

Einwendungsbausteine

Hier eine Auflistung von „Bausteinen“, die helfen sollen, eine Einwendung gegen den 16. Bauabschnitt der A 100 von Neukölln nach Treptow zu schreiben.

Die meisten Bausteine stammen von der Webseite:

www.stop-a100.de/was-kann-ich-tun/einwendungen

Die **rot gedruckten Bausteine** sind bisher nicht auf der Homepage zu finden und beziehen sich auf Sachverhalte, die bisher fehlten oder durch das Gutachten von RegioConsult, Marburg aufgezeigt wurden und von mir formuliert/überarbeitet wurden.

In diesem Dokument sind die Bausteine nach Themen sortiert (Allgemeines & Verschiedenes; Natur & Kleingärten; Soziale Auswirkungen & Freizeit; Verkehrsbelastung; Lärmbelastung und Luftbelastung).

Im Dokument „EinwendungenBetroffene.pdf“ sind die Bausteine nach betroffenen Personengruppen bzw. Orten sortiert.

Vorgehensweise:

- Man sucht sich Textbausteine heraus, die einem wichtig sind (z.B. in Bezug auf Wohnort oder Freizeitaktivitäten).
- Diese Bausteine sollten nach Möglichkeit gemischt und vor allem umformuliert werden (z.B. in eigenen Worten nacherzählen, Satzstellung ändern etc.).
Ansonsten werden Einwendungen mit dem gleichen Wortlaut, die von mehreren Personen eingereicht werden, als nur *eine* Einwendung gezählt!

Allgemeines & Verschiedenes

Vorschnelle Festlegung bei Abwägung der Trassenvarianten

Bei der Variantenuntersuchung ist vorgeschrieben, dass alle Trassenvarianten untersucht und gegen einander abgewogen werden. Eine Trassenvariante wurde ohne diese Prüfungen vorzeitig verworfen. Für diese Trassierung in Tunnellage war fälschlicherweise eine unverhältnismäßig starke Steigung angegeben worden. Dass sie nicht in die Variantenprüfung eingegangen ist, stellt ebenso einen Abwägungsmangel dar wie die Vorfestlegung auf die Beermannstraße im Linienbestimmungsverfahren. Diese beiden Mängel rüge ich ausdrücklich.

Wegfall der Busspur in der Eisenstraße

Der geplante Wegfall der Busspur in der Eisenstraße und das erwartete deutlich höhere Verkehrsaufkommen werden zu einer Verschlechterung der Durchlaufzeiten der Busse führen. Im Berufsverkehr werden die Busse wie schon jetzt beim Bau der Eisenbrücke ständig im Stau stehen. Die Erreichbarkeit des S-Bahnhofes wird durch die erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens erschwert.

Verspätungen im Busverkehr durch Autobahnabfahrt

Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den zur Autobahnabfahrt angrenzenden Straßen werden die Buslinien der BVG/ des ÖPNV stark behindert bzw. zeitweilig zum Erliegen kommen, dadurch wird meine Mobilität (als umweltbewusster Nutzer) stark eingeschränkt und damit mein Recht auf Bewegungsfreiheit verletzt.

Behinderung der Feuerwehr Beermannstraße

Ich befürchte nach Realisierung des Autobahnprojekts erhebliche Sicherheitsbeeinträchtigungen bei einem möglich Brandfall in der Beermannstraße, da die Feuerwehr nur noch von einer Seite in die Straße einfahren kann und durch die beengten Platzverhältnisse durch zulässig und unzulässig abgestellte Fahrzeuge große Probleme beim Einsatz ihrer Technik bekommen wird.

Verschuldete Haushalte

Sowohl der bundesdeutsche Haushalt, vor allem aber der Haushalt des Landes Berlin sind hoch verschuldet. Als Steuerzahlerin spreche ich mich dagegen aus, dass sie die derzeit veranschlagte Summe von 442,8 Mio. Euro, von denen rund 25,5 Mio. Euro aus dem Berliner Haushalt (für Planungskosten und Umbaumaßnahmen) kommen werden, für eine lediglich 3,2 km lange Strecke ausgeben. 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 € für Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Grunderwerb auszugeben, erwarte ich, dass dieses Geld, das auch meine Steuergelder enthält, in den Erhalt und die fällige Sanierung des bestehenden Straßen- und Brückennetzes sowie für den geordneten Rückbau von Straßen und den Ausbau von Fahrradwegen ausgegeben wird.

Grundrechtseinschränkung

Ich (und meine Familie/Kinder) werde durch den Neubau der Bundesautobahn A100 vom Autobahndreieck Neukölln zum Treptower Park (und ihren Folgewirkungen) in meinen Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S.1 GG) und Bewegungsfreiheit (Art.2 Abs.2 S.2 GG) eingeschränkt.

Verkehrssicherheit (vor allem für Kinder)

Das erhöhte Verkehrsaufkommen in den Zufahrtsstraßen zum Autobahnanschluss Am Treptower Park /Sonnenallee erschwert das gefahrlose Überqueren dieser Straßen und beeinträchtigt damit die Verkehrssicherheit. Dadurch wird der Schulweg/Kindergartenweg meiner Kinder gestört und gefährlicher, die Bewegungsfreiheit und Sicherheit meiner Kinder wird dadurch eingeschränkt. Es ist erwiesenermaßen von großem Wert für die eigenständige Entwicklung, Motorik und das Selbstbewusstsein von Kindern, wenn sie allein und zu Fuß zur Schule gehen oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Selbst eine kurze Strecke zur Bouché-Grundschule wird durch den Autobahnbau und den daraus resultierenden Schleichverkehr zur erhöhten Sicherheitsgefährdung meiner Kinder, so dass es unter Umständen nicht zu verantworten ist, sie allein zur Schule gehen zu lassen. Der Autobahnbau schränkt somit die eigenständige Entwicklung meiner Kinder enorm ein.

Verkehrssicherheit Alt-Treptow

Die Sicherheit der Fußgänger und Fahrradfahrer wird erheblich beeinträchtigt durch das wachsende Verkehrsaufkommen. Besondere Betroffene: Kinder der Kindertagesstätten in der Puschkinallee und Hoffmannstraße sowie in der Straße Am Treptower Park und in der Bouchéstr., Schüler/innen der Bouché-Grundschule, Senioren der Seniorenheime Elsenstraße und Hoffmannstraße. Der Verkehr im Ortsteil Alt-Treptow wird durch den stauumgehenden Schleichverkehr zunehmen und wird z.B. in der Bouchéstraße zu einer weiteren Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen. Fußgänger und Radfahrer sind besonders auf dem Weg vom und zum S-Bahnhof und zum Treptower Park stärker gefährdet.

Natur & Kleingärten

Obst- und Gemüseanbau nicht mehr möglich!

Aus meinem Verständnis heraus schließt sich eine Nutzung von Flächen zum Anbau von Obst und Gemüse in unmittelbarer Nähe von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen aus gesundheitlichen Gründen aus. Daher ist dieses Autobahnprojekt hier nicht zulässig.

Abgas- und Staubbelastung gefährden Obst- und Gemüseanbau der Kleingärtner

Da ich als Kleingärtner gern ein Teil meines Obst- und Gemüsebedarfs aus meinem Kleingarten decke, andererseits auch den Bestimmungen des Bundeskleingartengesetzes unterliege, baue ich in meinem Kleingarten Obst und Gemüse an. Ich befürchte allerdings, dass die durch den von der Autobahn ausgehenden erhöhten Abgas- und Staubbelastungen sich in meinem Garten niederschlagen und dadurch meine Gartenfrüchte nicht mehr unbedenklich genießbar sein werden. [In den ausgelegten Unterlagen konnte ich diesbezüglich auch keine konkreten Aussagen finden, was ich ausdrücklich als Mangel im Verfahren rüge.]

Schwierigkeit den vom Autobahnbau betroffenen Kleingarten zu veräußern

Ausgehend von dieser Situation bzw. schon durch diese Perspektive wird es für mich unmöglich bzw. nur unter deutlichen Wertverlusten möglich sein, meinen Garten (mein Garteninventar [Laube, Bäume, Bepflanzung...]) zu veräußern, um anderenorts ungestört von derlei Belastungen einen anderen Garten zu kaufen/pachten. Auch durch diesen Aspekt bin ich durch dieses Projekt eindeutig in meinen Grundrechten beeinträchtigt.

Kleingärten allgemein

für die Kleingärten: Wegfall der Kleingärten bzw. eine vernünftige gärtnerische Nutzung wird zwischen Sonnenallee, Arons- und Dieselstraße, bis zur Kieffholzstraße, sowie in den Kleingartenparzellen, die nicht direkt

unter der Trasse liegen, nicht mehr möglich sein.

Autobahngeld für Sanierung der Platanenallee am Treptower Park!

Das Gartendenkmal der Platanenallee am Treptower Park ist stark gefährdet. Für eine nachhaltige Sanierung fehlte bereits in den letzten Jahren das Geld. Erst 2011 soll das Gesundheitsprogramm für die Bäume beginnen. Alleine ein möglicher Rückschnitt der Kronen würde etwa 120 000 Euro kosten. Da dem Bezirksamt das Geld fehlt, soll die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dazu Denkmalschutz-Mittel bereitstellen. Würde die Stadt Berlin sich nicht an dem Ausbau der A 100 beteiligen, wären für eine nachhaltige Sanierung und Pflege ausreichend Gelder vorhanden und die notwendigen Maßnahmen könnten sofort beginnen. Zudem könnten die durch das Wurzelwerk stark in Mitleidenschaft gezogenen Geh- und Radwege saniert werden.

Soziale Auswirkungen & Freizeit

Jogging zum Treptower Park erschwert

Meine Laufstrecke von meiner Wohnung in der Straße bis zum Treptower Park/Plänterwald wird durch die Barrierewirkung dieser Straßen behindert bzw. der Wert für Fitness und Gesundheit durch das Laufen wird durch die verstärkte Abgasbelastung auf dieser Strecke erheblich vermindert bzw. ins Negative gekehrt.

Soziale Auswirkungen

Der Zugang von meiner Wohnung zu den Erholungsflächen des Treptower Park und Plänterwald wird durch die Barrierewirkung dieser Straßen erschwert. Das erhöhte Verkehrsaufkommen in den Zufahrtsstraßen zum Autobahnanschluss Am Treptower Park /Sonnenallee verstärkt die Barrierewirkung dieser Straßen und führt im Zusammenwirken mit der Verschlechterung der Aufenthaltsqualität in den Zufahrtsstraßen zum Rückgang meiner sozialen/nachbarschaftlichen Kontakte und damit zur sozialen Stabilität und Wohlbefinden im Ortsteil Alt Treptow/ Wrangelkiez/ Rudolfkiez/ Neukölln Nord /.....

Wertverlust des Wohneigentums Aronsstraße

Ich/wir haben im Jahre ___ eine Wohnung in der Aronsstraße Nr. ___ von einem landeseigenen Unternehmen gekauft, in der Annahme, in eine ruhige Straße mit Kleingärten und viel Grün auf der Rückseite der Häuser zu ziehen. Vom landeseigenen Unternehmen wurde(n) ich/wir nicht auf den geplanten 16. Bauabschnitt der A 100 hingewiesen. Dadurch habe(n) ich/wir die Wohnung zu aus heutiger Sicht deutlich überhöhten Preisen gekauft. Durch den Bau einer im Trog verlaufenden, sechsspurigen Autobahn und die daraus resultierende Lärmbelastung sowie die Steigerung der Belastung mit Stickoxiden, Feinstaub und anderen Abgasen verliert unser Wohneigentum erheblich an Wert.

Soziale Auswirkungen Aronsstraße

Das Gebiet der „Weißen Siedlung“ zwischen Sonnenallee, Dammweg, Dieselstr. Und Aronsstr. gehört schon heute zu einem der sozial schwächsten Gebiete im Norden Neuköllns. Durch den Bau des 16. Bauabschnitts der A 100 wird sich die Lebensqualität vor Ort, insbesondere in den Häusern der Aronsstr., aber auch in den angrenzenden Hochhäusern deutlich verschlechtern. Dadurch werden auch Bemühungen des Quartiersmanagements Weiße Siedlung Dammweg und anderer Akteure zunichte gemacht.

Soziale Auswirkungen Beermannstraße

Durch den Bau und Betrieb dieser Autobahn werden sich meine Lebenssituation und die meiner Familie erheblich verschlechtern. Dies betrifft wegfallende bzw. beeinträchtigte soziale und nachbarschaftliche Kontakte in Folge des Abrisses der Häuser Beermannstraße 16-22. Diese werden verstärkt durch die Ankündigung einiger Nachbarn, sich beim Bau der Autobahn außerhalb der Beermannstraße/des Ortsteils eine neue Wohnung zu suchen, weil sie mit der zu erwartenden Verschlechterung ihres jetzigen Wohnumfeldes nicht leben wollen.

Verkehrszunahme und soziale Folgen Sonnenallee

Der Bau des 16. Bauabschnitts der A 100 und der Anschlussstelle Sonnenallee wird auf dem Teilstück der Sonnenallee in Richtung Hermannplatz zu einer Verkehrszunahme führen. Schon heute ist die Sonnenallee stark belastet und gerade in den Abschnitten von der Kreuzung Sonnenallee/Wildenbruchstr. bzw. Erkstr. Bis Sonnenallee/Pannierstr. an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen. Durch zusätzlichen Verkehr von und zur Autobahn befürchte(n) ich/wir einen Dauerstau auf der Sonnenallee und Ausweichverkehr in den angrenzenden Nebenstraßen. Damit einhergehend verschlechtert sich in den Wohngebieten an und parallel zur Sonnenallee die Wohn- und Lebensqualität.

Verkehrsbelastung

Verkehr allgemein verlagern!

Der motorisierte Straßenverkehr ist mit Abstand der größte CO²-Emittent des Verkehrssektors (nach Angaben des Sachverständigenrates für Umweltfragen mit steigender Tendenz). Es stellt sich daher die Frage, warum die Bundesregierung den Ausbau dieses Verkehrssektors forciert, der doch so offensichtlich ihren eigenen Klimaschutzziele widerspricht. Diese Frage stellt sich insbesondere in einem Ballungsraum, der in ausreichendem Maße andere Verkehrsmittel bietet, die den Personen- und Gütertransport übernehmen könnten.

A100 führt mehr motorisierten Verkehr in die Innenstadt

Der Berliner Senat hat sich als Ziel gesetzt, im Berliner S-Bahn-Ring ein Verhältnis von 80 % ÖPNV und 20 % individuellem motorisierten Personenverkehr zu erreichen. Mit dem Ausbau der A 100 zum Treptower Park wird dem total entgegen gearbeitet, da mit diesem Autobahnabschnitt der Autoverkehr direkt in den S-Bahn-Ring geleitet wird. Damit kann es für viele Verkehrsteilnehmer wieder attraktiver werden, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren, anstatt das Auto an den äußeren Park-and-Ride-Plätzen abzustellen. Dies wird zu einer enormen Verkehrsmehrbelastung in die Innenstadt hinein führen. Wie die Entwicklung der Verkehrsbelastung nach der Eröffnung der A 113 nach Schönefeld zeigt, wird das Ziel der Entlastung der Stadtstraßen (am Adlergestell lediglich 9 % Abnahme) nur in ganz geringem Maße erreicht, welches in keinem Verhältnis zur möglichen Verdoppelung des Verkehrs auf dem neuen Autobahnabschnitt steht.

Verkehrsbelastung Eisenstraße

- Alt-Treptow und Eisenstraße: Die Verkehrsstärke wird am Autobahnanschluss mit 50.000 bis 60.000 Kfz/24h und auf der Eisenbrücke dann mit bis zu 80.000 Kfz/24h prognostiziert. Dieses kann ein Stadtstraßenabschnitt mit fünf ampelgeregelten Kreuzungen hintereinander, der noch andere Verkehrsbeziehungen aufnehmen muss, nicht bewältigen. Wie die Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Auftrage des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg zeigt, würde es besonders im Berufsverkehr zu Dauerstaustationen von bis zu 30 Min. täglich führen. Ich befürchte einen zunehmenden Schleichverkehr in den angrenzenden Ortsteilen von Alt-Treptow, da Autofahrer diesen Dauerstau zu umgehen versuchen. Des Weiteren wird der Zugang zum S-Bahnhof und zum Treptower Park durch immense Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Auffahrt erschwert.

„Verstopfung“ Abfahrt von der Halbinsel Stralau

Verstopfung der Zu- und Abfahrt zur Halbinsel Stralau durch überdimensionalen Verkehrszuwachs auf der Eisenbrücke; prognostizierte Verkehrszuwächse von über 10.000 Kfz/24h auf dem Markgrafendamm und der Modersohnstraße

Verkehrsbelastung, Ausbau Straße am Treptower Park

Der im Zuge des Autobahnbaus geplante Ausbau der Straße in beide Fahrrichtungen wird zu keiner Verkehrsabnahme führen. Im Gegenteil. Lärm- und Schadstoffbelastung nehmen zu. Der Zugang zum Treptower Park wird erschwert.

Tunnel schon heute oft dicht!

Schon heute werden aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens die Zufahrten zu den Tunneln Rudower Höhe und Altglienicke auf der A 113, insbesondere aber zum Tunnel Ortskern Britz auf der A 100 häufig gesperrt, um eine Staubildung in den Tunneln zu vermeiden. Durch den geplanten Bau des 16. Bauabschnittes der A 100 von Neukölln nach Treptow und dem dadurch stärkeren Verkehrsaufkommen auf beiden Autobahnen wird dies künftig noch häufiger geschehen, sodass mit Dauerstaus auf beiden Autobahnen und Umfahrvorkerkehren durch Wohngebiete (z.B. Silbersteinstr.) zu rechnen ist, obwohl diese angeblich ja durch den Autobahnbau entlastet werden sollten. So verschärft der Bau des 16. Bauabschnittes die heutigen Verkehrsprobleme entlang der A 100 noch mehr. Zusätzlich stellen diese Staufallen eine Gefahr für die Anbindung des zukünftigen Flughafens BBI in Schönefeld dar.

Mangelhafte Prognosen in den Planfeststellungsunterlagen

Es liegen keine validen Prognosen für das Verkehrsaufkommen in Berlin im Jahre 2025 vor. Ich rüge hiermit ausdrücklich, dass die Planfeststellungsunterlagen für den 16. Bauabschnitt der A 100 von Neukölln nach Treptow schon jetzt ausliegen, obwohl die sich in Arbeit befindende Verkehrsprognose 2025 noch nicht vorliegt und somit eine Überprüfung der Daten in den Planfeststellungsunterlagen anhand dieser Prognose nicht möglich ist. Außerdem fehlen in den Planfeststellungsunterlagen teilweise Daten zu den Belastungen der Eisenstr. zwischen der Straße Am Treptower Park und der Puschkinallee sowie zum Markgrafendamm und den beiden belasteten Abschnitten auf der Sonnenallee.

16. Bauabschnitt muss auch ohne den 17. Bauabschnitt funktionsfähig sein!

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gibt in ihren eigenen Informationsbroschüren zum 16. Bauabschnitt der A 100 von Neukölln nach Treptow zu, dass dieser Bauabschnitt seine volle Funktionsfähigkeit erst erhält, wenn der 17. Bauabschnitt eines fernen Tages fertig gestellt werden wird. Jeder einzelne Autobahnabschnitt muss aber auch für sich alleine voll funktionsfähig sein. Das dies nicht gegeben ist, rüge ich ausdrücklich. Außerdem ist nicht erkennbar, wie es möglich sein soll, die Verkehrsmengen, die durch den 17. Bauabschnitt bis nach Lichtenberg geführt werden, dort zu bewältigen.

Eisenstraße schon heute überlastet!

Nach dem „Handbuch für die Bemessung des Straßenverkehrs“ sind die Verkehrsabschnitte um die Eisenbrücke schon heute überlastet und in die unzureichende Qualitätsstufe F einzuordnen. Durch den Bau des 16. Bauabschnittes der A 100 von Neukölln nach Treptow und dem an der geplanten Anschlussstelle Treptower Park abfließenden Verkehrs wird diese Situation noch zunehmend verschärft. Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die Auswirkungen durch die hinzu kommenden Verkehrsmassen durch Koordinierungsmaßnahmen abfedern zu können, zweifle ich stark an. Wenn es diese Möglichkeit gäbe, hätte man sie schon längst zur Entlastung der Eisenstraße anwenden können.

16. Bauabschnitt wird bei Verlängerung um den 17. Bauabschnitt zum Nadelöhr!

Der gewählte Trassenquerschnitt auf dem 16. Bauabschnitt der A 100 ab der Anschlussstelle Grenzallee reicht nicht aus. Wenn der geplante 17. Bauabschnitt fertig gestellt werden würde, wären für den 16. Bauabschnitt Verkehrsmengen von 135.700 Kraftfahrzeugen pro Tag prognostiziert. Das macht eine Trassenbreite von 38,5 Metern und acht Fahrspuren erforderlich. Würde die Trasse nur sechsspurig gebaut, hätte man ein Nadelöhr – ähnlich wie die Tunnel auf der A 100 und der A 113.

Fehlerhafte Prognose des LKW-Verkehrs und Überschreitungen bei Lärmgrenzwerten

Hiermit tadele ich, dass bei der Bewertung der Verkehrsbelastung die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nur die Belastung durch den Schwerlastverkehr ab 6 Tonnen angegeben hat. Der Lkw-Verkehr von 2,8 Tonnen bis 6

Tonnen fehlt. Damit sind die aus den Daten zur Verkehrsbelastung abgeleiteten Prognosen (z.B. zur Lärmbelastung) Makulatur und nicht zu überprüfen, denn nach den Vorschriften der BImSchVO sind Angaben über alle Lastverkehre ab 2,8 Tonnen zwingend. Laut den Planfeststellungsunterlagen kommt es aber in der Aronsstr., am Hotel Estrel, in der Kieffholzstr. und besonders in der Beermannstr. zu Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf die Lärmbelastung.

Verkehrszunahme und soziale Folgen Sonnenallee

Der Bau des 16. Bauabschnittes der A 100 und der Anschlussstelle Sonnenallee wird auf dem Teilstück der Sonnenallee in Richtung Hermannplatz zu einer Verkehrszunahme führen. Schon heute ist die Sonnenallee stark belastet und gerade in den Abschnitten von der Kreuzung Sonnenallee/Wildenbruchstr. bzw. Erkstr. Bis Sonnenallee/Pannierstr. an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen. Durch zusätzlichen Verkehr von und zur Autobahn befürchte(n) ich/wir einen Dauerstau auf der Sonnenallee und Ausweichverkehr in den angrenzenden Nebenstraßen. Damit einhergehend verschlechtert sich in den Wohngebieten an und parallel zur Sonnenallee die Wohn- und Lebensqualität.

Lärmbelastung

Lärmminderungsplan

Die Berliner Senatsverwaltung hat in ihrem Entwurf zur Lärmminderungsplanung (Stand Mai 2008) Vorgaben und Leitbilder zur Reduzierung des Umgebungslärms entwickelt. Als einer der stärksten Lärmemittenten wurde dort der motorisierte Straßenverkehr benannt, der in Berlin zugunsten des ÖPNV sowie des lärmarmen Fußgänger- und Radverkehrs zurückgedrängt werden soll. Die geplante Fortführung der A 100 durch die südöstlichen und östlichen Stadtbezirke entlang des S-Bahnringes widerspricht diesen Vorgaben fundamental

Lärmzunahme durch Verkehrszunahme

Das Argument, dass durch Bündelung des Verkehrs auf der Stadtautobahn eine Reduzierung des Lärms und der Schadstoffemissionen bewirkt werden kann, ist für mich nicht nachvollziehbar. Vielmehr bleibt durch den Weiterbau der A 100 die Nutzung von PKW und LKW weiterhin attraktiv und wird zu einer weiteren Zunahme insbesondere des LKW-Verkehrs führen. Diese Entwicklung widerspricht den Vorgaben der Senatsverwaltung in der Lärmaktionsplanung.

Lärmbelastung Eisenstraße

Die Lärmminderungsplanung der Berliner Senatsverwaltung macht Vorgaben für Lärm-Schwellenwerte, die nicht überschritten werden sollen. Als Anwohner der (.../Bsp. Eisenstraße) bin ich bereits jetzt durch eine Überschreitung dieser Werte betroffen. Bereits jetzt werden an der (.../Bsp. Eisenstraße) am Tag Werte von 70dBA gemessen. In der Nacht werden Werte von 65dBA gemessen (s. Angaben Umweltatlas Berlin). Durch die geplante Autobahn wird das Verkehrsaufkommen auf der (.../Bsp. Eisenstraße) als Zubringerstraße zur geplanten Auffahrt Am Treptower Park um ...Fahrzeuge/Tag zunehmen. Die Lärmemissionen werden voraussichtlich auf ... dBA steigen. Entsprechend der Vorgaben des Sachverständigenrates für Umwelt Berlin sollten Schwellenwerte von 65dBA am Tag und 55dBA in der Nacht nicht überschritten werden.

Lärmbelastung Rudolfskiewitz

Die Lärmaktionsplanung der Berliner Senatverwaltung macht Vorgaben für Lärm-Schwellenwerte, die aus Gründen der Gesundheitsvorsorge nicht überschritten werden sollen. Ziel ist es, im Stadtgebiet Schwellenwerte von 65dBA am Tag und 55dBA in der Nacht einzuhalten. Als Anwohner des Stralauer Allee /Markgrafendamm bin ich bereits jetzt durch eine Überschreitung dieser Werte betroffen. So werden auf dem Markgrafendamm am Tag Werte von 70 dBA gemessen. In einigen Bereichen werden Werte von 75 dBA überschritten. In der Nacht werden Werte von 65 und mehr dBA gemessen (Angaben Umweltatlas Berlin). Durch die geplante Autobahn wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem Markgrafendamm erheblich erhöhen und die Lärmemissionen weiter zunehmen. Die geplante Autobahn wird damit zu einer weiteren Verschlechterung eines bereits hoch belasteten Raumes und zu weiteren massiven Gesundheitsbelastungen der Anwohner führen.

Lärmbelastung Treptower Park

Der Treptower Park wird in der Lärmaktionsplanung der Berliner Senatsverwaltung als Erholungsgebiet benannt, bei dem eine zusätzliche Lärmbelastung vermieden werden soll. Durch die geplante Weiterführung der A 100 ist eine zusätzliche Lärmbelastung durch die Autobahntrasse selbst und den Ausbau der Straße "Am Treptower Park" vorhersehbar.

Lärmbelastung Kleingärtner

Mein Kleingarten liegt ungefährMeter von der geplanten Autobahntrasse entfernt. Dadurch erhöht sich der Lärmpegel im Außenbereich/in meinem Garten(aufdB(A)), was den Erholungs- und Freizeitwert meines Gartens deutlich verschlechtert.

Fehlerhafte Prognose des LKW-Verkehrs und Überschreitungen bei Lärmgrenzwerten

Hiermit tadele ich, dass bei der Bewertung der Verkehrsbelastung die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nur die Belastung durch den Schwerlastverkehr ab 6 Tonnen angegeben hat. Der Lkw-Verkehr von 2,8 Tonnen bis 6 Tonnen fehlt. Damit sind die aus den Daten zur Verkehrsbelastung abgeleiteten Prognosen (z.B. zur Lärmbelastung) Makulatur und nicht zu überprüfen, denn nach den Vorschriften der BImSchVO sind Angaben über alle Lastverkehre ab 2,8 Tonnen zwingend. Laut den Planfeststellungsunterlagen kommt es aber in der Aronsstr., am Hotel Estrel, in der Kieffholzstr. und besonders in der Beermannstr. zu Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf die Lärmbelastung.

Lärm- und Luftbelastung Sonnenallee

Die Lärm- und Abgasbelastung auf der Sonnenallee ist schon heute sehr hoch. Mit dem Verkehr von und zur Anschlussstelle Sonnenallee, die im Rahmen des 16. Bauabschnittes der A100 gebaut werden soll, wird diese noch steigen, sodass es zumindest in den Abschnitten zwischen Braunschweiger Str. und Mareschstr. und zwischen Hertzbergplatz und Innstr. zu Grenzwertüberschreitungen kommen wird oder kann.

Luftbelastung

Feinstaub- und Stickoxidbelastung

Nach dem Berliner Umweltatlas gelten die Eisenstraße und der Markgrafendamm in Bezug auf Feinstaub- und Stickoxidbelastung als sehr stark belastete Verkehrswege, auf denen die ab 2010 zulässigen Jahresmittelwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt überschritten werden. Durch die geplante Autobahn wird das Verkehrsaufkommen auf diesen Straßenabschnitten weiter steigen und meine Familie und mich auf eine unzumutbare Weise gesundheitlich gefährden.

Feinstaub- und Stickoxidbelastung (genaue Angaben)

Die tägliche Feinstaubbelastung (gemessen in PM10) in meinem Wohnbereich beträgt derzeit (Angaben Umweltatlas) Nach Fertigstellung der Autobahn, die ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ... Fahrzeugen/Tag und einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ... Fahrzeugen/Tag wird die Feinstaubbelastung in meinem Wohnbereich auf $\mu\text{g}/\text{m}^3$ steigen. Die zulässige Feinstaubbelastung wird an ... Tagen im Jahr überschritten. Entsprechend der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 ist der Jahresgrenzwert für PM10 für den Schutz der menschlichen Gesundheit bis zum 1. Januar 2010 auf max. 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 zu reduzieren. Der Grenzwert würde bei Realisierung der Straßenbaumaßnahme voraussichtlich an ...Tagen überschritten.

Direkte Betroffenheit von Anwohnern (Luft, Lärm)

Ich wohne in derStraße. Diese Straße weist nach dem Berliner Umweltatlas schon heute folgende (hohen/ gesundheitsgefährdenden / bedenklichen) Belastungswerte aus.....

Luftqualität, Lärmbelastung an Zufahrtstraßen

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in den Zufahrtsstraßen zum Autobahnanschluss Am Treptower Park /Sonnenallee wird die Aufenthaltqualität in diesen Straßen durch die Lärm –und Abgaszunahme weiter verschlechtert. (siehe auch meine Ausführungen zu Lärm- und Abgasentwicklung für mein direktes Wohnumfeld) In diesem Zusammenhang fordere ich, für alle Straßenabschnitte in denen in Folge dieses Autobahnprojekts Veränderungen der Verkehrsbelegung entstehen werden, die Erstellung von Lärm- und Lufthygienischen Gutachten damit alle Betroffenen die Folgewirkung des Autobahnprojekts tatsächlich einsehen können.

Luftbelastung Karl-Kunger-Straße

Nach den Angaben des Berliner Umweltatlases wird die Luftbelastung für die Karl-Kunger-Straße als sehr hoch belastet eingeschätzt. Dies bedeutet, dass sehr hohen Konzentrationen von Feinstaub und Stickoxiden gemessen werden und die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingehalten werden können. Nach Fertigstellung der Autobahn wird das Verkehrsaufkommen in der Karl-Kunger-Straße erheblich steigen und zu einer weiteren Luftbelastung führen. Damit steht die Planung im Widerspruch zu den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Luftqualitätsrichtlinien der EU.

Luft- und Lärmbelastung Aronsstraße

Für die Anwohner der Aronsstraße und der weiter östlich liegenden Hochhäuser wird die sechsspurige, in einem nach oben offenen Trog liegende Autobahn erhebliche Einschränkungen der Lebensqualität mit sich bringen. Die Planung sieht vor, dass die sechsspurige Autobahn in nur rund 90 Metern (*hier exakte Zahl den Unterlagen entsprechend einfügen*) von unserem Wohnhaus/unserer Wohnung entfernt verlaufen wird. In diesem Bereich hat unsere gesamte Wohnanlage zahlreiche Außenwohnbereiche. Balkone und auch geschützte, ruhig gelegene Spielflächen der Kinder zu dieser Seite können wir während der Bauphase und nach dem Bau der Autobahn nur noch höchst eingeschränkt benutzen.

Luftbelastung Eisenstraße

Nach den Angaben des Berliner Umweltatlases wird die Luftbelastung für die Eisenstraße als sehr hoch belastet eingeschätzt. Dies bedeutet, dass sehr hohen Konzentrationen von Feinstaub und Stickoxiden gemessen werden und die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingehalten werden können. Nach Fertigstellung der Autobahn wird das Verkehrsaufkommen in der Eisenstraße erheblich steigen und zu einer weiteren Luftbelastung führen. Damit steht die Planung im Widerspruch zu den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Luftqualitätsrichtlinien der EU.

Luftbelastung Rudolfkiez

Nach den Angaben des Berliner Umweltatlases wird die Luftbelastung für die Stralauer Allee / Markgrafendamm als sehr hoch belastet eingeschätzt. Dies bedeutet, dass sehr hohen Konzentrationen von Feinstaub und Stickoxiden gemessen werden und die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingehalten werden können. Nach Fertigstellung der Autobahn wird das Verkehrsaufkommen in der Stralauer Allee / Markgrafendamm erheblich steigen und zu einer weiteren Luftbelastung führen. Damit steht die Planung im Widerspruch zu den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Luftqualitätsrichtlinien der EU.

Grenzwertüberschreitung bei Feinstaub und Stickoxiden

Es gibt Überschreitungen bei den Grenzwerten von Feinstaub im Wohnbereich an der Anschlussstelle Treptower

Park sowie in der Eisenstraße und von Stickstoffdioxid (NO₂) in dem tangierten Gewerbebereich an der Dieselstr. Die Sonnenallee und die Eisenstraße werden durch den Neubau des 16. Bauabschnittes der A100 zusätzlich belastet. Es kann nicht sicher gestellt werden, dass die Grenzwerte für Feinstaub und NO₂ künftig eingehalten werden.

Lärm- und Luftbelastung Sonnenallee

Die Lärm- und Abgasbelastung auf der Sonnenallee ist schon heute sehr hoch. Mit dem Verkehr von und zur Anschlussstelle Sonnenallee, die im Rahmen des 16. Bauabschnittes der A100 gebaut werden soll, wird diese noch steigen, sodass es zumindest in den Abschnitten zwischen Braunschweiger Str. und Mareschstr. und zwischen Treptower Str. und Innstr. zu Grenzwertüberschreitungen kommen wird oder kann.