



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

im Abgeordnetenhaus von Berlin

PRESSEDIENST

Niederkirchnerstraße 5
D-10111 Berlin
Fon (030) 23 25 24 50/51
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de
www.gruene-fraktion-berlin.de

Datum

20.03.2009

Nummer

Thema

Verkehr/A100/Gutachten

Redaktion

- CS -

Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt zum A100-Gutachten von RegioConsult (Marburg):

Gutachten zeigt: A100 ist schädlich für die Stadt und Planungsgrundlagen sind falsch

Das Gutachterbüro RegioConsult Marburg hat im Auftrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bei seiner Sichtung der Planunterlagen für die A100 folgendes festgestellt:

Allgemeines

- mangelhafte Prognosen

Grundlegende Verkehrsprognosen fehlen. Belege für Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sind nicht vorhanden. Valide Verkehrsprognosen für 2025 fehlen. Unklar ist, ob und inwiefern verbindlichen Verkehrsplanungen des Senats und des Bundesministeriums für Verkehr in die Planung einbezogen wurde. Ohne die Einbeziehung und Berücksichtigung dieser Unterlagen ist das Vorhaben nicht nachvollziehbar und das Verfahren rechtlich zu beanstanden.

- mangelhafte Begründung

Der zentrale Mangel der A100-Planfeststellung ist deren Verkehrswirkung. Die Planungsbehörde behauptet, dass die hohe verkehrliche Bedeutung einer Fortführung des mittleren Straßenringes alle mit dem Neubau verbundenen Nachteile aufwiegen würde. Dabei erklärt der Senat auch, dass der Autobahnring gar nicht mehr geschlossen werden soll, sondern lediglich um diesen 16. Bauabschnitt und den später folgenden 17. Bauabschnitt verlängert werden soll.

Dabei gibt der Senat in seiner eigenen Propagandabroschüre sogar zu, dass die verkehrlichen Auswirkungen des 16. Bauabschnitts nicht zufriedenstellend sind und dass eine Optimierung erst durch den 17. Bauabschnitt eintreten wird. Damit bewegt sich der

Senat rechtlich auf schwankendem Boden. Es muss garantiert werden, dass jeder Bauabschnitt der Autobahn verkehrlich voll funktionsfähig ist, ansonsten hält die Planung einer Prüfung vor Gericht nicht stand.

- 17. Bauabschnitt zum Sankt Nimmerleinstag

Der 17. Bauabschnitt soll großteils als Tunnel in offener Bauweise als Doppelstocktunnel durch Friedrichshain-Kreuzberg gebaut werden. Später soll die Trasse in Hochlage unmittelbar vor den Wohnhäusern geführt werden. Aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht lehnen die betroffenen Bezirke den Weiterbau mit großer Mehrheit ab. Dieses Projekt widerspricht der Bereichsentwicklungsplanung von Lichtenberg. Da heißt es: *„Für Alt-Lichtenberg ist nicht erkennbar, wie die entstehenden Verkehrsmengen bewältigt werden sollen. Dies gilt insbesondere für den Kreuzungsbereich Frankfurter Allee / Gürtelstraße / Möllendorffstraße. Weiterhin sind erhebliche Probleme (Immissionen) zu erwarten, die sich für die angrenzenden Wohnbereiche ergeben (Frankfurter Allee Süd, Fennpfuhl). Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Wohnqualität wäre die Folge. Jahrelange Bemühungen des Bezirkes und des Senats, die Wohngebiete qualitativ aufzuwerten und zu stabilisieren würden mit der Umsetzung dieser Vorhaben in Frage gestellt.“*

Die große Zahl unmittelbar von den Baumaßnahmen betroffenen EigentümerInnen und von den Immissionen betroffenen AnwohnerInnen, die hohen statischen und sicherheitstechnischen Anforderungen und die damit verbundenen unüberschaubaren Kosten machen das Projekt mehr als unwahrscheinlich.

Die Planung ist inhaltlich angreifbar

- Verkehrswirkung

Es besteht ein ungelöster Planungskonflikt für den Engpass der Eisenbrücke. Der Senat rechnet die zusätzlich entstehenden Verkehrsmengen von 20 Prozent auf 8,5 Prozent schön. Er will das Verkehrsaufkommen durch ein nicht näher erklärtes Koordinierungskonzept für die benachbarten Knotenpunkte Eisenstraße/Puschkinallee und Eisenbrücke/Markgrafendamm/Stralauer Allee reduzieren. Aber das wird ein geordnetes Abfließen des Autobahnverkehrs am Anschluss Treptower Park nicht gewährleisten. Verkehrsabschnitte um die Eisenbrücke sind schon heute als hoch belastete Engpässe eingestuft. In der einschlägigen Literatur über die Leistungsfähigkeit von Verkehrsstrassen, dem *„Handbuch für die Bemessung des Straßenverkehrs“* stehen sie unter der unzureichenden Qualitätsstufe F. Das ist die schlechteste Qualitätsstufe, die möglich ist. Das bedeutet: Schon heute ist die Belastung größer als die Kapazität. Eine Verkehrszunahme führt zur Überlastung.

Wenn es möglich wäre die Eisenstraße durch Koordinierungsmaßnahmen zu entlasten, stellt sich zudem die Frage, warum der Senat es nicht schon längst getan hat.

Trotz der ungesicherten Datenlage muss die Verkehrswirkung des 16. Bauabschnitts zusammenfassend als Torso bezeichnet werden. Der 16. Bauabschnitt funktioniert nur, wenn der 17. Bauabschnitt gebaut wird. Das ist ein K.-o.-Kriterium, dass vor Gericht zu einer Aufhebung der Planfeststellung führen muss.

Auch der gewählte Trassenquerschnitt ab Grenzallee reicht nicht aus. Wenn der 17. Bauabschnitt fertiggestellt werden würde, wären für diesen 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 den Tunnel auf der A113.

Der A113-Tunnel muss aufgrund verkehrlicher Überlastung schon heute regelmäßig gesperrt werden. Die Notwendigkeit der Verlängerung der A100 wird u.a. damit begründet, dass weitere Verkehrsmengen auf der A113 gebündelt werden sollen. Damit würde eine Staufalle produziert und ein Risiko für die BBI-Anbindung entstehen.

- Abwägungsmangel bei Variantenuntersuchung

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. Hier werden wir eine vollständige objektive Bewertung einfordern.

- Fehlerhafte Prognose des Lkw-Verkehrs

Bei der Bewertung der Verkehrsbelastung hat der Senat nur die Belastung durch den Schwerlastverkehr ab 6 Tonnen angegeben. Der Lkw-Verkehr von 2,8 Tonnen bis 6 Tonnen fehlt. Damit stehen alle weiteren Prognosen auf tönernen Füßen.

- Zu laut / Grenzwertüberschreitung

Für lärmtechnische Berechnungen entsprechend der bundesgesetzlichen Vorschriften (BImSchVO) sind Angaben über alle Lastverkehre ab 2,8 Tonnen zwingend. Da sie fehlen, sind die aus den vorhandenen Daten der Verkehrsuntersuchung abgeleiteten Lärmprognosen anzuzweifeln.

Immerhin gibt der Senat zu, dass es beim Hotel Estrel trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen (sechs Meter hohe Schallschutzwände) Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte. Überschreitungen gibt es auch in der Aronsstraße, in der Kieholzstraße und in der Beermannstraße. In der Beermannstraße sind diese Überschreitungen mit 8 dB (A) exorbitant. Das ist nicht hinnehmbar.

- Zu viel Luftschadstoffe / Grenzwertüberschreitungen

Es gibt Überschreitungen bei den Grenzwerten von Feinstaub im Wohnbereich am Anschluss Treptower Park sowie in der Elsenstraße und von Stickstoffoxid (NO₂) in dem tangierten Gewerbebereich. Sonnenallee und Elsenstraße werden durch den Neubau der A100 zusätzlich belastet. Der Senat kann nicht sicherstellen, dass die Grenzwerte künftig eingehalten werden. Das kann nicht akzeptiert werden.

Fazit:

Der Senat hat trotz langer Vorbereitungszeit ein unvollständiges und mangelhaftes Planwerk vorgelegt. Die erforderliche Datenbasis ist lückenhaft, so dass eine abschließende Bewertung nicht möglich ist. Dennoch treten schon bei den vorliegenden Materialien Abwägungsmängel, Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und schädliche Verkehrswirkungen zutage. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden Betroffene gegen die schädlichen Auswirkungen der A100 klagen. Der 16. Bauabschnitt der A100 würde eigenständig in ein verkehrliches Desaster führen. Diesem Mangel kann nicht mit dem Verweis auf einen irgendwann später geplanten Weiterbau eines 17. Bauabschnitts abgeholfen werden. Aus diesem Grund muss das Planfeststellungsverfahren aufgehoben werden.