischen Untersuchungen, um einen von den Standardannahmen abweichenden Lkw-Anteil anzusetzen. Daher ist der Lkw-Anteil mit 25 % am Tage und 45 % in der Nacht auf den Autobahnabschnitten nach den Standardvorgaben in Anlage 1 zur 16. BImSchV anzunehmen. Dies muss entsprechend auch für die lufthygienische Untersuchung gelten.

Die lufthygienische Untersuchung gibt dann weiter einen Umrechnungsfaktor auf Autobahnen von 0,821 an. Nicht erläutert ist aber, warum man den 9 %igen Lkw-Anteil, der zuvor genannt wurde, nicht übernommen hat. Nicht erwähnt ist auch, wie der Umrechnungsfaktor 0,821 für Autobahnen (und der entsprechende Faktor für Stadtstraßen) ermittelt wurde. Eine Ableitung fehlt insoweit. Das wirft zugleich die Frage auf, nach welchen methodischen Grundlagen die Grunddaten der Berechnung überhaupt ermittelt wurden und nach welcher Methodik die Berechnung selbst durchgeführt wurde. Grundlegende Erläuterungen hierzu fehlen.

Wenn der Umrechnungsfaktor 0,821 auf die vorherige Angabe von 9 % Lkw-Anteil am werktäglichen Verkehr bezogen sein soll, so ergibt sich nach der Umrechnung nicht etwa 7, sondern 7,389, also deutlich mehr als 7 %. In den Abbildungen ist aber nur 7 % angegeben.

Ebenfalls dieser Untersuchung nicht zu entnehmen ist, warum sich Lkw-Anteile von Abbildung 3.2 zu Abbildung 3.3 der lufthygienischen Untersuchung ändern.

Insgesamt fehlt es beim Lkw-Anteil an hinreichend gesicherten Annahmen zu dem hier sehr niedrig angesetzten Lkw-Anteil. Der Lkw-Anteil ist nach den Standard-Annahmen des Anhangs 1 zur 16. BImSchV für Autobahnen mit 25/45 % tags/nachts anzusetzen.

Ebenso Unklarheit herrscht hinsichtlich der auf S. 13, 14 erwähnten und abgebildeten Verkehrstagesganglinien. Unklar bleibt, woher diese Linien stammen. Angegeben wird (S. 14), sie sollten „repräsentativ für das Untersuchungsgebiet“ sein. Es wird diese Aussage ausdrücklich bestritten. Die Beobachtungen der Betroffenen weichen teils erheblich von den dargestellten Tagesganglinien aus. Zudem scheinen die Verkehrszahlen im Tagesverlauf dem Augenschein nach nicht auf allen Straßen im Untersuchungsgebiet gleichmäßig zu verlaufen.

Hinsichtlich der ab S. 13 in der lufthygienischen Untersuchung behandelten Hintergrundbelastung ist im Ergebnis zu fordern, dass diese durch Messungen ermittelt, zumindest aber durch Messungen verifiziert und geprüft werden muss, ob ortsspezifische Besonderheiten vorliegen. Die Planunterlagen gehen von allgemeinen Ableitungen aus den Messergebnissen der Messstellen des Landes Berlin aus. Es gibt aber im Vorhabensgebiet keine Messstelle des Landes Berlin. Es gibt auch keine für dieses Gebiet repräsentative Messstelle. Dies wird auch gar nicht behauptet. Behauptet wird, es sei vom Land Berlin ein Modell für die stadtweite Darstellung der Luftschadstoffbelastung entwickelt worden. Das ist auch zutreffend. Das Modell indessen berücksichtigt die örtlichen Besonderheiten nicht (hinreichend), sondern dient einer allgemeinen Ausbreitungsbeurteilung für Luftschadstoffe. Die lufthygienische Untersuchung im Planfeststellungsverfahren soll aber Grundlage für die Bewertung der Luftschadstoffbelastungen in einem konkreten Zulassungsverfahren bis hin zu grundstücksbezogenen Bewertungen wie etwa der genauen Ermittlung der zu erwartenden Werte an bestimmten Häuserfronten oder in bestimmten Außenbereiche dienen. Dazu sind die örtlichen Besonderheiten in die Betrachtungen einzubeziehen. Das wurde vorliegend vernachlässigt.

Eine andere Beurteilung könnte sich allenfalls ergeben, wenn die Berechnungen hinsichtlich aller möglichen Unsicherheitsfaktoren „auf der sicheren Seite“ liegen würden. Dazu ist aber nichts vorgetragen. Insbesondere ist nicht hinsichtlich aller vom Gutachter geschilderten Unsicherheitsfaktoren vorgetragen, dass die Grundannahmen der lufthygienischen Berechnungen hinsichtlich der Grunddaten bei jedem möglichen Unsicherheitsfaktor von Zuschlägen oder ähnlichem ausgehen und damit „auf der sicheren Seite“ liegen. Allenfalls die Tatsache, dass eine mögliche Minderung der Immissionen nach 2020 (vgl. dazu S. 15) bei der Berechnung mangels einschlägiger Erkenntnisse nicht berücksichtigt werden konnte, könnte darauf hinweisen, dass „auf der sicheren Seite“ gerechnet wurde. Es ist aber völlig unklar – wie in der lufthygienischen Untersuchung selbst ausgeführt wird – ob und in welchem Umfang die Belastung dadurch möglicher Weise zu hoch eingeschätzt wird. Da die anderen Unsicherheitsfaktoren ungleich höher sind und eine Abschätzung der Unsicherheiten mit wenigen Ausnahmen nicht stattgefunden hat, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Berechnung allein deswegen „auf der sicheren Seite“ liegt, weil eine mögliche Minderung der Immissionen zwischen 2020 und 2025 nicht berücksichtigt werden konnte. Ein weiterer Grund tritt hinzu: Es ist gar nicht sicher, ob zwischen 2020 und 2025 überhaupt noch spürbare Minderungserfolge erzielt werden. Möglicherweise sind dann auch die zur Verfügung stehenden verhältnismäßigen Mittel weitgehend ausgereizt und es verbleibt kein nennenswertes Minderungspotential bis zum Jahre 2025.

All dies spricht dafür, dass eine Hintergrundbelastung zumindest dann, wenn örtliche Messstellen fehlen, stets nur nach Durchführung von Messungen in Vorhabensnähe bestimmt werden kann. Zumindest müssten errechnete Werte durch Messungen verifiziert werden. Das ist dem Vorhabenträger für ein größeres Autobahnvorhaben auch ohne weiteres zumutbar. Eine mobile Messstelle bei einem Vorhaben einer solchen Größenordnung für einige Zeit vor Ort zu installieren und Messungen durchzuführen, ist keine zu hohe Anforderung. Nicht mehr nachvollziehbar ist die Ableitung der Hintergrundimmission für BaP. Trotzdem drei von fünf Messstellen im Jahre 2006 eine Belastung deutlich  $> 1$  (Zielwert) ausgewiesen haben, setzt der Gutachter als Hintergrundbelastung für seine Berechnungen einen über mehrere hinsichtlich der Methodik wohl nicht gesicherter Mittelung einen Hintergrundbelastungswert von 0,7 an. Für eine objektkonkrete Immissionsberechnung ist eine solche Herabsetzung der Hintergrundbelastung über mehrere Mittelungen völlig inakzeptabel.

Auch hier ist eine Messung zumindest zur Verifizierung der ermittelten Werte erforderlich. Das bestätigen insbesondere die hier im Gutachten angegebenen Messwerte aus dem Land Berlin. Die im Gutachten angeführten Messwerte weisen Differenzen zwischen den Messwerten von Innenstadt-Messstationen von 100 % (!) aus. Die örtlichen Besonderheiten haben hier offenkundig eine besondere Bedeutung für die Höhe der Belastung. Abstrakte Ableitungen der Höhe der anzunehmenden Hintergrundbelastung ohne jede örtliche Messstelle ohne Messstelle zumindest in der Nähe des Vorhabens sind vor diesem Hintergrund nicht akzeptabel. Die Unsicherheiten bewegen sich dann in einer völlig inakzeptablen Größenordnung. Auszugehen ist hier von möglichen Fehleinschätzungen von 100 %!

Auf S. 16 wird dann ausgeführt, dass MO-98-Perzentil sei aus dem Immissionsjahresbericht 2003 des Landes Berlin entnommen. Eine Ableitung hierfür fehlt völlig. Warum hier ein anderes Bezugjahr mit dann auch anderen Messwerten genommen werden kann und dennoch kein Bruch in der Methodik vorliegen soll, ist nicht nachvollziehbar. Warum sich aus dem Immissionsjahresbericht 2003 ein für das Jahr 2025 zutreffender – und „auf der sicheren Seite“ liegender – Vorbelastungswert ergeben soll, bleibt völlig unklar.

Insgesamt liegt der Ermittlung der Hintergrundbelastung keine einheitliche Methodik zu Grunde. Sie erfüllt wegen der fehlenden Berücksichtigung der örtlichen Situation nicht die Anforderungen an eine objektkonkrete Berechnung bzw. deren Grundlage. Zum Teil fehlen jegliche Ausführungen, warum die Ableitung der Hintergrundbelastung plausibel und methodengerecht sein sollte, zum Teil sind die Ausführungen nicht vollständig bzw. in sich nicht stimmig und nicht nachvollziehbar.

Ein weiterer großer Unsicherheitsfaktor ergibt sich daraus, dass dem Gutachten Angaben zu dem angenommenen Abstand der Gebäude zur Straße völlig fehlen (vgl. S. 17 und Anhang 4). Es bleibt daher auch offen, wie der vom Gutachter behauptete jeweils kürzeste Abstand und die jeweils höchste Gebäudehöhe in den Straßen ermittelt wurde. Wenn Anhang 4 so zu interpretieren ist, dass ausschließlich typisierte Werte des Verhältnisses zwischen Gebäudehöhe und Straßenschluchtbreite – zwischen 1:3 und 1,5:1 – den Ermittlungen der Grunddaten für die Berechnungen zu Grunde gelegt wurden, scheint auch die Behauptung, dass jeweils der kürzeste Abstand und die höchste Gebäudehöhe ermittelt worden seien, nicht glaubhaft. Auch hier bleibt offen, welche Unsicherheiten sich aus den stark pauschalisierenden Annahmen für das Ergebnis der lufthygienischen Berechnungen ergeben.

Die Ausführungen zur Meteorologie auf S. 19f. der lufthygienischen Untersuchung bestätigen im wesentlichen die hier erhobene Forderung nach örtlichen Messungen als Grundlage der Festlegung der Hintergrundbelastung. Dort wird zur Simulation eventueller örtlicher Besonderheiten ein theoretisches Modell entwickelt, für dessen Anwendbarkeit auf die konkrete örtliche Situation es nachvollziehbaren Ausführungen fehlt. Das ist zwangsläufig so, da offenbar die örtlichen Besonderheiten nicht hinreichend ermittelt worden sind. Behauptet werden bestimmte bodennahe lokale Strömungen. Bodennahe lokale Strömungen können bei dichter innerstädtischer Bebauung jedoch nicht gleichmäßig verlaufen, werden sich vielmehr an Gebäuden brechen, weshalb eine einfache Simulation von örtlichen Besonderheiten kaum möglich sein dürfte.

Wenn nach den Ausführungen auf S. 20 die lufthygienische Untersuchung die Häufigkeit einer simulierten besonderen Strömungssituation mit 14 % angenommen wird, kann zur allgemeinen Unterschätzung der Luftschadstoffbelastung noch eine zusätzliche massive Unterschätzung in 14 % der Zeit in den von der besonderen lokalen Strömung begünstigten Bereichen angenommen werden.

Hier wie auch bei anderen Aspekten wiederholt sich die der Bedeutung der grundstücksbezogenen Untersuchung der Luftschadstoffbelastungen nicht gerecht werdende Kürze der Studie, der eine angemessene Methodendiskussion wohl zum Opfer gefallen ist. Wünschenswert wäre besonders angesichts der vom Gutachter selbst aufgezeigten vielfachen Unsicherheiten eine Methodendiskussion, insbesondere das Aufzeigen jeweils der wichtigsten aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse und Methoden und eine Begründung der Auswahl unter diesen gewesen. Tatsächlich erfolgt nach kurzer Problemschilderung in der lufthygienischen Untersuchung jeweils nur die Erwähnung der vom Gutachter ausgewählten Berechnungsgrundlage, ohne dass Alternativen auch nur genannt würden, so z.B. auf S. 29 in Kap. 4.3 zu Tempo 30 oder auch S. 22 Kap. 4.2.

Zur rechtlichen Relevanz der gutachterlichen Feststellungen zur Luftschadstoffbelastung wird auf S. 38 der Untersuchung zutreffend dargestellt, dass eine grundstücksbezogene Betrachtung ermöglicht werden muss. Dazu hätten aber die örtlichen Hintergrundbelastungen ermittelt werden müssen, zumindest aus repräsentativen Messstellen unter Berücksichtigung der

örtlichen Besonderheiten konkret ermittelt werden müssen. Die lufthygienische Untersuchung wird ihrer Aufgabe, eine grundstücksbezogene Betrachtung zu ermöglichen, nicht gerecht.

Unzutreffend ist auch die Darstellung, das Bundesverwaltungsgericht sei der Auffassung, die Luftschadstoffgrenzwerte dienten überwiegend dem Gesundheitsschutz. Zutreffend ist, dass das Bundesverwaltungsgericht davon ausgeht, dass diese Werte die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung definieren – und damit diejenige Schwelle, ab der eine Belastung der Betroffenen nicht mehr – ohne Schutzmaßnahmen – zugemutet werden kann. Grenzwertüberschreitungen ohne Gegenmaßnahme/Schutzmaßnahmen sind daher nicht zulässig. Mit dem Verweis auf die Möglichkeiten der Luftreinhalteplanung deutet das Bundesverwaltungsgericht lediglich eine gewisse Erleichterung für den Nachweis an, dass eine Einhaltung von Grenzwerten künftig in der Regel möglich sein müsste. Bei den Ausführungen auf S. 41 der lufthygienischen Untersuchung zur Durchlüftung des Tunnelbereichs wird eine „Kolbenwirkung“ der Fahrzeuge unterstellt und als „natürliche Belüftung“ dargestellt. Unklar bleibt auch hier, ob und wie diese Aussage wissenschaftlich abgesichert ist. Für welche Tunnellängen gelten eventuelle Erkenntnisse – so es sie gibt.

Auf S. 42 wird ausgeführt, die Spitzen der Vor- und der Zusatzbelastung würden nicht gleichzeitig auftreten. Es bleibt allerdings unklar, warum der Gutachter davon ausgeht, dass diese Spitzen nicht gleichzeitig auftreten würden. Es wird bestritten, dass die Vor- und die Zusatzbelastungsspitzen nicht gleichzeitig auftreten könnten. Welche Auswirkungen diese Annahme auf das Ergebnis der Berechnungen hat, bleibt völlig unklar. Gleiches gilt für die dort angenommene schon mehrere Jahrzehnte alte Methodik nach der TA-Luft 1986. Auch hier stellt sich die Frage, welche Alternativen der methodischen Herangehensweise es gegeben hätte.

Die Ergebnisdarstellungen in der lufthygienischen Untersuchung genügen – wie bereits unter einem anderen Gesichtspunkt ausgeführt – der Zielsetzung des Gutachtens nach den eigenen Ausführungen des Gutachters nicht. Sie lassen gerade keine grundstücksbezogene Betrachtung zu, ob und auf welchen Teilen des Grundstücks möglicher Weise Grenzwerte bzw. die Äquivalenzwerte zu Kurzzeitwerten, überschritten sind. Weder die Darstellung hier noch die Darstellung in Anhang 5 lassen eine grundstücksbezogene Betrachtung zu. Letztlich lassen die Ergebnisdarstellungen eine – auch nur überschlägige – Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens nicht zu. Es wird dort nicht ausgeführt, zu welchen Mehr- bzw. Minderbelastungen das Vorhaben führt. Die Ergebnisdarstellungen bleiben bemerkenswert unklar. Das gilt sowohl für den Prognosefall 16. BA als auch für den Prognosefall 17. BA.

Für die Ermittlung der Äquivalentwerte zu den NO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastungswerten kommt noch hinzu, dass die in Anhang A 2 dargestellte Ableitung der Äquivalenzwerte nicht glaubhaft erscheint. Es bleibt unklar, welche Erkenntnisse es zu dieser Ableitung gibt. Es bleibt aber vor allem auch unklar, ob die dort herangezogenen eigenen Ergebnisse des Gutachters „auf der sicheren Seite“ liegen und damit für eine Betrachtung, ob Schutzmaßnahmen erforderlich sind, in einem Planfeststellungsverfahren ausreichend erscheinen.

Hinsichtlich der BaP ist – wie bereits ausgeführt – bei zutreffender Ermittlung wohl davon auszugehen, dass richtiger Weise bereits die Hintergrundbelastung den Zielwert überschreitet.

Insgesamt scheinen die Ergebnisse der Berechnung auch nicht mit den angenommenen Verkehrszahlen und deren Erhöhung bzw. Verringerung überein zu stimmen. So wird die Belastung im Bereich Elsenstraße/Am Treptower Park, aber auch in anderen Bereichen in der Prognose 16. BA für das Jahr 2025 deutlich geringer dargestellt als für den Null-Fall 2025. In

diesem Abschnitt – und auch in anderen – ist aber zu diesem Zeitpunkt deutlich mehr Verkehr bei der Prognose 16. BA. Wie es dann zu deutlich geringeren Luftschadstoffbelastungen kommen kann, obgleich doch die sonst zu Grunde gelegten Daten gleich sein müssten, bleibt völlig unklar. Hier ist die Berechnung im Ergebnis unplausibel. Bei der Durchsicht der Ergebnisse in Anhang A 5 fällt auch auf, dass entlang der Kiefholzstraße bzw. Kiefholzstraße und geplanter Autobahn sowohl im Prognosefall 16. BA wie auch im Prognosefall 17. BA der Äquivalenzwert für den Feinstaub-Kurzzeitwert teils deutlich überschritten wird. In diesem Bereich liegen aber auch Wohngebäude und Außenwohnbereiche und im übrigen pflegt der Mensch auch während der Arbeit zu atmen und sind ihm daher Überschreitungen der die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung markierenden Grenzwerte auch auf der Arbeitsschwelle nicht zumutbar.

Es wird gefordert, dass für das Grundstück der Einwender eine grundstücksbezogene Ermittlung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastungen sowohl für die Außenbereiche wie auch für die Gebäudebereiche durchgeführt wird.

Insgesamt scheint das Ergebnis nicht stimmig.

Wegen mangelhafter Annahmen zu den Hintergrundbelastungen, zu den Verkehrszahlen, besonders zum Lkw-Verkehrsanteil und zur Randbebauung (Höhe und Abstand) ist das Ergebnis der Berechnungen nicht glaubhaft. Es treten die beispielhaft aufgezeigten scheinbaren Unstimmigkeiten in den Berechnungsergebnissen hinzu. Es ist vielmehr mit deutlich höheren als den aufgezeigten Grenzwertüberschreitungen zu rechnen. Das gilt erst recht unter Berücksichtigung von die Entstehung hoher Schadstoffbelastungen begünstigenden meteorologischen Bedingungen, wie sie künftig mit dem Klimawandel auch im Berliner Raum gehäuft auftreten können.

Der Darstellung, dass den Grenzwertüberschreitungen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu begegnen sei, ist entschieden zu widersprechen. Für das Land Berlin liegt ein Luftreinhalteplan vor. Es sind nicht einmal Ansätze erkennbar, wie die hier in Rede stehenden Grenzwertüberschreitungen perspektivisch bewältigt werden können.

Schließlich sei bemerkt, dass zu begrüßen ist, dass in Anhang 3 eine Fehlerdiskussion begonnen wird. Allerdings ist die Fehlerbandbreite der einzelnen Teilschritte zur Berechnung auch danach nicht bekannt. Auch fehlt die gesamte Fehlerdiskussion zur Hintergrundbelastung. Die Fehlerdiskussion lässt daher eine angemessene Abschätzung der Berechnungsunsicherheiten nicht zu.

Insgesamt genügt daher das lufthygienische Gutachten den Anforderungen an eine solche Planfeststellungsunterlage nicht. Die Unsicherheiten sind zu groß, die Annahme teilweise unstimmtig, teilweise fehlerbehaftet und im Ergebnis die berechneten Belastungen deutlich zu niedrig.

## **9. Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung sind – wie schon zu anderen Untersuchungen bemängelt – die Verfasser und deren Qualifikation nicht ersichtlich, so dass Qualifikation und Glaubwürdigkeit der Darstellungen nicht beurteilt werden können.



Die Umweltverträglichkeitsstudie wird den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht, eine Bewertung ausschließlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens vorzunehmen. Das sei hier beispielhaft an der Betrachtung des sogen. Schutzgutes Mensch dargelegt, da die UVS dem Menschen zu Recht eine zentrale Rolle bei der Bewertung der Umweltauswirkungen eines innerstädtischen Autobahnneubaus beimisst:

Ein zentraler Mangel der Umweltverträglichkeitsprüfung liegt in fehlenden Darstellungen zu den sich geradezu aufdrängenden Trassenalternativen und Minderungsmöglichkeiten durch kleinräumige Trassenverschiebungen und Reduzierung der Trassenbreite. Auf die Ausführungen oben zu den Alternativen/Varianten sei zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Die offenkundig stadt- und umweltverträglichsten Alternativen wurden damit gar nicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen.

Die Wahl des Untersuchungsraumes wie auch die Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens leiden unter grundlegenden Mängeln, die sich auf das Ergebnis auswirken müssen. Das sei hier beispielhaft anhand der Verkehrslärmbe- und -entlastungen dargestellt, zu deren Beurteilung ein weiteres schalltechnisches Gutachten des Dipl. Ing. Imelmann „Netzbeeinflussung A 100 / 16. BA“ herangezogen wurde:

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens gehen insbesondere aufgrund der angenommenen großräumigen Verschiebungen im Verkehrsaufkommen weit über den Untersuchungsraum hinaus. So ist etwa die höchste im Gutachten Imelmann ausgewiesene relative Zusatzbelastung auf der Straße Am Treptower Park zwischen Elsenstraße und Bouchéstraße nicht erfasst. Entgegen der offenbar den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen wird sich das Verkehrsaufkommen nicht nur in diesem Abschnitt, sondern insgesamt auf dem Straßenzug (anschließend Puschkinallee und Schlesische Straße nach Friedrichshain/Kreuzberg) deutlich erhöhen und damit mehr Verkehr in dicht besiedelte und schützenswerte Innenstadtbereiche hineingezogen, womit einerseits die verkehrspolitischen bzw. raumordnerischen Grundgedanken, wie sie auch in der UVS geschildert werden, konterkariert werden, andererseits Gebiete negativ beeinflusst werden, die eigentlich entlastet werden sollten.

Mit dem zu eng abgegrenzten Untersuchungsraum nicht mehr erfasst werden auch die Auswirkungen des Vorhabens durch Verkehrszunahme in den anderen davon stark betroffenen Straßen, wie der Elsenstraße ab Puschkinallee und der Elsenbrücke, der Stralauer Allee, der Modersohnstraße, der Markgrafenstraße, der Hauptstraße, der Kynaststraße.

Auch das Ausmaß der Umweltauswirkungen des Vorhabens wird im Bereich der Verkehrslärmbelastungen in der UVS mit dem Bezug auf die schalltechnische Untersuchung von Herrn Dipl. Ing. Imelmann nicht erfasst. So sind dort die höchsten absoluten und relativen Verkehrszunahmen gar nicht mit angeführt,

- in der Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee mit + 27.800 Kfz/Tag oder + 82 %,
- in der Sonnenallee zwischen Dammweg und A 100 mit + 17.100 Kfz/Tag oder + 82 %,
- auf der A 113 mit + 15.000 Kfz/Tag.

Vor allem aber müsste bei einer Bilanzierung die neu zu bauende Straße mit einbezogen werden, die selbstverständlich relativ immer und hier auch absolut den höchsten Verkehrszuwachs aufweist und zu den höchsten Mehrbelastungen durch Verkehrslärm führt. Nur durch das Weglassen der Straßenabschnitte mit den höchsten Zusatzbelastungen und der geplanten

neuen Straße, der A 100, kann der Schallgutachter zu dem Ergebnis kommen, in der Summe sei die Anzahl der Straßenabschnitte mit abnehmendem Beurteilungspegel deutlich größer als die Anzahl der Straßenabschnitte, an denen der Beurteilungspegel zunimmt.

Dieses durch Ausblenden der höchsten Zusatzbelastungen gewonnene Ergebnis kann nicht Grundlage für die Bewertung der Umweltverträglichkeit sein. Die UVS leidet insoweit an einem Ermittlungs- und Bewertungsdefizit, das sich auf das Ergebnis der Untersuchung auswirkt und zu einer erneuten Ermittlung und Bewertung führen muss.

Die schalltechnische Berechnung von Herrn Dipl. Ing. Imelmann zeigt – im Groben zutreffend, im Detail und für eine methodengerechte Bewertung wegen der schon erwähnten nicht dargestellten höchsten Zusatzbelastungen allerdings nicht ausreichend – auf, dass an einer Vielzahl von Straßenabschnitten durch das Vorhaben Straßenverkehrslärmbelastungen, die bereits heute die bei 70/60 dB(A) tags/nachts gezogene Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten, noch erhöht werden. Sie deutet damit aber das Problem der Planung lediglich an, bewertet es dann falsch und ist keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit:

- das Problem liegt darin, dass bereits heute gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen noch erhöht werden, also weitere Gesundheitsbelastungen durch das Vorhaben verursacht werden;
- eine falsche Bewertung findet sich bereits in der Darstellung der Berechnungsergebnisse in Kap. 5.1, wenn dort behauptet wird, der größte Anstieg des Emissionspegels betrage 1,8 bzw. 1,9 dB(A); der Anstieg des Emissionspegels an der vom Gutachter fälschlich nicht mit betrachteten Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee liegt bei einer Verkehrszunahme von 82 % bei annähernd 3 dB(A), wie der Gutachter Imelmann selbst einräumen wird (gilt ebenso für den am höchsten zusätzlich belasteten Abschnitt der Sonnenallee);
- eine weitere falsche Bewertung besteht insoweit darin, die Neubautrasse selbst nicht in die Betrachtung miteinzubeziehen, an der selbstverständlich noch deutlich höhere Pegelsteigerungen zu verzeichnen sind, wie auch Gutachter Imelmann einräumen wird;
- eine weitere falsche Bewertung liegt in dem Kapitel 6 „Diskussion der Ergebnisse“ darin, dass der Gutachter die Wertung der 16.BImSchV nur selektiv übernimmt und die für sein Gutachten eigentlich entscheidende Bewertung verschweigt: so gibt er die Wertung der 16.BImSchV an, nach der eine Pegeländerung > 2 dB als wesentliche Änderung und damit als wahrnehmbar angenommen wird, verschweigt aber, dass bei Erreichen bzw. Überschreiten der Schwelle von 70/60 dB(A) jede Pegeländerung als wesentlich betrachtet wird und damit auch die Pegeländerung deutlich < 2 dB, was zugleich dazu führt, dass das Ergebnis des Gutachters falsch ist, der Tatbestand der spürbaren Verschlechterung sie nach der Wertung der 16.BImSchV nirgends erfüllt – eine Wertung, die im Übrigen aus dem schon genannten Grund fehlender Einbeziehung der entscheidenden Straßenabschnitte ohnehin nicht haltbar ist.

Grundlage für die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens muss daher eine Bilanz der Be- und Entlastungen durch die A 100 sein, die einerseits die Belastungs-Zu- und – Abnahme insgesamt, andererseits besonders die Zu- und Abnahme gesundheitsgefährdender Belastungen unter Einbeziehung aller relevanten Straßenabschnitte und des Neubauvorhabens selbst betrachtet. Dabei ist auch die Wertung des Verordnungsgebers zu berücksichtigen, dass bei Belastungen ab 70/60 dB(A) tags/nachts jede Pegeländerung relevant ist.

Auf dieser Grundlage muss dann die Umwelt- und vor allem auch die Gesundheits- und Sozialverträglichkeit des Vorhabens betrachtet werden.

Es wird angesichts der offenkundig sich durch das Vorhaben in vielen betroffenen Straßenabschnitten noch verschärfende Problematik gesundheitsgefährdender Verkehrslärmbelastungen gefordert, ein **lärmmedizinisches Gutachten** einzuholen und im Planfeststellungsverfahren auszulegen, wie es in luftverkehrsrechtlichen Verfahren üblich ist.

Der Berliner Sozialatlas zeigt, dass in stark lärmbelasteten Straßen die Sozialstruktur sich negativ entwickelt: wer es sich leisten kann, zieht in weniger belastete Gebiete. Nachvollziehbar ist das etwa in der stark lärmbelasteten Gegend um den Flughafen Tegel. Angesichts der mit Belastungserhöhungen einher gehenden Änderungen der Sozialstruktur wird weiter gefordert, eine Untersuchung Auswirkungen auf die Sozialstruktur, eine **Sozialverträglichkeitsstudie**, einzuholen und im Planfeststellungsverfahren auszulegen.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen erwähnt die UVS für die Auswirkungen des Vorhabens auf angrenzende Straßenzüge nicht.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen ist es völlig unverständlich, wenn die UVS im Abschlusskapitel „Schutzgutübergreifende Betrachtung der untersuchten Variante und Ergebnisdarstellung“ auf S.164 von ausschließlich positiven Wirkungen für das „Schutzgut Mensch“ ausgeht. Es wird dort ausgeführt:

*„Für das Schutzgut Mensch, dem im innerstädtisch geprägten Raum eine besondere Bedeutung zukommt, lassen sich bei der Antragsvariante im benachbarten Straßennetz positive Effekte (weniger Lärm- und Schadstoffbelastung) aufgrund der Entlastung von Straßenzügen mit angrenzender sensibler Nutzung (Wohnen) prognostizieren.“*

Darauf basiert dann die Bewertung, das Vorhaben sei umweltverträglich.

Hier wird offensichtlich für das Ergebnis der UVS die soeben kritisierte und unter schwerwiegenden Mängeln und Fehlern leidende schalltechnische Untersuchung in Bezug genommen. Die soeben kritisierte schalltechnische Untersuchung prägt also mit ihren Mängeln und ihrem in sich bereits nicht stimmigen Ergebnis das Ergebnis der UVS, das damit ebenfalls grundlegend fehlerbehaftet ist.

Ein weiterer die offenkundige Fehlerhaftigkeit der UVS besonders deutlich machender Fehler liegt in der fehlenden Einbeziehung der Bewertung der Luftschadstoffbelastungen in die Ergebnisdarstellung. Die UVS scheint insoweit nicht einmal die – unter den zu den Luftschadstoffbelastungen bereits angeführten Defiziten und Fehlern leidende – Wertung des Luftschadstoffgutachtens zur Kenntnis zu nehmen, nach dem Grenzwertüberschreitungen bei den Luftschadstoffen bei Realisierung des Vorhabens verbleiben, da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Grenzwerte zugleich die Gesundheitsgefährdungsschwelle markieren, ist von gesundheitsgefährdenden Belastungen auszugehen – was zutreffenderweise auch für die Wohnbebauung an der Kieffholzstraße gilt (jdfs. für die Außenwohnbereiche).

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die bei einem Vorhaben, das zu gesundheitsgefährdenden Belastungssituationen führen soll, von einer Umweltverträglichkeit – und das auch noch ohne jede Einschränkung – ausgeht, ist im Ergebnis schlicht unvertretbar.



Selbst wenn hier nicht bereits gesundheitsgefährdende Belastungen in Rede stehen würden, wäre eine Umweltverträglichkeit noch nicht festzustellen, da ein Vorhaben nicht erst dann umweltunverträglich ist, wenn es zu grundrechtlich nicht mehr hinnehmbaren Belastungen führt.

Auch in vielen anderen Punkten können die Ermittlungen und Bewertungen der UVS nicht nachvollzogen und nicht geteilt werden, wie an beispielhaft noch aufgezeigt werden soll:

Die enorme Versiegelung „mit Beeinträchtigung/Verringerung von Grundwasserneubildung“ entspricht elf Fußballfeldern und der „Verlust oder die signifikante Beeinträchtigung von Biotopen“ würde fast 25 Fußballfelder groß sein. Diese Versiegelung von Flächen insgesamt und die damit in der UVS belegte Bedrohung der Artenvielfalt in Flora und Fauna sowie der Verlust von Biotopen, die lokalklimatisch ausgleichend wirken, wird jedoch von der Senatsverwaltung im Erläuterungsbericht als „von geringem oder kaum nennenswertem Schaden“, der an der Trasse entstehe, bezeichnet. Das ist nicht nur beschönigend, sondern irreführend und die Tatsachen verzerrend. So hat z.B. die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung selbst eine Studie zu den Folgen des Klimawandels für Berlin in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse betonen den hohen Stellenwert, den ein Netz von Grünflächen in der Stadt als Kalt- und Frischluftschneisen haben, die in der Nacht und im Sommer für Abkühlung und Feuchtigkeit sorgen, wenn die Durchschnittstemperatur insgesamt ansteigt (Phänomen „urban heat“). Die lang gezogene Fläche von Kleingärten zwischen der Neuköllner Grenzallee, über die Diesel- und Kieffholzstraße bis zur Beermannstraße sind sehr **wichtige Kalt- und Frischluftschneisen**, die jedoch mit der Trassenverlängerung für Neukölln und Treptow verloren gehen. („sehr hohe Bedeutung der klimatischen Ausgleichsfunktion bei gleichzeitiger hoher Bedeutung der lufthygienischen Ausgleichsfunktion besteht zum größten Teil in den Kleingärten sowie im Treptower Park“ ..., S. 42/EB).

Die Überbauung der Matthesstraße und damit verbundene Unterbrechung des „**Grünen Hauptweg Nr. 1**“, des so genannte Spreeweges ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch, hier von wichtigen Erholungsflächen. Die Grünen Hauptwege (insgesamt 20) werden vom Senat touristisch beworben (Steuergelder) und verbinden städtische Grün- und Erholungsflächen. Hier zerstört der Vorhabensträger, was er selbst mit aufbaut.

## **10. Einwendungen zu landschaftspflegerischem Begleitplan und naturschutzfachlichen Gutachten**

Wie schon oben mehrfach bemängelt sich auch die Unterlagen zur Erfassung und Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft unzureichend, falsch oder es fehlen Angaben.

So ist die Fledermauskartierung völlig unzureichend. In der Bestandsdarstellung sind innerhalb des Baufensters an der Beermannstraße Beobachtungen von Zwerg- und Breitflügelfledermaus kartiert. Beide Arten haben ihre Sommer- und Winterquartiere häufig in oder an Gebäuden. Die UVS spricht lediglich von Jagdhabitaten, da keine Quartiere nachgewiesen werden konnten. Entsprechend dem faunistischen Gutachten wurden lediglich zwei Fassadenuntersuchungen in der Beermannstraße 22 im Juli 2006 vorgenommen, die jedoch nicht belegen konnten, dass sich dort Sommer- bzw. Tagesquartiere der genannten Fledermausarten befinden. Dieser Sachverhalt konnte allerdings auch nicht verbindlich ausgeschlossen werden. Dem faunistischen Gutachten ist zu entnehmen, dass die vorgenommenen Untersuchungen und Literaturrecherchen nicht ausreichen, um eine Bewertung des Gebietes hinsichtlich seiner



lokalen, regionalen oder überregionalen Bedeutung für die Fledermausfauna vornehmen zu können. Diese ist aber erforderlich, um die durch die Autobahnplanung hervorgerufenen Eingriffe in den Naturhaushalt bewerten und ggf. kompensieren zu können. Ferner ist auch das Land verpflichtet den Vorgaben von NATURA 2000 Rechnung zu tragen, da sämtliche in der UVS aufgeführten Fledermausarten unter Anhang IV FFH-Richtlinie fallen. Es sind vertiefende Untersuchungen erforderlich, die u.a. nachweisen, wo sich die Sommer- und Winterquartiere der im Gebiet lebenden Fledermausarten befinden. Auf Grundlage der vorgelegten Daten kann die UVS diese Einschätzung zur Zeit nicht vornehmen.

Der Sachverhalt der Kollisionsschäden von Fledermäusen sollte ebenfalls noch eingehender untersucht werden.

Die Kompensationsmaßnahmen in der UVS sind, wie eingangs bei den Fledermäusen geschildert, auch bei der Avifauna nicht ausreichend, weil diese nicht artenspezifisch erfolgte und Höhlen- und Brutbaumkartierungen noch nachzuholen sind, um den eigentlichen Kompensationsumfang ermitteln zu können.

Den ausgelegten Unterlagen konnte nicht entnommen werden, ob von den beauftragten Planungsbüros eine Kartierung der zu fällenden Gehölze vorgenommen wurde oder ob bereits vorhandene Kartierungen zur Bewertung der zu fällenden Gehölze herangezogen wurden. Nach Aussage der anerkannten Naturschutzverbände weist die Kartierung erhebliche Fehler auf. So sind fehlerhafte Baumbestimmungen oder Stammumfänge festgestellt worden bzw. geschützte Bäume wurden nur lückenhaft erfasst.

Daher ist eine erneute Aufnahme des zu fällenden Gehölzbestandes erforderlich. Des Weiteren ist die Bewertung und Kompensation im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zu überarbeiten. Das schließt auch eine neue Kostenschätzung für die Pflege der Neupflanzungen mit ein, da die vorgesehenen Pflegekosten pro Baum keineswegs ausreichend angesetzt wurde.

Die Ausgleichsorte sollten sich möglichst in Trassennähe bzw. in den angrenzenden Ortsteilen befinden und nicht in weit entfernten Ortsteilen oder gar am anderen Ende der Stadt sein. Der Verlust und die Neuversiegelung von Freiflächen, besonders im Kleingartengebiet zwischen Kieflholzstraße und Sonnenallee, verschlechtert die stadtklimatische Situation durch die Verminderung dieses Kaltluftentstehungsgebietes. Im weiteren wird es die Kaltluftschneise im Bereich der Spree behindern. Dieses Vorgehen widerspricht den gerade aktuell pressewirksamen Verlautbarungen des Senats angesichts der jüngsten Ergebnisse des Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung (PIK) zur Klimafolgenabschätzung für Berlin. Im Ergebnis wird von einem zu erwartenden Anstieg der Durchschnittstemperatur um 2,5 Grad Celsius bis 2050 gerechnet. Dies könnte durch den Erhalt bzw. Ausweitung von klimawirksamen Freiflächen gemindert werden

Der Verlust der Platanen am AS Am Treptower Park stellt einen erheblichen Eingriff ins Landschaftsbild und das Gartendenkmal Treptower Park dar. Dieser Verlust wird auch nicht durch eine Neupflanzung von Platanen im Bereich der Straße Am Treptower Park /Bouchéstraße/Eichenstraße ausgeglichen, zumal durch die Zulassung des Zweirichtungsverkehrs in dem Bereich die Wiederherstellung der ursprünglichen Allee mehr als zweifelhaft ist. Auch in diesem Punkt steht die Planung der Autobahn im krassen Gegensatz zur sonst verkündeten Politik des Senats.

Im Mai 2008 sind der Berliner Senat und einige Berliner Bezirke der Kampagne „Countdown 2010“ beigetreten, um zu bekunden, „dass sich Berlin in vielen Projekten zum Schutz und zum Erhalt der Natur engagiert und dies auch in Zukunft tun wird.“ Das internationale Aktionsbündnis CD 2010 will die Umsetzung der UN-Biodiversitätskonvention unterstützen und den fortschreitenden Verlust der globalen Artenvielfalt aufhalten. Als artenreichste Stadt Deutschlands sei die Unterstützung der UN-Konvention zum Erhalt der Artenvielfalt eine „Verpflichtung“, und die Senatorin hat am 22. Mai öffentlich erklärt, dass „wir alles dafür (tun), dass auch unsere Nachfahren noch artenreiche Lebensräume finden, vor allem aber, dass die heute noch instabilen Populationen von Pflanzen- und Tierarten in ihrem Bestand stabilisiert werden“ (vgl. [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv\\_volltext.shtml?arch\\_0805/nachricht3040.html](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_0805/nachricht3040.html)).

Wie beispielhaft oben ausgeführt gefährdet der Bau der A 100 jedoch streng geschützte Arten in Flora und Fauna. Das ist nicht akzeptabel, zumal die Berliner Öffentlichkeit mit aus Mitteln der öffentlichen Hand finanzierten Imagekampagnen und Aktionstagen fehlinformiert wird. Gegen diese widersprüchlichen Maßnahmen und Politiken erheben die Einwender und Einwenderinnen Einspruch als Steuerzahler/innen und als umweltbewusste Mitbürger/innen Berlins. Die Fortführung der A 100-Planung widerspricht den Zielen der Kampagne Countdown 2010 und behindert damit auch die dringend erforderliche Umsetzung der UN-Biodiversitätskonvention.

## **11. Sonstige Einwendungen**

### **Der Autobahnbau führt zu massiven zusätzlichen und ungelösten Verkehrsproblemen**

Detaillierte Ausführungen zu verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind in den Unterlagen nicht zu entnehmen. Einige Aussagen sind im EB unter Punkt „4.7.4 Lichtsignalanlagen“ und einigen Knotenstromanalysen in der „objektkonkreten Verkehrsprognose 2025“ enthalten, diese reichen aber zur Beurteilung der Verkehrsflüsse, besonders in der Elsenstraße, nicht aus. Zur Besseren Beurteilung hätten Stromzeitpläne und dazugehörige Bewertungen vorgelegt werden müssen. Durch die vorgelegten Unterlagen entziehen sich die Behauptungen zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs einer Überprüfung.

Im Bereich der Grenzallee ist unklar welche Wegeführung besonders der Güterverkehr von den umliegenden Unternehmen zur A 100 nehmen sollen, da die direkte Wegeführung von der Grenzallee zur A 100 im AD Neukölln beim 16. BA nicht mehr zur Verfügung steht. Dies ist besonders wichtig, da hier ein großes Güterverkehrsaufkommen vorhanden ist. Hier ist ein gesondertes Verkehrskonzept vorzulegen.

Um die für die AS Sonnenallee behauptete Qualitätsstufe C nach HBS 2001 überprüfen zu können müssten wie oben erwähnt Stromzeitpläne und dazugehörige Bewertungen vorgelegt werden.

Noch gravierender sind die fehlenden Belege für die Funktionsfähigkeit der AS Am Treptower Park und des umliegenden Straßenraums .Nach Untersuchung der Leistungsfähigkeit der LSA 18243 Elsenbrücke – Markgrafendamm – Stralauer Allee – Alt-Stralau durch das Büro Stadtraum im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg ist der Grenzbereich der Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung bei der heutigen (2005) Belastung erreicht. Dazu heißt es

in der Untersuchung auf Seite 5: „Während der Frühspitzenstunde betragen die mittleren Wartezeiten mehr als 200 Sekunden in der Zufahrt des Markgrafendamm und 20 bis 65 Sekunden in den anderen Zufahrten. Während der Nachmittagsspitzenstunde wurde die mittlere Wartezeit für Linksabbieger aus Alt-Stralau mit 120 Sekunden ermittelt.“ „Die Bewertung nach HBS 2001 gibt für den Markgrafendamm in der Frühspitze die QSV „F“ aus. Während der Nachmittagsspitzenstunde wird der Linksabbieger aus der Zufahrt Alt-Stralau mit einem „F“ bewertet.“ Details sind den in der Untersuchung beigefügten Stromlaufplänen, Stromzeitplänen und deren Bewertung zu entnehmen. Die Untersuchung vergleicht im weiteren die Belastungen der Kreuzung im Jahr 2005 mit denen aus der Verkehrsprognose 2015 mit 16. BA die bis zum Zeitpunkt der Untersuchung im Juli 2008 Grundlage der Planung des 16. BA der A100 gewesen sind. Auch wenn diese Prognose heute nicht mehr angewandt wird, so ist doch darauf hinzuweisen, dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auch mit den Prognosezahlen für 2015 immer behauptet hat den Verkehrsfluss vom AS Am Treptower Park qualitätsgerecht abwickeln zu können. Diese Untersuchung belegt, dass diese Behauptung nicht richtig ist, denn es würden sich mit dem Verkehrsmengen der Prognose 2015 derartige Staus entwickeln die sich auch über viele Stunden am Tag nicht auflösen lassen. Der Knotenpunkt wäre hoffnungslos überlastet.

Die Behauptung, den Hauptverkehrsstrom von der AS Am Treptower Park im nachfolgenden Straßenraum mit der Qualitätsstufe „C“ nach HBS 2001 abwickeln zu können erscheint angesichts der o.g. Leistungsfähigkeitsuntersuchung als unwahrscheinlich. Dort heißt es in der Zusammenfassung Seite 7: „Eine weitere Zunahme der Verkehrsströme führt zu einer Überlastung des Knotenpunktes.“ „ Die prognostizierten Belastungen können von dem Knotenpunkt mit einer Festzeitsteuerung nicht bewältigt werden. Eine Anpassung der Umlaufzeit ist nicht ausreichend. Bei einer intelligenten Steuerung des Knotenpunktes werden Kapazitätsreserven in einzelnen Zufahrten vorausgesetzt. Die nicht benötigte Freigabezeit dieser Zufahrt wird zu Gunsten einer anderen Zufahrt verteilt. Diese Reserven werden hier nicht gesehen.“ Selbst wenn die Verkehrsbelegungen der Prognose von 2015 nicht erreicht werden, sondern die Prognosewerte aus der „objektkonkreten Verkehrsprognose 2025“ zu Grunde gelegt werden, wird sich das Verkehrsaufkommen an allen Zufahrten zu diesem Knotenpunkt erhöhen. Da schon heute keine Zeitreserven, auch im Nebenverkehrsstrom von Alt-Stralau, vorhanden sind ist nicht vorstellbar wie die Qualitätsstufe „C“ für den Hauptverkehrsstrom Elsenbrücke – Stralauer Allee bzw. Markgrafendamm erreichen werden könnte. Durch den Rückstau von der Kreuzung Elsenbrücke – Markgrafendamm – Stralauer Allee – Alt-Stralau wird auch der restliche Verkehr behindert. Wenn, wie im EB Seite 71 dargelegt in den Spitzenstunden der Verkehr durch eine Grüne Welle vom AS bis zur Stralauer Allee und Markgrafendamm flüssig gehalten werden soll, wird in dieser Zeit eine Verkehrsverbindung von und zur Halbinsel Stralau nicht mehr gegeben sein. Ähnlich wird es mit dem Verkehr aus der Elsenstraße , südlich Am Treptower Park, gehen.

Bei der Grünen Welle ist es auch sehr fraglich ob für Fußgänger noch genügend Grünzeiten für das Überqueren der gesamten Elsenstraße zur Verfügung stehen wird. Da es nach den Verkehrstagesganglinien (Lufthygienische Untersuchung Seite 14) keine ausgeprägte Spitzenstunde gibt, sondern die Verkehrsmenge (MO.-FR.) sich von 7 Uhr bis 19 Uhr im Bereich zwischen 5,5 bis 6,5% bewegt wird der Zustand der Überlastung der Knotenpunkte vom AS Am Treptower Park bis zur Kreuzung Elsenbrücke – Markgrafendamm – Stralauer Allee – Alt-Stralau über 12 Stunden am anhalten. Wenn, wie ausgeführt (EB S.71) der Verkehr am Autobahnende in den Spitzenstunden dosiert werden soll, müsste dies also von 7 Uhr morgens bis 19 Uhr am Abend tun. Damit ist die Leistungsfähigkeit des AS Am Treptower Park und

der anschließenden Knotenpunkte nicht gegeben und die Funktionsfähigkeit des Autobahnabschnitts ist damit nicht vorhanden!

In diesen Kreuzungsbereichen gibt es noch andere Probleme. Es sollen drei Fahrspuren von der Straße Am Treptower Park bis zur Elsenbrückegeführt werden. Dem steht aber entgegen, dass an der Kreuzung Elsenstraße – Puschkinallee die dritte Fahrspur auch den Linksabbiegern von der Elsenstraße zur Puschkinallee dient. Hier kommt es schon heute häufig dazu, dass nicht alle Linksabbieger in einer Ampelphase die Kreuzung passieren können. Das heißt, dass an dieser Kreuzung nur zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zur Elsenbrücke zur Verfügung stehen und damit die Durchlässigkeit weiter eingeschränkt wird.

Weiterhin wird der ÖPNV im besonderen der Busverkehr der BVG in diesem Raum durch das steigende Verkehrsaufkommen stark behindert. Bei den zu erwartenden Überlastungen der Knotenpunkte wird der Busverkehr stark behindert und ein pünktlicher Linienverkehr wird kaum aufrecht zu halten sein. Verschärfend kommt hinzu, dass von Vertretern der Senatsverwaltung in öffentlicher Sitzung erklärt wurde, die Busspur in der Elsenstraße zwischen Am Treptower Park und Puschkinallee die als zentraler Umsteigepunkt zwischen mehreren Buslinien dient aufgehoben werden soll. Damit wird das heutige Buslinienangebot mit den guten Umsteigebeziehungen in dem Straßenbereich nicht mehr möglich sein.

Durch den geplanten Zweirichtungsverkehr in der Straße Am Treptower Park zwischen Elsenstraße und Eichenstraße werden die dort vorhandenen Endhaltestellen mehrerer Buslinien nicht mehr möglich sein und es hier ebenfalls zu Verschlechterungen des ÖPNV-Angebotes kommen.

Dieser Zweirichtungsverkehr in der Straße Am Treptower Park zwischen Elsenstraße und Eichenstraße bedingt auch mindestens den Umbau des Kreuzungsbereiches Am Treptower Park – Puschkinallee – Eichenstraße – Bouchéstraße und die Installation einer Lichtsignalanlage. Dies wird einen eigenen finanziellen Aufwendungen des Landes Berlin erfordern. Zum anderen die Wiederherstellung der Platanenallee in diesem Bereich als Ersatz für den Verlust der Platanen am AS unmöglich bzw. nur eingeschränkt möglich machen. An dieser Stelle wird von mir auch die Prognose zur Belegung der Straße Am Treptower Park zwischen Elsenstraße und Eichenstraße im Zweirichtungsverkehr angezweifelt. Heute ist zu beobachten, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs aus der Puschkinallee vom Treptower Park kommend weiter über die Puschkinallee – Schlesische Straße in die Innenstadt fährt. Wenn nun der Hauptstrom aus der Puschkinallee (B96a) auf den 16. BA der A 100 verlegt werden soll, wird diese Verkehrsbeziehung dann über die geplante Geradeausspur in der Straße Am Treptower Park laufen. Dies sind mit Sicherheit mehr als die prognostizierten 4.300 Kfz/24h. Insgesamt ist die Prognose zur Puschkinallee – Schlesische Straße nicht nachvollziehbar.

Für die Anwohner im Einzugsbereich der Elsenstraße und nördlich angrenzenden Bereichen von Friedrichshain wird sich nach Inbetriebnahme des 16. BA der A100 angesichts der zu erwartenden Verkehrssituation die Frage stellen, ob sie Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 StVO bei den zuständigen Behörden stellen werden. In diesem Fall wird das Land Berlin zu entscheiden haben ob sie das Verkehrsinteresse höher als die Schutzinteressen der anliegenden Innenstadtbewohner bewertet. Auch hier werden gerichtliche Auseinandersetzungen nicht ausgeschlossen sein.



## **Keine Verbesserung der Unfallsituation**

Die Ausführungen zur Unfallsituation bzw. deren Verbesserung durch den Bau des 16. BA der A 100 sind nicht nachvollziehbar. Es wird zwar auf einige Unfallschwerpunkte im Umfeld des Projektes hingewiesen und benennen unter anderem die Überlagerung und Überlastung vor allem der Knotenpunkte der Hauptstraßen von örtlichem und überörtlichem Verkehr als ein Ursache. Im übrigen sind die Angaben zu Unfallursachen wenig substantiell. Angesichts der geringfügigen Abnahme des Verkehrs an den meisten genannten Knotenpunkten ist ein signifikanter Rückgang der Unfallzahlen an diesen Kreuzungen durch den Weiterbau der A100 nicht zu erwarten. Im Gegenteil ist durch die Verkehrszunahmen und Überlastungen in der Sonnenallee und vor allem im Bereich um den AS Am Treptower Park / Elsenstraße mit Zunahmen von Unfällen zu rechnen.

Durch den Stau im Bereich der Elsenstraße werden ortskundige Autofahrer verstärkt Schleichwege fahren und damit auch die Wohnstraßen in Alt-Treptow weiter belasten. Speziell ist das in der Kiefholz- und Bouchéstraße zu erwarten. Hierdurch wird der Schulweg zur Grundschule für die Schülerinnen und Schüler gefährlicher. Auch der Zweirichtungsverkehr in der Straße Am Treptower Park den Weg zur Kita und Grundschule gefährlicher machen. Damit wird die Verkehrssicherheit insgesamt abnehmen.

## **12. Zum weiteren Verfahren**

Es wird beantragt,

die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die Umweltbelange im Verfahren vertreten, per Mail oder in Ablichtung zu übersenden.

sowie,

einen Erörterungstermin durchzuführen und eine Stellungnahme des Vorhabenträgers zu den vorstehenden Einwendungen vor einem solchen Termin zu übermitteln, soweit sie vorliegt.

Die Stellungnahmen der Berliner Arbeitsgemeinschaft Naturschutz und des BUND werden vollinhaltlich auch zum Gegenstand dieser Einwendung gemacht.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer  
Rechtsanwalt