

## **BISS/BUND-Hintergrund**

zum Pressegespräch A100 am 18. März 2008

### **I. Entlastung /Belastung (grundsätzlich)**

Laut Erläuterungsbericht (EB), S.30 werden durch den 16. BA 11.100 Anwohner belastet und 27.100 entlastet. Dabei werden alle Straßen erfasst, die mehr als 500 Fahrzeuge Änderung erfahren.

Dieser Wert ist zu gering. Die Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt deutlich höher. Warum werden nicht alle Straßen mit mehr oder weniger als 2,5 dB(A) aufgeführt? Zudem werden die sog. „Erwartungen“ (EB, S. 31) für die Entlastungen im Innenstadtbereich nicht mit Zahlen belegt.

Es werden vorwiegend Straßen entlastet, die keine (Puschkinallee und die Bulgarische Straße) oder nur einseitige Randbebauung (Am Treptower Park, Eisenstraße) aufweisen.

Die Grenzallee verläuft größtenteils durch ein Gewerbegebiet, der Dammweg hat Zeilenbebauung und ist nur einspurig. Im bebauten Bereich gilt wegen einer Schule bereits tagsüber Tempo 30.

Die Entlastungen der Hermannstraße (von 38.500 auf 35.300), der Karl-Marx-Straße (25.400 auf 24.400) der Sonnenallee, Saalestr. und Treptower Str. sowie der Schlesischen Straße (-100 !) sind irrelevant, weil diese geringfügigen Verkehrsabnahmen weder eine merkbare Lärmentlastung bringen, noch die Chance zum Straßenumbau eröffnen.

Für die Schlesische Straße zweifeln wir die Abnahme-Prognose an und erwarten dort eher eine deutliche Zunahme des Verkehrs.

**Anders formuliert: an den Straßen, wo es die deutlichsten Entlastungen gibt, wohnen die wenigsten Menschen, dort wo die meisten Menschen wohnen, gibt es die geringsten Entlastungen!**

Es fehlen in der Tabelle „Belastungen“ die Eisenstraße zwischen „Am Treptower Park“ und Puschkinallee, der Markgrafendamm sowie die beiden Abschnitte der Sonnenallee nördlich der Ringbahn, die eine Verkehrszunahme aufweisen.

Der erstgenannte Abschnitt soll immerhin eine Verdopplung des Verkehrs vertragen, obwohl sich dort 50 Seniorenwohnungen befinden. Die Belastungen, die sich daraus für die Bäckerei ergäben sind nach unserer Auffassung akut geschäftsschädigend.

Es fehlt in der Tabelle auch die Bouchéstraße auf der Dank der Überlastung am Knoten Am Treptower Park /Eisenstraße der Ausweichverkehr aus der Wildenbruchstraße landen wird. In der Bouchéstraße befindet sich eine Grundschule.

**Die vermeintlichen Entlastungen in der Innenstadt werden nicht durch Berechnungen belegt.**

## II Luftqualität

### Grundsätzliche Probleme:

- Die Prognose für 2025 zeigt nicht die anfängliche Feinstaubbelastung. Die Grenzwerte müssen aber in der Elsenstraße ab dem Jahr der Inbetriebnahme der neuen Autobahn eingehalten werden!
- Mit dem Prognose-Modell HBEFA können die Emissionsminderungen bei Tempo 30 nicht berechnet werden! (lufthygienischen Untersuchung LhU, S. 29).
- Im Erläuterungsbericht (EB) fehlen in der Tabelle auf S. 24 die Einwohnerzahlen für die jeweiligen Straßenabschnitte!

In folgenden Straßenabschnitten würden (laut lufthygienischen Untersuchung – LhU) durch den Bau des 16. Bauabschnitts (BA) der A100 nicht nur die Verkehrsmenge erhöht, sondern auch die Grenzwerte für PM10 und NO2 überschritten:

#### Elsenstraße von Puschkinallee bis Am Treptower Park:

Nullfall: 33.800 Fahrzeuge / Planfall: 63.100

„geringe Grenzwertüberschreitung“ bei NO2 (LhU S. 43)

PM10: 24h-Grenzwert kann überschritten werden (LhU S. 44)

fehlt im Erläuterungsbericht, nur Zahlen für unbebaute Elsenbrücke!

#### Markgrafendamm von Stralauer Allee bis Persiusstraße:

Zahlenangabe fehlt in den Unterlagen zur Verkehrsstärke

Nach telefonischer Anfrage Planungsbüro Lohmeyer:

Nullfall: 14.000 / Planfall: 19.000 (stimmt nicht mit der Karte in der LhU überein)

#### Hauptstraße von Kynaststraße bis Karlshorster Straße:

Nullfall: 33.000 / Planfall: 40.000 (EB)

#### Stralauer Allee von Elsenbrücke bis Warschauer Straße:

Nullfall: 33.200 / Planfall: 35.700

EB: (Nullfall 36.900 / Planfall 39.600)

PM10: 24h-Grenzwert kann überschritten werden (LhU S. 44)

Schlesische Straße von Lohmühleninsel bis Schlesisches Tor:

Nullfall. 19.800 Fahrzeuge / Planfall: 19.7000 (nicht glaubwürdig!!)

(EB, S.24: Plannullfall: 22.000 / Planfall 21.900)

Wie kommt man auf die Annahme, dass der Verkehr auf der Schlesischen Straße durch die A100 abnehmen würde??

### Sonnenallee

von Braunschweiger Straße bis Mareschstraße:

Nullfall: 25.900 Fahrzeuge / Planfall: 39.500

PM10: 24h-Grenzwert kann überschritten werden (LhU S. 44)

fehlt im EB!

Im EB wurden in der Tabelle ausschließlich die Abschnitte dargestellt, die entweder eine Abnahme haben (Saalestr. – Treptower Str.) oder keine Wohnbebauung (AS – Ziegrastr.)

zwischen Treptower Str. bis Innstraße:

Nullfall: 31.800 Fahrzeuge / Planfall: 34.9000

s.o.

zwischen Dammweg und Baumschulenstraße:

(EB: Nullfall 19.000 / Planfall 22.200)

BUND: Die Grenzwertüberschreitungen sind nach unserer Auffassung unzulässig, da eine Verlagerung von Verkehr in Straßen, in denen die Grenzwerte bereits überschritten sind oder dann überschritten werden laut BImSchG nicht zulässig ist.

Ausführlich wird in der LhU (ab S. 46) und im EB S. 25 dargestellt, welche positiven Auswirkungen die Weiterführung Richtung Frankfurter Allee für den Planungsbereich des 16. BA hätte. Dabei wird übersehen, auch die Prognosen für die weiterführenden Straßen Storkower Straße, Michelangelostraße und Seestraße und östliche Frankfurter Allee mitzuliefern!

Trotzdem: „Überschreitungen des PM10-24h-Grenzwertes wurden analog zum Planungsnullfall und Planfall 16. BA auch im Prognosefall 17.BA prognostiziert. Beim Prognosefall 17. BA sind von den berechneten Überschreitungen dieses Grenzwertes jeweils auch Wohnbebauung und Gewerbe betroffen.“ (EB)

### III Lärm

Die Entlastungen der Anwohner durch den Bau der Autobahn sind als marginal einzustufen. Bei der Abwägung stehen unbestimmte Lärmentlastungen an unbestimmten Orten („Innenstadt“) bestimmten Lärmbelastungen an bestimmten Orten gegenüber. Zur Zeit großräumig feinverteilter Verkehr wird hier durch die Autobahn in großem Maßstab konzentriert. Damit stehen weitverteilte, geringe Entlastungen einer starken zentrierten Neubelastung gegenüber. Das Argument der Senatsverwaltung von der spürbaren Entlastung ist daher nicht tragfähig. Vorrangiges Ziel der Autobahn ist die Schaffung einer bequemen Verkehrsverbindung und die Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr. Durch kürzere Reisezeiten werden langfristig die gefahrenen Wege länger (Stadt der langen Wege) und kurzfristige Verkehrsminderungen klingen bald wieder ab. Dass der Autobahnbau nicht mit dem Etikett der Lärminderungsplanung ausgezeichnet werden kann, zeigt auch folgende Problematik.

Anwohner von Autobahnzufahrtsstraßen haben laut Planfeststellungsunterlagen keinen Anspruch auf Lärmschutzfenster. Auch dann nicht, wenn eine Verkehrszunahme sich direkt durch die Autobahn begründet. Dabei werden die Lärmgrenzwerte dort schon heute überschritten (Bsp. Eisenstraße, Sonnenallee, Am Treptower Park...). Generell profitieren hier von den Lärmschutzmaßnahmen nur wenige Anwohner, die noch dazu aktuell kaum bis gar nicht vorbelastet sind. Zahlreiche stark vorbelastete Anwohner der Hauptverkehrsstraßen erfahren keine Entlastungen, da ihnen entweder kein Anspruch auf Lärmschutzfenster eingeräumt wird oder die Verkehrsabnahme auf ihren Straßen lärmtechnisch marginal sind. Trotz einiger Verkehrsabnahmen bleiben in sämtlichen Hauptverkehrsstraßen die Lärmgrenzwerte überschritten.

Der BUND fordert, dass allen Anwohnern auch Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen eingeräumt wird, die durch den Mehrverkehr dieser Autobahnverlängerung mit Grenzwertüberschreitungen konfrontiert sind.

Der BUND begrüßt es, dass für die neue Autobahn sog. **Flüsterasphalt** verwendet werden soll. Die Senatsverwaltung rechnet durch diesen offenporigen Asphalt mit einer Lärminderung um 5 dB(A), die sie sich allerdings auch bei der Frage des Anspruches auf Lärmschutzfenster anrechnet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die angestrebte Lärminderung um 5 dB(A) – wenn überhaupt – nur anfänglich erreicht und mit der Zeit nachlassen wird. Bei bestimmten Wetterverhältnissen (Regen, Schnee) sowie im Falle von zäh fließendem Verkehr ist der positive Effekt dieses Asphalts ebenfalls vermindert. Bei Fahrgeschwindigkeiten unter 60 km/h darf der Lärminderungseffekt laut RLS90 gar nicht erst angerechnet werden. Der Anspruch der Anwohner auf Lärmschutzfenster muss also am schlechtesten anzunehmenden Wert berechnet werden. Insofern der Senat keine Instandhaltungsgarantie an die Anwohner abgibt, fordert der BUND dass deswegen die Minderungswirkung deutlich geringer angesetzt wird.

#### IV. Fällung von Platanen im Gartendenkmal Treptower Park

##### *Erläuterungsbericht , S. 44/45*

*„Die Platanenalleen in der Straße „Am Treptower Park“ und in der „Puschkinallee“ sowie der Treptower Park sind in der Denkmalliste des Landes Berlin als Gartendenkmal eingetragen. Im Untersuchungsraum befinden sich verschiedene Baudenkmäler und denkmalgeschützte Ensembles, die jedoch bis auf den Teilbereich der denkmalgeschützten Platanenallee in der Straße „Am Treptower Park“ vom Vorhaben nicht betroffen werden. Hierbei ist der letzte schon durch die Eisenstraße räumlich getrennte Abschnitt der Allee zur Fällung vorgesehen. Es handelt sich bei diesem Teilstück um eine geschlossene Reihe von 10 Platanen und um 4 Einzelexemplare. Zwei Platanen auf der Seite des Park-Centers können mit Hilfe von entsprechenden Schutzmaßnahmen erhalten werden. Durch die schon vorhandene räumliche Trennung von dem unter dem Aspekt einer Allee weiterhin sehr gut erkennbaren Charakters dieser eigentlich vierreihigen Platanenallee kommt es zwar zu einem Verlust von Teilelementen, die Funktion der Allee bleibt aber weiterhin erhalten. Ein gartendenkmalpflegerischer Ausgleich ist im Bereich der Puschkinallee/Bouchéstraße vorgesehen mit der Wiederherstellung der Platanenallee.“*

##### **BUND:**

Die Platanenallee ist Bestandteil des Treptower Parks und mit ihm als Gartendenkmal 09046091 der Berliner Denkmalliste unter Schutz gestellt. Der Treptower Park wurde 1876 bis 1888 nach Entwürfen des ersten Berliner Stadtgardendirektors, Gustav Meyer (1816–1877), einem Lenné-Schüler und Mitarbeiter als öffentlicher Erholungspark angelegt. Nach dessen Tod vollendete sein Nachfolger Hermann Mächtig (1837–1909) die Arbeiten.

Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Gegend um Treptow ein beliebtes Ausflugsziel. Der Magistrat der Stadt Berlin legte hier die frühesten kommunalen Grünanlagen Berlins an: einen kleinen Park vor dem Schlesischen Tor, den Schlesischen Busch, und eine 3 km lange Allee, die von dort zu einem Wirtshaus gegenüber von Stralau führte, wo sich auch eine kleine Parkanlage befand.

Gustav Meyer fertigte 1861 einen ersten Entwurf für den Treptower Park an, der den Bereich bis zum Schlesischen Busch einschloss. Sein zweiter Entwurf von 1874 sah hier bereits eine Villenkolonie vor. Somit war die öffentliche Nutzung eingeschränkt, durch die lockere Bebauung und den hohen Anteil an Gartenfläche war die verbindende Funktion als „grüne Brücke“ zwischen den beiden kommunalen Parkanlagen aber weiterhin deutlich gegeben. Die Allee wurde 1875–1878 mit Platanen in vier Reihen im Abstand von sechs mal acht Metern bepflanzt. Die Platanenallee ist heute fast vollständig erhalten und hat sich zu einem eindrucksvollen, die gesamte Straßenbreite überspannenden grünen Gewölbe entwickelt. Sie ist vitales Beispiel Meyer'scher Gestaltungsprinzipien und Zeugnis einer Phase der Stadtentwicklung, die das Bild Berlins entscheidend prägte. Als raumbildendes Gestaltungselement des Treptower Parks und markantes Verbindungsstück zum Schlesischen Busch muss sie unbedingt erhalten werden. Fehlstellen müssen ergänzt werden.

Der Bau der Autobahn in diesem Bereich würde ein wertvolles Gartendenkmal erheblich beeinträchtigen, den Gestaltungszusammenhang verunklären und im Abschnitt an der S-Bahn irreversibel zerstören. Dieser Verlust kann an anderer Stelle nicht ausgeglichen werden.

Der Treptower Park mit den Anschlüssen zum Schlesischen Busch und zum Spreeufer ist darüber hinaus die wichtigste Erholungsfläche für die Bewohner der angrenzenden dicht besiedelten Quartiere in Friedrichshain, Kreuzberg und Neukölln. Durch den Bau der Autobahn würde die Erholungsfunktion durch Flächenverlust, Verlärmung und Zerschneidung des Grünzusammenhangs erheblich beeinträchtigt. Ortsnaher Ausgleich ist nicht möglich.

Quellen:

Berlin durch die Blume, Ausstellungskatalog, Berlin 1985, S. 161.

Clemens Alexander Wimmer: Parks und Gärten in Berlin und Potsdam, Berlin 1990, S. 162.

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/stadtbaeume/de/alleen/puschkinallee/index.shtml>

Auszug aus der Denkmalliste Berlin, Bezirk Treptow-Köpenick:

Alt-Treptow, Treptower Park, Stadtpark

1876-1888 von Gustav Meyer und Hermann Mächtig

mit Gartenanlagen der 1950/60er Jahre von Georg Bela Pniower, Siegfried Sommer, Hubert Matthes

Platanenallee Puschkinallee und Am Treptower Park zwischen S-Bahntrasse und Schlesischem Busch

Skulpturen (einschließlich Marmorgruppe „Meeresgrund“ am Karpfenteich, 1907 von Otto Petri),

Gaststättengarten Zenner und Sowjetisches Ehrenmal, 1946-49 von J.B. Belopolski, S.S.

Walerius, J.W. Wutschetitsch, A.A. Gorpenko (D)

## V Beeinträchtigungen des ÖPNV:

Wegen der Unterquerung der Ringbahn dürfen sich die S-Bahnfahrgäste auf 40 Wochenendunterbrechungen und eine sechswöchige Vollsperrung des S-Bahnringes zwischen Treptower Park und Neukölln einstellen, so jedenfalls stellt sich die jetzige Bauplanung dar.

In der Eisenstraße soll die bisherige Busspur in eine allgemeine Fahrspur umgewandelt werden, um Platz für 4 (!! ) Linksabbiege-Spuren zu schaffen. Mehrere Buslinien(z. Zt. 104, 167,194) werde dadurch in den A100-Stau gestellt. Dadurch entfällt für diese Buslinien nicht nur die Beschleunigung, sondern auch der passende Anschluss. Ein neues Haltestellenkonzept der BVG für den Busknoten Treptow liegt bisher nicht vor.