

Stop A100! BISS Berlin / Plesser Str. 3 / 12435 Berlin



Bürgerinitiative
Stadtring Süd
BISS Berlin

Plesser Str. 3
12435 Berlin

info@stop-a100.de
www.stop-a100.de

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für
Stadtentwicklung und Verkehr
Abgeordnetenhaus von Berlin

10111 Berlin

13. Jan. 2010

—

Stellungnahme der Bürgerinitiative Stadtring Süd zur 59. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr des Abgeordnetenhauses von Berlin: Anhörung am 18. Januar 2010 zur Verlängerung der Stadtautobahn A100 vom Autobahndreieck Neukölln zum geplanten Anschluss Am Treptower Park

Sehr geehrter Herr Dr. Flierl,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir Sie über unseren Standpunkt zum Ausbau der Stadtautobahn A100, speziell zum 16. Bauabschnitt (BA) informieren. Wir wollen wir, neben den schon in der Anhörung in gleicher Sache am 25. Mai 2009 vorgetragenen Bedenken, vor allem die Argumente hervorheben, die in der im November 2009 durchgeführten Erörterung der Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht ausgeräumt, sondern verstärkt wurden bzw. neu hinzugekommen sind.

Wesentliche Argumente gegen die Autobahnverlängerung:

Wir halten den weiteren Ausbau der Stadtautobahn für nicht mehr zeitgemäß, angesichts der heutigen Herausforderungen durch den Klimawandel, die demografische Entwicklung, den neuesten Erkenntnissen der Gesundheitsvorsorge und der daraus resultierenden Notwendigkeit, Lärm und Abgase des Straßenverkehrs zu reduzieren. Auch sind wir der Ansicht, dass die Finanzierung der Straßeninfrastruktur, unabhängig von der jeweiligen Zuständigkeit, zunehmend an seine Grenzen stößt und daher die Straßenbaumittel für die Unterhaltung, Sanierung und Schutzmaßnahmen der Anwohner konzentriert werden sollten.

SPENDENKONTO*
Stichwort »Gegen A100«
Empfänger: BUND Berlin
Konto-Nr.: 32 888 02
Sozialbank Berlin
BLZ 100.205.00

* Spendenaktion erfolgt
in Zusammenarbeit
mit dem BUND Berlin

Es besteht kein verkehrlicher Bedarf für eine Stadtautobahnverlängerung zwischen Neukölln und Treptow. In diesem Bereich bestehen für Berlin typische Verkehrsverhältnisse, die teilweise durch kleinteilige Maßnahmen verbessert werden könnten. Da das Ende der A100 am Dreieck Neukölln einerseits in die A113 mündet und andererseits in einem Gewerbegebiet zum Abschluss kommt, ist hier ein geeigneter Endpunkt der Stadtautobahn erreicht. Durch die geplante Verlängerung der A100 würden sich sowohl durch den geplanten Anschluss an der Sonnenallee im Norden von Neukölln, aber noch stärker durch den geplanten Anschluss Am Treptower Park in Alt Treptow sowie in Teilen von Kreuzberg und Friedrichshain die Verkehrs- und Lebensverhältnisse erheblich verschlechtern.

Bedingt durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens sowohl auf den Zufahrtsstraßen hin zur geplanten Autobahn als auch auf den direkt von der Autobahntrasse abgehenden Straßen, werden Lärm- und Schadstoffwerte ansteigen und die Gesundheit der Anlieger einem höheren Risiko aussetzen.

Bei Verwirklichung des Vorhabens würden unter anderem über 350 Kleingärten, ca. 200 Wohnungen und mehrere Gewerbegrundstücke mit den darauf befindlichen Betrieben vernichtet. Starke Beeinträchtigungen und Wertverluste entstehen durch die Trasse in ihrem direkten Umfeld. Diese unmittelbaren Verluste und Betroffenheiten, die z.T. Existenzen gefährden, betreffen mehrere tausend Menschen. Diese Verluste haben neben der materiellen Dimension auch individuelle und soziale Dimensionen, die sich zudem auf das weitere städtebauliche Umfeld negativ auswirken werden.

Direkte Auswirkungen des Trassenbaus entstehen auch für die Tier- und Pflanzenwelt durch die Vernichtung von Biotopen und der Versiegelung von Freiflächen, sowie den Störungen, die vom Betrieb der Autobahn ausgehen werden. Die Versiegelung von großen Freiflächen führt auch zur Verschlechterung des Stadtklimas, da das Kaltluftentstehungsgebiet, welches die zusammenhängenden Kleingartenflächen bilden, stark verkleinert wird.

Nicht zuletzt wird bei dieser Autobahnplanung die Inkohärenz der Senatspolitik deutlich: Einerseits tritt das Land internationalen Bündnissen zum Klimaschutz bei oder stellt Lärminderungs- oder Luftreinhaltepläne auf, setzt sich im Stadtentwicklungsplan Verkehr für einen stärkeren Gesundheits- und Umweltschutz durch die Förderung des Umweltverbundes ein. In der Praxis werden dann aber gegenüber diesen Zielen kontraproduktive Maßnahmen mit Vehemenz vorangetrieben. Wir haben diese Punkte in der 47. Sitzung des Verkehrsausschusses erläutert.

Argumente und Ergebnisse aus der Erörterung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Leider konnten in der Erörterung grundlegende Fragen zur Planrechtfertigung und den konkreten Auswirkungen der Planung vom Vorhabensträger nicht aufgeklärt werden.

Da wegen des seit Mitte der 1990iger Jahren geltenden Planungsbeschleunigungsgesetzes erst im Planfeststellungsverfahren die Beteiligung der Öffentlichkeit an der **UVS zur Linienbestimmung** erfolgt, konnte die Öffentlichkeit nun erst 13 Jahre nach dem Linienbestimmungsbeschluss erstmals über Trassenvarianten diskutieren.

In der Erörterung von Trassenalternativen ist jedoch deutlich geworden, dass der Vorhabensträger offensichtlich vorhandene und machbare Trassenvarianten nicht geprüft hat. So wurde beispielsweise die Variante nicht überprüft, die eine Querung der Bahnanlagen etwas nördlicher, mit etwas veränderten Radien und dem Anschluss an die Puschkinallee erlaubt, ohne dass Häuser in der Beermannstraße abgerissen werden müssten und ohne Eingriffe in die Grundstücke der Kieffholzstraße (westlich der

Ringbahn). Diese Trassenvariante wäre mit verminderten Belastungen und deutlich weniger Staubbildung in der Elsenstraße sowie dauerhafter Verringerung der Verkehrsbelastungen in der Straße Am Treptower Park ausgekommen. Es sind auch keine anderen Abschnittsbildungen untersucht worden. Hier hätten sich z.B. der Abschluss des 16. BA an der Puschkinallee oder Alt-Stralau als ernsthaft zu untersuchen gelohnt. Bei der endgültigen Festlegung über die Tunnelabschnitte sind nicht der größtmögliche Schutz der anliegenden Wohnbevölkerung, sondern technische und finanzielle Aspekte ausschlaggebend gewesen.

Der Vorhabensträger war von Anfang an auf die schließlich ausgewählte Trasse fixiert. Dadurch, dass das Linienbestimmungsverfahren mit einem Querschnitt von 2x2 Fahrspuren durchgeführt wurde, obwohl dem Vorhabensträger bewusst war, dass der Trassenquerschnitt für die prognostizierten Verkehrsmengen zu gering sein würde, und obwohl das Bundesverkehrsministerium damals eine Untersuchung mit 2x3 Spuren verlangte, gelangte die UVS zwangsläufig zu falschen Ergebnissen. Erst der Beschluss über die Linie weist auf Drängen des Bundesverkehrsministeriums einen Querschnitt von 2x3 Fahrspuren auf, ohne dass die damit verbundenen erhöhten Eingriffe und Belastungen nochmals untersucht worden wären.

Es ist in der Erörterung deutlich geworden, dass das **Vorhaben nicht, wie im Bundesfernstraßengesetz gefordert, dem Fernverkehr**, sondern zu 70 % dem Binnenverkehr dient und damit nicht unter das Bundesfernstraßengesetz fällt. Das heißt: die Verwendung von Bundesmitteln für das Vorhaben ist nicht eo ipso gerechtfertigt und sollte überprüft werden.

Entscheidende Bedeutung, auch für die mittlerweile erstellten Fachgutachten, stellt die **objektkonkrete Verkehrsprognose für 2025** dar. Die für die Auslegung erstellte objektkonkrete Verkehrsprognose ist nicht überprüfbar und damit im Verfahren ungeeignet, da die Analyse- und Ausgangsdaten ungenügend dargestellt sind bzw. deren Ermittlung ungeklärt bzw. widersprüchlich ist. Bei der Analyse ist vor allem die Ermittlung des LKW-Anteils und im Weiteren der für das Lärmgutachten und ggf. auch lufthygienische Gutachten relevante LKW-Anteil ab 2,8t offensichtlich nicht korrekt ermittelt worden. Die Erörterung unserer diesbezüglichen Einwendungen konnte hier keine Klärung herbeiführen. Wir hatten im Rahmen der Planauslegung hierzu ein Gutachten erstellen lassen, das wir Ihnen auf Anfrage gern zur Verfügung stellen.

Gegenüber der bisher zur Begründung für die Autobahnplanung herangezogenen ‚Verkehrsprognose 2015‘, weist die ‚objektkonkrete Verkehrsprognose 2025‘ gravierende Änderungen aus. So wird in der objektkonkreten Verkehrsprognose für 2025 von einem – im Vergleich zu heute – im Wesentlichen gleichbleibenden Verkehrsaufkommen ausgegangen. Im Gegensatz zur alten Prognose für 2015 stellt das einen Bruch zum bislang vorhergesagten, stetigen Verkehrswachstum dar. Da dies ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsprognose darstellt, kommt den Ausgangsdaten und großräumigen Zusammenhängen entscheidende Bedeutung bei der Überprüfbarkeit zu. Diese Zusammenhänge können unserer Auffassung nach nur durch die in Erarbeitung befindliche Gesamtverkehrsprognose für Berlin und Brandenburg 2025 geklärt werden. Daher ist unserer Auffassung nach auch erst nach Vorliegen der fertigen Gesamtverkehrsprognose eine Überprüfung der Aussagen der objektkonkreten Verkehrsprognose für 2025 möglich. Die auf dieser Grundlage in den Planungsunterlagen gezogenen Schlussfolgerungen sind deshalb unserer Meinung nach nicht haltbar.

Im Konkreten stellen sich bei der objektkonkreten Verkehrsprognose für 2025 auch ungeklärte Widersprüche dar. So wurde z. B. auf vielfach vorgebrachte Bedenken hinsichtlich der Belegungsprognose für die Schlesische Straße vom Vorhabensträger argumentiert, dass eine durch die A 100 –Verlängerung bedingte Zunahme der Verkehrsbelegung in der Schlesischen Straße nicht möglich sei, da die Schlesische

Straße mit den prognostizierten 19.700 Kfz/24h (DTV) bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht hätte. Nimmt man dies als richtig an, so stellt sich die Frage, warum dann bei gleicher Fahrspuranzahl (eine Spur pro Richtung) und mit LSA geregelten Knotenpunkten in der Karlshorster Straße (zwischen Markt- und Hauptstraße) über 30.000 Kfz/24h (DTV) möglich sein sollen. Dies passt nicht zusammen. Auch für die nördliche Sonnenallee (zwischen Wildenbruch- und Pannierstraße) stellt sich die Frage, was in dem Fall geschieht, wenn in der Sonnenallee zur Sicherheit des Radverkehrs wie in der Schlesischen Straße ein Radfahrstreifen angeordnet wird. Dann würde die Sonnenallee mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung in diesem Bereich keine 33.700 Kfz/24h (DTV) bewältigen können. Hier würde im Fall der Umsetzung der Autobahnpläne also auch eine Bindung an die Aufteilung des bestehenden Straßennetzes entstehen.

Durch die Vorführung einer Computersimulation zur **Funktionalität und Leistungsfähigkeit** der fünf durch Lichtsignalanlagen geregelten Knoten am Ende des 16.BA sollte in der Erörterung der reibungslose Verkehrsfluss im Eisenstraßenbereich belegt werden. Lediglich an zwei untergeordneten Verkehrsbeziehungen sollen etwas verminderte Verkehrsqualitäten auftreten.

Dies ist unglaublich, zumal die Verkehrsqualität im Nullfall – auch vom Vorhabensträger in den Planungsunterlagen - als schlecht beurteilt wird. Obwohl im Teilstück der Eisenstraße zwischen Straße Am Treptower Park und Puschkinallee gegenüber dem Nullfall 20.000 bis 30.000 Kfz/24h und auf der Eisenbrücke ca. 12.000 Kfz/24h mehr prognostiziert werden und zudem am Knoten Am Treptower Park/Eisenstraße zwei Verkehrsbeziehungen gänzlich neu hinzu kommen, verbessert sich die Verkehrssituation in der Simulation auf einmal wesentlich. Eine vom Büro „stadtraum“ im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotens Stralauer Allee/Markgrafendamm/ Alt Stralau/Eisenbrücke ergab mit den Zählraten vom Jahr 2005 hingegen folgendes Ergebnis: „Die Leistungsfähigkeit ist bei der heutigen Belastung im Grenzbereich. Eine weitere Zunahme der Verkehrsströme führt zu einer Überlastung des Knotenpunktes.“ Der Vorhabensträger jedoch erzielt angeblich mit 12.000 Kfz/24h mehr an diesem Knoten den Verkehrsfluss eine wesentliche Verbesserung??

Sollte die Leistungsfähigkeit der Knoten in der Eisenstraße nicht in der Form wie vom Vorhabensträger dargestellt, gegeben sein, dann hat das einen direkten Einfluss auf die Beurteilung der Luftschadstoffe. Mit anderen Worten: es ist mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.

Ist der Verkehrsfluss in einer angemessenen Verkehrsqualität im Bereich der Eisenstraße nicht gegeben, ist damit auch die Funktionalität des Autobahnabschnitts nicht gegeben und die Planung nicht genehmigungsfähig.

Die notwendigen Unterlagen zur Überprüfung der vorgeführten Simulation des Verkehrsflusses hat der Vorhabensträger trotz mehrmaliger Zusage während und nach der Erörterung bis heute nicht übergeben. Inzwischen liegen die Unterlagen angeblich der Anhörungsbehörde vor; doch auch von dieser Stelle sind trotz Nachfragen die Unterlagen bisher nicht zur Verfügung gestellt worden.

Mit den auf der Trasse im Wesentlichen als **Lärmschutzmaßnahmen** vorgesehenen Troglage und Schallschutzwänden werden im Planfall die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mehrheitlich erreicht bzw. unterschritten, an einigen Orten jedoch weiterhin überschritten. Dies setzt aber die Gültigkeit der Eingangsdaten (Verkehrsprognose) voraus. Weitergehende aktive Maßnahmen, die Verbesserungen für die Aronsstraße, Kieffholzstraße und Beermannstraße bringen würden und auch technisch möglich wären, wurden allein auf Grund erhöhter Kosten abgelehnt. Hier hätten aber die erhöhten Kosten zwingend dem Nutzen gegenüber gestellt werden müssen. Der Nutzen weitergehender Schallschutzmaßnahmen wurde aber nicht ermittelt, und demzufolge fand auch keine Abwägung zwischen Nutzen und Kosten statt.

Die in der Verkehrsprognose dargestellte Bündelungswirkung der Autobahnverlängerung führt vorrangig zu einer **Entlastung** der südöstlichen Ausfallstraße in Treptow-Köpenick. Weiterhin sollen Entlastungen vor allem in den Wohngebieten der Innenstadt, insbesondere in der historischen Mitte und im Citybereich West führen. Diese Behauptung wird aber weder in der Netzanalyse (Bericht 293.3) noch in anderen Unterlagen bestätigt, da lediglich der engere Einwirkungsbereich des 16. BA untersucht wurde.

Der Bericht 293.3 kommt zu dem Schluss, dass der Rückgang des Beurteilungspegels an Straßen mit abnehmender Verkehrsleistung in vielen Fällen spürbare Entlastungen, aber der Anstieg der Pegel an Straßen mit zunehmendem Verkehr in keinem Fall wahrnehmbar sei. Dabei geht der Gutachter davon aus, dass Unterschiede im Beurteilungspegel von weniger als 2,1 dB(A) nicht spürbar wären. Diese Annahme widerspricht aber dem heutigen wissenschaftlichen Kenntnisstand. Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geht von der Wahrnehmbarkeit von Pegeländerungen von 1 dB(A) aus (siehe u.a. Agbh. Drucksachennr. 16/11807) und die Broschüre „Konzept TEMPO 30 NACHTS auf Berliner Hauptverkehrsstraßen“). Der Bericht 293.3 stützt sich bei seinen Aussagen auf Pegeldifferenzen. Diese sind aber bezüglich einer Beurteilung von Verkehrslärmbelastungen nicht aussagekräftig, da die negativen Auswirkungen überproportional mit dem Beurteilungspegel zunehmen. Aussagen zu den Auswirkungen der Lärmbelastungen müssen über Belastungswirkungskurven aus den jeweiligen Beurteilungspegeln gewonnen werden. Zu den Schallschutzmaßnahmen und der Beurteilung der Lärmauswirkungen der Autobahnplanung liegen uns eigene gutachterliche Aussagen vor, die wir Ihnen auf Anfrage gern zur Verfügung stellen.

Durch den möglichen Bau und Betrieb der **Trasse sind** mit Sicherheit **mindestens 2.000 Menschen dauerhaft betroffen. Hinzu kommen die Anwohner der Gebiete, in denen das Verkehrsaufkommen steigt**, hier sind im Besonderen zu nennen: Sonnenallee, Teile der Elsenstraße, Stralauer Allee, Markgrafendamm, die Modersohnstraße und Nebenstraßen im Rudolfskiez. **Durch die Rotänderung** der Planungsunterlagen ist nun auch eindeutig zu erkennen, dass das gesamte **Boxhagener Viertel** durch den zu erwartenden Verkehrszuwachs und damit von weiteren Belastungen **betroffen ist**.

Aussagen zu den Nebenstraßen, z.B. im Ortsteil Alt-Treptow, sind den Unterlagen nicht zu entnehmen, und da für Nebenstraßen keine Verkehrszählungen vorhanden sind, sind hier keine prüfbareren Aussagen möglich. Es dürfte aber nachvollziehbar sein, dass, wenn es zu deutlichen Staus in der Elsenstraße kommt, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch den Schleichverkehr, mit Zunahmen bei der Lärm- und Abgasbelastung und den Abnahmen an Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Wohnqualität, in Nebenstraßen sehr wahrscheinlich ist.

Die größte Entlastung nach den Unterlagen ergibt sich im Gewerbegebiet in der Grenzallee. Deutliche Entlastungen der Anwohner werden im Neuköllner Teil des Dammwegs, Am Treptower Park und Köpenicker Landstraße prognostiziert. Weniger Verkehr soll es auch in der Bulgarischen Straße und im Teil der Puschkinallee, die im Treptower Park liegt, geben. Hier wie in der Grenzallee gibt es jedoch keine Wohnbevölkerung. In der objektkonkreten Verkehrsprognose für 2025 werden auch Entlastungen z.B. in der Baumschulenstraße vorhergesagt. Hierzu ist zu bemerken, dass durch die in Planfeststellung befindliche Südostverbindung zwischen Rummelsburger Straße und Köpenicker Landstraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Baumschulenstraße prognostiziert wird. Insoweit sind eben weitere Entlastungswirkungen in den Unterlagen fragwürdig und ohne Gesamtverkehrsprognose nicht glaubwürdig und nachvollziehbar.

Die Bürgerinitiative Stadtring Süd fordert die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens!

Mindestens muss aber eine **Überarbeitung** der Planfeststellungsunterlagen, hier besonders der objektkonkreten Verkehrsprognose für 2025, nach Fertigstellung der Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 erfolgen. Im Ergebnis dessen muss eine **erneute Auslegung der Pläne** erfolgen!

Für die BISS: Dorothee Dietz, Harald Moritz, Dr. Birte Rodenberg