

Wesentliche Angriffspunkte

Unzureichende oder fehlerhafte Gutachten / Untersuchungen
(kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Planrechtfertigung, Bedarf, Prognose (hohe politische Relevanz; juristische Relevanz nur eingeschränkt, da kaum einklagbar)

1. Verkehrsprognose (auch für Lärm- und Schadstoffe Ausgangsbasis)
 - a. Zu hohe Werte: Kritik an Abwicklung des Verkehrs; Funktionsfähigkeit des Abschnittes; Abschnittsbildung
 - b. Zu hohe Werte: Zu- und Abfluss des Verkehrs ist nicht gegeben etc.
 - c. Zu niedrige Werte: Auswirkungen werden bewusst unterschätzt
 - d. Prognose weist methodische, wissenschaftlich nicht zu vertretende Mängel auf
2. Dimensionierung
 - a. Überdimensioniert
 - b. Führt zu nicht zu bewältigenden Konflikten (Verkehrsführung, Stau, Stadtraum)
3. Bedarfsnachweis
 - a. Demografische Entwicklung
 - b. Aktuelle Verkehrsprognose Berlin Brandenburg nicht offengelegt
 - c. Planrechtfertigung nicht gegeben
4. Funktionsfähigkeit des Abschnittes
 - a. Konflikte werden auf andere Stadträume verlagert
 - b. Selbstständige Bewältigung der Verkehrsproblematik wird nicht nachgewiesen

Trennungsgebot; keine Belastung von Wohngebieten (hohe rechtliche und politische Relevanz)

1. Trennungsgebot (§ 50 BImSchG)
 - a. Grundsätzliche Ziele Entlastung Innenstadt; FNP; Landesplanung etc.
 - b. Vermeidung von Belästigungen
 - c. Keine die Gesundheit beeinträchtigenden Situationen schaffen (AUCH SUMMATION BERÜCKSICHTIGEN!)
 - d. Keine das Grundeigentum unzumutbar beeinträchtigenden Planungen
2. Schutz von Wohngebieten
 - a. Einhaltung von Vorsorgewerten (DIN 18005)
 - b. Keine Verschlechterung der Situation (Ziele der Lärminderungsplanung)
 - c. Keine Beeinträchtigung der planungsrechtlich möglichen Entwicklung

Alternativplanung (hohe rechtliche Relevanz)

1. EU Recht und allgemeines Fachplanungsrecht erfordern Berücksichtigung von sich aufdrängenden Alternativen
 - a. Keine Grundstücksinanspruchnahmen
 - b. Keine Vernichtung von Wohnraum und Stadtquartieren
2. Alternativplanung „Keine Stadtautobahn über die Beermannstraße“
3. Alternativplanung SÜDOSTVERBINDUNG GEMÄSS FNP

4. Planung von Autobahnanschlussstellen
 - a. Alternative Anschlussstellen
 - b. Unterschiedliche Auswirkungen
5. Varianten
 - a. Vorhandene Straßen nutzen – Nullvariante
 - b. Andere Führung (Nutzung von aufgegebenen Bahnflächen)
 - c. Andere Gradienten und Kurvenführung
 - d. Andere Dimensionierung
 - e. Tunnellösungen
 - f. Andere Konzeption (Verkehrsplanung)
6. Weniger Lärm und Schadstoffe
 - a. Veränderte Lage der Schallschutzwände
 - b. Troglage; Tunnellage
 - c. Summationsbetrachtung bei der Planung
7. Keine Eingriffe in den ÖPNV (allgemein und Bauzeit)
 - a. Erfassung der Auswirkungen
 - b. Vermeidung und Minderung der Auswirkungen
 - c. Alternative Planungen um Auswirkungen zu minimieren

Weitere konkrete Angriffspunkte (siehe auch Einwendung der BISS, RA Sommer sowie Hahn, regioconsult)

1. Inkonsistenz der Aussagen
 - a. Überlastung der Radialen (u.a. Wrangelstraße – hier aber als Nebenstraße keine Aussagen zur Verkehrsentwicklung)
 - b. Variantenvergleich Tunnellösung
 - c. Anschlussstellenkonzept wird den untersuchten Varianten zugrunde gelegt
2. Widersprüche in der Prognose
 - a. VMZ
 - b. Ptv
 - c. Aktuelle Verkehrsprognose
 - d. Verkehrszählungen
3. Generelle Problematik der Verkehrsanziehung von Stadtautobahnen
 - a. Verkehrsanalysen
 - b. STEP Verkehr
 - c. Zubringerstraßen
 - d. NEUE RECHTSPRECHUNG!!
4. Unbewältigte Konflikte
 - a. Einfache Belästigung abgewogen??
 - b. Restbetroffenheit
 - c. Technisch-konstruktive Gründe; Kosten-Nutzen-Erwägungen
 - d. Straßenlärm soll untergeordnete Rolle gegenüber Schienenlärm spielen (Treptower Park Ost, Stuckstraße und Am Treptower Park 16,17)
 - e. Nicht wahrnehmbare Pegelerhöhung
 - f. Pegelerhöhung überschreitet nicht den selbst gerechneten Prognosenullfall / überschreitet ihn unwesentlich
 - g. Unterschreitung von Lärmsanierungswerten
 - h. Keine Unterschreitung von Vorsorgewerten
5. Analyse der Betriebsprogramme DB